

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ПО ПУСКОВОЙ ЛИНИИ ПРОШЛА ГАБАРИТКА

В ночь на 25 мая на пусковом отрезке Люблинско-Дмитровской линии состоялось важное предпусковое событие. По всем тоннелям – от «Трубной» до обратного тупика за станцией «Марьина Роща» и по обратному пути – проехал мотовоз с габаритным вагоном метрополитена. Были проверены также и места примыкания действующего метрополитена к продолжению линии. Как сообщил заместитель главного инженера ОАО «Мосметрострой» О.Н. Мельников, являющийся заместителем председателя проверочной комиссии, габаритка прошла нормально. Задокументировано лишь несколько случаев незначительного отклонения от габарита – преимущественно в правом тоннеле, где оказался немного завышен фундамент некоторых устройств. Для исправления этих недочетов потребовалось не более суток. К выходу в свет этого номера газеты пробный поезд должен пройти по пусковой линии.

СВАИ ДЛЯ СТАРТОВОГО КОТЛОВАНА

Около перекрестка Шереметьевской улицы и 4-го проезда Марьиной Рощи механизаторы участка Николая Агафонова из СМУ-9 забуривают сваи для ограждения стартового котлована, предназначенного для механизированной проходки второго наклонного хода станции «Марьина Роща» с помощью ТПМК «Ловат». К 24 мая было забурено 32 сваи из 178. В работе находятся две буровые установки. Участок Алексея Носова из СМУ-1, являющегося генподрядчиком по сооружению всего комплекса вестибюля № 2, занимается подготовкой площадки для подключения третьей установки. Дальше механизаторы будут забуривать сваи по линиям подкрановых путей, на поле пригруза.

ПОКРОВСКИЙ ЗАВОД ВЫПОЛНИЛ ЗАКАЗ

Завод железобетонных изделий в городе Покрове Владимирской области к 20 мая закончил изготовление колец для перегонного тоннеля метро, сооружаемого в Нижнем Новгороде силами СМУ-8. На 24 мая оставалось отгрузить в адрес города на Волге последние 27 комплектов железобетонных блоков. Они пойдут в работу с колесами, так как проходчики участка Сергея Мерзликина близки к завершению своего подземного пути.

«Метростроевец» на второе полугодие

В почтовых отделениях продолжается подписка на периодические издания на второе полугодие 2010 года.

Если вы хотите получить 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.

Старожилы «Достоевской»

В последние предпусковые недели на станционном комплексе «Достоевской» генподрядчики из СМУ-6 не очень-то были заметны. Что ж, основную часть своих задач они решили, и на первый план вышли отделочники и монтажники. Напомним, что наклон и вестибюль строило СМУ-8, что на сложнейшем этапе проходческих работ в станционных тоннелях СМУ-6 помогали ТО-6 и СМУ-5, а с начала текущего года на станцию пришло еще и СМУ-15. Но все это многолюдье наблюдалось на 942-й шахте лишь в последние год-два и то с перерывом. А вся предыдущая, более чем десятилетняя, эпопея строительства метровокзала в недрах Суворовской площади связана только со СМУ-6.

Еще в середине 90-х годов я познакомился здесь с начальником участка Николаем Александровичем Пановым. Наша беседа проходила в приспособленной под кабинет комнате небольшого дома, стоявшего у тротуара Селезневской улицы. От того дома давно и следов не осталось, теперь здесь красуется подпорная стенка, подножие которой украшено ковром из зеленой травы.

Чуть подальше, у края площади радует глаз облицованный камнем парапет входа в метро, традиционно обозначенного буквой «М». А местом нового нашего разговора с Николаем Александровичем, состоявшимся 19 мая, стала платформа практически готовой к пуску станции «Достоевская». Начальник участка держал в руках мощный фонарь. В перегонных тоннелях, куда он направлялся, конечно, есть освещение, но для придиричной предпусковой проверки сооружений дополнительный источник света не помешает.

– Сейчас для нас самое главное, – сказал Панов, – привести в порядок путевой бетон: где-то подмазать, где-то подчистить, скоблить бетонные нащепки, что-то даже подкрасить. Короче говоря, надо обеспечить достойный товарный вид. По станционному комплексу предстоит убрать много мусора и грязи, которые неизбежно накапливаются к завершению строительства. Тут мы в постоянном контакте с тоннельщиками, с отделочниками. От СМУ-4 добиваемся, чтобы были убраны разбросанные по платформе остатки кабелей и проводов.

Николай Александрович хорошо понимает цейтнотную ситуацию монтажников, получивших часть этих кабелей совсем недавно, но и строителей надо понять – им еще предстоит удалить с платформы защитный слой опилок, а это работа тоже требует немалого времени. И все-таки очень приятно, что нако-

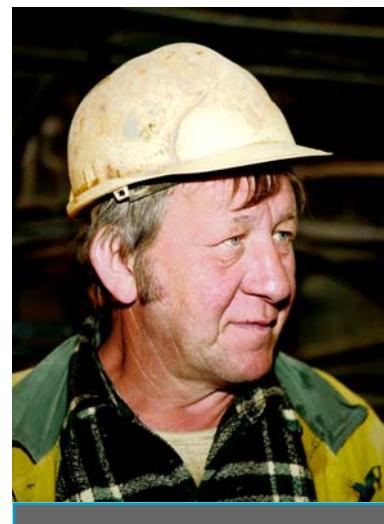
Плотники Е.Б. Цветков, С.Н. Овчинников, К.Д. Унгуряну.



Вход на станцию полностью готов.

Начальник участка СМУ-6
Н.А. Панов.

Бригадир А.К. Юсов.



НА ПУСКОВОМ ОБЪЕКТЕ

нечто дошла очередь до опилок, что все проблемы с грунтом, со здешними глинами и известняками остались далеко-далеко позади, частично даже в прошлом веке.

Как выяснилось, Николай Александрович относится к числу самых почтенных долгожителей «Достоевской».

– Я здесь с первого колышка, – сообщает он. – И забивали мы его в 1990 году. Я был горным мастером, участком руководил Валерий Георгиевич Князев, который и сейчас в СМУ-6 работает. А 20 лет назад Шахтспецстрой здесь проходил ствол, потом мы сооружали рудодвор, вели подходные выработки. И до того, как строительство в первый раз заморозили, наш участок успел сделать рассечку на оба путевых тоннеля. Продвинулись в них метров на 15–20, в одном даже укладчик смонтировали, а весной 1996 года все забои пришлось остановить. Остановка оказалась длительной. Правда, в начале 2000-х годов состоялось временное возвращение на шахту: нам поручили экспериментальную проходку. Учитывая проблемы с чугуном, известный конструктор Метрогипротранса Ефим Семенович Барский разработал новый вид тоннельной обделки – железобетонные блоки в металлическом экране. И с этими блоками мы прошли 60 метров в левом перегонном тоннеле от «креста» в сторону «Марьиной Рощи». Всё получилось нормально. К нам приезжали представители других СМУ, и опыт получил распространение. Окончательно на «Достоевскую» я вернулся в конце 2008 года. Тогда нас ориентировали на пуск станции летом 2009 года, и было несколько месяцев очень напряженной проходки. Важную организующую роль сыграл наш сквозной бригадир

Окончание на стр. 3

Фото А. Попова

Евгений ЧУМАКОВ: «Сделать работу приятной – искусство»

Евгений Федорович Чумаков, заместитель генерального директора ОАО «Мосметрострой», Заслуженный строитель Российской Федерации, Почетный строитель города Москвы, в этом месяце отметил пятидесятилетие. И, как каждый золотой юбиляр, ответил на вопросы нашей газеты.

— Евгений Федорович, сегодня многие пытаются восстановить свою родословную.

Что знаете вы о своих корнях? И насколько глубоки эти познания?

— Знаю не очень много. В пределах прошлого двадцатого века. Семья моего деда, Федора Порфирьевича Чумакова, была раскулачена. В 1935 году ему пришлось совершить «принудительное путешествие» из Ленинградской области в Карелию, на освоение северных территорий, на сооружение электростанции Свирьстрой. И как это ни парадоксально звучит, но именно тюрьма помогла ему, единственному из всей семьи, выжить. Все остальные погибли: кто от голода в деревне, кто бесследно исчез на этапе. А уже после освобождения деду посчастливилось получить паспорт, который в те годы крестьянам не выдавали. Он уехал на Кольский полуостров, на комсомольскую стройку. И туда же вызвал жену с детьми. Один барак и четыре палатки — это все, с чего начиналась их новая жизнь на новом месте за Полярным кругом.

Дед воевал, с первого дня был на фронте, в пехоте. Участвовал в снятии блокады Ленинграда. Освобождал Прагу, Варшаву, брал Кенигсберг, Берлин, о чем свидетельствуют его медали. Он был награжден орденом Красного Знамени, медалью «За отвагу». А ордена Ленина и Трудового Красного Знамени получил уже за свой мирный труд. Так как работал в горячем плавильном цеху, ушел на пенсию в 51 год. Прожил долгую жизнь. И в моей памяти остался человеком, который, несмотря на такую ломаную судьбу, николько не озлобился. Добрый, спокойный, рассудительный... Единственный из всех, кого я ни разу не видел в плохом расположении духа.

А мой отец, Федор Федорович, 1926 года рождения, всю жизнь трудился на комбинате «Североникель» в городе Мончегорске, в энергочехе. Не имея специального образования, был, тем не менее, инженером-энергетиком.

— Он активно участвовал в вашем воспитании?

— Мужчины нашей семьи в воспитании детей участвуют чаще всего эпизодически. О том, в каком классе учатся его сыновья и дочь, отец обычно выяснял у мамы: «Галочка, подскажи...» Но если что не так, был жестким. Причем, его не интересовал метод достижения, а исключительно конечный результат — что там в дневнике? В наказание лишал нас прогулок. А вообще с родителями нам повезло. У нас была нормальная хорошая семья. Мама и сейчас жива.

— Чем увлекались и занимались в детстве?

— Чем только не занимался! В основном — спортом: футболом, настольным теннисом, вольной борьбой, горными лыжами и, даже при моем небольшом росте — волейболом и баскетболом. В хоккей с мячом играл за дубль команды Высшей лиги. Ездил на соревнования в Москву, Красногорск, Ульяновск, Сыктывкар. Ребята постарше были мастерами спорта международного класса, выступали за сборную команду Союза. Я же в число первых звезд не входил, к тому же вовремя понял, что физические данные, а у меня были серьезные травмы, не позволят надеяться на какие-то высоты. С мечтой о профессиональном спорте пришлось расстаться и перенастроить себя на другую дорогу.

— На МИИТ, например?

— С МИИТом вообще история анекдотичная. В мои планы он понапачку совершенно не входил. Постольку поскольку отец радиолюбитель и вечно по просьбе соседей ремонтировал приемники и телевизоры, у меня тоже появилась к этому делу тяга. Но случилось так, что до 10-го класса я не



дотянул из-за испорченных отношений с классной руководительницей. Не ставя родителей в известность, решил после восьмилетки уйти в Политехнический техникум. Когда родители узнали, мама надеялась на твердое запретное слово отца, а он как раз поддержал: «Ну что ж, человек сделал шаг. Пусть учится, получает образование». Правда, на факультет «Электрооборудование промышленных предприятий» из-за зрения меня не приняли, пошел на ПГС. Благополучно окончил, получил диплом с отличием. И, понимая, что надо идти дальше, настроился на институт. Но на комбинате, на котором я должен был отработать три года, такую «радостную» весть встретили в штыки. Опять же поддержал отец: «Уезжай, я прикрою». Правда, договориться с руководством комбината ему не удалось. Но консультация у юриста успокоила. С двумя друзьями я отправился в Тверь. Поехали заранее, чтобы попасть на подготовительные курсы. Но как раз в день окончания курсов, неожиданно развернув газету «Правда», узнали, что студенты и школьники, получившие аттестаты и дипломы с отличием, принимаются в институты без экзаме-

нов. И именно сегодня — последний день. Время уже 12 часов. Комиссия работает до пяти. Вдвоем с товарищем мы все-таки решили рискнуть. Приехали на Ленинградский вокзал. Куда дальше? Друг позвонил своему дедушке, который посоветовал воспользоваться трамваями №№ 5, 19, 50, которые идут мимо МИИТа. Вот так за полчаса до окончания работы комиссии мы оказались в холле института. Стол, где принимали документы на факультет ПГС, пустовал. А рядом — прием документов на «Мосты и тоннели». Там, как оказалось, сидела заместитель декана. Видит, мы нервничаем. Пригласила к себе: «Зачем вам ПГС, второй раз учиться тому же самому?» Посмотрели на часы — без пятнадцати пять. Что ж, пусть будут «Мосты и тоннели». Вот так я «упал» в эту реку, и она меня понесла... А потом случилась любовь, ради которой на 3-м курсе я попытался перейти из группы тоннельщиков к мостовикам, где училась моя будущая супруга. Спасибо декану, Виктору Константиновичу Сергееву, убедил не делать этого неверного шага. Общая профессия, как было сказано мне, не главный критерий крепких семейных отношений.

Евгений Федорович с руководителями Метрогипротранса, ООО «Организатор», префектуры Северо-Западного округа на смотровой площадке арки Живописного моста.

Фото О. МЕЛЬНИКОВА



Г.Я. Штерн, Г.И. Михайловский, Е.Ф. Чумаков, А.С. Непомнящий, А.З. Закиров, Д.Т. Бикташев, В.И. Гудима на Живописном мосту.

На праздновании
75-летнего юбилея
Метростроя в Колонном
зале Дома Союзов:
С.В. Зайцев,
Е.Ф. Чумаков, Е.И. Кашин.
2006 год.

— Это красный дипломом помог вам распределиться на Метрострой?

— Красный диплом дал мне право свободного выбора организации. Сначала я пошел в ВГСО, но сразу понял — не мое. Пшел на Метрострой. Незабвенный Николай Иванович Павлов, начальник отдела кадров Управления, направил меня в СМУ-14, к Николаю Григорьевичу Зайдулину. 14 сентября 1984 года я стал мастером на перегоне «Чеховская»—«Боровицкая». Как мне кажется, нормально влился в коллектив. И сегодня благодарен многим, с кем начинал работать, особенно Николаю Григорьевичу. Дай бог ему долгих лет жизни. Величайший человек. Большой инженер, который прошел путь от проходчика до начальника СМУ. И то, что его тогда освободили от должности... Просто так легла карта — два несчастных случая подряд. Вина ведь всегда лежит на руководителе: он в ответе за своих людей. Пять лет под руководством Николая Григорьевича я учился и получил в итоге хорошие на- выки. У него была железная техническая память, порой, просто удивлял. Кроме того, каждого человека знал по имени и отчеству, знал, кто когда рож-

дился, какая ситуация в семье, какой профессиональный уровень. И этих же знаний требовал от нас. Я ему за все очень признателен.

— Тогда молодые специалисты, приходя из институтов на производство, могли учиться даже у бригадиров, те были настоящие асы...

— И я с большим уважением вспоминаю стариков-бригадиров, которые вместе с Зайдулиным перешли в СМУ-14 из СМУ-7. Рабочая интелигенция: всегда в костюмах, в чистых рубашках, при галстуках. Всегда — железная дисциплина на стройке, порядок во всем. Колossalная ответственность, в том числе и за данное слово. Сказал, что сделает — значит, сделает. Во второй раз подходит уже не надо.

— Вы ведь довольно быстро пошли вверх по карьерной лестнице...

— Да как сказать... Хотя, конечно, свою роль сыграло то, что коллектив был молодой. Работали, практически, пацаны. Те, кто был на два-три года старше меня, как тот же Павел Петрович Соболев, казались уже чуть ли не стариками. Так что с точки зрения карьеры, у нас не было никого, кто бы стоял перед нами. Начальником участка я стал в 1986 году на строительстве станции «Крестьянская застawa». Эта должность считалась в те годы номенклатурой Управления Метростроя. На тот момент я был первым, и единственным в СМУ, утвержденным начальником участка, остальные исполняли обязанности. Но наступила эпоха Бориса Владимира Федоровича Федюнина, когда весь коллектив, и я тоже, испытали сильную вспышку. Меня отстранили от должности, перевели мастером на «Чеховскую», на участок Владимира Михайловича Родина.

— Но все-таки в коллективе вы остались, не ушли?

— Вообще-то, такой порыв в моей жизни был, когда ситуация на Метрострое была не из лучших. Многие тогда ушли в бизнес. Спасибо Соболеву, он нашел способ уговорить меня, поддержал финансово. Так получалось по жизни, что он всегда шел впереди, а меня вел за собой. Он главный инженер, я — заместитель. Он директор, я — главный. Мы не были никогда очень близкими друзьями, но вот с ним я пошел в разведку...

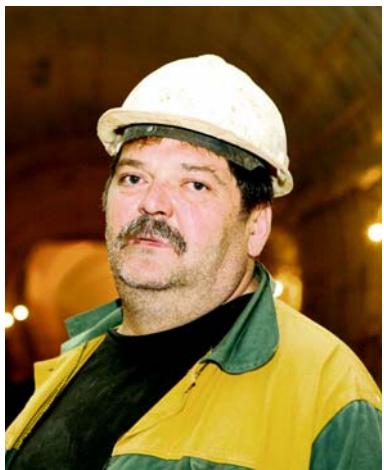
Когда в СМУ проходили выборы директора, я прилагал все усилия, вплоть до изготовления каких-то рекламных материалов для того, чтобы из двух кандидатур — Соболев и Родин — выбрали Родина, у которого трудился на участке. Соболев проиг-



Старожилы «Достоевской»

Окончание, начало на стр. 1

Александр Юсов. Хорошо себя показали слесари Сергея Дворецкого, а также бригады Николая Попова, Андрея Козаченко, Валерия Малахова. У нас на участке толковый



Механик участка И.В. Антонов.

Монтаж «тревожной» колонны.

механик Игорь Антонов. Мы с ним работали вместе, еще когда проходили левый перегон от «Чкаловской» до «Сретенского бульвара».

Опытнейшего метростроевца Александра Константиновича Юсова, который бригадирует еще со временем «Серпуховской» (а ее пустили в 1983 году), мы встретили у «креста» 942-й шахты, где он с несколькими слесарями и сварщиками занимался оформлением постоянного варианта металлической обделки межтоннельной выработки. Без малого двадцать лет назад ему довелось как раз из этой выработки делать рассечки в сторону обоих станционных тоннелей. Вспомнил он последующее возвращение на шахту через много лет ее простоя:

— Тут тогда все мхом заросло, кое-что вообще сгнило. Навели мы по-

рядок, собрали укладчик и погнали левый станционный тоннель. За месяц до 36 колец ставили, столько и в лучшие времена не получалось. Думаю, что соскучились по нормальной работе, да и опыта прибавилось. Когда в средний зал перебрались, тоже быстро все получалось, хотя шли на лебёдках. С проемами справлялись без особых проблем. Вспоминая ту проходку, хочу отметить таких толковых горняков как Владимир Ситников, Николай Графонов, Анатолий Мартюк. А сейчас со мной в основном новички, тульские парни.

В тот же день, 19 мая, в вестибюле «Достоевской» собирались участники предстоящего очередного обхода пусковой линии. И за несколько минут до него мы беседовали с техническим директором СМУ-6 Юрием Николаевичем Левченко, тоже ветераном этой стройки.

Прежде всего, он дал достойную оценку Николаю Александровичу Панову как начальнику участка и очень ответственному человеку. Затем вспомнил 90-е годы, когда шахту законсервировали:

— Бывало, в полной тишине ходишь по тоннелям и слышишь то в одном, то в другом месте треск. Так уставшая ждать обделка давала о себе знать. А в местах протечек со скульптурами образовывались типы стальников... Потом была временная экспериментальная проходка. И, наконец, мы снова сюда вернулись, чтобы закончить «Достоевскую».

— И это уже, конечно, последнее возвращение?



Чеканщики
В.С. Бондаренко
и С.Н. Монетов.

Слесарь
М.Т. Семенохин
и сварщик
П.М. Кобазев.



— Нет. Ведь в перспективе — станция «Суворовская» Кольцевой линии. В соответствии с последними решениями, принятыми вместе с проектировщиками, её можно будет строить с этой же 942-й шахты. С тех подходных выработок, которые здесь уже есть, надо будет подняться метров на 12, и мы попадем как раз в пределы «Суворовской». Вот только, когда это произойдет, говорить пока рано...

Разговор о «Суворовской» — это очень смелый загляд вперед. И все-таки хочется надеяться, что не на столько лет, сколько отделяют нынешний пуск «Достоевской» от её первого колышка.

Юрий ПЕТРУНИН.

Оказана высокая честь

11 мая колледжу № 53 Метростроя имени Героя Советского Союза М.Ф. Панова вручили копию Знамени Победы.

Чтобы быть удостоенными этой чести и стать обладателями такого почетного символа, московские колледжи должны иметь один или несколько военно-исторических музеев, принимать активное участие в военно-патриотических мероприятиях, в том числе и тех, что органи-



зованы Московским центром физического, военно-патриотического и гражданского воспитания учащихся и студентов профессионального образования. Наш колледж имеет музейный комплекс, ребята участвуют в поисковых экспедициях в составе отряда «Память Метростроя». Колледж № 53 Метростроя безоговорочно подошел по всем требуемым параметрам. И вот...

Завершающим аккордом грандиозных празднований 65-летия Великой Победы стало торжественное вручение колледжам Москвы копий Знамени Победы. Торжества проходили у Вечного огня в Александровском саду. От нашего колледжа участвовали сотрудники музеяного комплекса Сергей Васильевич Куликов и Я, Илларион Тихонович Рыбаков. А также двое лучших учащихся первого курса из группы электромонтажников — Роман Мартынов и Денис Денисов.

**Роман Мартынов
и Денис Денисов
со Знаменем Победы.**

«Вот застыл батальон в строю...»
Представители колледжей готовы к встрече землянной группы.

ников. Копию Знамени Победы из рук представителя землянной группы принял Роман Мартынов.

Символ Великой Победы — бесценное приобретение для нашего музеиного комплекса. Знамя Победы будет красоваться на самом видном месте военно-исторического музея «Солдаты России», напоминая его посетителям о величии подвига нашего народа в борьбе с самым сильным врагом человечества за всю его историю. Ведь оригинал этого Знамени был водружен над рейхстагом именно как сигнал о том, что Берлин пал, и враг окончательно разгромлен. На знамени надпись: «150 СТР. ОРДЕНА КУТУЗОВА II СТ. ИДРИЦК. ДИВ. 79 С.К. 3 У.А. 1БФ. (150-я стрелковая ордена Кутузова II степени Идрицкая дивизия 79-го стрелкового корпуса 3-й Ударной Армии 1-го Белорусского фронта)».

Воинам 756-го стрелкового полка данной дивизии — сержантам М.А. Егорову и М.В. Кантарии под руководством лейтенанта А.П. Береста — выпала историческая миссия водрузить Знамя Победы над рейхстагом в ночь на 1 мая 1945 года.

**Илларион РЫБАКОВ,
руководитель музеиного
комплекса колледжа № 53.**



Колледж Метростроя № 53
имени Героя Советского Союза М.Ф. Панова
приглашает на учёбу юношей и девушек!

Учебный корпус № 1

Профессии начального профессионального образования (НПО) со сроками обучения:

- Повар, кондитер
(на базе 9 классов — 3 года, на базе 11 классов — 2 года);
- Мастер отделочных строительных работ
(на базе 9 классов — 3 года);
- Мастер столярно-плотничных и паркетных работ (на базе 9 классов — 3 года);
- Мастер общестроительных работ (на базе 9 классов — 3 года).

Профессиональная подготовка:
штукатур, арматурщик, повар, столяр, плотник.

Срок обучения:

на базе 8 классов — 2 года.

Специальности среднего профессионального образования (СПО):

- Технология продукции общественного питания;
- Строительство и эксплуатация зданий и сооружений;
- Техническое обслуживание и эксплуатация автомобильного транспорта.

Сроки обучения:

на базе НПО — 1 год 10 мес.,

на базе 9 классов — 3 года 10 мес.,

на базе 11 классов — 2 года 10 мес.

Адрес: Москва, Стартовая ул., д. 1, тел. (495) 474-41-83. Проезд: ст. метро «Медведково», автобус № 50, ост. «Стартовая ул., дом 1».

Учебный корпус № 2

Профессии начального профессионального образования (НПО) со сроками обучения:

- Автомеханик
(на базе 9 классов — 3 года, на базе 11 классов — 1 год);
- Электромонтажник по освещению и осветительным сетям
(на базе 9 классов — 3 года).

Профессиональная подготовка:
слесарь по ремонту автомобилей.

Срок обучения:

на базе 8 классов — 2 года.

Специальности среднего профессионального образования (СПО):

- Техническое обслуживание и эксплуатация автомобильного транспорта.
- Строительство и эксплуатация зданий и сооружений;
- Техническое обслуживание и эксплуатация автомобильного транспорта.

Форма обучения — дневная, обучение — бесплатное.

Отсрочка от службы в армии!
Стипендия, бесплатное питание, право на льготный проезд!
Работают спортивные секции, кружки художественной самодеятельности!



Евгений ЧУМАКОВ:

«Сделать работу приятной – искусство»

Окончание, начало на стр. 2

рал. Но обиды не затаил. Надо отдать ему должное, он ни разу, хотя было много возможностей, не сделал ни одного подлого шага, чтобы Родину подставить ногу. Повел себя как настоящий нормальный мужик.

—«Крестьянская застава» – известный долгострой. Но ведь в вашей производственной практике были и другие объекты...

—На самом деле их не так много. Заместителем главного инженера я был назначен в период строительства перегона «Отрадное»–«Бибирево». А вот когда стал директором СМУ-14, а это случилось 14 января 1998 года, метро мы уже практически не строили. Стали работать на МКАД, затем на Кутузовской развязке, а дальше уже на Гагаринской, которую впоследствии стал курировать уже как заместитель генерального директора ОАО «Мосметрострой».

—А случались за годы работы экстремальные ситуации, которые требовали от вас немедленного принятия решений?

—Я бы так сказал: технически серьезные – они всегда. Тяжелыми являются тогда, когда представляют угрозу для жизни людей. Вот когда мы «горели» с Соболевым на 933-й шахте... Пьяный человек после смены заснул на эстакаде, не затушив сигарету. Он погиб в огне. А я тогда нажил свои первые седые волосы. Это был один из моментов моей жизни, когда, приходя домой, не мог сесть за ужин без рюмки водки. Очень помог в той ситуации наш горноспасатель Валерий Александрович Хомченко. Сделал все, что необходимо. Его человеческое участие я помню, и буду помнить всегда.

И второй момент: метростроевцы привыкли быть на элитном положении в городе. Метрострой – монополист. Но вот в 90-х годах был издан приказ об остановке строительства метро. И что же? Мы оказались у разбитого корыта, альтернативы нет. Помню, как бегали с Соболевым по всей Москве, как крутили диск телефона в поисках объектов, как цеплялись за любые копейки – строили голубятни, туалеты, конюшни. Помню, какой удачей посчитали выход на Большой тек-

атр, где мы сооружали два маленьких коммунальных тоннеля. Чего только не делали, чтобы сохранить хотя бы костяк коллектива! И в этот момент Юрий Анатольевич Кошелев сумел получить кусок на МКАД. С одной стороны – работа. С другой – как ее сделать, когда нет соответствующей оснастки, опыта? Мы даже бетона боились. Для нас 160 кубов, это уже подвиг. К тому же отношение «Корпорации» к коллективу было не из лучших. Только услышат слово «Метрострой» – все плети по твоей спине. Не сегодня, так завтра выгонят – это ощущение и меня, в ту пору главного инженера СМУ, и начальника участка Игоря Николаевича Тараненко, не покидало ни на минуту. Ситуация была экстремальная, когда пришлое полностью перестраиваться, менять психологию людей, многое объяснять, учить... Как на войне: самое страшное не атака, когда один раз, а страшен каждый день, когда вши, голодуха и окопы. Вот и у нас была такая же война, только тыловая, когда мы каждый день должны были бороться, и не только за кусок хлеба, но и за свой авторитет.

—Что помогает выходить из трудных ситуаций, особенно если ты руководитель и за тобой коллектив?

—Характер. И человеческие отношения. Вот если ты можешь в критической ситуации, при полном отсутствии средств, посмотрев в глаза людям, сказать: «Ребята, сегодня надо упасть в холодную воду», и за тобой пойдут, значит, тебе верят. И знают, что ни сегодня, ни завтра ты этого не забудешь. А если верят, значит, заслужил моральное право, которое нельзя получить по приказу, а можно только заработать. Понятно, что кроме этого надо быть умным, организованным. Сила, уверенность, воля, образование – без знаний никуда.

—Чего не должен допустить руководитель, чтобы не потерять авторитет?

—Но это прописные истины. Не убий, не укради... Планида руководителя такова, что если его все любят, то, как правило, он плохой руководитель. Если человек не имеет врагов, значит, у него, как в той знаменитой песне, и друзей не может быть.

«Сделать работу приятной – искусство»

Невозможно быть для всех хорошим. Жизнь, порой, заставляет принимать очень непопулярные решения, например, сокращение штатов. Понятно, что ломаются чьи-то судьбы. Но тут, как с аппендицитом. Кому нравится? Никому! Но чтобы человек жил, необходимо оперативное вмешательство. Оно необходимо и для того, чтобы сохранить работоспособный коллектив и дать возможность тем, кто остался, нормально трудиться. Таковы сегодняшние условия. Но понять и оценить всё это можно будет только по истечении какого-то времени.

—Что для вас работа?

—Мне нравится все, что я делаю. Даже притом, что порой приходится общаться с людьми, которым в другой ситуации я бы и руки не подал. Но немало и тех, кто мне приятен. Я считаю, что умение человека сделать любую работу приятной для себя – это некое искусство. К этому надо стремиться. Я стараюсь делать так, чтобы работа доставляла мне удовольствие. Пытаюсь даже во всех приятных делах увидеть, запомнить хорошее, а не плохое.

—А ваша супруга строит мосты?

—Она финансовый директор полиграфической компании, в которой работает с первого дня, когда весь штат состоял из трех человек. Разгребали коровники, свинарники, строили цеха, закупали станки, формировали коллектив. На работе Наталья проводит куда больше времени, чем я. С моей любимой женой мы очень давно живем вместе. Считаю, что мне повезло.

Евгений Федорович с супругой Натальей Иосифовной.

—Знаю, вы охотник. Жена разделяет ваши пристрастия?

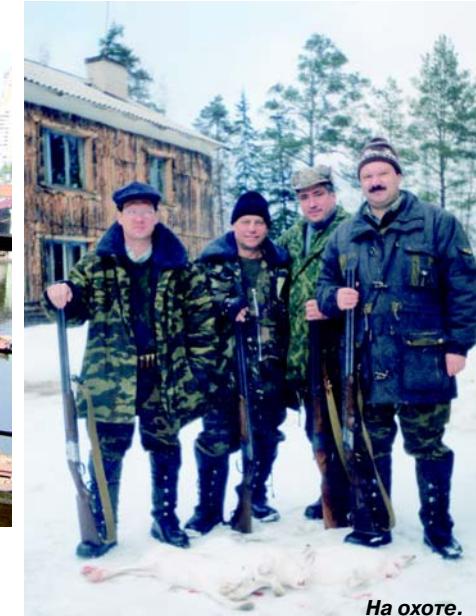
—Еще как! Мы все свободное время проводим вместе. В том числе и охотимся. Недавно она подвигла меня на то, чтобы вновь встать на горные лыжи – катались с ней в Подмосковье.

—Вы автомобилист?

—Да я живу в машине! Автомобиль – огромное удовольствие. Даже пробки воспринимаю спокойно: что делать, если повлиять на этот процесс ты все равно никак не можешь. Жена тоже прекрасно водит машину, уверенно чувствует себя за рулем. И вообще Наталья самодостаточный человек, во всяком случае, мне не звонит, когда надо поменять колесо. Сама разрывает ситуацию. Мы оба любим скорость. Но всегда помним о том, что это источник повышенной опасности. Если за городом есть свободный участок, я, конечно же, не буду ехать 60 км в час. А в городе фактор случайности очень велик. Положить под колеса жизнь из-за отвалившегося болтика...

—У вас есть любимая марка автомобиля?

—Безусловно. Если вдруг компания «Тойота» будет брать у меня интервью, обязательно скажу о том, что они допустили колоссальную ошибку, сняв с производства «Ленд-Круизер 100». Это моя любимая марка автомобиля. А жена предпочитает маленькие скоростные машины.



На охоте.

—Как вас поздравила супруга с юбилеем?

—Подарила поездку на Маврикий, где организовала охоту, которая оказалась чрезвычайно удачной. Мы оба подстрелили оленей. Потом нам подготовили мясо. А еще, так как у меня погибла охотничья собака, мы привезли щенка дратхара.

—Мальчишка?

—Девчонка, мальчишки не работают. Если хочешь чемпиона-красавца, бери кобеля. А рабочая охотничья собака – это только девочка.

—50 лет – это что?

—На сегодняшний день – это 50 лет и почти месяц. Проснувшись утром после юбилея, я не почувствовал, что у меня что-то екнуло, дрогнуло или отвалилось. Дай бог и дальше быть здоровым. Надо, конечно, пытаться следить за собой. Но, к сожалению, в этом смысле я ленив, как и многие. Тем более – «сова». В середине ночи еще дееспособен, а утром... На работу приезжаю на автопилоте. А вот жена, хотя тоже «сова», просыпается значительно раньше, чтобы приготовить для меня горячий завтрак, за что я ей несказанно благодарен. Это реальный подвиг.

—Спасибо, Евгений Федорович, за встречу. Всего самого доброго вам и вашей жене. Пусть юбилейный год принесет только счастье и радость.

Беседу вела
Нина СОЛОВЬЕВА.

Завтра заезд первой смены

65-й летний сезон в «Юном метростроевце» открывается 29 мая. Завтра заезд первой смены, на которую приобретено более четырехсот путевок. Завтра по Балабановскому царству-государству побегут ребяччьи ножки, а в пустынных корпусах зазвучат радостные детские голоса. Новые знакомства и встречи старых друзей... Обустройство в четырехместных номерах... Вкусные блюда в столовой... Все это будет у юных метростроевцев уже через сутки.

Для лагеря этот год юбилейный. Программа всех четырех смен распланирована как раз с учетом этого праздничного события. Дети узнают, с чего начинался лагерь, каким он был, и какими были первые пионеры, а по сути

—их бабушки и дедушки. Чем они занимались и увлекались, каких достижений успехов. Разве это не интересно? Интересно и познавательно!

Ребят ждут занятия в кружках Дома творчества. Развлекательные и спортивные мероприятия. Сауна и бассейн. Экскурсии в исторический музей великого ученого-математика П.Л. Чебышева, посещение храма Спаса Преображения села Спасское-Прогонье, в котором похоронен один из оптических старцев – архимандрит Амвросий.

Отъезд детей 29 мая в 10 часов утра от метро «Юго-Западная». Сбор на аллее парка недалеко от церкви Михаила Архангела.

Возвращение 18 июня.

Вторая смена: с 21 июня по 11 июля;

третья – с 14 июля по 3 августа;

четвертая – с 6-го по 26 августа. Медицинский осмотр детей проводится в строго указанное в памятке для родителей время, во Дворце культуры Метростроя по адресу: Кошмаровский переулок, д.3.

Вещи ребенка должны быть обязательно подписаны.

Категорически запрещается привозить ребятам в лагерь скоропортящиеся продукты и напитки, давать лекарственные препараты, взрывоопасные вещества и режущие предметы, дорогие золотые и серебряные вещи, большие суммы денег, а также мобильные телефоны.



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 25.05.2010 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264
Тираж 2296

Заказ № 1511