

2 НАШИ ЮБИЛЯРЫ
Для Ольги СТАРИЧЕНКО, юбиляра марта, общежитие КСУМа в Измайлове стало родным домом — с ним связано более 30 лет её жизни

3 ИМЯ В ИСТОРИИ
Бригаде орденосца, знатного проходчика Константина ЛАГОДЕНКО выпала честь осуществить последнюю сбойку в тоннелях Кольцевой линии

4 СПОРТ
Первенство Мосметростроя по мини-футболу на стадионе «Металлург» разыгрывают 16 команд. О первых матчах — наш рассказ



Метростроевец

Газета открытого акционерного общества «Московский Метрострой»

Издаётся с 6 августа 1932 года

№ 11 (13 552) от 21 марта 2014 г.

Большому кольцу – 60!

14 марта 1954 года — знаковая дата в истории Московского метро. Сам по себе пуск двух новых станций, случившийся в этот день — не столь масштабное для столицы событие. Даже если это такие красавицы, как «Киевская»-кольцевая и «Краснопресненская». В тот долгожданный весенний день замкнулось Большое кольцо: было обеспечено движение поездов метрополитена вокруг центральной части нашей столицы. Завершился уникальный строительный проект, который удлинит сеть подземных линий на 20 км и украсил её двенадцатью метродворцами глубокого заложения, включая шесть пересадочных.



Новогодний вечер на станции «Киевская»

Юрий ПЕТРУНИН

Начало работам по реализации проекта было положено за десять лет до этого. Тогда ещё больше года оставалось до победного Мая 1945-го, но уже была твёрдая уверенность в том, что враг будет окончательно разбит и что страну ждёт мирное и красивое будущее. По исходному варианту строительство Кольцевой линии разбивалось на два участка или на два полукольца. В действительности получилось несколько иначе. Первый участок — от «Курской» до «Парка культуры» — включал в себя

шесть станций и пять перегонов. Движение по нему открылось в предновогодний день 31 декабря 1949 года. Метростроители всерьёз намеревались сделать это на несколько месяцев раньше, но всё-таки сказались трудности послевоенного времени с кадрами и с материалами.

Параметры второго участка — от «Комсомольской» до «Белорусской» — были меньше: четыре станции и четыре перегона. Первых пассажиров они приняли 30 января 1952 года. Пуск также можно было бы осуществить быстрее, но задержали его работы по возведению объёмных наземных вестибюлей, и прежде всего «Комсомольской». Тут ещё надо учитывать, что в те же годы строился Арбатский радиус глубокого заложения, пуск которого состоялся 5 апреля 1953 года. А кроме того, создавался задел для заключительного участка. И известны случаи, когда с заделной шахты временно снимали проходческие бригады для строительства одного из подходов коридоров «Комсомольской».

В состав третьего, заключительного участка, входили две последние станции — «Киевская» и «Краснопресненская» — и три перегона

— «Парк культуры» — «Киевская» — «Краснопресненская» — «Белорусская». В метростроевской летописи, опубликованной в юбилейной книге 2001 года, этот участок записан за СМУ-3, СМУ-6 и СМУ-8. На самом деле на нем под землей работало больше десяти наших организаций.

Начало проходке было положено в конце 1949 года на шахте №10, находившейся рядом со станцией «Парк культуры». Оттуда прокладывался перегонный тоннель в сторону «Киевской». Работали там недавние выпускники школы ФЗО.

НАГРАДЫ

Для самых-самых

Накануне 8 марта руководство компании поздравило сотрудниц в актовом зале Управления Мосметростроя. Грамотами за многолетний добросовестный труд были отмечены 26 женщин со стажем работы в коллективе свыше 20 лет.

Кристина ТАТАРОВА

У входа в зал виновницам торжества председатель профкома Управления Метростроя Сергей Стешенко и главный специалист отдела кадров и социального развития Игорь Антипин дарили цветы. Помимо букета разноцветных тюльпанов им также вручали подарочный сертификат магазина парфюмерии и косметики.

...Искрящиеся глаза, лучистые улыбки, праздничное настроение, шутки и смех наполнили зал. С привет-



Фото А. Попова

добиться в жизни», — сказал С. Жуков.

Затем, поздравив сотрудниц с праздником, заместитель генерального директора Мосметростроя Олег Мельников открыл церемонии награждения. Руководство компании отметило начальника отдела кадров административно-управленческого

персонала Тоннельстройкомплета Т. Н. Сумцову, руководителя диспетчерской службы производственного отдела И. Н. Высочкину и заведующую объединённым архивом Т. А. Порывкину, а также недавнего юбиляра — начальника отдела кадров и социального развития Мосметростроя С.И. Фадееву (на снимке). Среди награждённых есть также инспекторы, менеджеры, инженеры, ведущие специалисты, уборщицы... Выход каждой сотрудницы сопровождался аплодисментами.

В заключение председатель Теркома профсоюза Метростроя А. Н. Родионов напомнил историю Международного женского дня. Он отметил: «Носивший прежде политическую окраску праздник теперь считается днём Весны и Красоты, и на первом плане сегодня роль Женщины — хранительницы домашнего очага».

ИЗ ПЕРВЫХ УСТ

Красота излишеством не бывает

О строительстве Большого кольца вспоминает его участник, ветеран Великой Отечественной войны и Мосметростроя Иван Петрович ВОДОЛАЗКИН:



— Мне довелось работать на всех 12 станциях Большого кольца. Как это получилось? На Мраморный завод Метростроя, в цех художественного литья и осветительной арматуры, я пришёл работать ещё до войны. Туда и вернулся после Победы. Вскоре наш цех, начальником которого был мой отец, первостроитель метро Пётр Дмитриевич, начал выполнять заказы для первых станций Кольцевой линии. Их отделка и оформление отличались богатством и разнообразием, так как задумывались они как настоящие подzemные дворцы. Наряду со скульптурой, мозаикой, лепниной широко применялось и бронзовое литье. Используя модели лепного цеха, мы отливали люстры, бра, торшеры, другие светильники, а также решётки, рамы для витражей и другие подобные украшения станций. Всего в цеху, который я возглавил после отца, работало 60 человек.

Наша продукция прямиком шла на завершённые в конструкции станции. Сложные изделия мы монтировали сами на месте. Так, на «Комсомольской»-кольцевой трудились сразу 4 бригады. Я руководил той из них, что собирала и подвешивала огромные люстры среднего зала. Меня даже сфотографировали за монтажом торшера на «Курской»-кольцевой для одного из номеров газеты «Ударник Метростроя» в 1949 году.

Позже началась борьба с так называемыми архитектурными излишествами. На отделке станций бронзу меняли на алюминий или вообще отказывались от художественного оформления, а вместо гранита укладывали асфальт. Я же считал, что настоящая красота нужна людям, она не бывает излишеством. У меня до сих пор душа радуется, когда оказываюсь на дорогом мне Кольце.

СОБЫТИЕ

Инновации – в центре внимания

Международная конференция «Тоннель Россия-2014» прошла 12-14 марта в Москве. Впервые в таком формате профессионалы тоннелестроения собрались для обмена опытом, а также знакомства с инновационными методами ведения работ и новыми возможностями техники.

Инна ОБРАЗЦОВА

В событии участвовало более 70 специалистов из разных стран и более чем 50 компаний и отраслевых изданий. По мнению организаторов — британской компании Inventor Industries, которая провела форум при участии Стройкомплета Москвы — специалистам из регулирующих органов, стройкомпаний, представителям поставщиков оборудования, исследовательских организаций и разработчиков было интересно и полезно услышать друг друга.

12-13 марта прошёл информационно-аналитический блок, а 14 марта — технический, во время которого желающим показали возводимую Мосметростроем станцию «Тропарёво».

На 4-х сессиях — по две в день — были рассмотрены: нормативно-законодательная база подземного строительства и современные технологии строительства тоннелей и крупных трассовых переходов, проектирование, изыскания и подготовка к строительству объектов подземной инфраструктуры, а также обустройству тоннелей и трассовых переходов.

Внимание привлекли доклады поставщиков оборудования. В частности, MTS Perforator сравнил экономику методов открытого строительства тоннелей, горизонтально-направленного и шнекового бурения, микротоннелирования. Особый интерес вызвали сообщения о реализованных проектах и представлении инновационных методов и технологий зарубежных коллег. Так, Андреа Беллоккьо из компании Rocksoil (Италия), руководитель проекта «Дублер Курортного проспекта в Сочи», рассказал об этом инновационном опыте тоннелестроения. Ард Дордион, менеджер проектов из Tunnel Engineering Consultants (Нидерланды), осветил альтернативное тоннелирование под водой с помощью погружных тоннелей, а его соотечественник Фред Бломсма, шеф производственного отдела компании SEVO, поделился идеями о новых возможностях буровых растворов.

С наиболее интересными выступлениями ведущих специалистов конференции мы познакомим читателей в ближайших номерах газеты.

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

Общежитие стало домом родным

Когда-то одиноким молодым метростроевцам предоставлялись общежития. И когда-то в одном из них Ольга Николаевна СТАРИЧЕНКО, приехав в столицу, стала работать воспитателем...

Нина СОЛОВЬЕВА

Начало её метростроевской истории в какой-то степени переключается с историей героини «Весны на Заречной улице». С той лишь разницей, что в фильме — учитель школы рабочей молодёжи металлургического завода, а Ольга Николаевна — воспитатель общежития № 3-4 КСУМа, где проживали молодые строители метро. Не девочки и мальчики нежного возраста, которым Ольга Николаевна, выпускница Белгородского педагогического института, преподавала физику и математику до переезда в Москву. «Разве я думала, что мои ученики будут варить сталь, рожать детей, пить водку, отращивать усы?» — задавала риторический вопрос героиня киноленты.

— А я несколько не жалею, что моя жизнь пошла именно по этому сценарию, — говорит Ольга Николаевна. — Конечно, общежитие — не школа, это совсем другой мир. Получится ли? Смогу ли?

Но этот новый для неё мир не поспешил на тёплую встречу, радушие и поддержку, о чём, оглядываясь назад, Ольга Николаевна вспоминает с большой благодарностью: «И коллектив, и совет общежития, объединявший самых активных и неравнодушных ребят — Сергея Кривчика, Анатолия Семушкина, Константина Свинолупова, Владимира Бурых, Тофика Омарова, Николая Мозолькова, Алексея Князькова, Ахмета Валиева — стали для меня главной опорой в работе».



А работы хватало... Ни одного «пустого» дня: то встреча с писателями и поэтами, то лекторий, то «огонёк» или занятия в клубах по интересам, которые организовывал Дворец культуры. Проводились всевозможные конкурсы, в том числе и на лучшую комнату. Выходила стенная газета.

— Волейбол, футбол, теннис, стрельба, шашки, шахматы — с молодыми метростроевцами постоянно работали профессиональные тренеры Виктор Николаевич Добрыниченко и Николай Александрович Акимов, — рассказывает Ольга Николаевна. — А в выходные и праздничные дни молодёжь собиралась на танцы — приходили девушки из соседних общежитий. Трудолюбивых, серьёзных и ответственных парней «разбирали» очень быстро. И не сосчитать, сколько родилось у нас здесь счастливых семейных пар, которым Метрострой почти сразу же давал комнаты и квартиры.

Да и сама Ольга Николаевна нашла вторую «половинку» в общежитии. Кабинет воспитателей находился рядом с комнатой хозяйственного Михаила Стариченко. То пироги испечёт и угостит, то тортик... А главное — всегда выручал. Собирает ли Ольга Николаевна ребят на лекцию, проводит ли соревнования — он

всегда подключался первым. Чтобы обратила внимание. И она обратила...

Михаил Иванович родом из Одесской области. После армии строил шахты в Донбассе. А когда перебрался в Москву, стал трудиться в СМУ-15 Метростроя, в известной бригаде Александра Филипповича Невина. Вместе с ним соорудил перегоны между «Домодедовской» и «Красногвардейской», «Нагатинской» и «Нагорной», «Петровско-Разумовской» и «Тимирязевской». Немало объектов добавил в его послужной список и Тоннельный отряд № 6, где Михаил Иванович трудится последние пятнадцать лет.

— Он у меня бегун, марафонец. С юности занимается моржеванием, — рассказывает Ольга Николаевна. — И приобщила дочь Надежду — нашу главную надежду, которая окончила школу с серебряной медалью и Университет управления. Вместе с отцом она ездит к святым источникам, принимает участие в крещенских купаньях в проруби.

Только вот жена, как уточнил в разговоре Михаил Иванович, холодной воды боится как огня.

— Но в остальном... Ольга Николаевна — человек с сильным волевым характером, мощной энергетикой и колоссальной выдержкой,

Ольгу Николаевну поздравили Яков Михайлович Мелешко, Любовь Дмитриевна Смолякова, Алексей Николаевич Козлов, Татьяна Николаевна Смагина, Сергей Владимирович Бас и Светлана Михайловна Сацута



Фото П. Калинин

— считает председатель профкома КСУМа Людмила Алексеевна Титова. — Не раз доказывала это на деле. Особенно, когда в самое неблагоприятное постперестроечное время общежитие заселили случайные люди. И она, заведующая хозяйством, вместе с начальником участка Валентиной Трофимовой Золотовой, потратила немало сил для наведения элементарного порядка.

— Это были уже не те дружные, совестливые, всё понимающие и ответственные ребята, которые приезжали на нашу стройку по комсомольским путевками и для которых коллектив становился родным. К Метрострою и нашему общежитию, которое многие кадровые метростроевцы считали домом, прибились тогда временные, чужие люди. И это, пожалуй, был самый трудный для нас период, — вспоминает прошлое Ольга Николаевна. — Сегодня общежитие населяют вахтовики из Тулы, Твери, Ростова-на-Дону, из Украины, Киргизии, Узбекистана. Коллектив старается сделать все, чтобы стены нашего дома хоть немного согревали и радовали людей, оторванных от семьи. В здании — чистота, красота, порядок. Вот и сегодня у нас работает бригада маляров — идёт косметический ремонт.



Фото из личного архива

Семья Стариченко: Михаил Иванович, Надежда и Ольга Николаевна на экскурсии в Санкт-Петербурге

Давно уже нет в общежитиях воспитателей. Но Ольга Николаевна так и не сняла с себя этой функции. Каждого нового человека, чтобы не было недоразумений, обязательно знакомит с правилами проживания. И, жалея свой персонал, старается приучить жильцов к порядку: «На каждом этаже, где около ста человек, всего одна уборщица. Представьте, сколько пакетов с мусором приходится ежедневно выносить нашим сотрудникам на улицу, преодолевая пролеты лестниц».

Коллектив общежития невелик, но это дружная и спаянная команда, в составе которой — Вера Анатольевна Аносова, Лилия Владиславовна Акашкина, Людмила Владиславовна Чернякова, Надежда Григорьевна Гулькова. Паспортистка Светлана Михайловна Сацута, как и её коллега, по образованию педагог. «Нашу Ольгу Николаевну, — говорит она,

— знает весь Метрострой. Если не в лицо, то по голосу. Ведь ей приходится постоянно решать самые разные вопросы с кадровыми службами организаций и ОАО «Мосметрострой». Это человек, который выполняет свои задачи с максимальной отдачей. И люди это видят».

18 марта Ольгу Николаевну поздравляли с юбилеем коллеги, друзья и самые дорогие ей люди — родители, муж, дочь, брат... Звучали традиционные пожелания: «Чтобы была здоровой, чтобы сбылись мечты и планы». А мечты у неё замечательные. В прошлом году вместе с семьёй Ольга Николаевна путешествовали на машине по побережью Крыма, побывала в Феодосии, Севастополе, Ялте... А теперь её взгляд устремлен в сторону Святой земли, к Израилю. И это её желание обязательно сбудется — Михаил Иванович постарается...

К СТОЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ

Светлой памяти достойный

Исполнилось 100 лет со дня рождения Сергея Васильевича Смирнова — первостроителя столичного метро, участника Великой Отечественной войны, известного советского поэта.

Юрий ПЕТРУНИН

Он пользовался большим уважением и на строительстве станции «Комсомольская», и в пехотном строю, и в писательской среде, не говоря уж о почитателях его таланта. Посвященный ему некролог, напечатанный в газете «Советская Россия» 4 февраля 1993 года, подписали 35 человек. Там он назван поэтом искромётного темперамента, овладевшим всеми поэтическими жанрами — от поэмы до короткой басни.

К моменту своей кончины Сергей Смирнов был автором около семидесяти книг и уже четверть века носил высокое звание лауреата Государственной



Фото из сборника «Стихотворения и короткие басни», 1960 год

премии РСФСР имени М. Горького.

Но не только литературное мастерство отмечалось теми, кто отдал память поэта. Они отдали должное его гражданским подвигам.

Совершенно непригодный для несения воинской службы ярославский парень и на шахту-то не должен был попасть. Со своим горбом, полученным в детстве после неудачного прыжка на

самодельных лыжах в заснеженный овраг, ему бы ездить да ездить библиотекарём вагон-клуба, курсировавшего между Москвой и станцией Бологое. А он захотел строить метро, и добился, чтобы его взяли проходчиком. И лишь через некоторое время все-таки переквалифицировался в изолировщика. Тогда же он со своими первыми стихами пришел в редакцию «Ударника Метростроя».

После пуска первой очереди метро рабочему поэту Сергею Смирнову дали путёвку в Литературный институт. За два года до начала Великой Отечественной войны он выпустил первую книгу, посвященную в основном своему поколению энтузиастов. А, начиная с 22 июня 1941-го, стал проситься на фронт. Его настойчивые просьбы далеко не сразу, но всё же удовлетворили. И он стал рядовым бойцом дивизии, уже прославившейся при обороне Москвы — той самой, которой командовал тогда генерал Панфилов. В 1942 году ей пришлось

наряду с другими держать фронт в районе Ржева. В тех кровопролитных боях гвардейцы-панфиловцы отвлекали на себя немалые силы врага, и тем самым помогали решению задач на других фронтах, например, на Сталинградском.

Занявший три года боевой путь гвардии рядового Смирнова завершился в Прибалтике, освобожденной от фашистских захватчиков. И на этом пути бывшему проходчику не раз пригождался метростроевский опыт работы с землей. Поддерживал он также связь с редакцией «Ударника Метростроя». Не забыл Сергей Смирнов о скромной многотиражке и в послевоенное время, став профессиональным поэтом, чьи стихи охотно печатали большие газеты и солидные журналы. Одна за другой выходили в свет новые его поэтические сборники.

Наша газета, получившая в 1950 году свое нынешнее имя — «Метростроевец», охотно публиковала произведения ма-

ститого автора, особенно если в них упоминалась его рабочая молодость.

Я горжусь, что был на Метрострое Рядовым шахтёрского труда!

Стихотворение с этими строками впервые было напечатано у нас в газете 1957 году. А потом его процитировал сотрудник редакции Э. Гарин, когда в 1972 году праздновали сорокалетний юбилей газеты. Семидесятилетие самого Сергея Смирнова



С Татьяной Викторовной Федоровой

в «Метростроевец» отметили, поместив большую (в двух номерах!) статью критика Н. Пантелеймонова о его творчестве и отрывок из поэмы «Имеем право».

К тому времени поэт давно уже работал преподавателем в Литературном институте. Мне быть его студентом не довелось (я занимался в семинаре тоже бывшего метростроевца Евгения Долматовского), но Сергей Васильевич был официальным оппонентом на защите моей дипломной работы в 1969 году. Спустя некоторое время он написал доброе предисловие к моей стихотворной книге «Рабочее утро», выпущенной в свет издательством «Молодая гвардия». При этом мэтр советской поэзии, верный своему рабочему происхождению и нравственным ориентирам всей жизни, основное внимание обращал на стихи, посвященные «трудовой сегодняшности».

Сердце поэта Сергея Смирнова остановилось 21 год назад. Книги его живут. В моей домашней библиотеке их около десятка. И на одной из них, особо памятной, есть дарственная надпись автора.

ГЛАВНАЯ ТЕМА

Большому кольцу – 60!

1» В условиях нарастающей обводнённости они за полтора года прошли около 1 км перегона. Однако самая сложная проходка — под Москвой-рекой, с применением кессона — ещё была впереди...

В январе 1951 года от будущей станции «Краснопресненская» проходчики строительства №8 повели левый перегонный тоннель к «Белорусской». Им противостояла крепкая порода, не обходилось и без воды. Но на этом объекте трудились стахановские бригады Петра Ратникова, Макара Гауры, Михаила Дикопольского, отличавшиеся даже во Всесоюзном соревновании горняков. Работая с эректором, они довели скорость проходки перегонного тоннеля до 90 метров за месяц. Через год — в январе 1952-го — состоялась сбойка, и было замкнуто 1020-е кольцо.

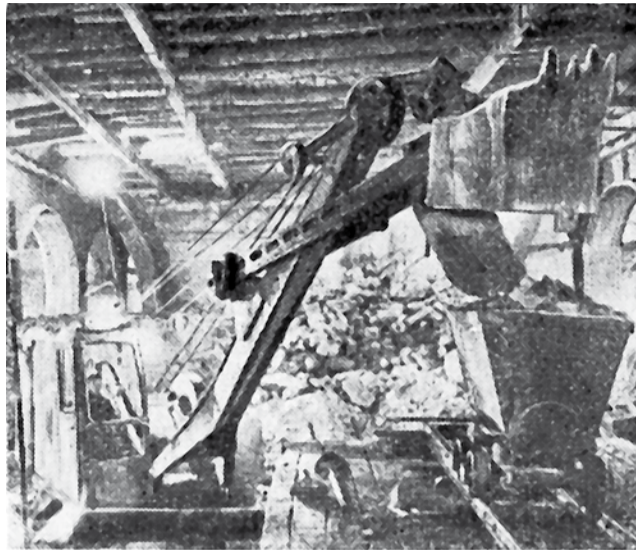
С рекордами строились и станционные тоннели «Краснопресненской». В «Метростроевце» за 20 января 1952 года сообщалось, что бригада Константина Лагоденко за смену построила 1,07 м станционного путевого тоннеля. Но прошло лишь две недели, и бригада Фёдора Захарюженкова достигла

Мраморщик И. Хомич



показателя 1,1 м. В том же месяце, в январе, началась проходка среднего зала.

На этом фоне тревожно смотрелось положение дел со строительством



Разработка грунта с помощью экскаватора в центральном зале станции «Комсомольская»

«Киевской»-кольцевой, где еще даже не приступили к проходке шахтного ствола, а на стройплощадке стоял нераселённый барак. Коллектив строительства №20, только что отличившийся пуском красивой станции «Новослободская», не мог сразу взяться за новый объект. А ведь «Киевскую» намеревались построить к концу 1952 года — менее чем за год. Поэтому, как только был получен фронт работ, проходчики строительства №20 сразу набрали хорошую скорость. Уже в начале апреля, меньше чем за три месяца, они замкнули в стволе последнее кольцо. С проходкой среднего станционного зала справились за пять месяцев, обеспечив среднесуточную скорость 1,23 м. Так что отставание от «Краснопресненской» постепенно навёрстывалось. И все же уложиться в один год не удалось. Но в декабре 1953-го станция была полностью готова. На ней начальница строительства №20 Татьяна Викторовна Фёдорова организовала для тысячи строителей встречу Нового года. А москвичей на «Киевскую» — радиальную и на «Краснопресненскую» стали пускать ещё до пуска — как экскурсантов.

Но пуска всё не было: серьёзно задержалось строительство Краснопресненского

депо и ветки к нему, которую вели от «Белорусской»-кольцевой. За депо смогли принять только в середине 1952 года, когда стали, наконец, освобождать площадку от старых жилых домов и складских помещений. До смотровых канав очередь дошла только в январе 1954-го. И лишь во вторую декаду февраля туда смогли прийти путейцы. А проходчикам вытяжной ветки мешали водонасыщенные пески, древние размыты, опасные места с вывалами породы. На протяжении 700 метров им противостоял мощный пльвун. Для его укрощения впервые в ходе строительства московского метро было применено замораживание горизонтальной выработки.

Проходка, которую пришлось вести в замороженной толще, не была скоростной. Нормой в тех условиях считались 40 см тоннеля за смену. И понятное стремление превзойти её было постоянным. Бригада Михаила Теренина из СМУ-8 довела скорость до 60 см, а это уже составляло полторы нормы. Был и рекорд — 66 см. К таким показателям тянулись и другие бригады, в том числе та, которой руководил Лука Дубодел. Именно ей довелось в конце февраля замкнуть последнее тьюбинговое кольцо



Фото из архива газеты

Сооружение наклонного хода «Краснопресненской»

вытяжной ветки. И дорога в депо была открыта.

В очень непростой ситуации дефицита времени оказались на ветке путейцы, но пробный поезд всё же прошёл там в назначенный срок.

Пуск последнего участка Кольцевой линии подводил итог десятилетнего труда значительной части метростроевского коллектива. Начальник Метростроя Николай Губанков сформулировал его так: пройдено около 45 км тоннелей, сооружено 12 станций и 60 камер съездов, смонтировано 60 эскалаторов. А о том, какими эти станции получились, на всех трёх пусках Кольца говорили пассажиры. Очень ёмко за всех высказался один из них, некто Гусев: «Нам остаётся

Бригадир чеканщиков А. Зезина за работой



Фотография из архива газеты



Стахановец-проходчик П. Першаков обуривает забой



Монтаж эскалатора. Зачинатель династии СМУ-4 М. Костромцов с учеником

только благодарить замечательный коллектив советских метростроевцев, ибо пожелать лучшей работы уже нельзя».

Сами строители, конечно, знали, что могут и лучше, что есть резервы и по части техники, и в распространении передового опыта, и в организационных вопросах. Но понимали они и значение своего немалого труда, начатого ещё в военную пору. Заглядывая вперёд, один из метростроевских поэтов сочинил тогда песенку о рабочем паренке, который влюблён в столицу и собирается подарить ей драгоценное колечко.

В октябре 1950 года проходчица со строительством №20 (ныне — СМУ-3) Нина Степанова выступила в нашей газете со стихотворением о «Новослободской»:

*И будет красавица-станция наша
Достойна народа-творца.
Подземных сестёр своих
ярче и краше,
Алмазом Большого кольца.*

Спустя более шестидесяти лет очевидно, что станции-алмазы в метро — это тоже навсегда!

ИМЯ В ИСТОРИИ

Тоннели бригадира Лагоденко

В феврале 1954 года — за месяц до пуска последнего отрезка Большого кольца — в «Метростроевце» были помещены два заметных материала, непосредственно относящихся к бригадире проходчиков строительства №8 Константину Лагоденко. Сначала напечатали статью за его подписью, а затем и очерк о нём самом.

Юрий ПЕТРУНИН

Статья «Откуда возникают перерасходы» вышла под рубрикой «К итогам строительства Большого кольца». Скорее всего, её обработал кто-то из литературных сотрудников редакции. Но мысли и наблюдения, определявшие суть статьи, несомненно, шли от самого бригадира, которому доводилось вести земляные работы на поверхности зимой и быть очевидцем того, как о межтоннельных сбойках вспоминали в последней очереди, когда бетон туда можно было доставлять только на носилках.

Очерк о Лагоденко получился самым заметным

из того, что печаталось под рубрикой «Строители Большого Кольца», хотя и не открывал ее, заняв чуть ли не всю газетную страницу. Поводом для написания этого материала стал такой немаловажный факт: именно бригаде Константина Лагоденко выпала честь совершить воистину историческую сбойку на перегоне между «Краснопресненской» и «Киевской», замкнувшую 20-километровое кольцо тоннелей. В подобных случаях обычно есть элемент случайности. Но тогда, в ночь на 1 августа 1953 года, всё решил «финишный рывок». Бригада постаралась: выполнила за



Фото из архива газеты

смену две нормы и тем самым завершила проходку.

Слаженный коллектив проходчиков отличался трудовыми успехами и прежде. Причём, не только на последнем отрезке Большого кольца. Стахановских скоростей он достигал и на первом этапе, когда одновременно сооружалось шесть

станций. Из них строительство №8 была поручена «Сергучевская» (ныне — «Добрынинская»). Бригада Лагоденко была там с самого начала — с проходки шахтного ствола. Когда после проходных штолен очередь дошла до перегонных тоннелей, она была среди тех, кто пробивался под землей к соседней станции, «Калужской» (ныне — «Октябрьская»). Первую тоннельную сбойку 23 июня 1947 года осуществила бригада одного из опытейших проходчиков шахты Павла Вострикова. В её составе были, например, будущий Герой Соцтруда Илья Павлов, будущий знатный бригадир Фёдор Захарюженков. В газетной заметке об этом событии отмечалось, что ускорение проходки было достигнуто благодаря соревнованию бригад Вострикова и Лагоденко, которые внедрили циклический график и «при наличии тьюбингов на шахте давали по 1 метру тоннеля за смену».

Там же упоминалось, что Павел Востриков — орденосец. Такого же уточнения про Константина Лагоденко почему-то нет. А ведь он как руководитель передовой комсомольско-молодёжной бригады тогда уже получил орден Ленина за самоотверженный труд на строительстве третьей очереди метро. Возможно, солидное слово «орденосец» у автора заметки как-то не увязывалось с молодым обликом этого человека, недавно преодолевшего 30-летний рубеж.

Известно, что его бригада прокладывала тоннели «Бауманской», а также участвовала и в отделке станции: в годы войны на всех этапах работ ощущалась нехватка рабочих рук.

Начиналась метростроевская биография Константина Лагоденко на строительной станции первой очереди «Красные ворота». Там семнадцатилетнего парня, рано оставшегося без родителей и долго скитавшегося по стране, хорошо принял начальник шахты Илья Гоциридзе. Встретил и проследил, чтобы новичка поставили

в передовую бригаду. Так Константин попал в ученики к пожилому и доброжелательному шахтёру Митрофану Городецкому.

Дальнейший путь молодого проходчика обозначила такая вежа как «Маяковская» — шедевр не только второй очереди, но и всего Московского метро. О точках приложения сил и опыта бригадира Лагоденко на 3-й и 4-й очередях уже говорилось. В старых подшивках «Метростроевца» упоминается и о 5-ой очереди — так стали называть продолжение Калужско-Рижской линии на север (Щербаковский радиус) и на юг (Фрунзенский радиус).

После замкнувшей Большого кольца сбойки бригада Константина Лагоденко работала в тоннелях станции «Алексеевская». Более поздних сведений о замечательном бригадире проходчиков в газетных подшивках найти не удалось. А по его тоннелям, построенным не в самые легкие годы, рождавшие, однако, удивительных энтузиастов, идут и будут идти поезда.

НАШИ ДОСТИЖЕНИЯ

«Звёздная»

Станция «Чертановская» — первая в Московском метро колонная станция мелкого заложения с объёмным перекрытием. Открыта 8 ноября 1983 года в составе участка «Серпуховская» — «Южная». В том же году её оригинальную архитектуру отметили премией Совета Министров СССР.

Кристина ТАТАРОВА

«Чертановская», названная по одноимённому району окраины Москвы, строилась в чрезвычайно сложных геологических условиях. Метростроевцы, соорудившие станцию, рассказывали, что грунты — крепкий сухой известняк и обводнённые пески — чередовались каждые 15-20 метров. А пересечение на незначительной глубине железнодорожных путей и автомагистралей потребовало новых инженерных решений.

По конструкции — колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с островной платформой. Глубина — 10,5 м. Построена из сборного и монолитного железобетона по индивидуальному проекту Нины Алёшиной, которая лично контролировала бетонные и отделочные работы. Имеет выходы на Балаклавский проспект, Чертановскую улицу и Симферопольский бульвар. Оформлена 26-ю колоннами, которые в сечении имеют форму четырёхконечной звезды. По оси центрального свода — лента многоугольных кессонов с пирамидальными хрустальными люстрами.

Архитектурным решением напоминает «Кропоткинскую»



Фото А. Попова

и «Автозаводскую». Колонны и путевые стены облицованы белым коелгинским мрамором и украшены металлическими вставками художников М. Алексеева и Л.Новиковой с сельскими видами. Цоколь — розово-серый гранит «Возрождение».

Ковровый орнамент пола выложен сочетанием гранита того же месторождения со светло-серым мансуровским гранитом, красным валаамским гнейсогранитом и черным габбро.

Основная тема художественного оформления южного вестибюля, украшенного смальтовой мозаикой М. Алексеева и Л.Новиковой — строительство новой Москвы. Фасад отделан коелгинским мрамором, козырёк выполнен из тёмного металла. Такой же материал использован для облицовки плоского потолка внутреннего помещения.

СПОРТ

Мартовский старт футболистов

На стадионе «Металлург» начался розыгрыш первенства Мосметростроя по мини-футболу. Этот традиционный турнир, раньше называвшийся зимним, открывает очередную метростроевскую спартакиаду. В этом году по просьбам любителей спорта в её программу будет включено плавание.

Помериться силами на футбольном поле изъявили желание 16 команд. Они представляют Управление, ТО-6, СМУ-3, СМУ-4, СМУ-5, СМУ-6, СМУ-8, СМУ-11, СМУ-13, СМУ-18, Тоннель-2001, Метрогипротранс, Инжпроект, КСУМ, УММ и Метромаш. Эти команды разбиты на 4 группы. После игр в круговую четвёрка сильнейших команд во встречах между собой определит победителя и призёров турнира. Игровые дни: понедельник, среда, пятница. Начало игр с 18 часов.

Николай АКИМОВ, председатель спортклуба Мосметростроя

Начали с ничьей

Честь открытия турнира была предоставлена футболистам СМУ-6 и Метромаша. Игра началась с осторожной взаимной разведки. Раньше соперники решились на более резкие действия заводчане. Их форвард Александр Думбрава открыл счёт. Следом дважды отличился капитан команды Метромаша Александр Кирсанов. Но во втором тайме футболисты СМУ-6 как бы спохватились. Им удалось переломить ход игры. Первый мяч откатил Александр Угаров, а за этим последовал дубль Александра Регунова. Второй свой мяч он провёл за 2 минуты до финального свистка. Изменить сложившийся ничейный счёт 3:3 больше никому не удалось.

Прогноз — дело тонкое

Первые минуты встречи команд СМУ-8 и Метрогипротранса (МГТ) обещали не менее результативную игру, чем первая. Но прогноз — дело тонкое. Целая серия острых атак, проведённых обеими сторонами в первом тайме, ко взятию ворот так и не привела. Лишь после перерыва Евгений Кузьмин из команды СМУ-8 забил первый гол. Он же огорчил вратаря МГТ ещё раз. И на этом матч завершился.

Голы на все вкусы

Чуть ли не до середины первого тайма матча между командами КСУМа и Инжпроекта счёт не был открыт. А потом отметились форварды с обеих сторон. Счёт открыл сильным ударом Дмитрий Чёлушкин из Инжпроекта. Ответный мяч в ворота соперников чётко послал головой ксумовец Константин Козлов. Во втором тайме ещё один нападающий команды КСУМа Дмитрий

Моженев забил гол, удачно подав угловой. А равновесие — 2:2 — было восстановлено благодаря «голу под занавес», который в последнюю минуту матча провёл футболист Инжпроекта Алексей Майоров.

Третья ничья

Встреча команд УММ и СМУ-18 начиналась как бы под диктовку второй из них, которая совсем недавно стала участвовать в наших турнирах, но уже успела завоевать авторитет. И в этом матче счёт открыл форвард команды СМУ-18 Владислав Абрамов. Но постепенно игра выровнялась, активность демонстрировали обе стороны. И был момент, когда защита новичков потеряла бдительность. Её оплошностью воспользовался нападающий команды УММ Ярослав Чуриков. Установленный им счёт 1:1 оказался окончательным, несмотря на попытки и тех, и других его изменить.

Всё решил первый тайм

Градом мячей бомбардиры команды СМУ-5 ошеломили соперников из команды СМУ-6. Уже в первом тайме тремя голами отметились Николай Куликов и Дмитрий Супонин, двумя — Виктор Затонский. Исход матча был тем самым определён. Тем не менее, проигрывающая сторона ещё попыталась хоть что-то изменить. Трое нападающих команды СМУ-6 — Алексей Стуликов, Артём Алешин, Александр Багетов — забили

по одному мячу. Но не успокоились и их удачливые соперники. Ещё тремя взятиями ворот отличился Дмитрий Супонин, двумя — Виктор Затонский. Окончательный результат — 13:3 в пользу СМУ-5.

С «сухим счётом»

Опытные футболисты ТО-6 во встрече с командой СМУ-13 не торопились доказывать своё преимущество. И в первом тайме не состоялся ни одного взятия ворот. А после короткого перерыва всё встало на свои места. В самом начале второго тайма гол забил молодой форвард тоннельщиков Антон Шерстнёв, в середине — успеха добился Евгений Складаров, а победную точку поставил ветеран команды Игорь Есиков.

Непростая победа заводчан

Первая половина матча между примерно равными командами СМУ-4 и Метромаша складывалась, тем не менее, с явным перевесом заводчан. Голы забивали только их форварды Александр Думбрава и Александр Кирсанов. А после перерыва чаша весов качнулась в другую сторону. Сначала Александр Чекалов «разморозил» счёт, а потом спорторганизатор СМУ-4 Георгий Ильиних восстановил равновесие — 2:2. Игра как бы вернулась к стартовой позиции. И опять двумя голами — Александром Гольшевым и Александром Думбравой — команда заводчан выводится вперёд. Форвард монтажников Сергей Суворкин сумел в ответ лишь сократить разрыв. В итоге команда Метромаша всё-таки победила — 4:3.

ЮБИЛЕЙ

Рукопожатия, объятия, поцелуи и даже... слёзы. ГПТУ-37 Метростроя, которое теперь стало подразделением «Хибинское-6» Строительного техникума №12, отметило 50-летие.

Иларион РЫБАКОВ, руководитель музейного комплекса

Этот незабываемый день собрал вместе людей разных поколений: тех, кто стоял у истоков создания учебного заведения, и тех, кто трудится сегодня. На юбилейных торжествах присутствовали преподаватели и мастера производственного обучения разных лет — Александр Михайловна Листратова, Владимир Павлович Полещук, Геннадий Николаевич Куминский, Валентина Михайловна Лабынцева, Кирилл Иванович Русеев, Владимир Михайлович Ва-

силев, Владимир Павлович Пеньков, Анатолий Семёнович Попов, Валерий Прокофьевич Апполонов, Анатолий Николаевич Данилов. Были рукопожатия, объятия, поцелуи и даже... слёзы. Не часто приходится видеться.

На вечер встретились также выпускники прошлых лет, представители дружеских общественных организаций, приглашённые гости...

Преподаватели Наталья Владимировна Якимова, Галина Владимировна Федорок и ветеран Геннадий Николаевич Куминский



Фото из архива

Мы были рады видеть метростроевцев Анатолия Васильевича Жигарёва, Юрия Константиновича Святухина, председателя РОО «Афган-Метрострой» Виктора Кордубана. Как и всегда, торжественные минуты разделили с нами родители выпускников, погибших в локальных войнах, — Зоя Ивановна Алфимова, Асия Каимовна Минаева, Евгений Николаевич Мамаев.

Наших добрых и верных

друзей из Общественного объединения «Авиатрисса», клуба женщин летных специальностей, представляли Халида Хусяиновна Макагонова, Галина Петровна Скробова-Кошкина и Татьяна Владимировна Маслова, ОО блокадников Ленинграда СВАО — Зоя Ивановна Сильванская, ОО «Лось» — Галина Анатольевна Гришина, Совет ветеранов Строительного техникума №12 — Евгений Николаевич Головин и Виктор Степанович Поликарпов.

Программу торжественной части подготовили сотрудники музейного комплекса, педагогические работники и учащиеся СП «Хибинское-6». С поздравлениями и пожеланиями к коллективу обратился директор Строительного техникума №12 Александр Николаевич Лунькин. Немало добрых слов мы услышали от представителей управы Ярославского района — Людмилы Дмитриевны Нотченко и Марины Геннадьевны Смольни-

ковой. Они поблагодарили педагогический коллектив за большой вклад в воспитание и обучение молодых кадров.

Грамоты и цветы педагогам и учащимся вместе с руководителем СП «Хибинское-6» Николаем Николаевичем Вишневым вручали ветераны Великой Отечественной войны Василий Пантелевич Мрут и Владимир Петрович Черников.

Поздравления сменялись художественными номерами, объединёнными в общую литературно-музыкальную композицию, автором которой выступила библиотекарь Татьяна Николаевна Кобозева. Она же была и ведущей, а наши студенты — активными участниками.

Зрителей порадовали лирические песни в профессиональном исполнении Надежды Колесниковой и Марины Самсоновой, игра на баяне Стаса Самсонова. Мощно прозвучал со сцены голос воина-«афганца» Олега Абалова.

Бывший метростроевец,

педагог дополнительного образования Сергей Куликов и преподаватель иностранного языка Анна Леонова показали художественную композицию «Он и она — в забое». Звучали песни «Комсомольцы-добровольцы» и «Песня о колледже Метростроя», написанная пианисткой Надеждой Колесниковой.

Слайд-шоу по истории учебного заведения и встрече ветеранов-педагогов в 2010 году гармонично дополнили информацию о жизни нашего коллектива.

Праздник завершился исполненной дружным хором песней «Как здорово, что все мы здесь сегодня собрались...» и памятной фотосъемкой. Затем по традиции участники встречи возложили цветы на Аллею памяти.

За дружеским чаепитием в тёплой обстановке участники и гости праздника обменялись своими впечатлениями. Судя по настроению, все остались довольны.

Почётные гости в первых рядах



Справка

ГПТУ №37 было создано приказом №12 Мосгоруправления профтехобразования от 30.01.1964. Готовило для Метростроя рабочих по специальностям электромонтажник ЛЭП контактной сети и тяговых подстанций, слесарь-автомонтажник с правом вождения, машинист автокрана, автомеханик. Училище в разные годы возглавляли: Владимир Иванович Сидоркин, Федор Васильевич Кохна, Николай Иванович Русалкин, Александр Александрович Родонич. В 2005 году, после слияния двух метростроевских училищ — ПУ №37 и ПУ №72 — учебное заведение стало называться Колледж Метростроя №53 имени Героя Советского Союза М.Ф. Панова. Сейчас это СП «Хибинское-6» Строительного техникума №12.

Дорогие читатели! Ждём ваших писем с рассказами о себе и своих коллегах, а также звонков с предложениями, о ком или о чём вы хотели бы прочесть в «Метростроевце».

Метростроевец

Учредитель — Открытое Акционерное Общество «Московский Метрострой»

Гл. редактор И.А. Образцова
Адрес редакции: 127051,
г. Москва, Цветной бульвар, 17
Телефон (495) 783-59-19
E-mail: gazeta@metrostroy.com
www.metrostroy.com/press-centre/magazine

12+

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.

Подписной индекс 24264

Номер подписан в печать 18.03.2014 г.
Время подписания в печать.
По графику: 16.00. Фактически: 16.00.
Газета отпечатана в типографии ООО «Тисо Принт»: 100253, Москва, ул. Складочная, д. 3, стр. 15.
Тираж 1487 Заказ 12892
Цена свободная