

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

БЛИЗИТСЯ ФИНИШ

В Нижнем Новгороде подходит к завершению проходка второго перегонного тоннеля, ведущего от правого берега Оки, от метромоста к историческому центру города. По состоянию на 16 мая участку Сергея Мерзликина из СМУ-8 остаётся с помощью «Ловата» продвинуться до демонтажной камеры еще на 81 кольцо, а за первую половину месяца проходчики сумели смонтировать 116 колец. Это значит, что при сохранении набранного темпа сбойка в левом перегоне вполне возможна за несколько дней до наступления июня. Полная длина тоннеля, прокладываемого в недрах Дятловых гор, составит около 1400 метров.

«КОМЕТ» ОПЕРЕЖАЕТ ВРЕМЯ

Находящийся на опушке Серебряного бора завод железобетонных конструкций «Комет» поставит бетон и раствор, прежде всего, на пусковой участок Люблинско-Дмитровской линии метро. Его апрельское задание составляло 8442 кубометра, а на май по причине окончания наиболее материалоёмких бетонных работ запланировано чуть ли не вдвое меньше — 4449. И с этим уменьшенным заданием «Комет» к 17 мая справился на 85 процентов. Теперь основная масса бетона и раствора идет на станции «Сретенский бульвар» (для СМУ-5) и «Шипиловская» (для СМУ-3).

СТУПЕНИ ВЕДУТ В ПОДЗЕМНУЮ «РОЩУ»



В пятницу, 14 мая, эскалаторщики СМУ-4 закончили навешивание всех ступеней четырех эскалаторных лент в наклонном ходе станции «Марьино». Как сказал начальник участка Дмитрий Колесов, в общей сложности для этого потребовалось более двух тысяч ступеней. Их подавали в вестибюль подъемным краном через не имеющую пока перекрытия вентиляцию. Параллельно эскалаторщики занимались установкой балюстрад, монтажом и склейкой перил, а с 18 мая приступили к пуско-наладочным работам, за которыми должна последовать двухсуточная обкатка лестниц-чудесниц.

«Метростроевец» на второе полугодие

В почтовых отделениях продолжается подписка на периодические издания 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.

На пороге открытия

Для жителей Марьиной Рощи долгожданное метро будет начинаться с вестибюля одноименной станции, который в эти майские дни достраивается у перекрестка Шереметьевской улицы и Сущевского вала. По-своему символично то, что основные конструкции этого подземного сооружения возведены участком № 1 СМУ-1. А до того коллектив участка Алексея Александровича Носова выполнил очень непростую работу по созданию железобетонной начинки наклонного хода, впервые в мире проложенного с помощью механизированного проходческого комплекса. Впервые арматурщикам, опалубщикам и заливщикам бетона пришлось работать в наклонном тоннеле с гладкой обделкой из высокоточных железобетонных блоков.

Последующий переход на горизонтальные поверхности в котловане вестибюля был воспринят ими с понятным чувством облегчения, хотя на новом этапе не обошлось без своих проблем, связанных, в первую очередь, с расчисткой остатков мощного основания, на котором монтировался канадский ТПМК «Ловат», а во-вторых, с неумолимо надвигающимися сроками.

Бетонирование основных конструкций вестибюля мы практически завершили к 1 мая, — говорит начальник участка. — Но праздники все равно не отмечали, так как именно первого числа доделывали монолитную камеру металлоконструкций выхода № 1. Эта задержка на одни сутки была вызвана таким же опозданием с поставкой оборудования. В мае часть бригад работает снаружи вестибюля, осуществляя гидроизоляцию стен и перекрытия. Приступили мы и к укладке теплоизоляции.

Алексей Александрович назвал конкретные цифры, показывающие положение дел на 12 мая: гидроизоляция стен выполнена на 95 процентов, первый слой гидроизоляции перекрытия полностью завершен, разуклонка по нему готова примерно на 90 процентов, теплоизоляция — на 20. Похоже, что мо-



У эскалаторщиков самое горячее время.



Фото А. ПОПОВА

лодой руководитель прибавление каждого процента выполнения той или иной операции постоянно отмечает в голове, всемерно стараясь приблизить время полной готовности своего объекта.

Штатная численность участка недавно достигала 250 человек (в последние дни она понемногу сокращается). Желая, чтобы все бригады были хотя бы упомянуты в репортаже, Носов сходу набросал их список, уточнив лишь в двух случаях отчества. Воспроизвожу его в том же порядке, как всё легло на бумагу: А.Н. Ахмадуллин,

Представитель заказчика
В.С. Павлов и начальник участка СМУ-1
А.А. Носов.

Бригада
А.Н. Ахмадуллина готовит к бетонированию камеру металлоконструкций второго выхода.



НА ПУСКОВОМ ОБЪЕКТЕ

И.К. Ваданюк, А.М. Сергун, А.С. Умрихин, Ю.Н. Мухоморов, Р.М. Ачилов, С.Н. Попов, В.А. Воробьев, А.С. Дядищев.

Первые три бригады, выполнившие значительную часть бетонных работ и в наклоне, и в вестибюле, а до того — в тупиках за станцией «Митино», теперь переключены на второй выход, который не входит в пусковой комплекс, так как отнесен к следующей очереди. Так что выходить непосредственно к кинотеатру «Гавана» пассажиры смогут лишь через два-три месяца, а к моменту открытия станции к их услугам будет только выход, выводящий в пешеходный переход под улицей Шереметьевской.

Как рассказал начальник участка, такой вариант был предусмотрен еще во время строительства перехода, когда часть одной его стены выполнили из легко разбирающихся блоков. Так что в апреле при строительстве соединительного

хода наиболее серьезным препятствием стало свайное ограждение котлована. А теперь местные жители, пользующиеся подземным переходом, могут при желании заглянуть за край временного ограждения и увидеть гранитное покрытие коридора, ведущего в недоступный пока для них вестибюль.

Кассовый зал по состоянию на 12 мая представлялся, пожалуй, самым многолюдным местом на всем пусковом отрезке Люблинско-Дмитровской линии. В пределах одного помещения буквально локоть к локтю трудились эскалаторщики и другие монтажники СМУ-4, отделочники УСР, субподрядчики, занимающиеся потолочными светильниками. Остались дела и для бригады слесарей Александра Сергеевича Дядищева.

О ее недавних и нынешних делах говорил механик участка Михаил Борисович Ильинов:



Бетонщики М.Х. Шамидов, В.Ф. Рябцев и бригадир А.М. Сергун.

«Мой труд вливается в труд моей республики...»

Из воспоминаний ветерана

Красива и просторна площадь Маяковского с памятником поэту.

Прямо против памятника — вход в метро.

Опускаешься глубоко под землю и снова — в который уже раз — поражаешься монументальности станции. Простор, величие и благородство.

Интересно и образно сказал о ней писатель Ю. Олеша:

«В Москве два памятника Маяковскому: один — статуя, к которой он, по всей вероятности, отнесся бы строго, и другой — станция метро его имени, от которой он, влюбленный в индустриальное, несомненно пришел бы в восторг. Это очень красивая станция — со стенами из стальных арок, где сталь, в основном оставленная, так сказать, в натуре, в качестве цвета, местами выкрашена в сурик. Соединение этих двух цветов напоминает машины, оно очень индустриально. Однажды эти арки показались мне гигантскими прорезями для рук в некоем жилете. В следующее мгновение я уже знал, что представляет собой эта станция.

— Стальная кофта Маяковского, — сказала мне воображение.

Вот как хорошо: он, носивший желтую кофту футуриста, теперь может предстать перед нами в стальной кофте гиганта».

В 1938 году впервые распахнулись двери станции. Тех, кто первым спустился под землю и увидел её, охватило чувство ликования и восторга.

И сегодня «Маяковская» не перестает очаровывать и нас, сотни раз бывавших здесь, и гостей столицы, увидевших её впервые. Экскурсоводы привозят на станцию группы туристов.

Вот несколько штрихов из истории этой станции.

После строительства первой очереди Метрострой перешел в ведение Наркомтяжпрома. Нарком Серго Орджоникидзе уделял много внимания строительству метро. Это по его указанию наша промышленность начала срочно изготавливать щиты для



проходки. Нарком живо интересовался работами, часто посещал строительные площадки. Помню, как он приезжал к нам, когда мы начали проходку ствола шахты № 75.

Так вот, бывшие строители станции «Красные ворота» пришли на «Маяковскую». Ствол шахты прошли в рекордно короткий срок. Соорудили руддвор и вентиляционную камеру. Предстояло соорудить еще высоченную камеру для монтажа двух станционных щитов, двух перегонных щитов и полуцифров для проходки среднего пассажирского зала.

Здесь нас ждали первые трудности. Всего коварства московских грунтов невозможно было предвидеть. В районе площади Маяковского залежали юрские глины в непосредственной близости от мощного слоя плывунов. При разработке калотты от горного давления трещали лангорины и штендера. Проходчики ставили дополнительные крепления из металлических балок, усиливали бетонные своды. Настал час, когда

бетонирование первых сводов было окончено, крепления сняты. Строители подняли головы и... ахнули. На сводах четко вырисовывались продольные трещины.

Серго Орджоникидзе немедленно создал авторитетную комиссию. В неё вошли самые крупные специалисты. Судьба станции висела на волоске. Быть ли ей просторной, величественной, либо куцей, без станционного зала.

Членам комиссии с большим трудом удалось подняться из нижней штольни в верхнюю, где разрабатывали калотты и бетонировали своды, — так сильно перекошило горным давлением ход для людей, расположенный ближе к штольне.

Был среди членов комиссии иностранный специалист Дж. Морган. Он долго качал головой, глядя на наши страдания и, наконец, решительно сказал, что всю разработанную часть камеры надо забетонировать немедленно во избежание крупной аварии. Отказаться и от самой мысли пост-

роить станцию колонного типа. Изменить проект, опуститься еще на несколько метров ниже и соорудить трехсводчатую станцию, подобную «Красным воротам».

Всё было против нас — и природа, и авторитеты.

Мы были приуныли, но присутствия духа не теряли. Вспомнили, что при строительстве станции «Красные ворота» тот же самый Морган советовал нам не строить среднего зала. Теперь же он, человек осторожный, учитывал наш опыт. Но идти дальше у него не хватало инженерной смелости.

Строители были твердо уверены, что построить станцию по предложенному проекту можно. Проект особенный, оригинальный, и отказываться от него ни в коем случае не хотелось.

Крупный специалист по тоннелестроению Е.Т. Абакумов был заместителем начальника Метростроя. Он, как и многие наши строители, душой болел за дело и хотел, чтобы в области тоннелестроения мы догнали и

МЕТРОПОЛИТЕНУ — 75 ЛЕТ



перегнали капиталистические страны. Егор Трофимович Абакумов поддержал нас. Его мнение и доказательства начальника шахты И.Д. Гоциридзе приняли во внимание и разрешили продолжать строительство.

Чтобы надежно противостоять грозным силам природы, рабочим и инженерам пришлось задуматься над различными усовершенствованиями. По предложению строителей трехсводчатое перекрытие станции было выполнено из чугунных тубингов. Свод среднего пассажирского зала строился выше сводов тоннелей на 2,5 метра.

Первые же щиты, изготовленные на отечественных заводах, Абакумов направил на нашу станцию. Их в сжатые сроки смонтировала бригада слесарей-монтажников Солдатова.

Мастерством проходчиков и тубингщиков можно было залюбоваться.

Станция «Маяковская» была сооружена досрочно, без единой аварии. Качество работ было очень высоким, даже по современным меркам.

Вот такую историю имеет одна из красивейших станций метрополитена, где любят назначать свидания москвичи.

Л. САРКИСОВ,
бывший начальник участка
строительства станции
«Маяковская».

(Из книги «Дни и годы Метростроя», 1981 г.)

Вторая жизнь «Маяковской»

Немного истории

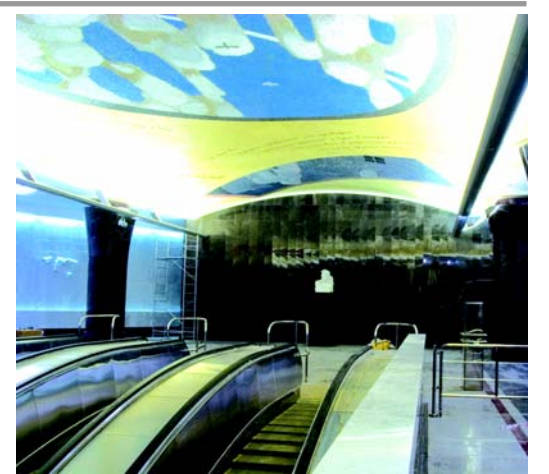
Станция «Маяковская» была открыта 11 сентября 1938 года в составе второй очереди Московского метрополитена. Самая красивая станция столичного метро — в том же самом 1938 году макет «Маяковской», представленный на всемирной выставке в Нью-Йорке, был удостоен Гран-при и вошел в анналы мировых памятников архитектуры. Девять лет назад, в 2001 году, «Маяковская» была включена в Государственный список памятников истории и культуры Москвы.

Первый проект станции был сделан Сергеем Михайловичем Кравцом, главным архитектором Метростроя. Смелый проект, смелая идея: планировалось, применив каркасную металлическую конструкцию, громоздкие и тяжелые пилоны заменить стройными металлическими опорами. При этом открылось бы пространство станции — получилось бы не соединение приземистых нефов, а огромный колонный зал. Чтобы осуществить задуманное, пришлось изобрести новый способ строительства тоннелей: конструкции главного свода

возводились с помощью огромного полукруглого щита, опиравшегося на тубинги боковых, уже смонтированных к тому времени тоннелей. Но когда главный зал был закончен, оказалось, что расчеты проектировщиков, считавших, что грунт под площадью Маяковского достаточно устойчив, не оправдались. Свод покрыли трещины. Станцию надо было спасать, что и поручили сделать архитектору «Кропоткинской» Алексею Николаевичу Душкину. Он согласился с мнением инженеров понизить на несколько метров уровень главного свода и

предложил применить конструкцию из особых сортов стали, позволявшую сохранить ширину центрального зала. Ему пришлось убедить комиссию, пригласив в качестве эксперта знаменитого авиаконструктора А. Путилина, в том, что применение металла в условиях таких нагрузок возможно. Отливать опоры и декоративные стальные профили стали на заводе Диржаб-лей (Долгопрудный).

«Маяковская» оказалась самой новаторской из всех станций архитектора Душкина. Она — первая в мире колонная станция глубокого заложения. И здесь Душкин воплотил в жизнь свою мечту о том, что «свет — главный конструктивный элемент подземного простран-



Второй вестибюль станции «Маяковская».

Пресс-конференция на «Маяковской».
Слева направо: ученый секретарь Тоннельной ассоциации России И.С. Бубман, главный архитектор Метрогипротранса Н.И. Шумаков, начальник Метрополитена Д.В. Гаев, генеральный директор ОАО «Мосметрострой» Г.Я. Штерн, главный инженер проекта Метрогипротранса М.А. Белова, генеральный директор ЗАО «Трида-Холдинг» А.А. Шилин, генеральный директор СМУ-8 Мосметростроя Н.А. Сорокин.



ства». Станция впечатляет светом, свободой, высотой, объемом.

Каждый шатровый отсек, образуемый арками, открывается вверх овальным куполом. В каждом из 35 куполов были помещены мозаичные панно из смальты, выполненные по эскизам народного художника СССР Александра Александровича Дейнеки. А сама мозаика была изготовлена Владимиром Александровичем Фроловым. Правда, два купола оказались невидимыми пассажирам. Один из них открылся их взору только в 2005 году, когда был построен второй выход «Маяковской», второй же купол в ходе реконструкции был демонтирован.

В годы Великой Отечественной

Окончание на стр. 4

На пороге открытия



Окончание, начало на стр. 1

Слесарь С.И. Гайдуков.

–В конце апреля было забетонировано перекрытие вестибюля и поэтому с первых чисел мая надо было срочно разобрать многочисленные туры опалубки, а также устройства для приемки бетона, чтобы освободить площадку для размещения эскалаторных ступеней. Бригада Дядищева также монтировала каркасы для светильников и гнёзда для видеокамер. Сегодня слесари и сварщики заканчивают установку сеток под штукатурку для

оформления декоративных «зубов» у портала наклона. Еще мы занимаемся оборудованием, по своей части, комнаты милиции. Там решётки должны быть по определению. Это всё на уровне кассового зала. А наверху, снаружи вестибюля, бригада по мере ослабления нагрузки на стены котлована ведет демонтаж раскосов и поясов крепления, чтобы стала возможной забутовка па-зух и вообще обратная засыпка.

Удивительные факты из жизни первостроителя

Алексей Николаевич Фомин (1917–1999) прошел всю Великую Отечественную войну — от первых её часов на западной границе до финальных сражений с японскими милитаристами, при этом боевой путь его пролегал через такие горячие места, как Сталинград и Курская дуга. На его глазах погибали многие боевые товарищи, а он — артиллерист, участник многих опасных дуэлей с фашистскими танками — если и выбывал из строя, то сравнительно ненадолго.

На полувековом юбилее Победы в 1995 году Алексей Николаевич лихо промаршировал в ветеранском строю по Красной площади. Его кончине, наступившей четыре года спустя, не предшествовала никакая тяжёлая или долгая болезнь. В пятницу, 21 мая 1999 года, он пришел в редакцию «Метростроевца», чтобы получить свежий номер газеты со своей очередной публикацией и оставить следующий материал. Был в бодром настроении, шутил, как обычно. А на следующий день, в субботу, его сердце перестало биться.

И тут самое время отметить, что сотрудничество Фомина с метростроевской газетой, во-первых, продолжалось невероятно долго — 62 года, а во-вторых, оно в самом начале и конце было осеяно славным пушкинским именем. В 1937 году по всему Со-

Ветераны Великой Отечественной войны, участники парада на Красной площади, сфотографировались вместе с молодыми курсантами в Парке Победы на Поклонной горе. Слева направо: юрист КСУМа М.Т. Гарбер, юрист Управления Метростроя Г.И. Эшкинд, корреспондент «Метростроевца» А.Н. Фомин. Май 1995 года.



Алексей Николаевич Фомин (стоит в центре) среди своих боевых товарищей. Либава. Май 1945 года.

Поднявшись из вестибюля на поверхность, мы смогли понаблюдать за тем, как два сварщика обрезали с обоих концов очередной раскос, предварительно подвешенный на крюк подъемного крана. Скоро стальная труба вздрогнула, приподнялась и поплыла в сторону от котлована.

Она и нависала над той его частью, где сразу три бригады занимались — на разной стадии — завершающими бетонными работами.

Бригада Айрата Наильевича Ахмадуллина вязала каркас лотка в новой камере металлоконструкций — сразу за ней должны появиться лестничные марши, выводящие к кинотеатру «Гавана». А бригада Александра Михайловича Сергуна успела уже забетонировать одну стену в подходном коридоре и приступила к установке туров, на которые ляжет опалубка соответствующей части перекрытия, отнесенной ко второй очереди. Соседняя венткамера стала точкой приложения сил для еще одной ведущей бригады участка. Возглавляющий её Илья Кириллович Ваданюк уверен, что с оставшимся объемом в 50 кубов справится без проблем. Его коллек-

то там помимо его стихотворения (кстати — о ветеранах) была напечатана статья другого автора про метростроевский дебют Беллы Ахмадулиной, цитировались её самые ранние поэтические строки. Такое совпадение было, конечно, непреднамеренным, но оказалось символическим. Ведь давным-давно, в середине 50-х годов, Фомин и Ахмадулина были очень дружны.

За несколько лет до того Алексею Николаевичу пришлось расстаться с Канторой электромеханомонтажных работ (КЭММР) из-за серьезной травмы, полученной на строительстве «Косомольской»-кольцевой. К тому времени он успел и на той станции оставить свой светлый след — в виде светильников, смонтированных им на стенах подходного коридора, и люстр среднего зала.

А первой в его метростроевской биографии стала станция «Парк культуры и отдыха», куда он пришел за несколько месяцев до пуска учеником электромонтера. Потом был первый метромост — на перегоне от «Смоленской» к «Киевской», станции



Механик участка М.Б. Ильинов и бригадир слесарей А.С. Дядищев.

тив неплохо сработался за последние пять лет. И смущает строителей лишь одно — смутные прогнозы на будущее.

Правда, с ближайшими перспективами всё ясно — к последним числам мая надо справиться со всеми недоделками в первоочередной части вестибюля, осуществить обратную засыпку, убрать заборы, вернуть городу отрезок нормально-го тротуара Шереметьевской улицы, вместо которого люди несколь-

второй очереди. И призыв в Красную Армию в 1940 году. Там метростроевец стал рядовым артиллеристом, а день Победы встретил младшим лейтенантом, награжденным двумя орденами Красной Звезды. Демобилизовали его в 1947 году, и он лишь месяц отдохнул за всю свою военно-армейскую семилетку. Потом вернулся в КЭММР, так как другого места в мирной жизни и не думал искать.

Работал легко, бывшие навыки вспомнились быстро, и вот он уже бригадир, к тому же — один из лучших в своей Канторе.

Осенью 1950 года о нем написала очерк известная метростроевская журналистка Маргарита Неволлина. Прежде всего, была представлена производственная деятельность Алексея Фомина, чьими руками «зажжены люстры на «Курской», смонтирован контактный рельс в тоннелях «Таганской», устанавливалось освещение в новых тоннелях, идущих от «Курской» к «Комсомольской». Маргарита Петровна, конечно же, отметила и серьезное увлечение своего героя сочинением стихов. Ведь оно привело недавнего фронтовика на вечернее отделение Литературного института имени Горького. Поэт-строитель писал о том, чем жил:

*Такую гордость не скрывают,
Я строил под землей Кольцо
И на метро теперь узнаю
Любую станцию в лицо.*

Постепенное движение по Кольцевой линии привело его от «Курской» на «Комсомольскую». Смонтированные Фоминым на этих станциях люстры уже более полувека привлекают внимание москвичей и туристов. Алексей Николаевич с удовольствием продолжил бы свой светлосный путь, ведь впереди монтажников ждали светильники и витражи «Новослободской». И они со временем пришли туда, но только без Алексея Фомина, которому после травмы врачи запретили работать под землей.

А он не хотел совсем расставаться со стройкой, поэтому стал штатным сотрудником нашей газеты. Постоянно бывал на объектах, даже в шахты спускался, хотя и не на целую смену.

Когда пришла на практику в «Метростроевец» вчерашняя десятиклассница Белла Ахмадулина, Фомин уже успел набрать опыт, ему доверили заведовать производственным отделом редакции. Алексей Николаевич стал шефствовать над молоденькой практиканткой — рассказывал ей об истории и людях отечественного метростроения, устраивал подземные экскурсии. А общей темой у них была поэзия, Белла тоже собиралась учиться в Литературном институте. Несколько стихотворений она посвятила своему наставнику...



Бригадир И.К. Ваданюк.

ко лет ходили по дощатой галерее.

Более отдалённые надежды (и пока не для всех) связаны со строительством второго выхода «Марьиной Рощи». Там механизаторы СМУ-9 недавно приступили к забуриванию свай для ограждения нового большого котлована, а площадку под их технику подготовила бригада Валентина Воробьева с участка А.А. Носова.

Юрий ПЕТРУНИН.

Много лет спустя Алексей Николаевич давал мне на минутку подержать тонкую школьную тетрадку с теми стихами. Я успел лишь отметить старательный ученический почерк и сам факт посвящения. Теперь, к сожалению, о судьбе той уникальной тетрадки ничего не известно. После похорон метростроевского поэта вдова передала мне много стихотворных сборников из его домашней библиотеки, папки с газетными вырезками. Завести речь о рукописи Ахмадулиной я не решился...

В ту далекую пору непорочно было бы предсказать блистательную литературную судьбу самой известной теперь практикантки «Метростроевца» — тиражи ее книг, выступления в Лужниках, премии, широкое общественное признание. Но Алексею Николаевичу доводилось общаться и с уже состоявшимися знаменитостями. Его наставником в Литинституте был Ярослав Смеляков. А с Александром Твардовским и Михаилом Исаковским он еще до войны однажды оказался за общим столом, когда два этих замечательных поэта пришли в гости к композитору Владимиру Захарову, художественному руководителю хора имени Пятницкого. В той же квартире, что и композитор-песенник, Алексей Фомин жил у своей тётки, дочери Митрофана Пятницкого и солистки хора. Интересующийся стихами молодой строитель метро вполне вписался в компанию, объединившую служителей нескольких муз...

Немало интересных встреч с писателями было у Алексея Николаевича много позже, в 70-е, 80-е годы, когда он работал в редакциях журналов «В мире книг», «Библиотекарь». Но герою для стихов он по-прежнему выбирал, основываясь на впечатлениях своей метростроевской молодости. И эта линия в его творчестве только усилилась, когда в начале 90-х ветеран снова на несколько лет вернулся в редакцию «Метростроевца». Именно тогда им были написаны начальные главы поэмы о Василии Дементьевиче Полежаеве. А Татьяне Викторовне Фёдоровой он посвятил стихотворение о прекрасной станции Большого кольца, строительством которой она руководила.

*«Новослободская», как сказка
С улыбкой светлой на лице.
Она, как изумруд прекрасный,
Горит в Большом метро-кольце.
О ней, как о подземном чуде,
Из уст в уста передают:
«Красивые, должно быть, люди
Дворцы такие создают!»*

Думаю, что и самого автора этих строк можно считать человеком красивой судьбы, пронесшим через всю свою жизнь верность таким эталонам красоты, как Метрострой и поэзия.

Юрий ПЕТРУНИН.

Вторая жизнь «Маяковской»

Окончание, начало на стр. 2

войны станция служила бомбоубежищем. И именно здесь 6 ноября 1941 года состоялось знаменитое торжественное заседание Московского Совета депутатов трудящихся по случаю 24-й годовщины Октябрьской революции.

Время — вперед!

Год за годом, от одного десятилетия к другому станция «Маяковская» верой и правдой служила москвичам и гостям нашего города. Но вот наступило то время, когда невооруженным глазом стало видно, что красота самой красивой станции меркнет. И виной тому — безжалостные грунтовые воды, вызвавшие многочисленные протечки. В срочной замене нуждались и выработавшие свой ресурс эскалаторы типа Н-30. «Маяковская» требовала скорейшей реконструкции, которая не производилась ни разу с 1938 года.

Чтобы станция по-прежнему находилась в действующем режиме, было решено сначала построить второй выход на пересечении 1-й Тверской-Ямской улицы с 1-м Тверским Ямским переулки. Его сооружение, в котором основную роль сыграли московские метростроители — коллективы СМУ-8, УСР, СМУ-4, велось в крайне стесненных условиях, в очень сложной гидрогеологической обстановке. В 2005 году вестибюль принял пассажиров. Архитектурно и композиционно он перекликается со станцией. Свод кассового зала украшен мозаиками художника Ивана Леонидовича Лубенникова.

После открытия нового вестибюля, старый, примыкающий к Концертному залу имени Чайковского, был закрыт для полной замены эскалаторов, а также для реконструкции и реставрации всего подземного комплекса. Как и планировалось, все реставрационные работы были завершены в канун 75-летнего юбилея Метрополитена.

И прикоснулись, и приобщились

Специалисты считают, что крупномасштабного ремонта «Маяковской» не потребуется еще 75 лет.

Первым этапом стала полная реконструкция эскалаторного наклона, ведущего на станцию. Затем здесь были установлены современ-

ные модернизированные эскалаторы с металлическими балюстрадами и улучшенными техническими характеристиками. В машинном зале смонтированы новые пульта управления.

На станции создана новая дренажная система, которая должна решить проблему протечек, а также заменен пол, восстановлены светильники. Проведены работы по замене родонита на колоннах. Причем, месторождение этого минерала специально для «Маяковской» восстановили в Челябинской области.

Как и при сооружении второго выхода «Маяковской», главное уча-

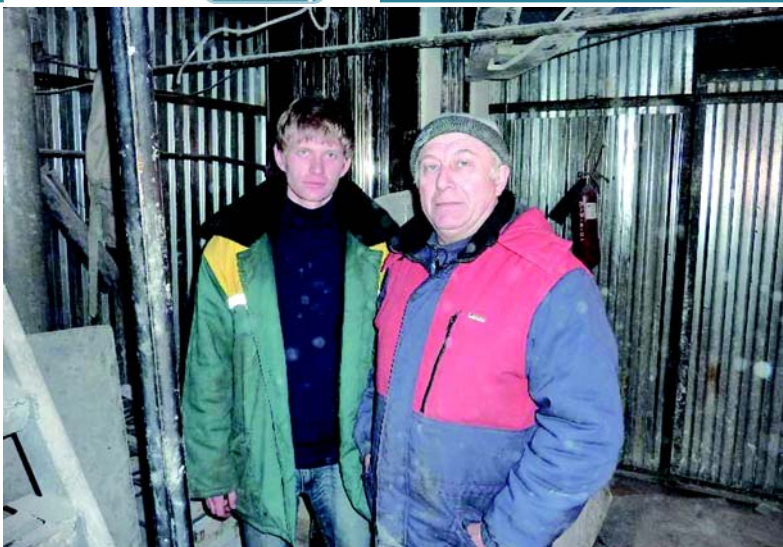


Заместитель главного инженера СМУ-8 Павел Владимирович Брезгин.

стие в возрождении станции сыграли коллективы СМУ-8 и УСР Мостростроя. Пять лет непрерывной работы. Без закрытия станции, без прекращения движения поездов.

Вот что рассказал о вкладе строителей СМУ-8 заместитель главного инженера Павел Владимирович Брезгин.

— Я попал на второй этап реконструкции, а это два года. Как раз развернулись работы на самой станции. Чтобы дать возможность пассажирам нормально передвигаться, ограждали отдельные участки, в которых и производили работы: разбивали полы, облицовку колонн. Мы также делали дренажные лотки. Смонтировали новый водопровод под станцией из нержавеющей стали. Установили пожарные шкафы. Объем работ был большой. А условия достаточно трудные. Например, облицовку путевых стен снимали исключительно по ночам, когда отключалось движение поездов. Необходимые сварочные работы



Сменный механик участка № 4 СМУ-8 Сергей Леонидович Насонов и горный мастер Александр Васильевич Блажев.



Заместитель начальника участка № 4 СМУ-8 Эрнест Александрович Давидян.

тоже производились в ночное время. Трудился здесь участок № 4 Камилля Ибрагимовича Маматакина, в составе которого бригады Сергея Николаевича Пастухова, Георгия Николаевича Буянова, Петра Алексеевича Махотина, Фарита Абдулловича Аюпова. Постоянно на «Маяковской» находился заместитель начальника участка Эрнест Александрович Давидян. Работа была организована в три смены.

Насколько мне известно, реконструкцией станции в полном объеме СМУ-8 занималось впервые. И, как оказалось, это тоже интересно, это новый опыт. Приходилось контактировать и увязывать с разными службами множество вопросов, в том числе по обеспечению максимальных удобств для пассажиров. Кстати, никто из них никогда не жаловался и не предъявлял строителям претензий. Все терпеливо ждали окончания работ, чтобы увидеть станцию во всем ее великолепии.

А именно такой она и стала. Когда



Электрослесарь УСР Валентин Иванович Куликов.

да мы пришли, эти желтые пятна от протечек производили невероятно грустное впечатление. Их, конечно, подмазывали всякий раз краской, но все равно это не меняло положения дел, дефекты оставались заметны. Сейчас все беленькое, аккуратненькое. Много света. Полному заиграла мозаика. Полностью заменен камень родонит на колоннах и частично — облицованные нержавеющей сталью арки. Так что в ходе реконструкции восстановлен не только первоначальный облик «Маяковской», но и многое улучшено.

Строители СМУ-8 трудились слаженно, аккуратно, профессионально. Приятная была работа. А главное — радует ее результат.

Радует он и отделочников УСР. — «Маяковская» — это памятник, к которому удалось и прикоснуться, и приобщиться, — говорит заместитель главного инженера УСР Юрий Петрович Погудин. — Более трех лет отделочники участка Николая Ивановича Рекутина занимались реставрацией. Уложили около 1600 кв. метров полов. 710 кв. метров мрамора уфалей на путевых стенах. Колонны были облицованы с лицевой стороны родонитом, с боков — грузинским камнем садахло. Специалисты по камню трудились под руководством мастеров Александра Юрьевича Широкова и Ольги Николаевны Зарубиной.

Своды, купола, паруса — настолько сложная штукатурка! Тут требовалось высочайшее мастерство и квалификация, что и показала бригада Зои Борисовны Сухоруковой.

Завершение работ по реконструкции красавицы-«Маяковской», длившейся пять лет, ознаменовал праздничный концерт, состоявшийся на самой станции. Камерный оркестр «Гнесинских виртуозов» — достойный заключительный аккорд достойного дела.

Нина СОЛОВЬЕВА.

ХАРИТОНОВА Надежда Ивановна

На 86-м году после продолжительной болезни скончалась ветеран ТО-6 Надежда Ивановна Харитоновна.

На Метрострой она пришла в 17 лет, в 1941 году. Работала проходчицей, бетонщицей, изолировщицей. Помогала матери, которая, еще до войны потеряв мужа, одна воспитывала детей, положение в семье было тяжелым. Груз ответственности за семью Надежда взяла на себя.

Когда началась Великая Отечественная война, и немцы подходили к Москве, семья Харитоновых даже в самое тяжелое время, испытывая голод и холод, не покинула столицу, не уехала в эвакуацию, а продолжала трудиться. Надежда Ивановна участвовала в строительстве новых станций метро.

В 1961 году она окончила техникум и была назначена начальником смены. Всегда работала в шахте и только в последние годы — заведующей лабораторией: следила за качеством железобетонных работ, готовила документацию к сдаче объектов. Она была исключительно ответственным и добросовестным работником. Всю свою энергию и любовь отдавала коллективу и делу, которым занималась, что и снискало ей заслуженное уважение среди коллег и руководства Тоннельного отряда № 6.

Надежда Ивановна Харитоновна была награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», ей было присвоено звание «Заслуженный строитель РСФСР».

Когда не стало ее брата, Надежда Ивановна взяла заботу о его дочери на себя: вырастила, воспитала.

Выражаем искреннее соболезнование родным и близким Надежды Ивановны. Память о ней мы сохраним в своих сердцах.

Администрация, профком, совет ветеранов ТО-6.

Через восемь дней — в лагерь!

Лето стремительно приближается, а значит, конец учебному году и школьным заботам. Начинается пора отдыха, веселья, радости, смеха. «Юный метростровец» с нетерпением ждет своих мальчишек и девчонок. Здесь все готово к встрече ребят, которые уже через восемь дней, 29 мая, удобно устроившись в салонах комфортабельных «Икарусов», отправятся в путь из Москвы в Балабаново на 21 день — до 18 июня.

Погода — это единственное, что может вызвать беспокойство. Но даже если в июне зарядят дожди, это ни в коем случае не испортит общего праздничного настроения. Что за праздник, спросите вы? Юбилей! В этом году «Юному метрострою» исполняется 65 лет. Лагерь впервые открылся летом 1945 года, сразу после Великой Победы. Тогда сюда приехали полуголодные дети метростроителей, которых сотрудники лагеря выхаживали с помощью парного молока и свежих овощей из соседнего совхоза. А добывались они сюда сначала на электричках, а затем на грузовых машинах — «Студебеккерах», оборудованных скамейками и тентами. Лесной воздух, режим, калорийное питание, занятия спортом, купание в реке Истье — все это быстро стерло бледность с лиц юных метростроителей. Они окрепли, поправились. Родители не могли нарадоваться.

«Взвейтесь кострами, синие ночи, мы пионеры — дети рабочих!» — звучало по всему лагерю. И была у ребят сороковых — шестидесятых еще одна песня, сочиненная неизвестным автором, но посвященная конкретно метростроительской здравнице, которую они называли метростроительским Артеком:

И нигде никогда не забудем,
Мы, ребята, запомним навек
Наше Балабаново —
Метростроительский Артек!

Итак, наступает юбилейное лето 2010! Как и в прошлые годы, будут организованы четыре смены. Добро пожаловать, ребята, в «Юный метростроитель»!



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 18.05.2010 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2296

Заказ № 1510