

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ПУТЕВОЙ БЕТОН ИДЁТ ПО ГРАФИКУ

Сентябрьский план укладки путевого бетона на Митинско-Строгинской линии выполнен. Дальше всех в своих тоннелях продвинулись бетонщики СМУ-3 и ООО «Тоннель-2001» — на 800 и 750 метров соответственно. У ТО-6 получилось 600 метров, у Ингеокома — 480. В сумме это дало 2630 метров при плане 2600.

Задание на октябрь — 2740 метров путевого бетона. В этом месяце должны завершить свою работу бетонщики ООО «Тоннель-2001», которым осталось забетонировать 304 метра на нижнем уровне правого большого тоннеля. И всего лишь 80 метров может перейти у строителей ТО-6 на ноябрь, если они не перевыполнят месячный план в 500 метров. Самая большая октябрьская нагрузка у СМУ-3 и Ингеокома — по 800 метров. Причем, для СМУ-3 очень напряженным, полностью загруженным, будет и ноябрь.

ПОДГОТОВКА К САНАЦИИ БОЛЬШОГО ЩИТА

На точке «С» вдоль площадки, где сложены компоненты тоннелепроходческого комплекса фирмы «Херренкнехт» диаметром 14,2 м, укладываются подкрановые пути. По ним будет перемещаться в процессе санации ТПК 300-тонный подъемный кран, который ещё предстоит перевести с точки «D».

ЗАБУРНЫ ПЕРВЫЕ СВАИ

По состоянию на 1 октября участок Дмитрия Иванова из СМУ-9 забурил на площадке рядом с кинотеатром «Гавана» 31 сваю. Они предназначены для ограждения котлована, в котором будет возводиться вестибюль станции «Марьино Роща». Всего по проекту там предусмотрено 247 свай.

АСФАЛТ ПОД СЕРЕБРЯНЫМ БОРОМ

Дорожники из Управления механизации № 9 начали укладывать асфальт в левом Серебряноборском тоннеле. Стартовав от места межтоннельной сбойки №1, они сначала пойдут в сторону точки «D» и заасфальтируют весь отрезок автотранспортного тоннеля вплоть до рампы. Потом техника будет возвращена к сбойке № 1, откуда начнется её продвижение в другую сторону — к точке «С».

«МЕТРОСТРОЕВЕЦ» НА 2008 ГОД

Продолжается подписка на первое полугодие 2008 года. Если вы хотите получать нашу газету, поспешите на почту. Индекс «Метростроевца» прежний — 24264 в каталоге российской прессы «Почта России». Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации — 188 руб. 46 коп., до востребования — 185 руб. 64 коп., до квартиры — 193 руб. 86 коп. Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы. В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев — 198 руб. 12 коп.

ЗАО «Черкизовский завод Метростроя» — 75 лет!

Дорогие товарищи!

От имени коллектива Московского метростроя, его руководства и лично от меня примите искренние поздравления с 75-летием со дня образования завода.

Строительство первой очереди Московского метрополитена было невозможно без своей промышленной базы. И в октябре 1932 года был создан «Бетонный завод Метростроя», который обеспечивал строительство метро специальными железобетонными блоками.

В дальнейшем на предприятии стали выпускать мраморные и гранитные изделия, мозаику, лепнину, люстры, торшеры, решетки из бронзы, изделия из алюминия, гидроизоляционные материалы и товарный бетон.

Материалы и изделия вашего завода шли на строительство не только тоннелей и станций Московского метрополитена, но и метрополитенов других городов России и Советского Союза, они использованы при сооружении станции метрополитена «Московская» в Праге, здания правительства Российской Федерации, железнодорожного вокзала в Сочи, на реконструкции Георгиевского зала в Кремле, магазинов ГУМ и «Детский мир», Казанского, Ленинградского, Ярославского, Курского и Павелецкого железнодорожных вокзалов в Москве, других уникальных транспортных сооружений и гражданских объектов.

И сегодня коллектив завода успешно работает, выполняя заказы метростроевских организаций для станции метрополитена «Сретенский бульвар» и Краснопресненской автомагистрали Москвы.

В вашем коллективе трудились всегда и трудятся сегодня замечательные мастера своего дела, благодаря которым изделия завода держат высокую марку.

В этот знаменательный день, дорогие заводчане, желаем вам и вашим семьям крепкого здоровья, счастья, успехов и благополучия.

Генеральный директор
ОАО «Мосметрострой» Г.Я. Штерн.



Импульс обновления

Накануне 75-летия ЗАО «Черкизовский завод Метростроя» наш корреспондент беседовал с генеральным директором И.Г. ДАНЧЕНКОВЫМ.



—Илья Григорьевич, в нашей газете печаталось немало обстоятельных материалов о Черкизовском заводе, особенно в связи с юбилейными датами. Именно такая публикация с рассказами о славном трудовом пути коллектива прошла ровно пять лет тому назад. Поэтому от вас хотелось бы услышать о событиях самых последних лет и о нынешнем положении завода.

—Действительно, у Черкизовского завода славная история. Когда говорят, что метрополитен является украшением Москвы, надо помнить, что красота самого метро во многом создавалась здесь, в этих цехах. И так было в течение нескольких десятилетий. Но в 1990-е

годы предприятию очень тяжело давался переход от социалистической, плановой системы хозяйствования к рыночной. Главная трудность состояла в том, что теперь нужно было самим искать заказы, к тому же в условиях сокращения масштабов метростроения. И в начале следующего десятилетия (и века) оставались те же проблемы. Черкизовцам сложно было конкурировать по цене основной своей продукции — каменных плит — с мелкими новыми фирмами. Такие фирмы получали практически бесплатно где-нибудь в Подмоскovie клочок земли, строили какой-нибудь сарай, ставили там пару станков и начинали гнать товар. А здесь был целый завод, занимающий около 10 гектаров дорожной московской площади.

Были здания не первой молодости с гнилыми коммуникациями, на содержание и обновление которых требовались немалые средства. А их неоткуда было взять. Когда около четырех лет назад, в декабре 2003 года, меня назначили директором завода, ситуация была незавидная. По цене камня мы примерно вдвое проигрывали конкурентам. И, соответственно, заказов было мало. Часть заводских площадей сдавалась арендаторам, но сумма арендной платы не превышала 180 тысяч. Да и поступала она со скрипом. Поэтому зарплата была невысокой. Часть рабочих и служащих увольнялись с предприятия в поисках более достойной заработной платы. И все-таки даже в такое время оставался основной состав — самоотверженные люди, настоящие патриоты своего завода, с помощью которых удаётся постепенно исправлять положение.

Конечно, ситуация на заводе неоднократно обсуждалась на совещаниях у Геннадия Яковлевича Штерна и Евгения Иосифовича Кашина. Мы чувствовали и чувствуем постоянную поддержку нашего начальника комплекса Алексея Викторовича Кузнецова. Он всегда стоит горой за завод. И коллектив ему искренне благодарен. Общими усилиями мы добились того, что средняя зарплата выросла более чем вдвое — с 11 тысяч до 26. По финансовым итогам 2006 года у нас даже образовался «плюс». Пусть небольшой, но всё же «плюс».

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ



Слесарь В.С. Мартынов, крановщица Н.Н. Домнина, слесарь А.М. Изюмов.

—Мне стало известно, что у завода образовался долг перед Пенсионным фондом. И прежде всего мы начали искать способы, как обеспечить эти обязательные отчисления, чтобы у наших работников была уверенность в том, что уйдя на пенсию, они смогут ее получать. Приблизительно за год рассчитались с задолженностью и дальше уже исправно делали отчисления. Потом пришла очередь и всех остальных фондов — социального, медицинского и т.д. На сегодня мы ни копейки никому не должны, если не считать арендной платы. Раньше-то такого понятия вообще не существовало. И завод пока не в состоянии рассчитаться за свою территорию.

Почти сразу я также занялся вопросами самого неотложного ремонта. Теперь все заводские крыши, а это 8 тысяч квадратных метров, полностью приведены в порядок — перекрыты в три слоя, нигде не течёт. Кроме того, отремонтирована и частично реконструирована половина здания заводоуправления. Это благоприятно сказывается на переговорах и взаимоотношениях директоров?



Слесарь-сборщик В.Н. Разуваев. Фрезеровщик по камню Ю.М. Лебедев.

Импульс обновления

Окончание, начало на стр. 1

ношениях с арендаторами. Теперь мы получаем от них в десятки раз больше, чем раньше — 4200 тысяч рублей.

На пользу делу пошло и такое нововведение, как заводской выставочный зал. В нём представлены образцы нашей продукции и материалов, с которыми мы работаем. На таком фоне проще вести переговоры с заказчиками.

— Что конкретно в последнее время Черкизовский завод делал для метроостроения?

— Два года назад к нам обратились заказчики из Минска. В свое время они решили на новых станциях метро использовать двери, изготовленные в Германии. Но те изделия продержались лишь один год. Тогда белорусы вспомнили про Черкизовский завод, и мы поставили им более двухсот дверей типа «метро», которые нормально служат уже третий год. Получается, что если к нашему алюминию и оргстеклу добавить 80-й немецкий доводчик, то лучше и не надо.

Потом 200 дверей мы сделали для Казани, наши специалисты сами ездили туда их устанавливать. Пока установили лишь половину, так как остальные станции ещё не построены. Зато казанские метроостроители подсказали самарцам, где делают хорошие двери. От Самары информация дошла до Екатеринбурга, Нижнего Новгорода, Омска, Новосибирска. Такая связь между коллегами-метроостроителями надёжнее рекламы в Интернете. И мы, например, уже изготовили более пятидесяти дверей для Екатеринбурга, выполняем и новый заказ, поступивший из Самары.

Но все-таки главные надежды завод возлагает на камнеобработку. Поэтому так обрадовал нас соответствующий заказ для второго выхода «Маяковской». Там требовался газган. В пределах бывшего СССР такой мрамор добывался лишь рядом с городом Навои. Я послал туда человека, и он сумел из суверенного Узбекистана доставить в Москву вагон газгана. Для «Маяковской» нужен был еще верхний уфалей. Но с ним получилось проще — его добывают в Челябинской области.

После «Маяковской» — реконструкция «Арбатской», строительство «Трубно́й» и «Сретенского бульвара». Наконец, в июне 2006 года нас подключили к объектам Серебряного Бора. Для обоих больших тоннелей, а также для точек «С» и «Д» поставляем камня на 15 тысяч квадратных метров, что даёт нам около 50 миллионов. И это всё — гранит воз-



Два директора — две эпохи:
И.Г. Данченков
и С.К. Илюхин.

Фрезеровщик по камню
А.В. Сироткин
и начальник цеха
А.В. Заикин.

рождение. Завершить все поставки гранитных плит должны к 15 октября. И мы включили все резервы, чтобы справиться с таким заданием.

— Гранит откуда получаете?

— Из Карелии. Я познакомился с теми карьерами намного раньше, когда в течение двух с половиной лет поставлял Мосметрострою щебень. Сначала — через фирму, совместную с Главстройпромом Министерства обороны. Когда Главстройпром развалился, Евгений Иосифович Кашин предложил мне заниматься тем же, хотя и на другой организационной основе. И Мосметрострой всегда вовремя получал щебень. Потом последовало предложение возглавить Черкизовский завод.



Начальник алюминиевого цеха
С.А. Никитин.

Алюминиевый цех.



Я профессиональный военный. До отставки командовал мотострелковой дивизией, дойдя до этой должности после многих лет учебы, начиная с Суворовского. И даже после окончания Академии учеба не завершилась. Так что армейская жизнь мне была ясна и понятна. А тут — производство со своей спецификой и экономикой, всё незнакомое... Но мне сказали: раз справлялся с дивизией, то и с заводом получится. Со спецификой разобраться можно, а требовательность армейская ещё как придёт.

— Расскажите о тех, кто определяет сейчас положение завода, на кого вы всегда можете опереться?

Главный механик и энергетик
А.И. Гераничев.

Ветеран завода, участник Великой Отечественной войны И.П. Водолазкин.



Инженер по технике безопасности Н.Г. Моденова, начальник отдела снабжения В.А. Толкациер, заместитель начальника цеха камнеобработки и председатель профкома Л.А. Зелинская.



Первый заместитель директора С.А. Смирнов в выставочном зале.

ин Сергей Иванович, который перенес тяжелую операцию, плохо себя чувствовал. Я предложил Сергею Ивановичу при сохранении прежней зарплаты перейти на должность заместителя, конечно, с меньшим кругом обязанностей, а главным инженером назначил Смирнова, чтобы было с кого спросить. И по заводу пошла свежая волна.

Обязательно надо назвать начальника отдела снабжения Виктора Айзековича Толкациера, очень знающего специалиста. На своём месте начальник отдела кадров Антонина Ивановна Ковалёва. Нашу техническую службу возглавляют просто золотые люди — нынешний главный инженер Олег Зиновьевич Сафаров, главный механик и энергетик Александр Иванович Гераничев, у которого и отец на нашем заводе работал. А Александр Иванович сюда уже и внука приводит.

Доволен я начальниками цехов. Владимира Николаевича Тишкина, который руководил цехом камнеобработки, я перевел в свои помощники — отвечать за вопросы, связанные с алмазным и другим специальным инструментом. А на его место назначил более молодого — Андрея Васильевича Заикина. После повышения Гераничева алюминиевым цехом стал командовать Сергей Аркадьевич Никитин, ранее бывший там же мастером и набравший 20 лет заводского стажа. Произошла подвигка и в транспортно-сырьевом цехе. Его по-прежнему возглавляет Юрий Дмитриевич Остапенко. А цехового механика Александра Владимировича Игошина, получившего без отрыва от производства высшее образование, я сначала перевёл в комманданты, а потом — в замы, добавив обязанности по взаимодействию с различными комиссиями и инспекциями, по связям с общественностью.

— Кем из рабочих гордится завод?

— Самый заметный, самый преданный заводу человек — слесарь-сантехник Виктор Семёнович Мартынов. Он уже 54-й год здесь трудится и до сих пор может дать фору молодым. На пару с ним работает другой ветеран — Алексей Михайлович Изюмов, который отдал Метрострою 42 года. В цехе камнеобработки тон задают Анатолий Федорович Марков, Александр Васильевич Сироткин. Там и Сергей Николаевич Побединский отличился, которого мы временно

переводили туда из третьего цеха.

— Какие социально-бытовые условия созданы у вас для заводчан?

— Нормальные. У нас два удобных душевых комбината — мужской и женский. В конце августа заводская столовая стала встречать посетителей в обновленном виде — с хорошей отделкой, с современным оборудованием. Я снизил для неё арендную плату с тем условием, что обеды не будут дороже 80 рублей. Там и готовят вкусно, всем нравится. Существенно, конечно, и то, что, как я уже говорил, резко выросла зарплата. Эту задачу я и ставил на первое место наряду с избавлением от долгов перед фондами. Дополнительное материальное поощрение вводим, когда есть прибыль.

— А как обстоит дело с развитием производства?

— Средства на него тоже изыскиваем. Хотя вернее было бы говорить не о развитии, а прежде всего — об удержании завода на плаву. Но все-таки нам удастся понемногу и основное оборудование обновлять. Самое крупное приобретение последнего времени — канатно-алмазная пила итальянского производства. Она обошлась в 5 миллионов рублей. Купили еще хороший полировальный станок, сделанный в Екатеринбурге.

— Есть ли какие-то неосуществленные пока мечты? И не только по части оснастки.

— Есть. В распоряжении завода имеется современный комплекс с программным управлением — «лисий хвост». Он и режет, и шлифует, что очень удобно. Но там не хватает одного компонента, который позволил бы резко расширить возможности комплекса. Пока максимальная ширина получаемой на нём плиты составляет 440 мм, тогда как для Серебряного Бора предусмотрены плиты 600 на 600 мм. Но тот компонент стоит 9 миллионов, что нам пока не под силу. И поэтому главная мечта — получать стабильные заказы для метростроения. Завод в состоянии обрабатывать в год до 30 тысяч квадратных метров камня. А посторонние заказы (я предпочитаю называть их потусторонними) не превышают у нас 8–9 тысяч. Так что резервы по мощностям у Черкизовского завода имеются. И хотелось бы использовать их как можно полнее.

Беседу вёл
Юрий ПЕТРУНИН.



Площадка с видом на Строгино



Это свободное место на тихой окраине совсем негромкого Троице-Лыкова первоначально предназначалось для строительства одноимённой станции метро, промежуточной между «Крылатским» и «Строгино». В самом деле, по трассе их разделяет около шести километров, и пронырнувшим под Серебряным Бором поездам надо бы где-то здесь сделать остановку. Но поблизости пока нет солидного жилого массива. И поэтому на площадке к пуску линии должны быть сооружены лишь тягово-подъёмная подстанция (ТПП) и аварийный выход.

В качестве генпродирядчика там выступает СМУ-3, взявшее на себя частичное вскрытие перегонных тоннелей, чем, естественно, нельзя было заняться до завершения проходки перегона во второй половине лета. А к котловану под ТПП и БТП, запроектированному сбоку от трассы, механизаторы СМУ-9 приступили намного раньше. К 1 июня, когда в Троице-Лыково перебазировался с точки «Д» участок Николая Андреевича Дюбакина из СМУ-13, работы там велись уже три месяца, но только в пределах БТП, и ближняя часть общего котлована, предназначенная для ТПП, тогда была обозначена лишь забуренными в грунт по периметру сваями.

Первый ковш земли оттуда взяли именно в начале июня. Это означало, что участку непосредственно на строительство подстанции останется не так уж много времени. Линию должны пустить к Новому году, а ведь несколько недель перед

этим потребуется для монтажа и наладки оборудования. И вообще, с бетонными работами желательно управиться до наступления холодов, чтобы не связываться с тепляками. Поэтому участок без раскочки, с первых дней, взялся за свои дела, чтобы ни на час не задержать механизаторов. И Дюбакин так сумел организовать взаимодействие с ними, что рытье и раскрепление котлована (в нем предусмотрено было четыре яруса расстрелов) совместными усилиями удалось довести до конца через месяц с небольшим.

Так же быстро и без особых проблем участок справился с бетонированием лотка, имеющего площадь около 1000 квадратных метров при толщине 50 см. При этом

уложились в две заходки. Конечно, делу помогло то, что завод «Комет-бетон» расположен поблизости, недалеко от ramпы точки «С». Но и опыт строителей свою роль сыграл.

— Раньше, работая в основном на мелком заложении, мы больше встречались со «сборняком», — говорит Дюбакин. — Но потом пошли иные объекты — дорожные развязки, Бутовская эстакада, тоннели открытого способа в Крылатском. На них преобладал монолитный железобетон. И создание таких надёжных конструкций тоже со временем стало для нас привычным делом...

Когда начальник участка назвал фамилию своего основного бригадира Быддаева, сразу вспомнились события четырехлетней дав-

ности — тогда СМУ-13 возводило в Южном Бутове платформу и вестибюль «Бунинской аллеи». И в газетном репортаже «На дальней станции сойду» рассказывалось, как Быддаев со своими товарищами, работая на высоте эстакады, вязал арматуру для платформы, как укладывал в нее бетон, а потом приступал к бетонированию балластного корыта.

Помимо самого бригадира в статье упоминались такие опытные метростроители как Сергей Зиянгиров, Владимир Капров. И теперь, спустя четыре года, приятно было встретить всех этих давних знакомых в Троице-Лыкове.

Владимир Николаевич Капров, самый старший из них, стал стропальщиком. Хамит Хызырович Быддаев по-прежнему бригадирствует. Свой метростроительский путь он начал около двадцати лет тому назад, проходчиком на строительстве станции «Улица Подбельского». Работу на последующих объектах («Бибирево», «Братиславская» и другие) он совмещал с учебой. Получил инженерный диплом, но с бригадой решил не расставаться. О результате ее участия в сооружении 19-й секции тоннелей точки «Д» говорит так:

— Мы со своими задачами в целом справились. Замечания были, но только по мелочам. На новом месте тоже надеемся обойтись без нареканий и уложиться в сроки. Звеньями у нас руководят надёжные, знающие строители — Сергей Веденеев, Андрей Смирнов, Сергей Зиянгиров, Александр Бочков. Никого из них подгонять не надо, все хорошо вникают в суть дела.

В тот погожий сентябрьский день большинство членов бригады занималось сборкой многочисленных опор, на которые предстояло уложить балки и листы опалубки для бетонирования межэтажного перекрытия. С ним начальник участка планирует, так же как и с лотком, справиться за две заходки. Дело в том, что СМУ-13 здесь своим «швингом» не располагает, а арендует его. И, конечно, нет расчета лишнее время держать на площадке дорогостоящий механизм.

ВЕСТИ СО СТРОЕК

В этом котловане строятся ТПП и БТП перегона, идущего в Строгино.

ФОТО А. ПОЛОВА

Начальник участка
Н.А. Дюбакин.

Звеньевой
С.Ю. Зиянгиров.



Электрик В.М. Федяков, горный мастер А.Н. Дюбакин, бригадир Х.Х. Быддаев.

Звеньевой А.Н. Бочков.

Нижний уровень ТПП.



Но и при такой общей нацеленности на большой объем укладываемого бетона Дюбакин не забывает о частных задачах, не дающих заметной прибавки «кубов», не отодвигает их на последние дни. Поэтому тогда же два небольших звена были поставлены на армирование аварийного выхода и лестничной клетки.

Густой каркас для аварийного выхода, предусмотренного в углу ТПП, вязало звено уже дважды упомянутого в этой статье Сергея Зиянгирова. А Александру Бочкову бригадир поручил поднимать вверх арматурные стержни лестничной клетки. И у обоих в подчинении были вахтовики, приезжающие в Москву из разных областей центральной России, преимущественно Тамбовской и Пензенской. К слову сказать, и звеньевой Бочков тоже из приезжих. Четыре года тому назад он шоферил по дорогам Ульяновской области. А теперь вот под диктовку жизненных обстоятельств неплохо освоил строительное дело.

На этом же объекте мы познакомились с другим вариантом пополнения кадров — горным мастером у Дюбакина работает его сын Андрей. У Дюбакина-младшего высшее образование, но не профильное. Как он сам признается, сразу после школы не смог толком разобраться в самом себе. А уже на третьем курсе начал учебу совмещать с работой на Метрострое. Втянулся. И теперь уже подумывает о поступлении в МИИТ. Отец рад за него и за себя.

— Все-таки сказало, — считает Николай Андреевич, — что я его, еще четырехлетнего, начал приводить на свои объекты. Тогда это была станция «Бибирево».

ТПП на окраине Троице-Лыкова не задумана подземным дворцом. Но отсюда открывается заманчивый вид на кварталы Строгино. А без дополнительной тяги метростроителя до этого красивого московского района не доедут.

Юрий ПЕТРУНИН.

P.S.

К 1 октября участок Н.А. Дюбакина полностью забетонировал межэтажное перекрытие ТПП.

Во имя мира на Земле

В этом году исполняется 90 лет со дня рождения Алихана Андреевича Гагкаева – Героя Советского Союза, метростроителя, совершившего свой бессмертный подвиг и павшего на поле боя в 1943 году. Материал о Герое мы взяли из фондов музея Мосметростроя.

Он был метростроителем

Гагкаев Алихан Андреевич родился в 1917 году в Ардонском районе Осетии. После ранней смерти родителей воспитывался в семье старшего брата. В 1930 году Алихана взял к себе другой брат, который тогда учился в институте в Москве. Вскоре его приняли в Первый интернациональный детский дом на Красной Пресне.

За отличную учебу и активную общественную работу Алихан неоднократно получал грамоты, а в 1931 году его наградили путевкой в Артек.

В 1935 году, окончив восьмилетнюю школу на «отлично», он учится в ФЗУ Метростроя, затем поступает на рабфак при Московском автомобильном институте. Будучи рабфаковцем, а затем студентом, совмещает учёбу с работой на Метрострое. На каких шахтах и дистанциях трудился юноша – выяснить не удалось, однако остались свидетельства о том, что он проявлял хорошие способности, был инициативен, смел в решениях, умел преодолевать трудности, активно участвовал в комсомольской жизни метростроителей. На объектах второй очереди метрополитена Алихан работает до 1938 года, когда решением ЦК ВЛКСМ направляется в Первое Ленинградское артиллерийское училище. В 1940-м с «отличием» его оканчивает и сразу же принимает участие в боевых операциях в Бессарабии и Северной Буковине.

22 июня 1941 года дивизия, впоследствии получившая наименование Таманской, в состав которой входила батарея младшего лейтенанта Гагкаева, приняла на себя первый удар немецко-фашистских войск. За первые 12 суток боев батарея Гагкаева уничтожила 12 танков, 5 орудий, 10 бронетранспортеров и около двух батальонов пехоты. С боями дивизия отступала. В августе Алихан был ранен, в октябре, ведя бой в окружении, он получил сразу два ранения. Только в декабре 1941 года удалось выйти из окружения. Лечение



Герой Советского Союза Алихан Андреевич Гагкаев.

офицера проходило в г. Нальчик. После долгих месяцев выздоровления он был направлен на фронт, на Белгородское направление, в 1008-й истребительный противотанковый артиллерийский полк (ИПТАП) 1-й гвардейской танковой армии.

Последний бой Алихана

Свой подвиг Алихан Гагкаев совершил на рассвете 5 июля 1943 года.

Вот как описан этот бой в книге «Бессмертная батарея Алихана Гагкаева», вышедшей в 1968 году:

«5 июля 1943 года, 3 часа утра. Еще не успело взойти солнце. Черный дым стлался вместе с туманом по росистым полям. Горели села, подожженные вражеской авиацией. На боевые порядки 1008-го ИПТАП, прикрывающего шоссе Белгород — Обоянь в районе Быковка — Яковлево, двигались одна за другой лавины вражеских танков. В первой колонне их насчитали девятно, а спустя час в этом направлении двигалось уже более ста. Вот тогда часто и страшно заговорила 5-я батарея Гагкаева.

Герои-артиллеристы расстреливали неприятельские танки прямой наводкой.

Шесть дымных костров польхало впереди батареи Гагкаева. Но из-за балки ползли все новые и новые танки противника, теперь, правда, уже вразнобой, с наглухо закрытыми люками, стреляя на ходу из пушек и пулеметов, а за танками, пригнувшись, бежали автоматчики. Гром побища нарастал.

...Сколько времени прошло — никто не знал. Сквозь дым слабо светило солнце, уже молчали три пушки Гагкаева, их расчеты выполнили свой долг до конца. Смерть настигла их внезапно, герои лежали у исковерканных орудий, на зарядных ящиках, на железе горевших машин, как будто и мертвые продолжали выполнять свой воинский долг.

У наводчика Фурмана разбилось панораму. Он беспомощно оглянулся на командира батареи.

— Через ствол! ...Прямой наводкой! — крикнул Гагкаев. И наводчик, прижавшись к отверстию ствола, поймал в сверкающий кружок, словно в панораму, ближайший танк и выстрелил. И новый костер запылал возле батареи.

Дважды немцы окружали батарею Гагкаева и дважды откатывались, расстреливаемые в упор.

Когда в третий раз остатки батареи героев были окружены врагом, Алихан Гагкаев доложил по радию командиру полка: «Все орудия выведены из строя, кругом немцы».

На это последнее донесение своего командира батареи Гагкаева командир полка Иван Константинович Котенко по радию передал: «Иду на помощь, держитесь, орлы!»

В критический момент боя на батарее Гагкаева, окутанной дымом от горящих «тигров», появился командир полка Котенко с группой автоматчиков. Это ещё больше вдохновило бойцов.

Соржи поднялась очередная психическая атака пьяных немцев. Алихан Гагкаев с разбитой челюстью, весь окровавленный, без фуражки, в агонии ненависти к фашистским мерзавцам, схватив за ствол немецкий автомат, дурил, сколько было сил, эсэсовцев. Группа командира полка бросилась на помощь, но сама напоролась на штыки. И все же атака была отбита.



Комсомольско-молодежная бригада А. Юровой из СМУ-10. 1975 год.

Оставшегося в полусознательном состоянии командира батареи Гагкаева, своего любимого и боевого командира, объял командир полка И.К. Костенко.

Так на коленях у своего командира полка расстался с молодой жизнью отважный герой Великой Отечественной войны Алихан Гагкаев.

Батарея Гагкаева в этом бою уничтожила 19 вражеских танков и более ста автоматчиков.

Его, как и других павших в этом бою, захоронили в братской могиле у дороги Москва — Харьков, недалеко от деревни Яковлево, у Белгорода. После войны на этом месте прославленным героям Орловско-Курской битвы был воздвигнут памятник, на пьедестале которого установлен танк Т-34.

За самоотверженность и стойкость, проявленные в боях за Родину, А.А. Гагкаев 6 мая 1965 года посмертно был удостоен звания Героя Советского Союза.

Твое бессмертно будет имя, Сто жизней прожил ты земных...

Эти слова классика осетинской литературы Косты Хетагурова с полным правом можно отнести к солдату-герою. Да, Алихан не прожил и одной полной жизни. Но в тоже время, как сказал поэт, он прожил сто. Поэтому что у человеческой жизни есть мерило более емкое, чем возраст, более значимое, чем

года. Мерило это — свершенное человеком.

Память о Герое Советского Союза Алихане Андреевиче Гагкаеве долго жила на Метрострое. Представители Метростроя участвовали во встречах детдомовцев на Красной Пресне, возлагали цветы к могиле Героя. В рабочих общежитиях, ДК со стендов наглядной агитации на комсомольцев 70-х годов смотрел 26-летний старший лейтенант Гагкаев.

В 1975 году комсомольско-молодежная бригада изолировщиков СМУ-10 Метростроя во главе с А. Юровой приняла социальную ответственность: «включить в состав бригады Героя Советского Союза Гагкаева Алихана, погибшего в боях за свободу и независимость нашей Родины, выполнять его норму, заработанные деньги перечислять в Фонд мира». Обязательство подписали все члены бригады: Юрова, Бабушкина, Никанорова, Катанчикова, Бычкова, Ткач, Атянов, Скоропышная, Мышкина, Грона...

«Об одном прошу тех, кто переживет это время: не забудьте! — взывал к потомкам Юлиус Фучик. — Терпеливо собирайте свидетельства о тех, кто пал за себя и за вас. Пусть же павшие в бою будут всегда близки вам как друзья, как родные, как вы сами».

Начало космической эры

Из воспоминаний ветерана Мосметростроя Ф.Н. ЗАГОРДНИКОВА

Наше поколение вступало в жизнь в космическую эпоху, которая началась 4 октября 1957 года, ровно 50 лет назад. В этот день Советский Союз запустил на орбиту вокруг Земли первый искусственный спутник.

В 1957 году, отслужив четыре года на Тихоокеанском флоте, я вернулся в Москву, на Метрострой, уже сложившимся человеком, закаленным морскими ветрами. В условиях, когда не было мирного договора СССР с Японией, охрана границ носила очень напряженный, можно сказать, военный характер. Боевое патрулирование нашего пограничного катера редко обходилось без стрельбы из пушек и пулеметов. Мы вытесняли рыболовецкие шхуны японцев, которые нагло ловили рыбу в территориальных водах СССР — провокации совершались постоянно.

Я рано остался без отца: Загордников Николай Дмитриевич, 1912 года рождения, погиб в 1941 году в Смоленской области. И мы, дети войны, всегда вдохновлялись подвигами старшего поколения, защитившего страну от фашизма, шли их путём. Война в Корее, целина, XX съезд, Всемирный фестиваль молодёжи и студентов в Москве, и, наконец, прорыв в космос. Всё это — вехи нашей юности, в которой личное было нераздельно связано с интересами страны.



Вспоминаю 4 октября 1957 года. В то время я работал плотником в КЭПРО, по вечерам учился в техникуме на машиниста экскаватора-крана. Жил в метростроевском общежитии на 15-й Парковой улице. Вечером в нашем доме поднялся переполох. Молодые метростроевцы шумели, возбужденно кричали, призывали бежать на аэродром, который находился неподалеку. По радио и телевидению объявили, что запущенный в этот день искусственный спутник Земли можно наблюдать невооруженным глазом. И вот вечером из всех измайловских общежитий — а их вокруг было немало — собралось огромное количество людей на аэродроме ВМФ (сейчас это место застроено жилыми домами).

С какой радостью и восхищением мы смотрели в небо, где проплывал спутник, подавая световые и звуковые сигналы, которые теперь знает каждый. И даже в темноте было вид-

но, как радостно сверкали глаза, сияли улыбки лица, когда в звездном небе появилась пульсирующая красная точка. Было такое ощущение, что спутник — дело и наших рук. Все искреннее радовались этой большой победе советской научной и инженерной мысли.

Через семь месяцев, 1 мая 1958 года, открылась станция метро «Рижская» Калужско-Рижской линии (сдавали тогда отрезок от станции «Проспект Мира» до «ВДНХ»). Перед вестибюлем «Рижской» к годовщине запуска первого искусственного спутника Земли была установлена скульптура рабочего, который держит на поднятой вверх руке макет первого спутника. Работа скульптора С.Я. Ковнера, архитектор В.Н. Карцев. В дальнейшем эта талантливая выполненная скульптура многократно тиражировалась, она и сегодня украшает разные города. Её изображение — на миллионах открыток, почтовых миниатюр, в книгах о космонавтике. Мне же «Рижская» с этой скульптурой близки ещё и потому, что много лет проработал в коллективе СМУ-5 Мосметростроя, которое построило эту станцию.

Вот так в моей судьбе объединились два советских достижения — начало покорения космоса и строительство лучшего в мире метро. Моя юность совпала со временем зримых достижений нашей страны. Мы, молодые метростроевцы, гордились тем, что живем и трудимся на общее благо. И километры новых линий метро, и тот исторический полет первого искусственного спутника Земли — ведь всё это входит и в мою биографию.

ЛОБОВ Леонид Степанович

Администрация и профсоюзный комитет ООО «СМУ-8 Метростроя» с глубоким прискорбием извещают, что на 76-м году жизни после продолжительной болезни скончался ветеран Метростроя Леонид Степанович Лобов.

Леонид Степанович трудился в коллективе СМУ-8 с 1957 года. Сначала маркшейдером — за плечами у него был топографический техникум. В 1961 году поступил на вечернее отделение Горного института, окончив его, стал начальником смены на строительстве станции «Площадь Ильича». Метростроевскому делу молодой специалист учился у таких замечательных инженеров СМУ-8, как П.Ф. Пресман, И.В. Лебедев, Е.А. Черненко, Ю.П. Рахманинов...

Забелин Георгий Михайлович

Коллектив ООО «СМУ-5 Метростроя» с прискорбием сообщает, что на 95-м году жизни скончался ветеран труда, участник строительства первой очереди метрополитена Георгий Михайлович Забелин.

Он пришел на Метрострой в 1934 году, на шахту 18-бис. Работал крепильщиком, слесарем, электриком. На второй очереди метро Забелин был сменным механиком, а в 1939 году его назначили механиком строительства № 18. Человек ответственный, добросовестный, Георгий Михайлович прекрасно знал производство, руководство поручало ему самые сложные задания, и они всегда были выполнены.

В коллективе СМУ-5 Георгий Михайлович трудился до ухода на заслужен-

ный отдых в 1986 году. Работал механиком на разных объектах. К своему делу всегда подходил творчески, внедрил десятки рационализаторских предложений, направленных на повышение производительности труда.

Георгий Михайлович обладал энциклопедическими знаниями по специальности горного механика и всю свою жизнь посвятил метростроению. Он помог многим молодым инженерам перенять у него опыт, который делился от всей души. Он был порядочным, доброжелательным, внимательным человеком, интересным собеседником. Георгия Михайловича уважали и ветераны, и молодые метростроевцы.

Коллектив СМУ-5 выражает искреннее соболезнование родным и близким покойного.

Администрация, совет ветеранов СМУ-5.

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 ГУП «ИПК «Московская правда»
(101990, Москва, Потаповский пер., д. 3).

Номер подписан в печать 2.10.2007 г.
Газета распространяется по подписке, индекс 24264
Тираж 2533
Заказ № 706