

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ПОМНИМ!

Первого апреля в редакцию позвонил ветеран Метростроя Сергей Петрович Преображенский:

— Вы помните, что сегодня день рождения Татьяны Викторовны Федоровой? 95 лет.

А потом были еще звонки. Легендарную метростроевку, Героя Социалистического Труда, депутата Верховного Совета СССР первых созывов до сих пор помнят метростроевцы. Она пришла на строительство в начале 1933 года. Работала проходчицей, бетонщицей, окончила МИИТ, стала инженером, начальником смены, начальником участка. Татьяна Викторовна — первая и единственная в нашем коллективе женщина, которая 12 лет возглавляла шахту и строительно-монтажное управление, потом работала заместителем начальника Московского метростроя. Она любила спорт, прыгала с парашютом, управляла самолетом... А самое главное — Татьяна Викторовна с уважением, теплотой и искренностью относилась к людям, с которыми работала, всегда готова была прийти на помощь. Потому её помнят и чтят.

Она скончалась в декабре 2001 года. Каждый год в день её рождения многие метростроевцы приходят на Новодевичье кладбище, приносят цветы к барельефу Т.В. Федоровой на станции «Красносельская», звонят в редакцию...

УСКОРЕНИЕ ПРОХОДКИ

По информации, полученной из Нижнего Новгорода, участок Сергея Мерзликина из СМУ-8, строящий там левый перегонный тоннель метро, за март продвинулся в сторону центра города больше, чем в феврале. Если за последний месяц зимы с помощью ТПМК «Ловат» было смонтировано 173 кольца, то за март — 204.

Апрельское задание — 200 колец, на май останется меньше 180. За поставкой элементов обделки с Покровского завода ЖБИ дело не станет: к 5 апреля для выполнения всей программы заводу оставалось изготовить 167 колец.

ЗА НЕДЕЛЮ — 632 МЕТРА

На всем пусковом участке Люблинско-Дмитровской линии за предыдущую неделю (с 29 марта по 4 апреля) путевой бетон был уложен на 632 погонных метрах тоннелей. До завершения этой работы остается забетонировать 1763 метра, и они приходятся лишь на две шахты, так как на 942-й СМУ-6 уже уложило весь путевой бетон.

«Метростроевец» на второе полугодие

С 1 апреля во всех почтовых отделениях стартовала подписная кампания на второе полугодие 2010 года.

Если вы хотите получать нашу газету, поспешите на почту. Индекс «Метростроевца» прежний — 24264 в Каталоге российской прессы «Почта России».

Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации 205 руб. 86 коп., до востребования — 201 руб. 06 коп., до квартиры — 214 руб. 38 коп.

Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы.

В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев — 220 руб. 92 коп.

Бетонный путь под Марьиной Рощей

В последний день марта на строительстве станционного комплекса «Марьиной Рощи» было многолюдно. Не составлял исключения и левый станционный тоннель, где помимо генподрядчиков из СМУ-1 трудились камнетёсы и штукатуры УСР (участок Александра Ивановича Шишкина), путейцы ТО-6, мастера мозаики из Московского комбината монументально-декоративного искусства.

При свете мощных прожекторов, установленных на платформе, камнетёсы облицовывали мрамором двух сортов несколько пилонов; художники-мозаичисты, взобравшиеся на леса в начале тоннеля, украшали путевую стену ярким панно краеведческого плана; штукатуры работали с подмостей, установленных в дальнем конце тоннеля; путейцы уже протянули рельсы за пределы платформы, а по пятам за ними укладывала путевой бетон бригада Фаины Вагировны Загертдиновой с пятого участка СМУ-1.

Эдуард Ришатович Курамшин, начальник участка, еще в декабре прошлого года рассказывал мне об этой бригаде, которая в срок и с хорошим качеством уложила основную часть путевого бетона в тупиках за станцией «Митино». Но к тому моменту бетон давно уже набрал необходимую прочность, а по новому радиусу прошел пробный поезд. Знакомство с отличившейся перед пуском бригадой было отложено на будущее. И вот Курамшин сообщил в редакцию, что Загертдинова вместе со своим коллективом снова занимается путевым бетоном — теперь уже на строительстве станции «Марьиная Роща». Судя по диспетчерским сводкам, бригада в течение зимы не растеряла своих деловых качеств: за одну неделю на новом объекте она уложила путевой бетон почти на ста погонных метрах станционного тоннеля. За месяц

ожидается результат, намного превосходящий средние плановые задания на всем пусковом участке Люблинско-Дмитровской линии.

Как достигается и поддерживается такая скорость продвижения по тоннелю? По мнению Курамшина, производственный успех бригады во многом определяется личностью бригадира. И должен признаться, что еще до начала беседы с Фаиной Вагировной, попав под облучение ее доброжелательнейшей улыбки, можно было вполне согласиться с таким мнением. Но начальник уча-



Бетонщик А.В. Субботин.

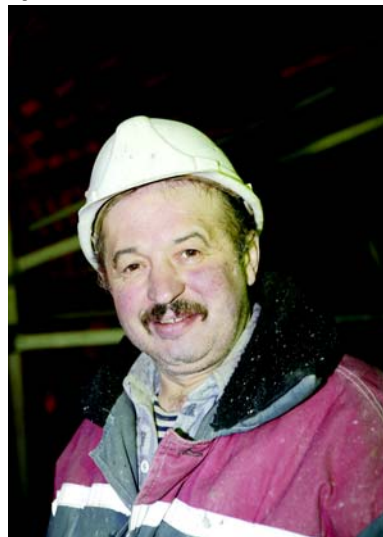
стка подкрепил свои слова конкретными доводами.

— Знаю Загертдинову уже седьмой год, — сказал Эдуард Ришатович. — Еще со строительства станции «Скобелевская» в Южном Бутове, где мы сооружали внутренние конструкции, ТПП, вестибюль. На том объекте я и оценил ее как настоящую бригадира. Потом в Крылатском, на точке «Д» она снова доказала, что каждого может нацелить на работу в полную силу. У нее ко всем индивидуальный подход. Хорошо знает, на кого какие слова



Готовится очередная заходка под укладку путевого бетона.

ВЕСТИ СО СТРОЕК



Горный мастер А.М. Хабибулин.

действуют. А сама всё умело организует и обеспечивает. В этом Фаине Вагировне помогает большой производственный опыт. И очень, конечно, важны ее чисто человеческие качества — доброжелательность, общительность. Вообще создается впечатление, что она всех вокруг знает. К кому бы в случае необходимости ни обратилась за помощью — допустим, срочно понадобился какой-нибудь инструмент — ей всегда помогут не только на соседнем участке своего СМУ, но и отделочники, и монтажники...

В Москву Фаина Вагировна приехала из Буинского района Татарстана. Хотела поступить в пединститут — не получилось. Около ВДНХ увидела объявление о наборе учащихся в метростроевское ПТУ-72. Выучилась на маляра и получила направление в СМУ-3. Первой ее станцией стала «Сходненская», первым начальником был Сергей Петрович Преображенский, о котором она и сейчас вспоминает с большим уважением. А ведь было это 35 лет назад.

Когда в 2001–2002 годах «Метростроевец» печатал с продолжением «Письма из Ирана» С.П. Преображенского, Фаина собирала все номера газеты, хотя давно уже трудилась в другом СМУ. И тут сразу надо пояснить, что причина расставания с привычным коллективом носила сугубо домашний характер — в середине 90-х серьезно заболел

Фото А. ПОПОВА



Бригадир Ф.В. Загертдинова — Почётный строитель города Москвы.

младший сын, и ей пришлось уйти с работы. Потом беда миновала, Марат пошел на поправку, дав матери возможность вернуться на Метрострой. Она по совету своего старшего земляка Н.Г. Зайдуллиной обратилась в новое СМУ (тогда оно числилось под четырнадцатым номером, а теперь — под первым), где довольно быстро завоевала авторитет.

Еще в 80-е годы Фаина Загертдинова определила для себя, что больше всего из строительных операций ей нравится профилировка путевого бетона, придание этому важному элементу метрополитена окончательного, красивого вида. И теперь она с гордостью говорит:

— Вся профилировка на станциях «Тёплый стан», «Чеховская», «Цветной бульвар» выполнена моей бригадой.

Со временем Загертдиновой стали доверять не только завершающий этап, но и весь процесс укладки путевого бетона. Соответственно рос и состав её бригады, которая к тому же перестала быть женской. Но бригадира это не смущало. Не зря же в семье Загертдиновых выросли два сына, причем, оба уже получили высшее образование: Раиль — зооинженер, Марат — выпускник МИИТА, мостовик. Он же, обогнав старшего брата, обрадовал родителей внучкой.

Фаина Вагировна Загертдинова

Окончание на стр. 3



Снимок с бригадиром. Слева направо: В.И. Кривцов, Е.В. Украинцев, Ф.В. Загертдинова, Ш.Д. Исмаилов, В.В. Чернышев, М.С. Ярошак, М.Т. Пирназов, Д.Д. Абдулаев, И.Д. Исмаилов.

Пролетели года, отгремели бои...

— Иду по улицам своего района, многие узнают, здороваются, руку пожимают. А мне приятно и радостно. Значит, живу!

Вот и сейчас у ветерана Великой Отечественной войны Петра Ивановича Цупикова жизнь бьет ключом. «Горячая пора, — как говорит он сам. — Не успеешь оглянуться, и придет он — долгожданный праздник Великой Победы».

Работая в совете ветеранов при Управлении Ярославское, Петр Иванович все свое время посвящает фронтовикам. Навещает, разносит к празднику подарки. И жалеет только о том, что не все из тех, к кому он ходил еще совсем недавно, встретят 65-й победный май. Всегда с болью в сердце воспринимает сообщение о том, что кого-то не стало. Но, я те, кто живы, скоро снова на пороге своих квартир увидят Петра Ивановича — вместе с его появлением в их дома всегда приходит праздник. И снова оживает в памяти военная пора, которая пришлось у одних на молодость, у других — на детство.

Петру Ивановичу в сорок первом было шестнадцать. Он родился и жил в селе Рогов, Брянской области. Был старшим из четырех детей в семье уважаемого в колхозе плотника и столяра Ивана Петровича Цупикова.

Он, конечно же, помнит тот день, 22 июня, когда до села дошла весть о войне. Помнит, как уходил на фронт отец и другие односельчане. А его и таких же, как он, подростков, направили за пятьдесят километров от дома копать противотанковые рвы глубиной два метра от реки Сождо Десны. А потом... До сих пор в глазах, словно запечатлелось на киноплёнке, — немецкая конная разведка, вошедшая в село, за ней — мотоциклисты, связисты, протянувшие по территории провода...

— Мы маскировались, как могли, — рассказывает Петр Иванович. — В основном, конечно, в огородах, где вырыли для себя окопы. Но ведь всю войну так не просидишь! В первые же дни оккупации был назначен старостой — из числа уголовников. Почувствовав свою безнаказанность, он сразу расстрелял семь человек. Трех из нашего села. Мне пришлось для убитых гробы сколачивать из кормушек, взятых на коношне, другого материала не было.

Семья Цупиковых. С женой, Верой Павловной, Петр Иванович познакомился после войны. Они односельчане. Поженились в 1950 году. Вырастили дочь Нину, сыновей Виктора и Павла.



У молодых и крепких ребят в селе было два пути: либо ехать в Германию, либо идти в полицию. Петру Цупикову удалось избежать и того, и другого. Он стал связным партизанского отряда, где уже воевал и его отец, вышедший из окружения.

— Партизаны приходили в село по ночам, а мы заготавливали для них провизию и передавали собранные данные, — вспоминает Петр Иванович. — Например, когда немцы решили накрепко обосноваться в нашем Рогове, организовав здесь свой штаб, партизаны взорвали две школы и клуб. А когда они стали устраивать штаб в больнице соседнего села, обнеся ее глубокими рвами, мне удалось проникнуть на территорию и составить план-схему строительства.

В любой момент подросток мог попасть под облаву, которую немцы периодически осуществляли с целью отправки молодежи в Германию. Но, как утверждает бывший связной партизанского отряда, именно ребята-полицей уберегли его от этой напасти, предупреждали заранее, чтоб укрылся.

— Не все были врагами и предателями. И не все служили немцам по доброй воле. Служили ради блага своих людей, — утверждает Петр Иванович. — Два года мы находились на оккупированной немцами территории, а когда пришло освобождение, я был призван в армию. Но мой отец до этого времени не дождался. Погиб в сорок третьем.

Петр Иванович принес удостоверение, выданное семье и подписанное командиром партизанского отряда Поддубиной и начальником штаба Лупаном, в котором говорится о том, что Цупиков Иван Петрович действительно состоял в партизанском отряде имени товарища Ворошилова в должности бойца. Погиб на поле боя в Софиевских лесах 5 июня 1943 года.

Отряд имени товарища Ворошило-

На отдых на озеро Белое Петра Ивановича, как фронтовика, сопровождала Александра Федоровна Егорова.



ва входил в партизанское соединение Алексея Федоровича Федорова. С сентября 41-го по сентябрь 43-го партизаны брянских лесов уничтожили свыше 100 тысяч солдат и офицеров противника, подорвали около 1000 эшелонов, сотни мостов и километров железнодорожного полотна.

А вот еще один документ, который касается непосредственно Петра Ивановича Цупикова.

На пожелтевшем листке сверху лозунг — «Смерть немецким оккупантам!» А дальше — текст благодарственной грамоты:

«Дана красноармейцу Цупикову Петру Ивановичу за отличные наступательные действия при форсировании реки Одер и прорыве сильно укрепленной долговременной обороны немцев на западном берегу реки, а также за овладение городами Либнец, Штейнау, Любер, Гайнау, Ноймаркт. Вам, участнику этих боев, приказом № 273 Верховного Главнокомандующего маршала Советского Союза И. Сталина от 11 февраля 1945 года объявлена благодарность».

— Не сразу после освобождения Брянской области, как боец действующей армии, попал на передовую. Сначала восстанавливал в Брянске взорванные немцами аэродром и разрушенные железные дороги, — рассказывает фронтовик. — Потом перекину-



На Красной площади с братом жены Даниилом Павловичем. Конец 1950-х годов.



К 65-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ



Петр Иванович Цупиков с начальником отдела кадров СМУ-13 Галиной Петровной Макаровой и знатным бригадиром Иваном Александровичем Соловьевым в Управлении Метростроя.

ли в Рузу, где пришлось грузить по ночам ящики со снарядами, отчего надорвался и попал в госпиталь, в город Инзу, Ульяновской области. А отсюда уже, в составе вновь сформированной бригады Приволжского округа, меня отправили на фронт, в Польшу. 1-й Украинский фронт под командованием маршала Конева, 213-я стрелковая дивизия, 558-й полк...

14 января 1945 года боец Цупиков был тяжело ранен в голову. В медсанбат принесли без сознания. Потом еще одно ранение, в руку. И третье — при форсировании реки Одер.

— Страшный был бой, — вспоминает Петр Иванович. — Переpravляясь по понтонным мостам, люди погибали не только от бомб, но и в воде. Иногда, когда нечто подобное вижу в военных кинофильмах, не смотрю. Слишком больно, обжигает сердце.

Дрезден, Бреслау, река Эльба... Из Германии Петр Иванович попал в Чехословакию. И здесь уже 8 мая пришло сообщение о Победе. Стреляли из всех орудий. А радость... Нет таких слов, которые передали бы настроение опаленных войной и закаленных в боях людей... Мужественные, сильные мужчины не скрывали слез счастья. Ратный путь Петра Ивановича Цупикова был отмечен медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией». Домой после войны вернулся только через пять лет, служил в Закарпатье.

Однажды я оказалась на празднике в детском саду «Сувенир» в Лianosове. Детские группы здесь назывались «Гжель», «Городец», «Теремок», «Гнездышко», «Хохлома», «Солнышко». Каждая из них была оформлена в русском стиле. Тут вам и необыкновенная, сделанная из дерева, кукольная мебель, тут и ларцы, и сундучки, и прялки, и деревенская печка... Многие из этих поделок, как рассказали мне сотрудницы, изготовил мастер-золотые руки Петр Иванович Цупиков. Вот тогда я впервые услышала это имя. А потом встретилась и с самим Петром Ивановичем — на вечере в СМУ-13, посвященном Дню Победы.

— После демобилизации из армии я вернулся домой, в Брянскую область, — рассказывает ветеран. — Работал в дорожном отделе района на строительстве мостов. А в начале пятидесятых годов уехал в Москву. Метростроевский стаж 42 года, трудился до 1994 года. И еще был поработал. Но обстановка тогда была сложная, сокращения...

Он начинал свой путь в Коммунально-строительной конторе № 2 Метростроя в Лоси, а ушел на заслуженный отдых из СМУ-13. Вся жизнь плотничал. И всю жизнь, Петр Иванович даже подчеркнул это, не бегал по организациям. Не его вина в том, что менялись названия.

Он обслуживал общежития, детские сады, пионерский лагерь в Балабанове, детский городок Фролки... Сколько там его поделок всевозможных! Мастерил все, вплоть до макетов игрушечных телевизоров. Его модели, кстати, благодаря инициативе дет-

садовских работников, были отправлены на ВДНХ, Петр Иванович получил бронзовую медаль.

И вот такая еще деталь: он окончил строительный техникум, но со своей профессией столяра и плотника расстаться так и не смог, хотя ему предлагали более высокую должность. Столярный цех, дерево, из которого приходилось изготавливать двери, наличники, плинтуса, лестницы — без этого он себя не видел. Работал творчески, вносил рацпредложения, за которые его награждали часами, приемником, премиями... Его изделия демонстрировались на выставках. И был у него свой особый плотницкий инструмент, который так и остался в мастерской СМУ-13. Петр Иванович с гордостью говорит, что плотники и столяры работали без брака и нарушений. Выходили из разных сложных ситуаций, даже если случались перебои в снабжении.

В 1975 году Петр Иванович Цупиков был награжден орденом Трудовой славы III степени. А если заглянуть в его трудовую книжку... Количество записей не поддается подсчету: «За высокие показатели в соцсоревновании в честь 1 Мая занесен на Доску почета»; награжден Почетной грамотой за высокие достижения в соцсоревновании; удостоен памятного подарка за достигнутые успехи в честь Дня строителя; в честь 70-летия Октября занесен в Книгу почета СМУ»...

Петр Иванович приехал в редакцию с целой пачкой удостоверений, подтверждающих получение им юбилейных медалей. Перечислить все тоже невозможно. Он не раз награждался в честь юбилеев Великой Победы и Вооруженных Сил СССР, имеет медали «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы», медаль Жукова, орден Отечественной войны II степени, знак «Фронтовик 1941–45 гг.»...

А вот 10 марта 2010 года ветеранов-фронтовиков и трудового фронта Ярославского района вновь пригласили в школу...

— Вручили юбилейную медаль в честь 65-летия Победы. Преподнесли подарки — одеяло и подушку, которые после праздничного концерта, подготовленного для нас школьниками, ребята донесли прямо до дома. Помогли! Молодцы! — улыбается Петр Иванович. — А главное вот что... Я очень хочу поблагодарить руководителей коллектива и совета ветеранов СМУ-13, девушек из отдела кадров, бухгалтерии за заботу и внимание. Не забывают ветеранов. Спасибо сотрудникам Медсанчасти № 2. Если я сам там не появляюсь, беспокоятся они, присылают приглашение на диспансеризацию. В каждый кабинет — широкая дорога, без очереди. Врачи и сестрички в нашей поликлинике просто замечательные. Добра и счастья желаю всем. Всем благодарен.

А мы благодарны ему — солдату Победы! За мир, завоеванный кровью, за чистое небо над головой, за радость жить светло и свободно.

Низкий поклон вам, Петр Иванович!

Живите долго!

Нина СОЛОВЬЕВА.



Бетонный путь под Марьиной Рощей

Окончание, начало на стр. 1

— Почётный строитель города Москвы. Это высокое звание ей было присвоено в 2007 году. Можно сказать, что известность Загердиновой уже вышла за пределы Мосметростроя, так как она со своей бригадой приходила на помощь Трансинжстрою, когда надо было укладывать путевой бетон на «Парке Победы».

Теперь вот, после «Митино», при-

шла предпусковая пора и для «Марьиной Рощи». Бригада неплохо здесь стартовала. Ровная бетонная канавка протянулась уже вдоль большей части левого края платформы. Дальше в хорошем темпе готовится опалубка следующей заходки.

— Никаких особых секретов у нас нет, — отвечает Фаина Вагирова на традиционный вопрос. — Просто ребята все подобрались хорошие,

В левом станционном тоннеле работа идет на всех уровнях.

сплоченные. А я, когда еще еду на работу, обдумываю — кого и куда поставить, как организовать смену. Затирают бетон у нас отличные штукатуры — Лена Рязанова, Лена Валиашивили, Лена Шалгаева, Маша Злеткина и Надя Борисенко. Все они давно работают, у всех дети. Но сегодня им придется выйти в ночь. Среди опалубщиков самый авторитетный человек — плотник Василий Чернышев. Есть и совсем молодые новички. Они стараются быстрее вникнуть в дело.

Один из таких рабочих, Алексей Субботин, пришел в СМУ-1 полтора года назад. До того был сельским механизатором в Пензенской области. В тоннелях чувствует себя нормально. Ему по нраву и опалубкой заниматься, и заливкой бетона. Вот только очистка лотка не очень пока вдохновляет парня. Но бригадир настаивает на старательном отношении и к этой подготовительной операции. Алексей уже проникся уважением к Загердиновой, считая ее настоящим командиром.

Похоже, что так считают и осталь-



Бригадир и вторая часть коллектива: Е.Б. Китанов, А.М. Хабибуллин (горный мастер), А.В. Сураев, К.А. Катырбаев, В.Г. Андрианов, В.И. Бамбуров (горный мастер), А.В. Субботин, Ф.В. Загердинова.

ные. Во всяком случае, сфотографироваться вместе с ней пожелали все, и пришлось для снимка разделять коллектив на две части.

Кстати, из состава бригады никто не высказывался по поводу сложных условий работы на «Марьиной Роще», но их отметил начальник участка:

— Здесь нам труднее, чем было в Митино, — сказал Курамшин. — На

станцию глубокого заложения не просто доставлять материалы, к тому же большая стесненность. Вот мы чистим лоток, а над нами штукатурка УСР ведут отделку путевой стены. И у всех свои сроки.

Тем не менее, за бригаду Загердиновой он не волнуется. Уверен, что в начале второй декады апреля она решит здесь все свои задачи.

Юрий ПЕТРУНИН.

Монорельс протянут вокруг ВВЦ и за МКАД?

Несмотря на убыточность уже действующей дороги, власти хотят строить новые надземные трассы

Все новое — давно забытое старое. Власти столицы вернулись к идее десятилетней давности — строить монорельсовые дороги.

— Мы планируем продлить монорельс вокруг Всероссийского выставочного центра, — заявил недавно первый заместитель мэра Москвы Петр Бирюков.

Планируется построить монорельсовую дорогу от метро «Теплый Стан» к МКАД и от «Речного вокзала» в Дмитровский район Москвы. На какие деньги будут вести стройку? Нужен ли Москве монорельс, если уже действующая дорога приносит убыток до 300 миллионов рублей в год? Именно такая сумма была заложена в столичный бюджет год назад на покрытие расходов на монорельс. О прибыли никто даже не заикается.

«Комсомолка» попыталась разобраться, действительно ли дорога так необходима городу.

Покупатели с доставкой

Самый реальный проект — строительство монорельса от станции метро «Теплый Стан» к МКАД. Здесь, на 41-м километре кольцевой, решили строить огромный торгово-гостиничный комплекс «Славянский мир» площадью аж миллион квадратных. А к нему — «метро на сваях».

— Этот проект будет реализовываться на деньги владельцев «Славянского мира», — рассказал заместитель гендиректора ОАО «Московские монорельсовые дороги» Андрей Агальцов. — Прецедент уже есть. Владельцы «Крокус Экспо» провели к своему экспозиционному метро. А монорельс намного дешевле.

По словам Андрея Васильевича, его предприятие уже подготовило предпроектные предложения по будущему строительству. Схема прохождения монорельса согласована с Московскими электросетями, «Мосводоканалом», Метрополитеном и НИИПИ Генплана Москвы. Дорога пройдет через улицы Профсоюзную, Генерала Тюленина, подойдет близ-

ко к поселку Мосрентген, чтобы его жители могли ездить в торговый центр, и «перепрыгнет» через МКАД. На трехкилометровой дороге будет четыре остановки. Ее проект согласно распоряжению Юрия Лужкова должен быть подготовлен до конца этого года. А строительство — если все пройдет без сбоев — завершится в 2013 году. Цена проекта еще не рассчитывалась, но предположительно монорельс обойдется в 3–5 миллиардов рублей.

Полетим над пробками

Еще одну ветку монорельса планируют строить от станции метро «Речной вокзал». Дорога пройдет до станции Ховрино, перешагнет через железную дорогу, идущую на Химки, и закончится на улице Клязьминской в Дмитровском районе Москвы. Эту идею предложил прошлой осенью Олег Митволь, префект CAO.

Внеуличный транспорт — монорельс или метро — в этом районе действительно нужен. Между зеленой и серой ветками метро — огромное расстояние. Сотни тысяч москвичей из Ховрина, Бескудникава, Западного и Восточного Дегуни на каждый день мучаются в пробках, пытаясь пробиться к метро. А монорельс буквально пронесет их над заторами!

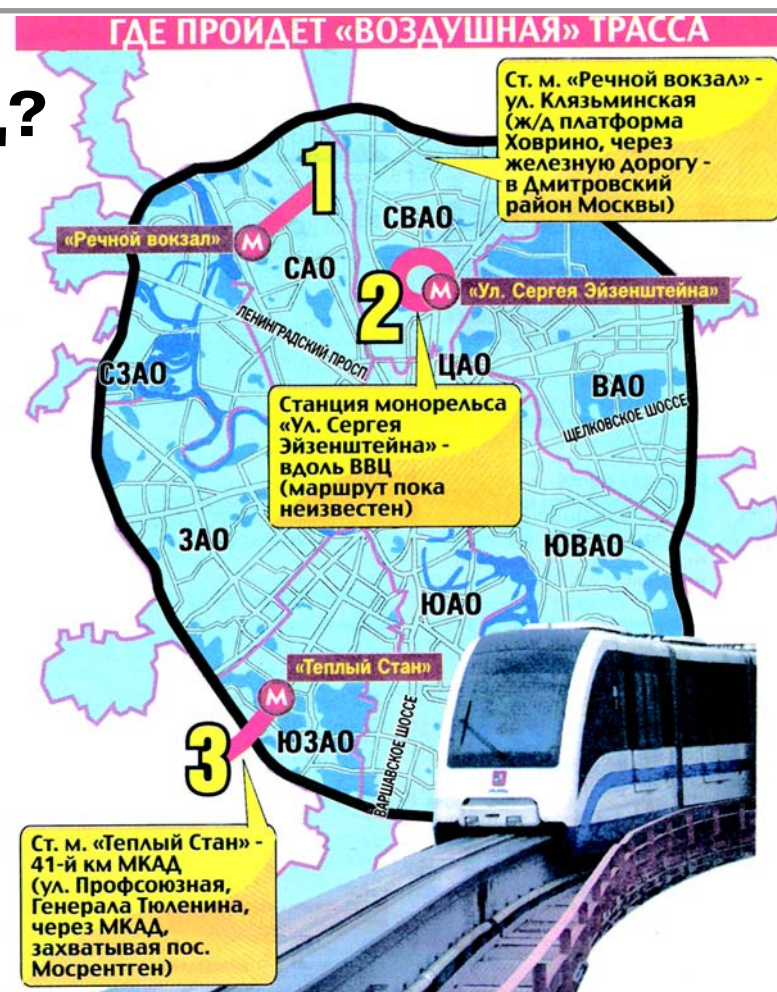
Прошло полгода.

— Идея по-прежнему актуальна. Мы внесли ее в Генплан развития Москвы, — заявил Олег Митволь. — Как только депутаты Генплана примут, можно говорить о проектировании.

Проекта монорельса вокруг ВВЦ тоже пока нет.

— Построить его будет непросто, — считает Андрей Агальцов. — Ведь на территории ВВЦ — сплошные памятники. Разрешат ли там строительство? А по периметру выставочного центра — Ботанический сад, Останкинский парк, Шереметевский дворец... Хотя, если нам дадут задание построить здесь монорельс, мы придумаем, как это сделать.

Да, но стоит ли тратить деньги, если монорельс ежегодно приносит многомиллионные убытки?



Аварии здесь редкость

Монорельс — один из самых безопасных видов транспорта. За шесть лет здесь была всего одна серьезная авария. В конце декабря прошлого года во время движения из-за короткого замыкания возник пожар между вагонами. Машинист его потушил. Пассажиры дошли до станции «Телецентр» по специальной дорожке для персонала, которая ограждена перилами и тянется вдоль всего пути. Эта дорожка — единственный, но вполне надежный эвакуационный выход с монорельсовой дороги. Спасительная «тропинка» выводит к зданию ближайшей станции. Идти по шпалам, как в перегонках метро, пассажирам в случае чего не придется. Да и расстояния между станциями здесь в отличие от подземки меньше в два–три раза, они от 500 до 1000 метров.

«Нужно правильно строить и правильно возить»

— Общественный транспорт убыточен во всем мире, — уверяет директор Института социальной политики Высшей школы экономики Сергей Смирнов. — Искусство городских властей — свести эти убытки к минимуму. В случае с монорельсом это не удалось. Его построили просто не там: далеко от метро, железнодорожных станций и торговых центров. К тому же монорельс довольно медленно ездит.

Андрей Агальцов не согласен.

— Монорельс удачно соединил Серпуховско-Тимирязевскую и Калужко-Рижскую линии метро, — считает

Андрей Васильевич. — Да, поезд не может быстро ехать, потому что остановки близко, на расстоянии от 500 до 1000 метров друг от друга. Поезду негде разогнаться. Но от станции метро «Тимирязевская» до «ВДНХ» можно доехать всего за 10–12 минут. То же расстояние на автобусе — это 40–50 минут! Монорельс удобен для пассажиров, иначе бы им не пользовались.

Статистика, кстати, говорит о том же. В 2008 году монорельс перевез 3,5 миллиона пассажиров, а в 2009 году — уже более четырех миллионов, на 18% больше. И это при том, что в наземном транспорте пассажиропоток за год снизился на 5,7% — 8%, в зависимости от маршрута. А в метро — на все 10%! В чем же дело? Возможно, монорельс стал популяр-

Плюсы «воздушного метро»...

Трасса проходит вне улицы, а значит, не мешает наземному транспорту.

Поезда ходят строго по расписанию и не стоят в пробках.

Монорельс — экологически чистый и довольно тихий транспорт: он не гремит, как электричка. Дорога работает при любой погоде.

Строительство стоит относительно дешево.

...и минусы

Поезда ездят медленно.

Интервал движения электричек больше, чем в метро.

Нет единого вестибюля с подземкой, поэтому пересадка в метро занимает много времени. Здесь не действуют проездные на метро.

Станции открытые, зимой на них холодно.

нее потому, что стали дешевле билеты (раньше они стоили 50 руб., сейчас — 26, как на метро). И с 10 до 3,5 минуты сократился интервал движения поездов.

И все равно монорельсу далеко до популярности метро. Почему? Как сделать эту забаву московских властей по-настоящему народным транспортом?

— Просто монорельс нужно строить в более удачном месте, где много пассажиров, — считает Виктория Геррами, завкафедрой логистики МАДИ. — Пассажиропоток следует просчитывать заранее и получше. К тому же надо позаботиться об удобстве пассажиров. Сделать, например, единый с метро вход-выход, чтобы людям не пришлось выходить на улицу. Ввести единый с метро проездной. Увеличить скорость движения составов, уменьшить интервал ожидания. Но все-таки главное, чтобы эти направления были востребованы пассажирами.

И все же Игорь Краснов, гендиректор ОАО «Московские монорельсовые дороги», уверен: несмотря на не очень удачный «первый блин», у его детища в Москве большое будущее.

— Монорельс строить выгодно. Километр трассы стоит от 17 до 35 миллионов евро, — поясняет Игорь Владимирович, — а метро — 190 миллионов евро! Даже скоростной трамвай, который хотят запускать в 2011 году, дорожке монорельса на 20 процентов!

Что же получается? «Метро на сваях» — антикризисный транспортный проект? Получается так, если его, конечно, правильно построить. Для москвичей. А не для туристов.

Никита МИРОНОВ.

«Комсомольская правда».

А как у других?

Самый длинный монорельс, почти 24 километра, в японской Осаке. Всего же в городах Японии, страдающих от перенаселения, построено более 100 км «воздушных» дорог.

Второй по протяженности монорельс — в Диснейленде города Орландо (США) — 23,6 км. Есть монорельсовые дороги в Синдее, Сياتле, Нью-Йорке, китайском Чунцине и многих других мегаполисах мира. Их протяженность — от 1,5 до 13,5 км. Монорельс в Москве — 4,7 км.



«Вы теперь мама для всех нас»

Зою Ивановну Алфимову метростроевцы, прошедшие Афганистан и другие горячие точки, знают уже давно. На всех встречах и торжественных мероприятиях, посвященных памятным для воинов-«афганцев» датам, она всегда рядом с ребятами. Помогает инвалидам, заботится об осиротевших семьях, переживших такое же

горе, как и она, — потерю своих детей. Зоя Ивановна не дождалась с афганской войны любимого сына — пограничника Александра Алфимова. В память о нем и о таких как он, московских мальчишках, сложивших свои головы на поле боя, не без ее участия создаются памятные экспозиции: в музее Чулковской школы № 20, в московской школе № 1094, где она заведует музеем «Афганистан — ты моя боль». Ну, а те, кто вернулся с войны, кого обогрело горячее сердце Зои Ивановны, неизменно повторяют: «Вы теперь мама для всех нас». Именно эта любовь и дает ей силы жить, идти к школьникам, к учащимся колледжей, чтобы рассказывать о героизме и мужестве ребят из поколения семидесятых, восьмидесятых и девяностых.

Зоя Ивановна — известный человек в Северо-Восточном административном округе Москвы. Она основатель и председатель комитета семей военнослужащих, погибших в Афганистане и Чечне,

Зою Ивановну поздравляют ученики четвертого класса.

что дало возможность нескольким десяткам семей объединиться и переживать постигшее горе вместе, помогая друг другу и делая всё для увековечивания памяти безвременно ушедших из жизни сыновей. Кроме того, Зоя Ивановна активно участвует и в работе Российского комитета семей погибших воинов-«афганцев», возглавляемого Надеждой Александровной Макарьевой.

19 марта, в день юбилея Зои Ивановны, в московской школе № 1094, где состоялось её чествование, собралось немало гостей. Педагоги, представители администрации и общественности Ярославского района, «Боевого братства», родители погибших воинов-«афганцев», а так же и коллектив колледжа Метростроя № 53, с кото-



Приветствие от «Боевого братства».



Стенд Александра Алфимова в музее Чулковской школы № 20.

В школьном музее — поэт Александр Карпунин, Надежда Александровна Макарьева, Зоя Ивановна Алфимова и метростроевец-«афганец» Александр Петров.

Нет информации для г-на Рогова...

—А какая информация в вашей газете? Каждую неделю смотрю — ничего нового. «Метростроевец» только для бытовых нужд годится. Это мое личное мнение, — откровенно, с гордой уверенностью в своей правоте признался Сергей Рогов, начальник отдела информационных технологий Метростроя, выпускник Московского технологического университета «Станкин».

Нет информации для г-на Рогова? Действительно, зачем ему знать, как в марте 1943-го наши солдаты, а среди них и метростроевец-ветеран Виктор Волков, проходили пешком 280 километров, под пулеметным огнем, под бомбами противника, к своим боевым позициям на Курской дуге. Зачем ему знать о первооткрывательнице метро Нине Бондаренко,

ушедшей на фронт в 1941-м и погибшей в Новгородской области? Сейчас её останки захоронены на воинском кладбище, и поисковики из Великого Новгорода пытаются найти родственников или людей, знавших Нину Степановну Бондаренко.

Историю Московского метростроя (а коллектив скоро будет отмечать свой 80-летний юбилей) будут изучать и по газете «Метростроевец», которая всего лишь на один год моложе своей организации. Конечно, тем, кто не интересуется историей, сегодняшними делами и проблемами на пусковых объектах, — почитать нечего. Зачем им знать метростроевцев, проложивших почти 300 км подземных линий с красивейшими станциями, завоевавших для Метростроя

и авторитет, и награды? Стоит ли вспоминать о людях, благодаря которым подземному труду которых содержится, в частности, и Управление Метростроя? Это неинтересно!

Вот если бы была напечатана какая-нибудь «клубничка» о любовных похождениях известных людей, или сплетни, слухи, анекдоты, тогда, возможно, и г-ну Рогову было бы что почитать. Но у нас другой профиль.

Когда мы процитировали слова об отношении к нашей газете ветерану Метростроя, он сказал: «Это — не метростроевец, он не знает, что такое Метрострой и знать не хочет». Можно ли назвать метростроевцем человека, который трудится в коллективе уже шестой год? Не любого. В то время, когда руководители Метро-

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

рым Зоя Ивановна давно и успешно сотрудничает, вручали ей поздравительные адреса, дарили цветы и подарки, говорили тёплые слова — восхищения и благодарности. А школьники подготовили и показали маленькое, но очень трогательное, эстрадное шоу, почтили юбиляру приветственные, также трогательные стихи. Но на этом торжества не закончились.

На следующий день, 20 марта, Зою Ивановну поздравляли в Чулковской школе № 20, Раменского района, Московской области. Здесь учился ее дорогой сын Саша, он погиб в Афганистане в 1984 году, прикрывая боевых товарищей. По-смертно был награжден орденом Красной Звезды. В этой школе тоже создан музей, в котором есть экспозиция, посвященная мужественному пограничнику-«афганцу» Александру Алфимову. А его благодарные сослуживцы вот уже который раз, и 20 марта — тоже, приехали к Зое Ивановне, чтобы еще раз сказать: «Вы теперь мама для всех нас...»

Гости из Бронниц, где Александр Алфимов до армии учился в профучилище, из Подольского и Наро-Фоминского районов, родители погибших воинов-«афганцев», представители общественной организации «Афган-Метрострой» во главе с Виктором Александровичем Кордубаном и Николаем Васильевичем Куликовым и других организаций и учреждений... Зоя Ивановна в этот день была окружена невероятным вниманием. И это заслуженно! А рядом с юбиляром на почетном месте сидела Надежда Александровна Макарьева. С ней Зоя Ивановна, съела, как говорится, не один пуд соли, создавая и развивая общественное движение родителей, потерявших сыновей в локальных конфликтах.

Ведущей торжественного юбилейного мероприятия и исполнительницей песен была заслуженная артистка России Светлана Бочкова. Душевно исполняли свои песни в этот день для Зои Ивановны заслуженная артистка России Зинаида Сазонова, ветеран-«афганец» Сергей Кузнецов и другие.

Этот юбилей показал, что многие люди знают, ценят, уважают и любят Зою Ивановну, благодарны ей за плодотворную общественную деятельность, а главное — доброе и щедрое сердце. Будьте здоровы, уважаемая Зоя Ивановна! Долгих вам лет жизни!

Иларион РЫБАКОВ,
руководитель музейного
комплекса колледжа № 53.

стройка говорят о единстве коллектива, о традициях, которые надо знать и поддерживать, особенно в трудные времена, у нас появилась новая тенденция: закрылся в своем кабинете, получаешь приличную зарплату — и всё! Какое нам дело до всех до вас и до ваших проблем!

К конструктивной критике редакция всегда готова прислушаться, если она исходит от авторитетного человека, профессионала, в добродетельной и уважительной, а не в хамоватой, как на этот раз, форме. А то ведь как у нас получается? Теперь многие хорошо знают, как лучше работать другим: как лечить больного врачу, как играть роль артисту, о чем писать журналисту...

Впрочем, мы не будем больше обременять г-на Рогова своей газетой. Для сельдики пусть ищет другую тару.

Редакция «Метростроевца».

Поздравляем Калач-на-Дону!

25 марта Указом Президента РФ в числе новых пяти городов воинской славы был объявлен Калач-на-Дону Волгоградской области. Это известие с воодушевлением восприняли жители Калача и ветераны 1-го гвардейского танкового Донского корпуса, 23 ноября 1942 года освободившего этот город от немецких войск.

Коллектив московского колледжа Метростроя № 53 имени Героя Советского Союза М.Ф. Панова отправил в адрес администрации города, совета депутатов, совета ветеранов свое поздравление.

Нам очень приятно поздравить жителей города со столь почетным званием, тем более что после войны в нашем колледже по инициативе командира 1-го гвардейского танкового Донского корпуса генерал-лейтенанта Михаила Федоровича Панова был создан совет ветеранов 1-го ГТДК и Музей боевой славы этого корпуса. Свое первое боевое крещение 1-й ГТДК получил при контрнаступлении советских войск под Сталинградом. Передовой отряд, благодаря быстрому продвижению и дерзкому маневру 22 ноября 1942 года, овладел переправой через Дон, а 23 ноября при содействии жителей освободил город к великой радости всего населения. Освобождением Калача 26-й танковый корпус Юго-Западного фронта, так он назывался в то время, внес существенный вклад в почти молниеносное окружение немецких войск под Сталинградом, за что и получил почетное звание «гвардейский» и территориальное название «Донской». Первый командующий корпуса генерал-майор А.Г. Родин и командиры бригад подполковники Г.Н. Филиппов и Н.М. Филиппенков стали Героями Советского Союза, многие воины были награждены боевыми орденами и медалями.

В нашем колледже помнят об этой славной странице боевого пути 1-го ГТДК и постоянно рассказывают о героях-танкистах на экскурсиях в музей и на Уроках мужества. В наших планах — рядом со зданием колледжа установить памятник воинам 1-го ГТДК в виде танка или танковой башни на постаменте.

Рады будем установить более тесные связи с общественностью и сотрудниками музея вашего города.

С приближающимся Днем Победы, дорогие жители города Калача-на-Дону!

Музеи Москвы будут работать бесплатно

18 апреля и 18 мая, в дни исторического и культурного наследия Москвы, более 300 музеев, выставочных залов и галерей будут работать бесплатно.

Москвичи и гости столицы смогут посетить Соборную площадь Кремля, где запланирована церемония развода пешего караула, и Большой Кремлевский дворец. Среди новых учреждений, которые будут открыты в эти дни — Петровский путевой дворец, Дом русского зарубежья и музей Тургенева на Остоженке. В Петровском путевом дворце планируется проводить до шести экскурсий в день. Также в нынешнем году будут открыты для бесплатного посещения 25 негосударственных музеев.

В 2009 году москвичи и гости столицы побывали на 283 объектах культуры. За два дня столичные галереи и выставочные залы приняли около 1,2 миллиона посетителей. В этом, по предварительным оценкам, число посетителей будет еще больше.

Московские музеи в дни исторического и культурного наследия будут работать дольше обычного — с 10.00 до 20.00 часов. Федеральные — по обычному графику: с 10.00 до 18.00 часов, а некоторые — с 11.00 до 19.00 часов.

УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1-01803 от 28.04.05.

**Редактор
Ф.А. БЛИНОВА**

Адрес редакции:
127051, г. Москва,
Цветной бульвар, 17

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)
E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в типографии МГУ им. Ломоносова
(119991, Москва, Ленинские горы, д. 1, стр 15).

Номер подписан в печать 6.03.2010 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2275

Заказ № 1180