

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Умельцы с улицы Тагильской

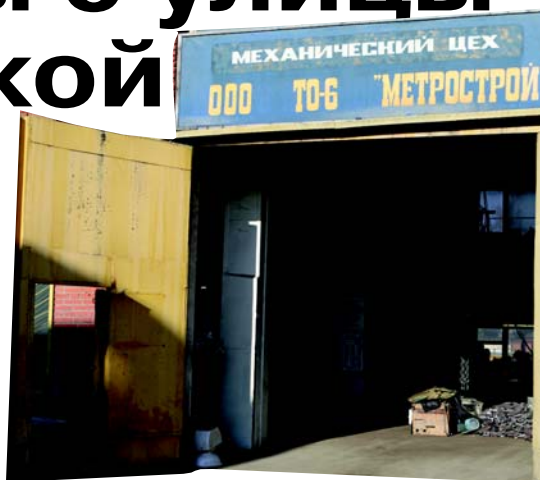
Механический цех Тоннельного отряда №6 не однажды по тем или иным причинам менял свой адрес. В последний раз это произошло 9 лет назад, когда освободилась давно обжитая метростроевцами территория в конце Тагильской улицы — там раньше размещался наш деревообрабатывающий завод (ДОЗ-9).

К тому времени начальником мехцеха уже четыре года был Михаил Афанасьевич Харитончук, который и ныне руководит этим, в общем-то, небольшим, но весьма важным в структуре ТО-6 подразделением. Недавно он был отмечен высоким званием «Почетный строитель Москвы».

Главный механик Мосметростроя Михаил Иванович Маслов высоко ценит вклад мехцеха ТО-6 в обеспечение работоспособности сложной горнопроходческой техники, с которой имеют дело тоннельщики.

— Конечно, там и на участках имеются хорошо налаженные механические службы, — говорит Михаил Иванович. — Многие вопросы, возникающие при проходке, они решают самостоятельно. Но бывают проблемы, справиться с которыми без специального оборудования нельзя. Например, без испытательных стендов. А мехцех ими располагает, так же как и неплохим станочным парком, и соответствующими кадрами. Так что своими производственными достижениями пилоты и проходчики того же «Ловата» в известной мере обязаны и этим людям. И старому шуту ЦН-1с, работавшему в Строгино, они реально помогали.

Фото А. Попова



Бригадир М.Е. Тюленев, сварщик В.Н. Учайкин, слесари Ю.А. Коровин и А.А. Паршенок.

Теперь, однако, все начатые когда-то перегоны, все станционные тоннели пройдены. Чем же занимается в этом году мехцех?

Прежде чем ответить на этот вопрос, Михаил Афанасьевич Харитончук достал плакат, выпущенный к 70-летию ТО-6. Там, наряду с современной проходческой техникой, был изображен путеукладчик оригинальной конструкции. Его спроектировали специально для легкого бутовского метро. Однако, заводы отказались делать машину, требующуюся лишь в одном экземпляре. А коллектив мехцеха взялся за непростой, но весьма для него интересный заказ. И успешно с ним справился. С новым путеукладчиком путейцы нормально прошли всю эстакаду. И вскоре директор ТО-6 Георгий Васильевич Макаревич в своей статье для «Метростроевца», посвященной юбилею организации, упомянул этот путеукладчик в ряду других технических достижений. Так что мехцеху ТО-6 по силам не только ремонт или модер-

низация существующей техники, но и создание новых её образцов.

Еще один пример относится к более близкому времени. В ходе строительства станции «Сретенский бульвар» тоннельщикам была поручена проходка СТП, где потом предусмотрели монтаж металлического зонта. В соответствии с формой свода листы этого зонта должны были изгибаться по радиусу. Кроме того, для крепежа им полагались две отогнутые кромки. А как, с помощью чего выполнить такую задумку конструкторов?

Подобные задачи в других СМУ когда-то решались тем или иным способом. И Харитончук, исходя из своего богатого метростроевского опыта (ему раньше довелось работать главным механиком в СМУ-12 и в ТО-6) выдвинул идею — сделать на базе прессы гибочный станок. Цеховые умельцы идею Михаила Афанасьевича реализовали. Через станок без особых затруднений прошло несколько тонн заготовок для зонта.

То было три года назад, а в начале текущего года мехцеху довелось выполнять заказ, связанный с доделкой открытой для пассажиров станции «Мякинино». Уже день пуска, пришедшийся на крепкие декабрьские морозы, выявил необходимость утеплить её наружные стены. Для надежного монтажа плит утепления на стенах десятиметровой высоты проектировщики предусмотрели жесткий металлический каркас. Элементы этого каркаса изготавливали слесари и токари мехцеха ТО-6 и затратили на них 20 тонн оцинкованного железа.

Новый заказ, над исполнением которого в настоящее время трудится цеховой коллектив, уже не такой

металлоёмкий — там вся сложность в большом количестве деталей, которыми мехцех должен обеспечить путейцев ТО-6, задействованных в качестве субподрядчиков Трансинжстроя в тоннелях, проложенных на юго-восток от станции «Марьино».

Как уже сообщалось в «Метростроевце», на перегонах, проходящих под улицей Мусы Джалиля и, следовательно, близко от многоэтажных жилых домов, рельсы укладываются на продольные железобетонные лежни. И для соединения в одно целое элементов верхнего строения такого пути требуется большое ко-

чае уже вышли на все 70. И у Михаила Афанасьевича Харитончука нет никаких сомнений в том, что всё будет сделано к сроку.

Коллектив под крышей цеха подобрался надёжный, грамотный. У бригадира — за плечами техник, у одного из слесарей — у Алексея Анатольевича Паршонка — высшее техническое образование. Асами — каждого в своем деле — начальник назвал сварщика Виктора Николаевича Учайкина, опытного токаря Валерия Васильевича Минина. А по соседству с Мининым быстро набирается опыта молодой токарь Иван



Механик цеха А.А. Батурмаков.

личество мелких вспомогательных деталей типа закладных под кронштейны для крепления контактного рельса. Счет их идет на тысячи. Например, упорных скоб потребуется 8500 штук.

Кстати, по этому поводу бригадир Михаил Егорович Тюленев высказался так:

— Когда идет массовое производство какой-либо детали, то есть прямой смысл задуматься над ускоряющими его приспособлениями. И у нас появилось предложение — одну из операций по изготовлению скоб перенести с фрезерного станка на токарный, который мы оснастили дополнительной оправкой, позволяющей закрепить сразу несколько деталей. В результате производительность резко поднялась.

Как сообщил 5 октября начальник цеха, заказ для путейцев выполнен по отдельным позициям не менее чем на 40 процентов, а в одном слу-



Стаж у И.А. Павлова еще невелик, но есть большое желание совершенствоваться в токарном деле.

Павлов, попавший в столицу из Сибири.

Важным фактором Харитончук считает и то, что администрация ТО-6 внимательно относится к запросам цеха и не смотря на финансовые сложности всегда удовлетворяет его заявки по инструменту и оборудованию. О перспективах в настоящее время говорить, конечно, сложно. Но, тем не менее, мехцех по-прежнему участвует в санации «Ловата», находящегося сейчас на базе в «Дубках» (Южное Бутово). Оттуда на Тагильскую улицу привозили и привозят домкраты, насосы и другие съемные части щита, требующие исследования, ремонта, а то и полной замены. Никто пока не в состоянии сказать, где и когда ТПМК сможет снова включиться в проходку тоннелей. Но обеспечить его готовность к выполнению такого заказа, конечно, нужно.

Юрий ПЕТРУНИН.



Главный механик Мосметростроя М.И. Маслов и начальник мехцеха ТО-6 М.А. Харитончук.



Токарь В.В. Минин.

В.В. Минин на Мосметрострой пришел в 1971 году.



Александр Невин: «Проходка — это жизнь...»

—Что за жизнь у начальника участка?

— Самая веселая, — смеется Александр Филиппович Невин. — Покоя нет ни днем, ни ночью.

Однако... Он ни за что не расстанется ни со своей профессией, ни с Метростроем.

—А Метрострой я выбрал не случайно, хотя отец был категорически против такого решения. Мы ведь местные, — опять же смеется Александр Филиппович. — Про условия под землей были наслышаны.

Но предостережения отца на сына никак не повлияли. Во-первых, потому, что надо было устраивать свою жизнь, а у метростроевцев неплохие заработки. Во-вторых, потому что полученный в армии опыт на сооружении подземных объектов как раз соответствовал метростроевскому профилю работ. Александр Филиппович служил на Дальнем Востоке, в спецотряде, и там же получил профессии машиниста бурильных установок и погрузочных машин.

Прием у начальника СМУ-6 Метростроя Наримана Александровича Простова оказался удачным.

—Прошел медкомиссию и в шахту — на «Кузнецкий мост», — вспоминает Александр Филиппович. — Интересным получилось первое знакомство с бригадой. Валентин Куликов и его команда проходили санузел. А это — лопата, погрузка вручную, бурение перфоратором. Проходчики настоящие, все в возрасте, «деды». Давай надо мной подшучивать: «Умеешь, сынок, бурить?» «Умею! Корочки есть, машинист, профессионал». Дают мне перфоратор ПР-24. «А это что та-



кое?» «Да ты же говорил, что бурить умеешь». Три дня я удивлялся, что все вручную, потом привык. И помчалась жизнь. С «Кузнецкого моста», еще до сдачи станции, нашу бригаду перебросили на «Марксистскую», на проходку ствола. Воды — море, «наплавались». Два комплекта резины на смену брали. Взорвешь, потом породу лопатой грузишь, бадьей выдаешь... Так прошли ствол, руддвор. Сейчас мне иногда говорят: «Водичка пошла». Какая же это водичка, руки помыть негде.

Начальником участка на шахте 404-бис был Алексей Иванович Крюков. Через год после сдачи



Сбойка на перегоне между станциями «Строгино» и «Мякинино». Начальник участка Александр Филиппович Невин (в центре), горный мастер участка Владимир Николаевич Яхатин (первый справа) с бригадой Игоря Владимировича Соловьева (бригадир — второй справа). 2009 год.

Пройдены последние метры. А.Ф. Невин перед демонтажной камерой.

Александр Филиппович с братьями Иваном и Анатолием.



«Марксистской» его назначили начальником вновь организованного на Метрострое СМУ-15, которое создавалось на базе СМУ-6. Он предложил перейти в новый коллектив и Александру Невину.

—Заметный, толковый, честный парень. Дисциплинированный, старательный, коммуникабельный. Безусловно, он выделялся и по праву считался одним из видных бригадиров СМУ-6, — вспоминает Алексей Иванович Крюков. — В СМУ-15 он стал бригадиром номер один. У него настоящий производственный характер. Все самые ответственные и сложные подземные работы всегда поручали Невину.

Мне, кстати, вспомнились слова Алексея Ивановича, сказанные в юбилейной статье по поводу 25-летия СМУ-15: «Бригадир проходчиков Невин стал той «горной косточкой», вокруг которой вырос горняцкий коллектив СМУ». Такие слова дорогого стоят.

А с чего же начинался этот горняцкий коллектив? Первая бригада Невина — все как один неопытные и необученные демобилизованные воины, которых именно ему и предстояло обучить мастерству. Но не только обучить — обратить в свою

веру, чтобы, как и он, смогли потом сказать: «Проходка — это жизнь». Невин руководил комсомольско-молодежной бригадой, которая постоянно занимала призовые места в соцсоревновании по СМУ и Метрострою. Возглавлял комплексную бригаду, которая насчитывала до 60 человек. Не без удовлетворения сегодня говорит: «Вся проходка — моя: перекачки, вентузлы, перегоны, пристанционные выработки». Бригадирствовал 12 лет. И одновременно учился в техникуме, не пропустив за четыре года учебы ни одного занятия — каждый вечер за партой.

—Сразу же после получения диплома, начальник СМУ-15 Борис Владимирович Федюнев отдал приказ о переводе меня из бригадиров в начальники участков. От такого неожиданного сообщения голова закружилась и в глазах потемнело. Что делать? — вспоминает момент своего резкого должностного повышения Александр Филиппович. — Но и отступать некуда. Наутро на 940-й шахте, на Трубной, где к тому моменту был пройден ствол и сделаны рассечки на руддвор, стал принимать дела у Олега Ивановича Лещенко. Подписал все бумаги, получил ключи и пошло... Подходную штольню шли комбайном, уже тогда чувствовалась нестабильность. Когда чугун давать перестали, вместе с механиком участка Владимиром Ивановичем Шайденко решили сделать металлическую опалубку, вот так и дошли до перегона. Первоочередной — правый. Но тут я тоже смудрил. Мы не стали сразу делать рассечку, а пошли дальше, в левый тоннель. Руководству де-

ваться некуда — на участок стали поступать тубинги. До остановки строительства успели смонтировать блокоукладчики, построить взрывсклад, соорудить 300 метров венттоннеля сечением 4,5 метра. И все: финансирование закончено, шахта прекращает работу. Это был настоящий удар. Я уже создал на участке свой мобильный коллектив: мощная, сильная бригада слесарей Юрия Развязнева, шесть бригад проходчиков, в числе которых бригады Ивана Колчугина и Рашида Ахмедьянова... И хотя народ держался до последнего, все-таки длительные задержки с выплатой заработной платы сказали свое слово — надо было кормить семьи. Трест ГПР приобрел тогда классных специалистов, а мы понесли болезненные потери.

Когда в 2005 году напрямую встал вопрос о возобновлении проходки на центральном участке Люблинской линии, Сергей Георгиевич Камышов, в ту пору директор СМУ-15, серьезно тревожился о том, где набрать на закрытый способ работ настоящих профессионалов. Невин был одним из тех, кто взял заботу об укомплектовании участка на себя. Все эти годы он не терял связи с бывшими коллегами. Сел за телефон... и вернул целую группу опытных метростроевцев, которые возглавили бригады или же стали для новичков отличными наставниками. При этом он никому не обещал золотые горы. Да о них никто и не спрашивал.

—Вопрос о деньгах даже не стоял, — говорит Александр Филиппович. — Возможно, кто-то и потерял.

Продолжение, на стр. 4



Бригадир проходчиков Александр Филиппович Невин и бригадир слесарей Виктор Георгиевич Посысаев, будущие начальники участков, на строительстве тоннелей в районе «Площади Ильича».

Бригада проходчиков Харламова на станции «Марксистская». Александр Невин — первый слева.



Какой станет петербургская подземка?

В Смольном скорректировали сроки строительства новых станций метрополитена в Санкт-Петербурге. Большинство из них построят позже, чем планировали в 2008 году, когда принимали генеральный план развития метрополитена. Виной тому кризис и отсутствие дотаций из федерального бюджета.

Генеральный план развития метрополитена предусматривает строительство свыше 30 новых станций до 2020 года. Согласно ему, уже к 2012 году в эксплуатацию должны быть сданы семь станций Фрунзенского радиуса — ветки, которая пойдет к юго-востоку от станции «Волковская».

После корректировки, проведенной в Смольном, к этому сроку достроят всего три станции — «Обводный канал», «Бухарестскую» и «Международную». Остальные участки радиуса перенесли на перспективу. «Обводный канал» сдадут в эксплуатацию в декабре 2010-го или в январе 2011 года. Окончательный срок зависит от того, когда строители возведут здание, в которое будет встроена наземная вестибюль. «Бухарестскую» и «Международную» намечено пустить в августе 2012 года.

Генеральный план — это не четкая директива, а только приблизительное направление развития, объясняет Юлия Шавель из пресс-службы метрополитена. По ее словам, то, что многие сроки в этом документе условны, подразумевалось изначально.

Несмотря на перенос некоторых сроков, общая концепция развития подземки остается прежней. Это будут радиальные линии-радиусы, между которыми пройдут кольцевые участки, рассказывает Екатерина Гигиняк из пресс-службы Метростроя. Предполагается, что вторым пос-

ле Фрунзенского станет Красносельско-Калининский радиус — ветка на юго-западе города. Также намечено развитие Приморского радиуса — западного продолжения 4-й линии метрополитена. Предположительно, эти работы начнутся не раньше 2015 года.

Неясной остается ситуация с линией надземного экспресса. «Здесь нужно решать массу проблем помимо прокладки. Например, как поддерживать тепло в вагонах», — говорит Екатерина Гигиняк. Ранее предполагалось, что надземный экспресс полукольцом свяжет город на окраинах.

Главная проблема метростроения в Петербурге — сложная геология, говорит Максим Губин из компании «Ленметрогипротранс», которая занимается проектированием подземных сооружений.

По словам Губина, большинство станций и перегонов нужно строить на глубине от 50 метров и больше. Расположить их ближе к поверхности не позволяет отсутствие твердых пород.

Трудности существуют и при выходе на поверхность. В ряде случаев для строительства надземного вестибюля в условиях городской застройки просто нет места, рассказывает Екатерина Гигиняк. Это касается, например, станции «Адмиралтейская», строительство которой находится сейчас на финальной стадии. И она будет сдана в эксплуатацию в конце 2011 года.

Последние два года город строит метро только за счет собственных средств, сообщает пресс-служба губернатора. В бюджете 2011 года предусмотрено 8 млрд. 600 млн. рублей на строительство Фрунзенского радиуса, на 2012 год — 5 млрд. 100 млн.

Михаил БОКОВ.

Из истории метро

Метро в Санкт-Петербурге открыто в ноябре 1955 года. Первыми введены в эксплуатацию станции «Площадь Восстания», «Владимирская», «Пушкинская», «Технологический институт», «Балтийская», «Нарвская», «Кировский завод», «Автово».

В 1974 году при сооружении участка «Лесная» — «Площадь Мужества» произошел выброс смеси воды и песка в один из двух строящихся тоннелей.

Ранее неустойчивый грунт, плывун, заморозили до температуры минус 12 градусов, но этого оказалось недостаточно. Из-за того, что вода ушла в тоннели, под землей образовались полости. В результате на поверхности вздыбился асфальт, накренились несколько зданий и серьезно пострадал один из корпусов завода «Красный Октябрь».

В дальнейшем плывун заморозили жидким азотом. Этого хватило на двадцать лет, а в 1995 году на участке случился второй прорыв. Его последствия устранили до 2004 года.

Вестибюли некоторых станций — «Приморской», «Василеостровской» и ряда других — приподняты над поверхностью, чтобы избежать подтоплений при наводнениях.

Метрополитен изменил свое официальное название в 1992 году. До этого он был Ленинградским, ордена Ленина, метрополитеном имени В.И. Ленина. Стал Петербургским метрополитеном, а все связанное с Лениным убрали.



Ротор механизированного щита вышел в натяжную камеру.



С помощью ТПМК «Херренкнехт» метростроители северной столицы в сентябре-декабре прошлого года выполнили механизированную проходку эскалаторного тоннеля станции «Обводный канал».

На строительстве станционного комплекса «Обводный канал».



Фото А. ПОПОВА



Подводный метромост в Стокгольме

В столице Швеции реализуется необычный проект, связанный с дальнейшим развитием стокгольмского метрополитена.

В ходе строительства 6-километровой линии, соединяющей станции «Седра» и «Томтебода», трасса должна пересечь городское озеро Мэлари. Как это сделать? Озеро достаточно глубокое, а под небольшим слоем моренных отложений и глины у него скрыто очень твердое гранитное дно. Вариант обычного моста тоже весьма нежелателен, так как по озеру постоянно курсируют прогулочные катера и яхты. К тому же из-за плотной городской застройки обоих берегов озера нет возможности постепенно подвести перегонные тоннели к поверхности.

Так у проектировщиков и родилось их оригинальное решение. Судя по материалам журнала «Мосты и тоннели», оно заключается в следующем: в озере намечено проложить на ростверках свайного фундамента, находящихся на глубине 15–20 метров, трехсотметровый подводный тоннель. При этом предусмотрены четы-



Северный берег озера до начала строительства.

ре промежуточные опоры, базирующиеся на кустах свай со стальным сердечником.

Тоннель будет состоять из трех погружных железобетонных секций. Имея прямоугольное сечение 20,5 x 10,25 м, они вмещают два пути метро и сервисное отделение. Стальные кор-

пуса и арматурные каркасы для всех трех секций будут изготовлены в Таллине, откуда их на барже буксиром доставят к берегам Швеции. Когда баржа минует шлюзы поблизости от Стокгольма, её притопят, а корпуса останутся на плаву. В них произведут необходимые бетонные работы, пос-

ле чего корпуса с закрытыми торцами доплывут до озера Мэлари, где их с помощью системы растяжек установят на подводные ростверки.

Непросто решались вопросы и с береговыми участками, где осуществляется переход от подземного тоннеля к подводному. Работы там начинаются с того, что строительная площадка с понтона ограждается стальным шпунтом, фиксируемым понизу стальными штырями. Дальше выполняется обратная засыпка площадки забуриванием свайного ограждения котлована, который разрабатывается потом в береговой породе буровзрывным способом. Следующий этап — сооружение железобетонных конструкций переходного тоннеля.

Для защиты от проникновения воды в ходе присоединения погружной секции к переходному тоннелю предусмотрена уплотняющая система типа сальника.

Реализацией проекта, разработанного силами ООО «Цюблин», занимается консорциум из двух компаний — немецкой и датской.

Юрий КАМЫШИН.

Европа бастует

Забастовка работников метрополитена, прошедшая 7 сентября в Лондоне, стала настоящим бедствием для 3,5 миллиона жителей столицы Великобритании. Решение о забастовке в Лондоне было принято профсоюзами после того, как транспортное управление мэрии объявило о намерении сократить 800 сотрудников подземки. Из них 700 — это кассиры. В администрации Лондонского метрополитена закрытие касс объясняют низким спросом на билеты после распространения Oyster Card — проездных билетов, которые можно пополнять в автоматах на любой станции. Представители администрации метрополитена считают, что содержание касс, в которых продается менее 10 билетов в час, является бессмысленным. Профсоюзы возражают, заявляя, что кассиры помогают пассажирам, в том числе инвалидам, а также работают как справочное бюро.

Во Франции в начале сентября также прошли забастовки — на улицы вышли сотни тысяч работников частного и государственного секторов, что привело к перебою в работе банков и транспорта. Причина возмущения граждан — намерение властей увеличить пенсионный возраст.

А 8 сентября с 11 до 16 часов приостановили свою работу все средства общественного транспорта столицы Греции — автобусы, метро, трамваи и пригородные электропоезда. К забастовке присоединились и служащие Греческих железных дорог. Здесь забастовка проводится против реформирования организации городского транспорта Афин ОАСА и Греческих железных дорог ОСЭ.

Александр Невин: «Проходка – это жизнь...»

Окончание, начало на стр. 2

А возвращались, потому что Метрострой — это коллектив. Это организация с большой буквы. Это дружный народ. И это — проходка, без которой настоящему метростроевцу не жить. Мы же влюблены в свое дело. Вот так и собралось пять бригад плюс еще одна, тульская.

Кстати, он и сам был незаменимым наставником. Однажды, например, на рассечке, при монтаже прорезных колец венттоннеля, работавшая в ночную смену бригада из молодых так и не смогла самостоятельно поставить четыре тубинга. И тогда утром появившийся на участке Невин сам решил показать мастер-класс. Ему хватило полчаса, чтобы замкнуть кольца.

Невин не из тех, кто будет молодым ставить в пример свое поколение — это не в его правилах. И все-таки сравнение оказывается не в пользу нынешних рабочих. «Делают так, как сказали, не проявляя инициативы, не предлагая своих вариантов, которые, возможно, лучше и удобнее, — говорит начальник участка. — И это — минус».

Однако несмотря ни на что Александр Филиппович смотрит в будущее с оптимизмом и надеется, что рекорд, который достигала его бригада, а потом и бригады его участка — 90 метров в месяц буровзрывным методом — однажды будет побит. Должны же молодые сказать свое слово!

«Умеет держать коллектив, управлять людьми», — сказал о Невине



не Алексей Иванович Крюков. И это так. Порядок и дисциплина на участке — превыше всего. В этом Александра Филипповича не сломить: «Никогда не смирюсь с пьянством. Еще можно простить лодыря, заставить его работать, а вот если человек выпил, не допущу в шахту ни при каких обстоятельствах. Я прихожу на участок в 6 часов утра. Все три смены — на глазах. Меня не обманешь, стоит лишь заглянуть в лицо».

...Так сложилось, что к 940-й шахте Александр Филиппович прикипел почти на два десятка лет. Где бы ни работал: на Кутузовской развязке или на перегоне между «Аннино» и «Бульваром Дмитрия Донского», на щитовой проходке в Строгино или на «Марьиной Роще», каждый

Дело всей моей жизни — строить, строить и строить! — утверждает Александр Филиппович.
— Вот и на даче «пашу», как пчелка.



Вся семья на даче: Александр Филиппович и Татьяна Андреевна с детьми Наташей и Павлом, внуками Тимошей и Настей.



Племянники Александра Филипповича приехали поздравить его с 50-летием. В одном ряду с юбиляром — Татьяна, Алена, Надежда, Игорь, в другом — Юрий, Нина, Олег и Алексей Невин, проходчик СМУ-15.



вечер он возвращался на 940-ю шахту, в свой, как он считает, «второй дом, к которому накрепко привязан». А вот теперь наступает момент прощания. Невин и не скрывает своей грусти — ровно половина его трудовой жизни связана с Трубой. И дети уже выросли, и внуки появились...

Александр Филиппович не только крепкий производственник, специалист-подземщик высочайшей квалификации, начальник участка, по утверждению генерального директора Сергея Арташесовича Алексаняна, номер один в СМУ-15, но и крепкий семьянин, который держит на плечах весь свой дом. Ответственность за тех, кто рядом, это — в крови, в характере. Да и воспитание сыграло не последнюю роль. Александр Филиппович вырос в большой семье, где без поддержки и помощи друг другу невозможно было бы выжить.

— Родители — москвичи. Мама, Александра Павловна, жила на Электрозаводской, отец, Филипп Денисович, на Колхозной. Сошлись они после войны, — рассказывает Александр Филиппович. — У нее погиб муж, она осталась с двумя детьми. У него — жена, оставив ему, инвалиду, потерявшему на фронте ногу, тоже двоих детей. А потом у них появились еще семеро своих. Отец работал заведующим складом. И хотя имел всего два класса церковно-приходской школы, математиком был отменным, в уме складывал такие цифры! А мама занималась хозяйством. Жили скромно. Денег лишних не было. Одежду покупали старшим, а потом по кругу... Я даже в первый класс пошел не в новой форме — все было чистое, стираное, но с заплаточками.

С внуком Тимофеем — Тимохой, как называет его дед.

За столом — все вместе. Опоздал на обед — жди ужин. Во всем была строгая дисциплина. Во всем — порядок. Как и мечтали родители, все дети вышли в большую жизнь, получив образование, все нашли свою дорогу, состоялись в профессиональном плане, все — достойные люди. К сожалению, двух моих братьев и сестры уже нет.

А свою супругу, Татьяну Андреевну, Александр Филиппович знал с детства. Дружба переросла в любовь, и уже в армии, получая от нее письма, он точно знал — по возвращении будет свадьба.

Дочь Наташа родилась в 1976 году, сын Павел — в 1983-м. Александр Филиппович скромно заявляет, что неплохо воспитал детей — «ребята порядочные». Наташа по образованию медсестра. Сын Павел окончил сначала метростроевский техникум, затем институт. Отец водил его в шахту, но того не зацепило. А вот племянник, Алексей Невин, трудится на участке дяди — профессионал, проходчик, за него не стыдно. У Александра Филипповича двое внуков: девятиклассница Настя и первоклассник Тимоша, которого он растит с месячного возраста.

— Воспитываю еще одного мужика, — говорит Александр Филиппович. — Самодисциплина. Умение держать себя в руках. С уважением относиться к женщине. В общем, все те науки преподаю, что и сыну. Хотя чаще всего не слова играют роль, а то, что они видят.

А видят они рядом надежного и сильного — мужчину номер один в семье.

Нина СОЛОВЬЕВА.

Виктор ФУРСОВ Уходящее тепло

Стихи из книги

«Я снова русской осенью дышу»

* * *

Уходящее тепло,
в соснах
жёлтый свет какой-то.
От рябиновой настойки
скулы горечью свело.
Между небом уловить
И былинкой связь, и снова
Лишь одной мечтою жить.
Просыпаться в пол-шестого.
Пальцами перебирать
воздух в лёгких занавесках,
и в глазах
желанных, женских
будущее угадать.

* * *

Чернеют тонкие рябинки,
издалека они видны.
И в небе месяц
тонкой льдинкой.
Одни остались мы, одни
с тобой, любимая, на свете.
За кладбищем белеет пруд.
Ты в стареньком своём берете.
Они нас, видно, берегут —
рябинки тонкие...
И крупный
посыпал дождик.
Ты молчишь...
Катаются по листьям ртутью
дождинки.
Воздух чуть горчит.
Ах, счастье вечное, земное!
Осенний лёгкий холодок,
и вьётся над водой речною
костра потухшего дымок.

* * *

Серебристое пламя полыни,
тёплый воздух в конце октября.
И убавилось в сердце гордыни
горьким веточкам благодаря.

Ах, седая полынь! Неужели
вечно в сердце тебя носить!
И сломить беды нас не сумели.
Как Жигулин сказал,
будем жить.

Жизнь сурова, но справедлива,
право выбора нам даёт.
И пенять на судьбу некрасиво.
Пусть своим чередом всё идёт.

* * *

От грусти никуда
не деться.
Трава сухая, точно порох.
Теплом последним
не согреться.
Высоковольтную опору
грачи — гляди-ка — облепили.
Говоруны, теперь молчат.
Ещё вчера они учили
полёту молодых грачат

* * *

Не прошла тревога —
затаилась.
Не прошла печаль —
а впала в грусть.
Словно эта осень
мне приснилась.
Словно я с любовью
расстаюсь
навсегда.
Так тяжело прощанье!
И, наверно, легче умереть.
И, как новой встречи
обещанье,
тихо с клёнов опадает медь.

«Метростроевец» на 2011 год

Продолжается подписная кампания на первое полугодие 2011 года.

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

Стоимость подписки на шесть месяцев с доставкой на дом и в организации — 103 руб. 26 коп., до востребования — 100 руб. 86 коп., до квартиры — 107 руб. 46 коп.

Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы.

В Московской области стоимость «Метростроевца» на шесть месяцев — 110 руб. 76 коп.

**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.

**И.о. редактора
Н.Н. СОЛОВЬЕВА**

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 12.10.2010 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2087

Заказ № 2397