

*25-летию начала
строительства метро в Новосибирске
посвящается*

НОВОСИБИРСКОЕ МЕТРО

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА

НОВОСИБИРСКОЕ КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
2004

УДК 629.431/.432(571Л4)

ББЮ9.81

Н76

Редакционная коллегия

Главный редактор - к. и. н. В.Н. ШУМИЛОВ

Ответственный секретарь - В.А. СКВОРЦОВ

**Члены редколлегии - А.П. МЕЛЬНИК, В.М. МИРОНОВ,
М.М. НЕМИЛОСТИВЫХ, Г.С. РУЗАЕВ, В.А. ТИТОВ, Н.Б. ХВАН**

**Авторский коллектив - Л.К. БЕЛЫХ, В.Я. БОРИСОВСКИЙ,
Б.М. ГУБЕР, А.С. ЕРЕМЕЕВ, С.М. ЕРЕМЕЕВ, А.П. ЖУРАВЛЕВ,
В.В. КАЗАРЕЗОВ, В.Н. КОЖЕНКОВ, В.А. КОЛТОЧИХИН,
П.В. ЛАПКОВ, В.М. МИРОНОВ, М.М. НЕМИЛОСТИВЫХ,
В.И. РОМАНОВ, Г.С. РУЗАЕВ, Г.Ф. САЛАШИН, С.А. СМИРНОВ,
В.А. ТИТОВ, А.П. ФИЛАТОВ, Н.Б. ХВАН**

Н76 Новосибирское метро. История строительства. - Новосибирское книжное издательство, 2004. - 352 стр. и 16 стр. вклеек.

Книга знакомит читателей с историей строительства Новосибирского метрополитена. Это живой рассказ участников и очевидцев тех событий, подкрепленный документами, выявленными в архивах города, области, организаций и учреждений, принимавших участие в проектировании и сооружении первого в Сибири метро.

ISBN 5-7620-1008-2

3204000000-05

Н _____ **без объявл. - 2004**

М143(03) - 2004

© Мэрия г. Новосибирска, 2004

© ОАО НКИ, 2004



В. А. ТОЛОКОНСКИЙ

губернатор Новосибирской области

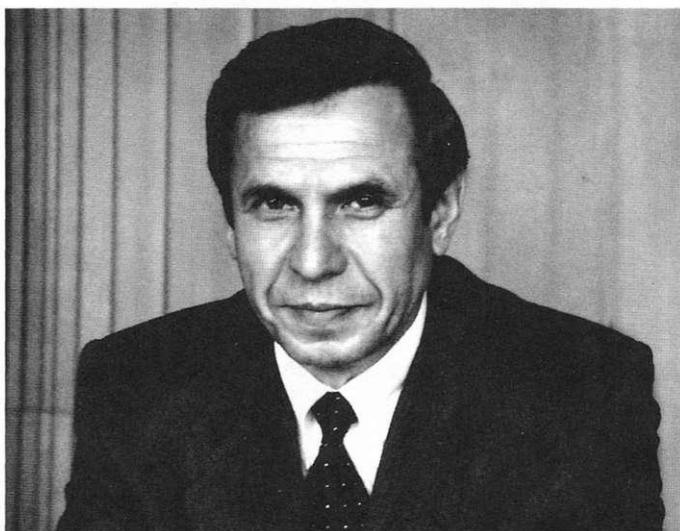
Уважаемые жители и гости Новосибирска, метростроители!

За 10 лет своей истории Новосибирск превратился в крупнейший город Сибири с развитой промышленностью, стройиндустрией; стал ее культурным центром, столицей Сибирского Федерального округа. Город динамично развивается, продолжает расти и строиться, здесь пересекаются магистральные линии многих видов транспорта.

Пассажирский транспорт массового пользования играет в развитии крупных городов ключевую роль. Строительству первого в Сибири Новосибирского метрополитена предшествовала большая техническая и организационная работа, которую, начиная с 60-х годов прошлого столетия, осуществляли наши земляки - ученые, проектировщики и строители, работники структур государственной власти. Четверть века назад, в 1978 году, исполком Новосибирского областного Совета рассмотрел и согласовал технический проект первой очереди метрополитена. Он уже показал свою эффективность. Но увеличивающиеся пассажиропотоки требуют ускорения ввода в действие новых линий.

Нам небезразлично, что останется следующим поколениям.

Поэтому нужны новые конструктивные и технологические решения, новые подходы к архитектурно-художественному оформлению объектов, ведь метрополитен - это визитная карточка города. Он должен быть надежным, долговечным и красивым. Пусть город и метрополитен украшают друг друга.



В. Ф. ГОРОДЕЦКИЙ
мэр города Новосибирска

Уважаемые метростроители!

Метро - это признак столичности. Метро - это символ Новосибирска. Наш город, признанный «Городом России — 2002 — 2003», ставший лауреатом престижной премии «Российский национальный Олимп», с развитием метрополитена станет настоящей транспортной столицей Сибири.

Строительство объектов метрополитена стимулирует многие направления в жизни города. Образуются новые пассажирообразующие центры, пересадочные узлы транспортного комплекса, жилые и административные зоны. Вместе с объектами метрополитена сооружаются подземные пешеходные переходы, объекты городского хозяйства. Вопрос о строительстве метрополитена и других подземных объектов в городе интересует не только специалистов, но и каждого жителя. С одной стороны, важно существенно поднять эффективность и темпы строительства объектов, с другой - максимально уменьшить причиняемые жителям и городу неудобства. Значит, нужно применять только те технологии, которые примут люди — экологически безопасные, эффективные, ориентированные на человека.

Я уверен, что коллектив новосибирских метростроителей успешно справится с поставленными задачами, и уже в этом году горожане получат в подарок станцию метро «Березовая роща». Строятся и другие станции, которые в будущем примут под свои своды жителей и гостей города.

От имени всех новосибирцев желаю вам успехов, новых трудовых побед. Счастья и благополучия вашим родным и близким!



В. Н. ШУМИЛОВ
первый заместитель мэра
города Новосибирска

Новосибирск является одним из крупнейших городов России. Трудности в транспортном обслуживании населения города усугубляются большой площадью городской территории, своеобразной планировочной структурой и другими особенностями. Уже сейчас метрополитен в городе эффективно работает, обеспечивая около 17% всех объемов перевозок пассажиров. Значение его для города трудно переоценить, и необходимость дальнейшего развития не вызывает сомнений.

Но даже неспециалистам понятно, что его строительство - дело огромной сложности.

Оно требует финансовых ресурсов, большой организационной работы, решения сложных технических и технологических вопросов. Необходимо учитывать особенности сибирского климата, ведения строительства и дальнейшей эксплуатации сооружений в условиях длительного воздействия отрицательных температур. Радует, что мы снова способны не только планировать и формулировать вполне серьезные задачи, но и осуществлять намеченное. Сооружение второй очереди линии от станции «Маршала Покрышкина» до станции «Гусинобродская» продолжается. Уверен, что строителям Новосибирского метро любые задачи по плечу.

Желаю успехов в нелегкой, но такой нужной всем нам, новосибирцам, работе.



А. П. ГОЛЫШЕВ
Генеральный директор
ОАО «Бамтоннельстрой»

Отличительной чертой города Новосибирска всегда было стремление к новому. Это качество новосибирцев вывело самый молодой среди крупных городов Сибири в лидеры, как в промыгиленном, так и в интеллектуальном плане.

Многие специалисты ОАО «Бамтоннельстрой» окончили новосибирские вузы, в том числе факультет «Мосты и тоннели» НИИЖТа (сейчас СГУПС), поэтому наш коллектив посчитал за честь предложение принять участие в сооружении Новосибирского метрополитена.

Главная задача, поставленная перед ОАО «Бамтоннельстрой» заказчиком, - существенное сокращение сроков строительства и ускорение ввода в эксплуатацию новых станций. Ее решение возможно при условии отказа от старых, малопроизводительных, рискованных методов проходки тоннелей и сооружения станций. Взамен отжившим технологиям и машинам мы предлагаем современные технологии и механизированные комплексы, которые обеспечивают безопасность и высокое качество, а также позволяют существенно (в 2-3) раза увеличить темпы работ.

Мы выражаем благодарность руководству области, города и заказчику за глубокое понимание и поддержку нашей технической политики и предоставление возможности специалистам-метростроителям продемонстрировать преимущества новых технологий и новых решений.

Глава первая

ПОЛТОРА ВЕКА ИСТОРИИ

Одним из важнейших вопросов в практике проектирования и строительства городов является создание транспортных связей, объединяющих все элементы города в единое целое. С развитием городов и ростом их территории наряду с решением многих других задач возникают трудности в организации транспортного обслуживания, особенно в области пассажирских перевозок. С ростом автомобилизации городов все более увеличивается диспропорция между объемами движения и пропускной способностью улиц, что ухудшает условия движения, приводит к росту уличного травматизма, увеличению числа заторов и резкому снижению скоростей.

Опыт крупнейших городов мира говорит о том, что, несмотря на строительство скоростных автомобильных магистралей и сложных развязок движения в разных уровнях, для решения проблемы скоростных сообщений необходимо было изыскать возможности передвижения населения, не связанные с наземными видами транспорта. Таким видом транспорта и стал метрополитен.

В настоящее время метрополитены эксплуатируются более чем в ста городах свыше тридцати стран мира. Общая протяженность линий - более 6500 км, а количество станций - более 5500. Ежегодно осуществляется ввод порядка 160 км новых линий метрополитена. Это отражает растущую потребность современного цивилизованного общества в свободе перемещений и культуре транспортного обслуживания. Уже почти полтора столетия метрополитен считается высокоэффективным экологически чистым видом городского общественного транспорта¹.

Историческая справка. 10 января 1863 года произошло главное событие в истории метростроения - пуск первого в мире 3,6-километрового подземного участка внеуличной железной дороги на паровозной тяге в Лондоне. Подземная дорога, построенная по инициативе инженера Грейтхеда и соединившая Северный и Западный вокзалы при помощи тоннелей, получила название «Metropolitan RailWay», т.е. столичная железнодорожная линия, отсюда и название этого вида транс-

¹ Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 3.

порта. Концессия на его постройку была выдана парламентом еще в 1853 году, до появления конно-железных дорог, когда уличное экипажное и омнибусное движение перестало справляться с разгрузкой загроможденных людьми и товарами улиц². Несмотря на то, что поездки в заполненных паровозным дымом и копотью тоннелях были далеко не комфортабельными, практическая целесообразность движения превзошла все ожидания, и уже в год пуска парламентская комиссия одобрила сооружение подземной кольцевой линии общей протяженностью 30 км. Она открылась в 1884 году благодаря огромным затратам труда и материальных средств. На одном из ее ответвлений в 1868 году был построен подводный тоннель Брюнеля, который по своему «возрасту» на сегодняшний день является наиболее старым участком Лондонского метрополитена. Интерес к новому виду внеуличного транспорта и одновременно настороженность к перспективе испытывать удушье в тоннелях сразу же проявились во многих странах мира, в том числе и в России.

Электротяга поездов была введена только в 1890 году на подземной Южно-Лондонской линии, что, бесспорно, повысило интерес к метрополитену в связи с возможностью освободить тоннели от паровозного дыма. Первая электрифицированная подземная магистраль соединила район Сити с Южно-Лондонской железной дорогой.

Чтобы не опускаться под землю, внеуличные рельсовые пути на некоторых метрополитенах мира стали прокладывать на эстакадах. Первые надземные линии с канатной тягой (замененной в 1871 на паровую, а в 1890 - на электрическую) появились в Нью-Йорке в 1868 году (через 10 лет протяженность их превысила 50 км), затем в Чикаго (1892). Несколько позднее метрополитен получил «прописку» и в других городах мира: Будапеште (1896), Глазго (1896), Бостоне (1897), Париже (1900), Берлине (1902), Филадельфии (1907), Гамбурге (1912), Буэнос-Айресе (1913), Мадриде (1919), Барселоне (1924), Афинах (1925), Токио (1927), Осаке(1933)³.

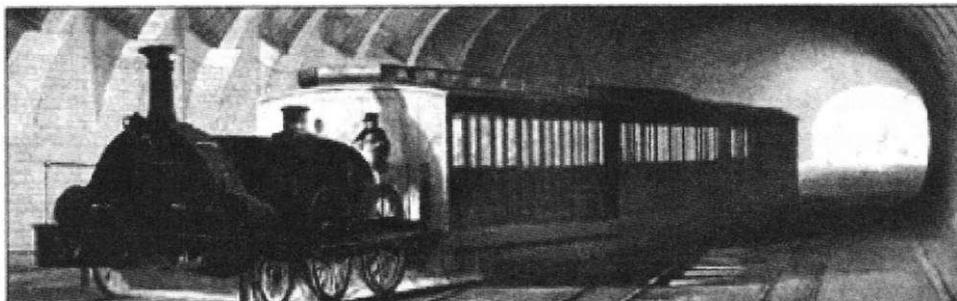
Проектирование, строительство и эксплуатация линий метрополитена нередко велись конкурирующими фирмами, вследствие чего эти линии в ряде случаев не составляли единой сети, иногда отличались шириной колеи, напряжением в контактной сети (например, в Японии).

В настоящее время к наиболее крупным по протяженности и количеству станций относятся метрополитены: Нью-Йоркский (свыше 400 км, около 500 станций), Лондонский (около 400 км, 256 станций), Па-

² Калиничев В.П. Метрополитены. - М.: Транспорт, 1988. - С. 51.

³ Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 15.

ИЗ ИСТОРИИ МЕТРОПОЛИТЕНА



Первое Лондонское метро



В вагоне Лондонского метро. Конец XIX века

рижский (вместе с экспрессными линиями), Токийский. По годовому объему перевозок первое место среди зарубежных метрополитенов занимает Токийский, который перевозит более 2,4 млн. человек ежегодно.

Техническая скорость на зарубежных метрополитенах сравнительно невысока. В метро Филадельфии она составляет 60 км/ч, Вашингтона - 56, на экспрессной линии Парижа - 48, Москвы - 48. Участковая скорость, т.е. средняя скорость хода по участку с учетом стоянок, еще ниже и колеблется в широком диапазоне⁴.

Железнодорожная лихорадка, охватившая многие страны вскоре после успешного состязания паровозов на первой железной дороге между Ливерпулем и Манчестером, пришла и в Россию. На стыке XIX и XX столетий к Москве со всех сторон устремились дороги из удаленных уголков страны. В самом городе основным средством транспортировки грузов и пассажиров были извозчики. Перевозкой только транзитных грузов, годовой объем которых составлял около миллиарда пудов, занимались 20 000 ломовых извозчиков. Возникшая в 1872 году конная железная дорога, достигшая к 1900 году протяженности в 100 км, также не смогла разрешить острый кризис внутригородских перевозок.

Рождению первого отечественного метрополитена предшествовали многочисленные теоретические и проектные разработки энтузиастов, чему несомненно способствовал успешный пуск первой линии Парижского метрополитена, широко разрекламированный открывшейся в 1900 году Всемирной выставкой⁵.

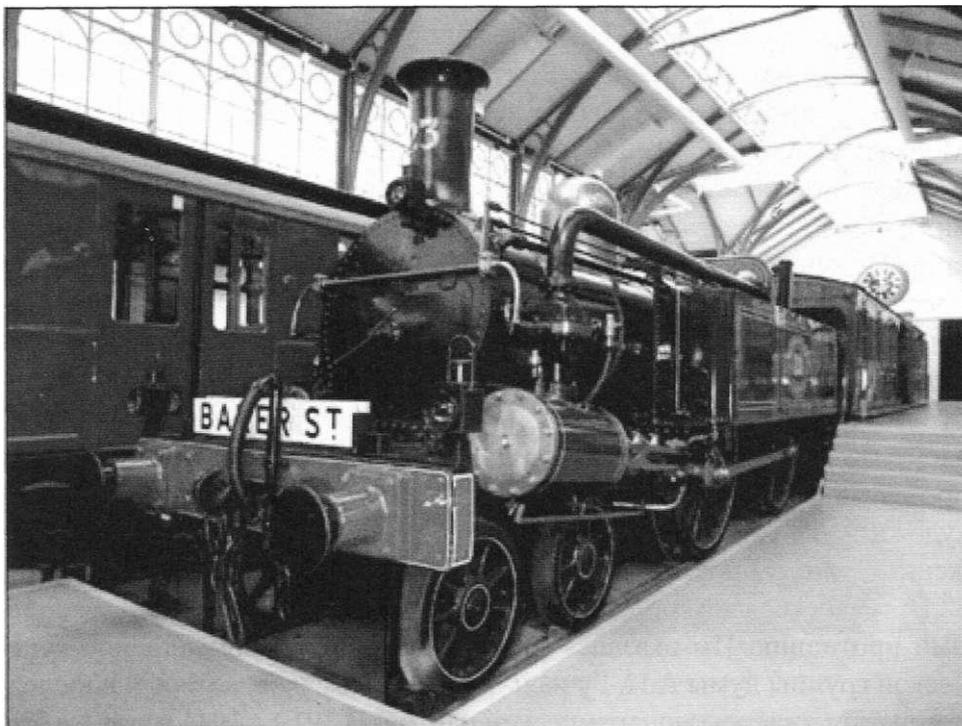
При содействии Министерств путей сообщения и финансов за границу был направлен инженер Г.А. Гиршсон, обобщивший в капитальном труде «Городские дороги большой скорости», опубликованном в 1900 году, опыт развития пригородных железнодорожных узлов и постройки внеуличных городских дорог в Лондоне, Берлине, Париже, Вене, Будапеште, Ливерпуле, Глазго, Нью-Йорке, Бостоне и Чикаго.

За рубежом к тому времени еще не выработались устойчивые критерии метростроения и применительно к конкретным условиям Петербурга и Москвы русским инженерам нужно было избрать путь самостоятельных творческих исканий. Одним из инициаторов строительства метрополитена в Москве был инженер А.И. Антонович, составивший совместно с двумя другими инженерами путей сообщения -

⁴ Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 15.

⁵ Пикун В.С. Предшественники рабочего проекта // Метро. - 1993. - № 2. - С. 59.

ИЗ ИСТОРИИ МЕТРОПОЛИТЕНА



Локомотив Лондонского метро, 70-е годы XIX века



Вход на станцию «Йорк Роад» (открыта в начале XX века)

Н.Г. Голиневичем и Н.П. Дмитриевым - новую схему внеуличных городских железных дорог большой скорости, предусматривающих двухпутное движение с учетом сооружения кругового и радиальных линий метрополитена. Однако это интересное решение, особенно с методических позиций проектирования метрополитенов в сложной планировке Москвы, не было поддержано городскими властями.

Совсем иной резонанс был у авторов другого проекта - гражданских инженеров П.И. Балинского и Е.К. Кнорре. Именно Балинский, выпускник Петербургского института гражданских инженеров, впервые в России в 1893 году вышел с ходатайством к Санкт-Петербургскому градоначальнику об организации общества постройки столичного метрополитена. Он разработал и передал проекты метрополитенов в Петербурге (1900) и в Москве (1901) в Министерство внутренних дел. Готовясь к выступлению в Москве, П.И. Балинский привлек к доработке проекта двух замечательных помощников - инженера Е.К. Кнорре и художника Н.Н. Каразина, архитектора многих искусственных сооружений Транссибирской магистрали⁶.

Но в Московской городской думе энтузиастов метро поджидал опасный противник. Им оказался гласный банковско-промышленно-купеческой группы думы А.И. Гучков. Тот самый Гучков, который впоследствии стал лидером монархической партии. В 1910-1911 годах он был председателем третьей Государственной думы, а после Февральской революции 1917 года стал морским министром Временного правительства. На «чрезвычайном собрании» думы А.И. Гучков употребил все свои ораторские способности, чтобы затормозить проект, так как в случае его осуществления город лишился бы доходов от трамвайного передвижения. В ход была пущена бульварная печать, к осквернению интереснейшего проекта приложили руку некоторые консервативные общества и духовенство. Дума постановила: «Господину Балинскому в его домогательствах отказать»⁷.

Только через 10 лет еще более обострившийся транспортный кризис заставил вновь подумать о метрополитене в Москве. За этот период ее население достигло 1,62 млн. жителей. Город выкупил у бельгийского общества всю сеть конно-железных дорог и перевел на электрическую тягу до 240 км пассажирских линий. Обострившаяся ситуация привела к тому, что инициатива в создании метрополитена перешла к городской думе. Она ассигновала в 1912 году Московской городской управе

⁶ Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 7.

⁷ Пиккуль В.С. Предшественники рабочего проекта // Метро. - 1993. - № 2. - С. 60.

ИЗ ИСТОРИИ МЕТРОПОЛИТЕНА



Станция «Кинг кросс» кольцевой линии Лондонского метро



Старинная станция метро в Глазго

50 тыс. руб. на составление эскизного проекта. Управа разработала «Основные положения проекта» и совместно с Управлением городских железных дорог наметила независимую от магистральных железных дорог подземную сеть со специальным подвижным составом облегченного типа (по примеру Парижского метрополитена). В 1915 году вышла брошюра инженера К.С. Мышенкова об электрической тяге на городских и пригородных железных дорогах, в которой он отстаивал самостоятельный тип подвижного состава для метрополитенов. Впоследствии такой тип поездов был принят и на Московском метрополитене⁸.

Перед первой мировой войной, когда населенность Москвы достигла двухмиллионной отметки, транспортный кризис резко обострился, в результате чего появилось несколько новых предложений по строительству метрополитена, инициированных Городской управой. В 1918 году Москва приобрела статус советской столицы, и об усовершенствовании ее устройства, в частности, метрополитена, стали думать на государственном уровне. В архитектурной мастерской при Моссовете, возглавляемой А.В. Щусевым и И.В. Жолтовским, были разработаны первые проекты перепланировки старой Москвы. В октябре 1918 года архитектор Б.В. Сакулин представил проект реконструкции города, в котором предусматривалось сооружение метрополитена с кольцевой линией, объединявшей все его вокзалы.

В 1930 году был полностью закончен первый официальный проект Московского метрополитена, разработанный управлением Московской трамвайной сети.

Толчком к развитию новой отрасли транспортного строительства, метростроению, послужили решения июньского Пленума ЦК ВКП(б) 1931 года. Ровно через месяц по решению Моссовета было создано оргбюро Метростроя и выделены средства на подготовительные работы. Тогда же Совнарком назначил начальником и главным инженером строительства Мосметрополитена П.П. Ротерта - опытного инженера Днепростроя⁹.

Для успешного решения сложных технических вопросов проектирования и строительства был создан комитет научно-технического содействия Метрострою под председательством академика Г.М. Крыжановского. В него вошли известные ученые нашей страны - академики А.А. Скочинский, А.М. Терпигорев, И.М. Губкин; профессора - С.Н. Роза-

⁸ Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 7.

⁹ Калинин В.П. Метрополитены. - М.: Транспорт, 1988. - С. 8.

ИЗ ИСТОРИИ МЕТРОПОЛИТЕНА



Современный вид станций Лондонского метро



нов, А.Н. Пассек, Н.Н. Давиденков, М.В. Келдыш, В.Н. Николаи, П.М. Цимбаревич. В том же 1931 году была заложена первая шахта на Русаковской улице и пройдены первые метры перегонного тоннеля между Сокольниками и Красносельской. Так было положено начало строительству отечественных метрополитенов.

В июне 1933 года на базе проектной группы техотдела Московского метростроя был создан проектный институт «Метропроект», который стал основой для создания проектно-изыскательского института «Метророгипротранс»¹⁰.

Официально строительство метрополитена было начато в 1932 году. Первые линии Московского метрополитена имени В.И. Ленина общей протяженностью 11,6 км с 13 станциями и всем комплексом сооружений были построены за 3 года и сданы в эксплуатацию 15 мая 1935 года. Таких темпов сооружения метрополитена не знала мировая практика. Дальнейшее строительство метрополитена в Москве ведется непрерывно, оно не прекращалось даже в годы Великой Отечественной войны 1941-1945.

15 ноября 1955 года сдан в эксплуатацию первый участок метрополитена в Ленинграде (Санкт-Петербурге) протяженностью 10,8 км с 8 станциями. В ноябре 1960 года открыто движение на первой линии Киевского метрополитена. В 1966-м вступил в строй метрополитен в Тбилиси, в 1967-м - в Баку¹¹.

Бывший Советский Союз занимал первое место среди стран мира по количеству городов с действующими метрополитенами и второе по общей протяженности сети. Метрополитены осуществляют перевозки пассажиров в одиннадцати городах России, трех - Украины, а также в столицах Грузии, Азербайджана, Узбекистана, Армении и Белоруссии.

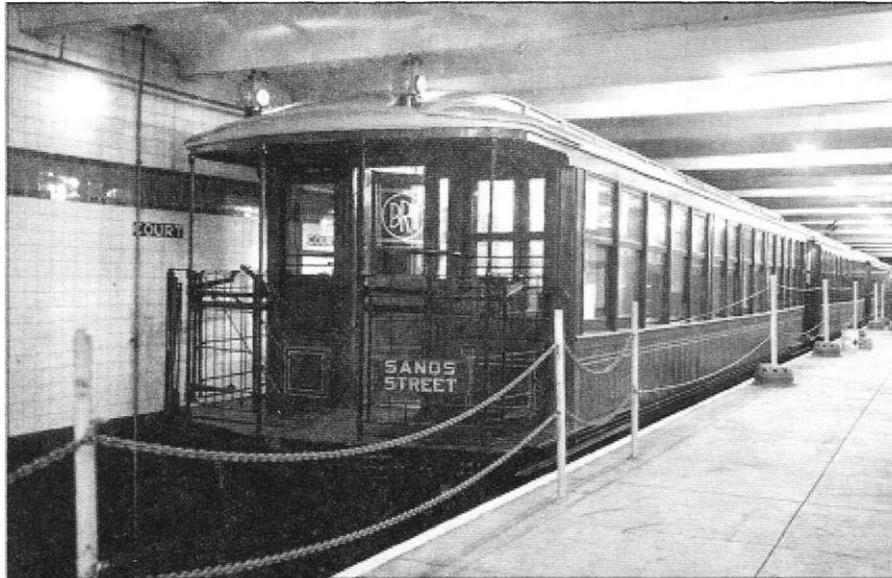
15 мая 2000 года отечественное метростроение отметило 65 лет со дня открытия движения поездов на первой линии Московского метрополитена. Несмотря на сложные экономические условия переходного периода, география метростроения в России расширяется. Если до 1991 года развитие метрополитенов осуществлялось в шести городах: Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Самаре и Екатеринбурге, то в последующие годы было начато строительство первых линий еще в пяти городах: Омске, Челябинске, Красноярске, Казани и Уфе¹².

¹⁰ Калиничев В.П. Метрополитены. - М.: Транспорт, 1988. - С. 8.

¹¹ Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 4.

Там же.

ИЗ ИСТОРИИ МЕТРОПОЛИТЕНА



Вагон Нью-Йоркского метро. 20-е годы XX века



Современный вид Нью-Йоркского метро

Услугами метрополитенов в России пользуются в настоящее время свыше 5 млрд. пассажиров в год. Пассажиронапряженность сети отечественных метрополитенов очень велика: например, в Москве и Санкт-Петербурге она соответственно составляет 13,3 и 11,6 млн. пассажиров в год на 1 км линии, что в 2,5 - 3 раза больше, чем на самых крупных метрополитенах мира¹³.

При строительстве новых метрополитенов в городах страны прежде всего использовался московский опыт. Сооружение первого в стране Московского метрополитена явилось решающим этапом в развитии отечественного метростроения. Затем каждый город, где вновь строился метрополитен, вносил свой вклад в разработку и внедрение прогрессивных конструкций, современных технологий, передовых машин и механизмов, позволяющих вести горнопроходческие работы в любых инженерно-геологических и градостроительных условиях.

Метрополитен отличается большой пропускной способностью, регулярностью и высокой эксплуатационной скоростью движения поездов. Линии метрополитена могут быть подземными (в тоннелях), наземными и надземными (на эстакадах). Подземные линии метрополитена получили наибольшее распространение, так как они не нарушают исторически сложившейся планировки города, не стесняют движения городского наземного транспорта и пешеходов, способствуют уменьшению шума и вибрации в зданиях от движения поездов. Наземные линии метрополитена, как правило, сооружают в районах города с относительно невысокой плотностью застройки, при расширении существующей сети метрополитенов, устройстве объединенных пересадочных станций метрополитена с пригородными железными дорогами, на конечных участках, примыкающих к депо. Надземные линии на эстакадах сооружают на отдельных участках, с учетом рельефа местности, главным образом, при пересечении автомобильных и железных дорог, водных и других преград¹⁴.

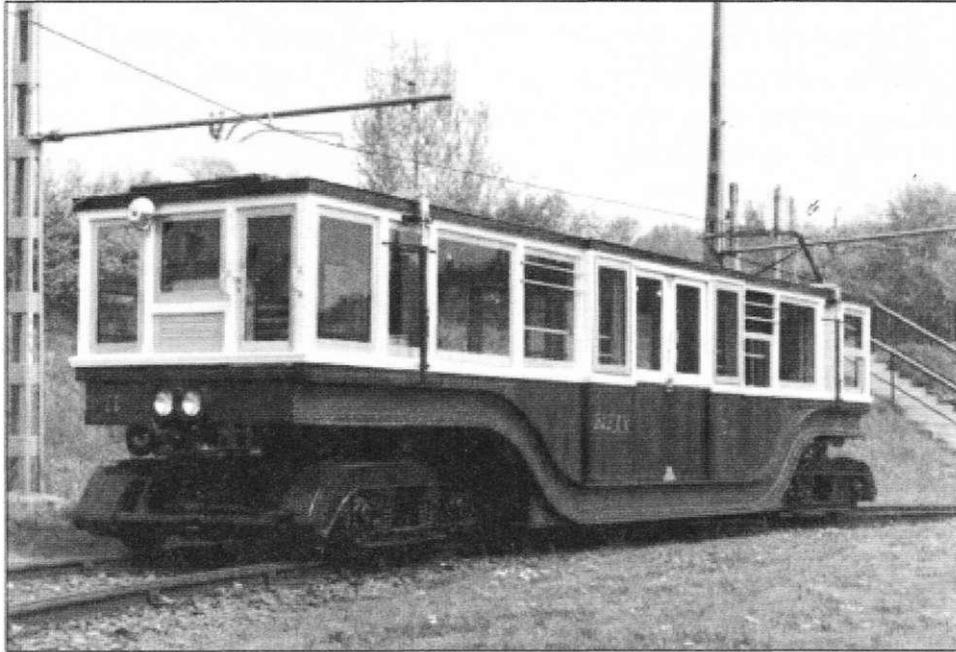
Метрополитен включает большой комплекс сооружений и устройств, из которых основными являются: станции и вестибюли со служебными помещениями, эскалаторные устройства, перегонные тоннели, камеры съездов в тупиках, вагонные депо с производственными цехами и бытовыми помещениями, тяговые и понижающие электрические подстанции, тоннельные сооружения для инженерного и санитарно-технического оборудования, вентиляции, водоотлива и водоснабжения.

Как инвестиционная отрасль, т.е. отрасль, в которой происходит про-

¹³ Калинин В.П. Метрополитены. - М.: Транспорт, 1988. - С. 168-169.

¹⁴ БСЭ.- С. 172.

ИЗ ИСТОРИИ МЕТРОПОЛИТЕНА



Старый вагон Будапештского метро



Современный вагон метро в Бангкоке

цесс натурализации капитальных вложений, метростроение оказывает воздействие на интенсификацию общественного производства прежде всего путем сокращения сроков строительства подземных сооружений от стадии проектирования до их ввода в эксплуатацию. Выполнение этой задачи является основным критерием эффективности тоннельно-строительного производства.

Проектирование метрополитена. Огромные масштабы промышленного и жилищного строительства в стране, расширение границ городов, формирование групповых систем расселения, организация зон массового отдыха трудящихся требуют научной разработки комплексных схем развития всех видов городского транспорта и в первую очередь метрополитена как наиболее удобного средства массовых перевозок пассажиров. Проектирование основных направлений развития метрополитена, включая размещение станций, пересадочных узлов между линиями метрополитена в местах пересечения с железной дорогой и узловыми пунктами уличного транспорта ведется на основании Генерального плана развития городов и генеральной схемы сети метрополитена, которая разрабатывается с учетом вышеперечисленных условий.

При проектировании новых трасс метрополитена учитываются градостроительные условия и широкий круг строительных, эксплуатационных и экономических вопросов.

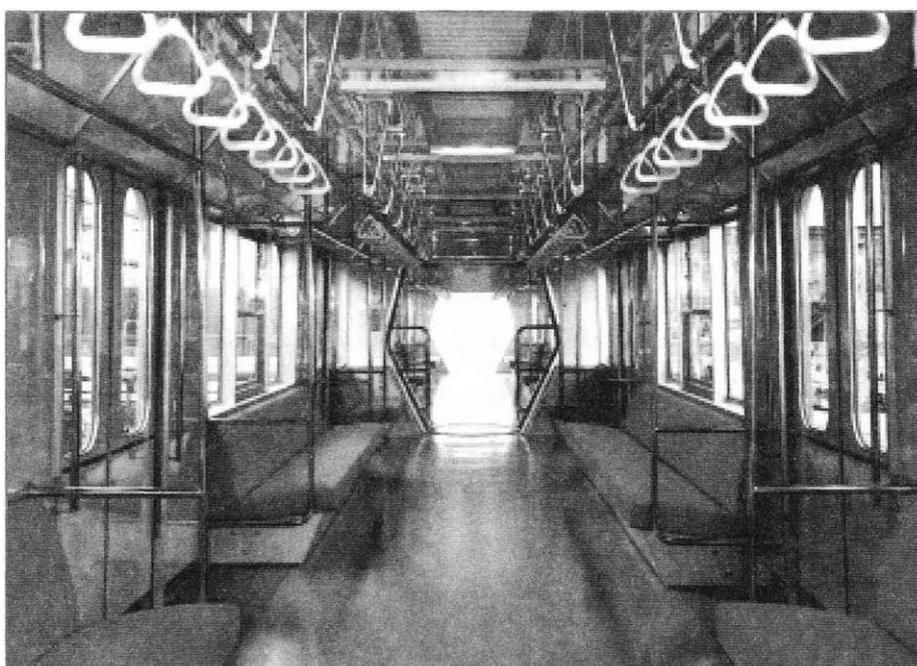
Например, глубина заложения станций и тоннелей метрополитена выбирается с учетом геологических условий и планировочных особенностей городской застройки, типы тоннельных сооружений и методы производства работ устанавливаются на основании детальных градостроительных, инженерно-геологических, технико-экономических и других исследований. В центральных районах городов, где строительство линий метро связано с нарушением нормальной жизни города, с перекладкой наземных и подземных коммуникаций, применяется глубокое заложение тоннелей. В периферических районах с более свободной застройкой и вдоль широких городских магистралей строятся линии метрополитена мелкого заложения. Основным же принципом проектирования метрополитенов является создание максимальных удобств пассажирам и обеспечение оптимальных условий для работы обслуживающего персонала.

Наиболее экономичным является сооружение линий метрополитена мелкого заложения. Пассажир затрачивает минимум времени при подходе к поездам и выходе со станции. Тоннели линий мелкого заложения сооружаются обычно на глубине 10 - 15 м от уровня земли. Ли-

ИЗ ИСТОРИИ МЕТРОПОЛИТЕНА



Современный вид электропоезда японского метро



Внутренний вид вагона японского метро

нии метрополитена глубокого заложения (30 - 50 м) прокладывают преимущественно в районах города с плотной многоэтажной застройкой и развитым подземным хозяйством, а также при неблагоприятных геологических и гидрогеологических условиях для сооружения линий мелкого заложения.

В зависимости от характера эксплуатации сети метрополитена проектируются с независимым (замкнутым) движением поездов по отдельным, не связанным между собой линиям (как, например, в Москве, Санкт-Петербурге и других городах России), с переходом части поездов с одной линии на другую (Лондон, Нью-Йорк) и в виде комбинированных сетей. Метрополитен удобен для пассажиров, совершающих сравнительно дальние поездки, поэтому расстояние между станциями в городах России, как правило, устанавливается от 1 до 2 км. Среднее расстояние между станциями метрополитена Берлина, Мадрида, Милана, Буэнос-Айреса, Торонто и некоторых других городов Европы и Америки составляет 500 - 800 м. В ряде городов (Нью-Йорке, Париже, Сан-Франциско, Лос-Анджелесе) проектируются, строятся и эксплуатируются линии скоростного метрополитена (метро-экспресс), на которых станции располагаются через 3 - 6 км и связываются удобными и короткими переходами со станциями обычных линий метрополитена¹⁵.

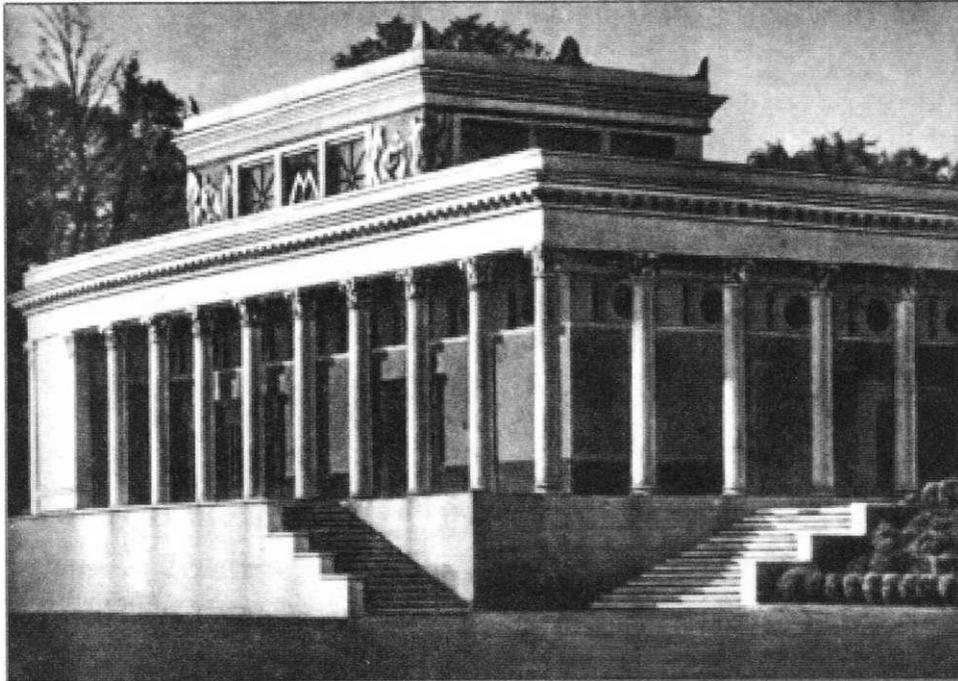
Строительство новых линий, реконструкция и техническое перевооружение превратили метрополитены в большое многоотраслевое хозяйство, оснащенное современной техникой. Максимальная интенсивность движения поездов достигает 45 пар поездов в час. Такой высокий уровень эксплуатационной работы во многом зависит от правильно построенной и четко функционирующей системы управления перевозочным процессом.

Нормируемые параметры российского метрополитена в плане и профиле обеспечивают высокие эксплуатационные качества пути и плавность хода поездов. Наименьший радиус кривых, который разрешается применять на главных путях метрополитена России, равен 500 м, что значительно превышает соответствующие показатели зарубежных метрополитенов (Лондон - 100 м, Мадрид - 90 м, Берлин - 75 м).

При проектировании продольного профиля линии метрополитена учитываются особенности эксплуатации подвижного состава и необходимость устройства водоотвода. Станции располагаются в плане на прямых участках, а в профиле линии - на возвышениях. Ширина колеи российского метрополитена одинакова с шириной нормальной желез-

¹⁵ Калиничев В.П. Метрополитены. - М.: Транспорт, 1988. - С. 50.

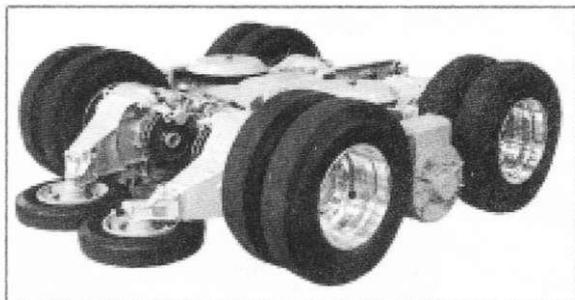
МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН



Наземный вестибюль станции «Динамо»



Наземный вестибюль станции «Арбатская»



Конструкция колесной пары на пневмоходу современного японского электропоезда

нодорожной колеи (1520 мм). В зарубежных метрополитенах наиболее распространена ширина колеи 1435 мм, однако в некоторых странах отсутствует единый стандарт на ширину колеи (в Японии, например, приняты колеи 1067, 1372, 1435 и 2180 мм). На отдельных линиях метрополитена в Париже, Монреале, Мехико и Саппоро имеется специальная колея для поездов на пневматических шинах (с бетонными дорожками), что обеспечивает плавность и бесшумность движения поездов и позволяет трассировать линии с увеличенными уклонами¹⁶.

Станции метрополитена. Особое положение в комплексе сооружений метрополитена занимают станции, вестибюли и пересадочные узлы, непосредственно связанные с обслуживанием пассажиров. Наряду с выполнением своих основных функций они должны обеспечивать безопасность пассажиров, обладать определенными удобствами (в том числе максимально короткий путь от поверхности к перронным залам и в обратном направлении, чистота и оптимальная температура воздуха и др.). В местах пересечений или соприкосновений различных линий метрополитена сооружаются пересадочные (узловые) станции. Их перронные залы соединяются лестницами и коридорами (узлы коридорного типа), или только лестницами, либо эскалаторами (узлы двухъярусного - так называемого башенного - типа), а иногда располагаются в одном уровне, с пересадкой «через платформу» непосредственно из вагона в вагон (узлы объединенного типа).

В России станции метрополитена и переходы оборудуются эскалаторами для подъема пассажиров на высоту более 5 м. При высоте более 7 м предусматриваются эскалаторы и для спуска пассажиров. В зарубежной практике иногда применяют подъемники лифтового типа с кабинами вместительностью до 130 человек (например, на Лондонском метрополитене в настоящее время лифты сохранились на 25 станциях)¹⁷.

¹⁶ Туренский Н.Г., Ледаев А.П. Строительство тоннелей и метрополитенов. Организация, планирование, управление / Под ред. Н.Г. Туренского. - М.: Транспорт, 1992. - С. 183.

¹⁷ Калинин В.П. Метрополитены. - М.: Транспорт, 1988. - С. 50.

МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН



Станция «Комсомольская-кольцевая»



Станция «Павелецкая»

Сразу же после опубликования в марте 1933 года решения о строительстве первой очереди Московского метрополитена «комбинированным» способом и строительстве станций «Красные ворота», «Чистые пруды», «Лубянка» и «Охотный ряд» на большой глубине возникла задача обеспечения наиболее удобного и быстрого подъема и спуска пассажиров. Появились предложения об устройстве многоместных лифтов, использовании вертикальных шахт для устройства в них эскалаторных лестниц, движущихся по винтовой линии. Победил проект эскалаторов в наклонных тоннелях.

Уже в 1933 году ленинградский завод «Красный металлист» изготовил первые опытные эскалаторы, а в 1935 году ими оснастили почти все первые станции глубокого заложения¹⁸.

Станции мелкого заложения сооружаются главным образом со вскрытием поверхности. Для их перекрытия используются стоечно-балочные конструкции. Станции глубокого заложения обычно представляют собой сочетание 2, 3 или нескольких тоннелей с монолитной или сборной обделкой, выдерживающей давление вышележащих пород. Обделка состоит из замкнутых и соединенных между собой колец, образованных чугунными или железобетонными тьюбингами. Эти станции подразделяются на пилонные и колонные. В периферийных районах города в основном сооружают станции в виде павильонов или с открытыми платформами, защищенными легкими навесами и козырьками. Тип станции во многом зависит от конкретных условий строительства (особенно от гидрологической обстановки).

Первая из станций Московского метрополитена была сооружена открытым способом. Таким же способом были построены станции с плоским перекрытием - «Сокольники», «Комсомольская», «Кропоткинская» и «Парк культуры». В начале строительства станцию «Красные ворота» с мелкого заложения пришлось заменить на трехсводчатую пилонную станцию глубокого заложения.

Пассажирские платформы на станциях метрополитена располагаются либо по бокам (в основном распространены в метрополитенах Западной Европы и Америки), либо между путями (островного типа). Преимуществом станции «островного типа» являются удобное расположение входов и выходов со стороны торцов платформы, более полное использование всей площади платформы, легкость ориентировки пассажиров и возможность изменения направления поездки.

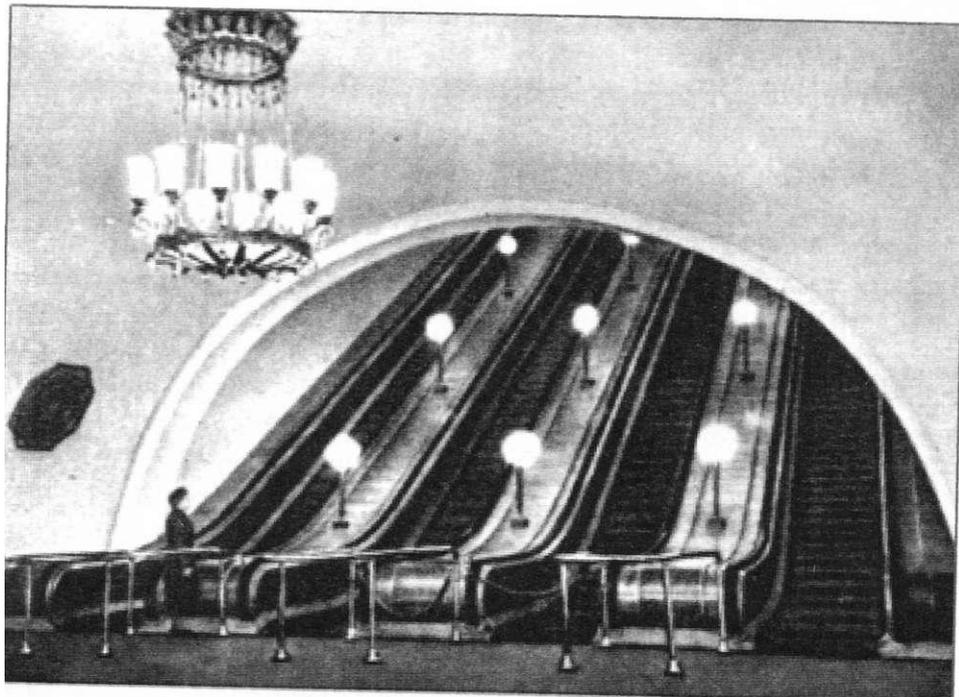
Специалистами института «Ленметрогипротранс» создана новая об-

¹⁸ Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 93.

МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН



Центральный зал станции «Калужская»



Четырехленточный эскалатор станции «Киевская»

делка для типовой ленинградской колонной станции, где в колонно-прогонном комплексе применены сборные железобетонные колонны вместо металлических, сборные железобетонные нижние ригели вместо монолитных конструкций и верхние сборные железобетонные опорные блоки вместо чугунного тьюбинга.

Успешный опыт индустриального строительства и длительный срок эксплуатации одно сводчатых станций позволили разработать конструкцию первого в России объединенного двухъярусного пересадочного узла метрополитена с использованием принципа пересадки пассажиров из поезда в поезд через платформу. На участке Фрунзенско-Приморской линии Санкт-Петербургского метрополитена от станции «Садовая» до станции «Чкаловская» (сдан в эксплуатацию в сентябре 1997 г.) построена станция «Спортивная» - двухъярусная пересадочная с Фрунзенско-Приморской линии на будущую Кольцевую. На этой же станции, имеющей самую большую в мире глубину заложения (80 м), применено новое конструктивное решение основания под путь (нижний ярус) для снижения уровня шума и вибрации. Для новых станций («Звенигородская», «Площадь Мира II», «Адмиралтейская») разработаны отделки, сооружаемые методом опережающей щелевой крепи - безосадочным методом проходки выработок больших размеров, в значительной степени снижающих оседание земной поверхности.

При освоении подземного пространства города и строительстве метрополитена широко применяется «стена в грунте», возводимая методом секущих свай с укреплением ее грунтовыми анкерами и противофильтрационной завесой днища котлована. Для создания гидроизоляционных экранов при строительстве подземных сооружений, а также для подавления течей в существующих сооружениях успешно проходит апробацию новая технология закрепления водонасыщенного грунта экологически чистым раствором из цемента, жидкого стекла и бентонитовой глины взамен замораживания¹⁹.

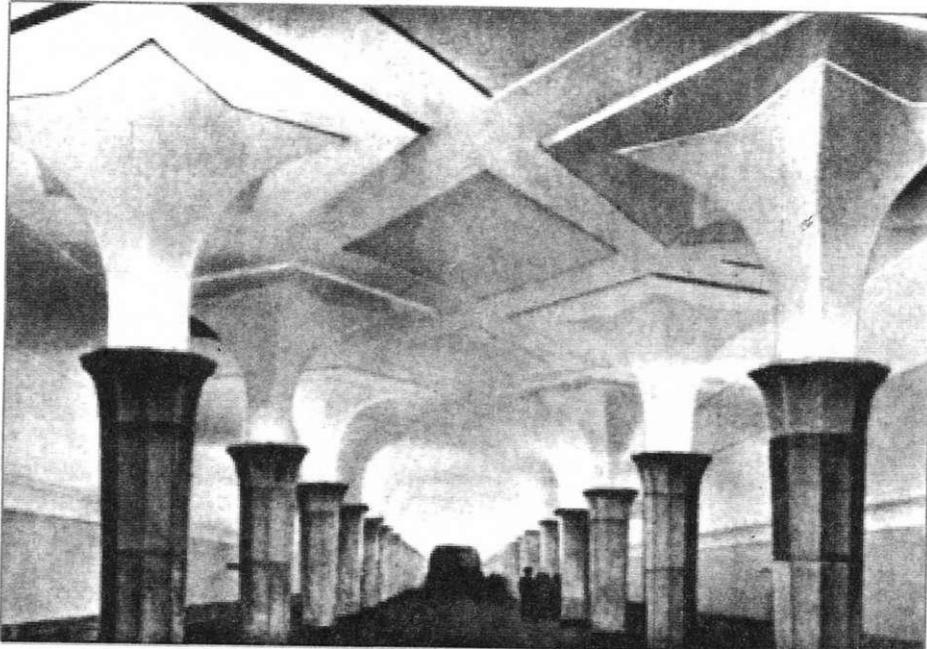
В зарубежной практике строительства метрополитенов за редким исключением [например, входы в Парижский метрополитен (металл, стекло, 1900 г., архитектор Г. Гимар, стиль «модерн») наземный вестибюль станции «Арносгров» в Лондоне (кирпич, бетон, 1932 г., архитектор П. Адаме и др.)] преобладает утилитарный подход к архитектурному решению. Большое внимание облику метрополитена, особенно станций, стали уделять лишь во второй половине XX века²⁰.

В СССР с начала строительства метрополитена его станции созда-

¹⁹ Калиничев В.П. Метрополитены. - М: Транспорт, 1988. - С. 51.

Там же. - С. 126.

МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН



Станция «Кропоткинская»

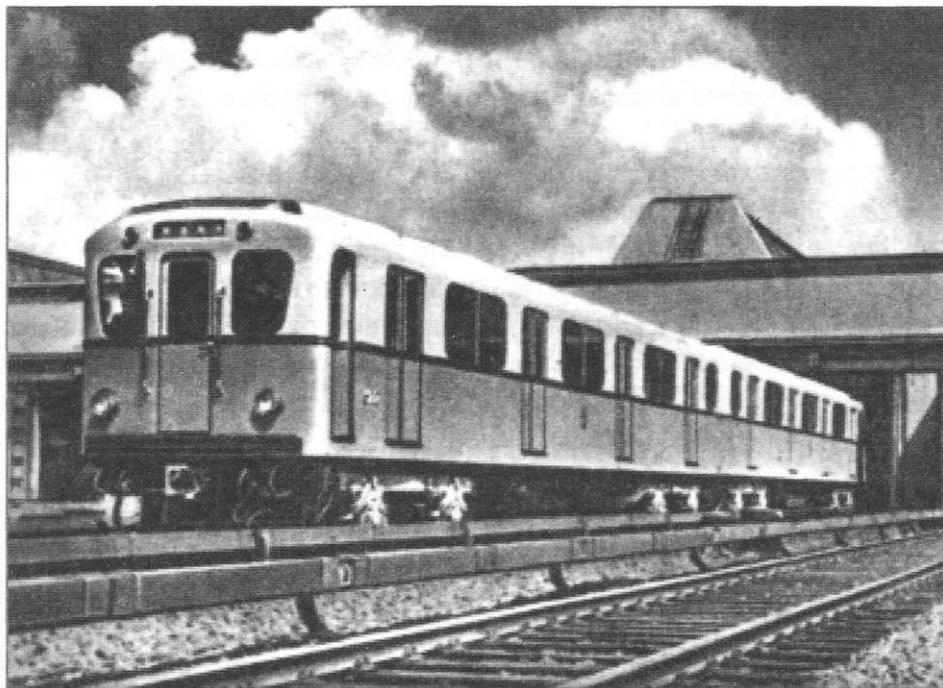


Станция «Театральная»

вались как пространственно протяженный архитектурный комплекс монументальных сооружений большого общественного значения. В проектировании станций Московского метрополитена участвовали видные советские архитекторы: В.Г. Гельфрейх, И.А. Фомин, А.В. Щусев, которые стремились не только создать комфортабельные условия для пассажиров, но и придать каждой станции метрополитена индивидуальный архитектурный облик. В архитектуре метрополитена отразились этапы общего развития советской архитектуры. Многие архитекторы использовали формы и декор, заимствованные из арсенала классического зодчества [например, архитектурное решение пилонной станции глубокого заложения «Красные Ворота» (ныне «Лермонтовская», 1935 г., архитектор И.А. Фомин, инженер А.Ф. Денищенко)]. Новаторское архитектурное решение ряда других станций метрополитена основано на художественной выразительности самих конструкций [например, в колонной станции мелкого заложения «Дворец Советов» (ныне «Кропоткинская», 1935 г., архитекторы А.Н. Душкин и Я.Г. Лихтенберг, инженер Л.В. Борецкий), где оригинально построенное искусственное освещение, как бы выявляющее конструкцию перекрытия, стало одним из основных средств архитектурной композиции]. Во второй половине 1930-х - начале 1950-х годов архитектурное решение станций метрополитена обычно связывалось с определенной темой. Например, боевое прошлое России («Измайловский парк», 1944 г., архитектор Б.С. Виленский; «Комсомольская-кольцевая», 1952 г., архитектор А.В. Щусев и др.). В оформлении станций и наземных вестибюлей метрополитена использовались мозаика, живопись, скульптура, декоративно-прикладное искусство (работы Н.Я. Данько, А.А. Дейнеки, П.Д. Корина, М.Г. Манизера и др.). Со второй половины 1950-х годов в строительстве станций для ускорения и удешевления строительства внедряется унификация объемно-планировочных решений и конструкций индустриального изготовления. Индивидуализация облика отдельных станций для ускорения и удешевления строительства достигается разнообразием применяемых материалов, их цвета и фактуры, различием систем освещения. Красота ансамблей советских метрополитенов признана во всем мире. Советские и российские метрополитены доказали полезность красоты в такой же мере, как функциональную необходимость этого массового вида транспорта²¹.

С конца 1950-х годов для мирового градостроительства характерна

МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН



Поезд Московского метрополитена



Внутренний вид вагона

тенденция к объединению станций метрополитена с другими городскими транспортными сооружениями с целью создания больших удобств и безопасности для пассажиров и наиболее эффективного комплексного использования подземного пространства городов.

Строительство метрополитена. Строительство линии метрополитена начинают с геодезическо-маркшейдерских работ по перенесению трассы в натуру. Тоннели, сооружаемые закрытым способом, ориентируют путем передачи проектных координат через шахтные стволы. При глубоком заложении метрополитена шахтные стволы, как правило, располагают в стороне от трассы и соединяют с тоннелями подходными выработками, которые в период строительства используются для транспортных целей, а в законченном сооружении - для размещения вентиляционного оборудования. При сооружении тоннелей мелкого заложения закрытым способом принимаются меры, исключающие осадку поверхности. При открытом способе работ поверхность улиц вскрывается и тоннельные конструкции возводятся в котловане.

Сооружение тоннелей закрытым способом производится щитами проходческими или горными методами. В тяжелых инженерно-геологических условиях (пльвунные и водоносные грунты) применяют специальные методы: кессон, замораживание грунтов, водопонижение, химическое закрепление грунтов и другие). Конструкции тоннельных сооружений выполняются из сборных железобетонных или металлических элементов, а также из монолитного бетона и железобетона.

Строительство первого, Лондонского, метрополитена осуществлялось в основном открытым способом. Первый участок, сооруженный закрытым способом ведения работ, был построен по проекту инженера Берлоу в 1870 году. Для проходки тоннеля здесь был применен буровой щит цилиндрической формы, с обделкой из чугунных тюбингов, собранных на резьбовых соединениях. Цилиндрическая форма туннельпроходческих щитов, созданных в те времена инженером Грейтхедом, и сегодня широко применяется в различных щитовых модификациях при проходке тоннелей глубокого заложения. Условия сооружения Лондонского метрополитена способом глубокого заложения были весьма благоприятны, так как грунт в основном глинистый, водонепроницаемый, не требующий производства больших гидроизоляционных работ. Тогда же инженером Томсоном был сконструирован механический щит, который впервые был применен на линии Сенгорал. Позднее инженер Прайс разработал модернизированную конструкцию механического щита, который с некоторыми изменениями служит до настоящего времени. Ско-

рость щитовой проходки с помощью механических щитов достигает 20 - 25 м в сутки²².

Строительство первой очереди Московского метрополитена четко определило, что лучшим методом сооружения тоннелей является щитовой способ, освобождающий выработки от деревянной крепи и позволяющий сразу вслед за передвигающимся щитом получить готовый тоннель. В связи с этим возникла задача создания отечественного щита. Начальник строительства Московского метрополитена П.П. Ротерт еще в 1933 году писал: «Мы пришли к выводу, что для щита должна быть принята такая конструкция, которая уже проверена многолетним опытом, а потому было решено выписать один щит из-за границы и, предварительно изучив его, запроектировать свой советский щит»²³.

За более чем пятьдесят лет строительства метрополитенов в России накоплен огромный опыт их сооружения в особо сложных инженерно-геологических условиях. Первые тоннели метро в СССР сооружались с применением железобетона и бетона, который укладывали за деревянную опалубку. Тогда это был один из наиболее прогрессивных способов работ, и конструкция тоннелей получала значительную надежность. Затем широкое распространение получило укрепление тоннелей тьюбингами, а в настоящее время наиболее широко применяются сборные железобетонные конструкции.

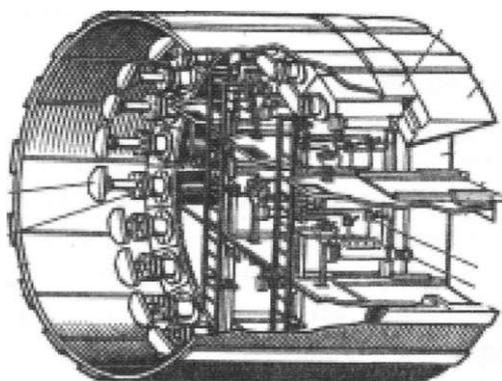
В очень сложных инженерно-геологических условиях находят применение специальные методы проходки с химическим закреплением грунтов, их замораживанием, водопонижением и т. д. Сейчас все большее применение находит конструкция обделки, обжатой в породу.

Впервые в практике отечественного метростроения щитовая проходка была осуществлена в мелкозернистых водонасыщенных песках под сжатым воздухом в двух параллельных перегонных тоннелях общей протяженностью 864 м на участке между Театральной и Лубянской. Наши инженеры запроектировали и изготовили свой первый отечественный щит, который начал проходку перегонных тоннелей в мае 1934 года.

Щитовую проходку можно было начинать только при наличии сборной тоннельной обделки, которая и была разработана. Кольцо самой первой обделки перегонного тоннеля наружным диаметром 6,1 м состояло из 10 слабоармированных бетонных блоков (один из них разъем-

²³ Калинин В.П. Метрополитены. - М.: Транспорт, 1988. - С. 151- 152.

²⁴ Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 12.



Немеханизированный проходческий щит. Впервые был применен в Великобритании М.И. Брюнелем в 1825 году. В СССР такой щит применялся с 1932 года. Сего помощью сооружено большинство тоннелей метрополитена в Москве, Ленинграде, Киеве и других городах

ный - замковый) толщиной 50 см, запроектированных по аналогии с блоками О. Рурка, применявшимися в США в сухих грунтах²⁴.

Но так как в Москве предстояло строить тоннели в пльвунах, начались интенсивные поиски способов соединения блоков между собой и гидроизоляции обделки. Зарубежные специалисты утверждали, что задача может быть решена только с применением чугунных тюбингов, но П.П. Ротерт от имени наших инженеров ответил: «Перейти на обделку тоннеля с металлическими тюбингами - это значит немедленно предъявить счет к промышленности - дать 22 тыс. т металла на 1 км». Это дало толчок к созданию бетонных и железобетонных обделок, которые впоследствии были успешно применены при массовом строительстве тоннелей метрополитенов.

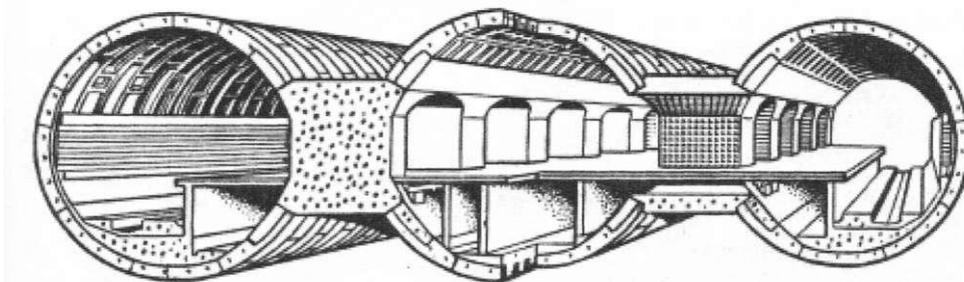
Щитовая проходка первых тоннелей была завершена в декабре 1934 года, в результате чего открылся сквозной проход по всей трассе первой очереди.

В силу особых топографических, геологических и гидрогеологических условий Московский метрополитен прокладывался преимущественно глубокого заложения - 30 - 50 м. Расстояние между станциями 1 - 2,2 км. Минимальные радиусы закругления по трассе 400 м, максимальный уклон 33 %²⁵.

Московский метрополитен строился весьма высокими темпами, невиданными в истории метростроения. Для максимального развития фронта работ был создан мощный щитовой парк из 42 щитов (30 перегонных и 12 станционных), изготовленных в короткий срок отечественной промышленностью: Кировским заводом в Ленинграде, Новокраматорским и Горловским машиностроительными заводами в Донбассе и

²⁴ Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 13.

Там же, - С. 14.



Станция метрополитена пилонного типа с обделкой из железобетонных тюбингов

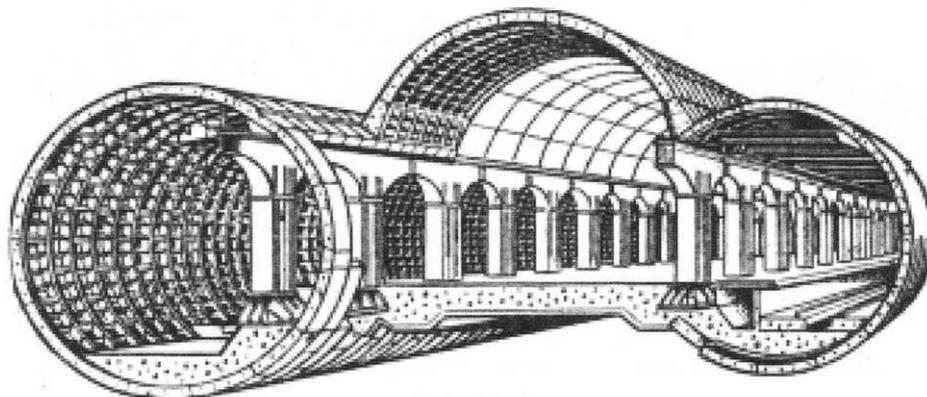
др. Такого количества одновременно работающих щитов не знало ни одно из строителей мира. Известно лишь, что в Лондоне на одной из линий одновременно работали 22 щита. В этот же период было освоено производство чугунных тюбингов для обделки перегонных и станционных тоннелей и обеспечена их бесперебойная поставка²⁶.

Практически строительство тоннелей мелко заложения Московского метрополитена начали с опытных участков в Сокольниках: закрытым горным способом с временным деревянным креплением и бутобетонной сводчатой обделкой на Русаковской улице в начале 1932 года, а открытым способом - через год на Краснопрудной улице.

Пуск в 1935 году первой очереди Московского метрополитена, в котором технические достоинства сочетались с благоприятными санитарно-гигиеническими условиями и жизнеутверждающей архитектурой станций, явился крупным достижением российской строительной техники и архитектуры и новым явлением в мировом метростроении. Несмотря на трудности, 11 сентября 1938 года вторая очередь метро протяженностью 9,6 км была сдана в эксплуатацию. Еще более сложной оказалась трасса метро третьей очереди, сооружение которой пришлось на суровые годы войны (1941 - 1945). О весьма сложных гидрогеологических условиях говорит, например, тот факт, что при сооружении станции «Павелецкая» было откачено 16 млн. м³ воды, а при возведении «Таганской» - 55 млн. м³. В одном из стволов, заложенных в районе доледникового периода, приток воды достигал 2400 м³/ч, в то время как река Яуза имеет расход воды всего лишь 1800 м³/ч²⁷.

²⁶ Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 13.

²⁷ Калиничев В.П. Метрополитены. - М.: Транспорт, 1988. - С. 138.



Станция метрополитена колонного типа с увеличенным пролетом среднего зала

В январе 1941 года был организован Ленинградский метрострой, ядро которого составили 300 московских метростроителей.

Вопрос о возможности строительства и глубине заложения метрополитена в городе, стоящем на болоте, долго дискутировался среди специалистов. И хотя за два века существования северной столицы в ней многое заметно изменилось, из памяти ее обитателей не исчезли огромные трудности, связанные с освоением зыбкой заболоченной местности, нередко затопляемой водами Невы. Мелиорационный азарт порождает неоднократно планы засыпки р. Мойки, Лебяжьего, Обводного и Екатерининского каналов. В плане начала 1917 года намечалось предварительно проложить тоннель метрополитена. Такие замыслы были связаны с необходимостью преодоления природных препятствий для развития городского транспорта. Основной преградой на этом пути являлась широкая Нева. Варианты пересечения ее мостами в начале XIX в. казались нереальными из-за большой глубины и бурных весенних ледоходов, поэтому появились предложения прокладки подводных тоннелей. С одним из таких проектов - от Адмиралтейской стороны на Васильевский остров - выступил некий мещанин Торгованов. Однако Александр I отверг предложение самоучки, заключив в 1814 году договор на проектирование перехода с известным в Англии инженером М. Брюнелем, который предложил два проекта: мостовой и тоннельный. Тоннельный вариант предполагал преодоление неустойчивых грунтов под Невой изобретенным им щитовым способом. Проходку кругового тоннеля Брюнель предусматривал вести на полное сечение, прикрывая забой, как крышкой, поворотным диском-план-шайбой с винтовой поверхностью и «зубом», подобно раковине морских древоточцев *Toredo Navalis*, послуживших источником зарождения идеи. Сходство диска с

воинским щитом древних завоевателей стало основой для названия изобретения²⁸.

Первоначально по конструкции щит М. Брюнеля имел цилиндрическую форму, поперечное сечение которого было расчленено на отдельные поочередно выдвигаемые ячейки. Эта идея была им закреплена в патенте 1818 года. Чтобы стенки соединений ячеек плавно примыкали друг к другу, форма их была принята прямоугольной, оказавшейся наиболее удобной. Именно такой прямоугольный щит сечением 6,71x11,98 м, разбитый на 36 ячеек, использованный в 1825 - 1842 годах в Лондоне при строительстве тоннеля под рекой Темзой, стал прототипом щита, работавшего в Петербурге²⁹.

Таким образом, исходным элементом для разработки щитов в период с 1814 по 1824 годы в Петербурге стала прямоугольная щитовая ячейка как самостоятельная или составная их конструкция.

При этом оптимальным, исходя из условий нахождения в ней одного человека, было принято минимальное сечение ячейки шириной 3 фута (0,9 м) и высотой 6 футов (1,8 м). Выемка неустойчивого грунта из забоя предусматривалась небольшими порциями не только в объемах ячеек, но и более малыми в своих ячейках с применением специальных поперечных ящиков или шандор, поочередно открываемых от верха к низу. Возможно, к детализации этого способа причастен также французский ученый - эмигрант Пьер Доминик Базен, ставший после принятия русского подданства Петром Петровичем Базеном. В середине прошлого века были предложены видоизмененные схемы щитов без выдвижных ячеек. Появились герметизированные конструкции Дауна, Таскина, Дюнна и др. Так, для проходки тоннеля под Невой Дюнн изобрел щит, полностью закрытый со стороны забоя непроницаемой диафрагмой и закрепленным на ней устройством типа плужного лемеха для разработки грунта³⁰. Перемещение щита мыслилось следующим образом: при нагнетании воды между неподвижной стенкой и поршнем последний отодвигается в сторону обделки, опирается на нее, обеспечивая тем самым движение вперед. Герметизированный щит Дюнна не побывал под Невой, но отдельные заложенные в нем решения впоследствии нашли применение при проходке вертикальной шахты (поршень, равный внутреннему диаметру щитовой оболочки) и наклонного эскалаторного хода (обратный козырек, схожий с контурами «плуга»)³¹.

| Пиккуль В.С. Предшественники рабочего проекта // Метро. - 1993. - № 2. - С. 12.

Там же.

° Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 19.

¹¹ Там же. - С. 19.

Когда результаты осушения площадей Петербурга стали ощутимыми, в 1892 году появился проект подводного тоннеля между Марсовым полем и Троицкой площадью. Автор его, российский инженер путей сообщения Я.К. Ганнеман, выдвигал подземный вариант как альтернативный существовавшему наплавному и намеченному к постройке постоянному Троицкому мосту. Он считал, что первый стальной мост через Неву - Литейный - возводился слишком долго (1875 - 1879 гг.) и не без аварий, а построенный в 1889 - 1890 гг. двумя идущими навстречу друг другу щитами тоннель под р. Сент-Клэр (США) потребовал всего 13 мес. Сооружение тоннеля со сборной тубинговой обделкой диаметром 6,3 м и длиной 1,8 км велось четырехъярусными щитами в однородных мягких глинах. Основываясь на подобных примерах, Ганнеман намеревался проложить подземный переход общей протяженностью 1,7 км (подводный участок 620 м) также двумя щитами за 1,5 года и дешевле сметной стоимости постоянного моста на 1 млн руб.³²

Когда в 1917 году Управление Петроградских городских железных дорог предложило схему такого метрополитена (именно в нем предусматривался тоннель, погруженный в Екатерининский канал), руководитель проекта инженер Ю.К. Гринвальд писал: «При устройстве метрополитена в Петрограде необходимо принять все меры к тому, чтобы тоннель пролегал возможно ближе к поверхности улицы с целью облегчения доступа пассажирам к станциям. Это условие должно быть принято во что бы то ни стало и за какую бы то ни было цену». Его идею в 1925 году поддержал известный метростроитель проф. А.Н. Пассек, знавший, что существующие за рубежом проходческие средства (щиты) оправдали себя в самых сложных условиях, а лифтовые или эскалаторные подъемники еще не показали надежных результатов³³.

Санкт-Петербургский метрополитен в настоящее время представляет собой сложный комплекс современных технических устройств и систем управления. На его линиях в настоящее время обращаются 200 составов шести- и семивагонного формирования, эксплуатируются 196 эскалаторов, работают более 100 мощных вентиляционных установок, движение электропоездов обеспечивают 56 тяговых подстанций.

В «Ленметрогипротрансе» совместно с НЦ «Шлаколит» разработана конструкция обделки из сборных шлакокаменных элементов, что может стать альтернативной чугуноу, так как они обладают более высо-

³² Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 20.

³³ Кулагин Н.И., Алферова Н.В. Ленметрогипротранс - Петербургскому метрополитену // Метро. - 1997. - № 6. - С. 13-14.

кими прочностными характеристиками и водонепроницаемостью⁵⁴.

В Санкт-Петербурге проживает около 5 млн. человек. Город постоянно расширяется за счет новых районов строительства, а сеть действующих линий метрополитена общей эксплуатационной протяженностью 101,1 км располагает 59 станциями. Несмотря на то, что Петербургский метрополитен перевозит ежедневно до 3 млн. пассажиров, он не обеспечивает потребности города.

Оборудование, организация движения и подвижной состав метрополитена. Конструкция и основания пути метрополитена, сварка рельсовых стыков и крепление рельсов на упругих прокладках обеспечивают высокие эксплуатационные качества пути и плавность хода поездов на больших скоростях. Управление стрелками осуществляется с постов централизации. В некоторых зарубежных метрополитенах путь уложен на щебеночном основании, что приводит к загрязнению тоннелей и образованию пыли при движении поездов.

В состав оборудования входят также системы электроснабжения (постоянное напряжение 825 В) с понижающими подстанциями для нужд освещения и питания электропривода эскалаторов, вентиляторов, насосов и другого оборудования. Подстанции оборудованы системами автоматики и телеуправления с центрального диспетчерского пункта. Безопасность следования поездов метрополитена обеспечивается системой СЦБ (сигнализация, централизация, блокировка). Все более широкое применение на линиях метрополитена находит автоматическое управление поездами.

Метрополитен оборудован системой искусственной приточно-вытяжной вентиляции. В некоторых зарубежных метрополитенах применяется только естественная вентиляция, что практически не создает удовлетворительного микроклимата.

Вагоны российского метрополитена просторны и удобны для входа, выхода и проезда, их вместимость 270 человек, количество мест для сидения 44.

Не только первые тоннели, но и первые вагоны метро начали проектировать в метрострое. Первый образец вагона был изготовлен мытищинским заводом в мае 1933 года, а в январе 1935-го завод выпустил уже 40 вагонов. Самый первый поезд из двух вагонов красного цвета серии «А» - моторного № 10001 и прицепного № 1001 - совершил свой первый рейс между станциями «Сокольники» и «Комсомольская» 15 октября 1934 года. Один из этих вагонов сохранен до настоящего вре-

⁵⁴ Калиничев В.П. Метрополитены. - М.: Транспорт, 1988. - С. 19.

мени. За 40 лет эксплуатации он прошел около 3,4 млн. км, а сейчас отремонтирован и стал экспонатом заводского музея³⁵.

Со дня основания подотрасли транспортного строительства - метроостроения прошло уже более 70 лет. За это время Московский метрополитен превратился в один из крупнейших метрополитенов мира.

В настоящее время перевозочный процесс осуществляется по сети из 11 линий радиально-кольцевой структуры, содержащей 164 станции, 54 из которых являются пересадочными; 114 станций оборудованы эскалаторами, являющимися важнейшей составной частью транспортного конвейера в системе метрополитена. Сеть линий обеспечивает надежную транспортную связь центральных районов столицы со всеми промышленными зонами города и районами проживания основной части населения, за исключением периферийных районов, расположенных за МКАД, куда планируется провести новые линии метро с улучшенными техническими характеристиками.

Эксплуатационная длина всех линий Московского метрополитена к началу 2000 года составляла 264,4 км (в двухпутном исчислении). Средняя техническая скорость движения поездов достигла 48 км/ч, средняя эксплуатационная скорость (с учетом времени стоянок) - 41 км/ч, в то время как 60 лет назад эта скорость составляла всего 26,7 км/ч. Скорость сообщения по всей сети метрополитена (с учетом средних затрат времени на пересадку, спуск и подъем на поверхность) - 34 км/ч. Максимальная реализуемая интенсивность движения, при которой обеспечивается хорошая устойчивость выполнения графика движения в «часы пик», - 40 пар 8-вагонных составов³⁶.

Удельный вес метрополитена в общегородских объемах пассажиро-перевозок в настоящее время составляет 59 %. Ежедневно в рабочие дни недели метрополитен перевозит 9 - 9,5 млн. пассажиров. За год услугами метрополитена пользуются более 3,1 млрд. чел., что позволяет Московскому метрополитену по этому показателю занимать лидирующее место среди метрополитенов мира. Однако плотность сети линий Московского метрополитена составляет всего 0,26 км на 1 км² города, в то время как в Нью-Йорке этот показатель равен 0,5 км, в Лондоне - 1,21 км, в Париже - 2,8 км линий на 1 км².³⁷

Вагонный парк метрополитена насчитывает более 4 000 вагонов, техническое обслуживание и ремонт которых производится в 15 электро-

³⁵ Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 14.

³⁶ Там же. - С. 16.

³⁷ Там же. - С. 17.

депо. Для капитального ремонта вагонов имеется завод по ремонту электроподвижного состава.

Инженерно-технические устройства системы жизнеобеспечения Московского метрополитена производят воздухообмен более 10 трлн. м³ воздуха в сутки при помощи около 5 000 вентиляционных установок, откачивание грунтовых вод из подземных сооружений производится 766 водоотливными установками.

Доставку пассажиров от вестибюлей к платформам станций и обратно, скоростную пересадку пассажиров с одной линии на другую осуществляют 538 эскалаторов 30 типов и модификаций. Общая протяженность лестничного полотна эскалаторов - более 55 км.

В 1996 году на Кольцевой линии были проведены испытания перспективных вагонов моделей 81-720, 81-721, изготовленных АО «Метровагонмаш». Серийный выпуск таких вагонов для поставки их Московскому метрополитену был осуществлен в конце 1997 года. Эти вагоны имеют принципиально новую конструкцию с повышенными комфортными условиями для пассажиров и машиниста. Конструктивная скорость вагона - 100 км/ч, вместимость ориентировочно - 170 чел. при трех стоящих пассажирах на 1 м².

В 1984 году впервые в СССР применена централизованная система управления работой станции «Университет» Киевского метрополитена с помощью телемеханики и телевидения. Она позволяет осуществить оперативное дистанционное управление техническими средствами станции, регулировать пассажиропотоки с единого операторского пункта. В настоящее время такая система работает на всех метрополитенах России.

Переход к рыночной экономике потребовал коренного изменения взаимоотношений с пассажирами. Прежняя система оплаты проезда и пропуска пассажиров в метро оказалась неэффективной, так как возросло количество применяемых в качестве оплаты проезда поддельных жетонов и карточек. С целью устранения такого явления и автоматизации контроля оплаты проезда и пропуска пассажиров Петербургским метрополитеном совместно с АОЗТ «ЭЛСИ» разработана автоматизированная система контроля оплаты проезда в метро (АСКОПМ), базирующаяся на применении магнитных карт в качестве носителя информации о произведенных пассажирами платежах и совершенных ими поездках³⁸.

С декабря 1995 года эта система введена в эксплуатацию с едиными

³⁸ Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 27.

проездными документами на основе магнитных карт для оплаты проезда на всех видах городского транспорта Санкт-Петербурга. С 1997 года совершен переход на бесконтактные магнитные карты.

Одним из главных направлений повышения производительности труда, безопасности и комфортабельности перевозок, экономии энергоресурсов является автоматизация всего перевозочного процесса: от движения поездов (в некоторых случаях без локомотивных бригад) до уборки вестибюлей, станций и перегонов. Такие системы действуют, например, в Лилле (Франция), Ванкувере (Канада), Саппоро (Япония) и на метрополитенах некоторых других городов.

Производительность труда на метрополитенах измеряется отношением числа перевезенных пассажиров в сутки к числу работающих и колеблется в широких пределах. Например, на Мюнхенском метрополитене она составляет 503 пассажира на одного человека, а на метрополитене Сан-Франциско только 64. Производительность труда во многом зависит от протяженности метрополитена, поэтому наиболее распространенным и характеризующим показателем является число работников метрополитена, приходящихся на 1 км протяженности. Этот показатель для крупных метрополитенов мира составляет: Нью-Йоркский - 72 чел./км, Лондонский - 59, Парижский - 45³⁹.

Решающим условием, влияющим на доходность зарубежных метрополитенов, является комфортабельность перевозок, культура обслуживания пассажиров. Для этого станции оборудуются новейшими системами информации, билетными автоматами, принимающими бумажные деньги и дающими сдачу. Широко внедряются на станциях движущиеся тротуары - траволаторы, что сокращает расходы на сооружение просторных пешеходных переходов. Устанавливаются системы телевизионного контроля. Главная задача, которая решается при конструировании вагонов, - снижение расходов электроэнергии и повышение комфортабельности, а также пожаробезопасность.

Ведущие тенденции развития современных метрополитенов - увеличение плотности их сетей, создание разветвленных систем входов, приближенных к объектам массового посещения, а также удобных пересадочных узлов.

Все большее значение в обеспечении безопасности движения поездов приобретает современная техника и, в первую очередь, система автоматизированного управления движением поездов и регулирования их скорости, основанная на использовании управляющих вычислительных комплексов.

³⁹ Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 16.

Как показывает накопленный в крупнейших городах страны опыт, такая система позволяет наиболее эффективно решать задачу увеличения пропускной и провозной способности линий, значительно повысить безопасность движения, экономнее расходовать электрическую энергию, строго соблюдать график движения, обеспечить контроль за управлением поездом одним машинистом и, что не менее важно, сократить время нахождения пассажиров в пути.

Сложные гидрологические условия, в которых находятся тоннели и станции метрополитена, а также глубина их заложения, предъявляют особые требования к санитарно-техническим установкам. Тоннельная вентиляция метрополитена обеспечивает необходимый микроклимат вестибюлей, станций и тоннелей. На станциях и в тоннелях производится трех-четырёхкратный обмен воздуха в течение суток. Эти устройства управляются из диспетчерского пункта посредством телеуправления.

На самом южном в СНГ Ташкентском метрополитене применено адиабатическое охлаждение и увлажнение воздуха, подаваемого под землю. Система позволяет значительно (на 10 - 12° С) снизить температуру нагретого наружного воздуха за счет испарения влаги при рециркуляции воды. Такая система является первой в мировой практике.

Совершенствование российского метростроения происходит непрерывно: в путь укладываются объемно-закаленные рельсы, проводятся исследования по защите от шума и вибрации, внедряются методы антикоррозийной защиты чугунных и железобетонных тьюбингов, совершенствуются устройства СЦБ и связи.

Создателями нового подвижного состава взят курс на конструирование перспективного подвижного состава, который будет отвечать самым высоким требованиям надежности и комфорта.

Бывший советский, а теперь российский метрополитен является учебным полигоном для аналогичных предприятий городского транспорта за рубежом. Специалисты Венгрии, Польши и Чехии регулярно обучаются в нашей стране навыкам эксплуатации и ремонта технических средств метрополитена. Многочисленные делегации знакомятся с работой служб, организацией движения, оснащением метрополитенов в городах России. В технической школе Московского метрополитена прошли подготовку машинисты Индии.

Метрополитены крупнейших городов России

Как отмечалось ранее, в настоящее время строительство метрополитенов ведется в 11 крупнейших городах России (Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Самаре, Екатеринбурге, Омске, Челябинске, Красноярске, Уфе, Казани).

Нижегородский метрополитен стал десятым в бывшем СССР, третьим в России и первым в Поволжье.

Первая линия Нижегородского метрополитена протяженностью 6,8 км с шестью станциями, ввод в эксплуатацию которой состоялся в 1985 году, прошла по трем промышленным районам города, соединив «Автозавод» и Московский вокзал.

Сегодня Нижегородский метрополитен имеет уже две линии протяженностью 14,0 км с 12 станциями. Если в первые годы эксплуатации метрополитен ежедневно перевозил 100 тыс. пассажиров, то в настоящее время этот объем увеличился вдвое, составив 7 % от общего объема городских пассажирских перевозок.

Обе существующие линии проходят по высокой пойме рек Волги и Оки в мощных водоносных горизонтах. Линии строились большей частью открытым способом, за исключением участков, где это было невозможно (в частности, под железнодорожным узлом станции «Московская» Горьковской железной дороги) в сложных инженерно-геологических условиях⁴⁰. Восемь станций колонного типа строились по типовому проекту ТС-109 без эскалаторов, за исключением пересадочной станции «Московская». Эта станция запроектирована с двумя пассажирскими платформами и с четырьмя главными путями в одном конструктивном объеме. Она выполнена с использованием сборномонолитной железобетонной отделки с элементами индивидуального изготовления. Станцию обслуживают четыре эскалаторных комплекса, работающих только на подъем.

Остальные четыре станции одно сводчатые, из монолитного железобетона, построенные с использованием передвижной металлической опалубки.

Перегонные тоннели сооружались как открытым, так и закрытым способами. При закрытом способе строительства применена отделка кругового очертания из монолитно-прессованного бетона или чугунных тубингов. На участках открытого способа работ отделка перегонных тоннелей имеет прямоугольное очертание и выполнена из сборных железобетонных элементов заводского изготовления.

Архитектура станций решена в простых и лаконичных формах с обеспечением технических и эксплуатационных требований, предъявляемых к сооружениям метрополитена. Облик станций создавался с учетом их названий и существующей градостроительной ситуации. Для отделки станций применены высококачественные природные материалы: гранит и мрамор различных месторождений, а также местный от-

⁴⁰ Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 36.

делочный материал, отвечающий современным требованиям архитектуры и дизайна.

Комплексной транспортной схемой Нижнего Новгорода предусматриваются продление каждой линии и мостовое пересечение Оки. Только при условии соединения линией метрополитена двух частей города, разделенных рекой, может быть значительно повышена эффективность пассажироперевозок Нижегородского метрополитена.

Самарский метрополитен начал строиться в 1980 году со следующими показателями: строительная длина - 17,3 км; количество станций - 13; сметная стоимость - 474 млн. руб. (в ценах 1991 года).

В декабре 1987 года был введен первый пусковой участок протяженностью 4,81 км с четырьмя станциями, электродепо на девять электропоездов с путевым развитием и первая очередь инженерного корпуса. В декабре 1993 года введены второй пусковой участок протяженностью 3,79 км с тремя станциями и вторая очередь инженерного корпуса.

В настоящее время действующая линия Самарского метрополитена протяженностью 8,74 км с семью станциями связывает промышленную зону с тремя районами города. Однако действующий участок метрополитена не решает одну из острых социальных и экономических проблем города в обеспечении пассажирских перевозок⁴¹.

Достаточно отметить, что метрополитен сегодня взял на себя лишь 4 % общегородских пассажирских перевозок.

Одной из особенностей Самарского метрополитена является то, что город вытянут вдоль Волги на 40 км с ярко выраженными зонами, которые расположены на значительном расстоянии друг от друга. Зона крупных промышленных предприятий в восточной части города более чем на 15 км удалена от административно-культурной и торговой части со значительной жилой застройкой. Эта особенность, определившая нетрадиционную очередность ввода в эксплуатацию участков первой линии от периферии к центру плотно заселенной части города с густой сетью транспортных магистралей и подземных коммуникаций, предъявляет особые требования к организации строительства.

Екатеринбургский метрополитен сдан в эксплуатацию в 1991 году. Первый пусковой участок протяженностью 7,5 км с шестью станциями соединил центр города, железнодорожный вокзал и северные жилые микрорайоны. Одновременно сданы в эксплуатацию электродепо и инженерный корпус.

В 1996 году для строительства перегонных тоннелей в скальных грунтах был применен механизированный горнопроходческий комплекс «Вирт»,

⁴¹ Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 37.

что позволило в четыре-пять раз (по сравнению с обычным буровзрывным способом проходки) увеличить скорость проходки и полностью исключить осадки земной поверхности в условиях плотной городской застройки. Этим комплексом было пройдено более 1,0 км тоннелей.

Согласно утвержденной схеме развития городского транспорта предусматривается строительство еще двух линий метрополитена по направлениям с запада на восток и с северо-востока на юго-запад. Все три линии пересекаются в центре города, образуя пересадочный узел из трех станций глубокого заложения, одна из которых на первой линии - станция «Геологическая» - сдана в эксплуатацию в 2000 году.

Одной из особенностей сооружения этой односводчатой станции является то, что на ней впервые в практике отечественного метростроения была применена новая австрийская технология с использованием механизированного комплекса «Паурат».

В перспективе линии метрополитена в городе будут иметь протяженность около 40 км с 29 станциями⁴².

Метрополитен Омска. В 1992 году было начато строительство Омского метрополитена протяженностью 6,8 км с шестью станциями. Город, вытянувшийся вдоль Иртыша на 40 км, расположен в суровых климатических условиях. На всем протяжении линия имеет мелкое заложение. При этом перегонные тоннели сооружаются закрытым способом работ, а станции - открытым.

Строительство метрополитена в суровых климатических условиях приобретает особую актуальность по сравнению с районами умеренного климата. Отрицательное влияние погодных условий сказывается на сроках службы улиц, дорог, наземного транспорта, что приводит к непомерному росту капитальных вложений и эксплуатационных затрат. Расчеты показывают, что в крупных промышленных центрах Сибири эффективность метрополитена значительно выше, чем в городах европейской части страны. Так, в Омске почти 70 % пассажироперевозок осуществляется автобусами, нормативный срок службы которых 5 лет. Свыше 40 % подвижного парка уже давно подлежат списанию, и его эксплуатация опасна для жизни и здоровья людей. Для сравнения: нормативный срок эксплуатации вагона метро 35 лет, а фактически при постоянных тепло-влажностных условиях под землей он гораздо больше.

Челябинский метрополитен. В начале 1980-х годов специалистами двух ведущих школ отечественного метростроения - Московской и Ленинградской - выполнены расчеты, которые показали, что к 2000 году транспортные проблемы в Челябинске без строительства метрополитена не решить.

⁴² Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 38.

Учитывая выводы специалистов, правительство в 1985 году приняло постановление «О мерах по дальнейшему развитию в 1986-1990 годах городского хозяйства в г. Челябинске», которым предусмотрено проектирование и начало строительства метрополитена. Работы по строительству первой линии метрополитена протяженностью 8,2 км с пятью станциями начаты в 1993 году⁴³.

Красноярский метрополитен. Город Красноярск расположен на правом и левом берегах Енисея, соединенных между собой двумя коммунальными мостовыми переходами и железнодорожным мостом. В пределах исторического центра города по условиям рельефа местности возможности развития улично-дорожной сети весьма ограничены. Наземный пассажирский транспорт не в состоянии в часы «пик» справиться с существующими пассажиропотоками. Именно поэтому встал вопрос о необходимости строительства метрополитена в Красноярске.

Технико-экономическое обоснование и проект были разработаны институтом «Харьковметропроект». Строительство девятого в России и девятнадцатого в СНГ метрополитена начато в 1993 году. Длина первоочередного участка с пятью станциями 8,22 км. Инженерно-геологические условия строительства являются сложными⁴⁴.

Все недостатки транспортных связей крупных городов можно отнести и к Новосибирску. Состояние развития пассажирского транспорта в городе отражает социальные потребности в улучшении обслуживания населения и совершенствования транспортных систем. Наиболее значимыми показателями этого являются: численность населения, территория города, транспортная подвижность населения, размеры пассажирских потоков, дальность маршрутов. Перечисленные показатели в Новосибирске требовали строительства метрополитена, так как проблема массовых пассажирских перевозок в городе с населением около 1,5 млн. человек может успешно решиться только посредством создания внеуличного транспорта, отличающегося большой пропускной способностью, высокой скоростью сообщения и регулярностью движения. Новосибирск никогда не следовал в фарватере истории. Наш город, его люди принадлежат к той человеческой общности, которая сама творит историю, поэтому не удивительно, что уже в первые послевоенные годы, когда страна еще не успела залечить раны, нанесенные ей войной, у новосибирских мечтателей появилась мысль о необходимости сооружения в городе метрополитена...

³⁸ Главатских В.А. Технология строительства метрополитенов. Ч. 1. Развитие метрополитенов в России: Учебное пособие. - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. - С. 39.

³⁹ Там же. - С. 40 - 41.

Глава вторая

РЕАЛЬНЫЕ ОЧЕРТАНИЯ МЕЧТЫ

А начиналось метро в Новосибирске в 1946 году, когда группе специалистов под руководством И.И. Соколова-Добрева поручили разработать генеральный план города. В нее вошли известные в то время специалисты: архитектор А.Ф. Якусевич, экономисты П.П. Шевалье и Пейсахов, инженеры В.В. Годевальд, Е.И. Мельников и другие¹. Позади война, страна входила в мирную жизнь, строилась, осваивала целину, наступала на сибирскую тайгу. Это было время грандиозных свершений и грандиозных мечтаний. Метро в Новосибирске! Впервые мечту эту старались реализовать при разработке генерального плана. К 1954 году появилось три варианта проекта, ориентированных на разную численность населения Новосибирска в 1980 году в 800 тысяч, 1 млн. и 1,2 млн. человек при сохранении одинаковой принципиальной схемы развития города². Разница в расчетной численности населения города к 1980 году возникла из-за противоречий между Госпланом СССР и местными органами в основном по двум вопросам: Госплан СССР предполагал, что большинство эвакуированных во время войны в Новосибирск промышленных предприятий будут возвращены в города, откуда они были вывезены, и, во-вторых, не допускал возможности роста населения к 1980 году в городе более 1 млн. человек.

Репарации из Германии помогали восстанавливать на старых местах в европейской части СССР промышленные предприятия, что позволило из Новосибирска заводы не вывозить и в немалой степени обусловило дальнейшее развитие города и рост численности населения.

Во всех трех вариантах для обслуживания возрастающего пассажиропотока в схеме застройки города были зарезервированы территории для метрополитена, который должен пройти от завода имени В.П. Чкалова через центр города, центр Октябрьского района, центр левобережной части Новосибирска до завода «Сибсельмаш». Тогда ни один

¹Е. Малыгин. Заботы проектировщиков // В Новосибирск пришло метро. - Новосибирское книжное издательство, 1986.

²Там же.

из этих вариантов не был утвержден по ряду причин и главным образом в связи с тем, что в конце 1950-х годов были введены новые нормативы по градостроительству, к тому же не хватало формальных показателей, в частности, по численности населения.

Город между тем рос, развивался. Показательна динамика роста численности населения: если в 1948 году она составляла 660 тыс. чел., то в 1953, 1956, 1959 соответственно: 693, 731, 894 тыс. человек. К началу 1970-х годов крупный промышленный, научный и культурный центр Новосибирск уже занимал восьмое место по численности населения (9 июля 1962 году родился его миллионный житель) и третье место в стране после Москвы и Ленинграда по занимаемой площади³.

Сложившаяся застройка, узкие, с пересечением в одном уровне улицы, плотные транспортные потоки на центральных магистралях не позволяли решить проблему массовых пассажирских перевозок с помощью традиционных средств передвижения: средняя скорость трамвая и троллейбуса в городе не превышала 15-16 км/ч., автобуса - 20 км/ч., что было почти в три раза ниже их технических возможностей. Так что развитие этих видов транспорта, формальное увеличение парка остро- ты проблемы не снимало.

Все чаще архитекторы, строители, транспортники, советские и партийные работники говорили о необходимости сооружения в городе скоростной подземной магистрали. Группа инженеров института «Новосибпроект», выполнив технико-экономические обоснования плана генерального развития города и согласовав их в Госстрое и Госплане, получила предложение предусмотреть в ТЭО строительство одного из скоростных видов транспорта. Выбор был невелик. Между собой конкурировали скоростной трамвай и поезда метрополитена.

Проектировщики, предварительно выяснив в общих чертах технические возможности обоих вариантов, остановились на последнем. Но для обоснования решения данных явно не хватало.

Чтобы всерьез говорить с правительством о строительстве метро, городу еще предстояло основательно подготовиться к этому разговору. В 1963 году в Москву для получения методических указаний по проектированию метрополитена были откомандированы представители института «Новосибпроект» (ныне «Новосибгражданпроект») В.Я. Борисовский и В.Н. Чепурных, чтобы из первых рук получить информацию о строительстве советских метрополитенов.

«Где мы только не побывали, - вспоминает бывший начальник отде-

³ Энциклопедия «Новосибирск». - Новосибирское книжное издательство, 2003 - С. 556.

ла транспортных проблем Новосибиргражданпроекта В.Я. Борисовский. - Вдоль и поперек исходили коридоры и кабинеты НИИ градостроительства, Моспроекта и других учреждений. Изучили огромное количество различных документов. Но чем больше материала проходило через наши руки, тем отчетливее мы понимали: город к строительству метро не готов. С этим неутешительным выводом и вернулись домой».

Однако время, потраченное на длительную командировку, не пропало даром. Теперь сибирские градостроители четко знали, какими путями идти к намеченной цели.

Вспоминает бывший первый секретарь обкома КПСС А.П. Филатов: «В 1965 году состоялась первая официальная поездка в Госплан РСФСР группы руководящих работников. В ее состав входили заместитель председателя горплана В.И. Зубов, руководитель отдела транспортных проблем Новосибиргражданпроекта В.Я. Борисовский, главный архитектор города С.П. Скобликов и я, в то время первый заместитель председателя горсовета, занимающийся вопросами строительства. Задача была такая - изучить возможность включения метрополитена в разрабатываемый Генеральный план Новосибирска. Поездка прошла успешно. В Госплане внимательно рассмотрели все наши документы, выслушали и обещали оказать всяческую поддержку. Но от обещания до решения - дистанция большая»⁴.

Первое, что сделали проектировщики, - внесли в Генеральный план раздел «Строительство метрополитена». Правда, обоснование его было пока малоубедительным, тем не менее в Гражданстрое и других учреждениях документ утвердили. Не беда, что в нем не говорилось ни о начале строительства, ни о направлении трасс. Все рассматривалось предварительно. Однако новосибирцы добились главного: специалисты самого высокого уровня подтвердили, что городу уже в самом ближайшем будущем необходим скоростной вид транспорта, и это было официально закреплено. Предстояло выполнить значительный объем научной и исследовательской работы, чтобы осуществить идеи партийных и хозяйственных руководителей города, инженеров и архитекторов, заложенные в Генеральном плане.

А город продолжал расти, с каждым годом на десятки километров увеличивалась протяженность его улиц, заметно вырос поток грузовых и легковых автомобилей, стало тесно на магистралях города автобусам, троллейбусам, трамваям. Все чаще у въездов на коммунальный мост, да

⁴ А.П. Филатов. Всем миром // Советская Сибирь. 6.01.2000.



Типичная картина на городском пассажирском транспорте в 1950 - 1960 гг.

и на нем самом, возникали пробки. Городские и областные власти активно принялись за решение транспортной проблемы.

При Новосибиргражданпроекте создали специальную группу по проектированию комплексной схемы транспорта. Предстояло изучить расселение трудящихся Новосибирска, перемещение жителей в пределах городской черты, интенсивность движения общественного транспорта, обнаружить наиболее перегруженные участки⁵.

Обработка полученных данных сразу выявила узкое место на городских магистралях. Им оказался коммунальный мост. Материалы исследований показали и другое: выходить в Госплан и Совет Министров с предложением о строительстве метрополитена рановато.

Надо было решать более насущные, первоочередные задачи. И создание проекта второго моста стало главной целью, отодвинувшей строительство метрополитена на второй план.

Вспоминает В.Я. Борисовский: «С проектом нового Димитровского коммунального моста я ожидал вызова в приемной В.А. Коробова, круп-

⁵ Из архива института «Новосибгражданпроект».

ного специалиста по развитию транспорта в Госплане СССР. Настроение было хорошее - во всех инстанциях схемы, чертежи, технико-экономические обоснования моста получили высокую оценку. Я полагал, что все сведется сейчас к обычным формальностям. Но вышло иначе.

Коробов бегло посмотрел бумаги и сказал:

- Я ознакомился с технической документацией. В принципе проект хорош, но есть в нем слабое место. Он предназначен только для автотранспорта и пешеходов. Необходимо подумать, как пустить по нему скоростной трамвай.

К такого повороту я не был готов. Понимая, что спорить и доказывать что-либо бессмысленно, поскольку достаточно убедительных аргументов нет, взял папку с документами и вышел из кабинета».

Проектировщики и руководители города и области прекрасно понимали, что скоростной трамвай не снимет остроты транспортной проблемы в городе и тем более никак не заменит метро, на которое они уже основательно нацелились. К тому же стоимость строительства с учетом трамвая возрастала в несколько раз, а по расчетам один только мост обходился в 70 млн. рублей. Пришлось проектировщикам собирать новые материалы, проводить дополнительные исследования, чтобы убедить работников Госплана в экономической нецелесообразности совмещения створа Димитровского моста с трассой скоростного трамвая. Необходимо было отстаивать свою точку зрения на необходимость строительства в городе метрополитена, а не скоростного трамвая.

В 1968 году Совет Министров РСФСР утвердил Генеральный план города, предусматривающий строительство в Новосибирске метрополитена. Мечта начинала обретать реальные очертания. Но это были только первые шаги к цели. Впереди были новые поездки, деловые встречи, многочисленные письма руководителей города и области в различные инстанции. В одном из таких писем от 25 марта 1968 года, отправленном на имя заместителя председателя Совета Министров СССР Н.К. Байбакова, секретарь Новосибирского обкома КПСС Ф.С. Горячев и председатель Новосибирского облисполкома А.И. Зверев писали о том, что бурное развитие Новосибирска крайне обострило транспортную проблему: потребность в перевозках значительно превышает предельные возможности существующих в городе видов пассажирского транспорта, и просили дать разрешение Новосибирскому горисполкому в 1968 г. приступить к разработке технико-экономического обоснования строительства в Новосибирске метрополитена⁶.

Руководителей города и области поддержал Совет Министров РСФСР.

⁶НГА. Ф. 327. Оп. 1. Д. 1062. Л. 33.

В письме его председателя Г. Воронова от 19 апреля 1968 года, отправленном в Совет Министров СССР, было сказано, что «назрела необходимость строительства в Новосибирске метрополитена»⁷.

Вспоминает Б.М. Губер, бывший начальник производственно-технического отдела управления благоустройства горисполкома г. Новосибирска: «Действительно, в начале 1970-х годов вопрос о строительстве метрополитена что называется "назрел". Были письма в ЦК КПСС и от общественных деятелей, и от ученых, и от руководителей партийной организации области. Но такие же письма шли и из Свердловской области, и из Волгограда - там тоже были не менее известные ученые, общественные деятели, а руководители партийных организаций были кандидатами или членами ЦК. Кандидатами на строительство метрополитена были Горький, Куйбышев, Минск, Рига. Совету Министров было из чего выбирать.

Правительство разработало четкую схему принятия решений, во всяком случае, в том, что касается строительства крупных транспортных сооружений. Суть ее заключалась в том, что город, претендующий на получение из бюджета крупной суммы на строительство какого-либо объекта транспорта, должен был разработать и представить в правительство ряд серьезных документов. Первым из них была комплексная схема развития транспорта города, в которой на основе анализа существующего состояния улично-дорожной сети, существующей и перспективной структуры города, ожидаемых темпов роста численности населения и десятков других факторов давался прогноз развития всех видов транспорта, строительства городских магистралей, инженерных сооружений на ближайшую и далекую перспективу. Эта схема тщательно анализировалась специалистами Госплана и Госстроя и после утверждения служила основанием для определения параметров развития всей отрасли»⁸.

После утверждения Генерального плана города потребовалось на его основе составить комплексную схему транспорта. Работу эту советские и партийные руководители города поручили группе В.Я. Борисовского.

Авторскому коллективу в составе В. Я. Борисовского, Л. Я. Гвоздевой, В.С. Валикова, И.А. Денисова, О.Я. Ярыгина и Л.Ф. Руденко предстояло разработать комплексную схему развития всех видов городского пассажирского транспорта и улично-дорожной сети на период до двухтысячного года с обоснованием сроков строительства метро.

Вспоминает В.Я. Борисовский: «Это был прекрасный коллектив, со-

⁷ НГА. Ф. 327. Оп. 1. Д. 1062. Л. 33.

⁸ Из личного архива Б.М. Губера.



В.Я. Борисовский и другие сотрудники отдела транспортных проблем института «Новосибгражданпроект»

стоящий из опытных специалистов. Л.Я. Гвоздева (Семьянова) - мой заместитель, выполняла работы по подготовке программ на все расчеты по транспорту, значительную часть объема экономического обоснования. В.С. Валиков, дорожник по специальности, занимался проектированием укладки трасс по метрополитену и технико-экономическим обоснованием. И.А. Денисов - пассажирским транспортом. О.А. Ярыгин, наш математик, программист, составлял все программы по расчету пассажиропотоков, интенсивности движения. Мы уже тогда по существу все расчеты выполняли на ЭВМ. Это была крайне тяжелая работа: своих машин у нас не было, приходилось арендовать. Нам их давали на время, в основном ночью, поэтому работать приходилось почти круглосуточно: ночью на ЭВМ в научном центре, а днем в отделе. Л.Ф. Руденко (Сивкова) занималась техническим обоснованием, проводила демографические расчеты»⁹.

Опыт приходил с практикой, и у инженеров группы транспортных проблем он накапливался с каждым годом. Появились свои системы, методики расчета пассажиропотоков, определения максимальной загрузки магистралей, а инженеры искали более точный показатель эксплуатации городского транспорта, потребности в нем.

⁹ Из личного архива В.Я. Борисовского.

Применили анкетирование, и опрос населения сказал специалистам больше, чем билетный учет. Впервые узнали, какие виды транспорта следует развивать в первую очередь, установили географию расселения трудящихся с учетом их места жительства и места работы. Анализ обнаружил огромный разрыв между существующим количеством подвижного состава и необходимым в соответствии с утвержденными нормативами. Чтобы преодолеть этот разрыв, требовалось увеличить число трамваев, троллейбусов и автобусов в два-три раза. Ликвидировать такое отставание в ближайшие 5-6 лет не представлялось возможным, требовались крупные капиталовложения. Остро сказывался недостаток трамвайно-троллейбусных путей, шоссейных дорог, покрытие дорожного полотна не всегда соответствовало нормам, из-за чего многие дороги часто находились в нерабочем состоянии.

Проектировщики и градостроители с помощью полученного статистического материала сформулировали реальную целевую задачу, которую возможно решить лишь на протяжении 20-30 лет.

Три года в Новосибирске проводился большой научный комплекс исследований транспортных проблем. Когда все основные и вспомогательные показатели для расчетов определились и казалось, ничто уже не мешает приступить к разработке транспортной схемы, возникли непредвиденные затруднения.

Еще при разработке ТЭО Генплана группа архитекторов во главе с Л.Н. Михалевым, производя расчеты роста населения города, вышла на контрольную цифру - 1,5 млн. человек к концу 1980 года. При рассмотрении этот показатель скорректировали до 1 млн. 300 тыс. А при окончательном утверждении Генерального плана произошел казус, к сожалению, никем из членов экспертной комиссии не замеченный: 1 млн. 300 тыс. механически перенесли на двухтысячный год, тем самым окончательно установив возможный рост численности населения города до конца XX века со всеми вытекающими отсюда последствиями экономического развития Новосибирска и области.

Узнав это, сотрудники отдела транспортных проблем вполостились. Как так?! Во-первых, под подобный показатель денег на строительство метро никто не даст. А во-вторых, 1 млн. 300 тыс. жителей будет в Новосибирске гораздо раньше!

Предстояло доказать неправомочность установления такой численности населения, а затем вывести свой показатель, более объективный.

В затею «транспортников» никто не поверил. Многие специалисты стояли за уже определенную численность. Среди них были все члены

мастерской Генерального плана во главе с Л.Н. Михалевым. «Раз Госплан утвердил документ, - говорили они, - значит, так и есть. В соответствии с этим и нужно планировать развитие промышленности, рост производительности труда, решать другие социальные задачи».

Выражая свое несогласие, «транспортники» вышли из состава мастерской. Но и в своем институте они нашли мало союзников. В подобной ситуации очень важно быть уверенным в правоте своего деда. Уверенным не интуитивно, а на основе научных данных. Такая уверенность у В.Я. Борисовского была: «Я руководствовался цифрами, полученными в результате обследования расселения новосибирцев, результатами анализа, собственным немалым опытом. Наша группа, например, запросив домашние адреса около четырехсот тысяч горожан с различных предприятий Новосибирска, получила данные роста численности кадров и прогнозы до 1975 и 1980 годов. А управленческий аппарат этих заводов и фабрик имел годами отлаженные и проверенные временем системы определения численности производственных коллективов.

Первая же приброска показала, что численность кадров, полученная по данным промышленных предприятий, в полтора раза выше, чем заложенная в Генеральном плане. При более тщательном изучении главного документа города мы обнаружили, что в нем не учтено более ста предприятий, много учебных и проектных институтов.

Мы засели за анализ материалов. Снова и снова, в мельчайших деталях, проверялись все организации города. И тут еще одна неожиданность.

Это открытие повергло меня в изумление. В любом городе налажен строгий учет жителей. Но, когда мы решили установить, сколько же организаций в Новосибирске, получить их характеристики, найти такой перечень оказалось невозможно. Как потом выяснилось, такая же картина и во многих других городах. Индивидуального учета предприятий и организаций, не говоря уже о централизованном, в масштабе всей страны у нас нет. В Новосибирске и сейчас не существует такого органа, который мог бы точно сказать, сколько в городе на сегодняшний день предприятий, трестов, контор, институтов, различных учреждений. Количество предприятий по каждой отрасли в отдельности узнать можно, а сводные данные получить очень трудно»¹⁰.

«Транспортникам» пришлось немало потрудиться, чтобы составить перечень всех предприятий и учреждений города, в который вошли и незаслуженно забытые многочисленные мелкие конторы, мастерские,

¹⁰ Из личного архива В.Я. Борисовского.

различные филиалы. По узанным адресам разлетелись запросы численности работающих. Когда же цифры свели в так называемую градообразующую численность трудящихся, она оказалась гораздо больше обозначенной в Генеральном плане и рассчитанной на перспективу.

Чтобы убедиться в правильности полученных результатов, обратились к демографии. С помощью ее методик провели на ЭВМ расчеты численности населения с 1967 по 2000 год. Учитывали каждый год количество родившихся, умерших, приезжающих, отъезжающих... Новая система расчета подтвердила: к 2000 году в Новосибирске ожидается численность населения, равная 1 млн. 800 тыс. человек.

В конце концов «транспортники» отвоевали право на продолжение разработки комплексной схемы развития всех видов городского транспорта до 2000 года с включением метрополитена.

Вспоминает В.Я. Борисовский: «Начались проработки схем движения поездов под землей. Их родилось около десятка. Они помогли выявить основные направления маршрутов. Но, прежде чем их утвердить, провели эксперимент. Пригласили двадцать техников и дали задание: вот вам схемы, выберите наиболее удобный путь и вид транспорта из одного района в другой, к примеру, от центра до остановки "Башня", на левобережье Оби. Каждый "курьер" работал в одном из четырех вариантов. В поездке на каждом виде транспорта, данном в выбранном варианте, он суммировал время, затраченное от остановки до остановки по всему маршруту. Такие поездки по всем вариантам провели из двухсот точек города. Их оценили по времени, учли напряженность пассажиропотоков.

На основании обширного цифрового материала, расчетов, специальных таблиц рождались будущие трассы Новосибирского метро»¹¹.

Наконец, 15 февраля 1971 года в зале заседания исполкома депутаты рассмотрели проект комплексной схемы. Обсуждение было долгим и детальным. Подводя итоги обсуждения, председатель горисполкома И.П. Севастьянов в своем выступлении говорил: «Труд, который затратили проектировщики, огромен. В течение трех лет сделана большая исследовательская работа, и все, что заложено в проекте, отражает потребности города... В проекте предлагается планировочная структура, отличающаяся от структуры генплана, но она более приемлема и удобна... Все лучшее надо закладывать в корректировку Генерального плана... В отношении прокладки метро в Советский и Первомайский районы: совершенно неправильно брать метрополитен за основной вид транспор-

¹¹ Из личного архива В.Я. Борисовского.

та... Еще неизвестно, разрешат ли нам проектировать метро в этой пятилетке. Сейчас трудно судить, верны ли направления трасс метро... Далекую перспективу всегда решать проще. А вот как быть с ближайшей перспективой?.. Все замечания должны быть учтены, внесены в проект транспортной схемы до отправки его в Москву. В том числе 1-я очередь должна быть расписана по годам»¹².

Исполком городского Совета депутатов трудящихся решил: одобрить проект комплексной схемы перспективного развития всех видов городского пассажирского транспорта города Новосибирска на 1970 - 2000 годы с обоснованием начала строительства метрополитена в 1975 году и просить облисполком рассмотреть проект комплексной транспортной схемы и представить его в Совет Министров РСФСР на согласование и утверждение; а также возбудить ходатайство перед Госстроем РСФСР о необходимости составления технико-экономического обоснования развития группы городов и населенных пунктов области, взаимосвязанных в производственно-экономическом отношении с г. Новосибирском, и корректировки Генерального плана г. Новосибирска на перспективу до 2000 года¹³.

Месяц спустя, 26 марта 1971 года, комплексную схему рассмотрел и утвердил исполком областного Совета¹⁴, и все материалы направили на экспертизу в Госплан РСФСР и Госстрой РСФСР.

Эксперты еще работали над заключением, а председатель горисполкома И.П. Севастьянов, предваряя их выводы, 21 августа 1971 года отправил в Госплан РСФСР письмо, в котором выражал обеспокоенность, что в сводном заключении по комплексной схеме, подготовленном для рассмотрения Госплану РСФСР, некоторые эксперты, занижая существующие и перспективные показатели, определяющие потребные объемы работы городского пассажирского транспорта, искусственно также занизили ожидаемые перевозки пассажиров и особенно на сети метрополитена.

«Такой подход к обеспечению трудящихся города в пассажирских перевозках дал возможность сделать в заключении неправильные выводы о сроках сооружения метрополитена в городе, отнеся его за 1980 год, - говорилось в письме. - Это ни в коей мере не удовлетворяет жителей города».

Обращение в Госплан не было голословным, оно было подкреплено цифрами, расчетами и доказывало, что для решения транспортной про-

¹² Из архива института «Новосибгражданпроект».

¹³ Там же.

¹⁴ Там же.

блемы города Новосибирска следует уже в 1972 году приступить к проектно-изыскательским работам по строительству первой очереди метрополитена. В письме, в частности, говорилось, что основное развитие Новосибирск получил за последние 30 лет. В силу сложившихся условий в этот период особое внимание уделялось наращиванию промышленного потенциала, а городское хозяйство отставало от роста города, и поэтому к настоящему времени в городе назрели сложные проблемы по обеспечению нормальных условий жизни населения, в том числе проблема транспортного обслуживания населения города.

Планировочная структура города крайне некомпактна, в результате дальность поездок населения превышает 6 - 7 км, что при существующем развитии транспорта требует затрат времени на одну поездку от 1,5 до 2,0 час, а максимальное наполнение подвижного состава в час пик часто превышает 10 - 12 человек на квадратный метр свободного пола. Причём, если учесть, что в Новосибирске в течение шести месяцев стоит суровая зима с сильными ветрами и с температурой ниже 45 - 50°С, то станет ясно, какие трудности преодолевает население при поездках. По этим причинам в городе наблюдается крайне низкая транспортная подвижность населения, составляющая всего 54 % от общей подвижности (в других крупных городах этот показатель составляет 60 - 70 %).

Из-за малых размеров капиталовложений в развитие транспортных коммуникаций, степень транспортного обслуживания продолжает отставать от уровня обслуживания центральных городов.

Численность населения города к 2000 году составит 1 млн. 800 тыс. жителей, а весь промышленный узел будет иметь население около 5,5 млн. чел. Массовыми видами транспорта к 2000 году должно перевозиться 5,8 млн. пассажиров в сутки, против 1,2 млн. пассажиров в настоящее время, а объем грузовых перевозок возрастет в 2,6 раза.

При рассмотрении проблемы развития пассажирского транспорта подробно был изучен вопрос использования существующих видов транспорта с максимально возможной плотностью сети.

Несмотря на большое развитие сети и применение подвижного состава большей вместимости (спаренные трамваи КТМ-5а, сочлененные автобусы и троллейбусы), на значительной части улиц обеспечивалось только 70 - 80 % пассажиропотока, а затраты времени увеличивались. Вместе с тем этот вариант требовал значительных капиталовложений (386,4 млн. рублей) и больших эксплуатационных расходов на обслуживание (114,7 млн. рублей в год), а приведенные затраты, с учетом потерь времени населения, составили 705,7 млн. рублей. Все

это доказывало неприемлемость такого развития и необходимость рассмотрения варианта с использованием метрополитена. Общая стоимость этого варианта составила 722,5 млн., эксплуатационные расходы 95,6 млн., а приведенные расходы с учетом затрат времени населения 559,4 млн. рублей.

Одновременно с проработкой вопросов развития пассажирского транспорта подробно рассматривалась проблема развития улично-дорожной сети города, решение которой привело к необходимости серьезной ее реконструкции, заключающейся в строительстве 390,0 км городских магистралей, шести мостов и около 130 транспортных развязок различной степени сложности.

Детальный анализ пропускной способности улично-дорожной сети показал, что, несмотря на значительное развитие, улично-дорожная сеть не может справиться с возрастающими потоками транспорта без отключения части объемов пассажирских перевозок на метрополитен.

Начало строительства метрополитена необходимо планировать на текущую пятилетку, т.к. необходимость ввода его по основным магистралям города требуется уже в 1980 году.

В письме приведены были также и расчеты проектируемых объемов капиталовложений и данные щитовой проходки коллекторов глубокого заложения (15-20 метров) по ряду городов, которые показывали, что в Новосибирске проходка коллекторов значительно дешевле, а отсюда и стоимость строительства метрополитена будет меньше.

«Экономическая эффективность всех принятых решений настолько высока, - писал И.П. Севастьянов, - что все капиталовложения окупаются за 20 - 25 лет с момента начала строительства. Такое положение объясняется тем, что при существующем развитии транспортных коммуникаций народно-хозяйственные потери ежегодно составляют более 10 млн. рублей, а в дальнейшем с ростом города будут значительно увеличиваться»¹⁵.

Для определения наиболее эффективных видов транспорта в комплексной схеме были рассмотрены 4 варианта развития городского пассажирского транспорта.

Первый вариант - сочетание уличных видов транспорта (трамвай, троллейбус, автобус) с железнодорожным транспортом.

Второй вариант - сочетание уличных видов транспорта со скоростным трамваем и железнодорожным транспортом. Этот вариант был разработан в двух подвариантах: в одном подварианте намечалось боль-

¹⁵ НГА.Ф.33.Оп. 1.Д.2604.ЛЛ. 1-17,33,35-40.

шее развитие скоростного трамвая, в другом - линии скоростного трамвая повторяли трассы из вариантов метрополитена.

Третий вариант - сочетание уличного транспорта, метрополитена, скоростного трамвая и железной дороги. Третий вариант разрабатывался в трех подвариантах, различающихся лишь различными трассами метрополитена.

Четвертый вариант - сочетание уличных видов транспорта с метрополитеном.

В качестве оптимального рекомендовался четвертый вариант, предусматривающий ввод первой очереди метрополитена в 1980 году.

На основе выбранного варианта была разработана проектная схема развития всех видов городского пассажирского транспорта, по которой намечалось построить четыре линии метрополитена общим протяжением 52,1 км с 36 станциями, из которых 25 станций глубокого заложения и 11 станций мелкого заложения. Общая длина перегонных туннелей глубокого заложения 16,39 км, а мелкого - 31,75 км. Максимальное расстояние между станциями - 3,1 км, минимальное - 0,95. Станционные платформы длиной 156 м были рассчитаны на 8-вагонные составы. Начало строительства первой очереди метрополитена намечалось в 1975 году, а окончание - 1980 году. В первую очередь строительства включалось 11,0 км пути с 9-ю станциями¹⁶.

8 сентября 1971 года Совет технико-экономической экспертизы Госплана РСФСР рассмотрел комплексную схему и сделал ряд замечаний и предложений, в частности и по проектированию метрополитена. Несмотря на замечания, в целом комплексная схема экспертной комиссией была одобрена, «после внесения необходимых поправок может быть представлена на согласование в Госплан СССР» - было заключение экспертов¹⁷.

23 сентября 1971 года комплексная схема была утверждена в Госплане РСФСР.

«Госплан РСФСР считает правильным вывод схемы, подтвержденный экспертизой, о необходимости создания в городе Новосибирске внеуличного скоростного пассажирского транспорта.

Наиболее экономичным из всех рассмотренных в схеме и единственно возможным, по специфическим условиям г. Новосибирска, является метрополитен.

Учитывая, что на проектирование и строительство метрополитена потребуется 8-10 лет, считает целесообразным приступить в 1972 -

¹⁶ Из архива института «Новосибгражданпроект».

¹⁷ Там же.

1973 годах к проектно-изыскательским работам по сооружению первой очереди метрополитена»¹⁸.

Проектировщики приступили к корректировке схемы. Вспоминает В.Я. Борисовский: «Наш отдел был усилен новыми специалистами: были переведены Ю.Г. Самочернов, тоннельщик по специальности, К.С. Белых, трассовик, в качестве консультанта с нами стал работать доцент НИИЖТа А.К. Поправко».

А в городе под руководством председателя горисполкома И.П. Севастьянова и его заместителя А.М. Краснопольского были приняты самые энергичные меры по форсированию инженерно-геологических и геофизических изысканий по трассе первой очереди.

Проектные институты «ЗапСибТИСИЗ», «Теплоэлектропроект», «Сибгипротранс», «Сибгипрошахт» и другие в течение месяца выполнили громадный объем инженерно-геологических работ и обеспечили проектировщиков исходными данными для определения направления прокладки трассы первой очереди.

В конце 1971 года материалы направлены в Москву на дальнейшую экспертизу. В работе экспертных комиссий принимали участие ведущие специалисты городского транспорта страны, метростроители, экономисты, демографы и т. д., в их числе Маковский, Н.К. Скалов, В.А. Алихатский, И.И. Гуверин, И.А. Молодых, А.К. Болбот, И.В. Бордунов и др.

Вспоминает В.Я. Борисовский: «В конце 1971 года я, Л.Я. Гвоздева и В.С. Валиков выехали в Москву. Если в Госплане и Госстрое к нам относились очень настороженно, то специалисты, с которыми нам приходилось сотрудничать и в институте комплексных проблем транспорта, и в Метропроекте, и в институте Генерального плана относились к нам доброжелательно и очень помогали. Они имели больше опыта, Метропроект и сейчас, по существу, единственная головная организация по проектированию метрополитенов. Но и наш уровень к этому времени был достаточно высоким. Конечно, по укладке трасс мы просили помощи, но по ТЭО мы москвичей даже опережали. Это позволяло нам с любым из московских специалистов разговаривать на равных. Работа была очень напряженной: каждая цифра проекта проверялась, каждую цифру нужно было обосновать, объяснить. Два месяца мы работали в Москве. Большую помощь оказывали нам в это время городские власти. И.П. Севастьянов специально приезжал в Москву, чтобы узнать, как идут дела, чем помочь, непосред-

¹⁸ Из архива института «Новосибгражданпроект».



Посещение г. Новосибирска А.Н. Косыгиным, 1969 г.

ственно встречался с экспертами - его помощь была очень деятельной»¹⁹.

Трудно переоценить вклад руководителей города и области в решении вопроса о строительстве метрополитена в Новосибирске. По мнению А.П. Филатова, «судьбу "подземки" в Новосибирске во многом предопределила настойчивая постановка вопроса по метрополитену со стороны первого секретаря обкома КПСС Ф.С. Горячева во время его встреч с руководителями партии и правительства. Федор Степанович старался использовать для этого любую возможность. В июле 1969 г. в Новосибирск приехал председатель Совета Министров СССР А.Н. Косыгин. В театре оперы и балета состоялся областной актив. А.Н. Косыгин отвечал на вопросы собравшихся. Встреча подходила к концу, когда он получил еще одну записку: "Алексей Николаевич, когда в Новосибирске будет метро?" Записку эту заранее подготовил сам Ф.С. Горячев: он знал, что не ответить на содержащийся в ней вопрос Косыгин не сможет, и был прав. Конечно, конкретного ответа Алексей Николаевич тогда не дал, но пообещал обязательно поставить вопрос о строительстве метрополитена в Новосибирске перед правительством, а пустых обещаний председатель Совета Министров не давал.

¹⁹ Из личного архива В.Я. Борисовского.



Посещение г. Новосибирска Л.И. Брежневым, 1972 г.

В августе 1972 года в Новосибирске побывал Генеральный секретарь ЦК КПСС Л.И. Брежнев. Его поездка по городам Сибири была связана с заготовками хлеба. После завершения совещания областного партийного актива Л.И. Брежнев и сопровождающие его лица заехали в обком КПСС. Федор Степанович Горячев на удивление всех присутствующих не стал говорить об уборочной и заготовке хлеба, а обратился к Леониду Ильичу всего с одной просьбой: "Помогите сдвинуть с мертвой точки строительство метрополитена в Новосибирске". Леонид Ильич пообещал помочь и обещание свое сдержал²⁰.

Летом 1972 года экспертная подкомиссия выехала в Новосибирск и 8 августа дала свое заключение. 23 августа материалы подкомиссии рассмотрел Совет Госэкспертизы Госплана СССР²¹, после чего схема транспорта с технико-экономическим обоснованием (ТЭО) первой очереди была представлена на утверждение совместной коллегии Минжилкомхоза и Минавтотранса РСФСР, где получила самую высокую оценку, и 29 декабря 1972 года утверждена²².

²⁰ Из личного архива А.П. Филатова.

²¹ НГА. Ф. 33. Оп. 1. Д. 2604. Л. 7.

²² Из архива института «Новосибгражданпроект»

для утверждения. Мы рисковали потерять преимущество во времени, а все отлично понимали, что правительство даст разрешение на начало строительства метро только в одном каком-то городе, а остальным, даже при наличии всех необходимых материалов, придется ждать своей очереди неизвестно сколько лет».

Ровно через год после утверждения комплексной схемы 29 декабря 1973 года вышло постановление Совета Министров РСФСР о разработке технико-экономического обоснования строительства первой очереди метрополитена в г. Новосибирске²³.

Однако Министерство путей сообщения СССР (основной заказчик) не могло признать законным документом ТЭО со штампом института «Новосибгражданпроект» и потребовало его переработки головным институтом по проектированию метрополитенов - Метрогипротрансом. Впоследствии, ссылаясь на большую загрузку головного института, разработку ТЭО поручили Бакинскому филиалу, который в 1974 году выполнил новую редакцию ТЭО, не меняя в основном решений Новосибиргражданпроекта.

24 апреля 1975 года Совет Министров РСФСР утвердил технико-экономические обоснования строительства метрополитена в Новосибирске и поручил его выполнение институту «Метрогипротранс»²⁴. Технический проект разработал Бакметропроект под руководством главного инженера проектов Метрогипротранса В.А. Рыжкова.

В составлении этого документа участвовали также Новосибиргражданпроект (обоснование пассажиропотоков и вынос подземных коммуникаций), ЗапСибТИСИЗ (геодезические и инженерно-геологические изыскания), Промстройпроект (организация базовых строительных площадок, проектирование строительной базы метрополитена).

Заказ на составление ТЭО и разработку технического проекта давало управление благоустройства горисполкома. Всю организаторскую работу по координации деятельности различных институтов, подготовке исходных данных, рассмотрению и согласованию документации, выбору площадок под строительство сооружений и станций метро осуществлял коллектив, который возглавил главный инженер управления Е.Ф. Голиков.

Проект выполнялся в двух вариантах: первый с изменением трассы первой очереди для захода на вокзал, второй по ранее утвержденной схеме, но с заходом на вокзал отдельной линии.

²³ Из архива института «Новосибметропроект».

²⁴ НГА Ф. 33. Оп. 1А. Д. 272. Л. 72.

Вспоминает Б.Я. Борисовский: «По первому варианту предлагалось трассу метро пустить не по Красному проспекту, а от площади Ленина направить прямо на вокзал, при этом станция "Площадь им. Ленина" располагалась вдоль Вокзальной магистрали. С вокзала трасса должна была пройти под Челюскинским жилмассивом, выйти на перекресток улиц Нарымской и Железнодорожной, здесь намечалось разместить станцию метро, далее трасса выходила на Красный проспект в районе существующей станции "Гагаринской", в ТЭО она называлась "Кропоткинской", и шла через площадь Калинина до аэропорта, где предполагалось разместить станцию "Северную". В этом варианте пересадочной была станция "Гарина-Михайловского", а не "Сибирская". Это давало возможность с вокзала попасть и на площадь Калинина и в левобережную часть города без пересадок. На этом варианте особенно настаивали руководители города и области»²⁵.

Секретарь обкома КПСС Ф.С. Горячев и председатель облисполкома В.А. Филатов, пытаясь отстоять свою позицию, направили в Москву письмо с просьбой разрешить в техническом проекте первой очереди метрополитена в г. Новосибирске разработать только один вариант трассы метрополитена через Вокзальную площадь. «Он в наибольшей степени решает транспортную проблему города на ближайшие 30 лет и полнее отвечает нуждам города, нежели трасса линии по Красному проспекту; строительство метрополитена в этом случае в меньшей степени парализует жизнь города, и особенно его основных транспортных артерий - Красного проспекта и площади имени В.И. Ленина», - писали областные руководители²⁶.

Но когда были просчитаны оба варианта, оказалось, что этот вариант менее экономичен: во втором варианте было на одну станцию меньше, да и трасса метро была значительно короче.

Чисто экономические факторы сыграли главную роль и при решении других спорных вопросов.

Вспоминает Б.М. Губер: «С тяжелым сердцем вынуждены были согласиться руководители города на устройство станций мелкого заложения. Все понимали, какие проблемы для города создаст их строительство. Ведь потребуются не только закрыть для движения транспорта улицы в самом центре города, но и проложить десятки километров различных коммуникаций. Однако строительство метро закрытым способом почти вдвое увеличивало его стоимость, и были серьезные опасения, что стоимость километра линии метро выйдет за пределы норма-

²⁵ Из личного архива В.Я. Борисовского.

²⁶ НГА.Ф. 33, Оп. 1, Д. 3181, ЛЛ. 1,2.

тива. Существовала также возможность, что стоимость километра линии метро в городах-конкурентах окажется ниже, тогда в правительстве посчитают, что там капиталовложения более эффективны, и отдадут им пальму первенства. А что касается ущерба, который был нанесен городскому хозяйству из-за закрытия движения транспорта, то он, к сожалению, никакими методиками не учитывался.

Не было принято в окончательном варианте и наше предложение об увеличении длины станций. Дело в том, что по расчетам для перевозки пассажиров на первую очередь было достаточно четырехвагонных поездов, в ТЭО длину станций закладывали с перспективой пуска пятивагонных поездов. Мы же предлагали увеличить длину перронов с тем, чтобы в перспективе можно было пустить шестивагонные составы. Это предложение поддержали и эксперты Госстроя, а министр транспортного строительства И.Д. Соснов даже дал специальное поручение предусмотреть в техническом проекте метро длину станций 120 метров из расчета движения шестивагонных поездов. Но опять все уперлось в стоимость километра линии метро»²⁷.

Особенно много споров было вокруг прохода через пойму и русло Оби. Еще на стадии разработки проекта схемы это был один из самых трудных вопросов. В числе основных возможных вариантов прорабатывались: пересечение Оби под руслом в гранитах с проходкой тоннелей горным способом, по метромосту, сооруженному выше Октябрьского коммунального моста, и по дну с отсыпкой последовательно островов с изменением русла Оби. Сооружение обделки тоннелей метрополитена в пределах отсыпанного острова должно было проводиться открытым способом. Город настаивал на прокладке тоннеля под дном реки. «Этот вариант, - вспоминает Б.М. Губер, - поддержали и представители Гражданобороны - ведь в то время метро рассматривалось как потенциальное бомбоубежище на случай войны. Кроме того, по существующим в то время нормативам нельзя было располагать два моста так близко друг от друга. Поддерживали нас и эксплуатационники - они опасались, что в зимнее время вагоны метро, проходя по мосту и эстакаде, будут остывать, а при заходе в тоннели на них будет конденсироваться влага, что приведет к быстрому выходу подвижного состава из строя»²⁸.

Специалисты Новосибиргражданпроекта вышли с предложением проложить линию метро по Октябрьскому мосту. Однако реализация этого предложения потребовала бы закрытия движения по мосту как ми-

²⁷ Из личного архива Б.М. Губера.

²⁸ Там же.

нимум на два года, на что руководство города не могло пойти, и в ТЭО этот вариант не был включен. Вспоминает начальник отдела проектирования конструкций В.А. Титов: «Мной разрабатывался вариант пересечения Оби по Октябрьскому коммунальному мосту с устройством второго яруса моста. Проведенные расчеты конструктивных решений показали, что на существующих опорах можно выполнить опоры для второго яруса моста. За аналог моста второго яруса приняты были параметры и конструктивные решения Димитровского моста, как наиболее приемлемые. Планировалось автомобильное движение выполнять по полотну второго яруса моста с эстакадными частями в сторону ГПНТБ и Горской, а по проезжей части Октябрьского моста проложить линии метрополитена и сохранить движение электротранспорта. В горисполкоме состоялось рассмотрение ТЭО метрополитена с широким участием специалистов, в том числе от СибЦНИИСа, от НИИЖТа участвовали К.К. Якобсон и А.К. Поправко. Приглашены были и мы, разработчики вариантов пересечения Оби. Докладывал Ю.Г. Самочернов. Особенно запомнилось эмоциональное выступление К.К. Якобсона, одного из авторов Октябрьского моста, с критикой варианта с устройством над ним второго яруса, заявившего, что он не допустит, чтобы была нарушена архитектура и гармония Октябрьского моста, а если будет принят к строительству этот вариант, «он бросится с моста в Обь»²⁹.

При рассмотрении ТЭО в экспертизе вариант тоннеля глубокого заложения был отвергнут практически сразу, в основном из-за его высокой стоимости. И тут возникла новая идея. Специалист института «Гипротрансмост» Рудомазин, который был в то время главным инженером проекта Димитровского моста, предложил использовать Октябрьский мост, но тоннели метро расположить на консолях рядом с мостом по обе стороны от него. На чертеже поперечного сечения эти два тоннеля напоминали уши, и в обиходе при обсуждении проекта этот вариант так и называли - мост с ушами. Вариант казался очень соблазнительным, и Главгосэкспертиза рекомендовала именно его для проработки в техническом проекте.

Действительно, этот вариант был и самым дешевым, и позволял строить метро без закрытия движения по мосту, но, когда проектировщики начали детально его прорабатывать, оказалось, что все преимущества этого варианта сводятся на нет большой сложностью устройства пересечения с железной дорогой и строительством станции метро.

²⁹ Из личного архива В.А. Титова.

Несмотря на все усилия, проектировщики не смогли предложить техническое решение, которое устраивало бы железнодорожников и было бы реализуемо на практике. Таким образом, после долгих обсуждений был принят вариант мостового перехода с устройством отдельно стоящего мостомоста.

Проект мостомоста выполнялся специалистами Ленгипротрансмоста, имеющими опыт проектирования подобных мостов. «На дланшетах, - вспоминает В.Я. Борисовский, - он смотрелся очень красиво: ажурная конструкция с большими оконными проемами. Когда же дошло до разработки чертежей пролетных строений, выяснилось, что эти оконные проемы настолько ослабляют конструкцию, что мост сам себя не удержит. В результате от окон пришлось отказаться».

В марте 1975 года Совет Министров СССР включил Новосибирск в перечень городов, которым разрешено проектирование и строительство метрополитена³⁰, а 4 мая утвердил титульный список на проектирование первой очереди Новосибирского метрополитена³¹. Почти три года шла работа над техническим проектом. В конце 1977 года Метрогипротранс закончил разработку технического проекта.

11-12 января 1978 года - особенные дни в истории Новосибирского метрополитена - областной и городской Советы рассмотрели и согласовали технический проект первой очереди метро в Новосибирске. Горисполкомом было рекомендовано к утверждению строительство линии метро с переходом р. Обь по отдельному новому мостомосту³².

Впереди еще были ряд согласований в республиканских и союзных министерствах и ведомствах, десятки настойчивых писем, направленных первым секретарем обкома КПСС Ф.С. Горячевым в Совет Министров СССР и ЦК КПСС и лично на имя А.Н. Косыгина и Л.И. Брежнева с просьбой рассмотреть и решить вопрос о начале строительства уже в 1979 году³³.

29 ноября 1978 года Советом Министров СССР технический проект был, наконец, утвержден. По проекту предусматривалось построить в первую очередь двухпутную протяжением 11,3 км Ленинскую линию с 9 станциями («Площадь Калинина» - «Гагаринская» - «Красный проспект» - «Площадь им. Ленина» - «Октябрьская» - «Речной вокзал» - «Спортивная» - «Студенческая» - «Площадь Маркса») и однопутный перегон длиной 1,8 км Кировской линии с двумя станциями «Сибирская»

³⁰ Из архива института «Новосибгражданпроект».

³¹ Там же.

³² Там же.

³³ НГА. Ф. 33. Оп. 1. Д. 3463. С.1-10.

Электрон



СОВЕТ МИНИСТРОВ РСФСР

^ РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 12 декабря 1978 г. ИЦ 2001-р

г.Москва

В соответствии с распоряжением Совета Министров СССР от 29 ноября 1975 г. № 2545р обязать Госплан РСФСР при уточнении плана на 1979 год и в проекте плана на 1980 год предусмотреть передачу МС капитальных вложений по отрасли "Коммунальное строительство" для строительства в г.Новосибирске первой очереди метрополитена (от площади Чагина до площади Маркса, включая участок от станции "Сибирская" до станции "Вокзальная").



Председатель
Министров РСФСР М. Соломенев /

т.т.Зюляеву В.М. f1fc***^^

Деменко \$\$\$*€USKAI

Севастьянову И.П.

Для руководства.

УД
%

1/0 я декабря 1978г.

ffl EJ^ U.^JBTXYMVBI

* обобщена
1-й очередь
1978 г.
167
8

Распоряжение Совета Министров РСФСР от 12 декабря 1978 г.

и «Вокзальная». Кроме того, должны быть построены две ветви: двухпутная к вагонному депо от перегона «Красный проспект» - «Гагаринская» и однопутная, соединяющая Ленинскую и Кировскую линии, между перегонами «Площадь Ленина» - «Красный проспект» и «Сибирская» - «Вокзальная». Общее протяжение первой очереди метрополитена составляло 13,1 км, а с учетом ветвей 15,6 км. К пер-

вой очереди работ были отнесены также метромост через реку Обь, инженерный корпус на ул. Крылова, база стройиндустрии и вагонное депо, размещаемое в долине Первой Ельцовки³⁴.

Утверждение правительством СССР технического проекта первой очереди метрополитена в г. Новосибирске открыло государственное финансирование для выполнения рабочих чертежей и непосредственного строительства метро.

Рассказывает В.Н. Коженков, главный инженер проекта: «С выходом в 1979 г. постановления Совета Министров СССР о начале строительства метрополитена в городе Новосибирске организационная группа в составе Ю.Н. Гуркова (начальника Дирекции строительства Дмитровского моста через реку Обь - в дальнейшем начальника Дирекции строительства метрополитена в г. Новосибирске), А.П. Журавлева (начальника Новосибирского участка Тоннельного отряда № 2 Ташметростроя - в дальнейшем начальника Тоннельного отряда № 29), В.Н. Смыслова (инженера ПТО Тоннельного отряда № 2 - в дальнейшем начальника Управления строительства Новосибирскметростроя), Ю.Г. Самочернова (главного специалиста по тоннелям отдела мостов Сибгипротранса - в дальнейшем начальника Новосибирметростроя), В.Н. Коженкова (инженера группы заказчика Новосибирского метрополитена - в дальнейшем главного инженера проекта Новосибирметростроя) покинула комнату № 517 в здании горисполкома, занимаемую с 1976 года и являвшуюся на протяжении четырех лет координационным центром по разработке технического проекта первой очереди метрополитена, и заняла помещения на двух этажах дома № 31 по улице Серебренниковской.

Перед коллективами заказчика, генеральной подрядной строительной и проектной организацией стояли сложные организационная и техническая задачи - в кратчайшие сроки обеспечить строительство рабочими чертежами при условии одновременного создания подрядной строительной и проектной организации. О нормативных сроках проектирования говорить не приходилось - подрядчик был готов приступить к строительству прямо под окнами института, а проектный институт, костяк которого составили специалисты, перешедшие из тоннельной группы отдела мостов института "Сибгипротранс", только еще устанавливали столы и чертежные доски. Но и в таких условиях с поставленной задачей с честью справился коллектив, состоящий, в основном, из молодых людей - средний возраст сотрудников Новосибирметростроя в то время не превышал 25 лет»³⁵.

³⁴ Из архива института «Новосибметрострой».

³⁵ Там же.

Уже в апреле 1979 года были выданы первые чертежи свайного ограждения котлована и земляных работ по платформенному участку станции «Октябрьская», а в мае этого же года подрядчиком была забита первая свая в ограждении котлована.

Руководил проектной организацией в то время Юрий Георгиевич Самочернов, имеющий большой опыт по проектированию сооружений на транспорте, прошедший школу проектирования сооружений на железнодорожной магистралях «Абакан - Тайшет», «Тюмень - Сургут», «Сантьяго-де-Куба» и др.

В Новосибирметропроект с 1 марта 1979 года пришли специалисты тоннельной бригады Сибгипротранса: Л.К. Белых, В.И. Цивулин, А.П. Мельник И.Ф. Анিকেев, В.Д. Шапошников, А.А. Артурова.

В.И. Цивулин - опытный инженер-строитель подземных объектов, бывший главный инженер Тоннельного отряда № 1, сметный бог.

Л.К. Белых - опытный инженер Сибгипротранса, проектировал тоннели и другие искусственные сооружения, обучивший и воспитавший немало инженеров, работающих в настоящее время в Новосибирметропроекте.

Для обеспечения качественного и комплексного проектирования всех объектов метрополитена в коллектив Новосибирметропроекта Ю. Г. Самочернов привлекал профессионалов различных специальностей из проектных и строительных организаций Новосибирска, пожелавших посвятить себя трудному делу - проектированию первого за Уралом метрополитена. С середины марта приступил к работе в должности начальника отдела механизации работ Б.Г. Калинин, опытный инженер СКБ Мостостроя-2.

Из Сибгипротранса 27 марта 1979 года переведен В.А. Титов на должность начальника отдела проектирования конструкций (подземные объекты метрополитена, тоннели и т.п.), основного отдела, в первую очередь обеспечивающего строителей метрополитена и смежные отделы Новосибирметропроекта проектной документацией.

Позднее из Сибгипротранса для усиления старых и формирования новых подразделений переводятся: со 2 апреля 1979 года в сметный отдел О.А. Тарасенко, с 3 мая 1979 года в отдел проектирования конструкций Д.И. Скоырская, с 19 июня 1979 года В.И. Афанасьев - специалист по связи, промышленному телевидению и сигнализации, с 12 июля 1979 года А.П. Ипатов - специалист в области электроснабжения.

Из ГипроНИИ 9 августа 1979 года на должность главного архитектора проекта и затем начальника архитектурно-строительного отдела приглашен В.В. Питерский - талантливый архитектор, профессионально

чувствующий пространство и объем в условиях подземного строительства (ему принадлежит известный афоризм - «Сложно себе представить дом без окон - это метро»).

На должность главного инженера Новосибирского метропроекта с 19 января 1981 года переводится главный инженер проекта отдела мостов Сибгипротранса В.И. Романов - не менее талантливый инженер, решивший многие инженерные задачи и ребусы при проектировании и строительстве метро, проводник инженерной политики института³⁶.

Современная технология строительства метрополитена мелкого заложения, предусматривающая строительство станций открытым способом в котловане, обострила многие существующие градостроительные проблемы и потребовала привлечения к их решению специалистов городских институтов и организаций:

- институт «Новосибгражданпроект» (Э.Э. Ельский, В.Я. Борисовский, В.М. Кислов, В.Е. Наумов, А.Б. Хаванов) выполнил рабочую документацию на переустройство и развитие улично-дорожной сети, строительство объездов в связи со строительством метрополитена и переустройство инженерных коммуникаций на участках открытого и закрытого способов производства работ;
- институт «Гипросвязь-4» (Б.П. Дадонов) - рабочую документацию на переустройство сетей связи;
- институт «Промстройпроект» (Ю.Н. Щепочкин) - рабочую документацию на базовые и строительные площадки, а также временные здания и сооружения;
- трест «ЗапСибТИСИЗ» (Л.Н. Ревягин, А.Д. Матошин) - инженерно-геологические и топографо-геодезические работы, необходимые для проектирования специалистам Новосибирского метропроекта и перечисленных институтов.

Кроме того, проектирование и строительство непосредственно метрополитена - сложного и уникального транспортного сооружения, - потребовало привлечения специализированных организаций не только Новосибирска, но и других городов:

- институт Горного дела (Н.Н. Петров) совместно со специалистами Новосибирского метропроекта (А.П. Мельник) разработал и внедрил впервые для условий метрополитенов вертикально-осевой вентилятор, оказал помощь при расчете деформированных конструкций обделок тоннеля на соединительной ветке в депо;

Из архива института «Новосибметропроект».

- институт «СибЦНИИС» (Б.В. Карякин) разработал и внедрил анкерное крепление котлованов с применением пневмопробойников; эти две темы являются изобретением в области метростроения;
- институт «Сибгипротранс» (А.Ю. Карманов, Г.А. Бушаков, Ю.Д. Тимин, В.Г. Астафьева) выполнил рабочую документацию на устройства автоматики и телемеханики для управления движением поездов метрополитена;
- Харьковский институт «Гипрозаводтранс» совместно с новосибирским Промстройпроектом - документацию по производственной базе для Новосибирскметростроя;
- Киевский институт «Киевметропроект» - часть притоннельных сооружений;
- Ленинградский институт «Ленгипротрансмост» (С.В. Цыганцов, К.П. Виноградов, М.В. Винниченко) - рабочую документацию мостового перехода линией метрополитена через реку Обь;
- Новосибирский отдел СКТБ Главтоннельметростроя (В.И. Цивулин, А.В. Бычков) разрабатывал проекты производства работ на строительство объектов первой очереди метрополитена;
- Новосибирский отдел СКГБ Главмостостроя (В.Ф. Уланов) - сложные вспомогательные сооружения и устройства при строительстве метро-моста;
- Ленинградский институт «Ленметрогипротранс» (В.И. Акопов) выполнил чертежи станции метрополитена «Площадь Ленина».

Каждый коллектив свое нелегкое и важное дело, связанное с будущим новосибирским метро, старался выполнить быстрее и только с отличным качеством.

Глава третья

СТОИМОСТЬ - РЕШАЮЩИЙ ФАКТОР

Сколько труда, хлопот вложено, чтобы в городе появился самый комфортабельный и скоростной вид общественного транспорта! Потребовалось организовывать совершенно новые коллективы заказчика, проектировщиков, строителей, базу метростроения.

Одновременно с разработкой проекта метрополитена, как только определилось положение станций и основных сооружений, горисполкому необходимо было решить два вопроса - о подготовке площадки для строительства депо метрополитена и о строительстве ряда крупных магистралей для пропуска транспорта на период строительства метро.

Строительство магистралей, по которым предусматривалось пропустить пассажирский и грузовой транспорт на период строительства станций, началось с комплекса, в который входит проспект Димитрова, улица Нарымская с железнодорожным путепроводом и дамбой через Ельцовку, еще в 1973 году. Однако работы велись медленно. Для того чтобы дать метростроителям возможность приступить к строительству станций «Красный проспект» и «Сибирская», пришлось резко увеличить темпы работ на магистралях Жуковского, Нарымской. Одновременно строились улицы Железнодорожная, Писарева от улицы Нарымской до Красного проспекта, что позволило практически без ущерба для работы городского транспорта закрыть движение на перекрестке Красный проспект - улица Гоголя. Для того чтобы пропустить возросшие потоки пассажирского транспорта, произвели капитальный ремонт улиц Советской, Мичурина, Державина, Достоевского.

Перед началом строительства станции метрополитена «Площадь им. В. И. Ленина» построили временный проезд между Первомайским сквером и зданием магазина «Орбита», в течение месяца соорудили временную дорогу по улице Московской, которая связала кратчайшим автобусным сообщением Центральный и Октябрьский районы на период строительства станции метро «Октябрьская».

На левом берегу Оби к началу строительства станции «Студенческая» были полностью реконструированы улицы Блюхера и Космическая.

В общей сложности на работах, связанных со строительством дорог, магистралей, с реконструкцией и ремонтом улиц, было освоено более 10 млн. рублей.

Любое строительство, а тем более такого уникального сооружения, как метрополитен, немыслимо без надежного проекта. От него зависит качество сооружения. Это аксиома. И здесь опыт проектировщиков первого в Сибири метрополитена особенно интересен.

Только на начальном этапе проектирования участвовали 12 проектных организаций.

Специалисты московского Гипротрансмоста проектировали переход Оби по Октябрьскому мосту, ленинградцы из Ленгипротрансмоста разрабатывали второй вариант перехода - по самостоятельному мосту выше Октябрьского. Коллектив Сибгипротранса выполнял проект подземной ветви в электродепо метрополитена, Новосибиргражданпроект - прорабатывал перенос всех подземных коммуникаций на участках строительства станций, а Гипросвязь-4 - перенос коммуникаций связи, базовые и строительные площадки для станций метро проектировали работники Промстройпроекта.

Сложные климатические и геологические условия, в которых строился Новосибирский метрополитен, поставили перед проектировщиками задачи необычайно сложные.

Уже на стадиях составления технико-экономического обоснования и технического проекта выявились специфические для нашего региона особенности.

Прежде всего - длительное воздействие на конструкции и технологию строительства отрицательных температур. Требовалось искать пути снижения этих воздействий при эксплуатации метрополитена. Ведь он первым в мире сооружается при средней продолжительности периода с отрицательными температурами до 180 дней в году.

Проблема усугублялась еще и тем, что Новосибирский метрополитен был запроектирован мелкого заложения. Именно поэтому, чтобы решить задачи, связанные с неблагоприятным температурным режимом, следовало максимально использовать сборные конструкции, сократить, по возможности, объемы укладки монолитного бетона в морозный период и разработать технологию зимнего бетонирования.

Снижение воздействий низких температур при эксплуатации более всего касалось мостового перехода через Обь, по конструкции, протяженности и климатическим условиям аналогов подобного перехода через мощную водную преграду не было. Проектировщики Ленгипротрансмоста и Новосибирметропроекта разработали оригинальную конст-

рукцию - без утепления моста и закрытых галерей на подходах к нему - с устройством тепловых завес на границах мостового перехода.

Второй круг проблем - учет специфики инженерно-геологических, гидрогеологических и градостроительных условий. Опыт строительства первой очереди показал: мнение о том, что грунты Новосибирска благоприятны для строительства метрополитена, - необоснованно.

Научное обеспечение проектирования и строительства Новосибирского метрополитена развивалось в двух направлениях: первое - выбор рациональных научно-технических решений с учетом специфических особенностей нашего региона; второе - оперативная помощь в решении конструкторских и технологических задач.

В составе областного Совета по научно-техническому прогрессу при Новосибирском ОК КПСС была организована подсекция «Проектирование и строительство метрополитена». В ее работе участвовали специалисты в области метростроения и близких направлений. Подсекция имела программу научных исследований и перспективный план до 1990 г. по обеспечению строительства метрополитена¹, эти документы предусматривали участие в качестве исполнителей более двадцати научных и производственных организаций

Над чем же думали проектировщики, научные работники города, над какими проблемами, связанными со строительством метро, ломали головы специалисты?

Одна из самых сложных - надежное крепление котлованов, в которых сооружаются станции. Как известно, в основном в практике строительства для обеспечения устойчивости стен котлованов крепятся металлическими сваями и затяжкой. Поперек котлована устанавливают системы расстрелов — распорок из металлических труб большого диаметра. Это трудоемко, требует большого расхода дорогостоящих и дефицитных труб и затрудняет монтажные работы внутри котлована.

В связи с этим СибЦНИИС и ИГД СО АН СССР разработали, проверили в производственных условиях и рекомендовали для широкого применения при креплении стен котлованов грунтовые анкеры с применением пневмопробойников для их устройства.

В опытном проектировании, разработке технологии и натурных исследованиях анкеров принимали активное участие сотрудники Новосибирского метропроекта, Тоннельного отряда №29, Новосибирского отдела специального конструкторско-технологического бюро «Главтоннель-

¹ Б. Корякин, А. Поправке Научная база Новосибирского метрополитена// Советская Сибирь. 2.09.1982.

метростроя» и Западно-Сибирского филиала Всесоюзного проектно-технологического института транспортного строительства.

Грунтовыми анкерами закреплены участки на станциях «Октябрьская», «Студенческая», «Речной вокзал», а также портал перегонных тоннелей на левом берегу Оби. Наблюдения показали, что грунтовые анкеры, обеспечивая устойчивость стен котлована, позволяют сэкономить до 135 т металла на каждой станции².

Исследования по разработке рациональной технологии использования анкеров, хронометражные наблюдения и фотографии рабочего дня позволили рекомендовать рациональный состав звена рабочих-крепильщиков из пяти человек, оснащенных разработанным для этой цели нормокомплектom инструментов и оборудования, который может обеспечить высокую производительность.

По предложению СибЦНИИСа, ЛИИЖТа и НИИЖТа, с участием ИГД СО АН СССР был проведен комплекс исследований возможности и целесообразности использования в условиях Новосибирска стержневой крепи котлованов. Такая крепь в сочетании с набрызгбетоном была испытана на опытном участке котлована станции «Речной вокзал». Инструментальные наблюдения за контрольными глубинными реперами не отметили смещений, что свидетельствует об устойчивости закрепленного массива грунтов при глубине котлована до восьми метров.³

Были проведены исследовательские работы по проверке стержневой крепи и набрызгбетона при глубинах котлованов, характерных для Новосибирского метрополитена. Предварительные технико-экономические расчеты показали, что применение этого вида крепи на второй очереди может снизить стоимость сооружения котлованов на 300 - 350 тыс. рублей.

СибЦНИИСом впервые в отечественном метростроении была завершена работа по определению фактических нагрузок на временную крепь котлованов станций. При этом установлено, что в супесях эти нагрузки значительно превышают определяемые по нормативным документам. Выявлены некоторые закономерности формирования нагрузок на крепь котлованов во времени, что особенно важно при многоярусной установке расстрелов. Исследованы воздействия значительных колебаний суточных температур, показавшие возникновение дополнительных напряжений в расстрелах. Чтобы учесть эти воздействия, в НИИЖТе раз-

² Б. Корякин, А. Поправко. Научная база Новосибирского метрополитена// Советская Сибирь. 2.09.1982.

³ Там же.



Первое совещание руководителей Новосибирского метропроекта с представителями СибЦНИИСа, апрель 1979 г.

работали программы для ЭВМ. На основе комплексных исследований были подготовлены к изданию методические рекомендации по проектированию свайной крепи котлованов метрополитенов.

СибЦНИИС и НИИЖТ участвовали в разработке рекомендаций по улучшению конструкций и технологии применения в местных условиях нового проходческого комплекса КТ-5, 6Д2. Его испытание доверили новосибирским метростроителям. Они успешно освоили новую технику и технологию на перегоне от р. Каменки до площади им. Ленина и от площади им. Ленина до станции «Красный проспект».

Научные сотрудники СибЦНИИСа, ИГД СО АН СССР, НИИЖТа занимались также составлением рекомендаций по наиболее целесообразной системе обратной засыпки котлованов станций после монтажа конструкций, сооружению депо метрополитена, внесли некоторые предложения по снижению уровня шума и вибрации от поездов и оборудования.

ИГД СО АН СССР создал и передал строителям партию высокопроизводительных и надежных отбойных молотков МОВ-40, ручные пневмобуры РПВ-40 и другое оборудование⁴.

⁴ Б. Корякин, А. Поправко. Научная база Новосибирского метрополитена// Советская Сибирь. 2.09.1982.

Одна из наиболее сложных и трудноразрешимых задач - защита от шума и вибрации зданий и сооружений, расположенных в непосредственной близости от трассы метрополитена мелкого заложения. Проектировщики Новосибирского метропроекта в содружестве с Метрогипротрансом, Ленметрогипротрансом и Всесоюзным научно-исследовательским институтом транспортного строительства предусмотрели ряд защитных мероприятий от шума и вибрации.

При существующей технологии ведения проходческих работ и конструкциях применяемых сборных железобетонных обделок тоннелей практически не удастся предотвратить осадку поверхности. Потому очень важно прогнозировать ее характер и величину, чтобы разработать технологические, конструкторские и организационные мероприятия, обеспечивающие сохранность зданий и сооружений.

Для укрепления связей вуза с производством при Новосибирском метрострое был создан филиал кафедры «Тоннели и метрополитены» НИИЖТа. Сотрудники кафедры института активно участвовали в оперативном решении научно-технических вопросов, выполняли работы по договорам⁵.

Сознавая, что городу рано или поздно понадобятся специалисты по сооружению метрополитена, преподаватели кафедры «Мосты и тоннели» Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта НИИЖТа (ныне СГУПС) стали давать студентам задания для проектирования отдельных участков метро в нашем городе.

«Это было чертовски заманчиво - проектировать метрополитен, - вспоминает выпускник НИИЖТа, главный инженер проекта, потом начальник технического отдела института "Новосибметропроект" Леонид Константинович Белых. - Студентам доверяли приблизить казавшуюся несбыточной мечту. Я делал дипломный проект в 1962 году. Еще на третьем курсе у нас началась специализация по строительству метрополитенов. И проекты рассчитывали, надеясь на их творение в жизнь.

Мой, например, рассматривал возведение метро на участке примерно от нынешней станции "Речной вокзал" до "Студенческой". Только без моста. Вместо него предусматривалось сооружение тоннеля под руслом Оби.

Потом долгие годы к проектированию метро я не возвращался. И лишь в 1972 году удалось снова вернуться к проектированию метро при разработке комплексной схемы развития транспорта г. Новосибирска,

⁵ Из архива СГУПС.

в которой рассматривалась схема метрополитена и принципиальные конструктивные решения его. По-настоящему занялся метрополитеном только с марта 1979 года»⁶.

С именами многих НИИЖТовцев (и выпускников, и преподавателей) так или иначе связана история строительства метрополитена в Новосибирске. Важнейшие вопросы обоснования проектирования и строительства метрополитена курировали С.А. Компаниец, А.К. Поправко.

Выделение кафедры «Тоннели и метрополитены» из состава кафедры «Мосты и тоннели» состоялось в 1982 году и было обусловлено началом строительства Новосибирского метрополитена, а также проектирования метрополитенов в Омске, Красноярске и других городах страны⁷.

Рассказывает доцент кафедры «Тоннели и метрополитены» В. С. Молчанов: «Начиная с момента забивки первой сваи на строительстве станции "Октябрьская" службы заказчика, проектировщики, строители и НИИЖТ действовали сообща. Проектированию и строительству метрополитена нужны были инженерные кадры - НИИЖТ их готовил и поставлял. Требовались рабочие руки - выходили и работали все. Заведующий кафедрой А.К. Поправко все годы входил в состав городского штаба по строительству метрополитена, а впоследствии - в состав Государственных приемочных комиссий пусковых комплексов, начиная с первого; остальные сотрудники кафедры работали в штабах по строительству отдельных объектов метро.

Сотрудники кафедры принимали активное участие и в решении технических проблем метростроения. Мы вели наблюдения за осадками земной поверхности и наземных сооружений на трассе проходки и разрабатывали рекомендации по предупреждению деформаций зданий и усилению конструкций фундаментов и сооружений. Разработанная Ю.Н. Савельевым в содружестве со специалистами-производственниками технология стержневого крепления откосов котлована была успешно применена при сооружении станции "Площадь Маркса". Очень актуальная проблема определения уровней вибрации и мер их снижения решалась совместными усилиями проектировщиков и сотрудниками нашей лаборатории, в числе которых были Игорь Михайлович Шабалтас и Валерий Алексеевич Гурский»⁸.

Вспоминает начальник отдела проектирования конструкций «Ново-

⁶ Е. Малыгин. Заботы проектировщиков// В Новосибирск пришло метро. - Новосибирск: Новосибирское книжное издательство, 1986.

⁷ Из архива СГУПС.

⁸ Там же.



Сотрудники отдела трассы Новосибирского метропроекта (слева направо): В. Бобров, А. Мельников, Н. Давыдов, 1979 г.

сибметропроекта» В.А. Титов: «Специализация по тоннелям и метрополитенам началась с 1959 года, благодаря Сергею Александровичу Компанийцу и огромной поддержке его со стороны декана факультета "Мосты и тоннели" Константина Константиновича Якобсона, мостовика с мировым именем. В составе факультета "Мосты и тоннели" выделяется специальное направление "Тоннели и метрополитены". Из студентов 3-го курса факультета формируется мужская группа в количестве 13 человек для специализации по проектированию и строительству тоннелей и метрополитенов. Отбираются только мужчины. В эту группу были зачислены Л.К. Белых и я, которым через 17 лет после получения диплома предстояло непосредственно руководить разработкой рабочих чертежей, проектировать, возглавлять проектирование строительных конструкций всех объектов Новосибирского метрополитена, формировать коллектив отдела проектировщиков.

Начиная с 1960 года наша группа выезжает на практику по строительству тоннелей на Кольский полуостров в г. Кировск на строительство Расвумчоррского железнодорожного тоннеля. На обратном пути останавливались в г. Ленинграде и в ночное время спускались на станции и перегоны Ленинградского метрополитена, где изучали их устройство. Неутомимым энтузиастом и организатором нашей учебы и практики, нашим наставником по тоннелям и метрополитену был Сергей



*Сотрудники отдела проектирования конструкций С Докшин,
В. Шапошников, П. Разживин, 1979 г.*

Александрович Компаниец. Он верил, что метрополитен в Новосибирске обязательно будет строиться и делился своими знаниями и опытом с нами, студентами-тоннельщиками. Из этой группы после окончания НИИЖТа в Сибгипротранс в бригаду Ю.Г. Самочернова были направлены только два молодых специалиста я и Л.К. Белых»⁹.

Первый за Уралом институт по проектированию метро институт наращивал свои силы за счет притока молодых специалистов - в основном выпускников из НИИЖТа. Средний возраст сотрудников Новосибирского метропроекта в начале 1980-х не превышал 27 лет.

Вспоминает начальник отдела проектирования конструкций В.А. Титов: «После своего назначения начальником Новосибирского метропроекта Ю.Г. Самочернов обратился ко мне с предложением возглавить отдел проектирования конструкций (подземные объекты метрополитена, тоннели и др.). С 27 марта 1979 года я приступил к работе в качестве начальника отдела. Специалистов с опытом проектирования объектов метрополитена за исключением перегонных тоннелей в отделе не было. Состав отдела вошла часть инженеров бывшей бригады Ю.Г. Самочернова, имевшая опыт проектирования тоннелей. Бригада была переведена из Сибгипротранса со всем объемом работ, выполняемых ею на момент перевода.

⁹ Из личного архива В.А. Титова.



Руководители групп А.А. Артурова и В.Н. Коженков за рабочими чертежами, 1979 г.

Первая попытка организовать работу по опыту Сибгипротранса по проектированию объектов метрополитена при отсутствии специалистов смежников и в условиях отсутствия типовых проектов при проектировании подземных сооружений показала, что для обеспечения метростроителей проектно-сметной документацией по станции "Октябрьская" уже в мае 1979 года работу нужно строить иначе и нужны инженеры проектировщики, способные работать не считаясь со временем.

Из обилия приходящих инженеров, желающих работать в отделе по проектированию объектов метрополитена из других институтов, мной было принято решение отбирать и принимать для работы в отделе преимущественно молодежь.

К сентябрю 1983 года численность отдела проектирования конструкций достигла 32-х человек, при среднем возрасте инженерного состава отдела 25,5 лет»¹⁰.

При сооружении первого сибирского метрополитена были применены прогрессивные конструкции и методы ведения работ: односводчатые и колонные станции; прямоугольная обделка перегонных тоннелей из цельносекционных блоков для открытого способа работ и круговая сборная обделка из железобетонных блоков с обжатием в породу; проходка перегонных тоннелей новыми щитовыми комплексами и т. д.

Из личного архива В.А. Титова.

Вспоминает В.И. Романов, главный инженер проекта ЗАО «Новосибметропроект»: «Мы могли проектировать одновременно по 4 станции метро с перегонами между ними и полной технологической начинкой.

У нас были мощные отделы: конструкторский - 29 чел.; пути и трассы - 12 чел.; электротехнический, включая специалистов по устройствам связи, - 16 чел.; сантехнический - 19 чел.; организации строительства - 10 чел.; архитектурно-строительный - 15 чел.; сметный отдел - 6 чел.; технический отдел - 7 чел.; группа тиражирования и выпуска проектов - 7 чел. Всего - 121 человек производственников. Наши специалисты - А. П. Мельник, С. С. Кальян, В. Д. Шапошников, многие другие - старались решать поставленные задачи оперативно, с высоким качеством. Особая нагрузка легла на электротехнический отдел: проектирование устройств безопасности движения поездов на линиях метрополитена, различных видов связи и сигнализации требовало точности, быстроты мышления, творческого подхода от каждого инженера, конструктора отдела. И ветераны - А. П. Ипатов, В. И. Афанасьев, С. А. Кусакин, В. М. Гришкан, - и молодые проектировщики не жалели для успешного завершения работы ни времени, ни сил»¹¹.

«Мне, - рассказывает руководитель группы архитекторов Новосибирского метропроект Е. Малыхин, - приходилось слышать мнение известного в нашей стране специалиста в области строительства метрополитенов Е. Д. Резниченко о зарубежных "подземках". Он побывал на многих из них. И каждое такое путешествие вызывало у него грустное чувство, ведь даже на центральных линиях лондонского метро со значительным пассажиропотоком, по его словам, встречаются небольшие станции, стандартно отделанные кафельными плитками и разукрашенные различной торговой рекламой. Потрепанные вагоны кажутся чрезвычайно маленькими, в них тесно и накурено. А метро Парижа: полутемные узкие коридоры, ведущие к подземным станциям. Эти коридоры облицованы кафельной плиткой, которая со временем приобрела грязно-серый вид. На стенах от потолка до пола реклама. Духота в вагонах и на станциях»¹².

«Новосибирское метро не должно быть похожим на серые "подземки" Западной Европы, - решили проектировщики. - Мы сделаем первый в Сибири метрополитен светлым, праздничным».

Создание архитектурно-художественного облика станций стало од-

¹¹ Из личного архива В.И. Романова.

¹² Е. Малыхин. Заботы проектировщиков// В Новосибирск пришло метро. - Новосибирск: Новосибирское книжное издательство, 1984.

ной из сложных и важных задач при проектировании метрополитена.

Обычно разработку архитектурных решений будущих станций поручают местным архитекторам. Не стали исключением и сибиряки, творческие работники проектных институтов Новосибирска, Кривогорницын, Денисова, Ершова, Антонов, Карпус, Бородкин, Питерский, Агафонов. Главное архитектурно-планировочное управление поставило перед ними сложную задачу: при минимальном использовании выразительных средств создать помещения вестибюлей, платформы, лестничные марши, максимально выражающие сибирский колорит, красоте нашего края. Каждый из пожелавших попробовать свои силы в большом творческом поиске никогда не был связан с метростроением, не занимался художественным оформлением его подземных залов. Можно сказать, что в данном случае все они были дилетантами. И все же велик был соблазн оставить по себе добрую память потомкам. На предварительные просмотры в Новосибирск приезжали главный архитектор института "Метрогипротранс" А.Ф. Предков и его заместитель Ю.В. Вдовин. Советы и замечания этих авторитетных художников-оформителей бесспорно помогали сибирякам. Но эпизодические наезды даже очень известных консультантов не могли решить проблемы проектирования крупных подземных транспортных сооружений.

Директор Метрогипротранса А.С. Луговцов заметил: "Вся страна строит метрополитены в утвержденных конструкциях. Они просчитаны, испытаны временем, экономичны и надежны в эксплуатации. Поэтому новосибирцам не стоит так быстро отказываться от хорошо продуманного старого"¹³.

В практике метростроения всегда существовал временной промежуток в несколько лет между организацией проектного института и созданием строительного подразделения, претворяющего в жизнь проекты и планы. Нужны годы, - чтобы окончательно сложился коллектив, имеющий ярко выраженный собственный творческий почерк. В Новосибирске же между созданием института «Новосибметропроект» и организацией первого участка тоннельного отряда не прошло и месяца. Сибирские зодчие учли и строгий наказ о всемерной экономии. Как же удивились все причастные к созданию технического проекта и в Москве, и в Новосибирске, когда экспертиза Госстроя добавила полтора миллиона рублей на архитектуру станций метрополитена!

Получив технический проект и исправив отмеченные в нем ошибки,

¹³ Е. Малыгин. Заботы проектировщиков// В Новосибирск пришло метро. - Новосибирск: Новосибирское книжное издательство, 1984.

руководство института совместно с горисполкомом объявили открытый конкурс на проектные предложения по оформлению станций первой очереди. В условиях конкурса для каждой станции оговаривалось соответствующее тематическое содержание. Оформление станций предлагалось выполнить из мрамора и гранита, цветных цементов, стекла, облицовочной и художественной керамики. Решения по архитектурно-художественному оформлению станций должны были быть не только эстетичны, но и с характерными деталями, отличающими станции Новосибирского метрополитена от других метрополитенов страны. К участию в конкурсе привлекли известных зодчих Москвы, Ленинграда, Минска, имеющих опыт проектирования метро. Не сложили оружия и новосибирские архитекторы и художники: в конкурсе приняли участие многие новосибирские проектные организации: Сибгипротранс, Новосибгражданпроект, ГипроНИИ, ВНИИПИЭТ (Сибкадемпроект), СибУНИИЗП.

Главный архитектор, начальник архитектурно-строительного отдела Новосибметропроекта В. В. Питерский рассказывал: «Наш архитектурно-строительный отдел был проектирующей организацией, призванной воплотить в рабочем проекте ту или иную архитектурную идею. Остановка была только за самими идеями, которые для нового метрополитена и должны быть новые. Получить необходимый спектр наиболее свежих идей в условиях нашего отдела, состоящего всего из трех человек, было просто невозможно - не хватало сил, времени, да и фантазии. Заказать же эту работу где-то в другой конкретной организации с более крупной группой архитекторов - значит рисковать получить определенный стереотип, ведь стиль группы, авторитет ведущих архитекторов неизбежно внесут монотонность в разработку такого большого количества станций. Поэтому и был организован открытый конкурс с участием архитекторов разных городов: Москвы, Ленинграда, Минска и, конечно же, Новосибирска. Конкурс был призван дать большую палитру архитектурных идей»¹⁴.

Сколько горячих споров, бессонных ночей было, когда решали вопросы архитектурно-художественного оформления станций! Как добиться, чтобы строительство было экономичным и в то же время выразительным, чтобы внешний облик вестибюлей отражал эпоху и само название станций. Страстное желание создать свой сибирский колорит, сделать интерьеры станций неординарными, а главное - удобными для пассажиров - было определяющим в работе архитекторов.

Первое метро Сибири//Сибирские огни. - 1981. - № 9. - С.126 -128.



В.В. Питерский и Е.Е. Малыгин, 1981 г.

«Интерьер каждой станции должен соответствовать ее названию - убеждал коллег В.В. Питерский, - но это соответствие не обязательно должно быть жестким. Название станции, тема - условны. Важно не переборщить, найти правильное соотношение между рационализмом, и художественностью. Цель такого соответствия в том, чтобы пассажир, выйдя из вагона, мог сразу сориентироваться, на какой станции он очутился. В ритме нашей бурной жизни такая ориентация должна быть максимально быстрой. В метро (когда бываем в нем часто) мы ориентируемся не по надписям, которые не всегда можно быстро отыскать, а по каким-то информативным особенностям интерьера: достаточно нам только взглянуть на колонны, потолок... Вот эти информативные связи с интерьером, которые мы сразу же пытаемся установить, едва вступили на платформу станции, должны быть прямыми, наиболее короткими, но не примитивными, ведь интерьер оказывает на нас сильное эстетическое, психологическое и, я бы даже сказал, идеологическое воздействие. Мы должны воспитывать современных людей современными средствами»¹⁵.

¹⁵ Первое метро Сибири//Сибирские огни. 1981. № 9. С.126 -128

Конкурсное жюри рассмотрело тридцать шесть проектов восьми станций: первой - Ленинской и двух станций Дзержинской линий метрополитена. После обсуждения материалов, поданных на конкурс, градостроительный Совет подвел итоги, определив победителей, двенадцать проектов получили поощрительные премии. Среди удостоенных наград высокую оценку получили три проекта сибиряков.

Образ революционной Сибири на станции «Октябрьская» архитектор Л. Нечаева очень точно передала через ставший символом нашего города факел. Никаких панно, фресок, росписей! Капители колонн в виде факелов. Фон залу создают красно-бордовый гранит и мрамор, которыми предполагается облицевать стены. Всякое другое художественное дополнение стало бы излишеством, нарушило авторский замысел.

Красный проспект. Какой смысл заложен в первом слове? Связанный с революцией? Или название идет от цвета определенной части зданий? А в старославянском это значило и прекрасный, красивый. От выбора одного из значений во многом зависел будущий образ. Авторы проекта В.В. Питерский и В.Г. Козляев посмотрели на одну из главных улиц города глазами современников. Так на подвесном потолке станции Красный проспект легла легкая складка, выразившая протяженность и стремительность магистрали. Удачно найденная деталь стала решающей.

В проекте станции «Сибирская» авторами А.В. Бондаренко и В.М. Голямовым удачно был выражен характер Сибири. Потолок выполнен в виде изморози - светлой россыпи разнообразных свисающих кристаллических элементов, а призматические мраморные колонны - словно ледяные глыбы. А вокруг - мерцающие грани сосулков и льдинок царства Снежной королевы.

Окончательное решение об использовании тех или иных проектов было принято горисполкомом. Проекты, получившие первые премии, с необходимыми доработками были рекомендованы для строительства, а те, что получили поощрительные премии, были взяты за основу, с добавлением наиболее интересных элементов других конкурсных работ. Этой дальнейшей разработкой и занимался архитектурно-строительный отдел Новосибметропроекта.

Впереди была большая работа, связанная с воплощением в жизнь конкурсных проектов: необходимо было решить проблему мрамора (его нужно много и разных расцветок), продумать исполнение оригинальных светильников по индивидуальным заказам на одном из заводов города. Да разве все перечислишь.

Заслуженный художник РСФСР В.П. Сокол был одним тех, кто принимал участие в оформлении станций Новосибирского метрополитена: «Мне предстояло оформить станцию "Речной вокзал". Доверили именно это дело, наверное, вспомнив, что я создавал интерьер гостиницы "Обь" и речного вокзала. Мол, тема одна, опыт есть - давай, берись смело. Но не все оказалось так просто. Хотя, безусловно, опыт предыдущей работы помог. Новосибирцы, конечно же, знают, что «Речной вокзал» - станция, многим отличающаяся от других сооружений пусковой очереди. Здесь поезда проходят по центру, разделяя широкие, одетые в мрамор платформы. Не раз бывал в гостях у строителей, присматривался, как они ее возводят, и искал решение. Красиво работали метостроители! Горячо! Азартно!

А что, если в оформлении отразить, как труд здесь, в нашем приобском крае, преобразует и облагораживает природу?!

Начались поиски. Десятки эскизов, казалось бы, уже готовых, отбрасывал: не то.

И вдруг пришло такое решение: станция - большой плывущий по Оби корабль; через расположенные на его "бортах" иллюминаторы видны преобразованные трудом советских людей берега, древние сибирские города, новостройки.

Десять окон-иллюминаторов. И словно десять сибирских городов встречаются по пути - Бийск, Барнаул, Томск, Тобольск, легендарная Мангазея... И решить это надо ярким цветным витражом.

Не раз я встречался с художниками-монументалистами, принимающими участие в оформлении станций Новосибирского метрополитена. Видел, у каждого поиск был нелегким. Но работа необычайно захватила их. Любопытен, на мой взгляд, проект оформления станции "Октябрьская", выполненный лауреатом премии Ленинского комсомола, заслуженным деятелем искусств РСФСР Александром Сергеевичем Чернобровцевым. Не раз он делал монументальные работы, связанные с историей нашего города, с революцией. "Октябрьская" - словно продолжение давней темы. В отличие от "Речного вокзала", на этой станции будут оформляться входы из вестибюлей на перрон: один лестничный, другой эскалаторный. У Александра Сергеевича есть в решении интересные находки. Он предложил монументальный бронзовый рельеф: в центре - цифра "1917", развевающиеся знамена, с одной стороны - группа рабочих, с другой - крестьяне. Эти две силы совершали революцию. А внизу, как символ "ворот", через которые люди вырвались к свободе, к свету, - арка Генерального штаба, сцена штурма Зимнего дворца. Арку, в отличие от других частей панно, Чернобровцев предложил сделать из белого

мрамора. Тогда яснее будет видна перспектива, и пространство перрона станет своеобразным продолжением вестибюля. Арка - как окно в зал ожидания. С другой стороны в зал из вестибюля люди будут попадать по эскалатору. На его выступах художник предложил разместить рельефные портреты героев революции - наших земляков. А станцию "Студенческая" художник Наталья Толпейкина предложила украсить рельефной мозаикой из смальты. Наука - вот тема ее работы. И тоже находки - яркие, плакатные и, словно само название станции, молодые»¹⁶.

Первая очередь Новосибирского метрополитена в ее существующем виде - это 13 км двухпутной линии мелкого заложения с 10 станциями (станция «Спортивная», будет выполнена после завершения строительства спортивного комплекса в пойме реки Оби), двухпутная ветка -1,4 км в метродепо, само депо и инженерный корпус (Управление метрополитена). В первый пусковой комплекс вошел участок от «Красного проспекта» до «Студенческой» протяженностью 8,5 км.

Положение трассы метрополитена определено необходимостью размещения метровокзалов в наиболее важных пассажирообразующих пунктах с учетом сложившейся планировочной структуры города и перспективы его развития, а также особенностями строительства линии мелкого заложения.

Станции первого пускового участка (за исключением «Речного вокзала») имеют типовую схему платформы, с двумя вестибюлями. По климатическим и градостроительным условиям входы на станции, там, где это возможно, встроены в существующие здания. Платформы в основном островного типа длиной 100 и шириной Юм. «Площадь им. Ленина» - односводчатая, остальные - трехпролетные колонного типа.

При разработке проектов архитектурного решения интерьеров станций авторы стремились к тектоническому единству, к простоте и легкости форм, к функциональной четкости

При типовой трехпролетной схеме большинства конструкций в условиях строжайшей экономии отделочных материалов авторы поставили задачу создать единый архитектурный ансамбль линии с индивидуальным образом каждой из станций.

«Октябрьская» - стала первой станцией, которую запроектировал Новосибирметропроект (главный архитектор В.В. Питерский, главный инженер проекта В.И. Коженков, главный конструктор А.П. Мельник, художник А.С. Чернобровцев).

Мало кто знает, что эта станция предусмотрена пересадочной на одно-

¹⁶ Из личного архива В.П. Сокола.



*В. Фридман, В. Исаков, В. Волнова, В. Шалюхин (слева направо)
на митинге, посвященном началу строительства первой очереди метрополитена,
1979 г.*

именную параллельную станцию будущей Первомайской линии, которая свяжет Дзержинский и Первомайский районы (Ключ-Камышенского плато). Для пересадки в середине платформы станции участок восточной путевой стены высоко поднят, а в его верхней зоне выполнен проем, к которому примкнет лестничный марш пересадочного перехода, примерно такой, как на станции «Сибирская». Несущие балки покрытия станции в этом месте также высоко подняты для пропуска перехода. Проем заложен легкоразбираемыми блоками, а поднятая часть потолка станции в этой зоне закамуфлирована металлическими, оштукатуренными по сетке балками под рядовую конструкцию. Виден только люк в потолке для обслуживания закрытой полости узла пересадки и легкая сеть волосяных трещин в штукатурке камуфляжного перекрытия.

При строительстве станции была впервые использована уникальная технология анкерной крепи стен котлована, запатентованная во многих странах мира, которую разработал наш земляк - новосибирец Б.В. Корякин, ученый-исследователь института СибЦНИИС. Эта технология с применением пневмопробойников системы Новосибирского



Проектировщики на участке монтажа цельносекционной обделки на перегоне ст. «Октябрьская» - ст. «Площадь им. Ленина», 1979 г.

ИГД СО АН СССР была удачно применена для строительства многих сооружений метрополитена взамен металлоемких трубчатых распорок - расстрелов, мешающих работе в котловане при его раскопке и монтаже конструкций¹⁷.

Станция «Студенческая» запроектирована (архитекторы В.В. Питерский, В.Г. Козляев, главный инженер проекта В.Н. Коженков, главный конструктор А.П. Мельник) с путевым развитием в виде 2-х тупиков, расположенных между главными путями в сторону площади Маркса, и предназначенных для оборота и ночного отстоя 4-х метropоездов и их технического обслуживания, т.к. данная станция была конечной до ввода в эксплуатацию станции «Площадь Маркса».

Архитектурный облик этой колонной рядовой станции выражен светлыми тонами белого цвета мраморной отделки стен, символизирующего свет науки.

По проекту входы станции, расположенные у общежития № 1 НЭТИ и общежития торгового кооперативного института, предусматривались встроенными в эти здания, но по условиям аварийного состояния общежития № 1 НЭТИ и возражению торгового института, эти входы были построены отдельностоящими.

Так как по условиям жесткой экономии материалов эстакада метро-

¹⁷ Из архива института «Новосибметропроект».



Проектировщики (слева направо) 1 ряд: П.М. Разжиев, Н.Ф. Маркова, И.Ф. Анিকেев; 2ряд: В.Д. Шапошников, АЛ.Артурова на перегонном тоннеле «Октябрьская» - «Площадь им. Ленина», 1979 г.

моста через р. Обь, примыкающая к перегонным тоннелям станции выполнена неутепленной, к концу 1985 года перед пуском метро, на ст. «Студенческая» было очень холодно (до -5°C), поэтому в авральном порядке запроектировали и построили в районе кинотеатра «Аврора» воздушно-тепловую завесу, подающую теплый воздух в тоннели перед станцией с отсечкой холодного воздуха, поступающего зимой с моста.

В настоящее время станцию одолевают протечки воды, поступающей от старого водопровода, проложенного вдоль южного борта станции и не вынесенного владельцами, несмотря на имеющийся в свое время проект и настояния городских властей¹⁸.

Станция «Вокзальная» (переименована в «Площадь Гарина-Михайловского») хотя и была утверждена в техническом проекте I очереди строительства метрополитена, но она относится уже к другой - Дзержинской линии.

Поэтому во время строительства метро в г. Новосибирске, московское руководство «Главтоннельметростроя» предлагало отнести строительство этой станции на более поздние сроки, т.е. на II очередь, опасаясь за своевременность ввода пускового комплекса участка от ст. «Красный проспект» до ст. «Студенческая», намеченного к концу 1985 года, где

¹⁸ Из архива института «Новосибметропроект».

надо было сосредоточить все силы метростроителей. Однако по настоянию руководства города в лице председателя горисполкома И.П. Севастьянова решено было форсировать проектные и строительные работы и срочно раскрыть котлован станции у железнодорожных ворот города, тем самым поставив «Главтоннельметрострой» перед фактом необходимости возведения станции в намеченные сроки II пускового комплекса, т.е. в 1987 году, как это и получилось. Политика оказалась верной, и в скором времени были раскрыты котлованы всех станций I очереди метрополитена, что заставило, несмотря на начавшиеся годы перестройки, окончательно ввести их в эксплуатацию в 1992 году.

Учитывая значимость местоположения, по этой станции объявили конкурс на ее архитектурную отделку среди институтов СССР, проектирующих метрополитены.

Остановилась на варианте головного в СССР московского института «Метрогипротранс» (архитекторы Л.Н. Попов, В.С. Волович) с применением сводчатых куполов в потолке и белого блестящего цвета мрамора из карьера «Слюдянка». При строительстве мрамор впоследствии был заменен на «Коелгу» - по экономическим причинам. По структуре этот мрамор пористый, легко впитывает пыль, влагу, которая, проникая к арматуре, заложенной в растворе крепления облицовки, вызывает ржавые пятна. В результате из белого цвета мрамора стен со временем получился серый в ржавых яблоках.

Справедлива пословица - жадный платит дважды, но неоценим опыт - сын ошибок трудных.

Станция «Вокзальная» была запроектирована конечной для I очереди строительства с одним перегонным тоннелем до станции «Сибирская», так как второй тоннель должен достраиваться на II очереди метрополитена с вводом ст. «Маршала Покрышкина». Из-за этого долгое время курсировал один челночный поезд, а с 2000 года - два.

Полнооборотное движение поездов по двум путям с нормальными интервалами времени будет открыто только после ввода обоих тоннелей в 2005 году от ст. «Маршала Покрышкина» до ст. «Березовая роща», где имеется оборотный съезд с одного пути на другой, такой же, как и построенный перед станцией «Вокзальная».

Ввиду того, что по градостроительным условиям эти съезды расположены со стороны тоннелей прибытия поездов на станции «Вокзальная» и «Березовая роща», прием и высадка пассажиров будет происходить на один (северный) путь станции, а второй путь будет использован для временного отстоя поезда, подаваемого в часы пик¹⁹.

¹⁹ Из архива института «Новосибметропроект».

Конкурс на архитектурное оформление станции «Площадь им. Ленина», в центре г. Новосибирска, выиграл головной институт «Ленметро-гипротранс» (архитектор А.С. Гецкин), а на художественное - московский художник А.Н. Кузнецов (его фамилия, имя и отчество запечатлены на одном из мраморных панно, которые были набраны на складчатом рельефе по торцам посадочной платформы).

Архитектурное решение станции выдержанно в строгих лаконичных и объемных цельных формах, даже буквы на стенах должны были быть монументальны. По концам платформенного участка выполнены так называемые «разломы» с повышенной высотой для демонстрации мощи сводчатой части и монументально-художественных картин.

На станцию запроектировано 4 входа с 9-ю лестничными спусками, из которых четыре встраивались в здания горисполкома (мэрия), высшей партийной школы (НГАХА), краеведческого музея и облпотребсоюза, остальные открытые: два - к скверу Оперного театра, два - банку и один - в Первомайский сквер. Не построенными остались три встраиваемые в здания и один открытый лестничный спуски по экономическим причинам.

По существовавшим в то время нормам эскалатор в вестибюле, со стороны мэрии, не требовался, т.е. можно применить лестницу, но выполнено было решение архитектора²⁰.

Станция «Речной вокзал» построена по проекту специалистов института «Новосибметропроект» (главный архитектор В. В. Питерский, художник В. Сокол, главный инженер проекта В. Н. Коженков, главный конструктор А. П. Мельник).

По техническому проекту станция предусматривалась с островной платформой под улицей Зыряновской и двухпутной железной дорогой южного направления.

В рабочих чертежах решение было в корне пересмотрено: станцию разместили между железнодорожными путями и ул. Большевикская на стыке с метромостом, на котором расстояние между осями путей - 4,2 м.

Под железной дорогой запроектировали подземный пешеходный переход для организации пересадки пассажиров на пригородные электрички.

От «холодного» метромоста, который практически входит своей правобережной эстакадой в вестибюль, станция защищена воздушно-тепловой завесой.

Строительство станции велось в открытом котловане, крутые стены которого удерживались самой экономичной нагельной крепью, кото-

Из архива института «Новосибметропроект».

рую запроектировали по разработке кафедры «Тоннели и метрополитены» НИИЖТа (автор Ю.Н. Савельев).

Станция «Речной вокзал» отличается наличием наземного вестибюля и боковых платформ.

Архитектурно-художественное оформление платформы станции архитекторы Новосибирского метропроекта (А. Кветковский, В. Питерский, В. Козляев, при участии С. Моржакова) подчинили идее названия. На стенах, облицованных светло-серым мрамором, расположены круглые иллюминаторы, заполненные цветными витражами на тему сибирских городов работы художника В.П. Сокола. Над платформами - подвесной потолок в виде борта ладьи из речного алюминиевого профиля, в который встроены большие круглые светильники с глубоким отражателем и матовым рассеивателем. По краю потолка расположены полосы из люминесцентных скрытых светильников. Это позволило зрительно оторвать подвесной потолок от стен и перекрытия.

«Станция "Речной вокзал" наравне с пересадочными станциями "Красный проспект" и "Сибирская" представляли очень сложную задачу для проектировщиков. Чем определялась трудность проектирования станции "Речной вокзал"? Во-первых, сложностью решения трассы, проходящей по метромосту с тридцатиметровым надводным габаритом, и необходимостью на коротком участке от ул. Большевистской пересечь железнодорожные пути алтайского направления в разных уровнях. Кроме того, следовало расположить станцию так, чтобы сохранить допустимый инженерными расчетами уклон и построить удобные к ней подходы.

Во-вторых, необходимо было учесть удобства с пересадкой пассажиров пригородного сообщения, остановочный пункт для которых предусматривается в указанном месте. Благодаря многовариантной проработке этого узла удалось найти рациональное решение. Вестибюль со стороны ул. Большевистской - наземный, платформенный участок уходит с уклоном под землю, и уже за пределами станции перегонные тоннели пересекают железнодорожные пути ниже уровня головки рельса. Большинство пристанционных сооружений размещено не по оси трассы.

Особый интерес вызывает проектное предложение пассажирского павильона, который располагается над железнодорожными путями с уровнем пола в отметках ул. Зыряновской и имеет связи со всеми остановочными платформами и вестибюлем метро»²¹.

Станции «Красный проспект» и «Сибирская» (рабочее название

²¹Ю.Г. Самочернов. Встанут подземные дворцы. - Советская Сибирь, 31.10.1982 .

«Нарымская») являются пересадочными на пересечении Ленинской и Дзержинской линий в разных уровнях.

В утвержденном техническом проекте станция «Красный проспект» располагалась под станцией «Сибирская», в рабочих чертежах было принято более рациональное решение: их поменяли местами, это было сделано с целью сокращения капиталовложений и улучшения технико-экономических характеристик. Соединительная ветка между Дзержинской и Ленинской линиями получилась более удобной для эксплуатации (исключение водосливной установки и однообразный уклон).

На узле пересечения был запроектирован и построен объединенный вестибюль станций с кольцевым подземным переходом по контуру перекрестка Красного проспекта и ул. Гоголя, что не понравилось заместителю Главтоннельметростроя - К.С. Янчевскому, но проектировщиков поддержал Ю.А. Кошелев - начальник главной подрядной организации - «им виднее!» И жизнь это показала²².

По нормам между пересадочными станциями должен быть самостоятельный пешеходный переход, который был запроектирован по кратчайшему расстоянию, но из-за задержки его строительства пришлось изменить трассу перехода, направив ее в обход дворца бракосочетаний, здание которого в это время успели реконструировать. Поэтому этот переход в народе называют «пьяным» из-за его кривизны.

Авторами отделки станций были архитекторы - В.В. Питерский, Е.Е. Малыхин, С.В. Моржаков. Колонны обеих станций должны быть одинакового диаметра, однако из-за маркшейдерской ошибки при разбивке колонн на станции «Красный проспект» они оказались значительно смещены от проекта, и пришлось исправлять огрех за счет увеличения диаметра колонн.

На станции «Сибирская» художественные панно выполняли молодые ленинградские художники - П.Л. и О.М. Алексеевы в стиле флорентийской мозаики из богатейшего набора камней Горного Алтая на тему величия сибирской природы. Панно очень красивы как по композициям, так и по рисунку и цвету, техническому качеству выполнения. Части мозаики изготавливались в г. Кольвань Алтайского края с участием учеников имеющейся там художественной школы; на асбесто-цементные доски толщиной 2 см наклеивались 5- миллиметровые пластинки мрамора и других камней по рисунку. Панно навешаны на стены с воздушным зазором - от возможных высолов цементного камня при попадании воды. Стоимость панно в то время составила 360 тыс. рублей²³.

Станция «Гагаринская» была выстроена по проекту специалистов

²² Из архива института «Новосибметропроект».

²³ Там же.

Новосибметропроекта (главный архитектор В.Г. Козляев, главный инженер проекта В.Н. Коженков, главный конструктор А.П. Мельник).

Архитектурная отделка станций архитекторами Е.Е. Малыхиным, В.Г. Козляевым была задумана с космическим уклоном: полированная нержавеющая сталь колонн неземных конструкций, на стенах - дефицитнейший в то время черный тонированный стемалит (при строительстве, правда, получилось «как всегда» - стемалит не нашли, а полированную сталь не сумели изготовить без брака, царапин, вмятин, раковин, и завод № 92 поставил на площадку металл с узорной поверхностью, скрывающей дефекты). Потолок, окрашенный в темно-синий (почти черный) цвет, практически невидим за легкой объемной решетчатой конструкцией из тонких труб, в которую вмонтированы небольшие точечные светильники, создающие иллюзию темного звездного неба («космического пространства»). Невидимые балочные покрытия опираются на стройные металлические колонны, которые ассоциируются с рядами ракет, нацеленных в космос. Пол из серого гранита расчерчен красными прямыми пересекающимися линиями²⁴.

«Площадь Маркса» (главный инженер проекта В.И. Романов, конструкторы В.Д. Шапошников, С.С. Кальян) построена пересадочной на Кировскую линию III очереди строительства. Под полом платформы выполнен и временно закрыт лестничный спуск перехода с пешеходным тоннелем до наружной стены станции, которые ждут «своего» часа.

Архитекторы В.Г. Козляев, Е.Е. Малыхин, дизайнер С.В. Моржаков (автор светильников) выразили в архитектурном облике станции особенности, связанные с ее названием. Односводчатое белое гладкое перекрытие опирается на стены-цоколь из бетонно-каменных массивных глыб с высоким рельефом, что создает впечатление мощной устойчивости опирания свода. Световые приборы, вытянутые в линии по вершине свода, декорированы рассеивающими металлическими пластинами в сложном, но легком по композиции рисунке. Контраст вспарушенного белого свода и мощных темно-красных глыб стен - цокольный - эстетический принцип станции²⁵.

Архитектурно-конструктивное решение станции «Заельцовская» (рабочее название «Площадь Калинина», архитекторы В.Г. Козляев, Е.Е. Малыхин, главный инженер проекта В. И. Романов) выполнено в открытом стиле с повышенным сводом платформенного участка, в результате чего из вестибюлей полностью виден посадочный перрон, так же, как на станции «Площадь Маркса». Станция односводчатая, со сте-

Из архива института «Новосибметропроект».

Там же.

нами, облицованными белым мрамором «Коелга», которые имеют небольшую вогнутость, как некое продолжение потолочного свода, и опираются на темно-красный гранитный цоколь. Пол также из красного гранита. К потолку по оси симметрии зала подвешены сплошным рядом осветительные приборы на несколько тяжелых подвесных устройствах. По длине перрона информационные стойки со скамейками отдыха скрадывают однообразие протяженности пространства станции.

Все входы станции по проекту объединены кольцевым пешеходным переходом с промежуточными выходами на ул. Дуси Ковальчук к остановкам наземного транспорта. По экономическим причинам эти переходы не построили.

Над оборотными тупиками станции, идущими почти до кинотеатра «Прогресс», вместо обратной засыпки соорудили подземный зал, используя опалубку для бетонирования свода платформенного участка. Это решение позволило не только снизить стоимость строительства, но и получить выгоду для различных нужд обслуживания населения при размещении в нем торгово-развлекательного комплекса²⁶.

Метромост через р. Обь - это уникальное по своим конструктивным решениям сооружение.

Госстроем СССР был утвержден вариант отдельно стоящего метромоста, разработанный Ленгипротрансместом (комплексный ГИП С.В. Цыганцов, ГИП русловой металлической части К.П. Виноградов), общей длиной 2,1 км, из нее речная часть - 0,9 км, выполнена в виде коробчатого неразрезного двухпутного закрытого семипролетного строения весом 6200 т низколегированной стали²⁷.

Подходные пойменные части метромоста были запроектированы в виде железобетонной эстакады с закрытой галереей из железобетонных панелей-оболочек, изготавливаемых по ударной технологии (так называемый «шок-бетон»). Оболочки не смогли изготовить наши заводы, и Новосибирметропроект перепроектировал их с применением предложенного московским Главтоннельмостростроем (Ю.А. Кошелев) дефицитнейшего в то время (профилированного стального настила цвета «морской волны».

Сначала этим ведомством (зам.- К.С Янчевский) было предложено отказаться вообще от галереи на эстакаде метромоста, но Новосибирметропроект (главный инженер В.И. Романов) отверг этот «африканский вариант», доказав это Москве жесткими условиями эксплуатации таких сооружений в Сибири и невозможностью при открытых путях достичь расчетной интенсивности движения поездов с интер-

²⁶ Из архива института «Новосибметропроект».

²⁷ Там же.

валом 1,5 мин из-за увеличения в 3 раза длины тормозного пути на подверженных атмосферным осадкам открытым рельсах²⁸.

Много споров было с УГПС УВД НСО по требованиям огнестойкости металлического руслового пролетного строения. Новосибирскому проекту пришлось буквально «выбивать» в Госстрое СССР решение по этому вопросу, в результате чего в СНиП на проектирование метро появилась запись о непредъявлении требований по пределам огнестойкости к негорючим пролетным строениям метромостов.

Инженерный корпус метрополитена - его «сердце и мозг» с диспетчерскими системами управления движением, работой электротехнических устройств и устройств связи, по техническому проекту планировалось построить на Красном проспекте после сноса деревянного здания № 55 у бывшего штаба СибВО.

Впоследствии он был перенесен на пересечение улиц Серебрянская и Чаплыгина, т.к. должен соединяться с линией метро подходящим тоннелем²⁹.

Рассказывает В.М. Миронов: «Председатель горисполкома И.П. Севастьянов на одном из выездов, после отдельного обследования на месте, лично отмерил шагами площадку и здесь же заставил (Ю.Г. Самочернова и В.И. Романова) забить колышки по ее углам.

Затем в течение 4-х месяцев был выполнен рабочий проект здания инженерного корпуса (ГИП В.М. Гришкан), но генподрядчик Сибкадемстрой отказался возводить его в предлагаемом по АПЗ горархитектуры каркасно-кирпичном 16-этажном варианте, и в результате Сибкадемстрой построил в течение одного года 10-этажный инженерный корпус из своих панельных конструкций. Удалось отстоять лишь индивидуальное решение по 1 и 2 этажам»³⁰.

Перепроектирование здания инженерного корпуса Новосибирского метрополитена выполнил в рекордные сроки - за 1,5 месяца.

Рассказывает главный инженер проекта Новосибирского метрополитена В.Н. Коженков: «Некоторые из станций претерпели существенные изменения по сравнению с утвержденным проектом и части выполненной рабочей документации; так, платформенный участок станции "Площадь Гарина-Михайловского" (рабочее название "Вокзальная") из двухпролетной конструкции с ребристым перекрытием превратился в трехпролетную с куполами в монолитном перекрытии (автор проекта - архитектор Л.Н. Попов Метрогипротранса), на станции "Площадь им. Ленина" появились прямоугольные вставки в сводчатом участке на примыканиях к вестибюлям,

²⁸ Из архива института «Новосибметропроект».

²⁹ Там же.

³⁰ Из личного архива В.М. Миронова.



В. А. Титов, Ю.Г. Самочернов, В.Н. Коженков, май 1979 г.

средний пролет станции "Сибирская" из ребристого стал сводчатым.

Не все из намечаемых проектных решений в силу различных обстоятельств, к сожалению, удалось реализовать.

На станции "Площадь Гарина-Михайловского" вход на станцию, объединенный с подземным пешеходным переходом под привокзальной площадью, предполагалось продлить и примкнуть к существующему подземному переходу под железнодорожными путями. Этим самым решались несколько задач:

- разгружалась привокзальная площадь и пассажирский зал здания железнодорожного вокзала от транзитных пассажирских потоков;
- связывались наиболее рационально пассажирские потоки железной дороги и метрополитена;
- создавались удобства для пассажиров, с исключением ненужных подъемов на поверхность и спусков в метрополитен.

Но были и удачные решения. На станции "Гагаринская" один из входов на станцию у железнодорожного путепровода через Красный проспект предусматривалось соединить переходом с перспективными остановочными платформами для поездов пригородного сообщения Восточного направления. Все положительные моменты этого решения налицо - пригородные пассажиры, не загружая железнодорожную станцию Новосибирск-Главный, с наибольшими для себя удобствами по кратчайшему пути

попадали в метрополитен, кроме того, создавался дополнительный приток пассажиров на станцию (в настоящее время этот вестибюль открыт для пассажиров).

Еще один пример творческого подхода к решению сложной инженерной задачи. Правобережная эстакада моста-метро над улицей Большевицкая перекрывалась пролетным строением длиной 33 метра, это решение соответствовало утвержденному техническому проекту и с точки зрения законодательства о капитальном строительстве было безукоризненно. Однако для его реализации необходимо для соблюдения подмостового габарита выполнить срезку проезжей части улицы Большевицкая на 0,7 м под мостом, переустроить все коммуникации, уложенные под дорогой и тротуарами, каким-то образом организовать водоотвод из образовавшейся ямы. Было найдено решение - разбить пролет 33 метра на два равновеликих, установить дополнительную опору на разделительной полосе проезжей части дороги, запроектировать пролетные строения индивидуальной конструкции с пониженной строительной высотой (автор предложения В.Д. Шапошников). Таким образом, улица Большевицкая была сохранена в том виде, какой мы привыкли ее видеть»³¹.

Были и курьезные вещи: Бакметропроектом в переходах метрополитена было запроектировано строительство общественных туалетов, и специалистам Новосибирского метропроекта стоило немалых усилий, чтобы доказать нецелесообразность такого решения. «Мне, - рассказывает В.А. Титов, - пришлось резко выступить против размещения общественных туалетов, совмещенных с переходами метрополитена запроектированных Бакметропроектом и предложить городским властям строить подземные отдельно стоящие общественные туалеты там, где это необходимо городу, не связывая их строительство со станциями метрополитена»³².

Рабочую документацию на строительство основного электродепо метрополитена (ГИП Л.К. Белых) пришлось проектировать параллельно с его строительством из-за несвоевременного сноса ветхого жилья и замыва оврага р. Ельцовка-1 в Заельцовском районе между улицами Ельцовская, Владимирская, Нарымская и железнодорожными путями парка «Веди» станции «Новосибирск-Главный»

По мере подготовки отдельных площадок трест «ЗапСибТИСИЗ» (Ф.С. Тофанюк) проводил инженерно-геологические изыскания, и Новосибирский метропроект выдавал рабочие чертежи на отдельные сооружения:

- сначала на центральный тепловой пункт;

³¹ Из архива института «Новосибметропроект».

³² Из личного архива В.А. Титова.

- затем на мотовозный цех (мотодепо) со столбчатыми фундаментами и главную совмещенную тягово-понижительную подстанцию электродепо.

Отстойно-ремонтный корпус метрпоездов был запроектирован и строился на уширенных в основании столбчатых фундаментах, опирающихся на намывной песчаный грунт. Учитывая обнаруженные при строительстве коммуникационного тоннеля погребенные замывом линзы бытового мусора, а по оси «Ж» длиной более 100 м уже установленные колонны были демонтированы, грунты основания убраны до коренных и заменены щебнем с тщательным послойным вибротромбованием, после этого колонны установили на новые фундаменты.

Административно-бытовой корпус электродепо пришлось проектировать дважды: сначала был высотный вариант в кирпичном исполнении, затем переделали проект под четырехэтажные панельные конструкции генподрядчика (Криводановский трест-площадка «Промстрой»), так как в то время применение типов строительных конструкций жестко диктовал подрядчик.

Вспоминает автор проекта метродепо, начальник техотдела Новосибирского метропроекта Л.К. Белых: «Технический проект метродепо был разработан филиалом Метрогипротранса Бакметропроектом по аналогии со схемой обслуживания подвижного метросостава в г. Москве. Там предусмотрено на каждой линии строительство отстойного депо только для отстоя составов и основного депо, выполняющего техническое обслуживание: осмотр, замену масел, мелкий ремонт, обточку колесных пар. Весь более крупный ремонт производится на предприятиях, обслуживающих Московский метрополитен. При детальном расчете парка подвижного состава Новосибирского метрополитена по мере его поэтапного наиболее вероятного развития выяснилось, что наш метрополитен будет иметь только одно электродепо, связанное с железной дорогой почти до половинного его развития. Кроме того, перегонять составы для среднего и капитального ремонта в Москву, как было в проекте, для Новосибирска будет слишком затратно. Поэтому было решено отказаться от этого проекта и разрабатывать свой.

Для разработки технологической части были привлечены опытные специалисты Сибгипротранса - В.Н. Семендяев, начальник технологического отдела, и П.И. Федоров, главный инженер проекта по деповскому хозяйству. Расчеты показали, что объем электродепо необходимо увеличить вдвое, поэтому пришлось изменить размещение главного корпуса вместо продольного относительно реки Ельцовка-1 на поперечное, чтобы была возможность удлинения отстойных пролетов в 2 раза,

соответственно значительно увеличилась площадь электродепо из-за развития веера путей. Кроме того, к нему примкнули пролет со станочным парком, обеспечивающим средний и часть капитального ремонта электропоездов, а также административно-бытовой корпус с мастерскими по ремонту оборудования станций метрополитена. Были размещены и такие корпуса, как склады заказчика метрополитена и для ремонта эскалаторов, которые по старому проекту отсутствовали. Такие коренные изменения электродепо, ведущие к его значительному удорожанию необходимо было согласовывать и отстаивать в головном институте по проектированию метрополитенов - Метрогипротрансе, а в последующем в Госстрое СССР. Это привело к потере почти года в сроках, отведенных на проектирование, и только благодаря самоотверженному труду технологов Сибгипротранса и архитектурно-строительного отдела Ново сибметропроекта удалось вовремя обеспечить строителей рабочей документацией»³³.

С самого начала рабочего проектирования специалисты Новосибирского метропроекта стремились внести в поиск нужных решений настоящий дух творчества, и это творческое начало сопровождало их работу на всех этапах проектирования: без этого невозможно было рассчитывать на хорошие результаты. План застройки города, работа транспорта в условиях строительства метрополитена, многие другие обстоятельства вынуждали их пересматривать технический проект. Нужно было менять схемы станций, планировку и параметры пристанционных сооружений. И они сделали все, что нужно, чтобы новосибирцы увидели метро таким, каким ожидали, - удобным, красивым, неповторимым.

В г. Новосибирске изначально правильно решена схема линий метрополитена, верно выделена была I очередь с мостом через р. Обь, включая участок Дзержинской линии от железнодорожного вокзала.

Дальнейшее развитие метрополитена также совершенно правильно направлено на наращивание существующего участка Дзержинской линии от ст. «Площадь Гарина-Михайловского» до ст. «Маршала Покрышкина».

В 2004 году будет построена ст. «Березовая роща», а в 2008 году - ст. «Гусинобродская» на пересечении улиц Б. Богаткова и А. Кошурникова («Золотая Нива»).

Далее планируется запустить ст. «Площадь Станиславского» при продлении Ленинской линии от ст. «Площадь Маркса». Одновременно с окончанием Дзержинской линии начнутся подготовительные работы по строительству Кировской линии.

Из личного архива А.К. Белых.

Глава четвертая

ПЕРВОЕ СИБИРСКОЕ...

28 декабря 1985 года в малом зале горисполкома состоялось подписание Акта по приемке в эксплуатацию первого пускового комплекса первой очереди Новосибирского метрополитена. При этом торжественном моменте присутствовали члены Государственной комиссии во главе с заместителем начальника Главметрополитена МПС СССР К.М. Махмутовым, руководители партийных и советских органов, представители проектных организаций, заказчика, метростроителей, эксплуатационников.

Из «Акта по приемке в эксплуатацию Государственной приемочной комиссией законченного строительством пускового комплекса первого участка первой очереди метрополитена (участок Ленинской линии) от станции "Красный проспект" до станции "Студенческая" с электродепо и инженерным корпусом в г. Новосибирске», подписанного 28 декабря 1985 года.

РЕШЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРИЕМОЧНОЙ КОМИССИИ

Предъявленный к приемке пусковой комплекс первого участка первой очереди (участок Ленинской линии) метрополитена в г. Новосибирске от ст. «Красный проспект» до ст. «Студенческая» с электродепо и инженерным корпусом принять в эксплуатацию.

Установить общую оценку качества строительства пускового комплекса первого участка первой очереди (участок Ленинской линии) метрополитена

Хорошо¹.

¹ Из архива МУЛ «УЗСПТС». Акт по приемке в эксплуатацию Государственной приемочной комиссией законченного строительством пускового комплекса первого участка первой очереди метрополитена (участок Ленинской линии) от станции «Красный проспект» до станции «Студенческая» с электродепо и инженерным корпусом в г. Новосибирске.

Скупые слова, за которыми труд многих сотен людей: проектировщиков и метро- и мостостроителей, энергетиков, монтажников и отделочников, дни, заполненные до отказа работой, и бессонные ночи руководителей города и области, творческие муки художников и архитекторов. Без всех этих людей не было бы у Новосибирска такого чуда, как метрополитен.

Шесть с половиной лет прошло с того дня, когда 12 мая 1979 года была забита первая свая на месте нынешней станции «Октябрьская», до момента подписания Акта. За это время был построен и сдан в эксплуатацию первый пусковой комплекс Новосибирского метрополитена протяженностью 7,3 км от станции «Красный проспект» до станции «Студенческая». Полуторамиллионный город на Оби получил уникальное социально значимое сооружение. Это были трудные и прекрасные годы становления коллективов метростроителей, годы учебы и постижения, годы вдохновенного труда...

Как же рассказать о строительстве Новосибирского метро, чтобы читатель ощутил его масштабность, сложность, многоплановость? Мы решили представить историю строительства, используя в качестве стержня хронику тех лет. Поскольку именно она, как нельзя лучше, передает напряжение тех дней, помогая ощутить нерв, пульс стройки, помогая читателю самому окунуться в атмосферу этого большого дела...

Вернемся в ветреный, не по-весеннему холодный март 1979 года. Уже несколько лет город жил мечтой о самом удобном и современном виде транспорта, который, особенно в условиях наших суровых зим, был просто жизненно необходим. 29 ноября 1978 года Совет Министров СССР, наконец, принимает решение о начале строительства первой очереди метрополитена в Новосибирске². 6 марта 1979 года на бюро Областного комитета КПСС и исполнительного комитета Новосибирского областного Совета народных депутатов принимается Постановление «О мерах по организации первой очереди метрополитена в Новосибирске»³, в котором отмечается уникальность первого сибирского метрополитена, его необходимость для города. Говорится об усилении организаторской и массово-политической работы партийных, советс-

² Сборник распоряжений СМ РСФСР. Распоряжение от №1-175, 1978. Д. 8.С. 451.

³ ГАНО. Ф.Р-1020. Оп. 2. Д. 2357. ЛЛ. 275 - 297. Постановление №4/158 от 6 марта 1979 г. «О мерах по организации строительства первой очереди метрополитена в г. Новосибирске».

ких, профсоюзных, комсомольских и хозяйственных органов, об участии в этом важном деле коллективов всех предприятий и организаций, всех трудящихся города Новосибирска. Когда читаешь этот документ, невольно ощущаешь его энергетику, ведь речь в нем идет о живом деле, о конкретном выполнении одной из важнейших задач, стоявших тогда перед городом, - сооружении первой очереди метро. Впервые в этом документе говорится о необходимости в целях координации деятельности строительно-монтажных, проектных, снабженческих и других предприятий и организаций, занятых на сооружении метрополитена, оперативного руководства ходом работ, создать Штаб стройки. Решение о создании такого штаба было, безусловно, правильным, поскольку требовался единый центр управления производственным процессом, в котором участвовали десятки специализированных строительных организаций, сотни привлеченных предприятий и многие тысячи горожан из самых разных учреждений, причем центр, располагающий властными полномочиями. Штаб сыграл огромную роль особенно в период создания собственной производственной базы метростроя, координируя работу и выполнение заказов метростроителей на крупных промышленных предприятиях, в строительных организациях, во взаимодействии с субподрядчиками.

С созданием в 1979 году Дирекции строящегося метрополитена и Штаба по строительству метрополитена началось активное участие строительных и монтажных организаций, а также всех крупных промышленных предприятий города в сооружении метро. На этом же бюро рассматривались вопросы по выносу коммуникаций, попадающих в зону строительства, по развитию улично-дорожной сети, переносу трамвайных и троллейбусных линий, инженерной подготовке площадки под строительство депо метрополитена. Назначались люди, которые отвечали, чтобы все эти мероприятия были проведены точно в срок, с хорошим качеством, и в то же время не мешали жить и работать жителям нашего города. Бюро обязало коллективы институтов «Новосибгражданпроект» и «Гипросвязь-4» обеспечить выдачу проектной документации до 1 сентября 1979 года, а институт «Промстройпроект» обеспечить разработку рабочих чертежей базы стройиндустрии метростроя в Новосибирске. Говорилось о необходимости привлечения новосибирских заводов к выполнению заказов метростроителей, об изыскании жилья для размещения работников участка тоннельного отряда № 2 треста «Ташметрострой»... Не было, пожалуй, ни одного вопроса, касавшегося первого этапа сооружения метро, который бы не был рассмотрен на заседании бюро.

Занимаясь вопросами организации строительства, руководители города не бросали на самотек и вопросы быта. Уже в два первые года работы метростроителей были построены два капитальных душевых комбината с амбулаторией и саунами, две столовые. На берегу Обского моря открыли летний палаточный лагерь для отдыха сотрудников и их семей, началась разработка проекта санатория-профилактория «Золотой берег». В Матвеевке, в лесном массиве, появилось садоводческое товарищество «Метростроитель».

Цели и задачи были четко сформулированы и поставлены перед организациями, на которые ложилась наибольшая нагрузка в этот предпусковой период. Нужно было искать людей, способных справиться с заданиями по проектированию объектов метро в кратчайшие сроки.

Тогда же, в марте, в Новосибирск из Ташкента прибыла первая группа метростроителей. В ее составе: начальник участка А.П. Журавлев, сменные инженеры - В.Н. Смыслов, В.Ф. Исанин, мастер А.Ф. Федотов.

На эту группу была возложена задача по организации участка и началу работ. В последующие дни прибыли проходчики - С.И. Бочкарев, Л.Н. Корольков, В.Д. Красюков, водители - В.И. Петров, В.Г. Сухенко, механик В.М. Максимов, механизатор К.И. Лемза. Впереди большая работа, уникальность которой определялась и климатическими, и геолого-геофизическими условиями строительства первого Сибирского метро, и все-таки, в первую очередь, как говорили в годы застоя, «человеческим фактором» - людьми, благодаря труду которых выросли в Сибири подземные дворцы и помчались голубые экспрессы, перевозя тысячи новосибирцев...

Вспоминает бывший начальник участка № 4 Тоннельного отряда № 2 А.П. Журавлев:

«В марте 1979 г. группа в составе руководства "Ташметростроя", в которую входил и я, тогда заместитель главного инженера Тоннельного отряда № 2 (ТО-2), была приглашена в Новосибирск председателем Новосибирского горисполкома Иваном Павловичем Севастьяновым для организации строительства метро.

Мы приехали из теплого Ташкента в плащах, а в Новосибирске было очень морозно и ветрено. Нас одели в теплую одежду, разместили в гостинице ВПШ. На банкете, устроенном И.П. Севастьяновым, я, да и мои коллеги, впервые попробовали здесь, в Сибири, квашеную капусту с клюквой.

Объезжая с нами город, Иван Павлович обратил наше внимание на строительные площадки, огороженные как попало - какими-то покло-

сившимися деревянными заборами, - и попросил, чтобы мы что-то придумали другое. В результате в городе появились железобетонные заборы с буквой "М".

На следующий день нашего пребывания Иван Павлович познакомил нас со своим заместителем А.М. Краснопольским и его помощницей Л.К. Самохиной (к слову сказать, моей будущей женой), которые должны были курировать строительство метро.

Вернувшись в Ташкент, руководство "Ташметростроя" назначило меня начальником участка № 4 ТО-2 в Новосибирске.

Я подобрал 12 опытных проходчиков и нормировщика. Мы отгрузили проходческий щит, тоннельную обделку на 20 п.м., оборудование и прибыли на строительство Новосибирского метро.

Рабочих поместили в общежитии мединститута, а мне выделили бывшую квартиру биатлониста Александра Тихонова.

Моим первым офисом стала комната 3х3 м на втором этаже горисполкома. Комната была завалена кучей папок с проектом технико-экономического обоснования, типовыми проектами нестандартного оборудования и зданий.

В ней-то и разместились три главных специалиста по метро: начальник Дирекции строящегося метро Юрий Николаевич Гурков, начальник метропроекта Юрий Георгиевич Самочернов и я, начальник участка метростроя Александр Петрович Журавлев.

Здесь же находились и три больших "тома" - списки более чем 3000 человек, желавших принять участие в строительстве метро. Профессии предлагались разные: от литераторов до шахтеров, проходчиков и изобретателей с разных концов СССР, из Казахстана и с Украины, с Сахалина, Кемерово, Красноярска, всех и не упомнить.

До прибытия техники из Ташкента мне выделили служебную машину "Волга", удалось с боем отбить у СО РАН часть гаражей. Предприятие "Горводоканал" обязали выделить сваебойку, лесоперевалочный комбинат - 500 куб. м дубовой доски для затяжки бортов котлована.

Рабочих проходчиков набирал из тех трех томов, которые мне передали в горисполкоме. Там были списки людей с адресами и краткими трудовыми характеристиками. Многие из них не имели необходимых для метростроя специальностей, поэтому с каждым проводились собеседование и тщательный отбор. Нашествие на горисполком людей руководством города не понравилось: очереди на устройство ежедневно были по 100 - 150 человек, и нас переселили в здание института на ул. Серебренниковской. Основная причина, по которой люди шли в метрострой, - возможность получения квартиры.

К чести руководителей города, все работники метростроя получили квартиры в том же 1979 году. И в последующие годы этому вопросу также всегда уделялось достаточное внимание».

Безусловно, город испытывал трудности с выделением жилья, ведь во все времена квартирный вопрос является «головной болью» городских руководителей. Но город решил - будем строить метро, и горисполком Новосибирска, который возглавлял в это время И.П. Севастьянов, обязался обеспечить приехавших из Ташкента людей жильем. Для этих целей решено передать участку тоннельного отряда № 2 общежитие на 640 мест по ул. Ломоносова после окончания его строительства, для чего Главновосибирскстрой обязали ввести его в эксплуатацию не позднее I квартала 1980 года. В целом в 1979 - 1981 годах горисполком должен был решить вопрос о предоставлении жилья работникам участка тоннельного отряда № 2, института «Новосибметропроект» и Дирекции строящегося метрополитена. Метростроевцам предоставлялась возможность внеочередного вступления в жилищно-строительные кооперативы, для детей работников, занятых на проектировании и строительстве метрополитена, вне очереди выделялись места в детских садах и яслях⁴.

Дни шли за днями, принося новые проблемы, но, как говорится, лиха беда начало. Проектные институты в срочном порядке дорабатывали рабочие проекты. В институте «Новосибметропроект» В.А. Титов, проанализировав результаты работы отдела за три недели, выделил три основных направления в работе: 1) станции, пристанционные объекты и объекты специального назначения. Это наиболее сложное направление возглавил Александр Павлович Мельник; 2) вестибюли станций, переходы, наземные и подземные входы были поручены инженеру Домникии Ильиничне Скосырской; 3) перегонные тоннели, тоннели и защитные галереи возглавила Алла Артуровна Артурова. Непосредственное проектирование тоннелей метрополитена, как мелкого заложения, так и глубокого, выполнял Владимир Дмитриевич Шапошников. Когда говорят о строительстве метрополитена, обычно отмечают героизм проходчиков, строителей. Вроде бы, какой героизм в «бумажной» работе проектировщиков. Но труд специалистов отдела по проектированию конструкций объектов метрополитена можно с полным правом назвать героическим. Люди работали самоотверженно, и в мае основная документация по станции «Октябрьская» была готова. И в дальнейшем специалисты отдела, благодаря неутомимой организаторской и инженерной деятельности А.П. Мельника, Д.И. Скосырской и др., в кратчайшие сроки разрабатывали всю необхо-

⁴ ГАНО. Ф. 4. Оп. 80. Д. 242. ЛЛ. 23-41.



*Митинг, посвященный закладке первого в Сибири метрополитена,
12 мая 1979 г., Новосибирск*

димую строителям проектно-сметную документацию подземных объектов метрополитена, которая сразу же поступала на стройку. Брака в документации не допускалось. В.А. Титов требовал от своих инженеров знания параметров оборудования, устанавливаемого на объектах метрополитена, не хуже специалистов-смежников, с которыми они взаимодействовали при проектировании конструкций метрополитена. Люди осваивали новое, учились сами и учили молодых⁵.

Управления благоустройства и трамвайно-троллейбусное, тресты «Мостострой-2», «Сибстроймеханизация», СУ-483 треста «Трансгидромеханизация» приступили к переносу трамвайных и троллейбусных линий, инженерной подготовке строительных площадок.

В город подтягивались специалисты, имевшие опыт работы на шахтах Кузбасса или на метрострое Ташкента и Харькова. Среди тех, кто начинал строить Новосибирское метро: инспектор по кадрам Т.М. Простева, электросварщик Ю.Н. Андробаев, проходчики А.М. Добрюк, Г.Д. Каминский, В.К. Царапкин, В.Г. Лапшин, Г.А. Суняйкин, В.В. Максимов, А.П. Яблонский, А.В. Кравченко, В.П. Коновалов, А.Т. Перминов, В.В. Тур, П.П. Гаас, В.Р. Беликов, А.В. Христюков, В.М. Золоторев, К.М. Осокин. Многие из первого набора впоследствии возглавили бригады, заняли руководящие и инженерные должности.

И вот наступило 12 мая 1979 года⁶, день, с которого начинается отсчет тех 6,5 лет, в которые было закончено сооружение первой очереди

⁵ Из личного архива В.А. Титова.

⁶ Метро - стройка народная // Советская Сибирь. 13.05.1979. А. Антонов. Первое в Сибири // А впереди - новые дела. - Новосибирск, 1985.- С.171-186.





*Старейший строитель, почетный гражданин города,
Герой Социалистического Труда Я.М. Еличев разрезает алую ленту
в день начала строительства Новосибирского метро, 12 мая 1979 г.*



*Интервью во время митинга дает начальник филиала
«Новосибметропроект» ЮТ. Самочернов*

первого пускового комплекса Новосибирского метро. В этот день на улице Кирова неподалеку от городского Дворца пионеров собрались тысячи новосибирцев. Теплый, солнечный день, приподнятое настроение, понимание важности этого события делали атмосферу митинга по-настоящему праздничной. В 12.00 на специально подготовленную трибуну поднялись руководители области и города, партийные, советские, профсоюзные, комсомольские, хозяйственные работники, передовики производства. Митинг открыл председатель исполкома Новосибирского городского Совета народных депутатов И.П. Севастьянов... Выступали первый секретарь обкома партии А.П. Филатов, начальник тоннельного отряда № 2 треста «Ташметрострой» Г.А. Галусьян, представители комсомола, предприятий города. И, наконец, наступил, пожалуй, самый волнующий момент. Право разрезать алюминиевую ленту было предоставлено старейшему строителю, почетному гражданину Новосибирска, Герою Социалистического Труда Я.М. Еличеву. Через секунду над головами собравшихся застрекотал пускач копра, и тут же ровно, мощно зарокотал его двигатель. Подскочил молот и - раздались сильные, звенящие удары. Двухметровая стальная свая быстро, прямо на глазах, начала уходить в землю. Так был «уложен» первый «камень» в фундамент метрополитена.



Забивка первой сваи крепления котлована ст. «Октябрьская», 12 мая 1979 г.

Практически весь 1979 год продолжались подготовительные работы. В августе началось интенсивное бурение разведочных скважин по трассе метро. Передвижные буровые установки работали около Дворца пионеров, на площади им. Ленина, в пойме реки Каменки, на улицах Серебренниковская, Горького, Красном проспекте, проспекте К. Маркса. Земля бурилась, после чего поднимали снаряд, освобождали из трубы образец грунта, упаковывали, записывали его номер в журнал, а образец отправлялся в лабораторию. Если сложить все выбуренные образцы, то получился бы многометровый столб, глядя на который можно судить о свойствах пород, пластов. Занимались этим специалисты Западно-Сибирского треста инженерно-строительных изысканий. Изыскателей можно сравнить с лоцманами. Ведь именно они должны провести «корабль» строителей так, чтобы он не напоролся на скальную породу, не утонул в грунтовых водах, не столкнулся с плывунами. Для подготовки рабочих чертежей проектировщикам надо знать все о грунтах, с которыми придется иметь дело в процессе прокладки и эксплуатации подземной транспортной магистрали, ее станций и вспомогательных сооружений, характер и особенности грунтов, их физико-химические свойства, как эти свойства будут изменяться в период работы метро. На все эти вопросы должны ответить изыскатели, и хотя от случайностей не застрахован никто, но от добросовестности и профессионализма изыскателей во многом зависело, справятся ли метростроевцы с поставленной перед ними задачей в срок. Результаты инженерно-геологических изысканий дали благоприятный прогноз: уровень грунтовых вод по трассе первой очереди находился ниже конструкций, а супеси и суглинки естественного сложения по устойчивости бортов котлованов и забоев подземных выработок казались надежными. К сожалению, эти данные не оправдались, особенно - относительно уровня подземных вод.

Конечно, работа геологов в августе 1979 года имела, в основном, уточняющий характер, так как вся техническая документация и рабочие чертежи будущего метрополитена составлялись с учетом геолого-геофизического строения грунтов нашего города. Первые наиболее полные сведения о геологическом строении территории города Новосибирска были опубликованы еще в 1934 году А.И. Гусевым⁷. С 1934 по 1979 год в границах Новосибирска успешно проводились незначитель-

⁷ А.И. Гусев. Геологическое строение и полезные ископаемые района г. Новосибирска/ Предисл. профессора М.А. Усова. - Томск: Изд. Западно-Сибирского геол.-геодез. треста, 1934.



Котлован под монтаж сборной цельно секционной обделки на перегоне ст. «Площадь им. Ленина» - ст. «Октябрьская», август 1979 г.

ные комплексные исследования его природных условий, но их результаты не были опубликованы к началу строительства метро в единой обобщающей монографии, да и вообще очень слабо были освещены в научной печати. По этой причине геологи и геофизики города не смогли представить необходимые материалы к обоснованию вопросов о строительстве метро и допустили значительную задержку в проведении рациональных мероприятий по локализации многих экзогенных процессов. В связи с началом строительства метрополитена проблема всестороннего изучения инженерно-геологических условий Новосибирска приобрела особое значение. Она требовала незамедлительного объединения усилий многих ученых и специалистов нашего города не только в обобщении имеющихся фактических материалов и в проведении тематических работ с целью прогнозной оценки многих природных явлений, но и в глубоком познании сложных вопросов инженерной геологии Новосибирска путем тщательной документации горных выработок на всех этапах строительства подземной магистрали.

Инженерно-геоморфологическая характеристика рельефа Новосибирска во многом предопределяет пути хозяйственного использования его территории. Результаты изучения рельефа и вещественного состава лессовых пород говорят о том, что две трети территории города требуют при строительстве серьезной инженерной подготовки. Весьма значительная часть территории Новосибирска изрезана глубокими долинами малых рек и развитой сетью сложных оврагов. В 1979 году их общая протяженность в черте города достигала 60 километров. К сожалению, овраги развиваются с большой быстротой, и все дорогостоящие мероприятия по гидрозамыву не в состоянии приостановить их развитие. Процессы водной эрозии стали интенсивно проявляться и по причине необоснованного забора песка из русла Оби. Они привели к обрушению берегов реки, к размыву островов, к усложнению условий судоходства, к изменению инженерно-геологической обстановки в зоне плотины гидростанции и к «посадке» уровня воды, что вызвало нежелательные осложнения в работе городского водопровода. Все это требовало немедленного запрещения изъятия песка из русла реки Оби не только в границах города, но и в близлежащем районе. Инженерная деятельность человека в некоторых районах города привела к подъему грунтовых вод и их загрязнению. В результате тесного взаимодействия загрязненных вод с фундаментами и подземными коммуникациями стали отмечаться явления коррозии.

Естественно, что строительство метрополитена несомненно должно было привести к новым нарушениям природных условий Новосибирска, так как подземные магистрали должны были проходить в мощной толще просадочных лессовых пород, в скальных породах различной твердости при наличии в них подземных вод и обводненных отложений. При этом могли возникнуть такие процессы и явления, которые ранее никогда не наблюдались при сооружении многих разновысотных зданий. Так, например, необходимость замораживания больших грунтовых блоков могла привести к резкому изменению физико-механических особенностей пород, а подача свежего воздуха в рабочие забои существенно изменить агрессивность подземных вод в результате возникновения особых биологических процессов. При проведении водопонижающих откачек не исключалась возможность образования весьма значительных депрессионных воронок. В зоне их влияния могли наблюдаться уплотнение грунтов, явления нарушения их структуры и усыхания пород. Повышение и понижение уровня подземных вод на различных участках подземных трасс могло привести к существенному изменению их гидрохимических параметров. Все эти и подобные им процессы и явления необходимо было заранее прогнозировать и

своевременно предупреждать строителей метрополитена о возможных последствиях.

Заведующий лабораторией геоморфологии и неотектоники Института геологии и геофизики СО АН СССР, доктор геолого-минералогических наук, лауреат Государственной премии СССР В. Николаев предлагал в то время, в связи с тем, что строителям метрополитена будут нужны не только консультации по инженерной геологии, но и по многим другим еще более сложным проблемам рационального проведения горных работ, создать при Президиуме СО АН СССР специальный объединенный ученый совет с целью координации совместных усилий ученых и специалистов производственных организаций г. Новосибирска в области оказания конкретной помощи в решении всех вопросов строительства подземной магистрали. Он говорил: «Можно не сомневаться в том, что активная помощь ученого совета... будет способствовать успешному завершению начатых работ по строительству первого метрополитена в восточных районах нашей страны»⁸.

Время подтвердило необходимость тесного контакта между строителями метро и учеными Новосибирска.

В сентябре продолжалась забивка свай на станции «Октябрьская». В октябре строители закончили укладку бетона в основание правого тоннеля через реку Каменка. Велись работы по сооружению портала, т.е. в самой выемке, или котловане, оформлялся вход в тоннель, для ввода щита под ул. Каменская. Проходческий щит - это крыша над головой, защищающая во время проходки тоннеля, говорили метростроители. Энциклопедия же сухо сообщает, что это подвижная сборная металлическая конструкция, обеспечивающая проведение горной выработки и сооружение в ней постоянной крепи, то есть обделки. Щиты, с которыми работали новосибирские метростроители первое время на первом пусковом комплексе, были немеханизированными и имели почтенный возраст, впервые такую конструкцию щита начали использовать во время строительства Московского метро в 1932 году. Представьте себе махину длиной более 20 метров, весом почти 150 тонн, с передней рабочей частью - «цилиндром», диаметром 5,6 метра, «вгрызающимся» в грунт. Практически после установления щита начиналась ручная работа обычной лопатой или отбойным молотом, и так метр за метром двигались проходчики подземными коридорами. При сооружении метро исключительно велика роль маркшейдерской службы, а особенно в наших новосибирских условиях. Дело в том, что проходка перегонных тоннелей ведется при вдавлении ножевого кольца щита в грунт

За науку в Сибири. 15.11. 1979.

забоя с постепенным отбором породы. По сечению забоя плотность породы неодинакова, поэтому возникают перекосы щита. Руководили этими работами мастера-маркшейдеры, которых Н.Б. Хван образно назвал штурманами. И действительно, штурманы: ведь точность отклонения оси движения при выходе из тоннеля не должна превышать 5 см. Бригада В.А. Дрынина на перегоне ст. «Студенческая» - ст. «Площадь Карла Маркса» добилась точности выхода в 2,5 см. Да и в целом маркшейдерский коллектив, окончательно сложившийся в 1984 - 1985 годах, отлично справился со своими обязанностями. Сбойки тоннелей были осуществлены с точностью 10-25 миллиметров, но все это было позже ...

Большинство новосибирцев ассоциирует метро с красавицами-станциями, элегантными поездами, с милым голосом, который напоминает нам, чтобы мы не забывали свои вещи в вагонах, предупреждает быть осторожными, ведь двери закрываются, и называет нам станции, чтобы мы, не дай Бог, не вышли раньше. Но где-то ведь должны ночевать стремительные голубые экспрессы... А если серьезно, одним из важнейших объектов строительства любого метрополитена является метродепо...

Поэтому уже в начале ноября 1979 года началась подача грунта для замыва реки Первая Ельцовка - инженерная подготовка основания под вагонное депо метрополитена. На примере этого объекта можно показать, как широко строительство метро вторгалось в жизнь города. При подготовке площадок под будущее электродепо «Ельцовское» и инженерный корпус было снесено около 1200 частных домов, речка Ельцовка взята в коллектор, намыто под основание зданий более 400 тыс. куб. м песка. Для того, чтобы привести в порядок площадку депо, с бортов оврага подразделениями Сибстроймеханизации и Строймеханизации было разработано и вывезено более 1 млн. куб. м грунта.

20 ноября Министерство транспортного строительства подписало приказ об организации в Новосибирске с 1 января 1980 года тоннельного отряда № 29 Главтоннельметростроя¹⁰.

В декабре подводились итоги первого года строительства Новосибирского метрополитена. По этому поводу состоялась пресс-конференция, на которой выступали проектировщики В.В. Питерский и В.Н. Коженков, от метростроителей - А.П. Журавлев и др. Результаты в целом радовали, план первого года был выполнен досрочно, что настраивало строителей на оптимистический лад. К сожалению, в те годы объемы сделанной работы оценивались не физическими параметрами, а

⁹ Из личного архива бывшего начальника управления строительства «Новосибирскметрострой» С. А. Смирнова.

¹⁰ Из архива МУП «УЗСПТС».

освоенными суммами, что и привело в дальнейшем к определенным сложностям в пусковом году.

Основные работы по строительству метро развернулись в **1980** году. В январе 1980 года А.П. Журавлев выехал в Москву по вызову Минтрансстроя. В министерстве Приказом № 3 от 07.01.1980 был утвержден Устав тоннельного отряда № 29, а А.П. Журавлев назначен его главным инженером. Численность отряда составляла в то время 111 человек¹¹.

30 января приказом по Главтоннельметрострою № 23-ор начальником тоннельного отряда № 29 назначен М.М. Немилостивых¹².

Вспоминает Почетный транспортный строитель, канд. техн. наук, доцент М.М. Немилостивых: «В январе 1980 года, когда, поработав уже четверть века на строительстве уникальных по конструкции и объему, по технологии работ и своему назначению подземных оборонных объектах в Красноярском и Приморском краях, я был назначен руководителем строительства Новосибирского метрополитена. В этом городе прошли мои студенческие годы...

В те дни в дневнике я записал: "2 февраля 1980 г. Мне 48 лет, и хотя это уже вершина человеческой зрелости и уже накоплен опыт руководящей работы, все же страшновато: дело большое и сложное. С чего начать? Вот вопрос, который сейчас встает передо мной. Где главное звено, за что тянуть? Как бы не разменяться на мелочи. Будущее покажет, а пока представляется такой порядок: создать Тоннельный отряд (500 чел.) - июнь; установить в организации четкое управление (каждый на своем месте и определенное место для каждого); учет и контроль (скрупулезный) за исполнением решений. Требовательность, организованность, творческое отношение к делу. Выработать систему управления: когда, что делается, кто за что отвечает, какая форма контроля, кто контролирует. Организовать занятия по изучению экономики предприятия и труда руководителя". Этой программы я старался придерживаться в течение всей своей работы на строительстве метрополитена. В моем кабинете висела школьная доска, потому что управленческие кадры были в основном молодыми людьми (средний возраст меньше тридцати лет) и им приходилось работать и учиться одновременно».

30 января создан участок № 1 по строительству станции «Октябрьская». Начальником участка назначен В. Ф. Исанин, бригадиром В. В. Дубровский.

¹¹ Из архива МУП «УЗСПТС».

¹² Там же.



Производство земляных работ в котловане ст. «Октябрьская»

6 февраля началось строительство станции «Вокзальная» (ныне Гарина-Михайловского). Бригадир - А.М. Добрюк¹³.

13 февраля 1980 года М.М. Немилостивых записывает в своем дневнике: «Вот и провели первое собрание коллектива Тоннельного отряда 29. Помещение явно не было рассчитано на 125 человек. Часть людей стояла. Я сделал доклад (30 мин.) о задачах отряда на 1980 год. Выступили 8 человек, в том числе Артур Михайлович Краснопольский (зам. пред. горисполкома), Иван Васильевич Питиримов (пред. Дорпрофсожа). В целом собрание прошло, считаю, хорошо: стопроцентная явка, точное начало - 17 час. В докладе поставил задачи и наметил пути, точнее, слабые, которые составляют успешную, уверенную работу коллектива: кадры, материально-техническое обеспечение, техника, организация, управление и дисциплина».

Все эти меры возымели свое действие. Организационный период был сокращен до минимума, отряд удалось полностью укомплектовать кадрами.

Работа шла, но и трудности не заставляли себя искать. На «Вокзальной» сваи не шли в грунт из-за твердого (булыжного) покрытия привокзальной площади. Пришлось взрывать. Для этого привлекли «Взрыв-

¹³ Новосибирскметрострой. 1979 - 1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 10.

ром», оцепили милицейским нарядом площадь и взорвали по периметру котлована.

28 февраля на строительстве станции «Вокзальная» были забиты первые сваи, а уже 1 марта создан участок № 2 по строительству станции «Вокзальная». Начальником его назначен А.М. Добрюк.

1 апреля создан участок № 3 для проходки первого тоннеля. Начальником участка назначен А.М. Добрюк, участок № 2 от него принял В.Ф. \4оор. Бригадиром на проходку назначен В.К. Царапкин. Под руководством Б.П. Дмитриева создан участок № 4 (автотранспорт и строительные машины).

В апреле начались работы по выносу коммуникаций. 5 апреля участок № 3 начал монтаж немеханизированного горнопроходческого комплекса ЩН-1С, попросту проходческого щита, для проходки правого тоннеля с правого берега Каменки до станции «Площадь им. Ленина».

В мае на заводе железобетонных изделий № 4 был налажен выпуск блоков цельносекционной обделки для тоннелей метрополитена, сооружаемых открытым способом.

В июне были смонтированы первые блоки цельносекционной обделки на перегоне «Октябрьская» - «Площадь им. Ленина». Работы вела бригада А.П. Яблонского из тоннельного отряда № 29. Вес блока - 17,5 тонны, ширина - 4,5 метра. Когда их перевозили, это было грандиозное зрелище, тем более что перевозку блоков сопровождали сотрудники ГАИ.



Бригада проходчиков В. Царапкина (3-й справа), 1980 г.



Руководители города и области В.А.Боков, Г.В. Алешин, И.П. Севастьянов, Л.Ф. Колесников, КФ. Цыплаков, Е.В. Золотое, КВ. Безрядин, М.А. Турханов с первыми строителями метрополитена, 1980 г.





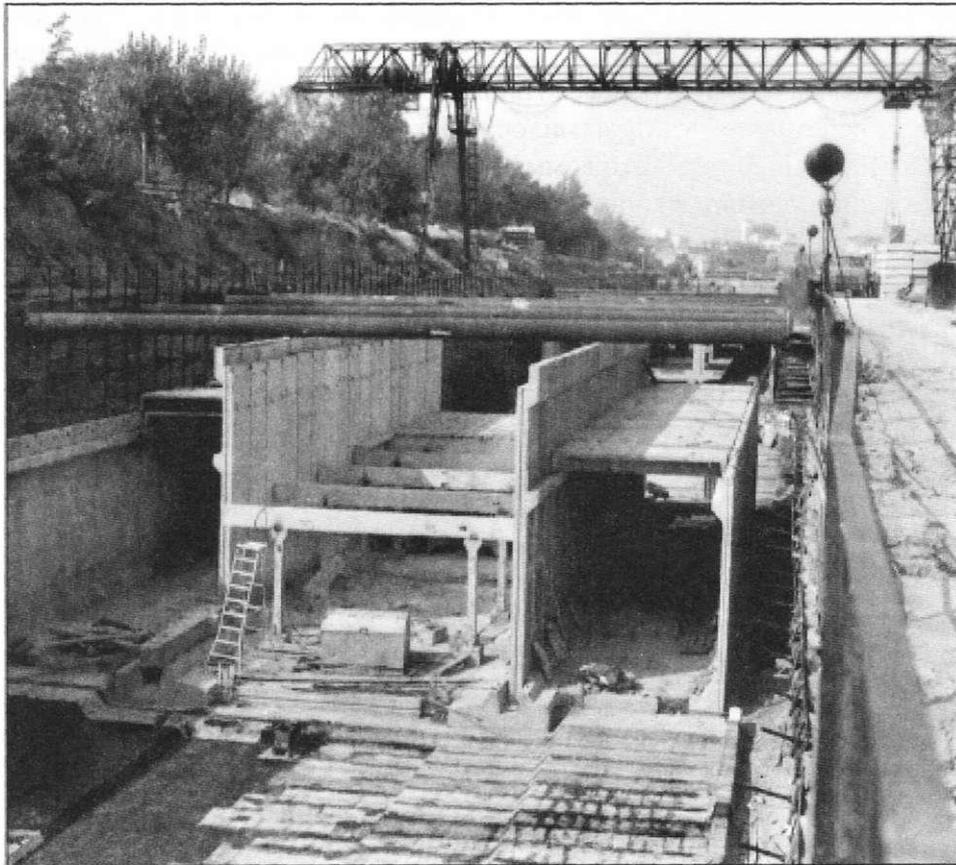
Первые опоры метромоста через р. Обь, ноябрь 1981 г.



Бригада В. Царпкина ТО-29 завершила проходку первого тоннеля Новосибирского метрополитена от ст. «Октябрьская» до ст. «Площадь им. Ленина», август 1980 г.

Участок № 1 мостоотряда № 38 треста «Мостострой-2» приступил к строительству метромоста через Обь¹⁴.

¹⁴ Новосибирскметрострой. 1979 - 1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 1 ОД 1.



Строительство ст. «Октябрьская», июль 1982 г.

17 июня 1980 года газета «Вечерний Новосибирск» писала: «Первый участок мостостроительного отряда № 38 начал подготовительные работы по сооружению моста для Новосибирского метро. Длина моста составит 2100 м, из них 700 м над водой. На левом берегу построен прорабский домик, начата прокладка коммуникаций и строительство компрессорной станции». Основные работы начались в августе 1980 года с сооружения русловых опор. Эту работу выполнила бригада лауреата премии Совмина СССР М.А. Долгих. 16 августа 1980 года «Вечерний Новосибирск» поместил информацию о том, что на возведении метромоста одновременно ведутся подготовительные работы на опорах № 4 и 10, бетонируется опора № 11 .

Метростроителям надо было срочно расширять фронт работ, организовывать строительство по всей трассе. 29-й тоннельный отряд га-

¹⁵ Вечерний Новосибирск. 16.09.1980.

рантировал закончить весь объем земляных работ за июль при условии полного выноса инженерных коммуникаций со стройплощадки станции «Вокзальная» и перегона «Площадь им. Ленина» - «Октябрьская».

Как вспоминает М.М. Немилостивых: «В связи с подготовкой трассы, требовавшей переноса коммуникаций и трамвайных и троллейбусных линий, помню, в горкоме некоторые руководящие деятели даже начали обвинять меня, мол, раскапывает весь город, нет бы, сделать одну, потом другую станцию: и порядок в городе сохранен, и такого напряжения с переносом коммуникаций не будет и т.д.»

Это вообще отдельная тема, как город смог справиться с выносом и реконструкцией инженерных коммуникаций в технической зоне метрополитена. Ведь без их переустройства не только невозможно было осуществлять строительство станций и тоннелей, но и, согласно действующим нормам, не разрешалось принимать в эксплуатацию пусковой комплекс метрополитена. В своем интервью газете «Вечерний Новосибирск» бывший 1-й секретарь Новосибирского горкома КПСС Г.В. Алешин говорил, что самый сложный вопрос, который строительство метрополитена поставило перед руководителями города, был вопрос о выносе коммуникаций. В конце беседы он с юмором заметил: «Если бы сначала построили метро, а потом разбили вокруг него город, было бы проще и дешевле..»¹⁶

Конечно, и в горкоме, и в горисполкоме кипели споры, ломались копыя во взаимных обвинениях проектировщиков, метростроителей и организаций, отвечающих за своевременную подготовку строительных площадок, но все это было в рабочем порядке. Руководители города прекрасно понимали обоснованность требований метростроителей, и в то же время понимали всю сложность переноса инженерных коммуникаций и трамвайно-троллейбусных линий в сжатые сроки, не парализовав в какой-то степени жизнь города. Кроме того, сложность вопроса заключалась еще и в том, что с технологической точки зрения, действительно, работы должны вестись по всей трассе, но совершенно резонными были и возражения проектировщиков, которые говорили, что после того, как был подготовлен котлован для станции, например, «Красный проспект», можно продолжать земляные работы дальше, но готовую выемку забрасывать тоже нельзя. Нужно начинать укреплять ее, готовить портал, монтировать щит и т.д., а то дожди, снег и прочие, чисто климатические и не только, факторы могут свести почти на нет всю проделанную работу.

¹⁶ Татьяна Коньякова. Я всегда был однолюбом...// Вечерний Новосибирск. 13.03.2001.



Разработка грунта в котловане ст. «Площадь им. Ленина»

В решениях горкома и горисполкома, которые принимались летом 1980 года, неоднократно говорилось о необходимых мерах по подготовке стройплощадок. Отмечались совершенно конкретные объекты, на которых были сорваны сроки выноса: напорной канализации на перегоне «Площадь им. Ленина» - «Октябрьская», сетей связи на ст. «Площадь им. Ленина», канализации и водопровода на ст. «Вокзальная»,

троллейбусной линии со станции «Студенческой» и т.д. В связи с тем, что с каждым годом должен был возрасти плановый объем работ тоннельных отрядов, становилось совершенно ясно, насколько актуальна задача подготовки площадок для развертывания фронта работ. Метростроителям до монтажа станций и перегонов необходимо было выполнить такие сложные работы, как забивка свай, выемка грунта, полная подготовка котлованов. Время подгоняло: месяц, два, и на строительные площадки метрополитена будет переведена новая техника, но переводить-то ее пока было некуда.

25 июня 1980 года исполком Новосибирского городского Совета народных депутатов принимает решение, в котором указывается на необходимость рассмотрения вопроса о дополнительных сроках выполнения работ по выносу коммуникаций со стройплощадок метро. Предлагалось разработать необходимые меры и графики работ для подразделений Главновосибирскстроя, представив их на утверждение в исполком горсовета, но то, что не подлежало обсуждению, так это окончательные сроки сдачи площадок метростроителям. В обязательном порядке все работы по выносу коммуникаций должны были завершиться не позднее 1 ноября 1980 года¹⁷.

Благодаря принятым мерам строительство было организовано по всей трассе и, насколько это было возможно, максимально одновременно.

В целом за годы строительства метро подразделениями Главновосибирскстроя, трестами «Промстрой», «Дорстрой», управлением благоустройства, УВКХ горисполкома с трассы метро было вынесено и построено более 10 км новых водопроводно-канализационных и тепловых сетей.

Параллельно с сооружением метрополитена трестом № 43 создавалась промышленная база метростроя (завод ЖБИ, гараж, складские помещения и т.д.), поэтому в первое время были большие трудности с обеспечением строительства железобетонными конструкциями. Обращение к заводам железобетонных изделий города в первое время не давало положительных результатов. Руководители предприятий, ссылаясь на свою программу и реальную нехватку рабочих, не готовили в должном объеме конструкции для метростроя.

И снова в бой вступала тяжелая артиллерия. Выступая на V пленуме Новосибирского ГК КПСС, Г.В. Алешин говорил: «К сожалению, у нас уже есть примеры, когда метростроевцы не могут разместить свои заказы на заводах города. Главновосибирскстрой, другие организации стараются

¹⁷ НГА. Ф. 33. Оп. 1. Д. 3561. ЛЛ. 142 - 154.

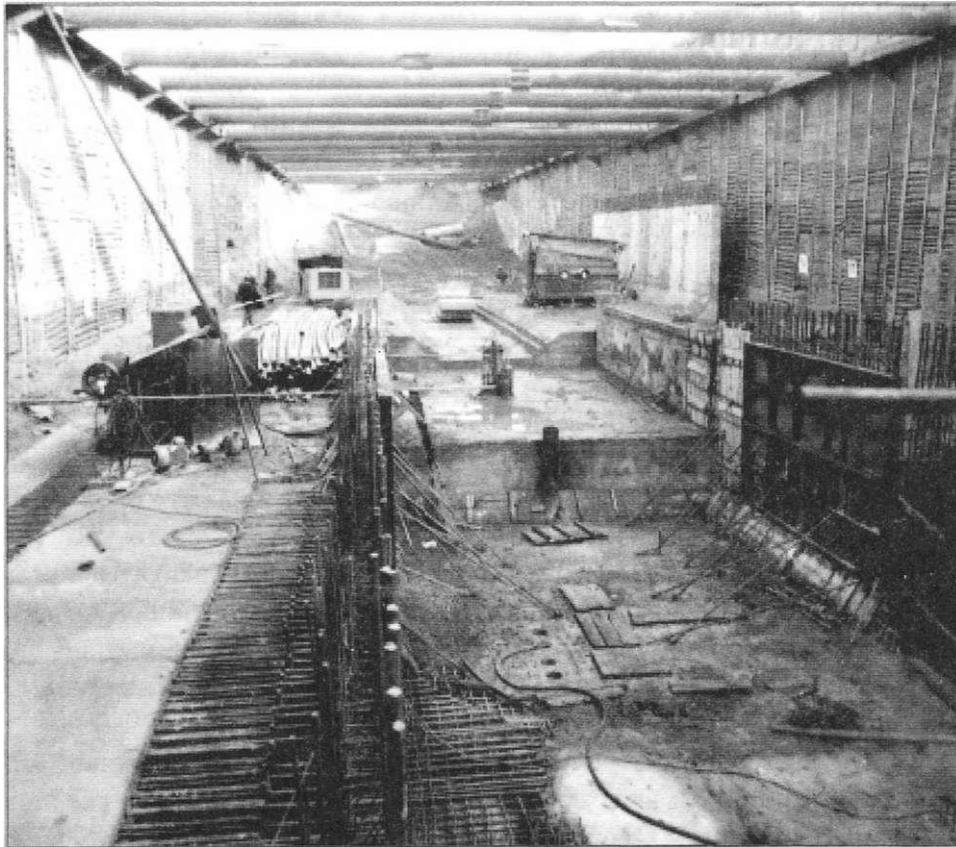
уйти от решения этих вопросов. Разумеется, со временем, когда создадим базу строительной индустрии метростроя, они избавятся от этой зависимости, но сегодня им необходимо помочь, создать мобильный, трудовой коллектив, задел для работы в зимних условиях, дать необходимые конструкции, которые по значимости являются уникальными»¹⁸.

Строительство метрополитена начиналось в Новосибирске, конечно же, не на пустом месте. К этому времени в городе была создана мощная база стройиндустрии, передовые заводы различных отраслей промышленности были способны выполнить любые заказы. Но для метро, когда еще только создавалась его промышленная база, а отряды метростроителей были готовы в ближайшее время приступить к основным работам, требовалось очень многое. Например, для изготовления различных железобетонных конструкций требовалось огромное количество металлической опалубки. Многие заводы города эту продукцию не производили. Однако постановлением бюро городского комитета партии от 21 января 1980 года утвержден специальный график, по которому промышленные предприятия обязывались выполнять заказы метростроителей. Так что приходилось проявлять немало инициативы, изыскивать резервы, учиться у более опытных, однако, делать все, на чем настаивали метростроители.

Со своей стороны метростроители, проанализировав сложившуюся ситуацию, пришли к выводу, что возникла печальная необходимость останавливать работу там, где заканчивалась выемка грунта, а освободившихся людей командировать на заводы ЖБИ для изготовления конструкций. Но такое решение вело к замораживанию и приостановке расширения фронта работ. Как вспоминает М.М. Немилостивых: «Этот вариант нас не устраивал, и выход был найден. Дело в том, что, ощущая дефицит почти во всем, мы не испытывали нужды в кадрах. Желающих работать в метрострое было много (квартиры, новая престижная для города работа, свой институт с профильной специальностью делали свое дело). Я предложил желающим работать на строительстве метрополитена поработать по нашей командировке полгода – год на заводах ЖБИ. Большинство соглашалось. Таким образом, решилась эта обоюдоострая проблема. И в то же время была налажена поставка конструкций из других городов Союза. Здесь я с благодарностью вспоминаю руководителя Харьковметростроя Григория Александр-

¹⁸ ГАНО. Ф. 22. Оп. 34. Д. 5. Л. 82. Из выступления 1-го секретаря Новосибирского горкома КПСС Г.В. Алешина на V пленуме Новосибирского ГК КПСС.

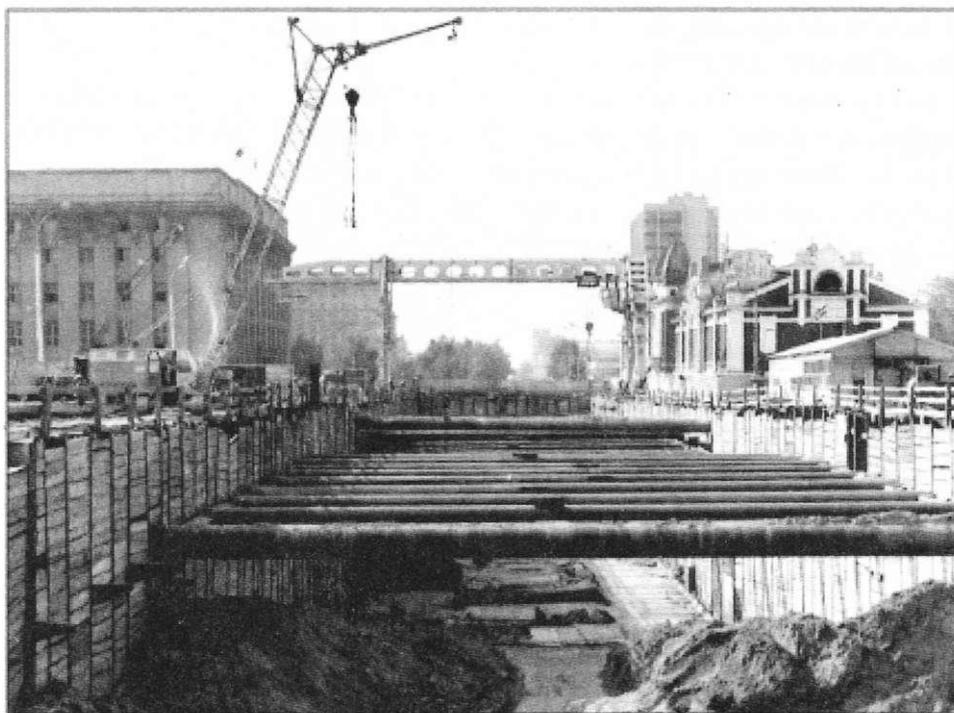
¹⁹ НГА. Ф. 33. Оп. 1. Д. 3553..ЛЛ. 226-252.



Внутренний вид станции строящегося метрополитена

ровича Братчуна, с которым меня связывали многие годы совместной работы на оборонных объектах. Это благодаря ему из Харькова была организована поставка тубингов (кольцевой обделки) для перегонных тоннелей Новосибирского метро в годы разворота строительства».

Связи связями, но не нужно забывать и том, что все эти месяцы в напряженном режиме работали городской и районные штабы по строительству метрополитена. В июле на очередном заседании городского штаба обсуждались вопросы о выполнении заданий по изготовлению сборных железобетонных конструкций и обеспечению метростроителей товарным бетоном. В какой уже раз говорилось, что строительство метрополитена - это общегородское дело, и долг каждого новосибирца, каждой организации помочь строителям, найти необходимые ресурсы для выполнения их заказов. Городской штаб следил за этим строго. Только за 1980 год было изготовлено почти 500 тонн металлоконструкций, а на заводах «Главновосибирскстроя» и «Сибкадемстроя» наладили выпуск железобетонных конструкций.



Панорама строительства ст. «Площадь им. Ленина»

Руководство города смогло договориться с руководителями предприятий, производивших нужную продукцию в Киеве, Москве, Харькове, и те стали дополнительно поставлять в Новосибирск железобетон для станций и обделки перегонных тоннелей.

В конце июля объединение «Электроагрегат» выполнило заказ метростроителей - была изготовлена металлическая опалубка для производства железобетонных балок.

16 августа бригада В.К. Царапкина начала подземную проходку первого перегонного тоннеля (правого) на участке «Октябрьская» - «Площадь им. Ленина». Перегон в 300 м от ст. «Октябрьская» до ст. «Площадь им. Ленина» строили открытым способом, то есть была вскрыта поверхность улиц и тоннельные конструкции возводились в котловане с укрепленными откосами. Монтировали ЦСО (цельносекционная обделка) весом 25 тонн краном «Като», предоставленным мостовиками. Опалубку для ЦСО делали на заводе «Сибэлектротяжмаш». Главный инженер 29 тоннельного отряда А.П. Журавлев для оптимизации сооружения тоннелей предложил вывозить грунт КамАЗами вместо электровозной откатки со скипами и накопителями, что во много раз ускорило темп проходки и удешевило строительство. Этот способ впервые был

применен на перегоне ст. «Октябрьская» - ст. «Площадь им. Ленина», а затем и на остальных перегонах²⁰.

10 сентября 1980 года газета «Вечерний Новосибирск» писала: «На участке № 3 тоннельного отряда № 29 от реки Каменки к станции "Площадь им. Ленина" идет проходка первого тоннеля. Пока пройдено еще мало. Но план все увеличивается. Сейчас идут рыхлые грунты, через несколько метров пойдут твердые - проходка пойдет быстрее. В смену проходка до одного метра. Диаметр тоннеля - 5,5 м. Проходческий щит передвигается при помощи домкратов, которые, упершись "ногами" в ребро кольца, получают давление до 120 атмосфер. Уборка грунта из забоя осуществляется породопогрузочной машиной, подающей грунт на транспортер и далее на автомашины»²¹. Первая стометровка была пройдена к 15 октября 1980 года.

В октябре продолжался монтаж тоннеля из блоков ЦСО и строительство станции «Октябрьская».

4 ноября звено Алексея Кравченко установило рекорд проходки щитом: при норме 100 см за смену проходчики прошли 174 см. Началось соревнование между звеньями 29 тоннельного отряда. И уже 12 ноября звено Виктора Быкова в первую смену проходит 201 см, но рекорд продержался недолго. Во вторую смену звено Григория Сунайкина проходит 215 см, а звено Виктора Беликова в третью смену - 233 см. Когда дело спорится, то и отношение к нему не как к тяжелой обязанности, а как к творческому процессу. И слова о рабочей гордости наполняются конкретным смыслом. Я думаю, именно рабочая гордость позволила сменному мастеру В. Жанжарову сказать: «Молодцы ребята! Но это не предел». Он верил в своих людей, и, действительно, его слова вскоре подтвердились. 5 декабря звено Г. Сунайкина прошло за смену 300 см.²²

В течение 1980 года коллектив тоннельного отряда № 29 трижды за три квартала отмечался переходящим Красным знаменем Центрального РК КПСС и райисполкома за первое место в соревновании.

1 декабря начались подготовительные работы по строительству станции «Сибирская». Для строительства станции «Сибирская» котлован имел глубину от 20 до 22 м. Из зоны деформаций были вынесены не все подземные коммуникации. При подготовке котлована чем глубже выбирался грунт, тем больше нарушались канализационные сети и создавалась угроза обрушения котлована. Поврежденные сети замачива-

²⁰ Из личного архива бывшего главного инженера ТО-29 А.П. Журавлева.

²¹ Вечерний Новосибирск. 10.09.1980.

²² Новосибирскметрострой. 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990 г. - С. 12.



Комсомольско-молодежная бригада метростроителей 3-го участка ТО-29, ведущая проходку тоннеля на перегоне ст. «Октябрьская» - ст. «Площадь им. Ленина» (слева направо): звеньевой А.В. Кравченко, проходчики С. Фадеев, Е. Шедловский, А. Воронин, Р. Антипов, А. Яблонских, Р. Семенов, В. Кирпиченко, А. Яблонский и сменный инженер В. Тур, 23 ноября 1980 г.

ли борта котлована и возникали большие нагрузки на крепление котлована, которое состояло из трех рядов расстрелов. В отдельных местах расстрелы не выдерживали нагрузок и гнулись. Приходилось в аварийном порядке, рискуя, ставить рядом дополнительные расстрелы. Через четыре месяца работы на станции были прекращены. Остановка работ на станции «Сибирская» создала объективные трудности для строительства камеры съездов и соединительной ветки, которая проходит сверху камеры съездов и располагается вдоль борта котлована в зоне деформаций. Трудности заключались в том, что по проекту нужно было сначала построить камеру съездов станции «Сибирская», выполнить обратную засыпку с утрамбовкой грунта. Затем сверху в открытом котловане из цельносекционной обделки смонтировать участок соединительной ветки. Вес секции составлял 17,5 тонны. Монтаж секций можно было вести краном большой грузоподъемности с засыпанных конструкций камеры съездов. Из-за остановки работ не были предварительно смонтированы конструкции камеры съездов. По этой причине дальнейшие работы по строительству камеры съездов и соединительной ветки нужно было производить, используя козловой кран грузоподъемностью 15 тонн. Пришлось цельносекционную обделку заменить другой сборной обделкой, соответствующей грузоподъемности. Чтобы не допустить деформацию обделки соединительной ветки, от метростроителей потребовались инженерные знания, смекалка и большой опыт работ.

Участок соединительной ветки, с радиусом кривой 100 м от камеры съездов станции «Красный проспект» до котлована камеры съездов станции «Сибирская», должен был сооружаться в открытом котловане со свайным ограждением, вблизи здания Дома офицеров. Такая орга-



*Бригадир комплексной бригады И.И. Гуськов, ст. «Вокзальная»
(Площадь Гарина-Михайловского), апрель 1981 г.*

низация работ деформировала здание, т.к. оно находилось в зоне деформаций. Было принято решение этот участок ветки пройти щитом²³.

1 декабря был создан участок № 5. Его возглавил А.Т. Перминов. Первоначальная задача, поставленная перед отрядом, — сооружение монтажной камеры для запуска щита по проходке тоннеля «Площадь им. Ленина» - «Красный проспект».

К 3 декабря метростроители выполнили годовой план. Смонтировано 8 тыс. куб. м сборного железобетона, разработано 180 тыс. куб. м грунта²⁴.

В конце декабря 1980 года М.М. Немилостивых записывает в своем дневнике: «27 декабря 1980 г. Вчера отпраздновали Новый год. Кафе в пос. Барышево - приличный уголок в сорока минутах езды от нашего управления. Были главные специалисты, начальники отделов и участков с женами. Как справедливо говорят метростроители, те, кто умеет хорошо работать, те и отдыхать умеют хорошо».

24 января 1981 года началось строительство станции «Студенческая» (ограждение стройплощадки, забивка свай и разработка грунта). Бригаду строителей возглавил П.П. Москолев. Одновременно было начато строительство АБК для строителей этой станции.

А в феврале 1981 года ТО-29 было присуждено третье место по Минтрансстрою по итогам соцсоревнования в 1980 году.

²³ Из личного архива главного инженера ТО-29 В.А. Колточихина.

²⁴ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990 г. - С. 13.



Начальник ТО-29 В.Л. Колточихин докладывает 1-му секретарю ОККПСС А.П. Филатову о ходе строительства

К 23 февраля пройдено 700 погонных метров первого тоннеля²⁵.

20 марта начался монтаж комплекса КТ-5Д-2 для проходки левого тоннеля от реки Каменки до станции «Площадь им. Ленина».

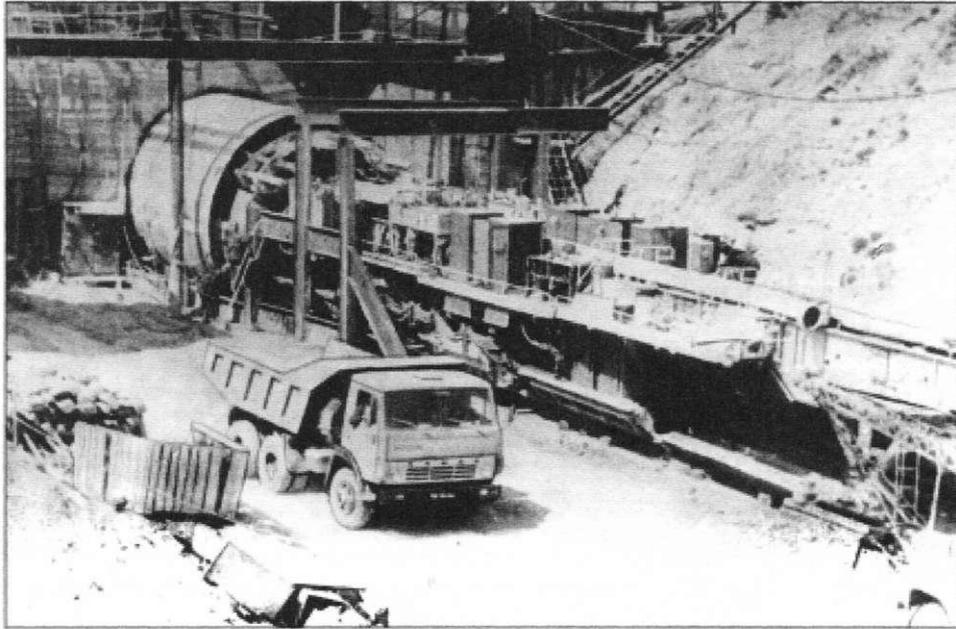
6 апреля создан участок №6 по строительству станции «Студенческая»²⁶.

И не случайно Главтоннельметрострой, учитывая достижения сибиряков, поставил перед ними новую задачу: смонтировать, испытать и освоить новый экспериментальный механизированный тоннелепроходческий комплекс КТ-5,6 Д 2. Таких агрегатов Ясиноватский завод Донецкой области изготовил всего два. По замыслу его создателей это должен быть удобный, простой в эксплуатации комплекс. Новосибирские метростроители получили его в марте. Это была сложная и объемистая техника. Новый комплекс оказался более чем в два раза длиннее и тяжелее своего собрата.

В мае 1981 года к исполнению обязанностей главного инженера тоннельного отряда № 29 приступил В.А. Колточихин, который до этого 13 лет работал на строительстве Харьковского метро. Опыт, полученный Колточихиным при сооружении в сложных гидро- и геологических условиях метрополитена в Харькове, очень помог новому главному инженеру ТО-29 на строительстве Новосибирского метро. К этому време-

²⁵ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990 г. - С. 14.

²⁶ Там же.



*Строительство Новосибирского метрополитена.
Тоннелепроходческий комплекс, май 1981 г.*

ни были развернуты работы на строительстве станций метро «Октябрьская», «Вокзальная», «Красный проспект», «Сибирская». Осуществлялась проходка правого перегонного тоннеля из поймы Каменки в сторону ст. «Площадь им. Ленина». Возводились опоры метромоста. Из-за того, что своевременно не были вынесены коммуникации, к строительству станции «Площадь Ленина» еще не приступали. Не приступали и к строительству станции «Речной вокзал», так как метростроители долго не могли увязать с проектировщиками вопросы сооружения подземного перехода под железнодорожными путями в комплексе со строительством самой станции. Трудности метростроителей в этот период заключались в том, что наступил момент, когда надо было разворачивать работы одновременно на всех объектах пускового участка, а профессионалов-метростроителей было мало. Приходилось в короткий срок осваивать новые профессии. Недостатка в рабочей силе не было. К концу 1981 года коллектив метростроя составлял уже около тысячи человек. Было организовано к этому времени 10 производственных участков. Проходчиками работали и инженеры - молодые специалисты, выпускники НИИЖТа. Эти молодые специалисты были резервом, из которого в дальнейшем пополнялись кадры руководящих работников Метростроя.

5 июня 1981 года в четырнадцать часов тридцать минут произошла первая в истории строительства Новосибирского метрополитена сбойка²⁷ - проходческий щит вышел в приемную камеру, завершив проходку первого перегонного тоннеля. Пройдено 952 метра. Щит вышел в котлован строящейся станции «Площадь им. Ленина». Проходчики и маркшейдеры выдержали строгий экзамен и добились первой большой победы. Маркшейдерская служба, возглавляемая А.Ф. Маликом, вывела щит в котлован станции с большой точностью. При проходке перегонных тоннелей проходчики быстро освоили свою профессию, став настоящими мастерами своего дела. Обычным щитом скорость проходки в месяц достигла более 100 м. Иногда в смену проходили до 3 м. Помимо проходки коллективу пришлось на ходу познавать и осваивать сугубо специфические подземные работы: первичное и контрольное нагнетание цементных растворов за обделку тоннеля, гидроизоляция швов, возведение чугунной обделки тоннеля, обжатие обделки, прокладка необходимых коммуникаций и вентиляции по тоннелю и многое другое. На все это была затрачена масса энергии, организаторского таланта и времени начальника участка, опытного строителя Харьковского метро А.М. Добрюка, сменных инженеров В.В. Тура, В.И. Сташкевича, Н.И. Бурева.

На митинге, посвященном первой сбойке, бригада взяла на себя обязательство быстро провести демонтаж, ремонт и новый монтаж щита, на это по нормам требовалось 3 месяца, чтобы ко Дню строителя начать проходку правого тоннеля «Площадь им. Ленина» - «Красный проспект».

В конце мая коллектив третьего участка 29-го тоннельного отряда под руководством А.М. Добрюка приступил к прокладке второго тоннеля на перегоне станция «Октябрьская» - станция «Площадь им. Ленина», одновременно проходчики испытывали проходческий комплекс КТ-5,6 Д 2, примеряли его к сибирским грунтам. Новичок по своим возможностям, заложенным конструкторами, значительно превосходил щит, которым новосибирские метростроители «пробили» первый тоннельный перегон, в первую очередь работа с ним требовала гораздо меньших затрат физического труда. Но его отладка, доработка продолжались по ходу дела.

От щита практически одна оболочка осталась: все заменили, конечно, согласуя с заводом-изготовителем. Так что очередной тоннель будущего метрополитена по существу стал испытательным полигоном

²⁷ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990.-С. 14.

механизированного комплекса. В результате усовершенствования щита проходчики смогли добиться проектной скорости щита - 150 метров в месяц. Счет сменной проходки идет на сантиметры. Нелегким был разгон на подземной трассе первого тоннеля. Тогда за 8-часовую смену проходчики продвигались всего на 1 метр. Пришла новая техника, и в середине лета ориентиром для проходчиков стала выработка 212-215 сантиметров за шесть часов. Но и эта скорость не устраивала метростроителей, которые утверждали, что не могут двигаться быстрее из-за скребкового конвейера. За дело взялись специалисты. Оказалось: действительно, скребковый транспортер, которым экспериментальный щит был снабжен для механизированной выемки грунта, стал барьером для дальнейшего наращивания скорости. И тогда пришли к важному конструктивному решению - заменить его на ленточный, и тем самым обеспечить более надежную работу комплекса. После того, как подземный комбайн переоснастили, темпы проходческих работ стали расти.

Не всегда все шло гладко. При вводе механизированного щита КТ-5,6Д2 с поймы реки Каменки в грунтовый массив произошло его смещение от оси трассы.

Длина щитового комплекса 55 м. Смонтированные упоры для ввода щита в грунтовый массив не выдержали усилий щитовых домкратов и деформировались. Необходимо было усилить упоры и, не разбирая щита, вводить его вновь. Других вариантов не было.

С трудом щит ввели, но при этом отклонение оси щита от оси трассы пути составило около 50 см. Маркшейдерской службе ГО-29 пришлось корректировать трассу пути в увязке с проходкой тоннеля. Постепенно, по мере проходки тоннеля, щит приближался к проектной оси и перед станцией «Площадь им. Ленина» вышел на нее.

11 июля для всех видов транспорта в районе площади им. Ленина закрывается Красный проспект.

15 июля бригада Г.А. Суняйкина начинает проходку левого тоннеля механизированным щитом КТ-5,6Д2. Усовершенствованный щит позволял увеличить скорость проходки до 259 сантиметров за смену.

1 сентября началась проходка правого тоннеля на перегоне «Площадь им. Ленина» - «Красный проспект». Работы поручены участку № 5. Его возглавил А.М. Добрюк, вместо него начальником участка № 3 стал В.В. Тур, а бригадиром на проходке - В.И. Царапкин. После того, как щитовая проходка правого тоннеля от станции «Площадь им. Ленина» была завершена и щит вышел в камеру съездов станции «Крас-



Метростроители ТО-29 (слева направо): сменный инженер А. Воронков, электрики В. Устинов, В. Галипов, проходчик В. Яблонский

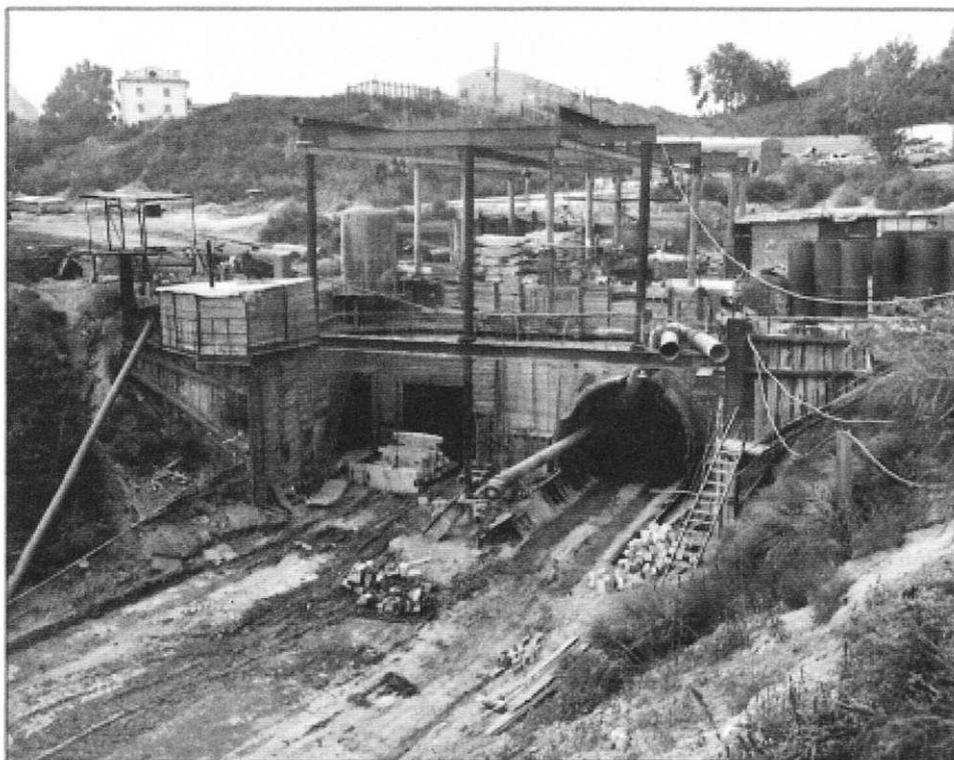
ный проспект», не разбирая щита, его ориентировали на проходку соединительной ветки.

1 октября создан участок № 7 для строительства станций «Сибирская», «Красный проспект». Начальником участка стал А. Т. Перминов. Через два месяца после его перехода на другую работу участок возглавил Г.Д. Каминский. Бригадиром назначен Г.Г. Лукьянов. В октябре сдали в эксплуатацию столовую и АБК на строящейся станции «Октябрьская».

В ноябре трест «Новосибирскпромстрой» Главновосибирскстроя приступил к строительству метродепо метрополитена «Ельцовское»²⁸.

Начиная с ноября 1979 года здесь велись подготовительные работы по возведению комплекса сооружений метродепо. Новосибирцы, проезжавшие в это время через Ельцовку по дамбе Нарымской магистрали, с любопытством останавливались. Слева, в идущей к Оби долине, кипела напряженная работа: в морозном воздухе раздавался звонкий стрекот экскаваторов, деловитое урчание КраЗов, неторопливо утюжил площадку желтый гигант-бульдозер фирмы «Комацу». Азарт, с которым трудились на подготовке этой стройки коллективы многих организаций, завораживал.

²⁸ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990 г. - С. 14, 17.



Портал перегонных тоннелей в пойме р. Каменка, июль 1981 г.

Напряженный, стремительный трудовой ритм задавали механизаторы из МК-1 треста «Сибстроймеханизация». Экскаваторщики Виктор Храмченко и Григорий Франчук подрезали «борта» оврага, непрерывно загружая парящей на морозе землей подкатывающиеся самосвалы. Миновав уже готовую под возведение метродепо площадку, КраЗы ныряли вниз, к коллектору, но уже через минуту, взобравшись на вторую площадку, останавливались. Здесь будет строиться вагонное депо метрополитена, рядом - административные и вспомогательные помещения. На мощный слой намытого гидромеханизаторами СУ-483 песка наносилась двухметровая земляная «подушка». Поток машин с землей не ослабевал ни на минуту. Созданные механизированные комплексы - экскаватор - машина - бульдозер - работали уверенно и четко, готовя площадку для строителей.

Механизаторы торопились, ведь метростроевцам, прежде чем начать возводить корпуса депо, предстояло еще провести геологическую разведку искусственно созданной площадки.

В 1979 году на этом участке долины Ельцовки рабочие мостоотряда

№ 38 начали строить коллектор. С тех пор было снесено 800 старых домов, а жившие там семьи новосибирцев переехали в благоустроенные квартиры современных жилых зданий. Часть из них поселилась и в виднеющихся за дамбой Нарымской магистрали белых девятиэтажках Линейного жилого массив. Семьдесят девятый год стал напряженным периодом подготовки к замыву оврагов Ельцовки; были построены станция перекачки, трансформаторная подстанция. Рабочие из бригады Александра Малейковича проложили от дамбы первые 150 метров коллектора. Уже на следующий год мостостроители, возглавляемые старшим прорабом С. А. Мусаэляном, в два с половиной раза превысили плановое задание, построив еще около пятисот метров коллектора. Главное внимание уделяли участкам, где будет возводиться депо. Когда эти площадки стали фактически готовыми, труженики из мостоотряда № 38 продолжили завершение работы на центральном участке и пошли дальше, за 650-метровую отметку.

На подступах к будущему метродепо коллектор делает небольшой поворот. Строители из бригады Виктора Ощепкова создали в этом месте монолитный участок. Они укрепили коллектор бетоном, изолировали швы, подготовили опалубку. Именно от их работы зависело, когда смогут начать работать на этом участке гидромеханизаторы.

Строительство метро - гордость новосибирцев. Все чаще и чаще горожане стали сталкиваться с его объектами. Вот уже на четвертой станции - «Студенческой» - строители начали забивку шпунтовых свай. Шли широкие работы на возведении моста через Обь. Среди объектов первой очереди - вагонное и мотовозное депо. Район, где будет располагаться «дом» для метропоездов, станет одним из самых благоустроенных в городе. Одета в бетон Ельцовка спрячется под землей, исчезнут овраги, унося в прошлое унылые картины старой окраины.

В начале декабря метростроители выполнили годовой план.

15 декабря начаты работы по сооружению порталов для проходки тоннелей на перегоне «Спортивная» - «Студенческая»³⁰.

5 января 1982 года. М.М. Немилостивых записывает в своем дневнике: «Вот и Новый 1982 год. Всем управленческим коллективом отплясали и отпели 26.12.81 г. в Доме актера, проводив старый и встретив Но-

²⁹ Использована статья Е. Сашко. Дом для метропоездов. //Вечерний Новосибирск. 26.02.1981.

³⁰ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 17.



Строительство ст. «Площадь им. Ленина», январь 1982 г.

вый год. 1981-й был для нас, метростроителей, удачливым годом! План выполнили уже 1 декабря, годовой перевыполнили на 700 тыс. руб., как и обещали городу. В ушедшем году прошли 700 м перегонного тоннеля и запустили новый щит; начали строительство ст. "Площадь им. Ленина"; построили первую столовую, и, конечно же, укреп коллектив».

2 января 1982 г. был создан участок № 8 для выполнения работ на собственной промбазе³¹.

Распоряжением Главновосибирскстроя в январе 1982 года коллективу треста «Новосибирскпромстрой», управляющим которого в то время был А.С. Еремеев, поручено выступить в качестве генерального подрядчика по строительству комплекса объектов метродепо «Ельцовское», а также обеспечить вынос и перенос всех инженерных коммуникаций из-под линии будущего Новосибирского метро, проходящего по правой стороне реки Оби, то есть по всему Красному проспекту и улицам Кирова и Восход.

К выносу инженерных коммуникаций из-под линии метро трест «Новосибирскпромстрой» приступил с января 1982 года. Строительно-монтажные работы выполняло СМУ-47 треста «Новосибирскпромстрой» (начальник М.И. Голубев, гл. инженер Х.О. Жужаев). Выносу коммуникаций подверглись все инженерные сети в районе будущих станций Новосибирского метро: ст. «Красный проспект», «Площадь им.

³¹ «Новосибирскметрострой, 1979-1989». - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990.- С. 18.

Ленина», «Октябрьская», «Речной вокзал». В состав работ входил перенос инженерных сетей водопровода, канализации, теплоснабжения, линий электроснабжения и связи. Работы проводились в соответствии с общим графиком возведения станций. В конечном итоге все коммуникации были перенесены в срок, без срыва графика и переданы для дальнейшего строительства организациям метростроителей.

12 февраля закончена проходка второго перегонного тоннеля «Октябрьская» - «Площадь им. Ленина». На месяц раньше срока, предусмотренного графиком, пройдено 942 метра подземной трассы. Щит КТ-5,6Д2 прошел проверку делом, принимать его прибыл главный инженер Главтоннельметростроя Сергей Николаевич Власов (выпускник НИВИТа-НИИЖТа). Щит КТ-5,6Д2 был рекомендован к серийному производству³².

В марте полным ходом шли работы по станциям «Октябрьская», «Вокзальная», «Студенческая» и «Красный проспект», по проходке тоннелей.

Шел третий год строительства метро, но вопрос с выносом коммуникаций был по-прежнему не решен до конца. Город не был готов к широкому фронту работ. Не были отселены жильцы из квартир над встроенным входом станции «Красный проспект», в доме на углу улиц Крылова и Красный проспект. Там же не был вынесен водопровод диаметром 800 мм, который проходил по улице Крылова через Красный проспект. Это сдерживало строительство станции «Красный проспект».

Как-то в очередной приезд начальник Главка узнал, что в жилом доме, где будет встроенный вход, не отселены живущие выше жильцы, он запретил приступать к строительству входа, пока их не отселят. Пришлось, рискуя, нарушить его запрет. Вход был построен без отселения жильцов.

16 апреля начата проходка механизированным щитом левого тоннеля на перегоне «Площадь им. Ленина» - «Красный проспект». Работы вел участок № 3 - бригада Г.А. Суняйкина³³.

В апреле 1982 года приказом Минтрансстроя №49-ор от 21 апреля на базе тоннельного отряда № 29 был учрежден трест «Новосибирскметрострой»³⁴, в составе которого к тому времени было уже пять под-

³² Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 18.

Там же. - С. 18.

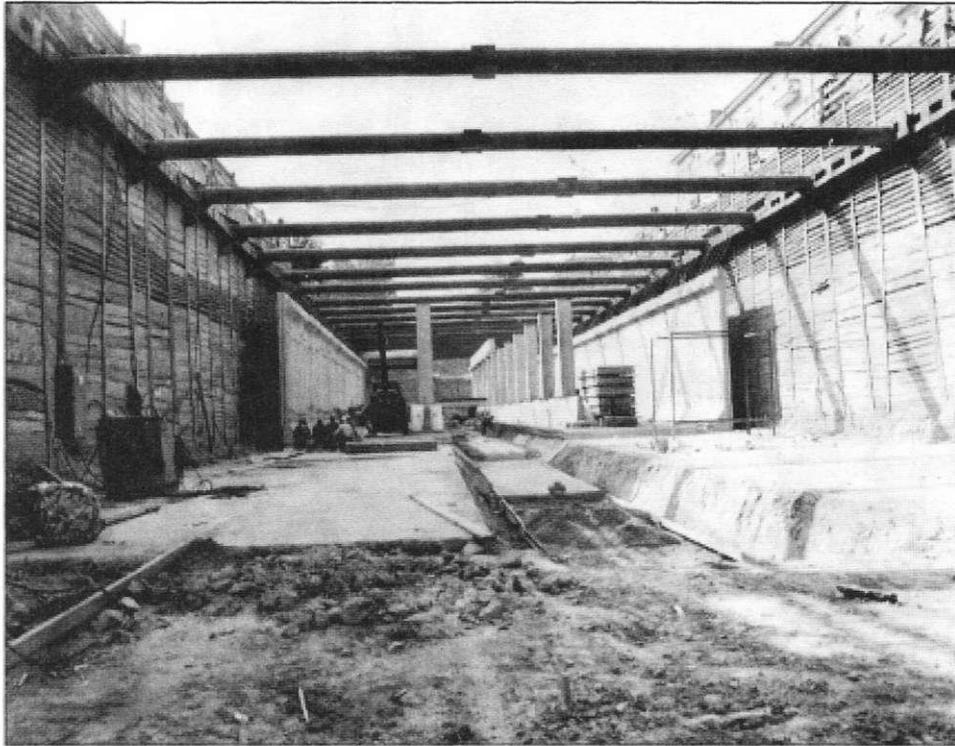
³⁴ Из архива МУП «УЗСПТС».

разделений, заканчивалась строительством промышленная база, работало почти полторы тысячи человек, а метростроители много раз награждались переходящим знаменем Центрального района Новосибирска и даже знаменем Минтрансстроя. В те годы это был знак признательности и высокой оценки заслуг молодого коллектива. Начальником тоннельного отряда № 29 в это время был В.А. Колточихин. ТО-29 было поручено окончание строительства станции «Красный проспект» с прилегающими тоннелями, станции «Сибирская» и метродепо с тоннелями. К этому времени уже полным ходом шло сооружение перегонных тоннелей двумя щитами и готовился к пуску третий. Короче говоря, за три года на строительстве метрополитена были развернуты работы по всей, первой линии, в том числе субподряды по сооружению метрооста и метродепо.

Строительство объектов метродепо «Ельцовское» началось в первых числах мая 1982 года, когда организацией «Гидроспецфундаментстрой» была осуществлена намывка песка в пойме реки Ельцовки, то есть на территории строящегося метродепо. Параллельно с намывкой песка площадка метродепо освобождалась от существующего частного сектора, находившегося в пойме реки Ельцовки.

К началу строительства метродепо «Ельцовское» проектная документация (институт «Новосибметропроект») не была полностью разработана, поэтому приходилось работать «с чистого листа». Это обстоятельство вначале затрудняло инженерную подготовку производства и ускорение темпов строительства. К тому же не законченная намывка песка и снос существующего жилья мешал наращивать объемы выполняемых строительно-монтажных работ. Со временем эти вопросы были сняты, что позволило увеличить темпы строительства объектов метродепо.

В начальной стадии строительства метродепо возникали определенные трудности в выполнении строительно-монтажных работ, а именно - при возведении свайных фундаментов под здания метродепо, в связи с поздним намывом песка в пойме Ельцовки обнаружилась недостаточная несущая способность свай, отказ по сваям не соответствовал проекту. Приходилось забивать простые сваи, испытывать и затем доводить их до проектных параметров. Также поздний намыв мешал возведению инженерных сетей (водопровода, канализации, теплотрасс и др.). А при сооружении смотровых ям для обслуживания подвижного состава в отстойниках вагонов пришлось делать оснастку на заводе ЖБИ-4 для блоков БКМ, чтобы требования проекта были соблюдены. Появлялись и другие воп-



Строительство ст. «Студенческая», июль 1982 г.

росы в проектировании строительства объектов метродепо, что вполне естественно, так как это был новый для Новосибирска объект³⁵.

3 мая создан участок № 9 для проходки тоннелей на перегоне «Спортивная» - «Студенческая». Начальником назначен А.М. Зинкевич, бригадиром - А.С. Дунец.

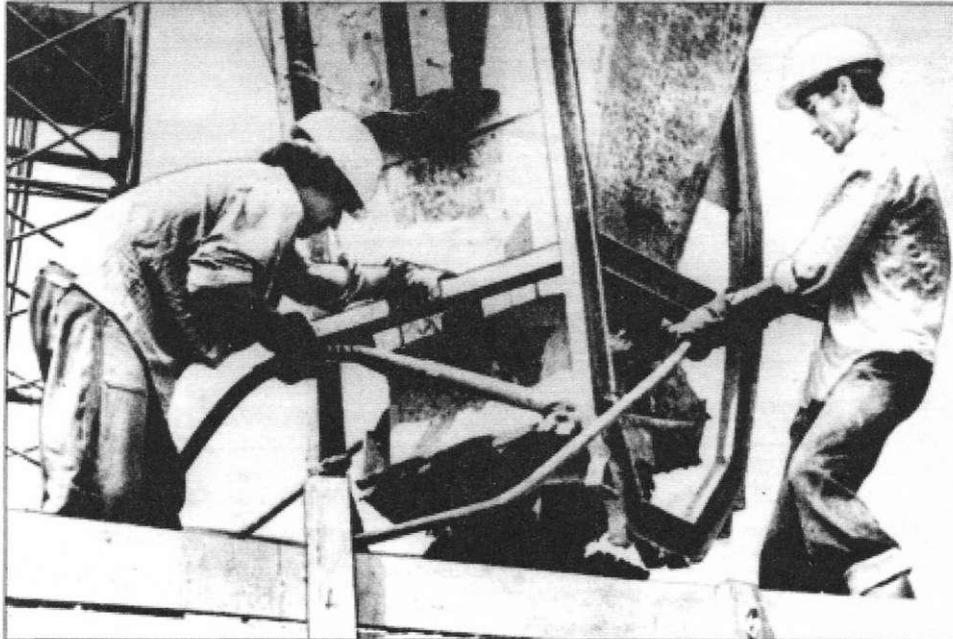
Создан участок № 10 для проходки тоннелей на перегоне «Октябрьская» - «Речной вокзал». Начальником назначен А.В. Ерошенко, бригадиром - А.В. Кравченко.

Участок № 9 начал проходку левого тоннеля на перегоне «Спортивная» - «Студенческая»³⁶.

В том же году во главе службы главного маркшейдера только что организованного Тоннельного отряда № 33 встал, приехавший с БАМа, Евгений Михайлович Коноплев, который потом будет несколько лет возглавлять ОАО «Новосибирскметрострой». Его отличали професси-

³⁵ Из воспоминаний бывшего управляющего трестом «Новосибирскпромстрой» А.С. Еремеева.

³⁶ «Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 18.



Плотники-бетонщики К. Лакеев и К. Доценко из Управления строительства «Новосибирскметрострой» ведут закладку фундамента июль 1982 г.

онанизм, высокая работоспособность, обязательность, исполнительность, ответственность, увлеченность делом.

21 июня звено участка № 9 под руководством С.П. Фадеева на проходке левого тоннеля перегона «Спортивная» - «Студенческая» добилось рекордной выработки за смену: 4 метра.

5 июля приступил к работе главный инженер Управления строительства Валерий Васильевич Шипицын, ранее работавший в Харьковметрострое.

В июле участком № 10 начаты работы по проходке правого тоннеля на перегоне «Октябрьская» - «Речной вокзал».

21 июля на строящейся промбазе при обкатке оборудования получены первые пробные кубометры бетона.

24 июля участком № 5 закончена проходка правого тоннеля на перегоне «Площадь им. Ленина» - «Красный проспект»³⁷.

26 июля 1982 года газета «Вечерний Новосибирск»³⁸ писала: «В этом году метростроители обещали пройти три километра, но пока ими сделано лишь 1260 метров тоннелей. Одна из основных причин

³⁷ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 18, 19.

³⁸ Вечерний Новосибирск. 26.07.1982.

отставания тоннельного отряда - недопоставка ему сборного железобетона, невыполнение плана по номенклатуре изделий. Полмесяца назад, например, на бровках станции лежали 3 тысячи куб. м сборного железобетона, но поставлен он был не в том порядке, как того требовал монтаж. Потому задерживалось и само строительство».

С 1 августа началось формирование подразделений Управления строительства «Новосибирскметрострой». Образованы новые организации — тоннельный отряд № 33, управление механизации на базе участка № 4, управление производственно-технологической комплектации.

Начальником ТО-29 назначен В.А. Колточихин, главным инженером - В.В. Тур, главным механиком - Д.А. Джафаров, начальником ПТО - А.С. Мартынюк. Начальником ТО-33 назначен В.Ф. Моор, главным инженером - М.С. Супликин, начальником ПТО - А.Ф. Федотов, главным механиком - Н.М. Маслаков. Начальником управления механизации назначен В.Д. Клевакин, главным инженером — Н.С. Бочаров. Начальником УПТК назначен В.И. Кузьминых. Были произведены определенные перемещения и новые назначения во всех подразделениях.



Строительство ст. «Площадь им. Ленина», июль 1982 г.



*Панорама строительства ст. «Вокзальная»
(Площадь Гарина-Михайловского), июль 1982 г.*

Так, начальником участка № 1 назначен Г.К. Величко, начальником участка № 2 - А.Н. Щерба, начальником участка № 3 - Н.И. Буреев.

17 августа объекты метростроя осмотрены комиссией Главтоннельметростроя во главе с начальником Ю.А. Кошелевым. Отмечено хорошее качество работ. Руководителям города предложено усилить контроль за выносом коммуникаций и подготовкой стройплощадок.

В сентябре закончен монтаж правого тоннеля из блоков ЦСО на перегоне «Октябрьская» - «Площадь им. Ленина». Работы вел участок № 1.

10 сентября начата проходка первого участка соединительной ветки «Красный проспект» - «Вокзальная». Работы ведет участок № 3, его начальник ВТ. Лапшин, бригадир ВТ. Алтунин³⁹.

27 сентября 1982 года бюро Новосибирского горкома КПСС и исполкома городского Совета народных депутатов принимает постановление «Об организации шефства районов города над объектами метрополитена»⁴⁰.

³⁹ Новосибирскметрострой. 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990 г. - С. 19, 21.

⁴⁰ ГАНО. Ф. 22. Оп. 40. Д. 26. ЛЛ. 114, 115.



На строительстве ст. «Площадь им. Ленина», август 1982 г.

В октябре полным ходом шло строительство станций и притоннельных сооружений, велась ускоренная проходка тоннелей.

В ноябре участком № 1 закончены работы по монтажу левого тоннеля из блоков ЦСО на перегоне «Октябрьская» - «Площадь им. Ленина»⁴¹.

В том же по-сибирски уже холодном ноябре 1982 года на перегоне «Площадь им. Ленина» - «Сибирская» произошло ЧП. Работа в тот день шла, как обычно. Ядро проходческого звена составляли в основном метростроители, имевшие за плечами опыт строительства метро в Ташкенте. Самых лучших, самых опытных направляла столица Узбекистана в Новосибирск. Заявления подавали сотни. Сотни хотели помочь сибирякам в их огромной стройке. В Ташкенте очень хорошо помнили помощь новосибирцев...

Проходчики, сравнивая график проходки с ташкентским, не раз говорили, насколько благодатней новосибирский грунт, поминая недобрым словом сырой ташкентский. Этот день на стройке ничем не отличался от других, в восемь утра зам. главного инженера Новосибирского мет-

⁴¹ Новосибирскметрострой. 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 21.

ростря В. Смыслов рассматривал график проходки и радовался. А через десять минут не выдержал первый упор.

Что не предпринимали проходчики, щит не шел. Метростроители в первую минуту растерялись - уходило бесценное время. Нечто подобное проходчики уже наблюдали на перегоне от Каменки. Тогда проходка шла в глине. Резал ее щит, как масло. Сто пятнадцать, сто двадцать, сто сорок процентов выработки - и вдруг... Песок, рыхлый грунт, оползни. Это был первый сюрприз Новосибирского метро.

Щит «пробуксовывал» на месте. Пробуксовывал день, другой, и все-таки тогда было легче. Позади была глина. Решение предложил В.А. Колточихин. Он сталкивался с подобной проблемой во время работы на строительстве Харьковского метрополитена.

Тогда на щит, которым велась проходка, укрепили козырек. Полу-метровый стальной выступ. Он как бы цеплялся за грунт. И, понятно, проходку вести было легче.

Поступило еще одно предложение, поменять железобетонные упоры на металлические: они и надежней, и шире...

На следующую смену звено Кравченко вместе со звеном Беликова закончили монтаж упоров. Гидравлики включили насосы, вздрогнула на манометре стрелка. Напряглись домкраты. Напряглись упоры. Напряглись - и выстояли.

Щит двинулся...

Из таких эпизодов и складывалась история Новосибирского метрополитена⁴² ...

10 декабря мостостроители мостоотряда № 38 треста «Мостострой-2» завершили сооружение русловых опор метромоста через реку Обь⁴³.

Приходилось все больше и больше думать о следующем этапе: отделке станций строящегося метрополитена. Новосибирску повезло, поскольку для отделки станций метрополитена он мог использовать месторождения цветных мраморов, расположенные в собственной области. В 1983 году метрострой должен был приступить к вскрытию и добыче цветных мраморов на Петеневском месторождении, чтобы обеспечить выпуск собственного облицовочного камня для Новосибирского метро. 12 декабря исполняющий обязанности начальника управления строительства «Новосибирскметрострой» В.В. Шипицын подал письмо на имя председателя горисполкома И.П. Севастьянова с

⁴² Вечерний Новосибирск. 26.11. 1982.

⁴³ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 21.

просьбой профинансировать строительство автодороги Дубровка - Петени для доставки в Новосибирск цветных мраморов⁴⁴ ... И уже 17 декабря из Новосибирска на имя начальника Главтоннельметростроя Ю.А. Кошелева отправляется письмо «Об организации добычи и переработки мрамора и гранита в Новосибирске»⁴⁵, в котором дается объективная картина положения дел с облицовочными материалами в Новосибирском метро и излагается просьба помочь с финансированием и решением целого ряда производственных вопросов для ускорения организации добычи мраморных блоков на Петеневском месторождении.

В декабре бригада С.И. Селезнева из Управления строительства «Сибкадемстрой» приступила к монтажу инженерного корпуса метрополитена на ул. Серебренниковской.

Осуществить строительство инженерного корпуса было необходимо в кратчайшие сроки, поэтому руководство города и области очень тщательно подходило к выбору подрядной организации. В те годы одной из самых сильных и надежных организаций, осуществляющих строительство объектов различного назначения, было Управление строительства «Сибкадемстрой», которое возглавлял Г.Д. Лыков. Сибкадемстрой очень большое внимание уделял качеству работ, всегда старался построить объекты в сроки, обусловленные договором, имел очень развитую промышленную базу, которая позволяла осуществлять строительство объектов практически своими силами и из собственных материалов. Видимо, эти качества оказали решающее значение в выборе организации, которая должна была осуществить поставленную задачу по строительству инженерного корпуса, без которого пуск Новосибирского метрополитена был бы невозможен, так как весь управленческий аппарат, вся электроника, отвечающая за работу метрополитена, находилась в нем, по сути, корпус - это сердце метро. Руководством Сибкадемстроя было принято решение об организации строительства инженерного корпуса поточно-скоростным методом. Непосредственно строительство поручили строительско-монтажному управлению № 5, которое возглавлял В.А. Сергеев. В основном объекты СМУ-5 строило для научного городка ВАСХНИЛ, но в то же время существовал так называемый «городской» строительный участок, который строил такие объекты, как: здание областной прокуратуры, АТС-23, административное здание завода строительных машин. Начальником этого участка был уже достаточно опытный строитель К.С. Горин.

Еще совсем молодым специалистом, проработавшим чуть более года

НГА. Ф. 717. Оп. 1. Д. 31. Л. 14.

НГА. Ф. 717. Оп. 1. Д. 31. ЛЛ. 15, 16.

на стройке после окончания Новосибирского инженерно-строительного института, в 1982 году пришел на строительство инженерного корпуса Сергей Михайлович Еремеев. Зимой 1982 года Еремеев в качестве производителя работ для непосредственного осуществления строительства инженерного корпуса был переведен на участок К.С. Горина. Руководство Сибкадемстроя и СМУ-5 очень ответственно подошли к решению поставленной задачи, объекту был присвоен приказом по Управлению строительства статус «образцово-показательного объекта». Еремееву как производителю работ было выделено достаточно много времени для инженерной подготовки строительства, составления комплектовочных карт поставки железобетонных изделий и материалов. Большую помощь оказывали инженерные службы СМУ-5, руководителем которых был главный инженер В.И. Ивлев, так, был разработан сетевой график строительства, в котором указаны все этапы строительства, время окончания одних видов работ и начало других, последовательность выполнения работ всех субподрядчиков, что очень важно для взаимоувязки их деятельности. Всем инженерным отделам Сибкадемстроя, управлению автомобильного транспорта, управлению механизации, управлению промышленных предприятий был дан приказ всячески способствовать решению возникающих вопросов при строительстве объекта, не говоря уже об их обязанности выполнять свои прямые функции. Для контроля за ходом строительства приняли решение еженедельно проводить планерные заседания, на которых рассматривались все вопросы, возникающие в ходе строительства, подводились итоги сделанного за прошедшую неделю и ставились новые задачи на будущий период. Возглавляли эти заседания все время строительства инженерного корпуса только два человека: со стороны партийных органов заведующий строительным отделом горкома партии В.М. Миронов и главный инженер управления строительства «Сибкадемстроя» В.И. Абраменко. Об Абраменко хочется сказать особо. Виктор Иванович был очень грамотный и опытный инженер, много лет проработавший руководителем строительного управления № 1 «Сибкадемстроя», всегда считавшегося в управлении передовым. За свою жизнь он принял участие в строительстве множества объектов и благодаря своему огромному опыту чутко улавливал все нюансы строительства, умел правильно поставить задачу. Если надо, ее корректировал, помогал в решении огромного количества вопросов, возникавших постоянно в ходе строительства, особенно во взаимоотношениях с множеством подразделений Сибкадемстроя, которые участвовали в стройке, что всегда считалось достаточно трудным делом. Всегда спокойный и уравнове-

шенный, не боявшийся в ответственный момент принять решение, он вселял уверенность в подчиненных, что поставленная задача будет выполнена. Когда началось строительство объекта, выяснилось, что есть нюанс, с которым никто не может справиться. Это было время. Оно текло быстрее, чем шла стройка, и надо было находить выход из сложившейся ситуации. И он был найден. Приняли решение работы по возведению каркаса здания проводить круглосуточно. Необходимо заметить, что за более чем двадцатилетнюю свою практику в строительстве Еремеев с такой организацией работ впоследствии никогда не сталкивался. В две смены работали, но чтобы в три - нет! Пришлось решать массу проблем: доставку рабочих на рабочее место, организацию питания, порядок сменяемости монтажных звеньев, так как одни и те же люди не могли постоянно работать в третью смену, контроль за ходом и качеством работ и другие сопутствующие вопросы. Работы были поручены бригаде СИ. Селезнева, большой опытной бригаде, которая построила уже не один объект. Но работа в три смены потребовала увеличения численного состава бригады более чем в два раза, и это было сложной проблемой. Бригада - это живой организм, где существует масса нюансов, очень важных для налаживания взаимоотношений среди ее членов, что само по себе оказывает большое влияние на слаженность работы бригады, а вместе с тем и на результаты труда. Но, как правило, здоровый коллектив справляется успешно с возникающими трудностями, и бригада под управлением СИ. Селезнева постепенно стабилизировала свою работу, новые люди влились в коллектив и внесли большой вклад в строительство здания. Между звеньями бригады, которые трудились в разные смены, появился соревновательный азарт, каждое звено старалось выполнить больший объем работ, несмотря на то, что все работали на один результат, да и с точки зрения оплаты труда, большой объем выполненных работ особого значения не имел. Ведь в первую смену бригаде приходилось выполнять практически все работы, которые не могли быть сделаны в темное время суток. Это и омоноличивание стыков колонн, и кирпичная кладка стен, да и все сварочные работы, как правило, в целях контроля качества проводились в светлое время суток. В погоне за объемами возник и отрицательный момент, стало страдать качество работ. Пришлось даже несколько раз после ночных смен перемонтировать изделия. Чтобы исключить брак, стали давать звеньям четкие сменные задания и не допускать необоснованного увеличения объема работ. Постепенно работа наладилась. Много рабочих успешно потрудились при строительстве инженерного корпуса, но особо хотелось бы отметить монтажника М.П. Сапрыкина, плотников-

бетонщиков С.П. Бурлева, В.И. Черепушкина. Так как строительство шло быстрыми темпами, то приходилось очень оперативно решать многие технические вопросы и в этом большая заслуга инженера, курировавшего строительство от заказчика Н.Н. Файзухановой, работников проектного института Ю.И. Питьева, отвечающего за конструктивную часть здания, и архитектора Е.Е. Малыхина. Работа в три смены требовала дополнительных усилий и от инженерно-технических работников, поэтому в помощь С.М. Еремееву были выделены два мастера С.А. Давидович и А.И. Котенев, которые, сменяя друг друга, руководили работой бригады во вторую и третью смены. В летний период оказал помощь А.В. Денисов, который, будучи студентом строительного института, решил пройти производственную практику на строительстве здания в качестве мастера-практиканта, что ему очень пригодилось в дальнейшей трудовой деятельности. Круглосуточная работа позволила очень быстро завершить монтаж каркаса здания и сделать запас во времени, который был просто необходим для дальнейших работ, которые в основном выполнялись субподрядными организациями. Всю отделку инженерного корпуса выполняло СМУ-11, бригадами руководил прораб В.М. Рудаков, очень грамотный инженер, окончивший институт с отличием, впоследствии решивший пополнить свой багаж знаний и перешедший работать в СМУ-5. Монтаж алюминиевых окон и все сантехнические работы выполнило МСУ-47 под руководством В.А. Сомова, спокойного, грамотного специалиста, очень ответственно подходившего к выполнению задачи, поставленной перед руководимым им коллективом. Очень много времени строительству уделил начальник участка МСУ-47 В.Г. Савин, на которого была возложена задача по выполнению работ на объекте во взаимоувязке с монтажом здания. Так, тепло на первые пять этажей корпуса было подано еще до окончания работ по возведению каркаса, что позволило предоставить фронт работ для электриков и отделочников. Так же славно потрудились и электрики в лице МСУ-78 под руководством А.С. Красникова и благоустроители в лице СМУ-9, которым долгое время руководил В.Н. Ткачук, закрепивший объект за начальником участка Н.Г. Дергачем, интереснейшим человеком, работавшим в Сибкакадемстрое с момента его создания. Дергач любил красное словцо и с охотой повествовал о строительстве объектов, в возведении которых он участвовал, но в то же время это был очень грамотный и ответственный специалист. Трудно переоценить вклад коллектива СМУ-5 и особенно участка, руководимого С.М. Еремеевым, в строительство

инженерного корпуса. Не было в то время в управлении важнее объекта, чем этот, а уж для участка и тем более. Многие проблемы решали за счет других объектов, но приходилось чем-то и жертвовать. Множество забот ложилось на плечи начальника участка К.С. Горина, но Константин Семенович, как опытный и грамотный специалист, умел с достоинством выходить из самых сложных ситуаций. Он находил общий язык и с заказчиком, и с проектным институтом, мог повлиять на обеспечение объекта материалами и механизмами, был очень «контактным» человеком, и за счет этого решал многие вопросы. Вот так общими усилиями и был построен инженерный корпус метрополитена, который позволил ввести эксплуатацию первую очередь Новосибирского метро в намеченные сроки, что значительно повлияло на транспортное обеспечение жителей города. Весь коллектив Сибкадемстроя с большой радостью встретил весть о сдаче инженерного корпуса в эксплуатацию, ведь был построен еще один важный объект, построен в срок и надлежащего качества⁴⁶.

Десятиэтажное здание инженерного корпуса является центром управления работой метрополитена и предназначено для размещения диспетчерских залов поездных диспетчеров (по одному на каждую линию), диспетчерских залов управления санитарно-техническими устройствами, эскалаторами, устройствами электроснабжения. В корпусе находятся также устройства диспетчерской централизации систем регулирования движения поездов, линейно-аппаратный зал устройств связи, автоматическая телефонная станция и др. Здесь же расположены отраслевые технологические пункты по проверке, регулировке и ремонту различной аппаратуры, а также инженерно-технический персонал служб и персонал управления метрополитена.

Инженерный корпус связан технологическим каналом с тоннелями.

В декабре на строительстве первой пусковой очереди промбазы завершились отделочные работы, велась пусконаладка оборудования, было сдано 1 700 кв. м складских помещений, введено мощностей на 5 тыс. куб. м раствора и 20 тыс. куб. м бетона в год.

12 января 1983 года была произведена сбойка левого тоннеля перегона «Спортивная» - «Студенческая». Работу выполнила бригада А.С. Дунца. Это была четвертая сбойка на метрострое⁴⁷.

20 января подписан приказ № 28 по Главтоннельметрострою «Об организации в Новосибирске учебного пункта как центра подготовки рабочих кадров для управления строительства «Новосибирскметрострой».

⁴⁶ Из воспоминаний бывшего прораба СМУ-5 «Сибкадемстроя» С.М. Еремеева.

⁴⁷ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 22.

рой»⁴⁸. Занятия начались в июле. Директором учебного пункта стал В.Г. Соловьев. Действительно, вопрос о кадрах для строительства метрополитена был достаточно болезненным. Не хватало именно квалифицированных работников, этот вопрос не единожды поднимался на штабах, рассматривался на бюро горкома КПСС. Отмечалось, что органы профтехобразования, первичные партийные организации, коллективы профтехучилищ и базовых предприятий работают в этом направлении, предпринимая определенные усилия по подготовке рабочих-строителей, улучшению качественного состава инженерно-педагогических кадров, укреплению учебно-материальной базы. Так, в 1982 году подготовка будущих строителей осуществлялась в 12 училищах по 48 профессиям. К сожалению, не всегда уровень подготовки выпускников училищ соответствовал требованиям, которые предъявляло к ним современное строительство. На бюро предлагалось управлению профтехобразования совместно с базовыми предприятиями разработать мероприятия по улучшению подготовки кадров будущих строителей. Обращалось внимание руководства Главновосибирскстроя на серьезные недостатки в подготовке кадров и закреплении их на производстве. Говорилось о необходимости профориентационной работы среди учащихся общеобразовательных школ, рекомендовалось систематически внедрять в учебный процесс протехучилищ технические средства обучения, учитывать достижения науки, передовых технологий. На предприятиях же - улучшить организацию труда и быта, добиваться ускоренного решения социальных вопросов для молодых рабочих.

24 января 1983 года приступил к работе новый начальник Управления строительства С.А. Смирнов, ранее работавший на БАМе и в Ленметрострое.

В феврале монтажники бригады М.А. Долгих из мостоотряда № 38 приступили к сборке металлического пролетного строения метромоста через Обь.

4 марта началась проходка правого тоннеля на перегоне «Спортивная» - «Студенческая». Работы вел участок № 9.

23 марта произведена сбойка левого тоннеля перегона «Площадь им. Ленина» - «Красный проспект». Работа выполнена бригадой Г.А. Суняйкина с участка № 3. «Секрет успехов наших коллективов, прежде всего, в крепкой трудовой дисциплине, в творческом подходе к делу», - заявил на митинге секретарь партбюро участка Анатолий Агеев.

⁴⁸ ГАНО. Ф. 22. Оп. 40. Д. 26. ЛЛ. 89 - 93. Протокол бюро ГК КПСС № 43 от 27 сентября 1982 г.

30 марта началась проходка левого тоннеля ветки в депо. Работы вел участок № 3. Начальник участка - В.И. Сташкевич. Бригадир - ВТ. Лапшин.

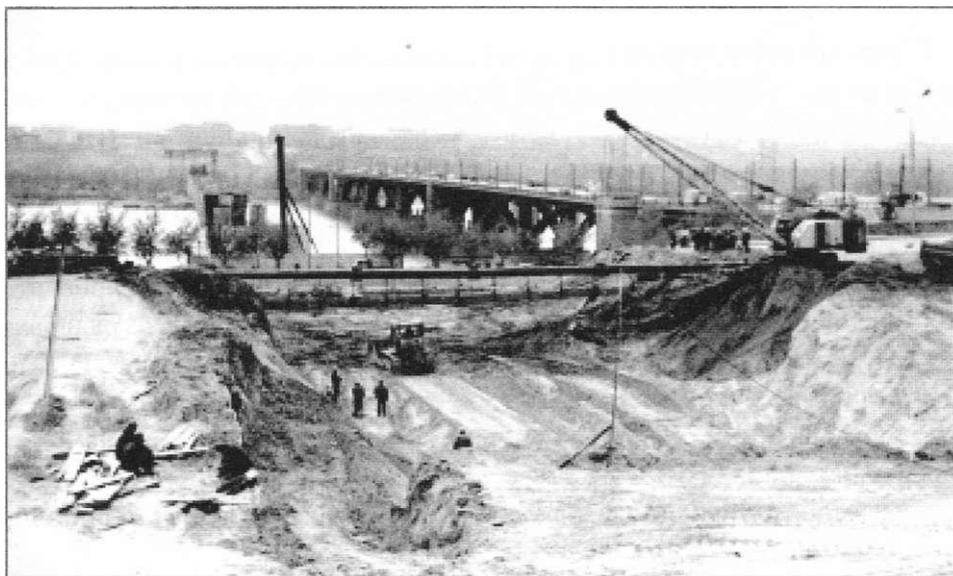
В апреле трест «Новосибирск-промстрой» продолжал строительство электродепо «Ельцовское», мостоотряд № 38 вел строительство путепровода через р. Каменка, и в апреле же участком № 1 были начаты подготовительные работы по сооружению станции «Речной вокзал» (снос деревьев и строений, ограждение стройплощадки).

В мае полным ходом велись работы по сооружению станций и притоннельных сооружений по всей трассе метро.

26 июня состоялся первый выпуск проходчиков в ГПТУ-18, которые влились в строительство Новосибирского метрополитена.



*Бригадир бригады проходчиков ТО-29
Г.А. Суняйкин, 1983 г.*



Строительство ст. «Речной вокзал», май 1983 г.



Метромост через р. Обь. Надвижка пролетного строения

8 июля произведена подвижка первых метров металлоконструкции метромоста .

Среди объектов первого пускового комплекса метромост относился к наиболее сложным в технологическом отношении. Это инженерное сооружение предназначалось для пропуска поездов метрополитена. Надземный участок линии (метромост) имеет длину 2Д км и проходит над рекой Обью и ее поймам по железобетонным эстакадам и металлическому пролетному строению.

Уникальность этого сооружения в том, что впервые отечественное мостостроение, да и мировая практика не знают таких аналогов: русловая часть реки перекрыта стальными коробчатыми пролетными строениями неразрезной балочной системы с основными пролетами по 128 метров.

Опоры метромоста выполнены из монолитного железобетона. Правобережная эстакада, также как и левобережная эстакада, - из сборных железобетонных пролетных строений. Проезд поездов метрополи-

⁴⁹ Новосибирскметрострой. 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 22, 29.

тена по мосту осуществляется внутри коробки стального пролетного строения; по эстакадам - внутри металлических галерей, несущие конструкции которых выполнены из стальных рам, ограждающие конструкции из металлического профилированного настила с остеклением. В состав мостового перехода входит путепровод через ул. Большевикскую. Строительство моста осуществлял мостоотряд № 38. Это был огромный труд, ведь из 7,3 км первого пускового участка Новосибирского метрополитена 2,2 км были выполнены МО-38 на сложном комплексе метромоста с эстакадами.

Начальник МУП Управления заказчика по строительству подземных транспортных сооружений Н.Б. Хван рассказал нам, как во время процесса подвижки, очень важного и сложного в технологическом отношении, произошел следующий случай: «В этот вечер, казалось, ничто не предвешало осложнений. Я и начальник участка мостоотряда № 38 Владимир Яковлевич Игнатьев коротали время за беседой, усталые, но в общем довольные еще одним днем, который приближал нас к нашей цели - пуску метро, когда по радиосвязи пришел тревожный сигнал: "клянул" передний конец стального пролетного строения. Нас как ветром сдуло. На машину - и на мост. Оказалось, оборвался один из тросов, с помощью которого передвигалась конструкция. Представьте себе многотонную громаду, клюющую "носом"... Сейчас не принято говорить о героизме, самотверженности людей труда, но то, что в крат-



Строительство метромоста через р. Обь, вид с Коммунального моста, июнь 1983 г.



*Начальни участка
«Новосибирскметрострой»
Г.А. Савина*

чайшие сроки сделали мостостроители, вернув все в рабочее состояние, я могу назвать только подвигом. Конечно, не последнюю роль сыграл и высокий профессионализм мостовиков».

В июне 1983 года газета «Вечерний Новосибирск»⁵⁰ опубликовала интервью начальника управления «Новосибирскметрострой» С.А. Смирнова, в котором говорилось о причинах отставания на строительстве объектов метро, и среди них недостаточно четкая организация труда в подразделениях управления и мерах? которые принимали руко-

водители метростроя для повышения производительности труда.

8 августа станция «Октябрьская» была передана под отделку. Работы вел новосибирский участок управления «Союзметрострой». Начальник участка - Г.А. Савина. Коллектив предприятия «Союзметрострой» являлся специфическим подразделением Министерства транспортного строительства, занимавшимся архитектурно-отделочными работами на важнейших объектах, возведенных по всему СССР, предприятиями отрасли (ст. метро, аэровокзалы, морские вокзалы, пансионаты и др.). Работники этого предприятия последними уходили со строек и от их квалификации, их ответственности и прилежания во многом зависел эстетический облик вводимых объектов.

Как правило, отделяемые специалистами Союзметростроя помещения являются местами массового пребывания людей и в силу этого выполняют функциональную роль центров эстетического воспитания.

Поэтому в Союзметрострое работают в большинстве своем люди не только высококвалифицированные, но и обладающие художественным вкусом. Еще в 1931 году при принятии решения о строительстве Московского метро определили, что метрополитен должен быть не только передовым в техническом отношении, но

⁵⁰ НГА. Ф. 327. Оп. 1. Д. 1455. Л. 2. Вечерний Новосибирск. 16.06.1983.

и мог демонстрировать «образцы новой человеческой культуры».

В силу своих особенностей - вести отделочные работы по всей стране - специфично выглядела и структура этого управления.

Ее головная организация находилась в Москве, а подразделения везде, где требовалось участие специалистов предприятия в строительстве объектов метростроя.

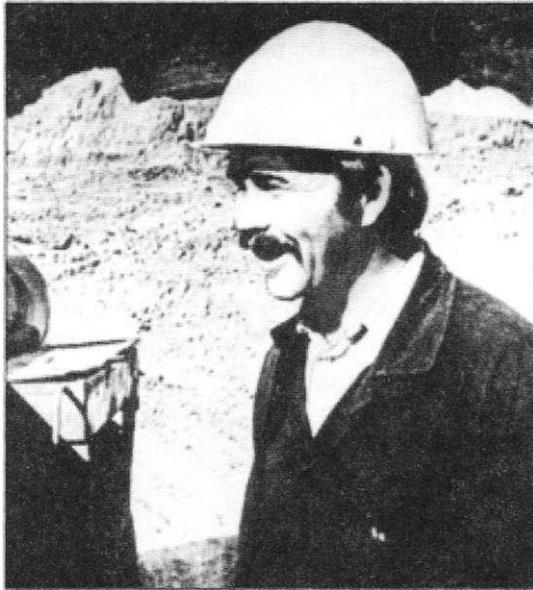
Всего по России и странам СНГ такие подразделения работали более чем в 130 городах.

В начале 1983 года Московскому специализированному управлению «Союзметрострой» было поручено заниматься работами по архитектурно-художественному оформлению станций Новосибирского метро. Для этого в начале апреля 1983 года в Новосибирске создается участок, куда были направлены лучшие специалисты управления, ранее работавшие в других городах Советского Союза на уникальных объектах и линиях метрополитена. В начале 1983 года на участке работало всего 10 человек, постепенно коллектив вырос до 100 человек. Причем этот рост происходил за счет привлечения специалистов на месте. Приехавшие квалифицированные специалисты стали наставниками молодежи во время формирования участка, в задачу которого входили работы по облицовке естественным камнем, монтаж алюминиевых конструкций, столярка, штукатурные и малярные работы. Наш метрополитен - 11-й в стране. На каждом из этих метрополитенов трудились отделочники Союзметростроя, но Новосибирский метрополитен по ряду причин занимает особое место в производственной биографии этого коллектива. Во-первых, Новосибирск в то время - единственный город в Сибири, где сооружался метрополитен. Суровый климат требовал особого отношения к делу, а удаленность от Москвы объективно возлагала большую ответственность на отделочников, приучала их к самостоятельным решениям.

Во-вторых, после допущенного упрощения в отделке метрополитенов в Новосибирске решено было возвратиться к традициям строительства первых очередей Московского метро (неповторимость оригинальных архитектурных решений по каждой станции, включение в художественное оформление мозаичных панно, барельефы витражей, обилие природного камня и т.д.).

В-третьих, по темпам сооружения первой очереди Новосибирское метро уступало только Московскому. Но там строила вся страна. Поэтому было совершенно ясно, что на отделку будет отпущено минимум времени.

Так оно и случилось. И по сути дела для Союзметростроя эта строй-



*Сменный инженер участка № 1 ТО-33
управления «Новосибирскметрострой»
П.Г. Елистратов*

ка явилась своего рода тестом на способность в короткое время создать коллектив, сплотить его и на отлично выполнить ответственную работу.

В-четвертых, на отделке Новосибирского метрополитена для ускорения и повышения качества работ отработывались эффективные формы соревнования, направленные на мобилизацию внутренних резервов людей⁵¹.

19 августа началась проходка правого тоннеля ветки в депо. Проходчикам пришлось встретиться с массой трудностей (обильный приток воды, суглинок, разжиженный до

состояния пльвунов, наличие не вынесенных инженерных коммуникаций). Работа неоднократно останавливалась, менялась технология, апробировались различные способы проходки.

29 августа создан участок № 4 по строительству станции «Речной вокзал». Начальником участка назначен В.Н. Приходько, бригадиром П.П. Медведев.

Строительство первого пускового участка метро в Новосибирске проходило в целом в благоприятных геологических условиях. Сложности возникли с началом строительства станции «Речной вокзал». Создалась критическая ситуация для строительства станции и перегонных тоннелей нужно было проходить из котлована станции, которого еще не было. Нужно было принять экстренные меры, чтобы завершить строительство станции в срок. Пришлось изменять организацию работ, предусмотренную проектом. Проходка тоннелей была осуществлена от станции «Октябрьская» вниз под уклон. Это дало возможность одновременно проходить перегонные тоннели и строить станцию⁵².

При строительстве вестибюля № 1 широко применялось анкерное

⁵¹ Из воспоминаний Генерального директора Союзметростроя, Героя Социалистического Труда, заслуженного строителя, академика Строительной академии А.Г. Левина.

⁵² Из личного архива бывшего начальника ТО-29 В.А. Колточихина.

крепление котлована. В связи с боковым расположением сетевой тяговой подстанции была сооружена эстакада для козлового крана, для перекрытия применялись мостовые балки. Многие конструкции станции выполнили из монолитного железобетона.

8 сентября завершена проходка правого тоннеля перегона «Спортивная» - «Студенческая»⁵³.

В сентябре 1983 года проходчики столкнулись с неожиданными трудностями. Когда искали площадку **ЙОД** метродепо, лучшего места, чем долина Первой Ельцовки, и желать не могли. Близко от линии первой очереди, есть где разместить все производственные корпуса... И вот от депо потянулись два тоннеля к станции «Красный проспект». Перегон этот в пусковой очереди самый протяженный - 1200 метров. Вначале все шло хорошо, даже слишком. Бригада Валерия Григорьевича Лапшина быстро набирала метры, экономя на проходке немало дорогих строительных дней. Левый тоннель метров на 350 опережал правый. И вдруг в конце сентября в левом тоннеле обнаружили пересекавший его бетонный лоток. Наткнувшись на него, щит остановился. Вскоре выяснилось, что это следы старой ливневой канализации. Задержку надо было свести к минимуму, и проходчики, эти «аристократы» метростроя, взяли в руки отбойные молотки. Не обошлось и без шуток. «Ну, теперь совсем как на Московском метро», - говорили строители. Руками куски относили на поджидавшие в тоннеле КамАЗы. По диаметру щита выбивали неглубокую пещеру, затем на метр продвигались щитом вперед. И вновь в ход шли отбойные молотки. Прошли, вздохнули, но, как оказалось, ненадолго, вскоре проходчики наткнулись на гранитную стенку, сложенную еще в 1939 году. Прошли... Но в конце октября бригада Лапшина на том же злосчастном перегоне встретилась с перегородившим щиту дорогу еще одним бетонным лотком. К этому времени проходчики уже прошли 473-метровую отметку. Владимир Крахмаль, Александр Усков, Валерий Уланов, их товарищи по бригаде, сменяя друг друга, через месяц пробивались к долгожданному грунту 25 метров бетонного лотка были пройдены. И тут пошла невесть откуда взявшаяся вода, полезли пловуны. Обеспокоенные метростроители обратились к изыскателям ЗапСибТИСИЗа. Проверили все расчеты. Вновь стали исследовать, казалось бы, уже до сантиметра известную площадку. Результаты привели многих в замешательство: уровень грунтовых вод за два года

⁵³ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 29.

поднялся на шесть метров. «Не может быть?!» - не поверили изыскатели. Но все оказалось правильно. Одев Первую Ельцовку в бетон, строители невольно перекрыли водам питавших ее родников дорогу к Оби. Это и вызвало повышение грунтовых вод. Вторая загадка заключалась в том, что вода-то была теплая. Вскоре нашли объяснение и этому. Выяснили, что к грунтовым водам добавляются со стороны Линейного жилмассива поступления из старых, прохудившихся линий канализации и водопровода. Даже за насыпью проходящей к Новосибирску-Главному железной дороги, там, где ранее геологи ЗапСибТИСИЗа показывали один суглинок, обнаружилась вода. Метростроители решили идти дальше, но темп упал. Плывун не отпускал щит.

Бетонные лотки пришлось преодолевать и прокладывавшему правый тоннель механизированному щиту. Вскоре и он «окунулся» в грунтовые воды. В левом тоннеле перед щитом из-за пльвуна образовалась пустота диаметром около трех метров. Щит стал. Ленту транспортера заволокло илом, погрязли в нем «лапы» щита. Если за смену проходчики В. Г. Лапшина вывозили два КамАЗа глинистой жижи, то радовались этому, как великому достижению. Настроение у всех упало. Чтобы не опрокинуть в появившуюся пустоту щит, стали делать стойки - укладывали бревна, закладывали пустоту мешками с песком. Чистили от грязи ленту транспортера. Сутками не спали.

А впереди поджидало еще одно испытание: проходка под железнодорожной насыпью.

Специалисты Новосибметропроекта срочно искали способы проходки в условиях пльвунов, к которым щит совершенно не был приспособлен. А для проходки под насыпью они предложили оригинальное решение: вручную делать над щитом опережающее бурение, накачивать созданные скважины бетоном, и под этим подобием крыши, которая будет держать вес проходящих железнодорожных составов, вести щит. Но претворение в жизнь такого проекта еще на месяц-два сдерживало проходку, да и в «жидком» грунте такой ли надежной окажется созданная крыша?

Пока проектировщики рассчитывали варианты, проходчики решили подробно обсудить создавшееся положение. Провели собрание, на которое пригласили руководителей метростроя, управления механизации, автобазы. Бригада В.Г. Лапшина предложила: чтобы наверстать упущенное время, повысить ответственность всех участников строительства тоннелей, работать по методу сквозного подряда. Тогда же прозвучало предложение: начать осторожно продвигаться щитом под железнодорожной) насыпью. Все же глубина залегания тоннеля достаточ-

но велика. Решили идти к «Красному проспекту» пока одним тоннелем. Расчеты проходчиков оправдались. Вскоре щит успешно прошел под железнодорожным полотном.

13 сентября состоялось совещание при начальнике Новосибирскметростроя⁵⁴, на котором были рассмотрены вопросы выполнения научных исследований на 1981 - 1985 годы и до 1990 года по обеспечению строительства метрополитена (секция «Строительства» Совета содействия научно-техническому развитию при Новосибирском обкоме КПСС). Среди проблем, поставленных метростроителями перед учеными, были исследование нагрузок на временную крепь котлованов, разработка методики расчета временной крепи, рекомендации по способам и срокам строительства корпусов электродепо по свеженасыпанным грунтам, разработки рекомендаций по облегчению конструкций временной крепи котлованов и строительству станций без применения временного крепления. Не все задания были выполнены, но по большинству были получены результаты, позволяющие использовать разработки ученых в практике строительства. Среди вопросов, поставленных на перспективу, был вопрос о проведении исследований изменения гидрогеологического режима территории города Новосибирска, вызванных строительством метрополитена, с целью прогноза этих изменений.

В октябре завершили перекрытие раструбного участка тоннельно-го перегона из блоков ЦСО между станциями «Октябрьская» - «Площадь им. Ленина». Начато строительство притоннельных сооружений⁵⁵.

В ноябре 1983 года горком комсомола принял решение о закреплении отдельных объектов метрополитена за районными комсомольскими организациями. Так, на строительстве станции «Студенческая» работали комсомольцы Ленинского района: студенты НЭТИ, НИИГАиКа, торгового института, молодежь Сибсельмаша и Сибтекстильмаша. Ребята работали с желанием, интересом, с пониманием всей важности своего труда.

Большую помощь метростроителям оказывали и студенческие строительные отряды, например круглогодичные отряды НЭТИ.

4 декабря начаты изыскательские работы на трассе второй очереди строительства метрополитена.

27 декабря подписан акт о вводе в эксплуатацию второго пускового

⁵⁴ НГА. Ф. 717. Оп. 1. Д. 58. ЛЛ. 25 - 27.

⁵⁵ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 29.



Машинист проходческого щита, звеньевой участка №3 ТО-29 В. Алтунин, октябрь 1983 г.

комплекса первой очереди производственной базы с мощностью 25 тыс. м³ бетона, 37,2 тыс. м³ сборного железобетона в год и введен в эксплуатацию гараж на 180 машин, закончено сооружение инженерных коммуникаций, подъездных автомобильных и железнодорожных путей⁵⁶.

На бюро Ленинского райкома КПСС при подведении итогов работы в 1983 году принимается постановление, в котором отмечается, что основные работы по сооружению 1-й очереди промбазы завершены. В этом же постановлении отмечается, что на станции метро «Студенческая» ведутся отделочные работы вестибюля № 2 и на платформенном участке, смонтированы станционные сооружения.

Нельзя не отметить, что большую помощь строителям оказали промышленные предприятия, учебные заведения, организации. Работа по оказанию шефской помощи строителям метро проводилась под руководством районных штабов по строительству этих объектов⁵⁷.

Уходил в историю еще один год возведения Новосибирского метро.

19 января 1984 года подписан приказ № 19-ор по Минтрансстрою «Об организации автомобильной базы в управлении строительства

⁵⁶ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 29.

⁵⁷ ГАНО. Ф. 46. Оп. 19. Д. 7. ЛЛ. 89 - 96. Постановление бюро Ленинского райкома КПСС и исполкома районного Совета народных депутатов.

"Новосибирскметрострой"⁵⁸. В соответствии с этим приказом проведено разделение управления механизации на две организации, и вновь созданная автобаза с 1 февраля начала действовать. Она разместилась в гараже промбазы «Новосибирскметростроя» Ленинского района. Начальником автобазы назначен Н.В. Чернышев.

28 января состоялся партийно-хозяйственный актив Новосибирскметростроя. Подведены итоги прошедшего года, намечены новые задания. Было учреждено переходящее Красное знамя УС «Новосибирскметростроя». На активе впервые это знамя вручено коллективу управления механизации.

В январе в связи с изменением пускового комплекса законсервировано строительство станции «Вокзальная».

1 февраля создан участок № 11 для путевых работ. Его начальником назначен В.И. Кузьминых, имеющий в этом большой опыт. Начальником УПТК назначен В.И. Колненский.

8 февраля подписан приказ № 32-ор по Минтрансстрою «Об организации завода железобетонных конструкций в г. Новосибирске». В соответствии с этим приказом с 1 апреля промбаза приобрела права завода в составе Новосибирскметростроя на самостоятельном промышленном балансе. Директором завода стал В.А. Титов.

16 февраля в связи с назначением В.Ф. Моора начальником ПТО управления строительства начальником ТО-33 назначен В.М. Янковский, ранее работавший на БАМе⁵⁹.

К этому времени ТО-33 - это 568 «штыков»: проходчики, арматурщики, бетонщики, маркшейдеры, слесари-монтажники, изолировщики... Первое, с чего начал свою работу в отряде Владимир Михайлович, так это с поисков уменьшения себестоимости строительства. И хотя 33-й отряд работал с прибылью, но, тем не менее, нес на себе немало затрат. Казалось бы не романтичное, «бумажное дело», нет бы все силы бросить на проходку, а оно себестоимости... И хотя все мы понимаем, что руководитель - это, прежде всего, сплав умелого организатора, грамотного специалиста, хорошего психолога, смелого экспериментатора, но, не стоит забывать об этом, и дотошного экономиста. Янковский решил на прямую поговорить с рабочими, понимая, как это может отозваться на их работе, если он начнет с того, что срежет им заработную плату. «Выходит, мужики, что мы деньги лишние получали, незаслуженные. Вот я посчитал

⁵⁸ Из архива МУП «УЗСПТС».

⁵⁹ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 30.

тут...». Зарплату урезать не пришлось: проняло всех от такого разговора, каждый почувствовал себя в долгу перед отрядом и работать стал за троих. Производительность настоящая, а не «липовая» резко пошла вверх, быстро обогнав рост зарплаты. Если в феврале 1984 года отряд выполнил строительно-монтажных работ на 450 тыс. рублей и за это получил зарплату 100 тысяч, то год спустя зарплата составляла 110 тысяч, а объем работ - 600 тысяч. По итогам 1984 года коллектив завоевал третье место среди всех тоннельных отрядов страны. ;

Вместе с В.М. Янковским первое метро Сибири прокладывали его товарищи по БАМу: главный инженер В. Савченко, секретарь комитета ВЛКСМ Е. Изыгашев, начальник участка В. Локтионов... Прошедших трудовую закалку Бамтоннельстроя можно без преувеличения назвать испытанными бойцами. Да и для самого Янковского школа БАМа оказалась решающей. Михаил Семенович Супликин вместе с Янковским вел тоннели в Новокузнецке, Ангрене, Ташкенте. А после Средней Азии их дороги разошлись, вновь соединившись в Новосибирске⁶⁰.

... 17 февраля вручены медали ВДНХ группе метростроителей за освоение механизированного горно-проходческого комплекса КТ-5,6Д-2. Золотой медалью удостоен начальник тоннельного отряда № 29 В.А. Колточихин, серебряной - бригадир проходчиков Г.А. Суняйкин, бронзовых - А.А. Жиглов, В.И. Давыденко, Ю.И. Норенко.

7 марта сдали под отделку станцию «Студенческая». Работы продолжались по сооружению тупиков отстоя.

13 марта бригада А.В. Кравченко завершила проходку⁶¹ правого перегонного тоннеля «Октябрьская» - «Речной вокзал»⁶¹.

На портале в районе улица Горская, где эстакада метромоста примыкала к перегонным тоннелям, успешно был пройден правый перегонный тоннель к станции «Студенческая», а вот левый перегонный тоннель нельзя было проходить из-за геологических условий. Нужно было приступить к проходке левого тоннеля, и здесь возникли неожиданные сложности. Там был насыпной грунт, и он еще не уплотнился до нужной кондиции. На врезке портала расстояние между чугунными кольцами обделки по проекту должно было быть 7,5 м. И только приблизив левый тоннель к пройденному правому тоннелю на расстояние 2 м, можно было осуществлять проходку левого тоннеля. Специалисты Метропроекта кате-

⁶⁰ Е.Соломенко. Несколько фотографий из семейного альбома //Распахни окно в Октябрь. - Новосибирск: Новосибирское книжное изд., 1987. - С. 134-137.

Новосибирскметрострой. 1979 - 1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 30, 32.

*Первый начальник
Дирекции
строящегося
метрополитена (1979
-1986 гг.).
Почетный
железнодорожник
Ю.Н. Гурков*



горически возражали против этого. Они считали, что подобное решение является нарушением типового проекта и при вводе щита для проходки левого тоннеля будет деформирован уже пройденный правый тоннель. Самым главным возражением Метропроекта было то, что нужно было пересчитывать трассу пути на эстакаде метромоста и в перегонном тоннеле. Пришлось долго убеждать Метропроект согласиться на этот вариант, ссылаясь на опыт и безвыходность положения. Метропроект согласился пересчитать (и пересчитал) трассу пути.

10 апреля по итогам социалистического соревнования за первый квартал коллективу УС «Новосибирскметростроя» присуждено первое место среди подразделений Минтрансстроя СССР и первое место среди генподрядных строительных организаций г. Новосибирска.

7 мая подписан приказ № 70-ор по Минтрансстрою «Об организации тоннельного отряда № 27 в составе Управления строительства "Новосибирскметрострой"».

Продолжались работы на всех станциях и тоннелях пускового участка первой очереди. Из субподрядчиков наиболее активен коллектив треста «Сибэлектромонтаж».

8 июне продолжалось формирование уч. № 11, комплектация необ-



*Бригадир комплексной бригады
метростроителей ТО-27
КВ. Никонов*

ходимых деталей и элементов верхнего строения пути. Из г. Томска поступили шпалы.

6 июня уложены первые метры рельсошпальной решетки в тоннелях на перегоне «Спортивная» - «Студенческая».

9 июля бригадой А.В. Кравченко начата проходка левого тоннеля перегона «Октябрьская» - «Речной вокзал».

30 июля министром путей сообщения СССР Н.С. Конаревым подписано указание № 222 «О создании Новосибирского метрополитена». Возглавил его Юрий Сергеевич Лелеков, большой специалист и организатор, Герой Социалистического Труда⁶².



*Начальник Новосибирского метрополитена, Герой Социалистического Труда
Ю.С. Лелеков*

До прихода в метрополитен Ю.С. Лелеков много лет проработал на Западно-Сибирской железной дороге на больших руководящих должностях. Весь свой богатый опыт он очень энергично и эффективно направил на подбор опытных специалистов и на организацию работы формируемого коллектива и взаимодействие с Дирекцией строящегося метрополитена, а также с генеральным проектировщиком - институтом «Новосибметропроект».

Время торопило, подгоняло. Необходимо было познакомиться с хозяйством метрополитена, с его требованиями, спецификой. Освоить новый для города вид транспорта, укомплектовать его кадрами, научить их. Набрать оказалось не так просто. В основном набор шел из работников железнодорожного транспорта, а железная дорога и сама нуждалась в людях, ее штаты не были укомплектова-

⁶² Новосибирскметрострой. 1979 - 1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 32, 33.

ны полностью. И, тем не менее, коллеги из Новосибирского и Инского локомотивных депо отнеслись с большим пониманием: отдавали хороших, опытных работников. Учились ребята в Харькове, не жалея сил, инициативно, использовали для дополнительной подготовки вечера, выходные дни. Среди сибиряков не было отсева, все вернулись в Новосибирск с хорошими и отличными оценками. Таким образом, новый метрополитен был обеспечен машинистами. Предстояло еще готовить группу для обслуживания эскалаторов, дежурных по станциям. Работы у вновь созданной организации был непочатый край, ведь метрополитен - это большое хозяйство, которое должны обслуживать специалисты более чем шестидесяти профессий.

В сентябре 1984 года на должность главного инженера Дирекции строящегося метрополитена заступил Г.С. Рузаев, до этого работавший начальником ОКСа строящегося завода «Сибволокно» в городе Красноярск-45. В своих воспоминаниях Геннадий Семенович рассказал о том, как судьба привела его в Дирекцию строящегося метрополитена. «После окончания Сибстрина я как молодой специалист был направлен по распределению в г. Красноярск-45, где прошел путь от мастера, затем старшего инженера-куратора до начальника ОКСа... Однако меня неудержимо тянуло в родной Новосибирск, где в 1979 году было начато строительство первого в Сибири метрополитена.

Побывав в 1983 году в отпуске в г. Новосибирске, я навел справки о возможности трудоустройства на предприятиях метростроительного комплекса. Встретился со своим однокурсником Коврыгой Александром Александровичем, который в ту пору работал главным геологом УС "Новосибирскметрострой", и попросил его при первой возможности сообщить мне о свободных вакансиях. Летом 1984 года в очередном отпуске узнаю, что в Дирекции строящегося метрополитена (ДСМ) длительное время нет главного инженера.

Примечательна история моего трудоустройства в ДСМ. Заходим вместе с А.А. Коврыгой в здание горисполкома, где на 5 этаже располагалась дирекция, нам говорят, что ее начальник Юрий Николаевич Гурков только что уехал на строящуюся станцию "Студенческая". Едем туда и ищем его. Из котлована поднимается среднего роста мужчина, А.А. Коврыга знакомит нас. Ю.Н. Гурков, особо ничего не расспрашивая, приглашает в машину, привозит в горисполком к зам. председателя Д.М. Непочатых и представляет меня на должность главного инженера дирекции, тот дает согласие. Я в срочном порядке улетаю в Красноярск-45, увольняюсь и с 11 сентября приступаю к работе в ДСМ.

Поначалу мне пришлось очень тяжело. За практически 14-летнее от-



Надвижка пролетного строения метромоста через р. Обь 1984 г.

существование в г. Новосибирске я отвык от его масштабности. Пришлось заново знакомиться с руководителями города, районов, подразделений метростроительного комплекса, промышленных предприятий и т.п. Чтобы лучше узнать специфику подземного строительства, пришлось в нерабочее время засесть за учебники по метростроению, которые мне любезно предоставил Ю.Н. Гурков.

А на строительстве метрополитена началось самое ответственное и напряженное для заказчика время. Первый пусковой комплекс, впервые в г. Новосибирске - это что-то значит! Отсутствовала в полном объеме проектно-сметная документация, без которой невозможно не только завершить работы, но и заказать оборудование и материалы. И все же, главное - это отсутствие необходимого опыта пуска, как у заказчика, так и у подрядчиков, включая основную подрядную организацию УС "Новосибирскметрострой" (начальник С.А. Смирнов) и проектную организацию "Новосибметропроект" (начальник Ю.Г. Самочернов). Будущие эксплуатационные кадры метрополитена (начальник Ю.С. Лелеков), комплектование которых было начато во второй половине 1984 года, также не имели этого опыта.

Следует отметить, что, начиная с 1979 года, строительство объектов метрополитена считалось общегородским делом и осуществлялось под лозунгом "Строительство метрополитена - дело рук каждого жителя города". Дирекцией строящегося метрополитена ежегодно разрабатывались и

утверждались горкомом партии, горисполкомом соответствующие постановления и решения, которыми десятки заводов города, строительных и других организаций обязывались выполнять те или иные задачи.

Не менее важной у дирекции была задача заключения договоров на размещение на многочисленных заводах бывшего СССР заказов по изготовлению огромного количества оборудования и материалов. При этом нестандартное оборудование в количестве порядка 10000 единиц было изготовлено на 44-х новосибирских промышленных предприятиях.

Все поступающее оборудование и материалы поставки заказчика необходимо было принять и где-то разместить, при том что у дирекции в то предпусковое время не было своих складских помещений. С помощью горисполкома было организовано 5 различных складских помещений в разных концах города, что создало дополнительные трудности по охране и транспортировке материальных ценностей. Как пример, старинное здание ныне краеведческого музея, расположенное напротив мэрии г. Новосибирска, в 1984 - 1985 годах было полностью заскладировано оборудованием и материалами для строящегося метрополитена.

Для выполнения отделочных работ на станциях первой очереди метрополитена потребовалось выбить в высоких инстанциях поставку 36,0 тыс. кв. м гранитных и 24,8 тыс. кв. м мраморных плит 8 месторождений РСФСР, 3-х Узбекской и 1-го Украинской ССР».

Продолжалась проходка перегонных тоннелей. А жизнь подкидывала все новые «гостинцы» метростроителям. Проходка чуть не под каждым домом готовила сюрприз за сюрпризом. Над выработкой - 8 - 10 метров грунта. И какого грунта: суглинка да песка. Главная опасность - просадки: того и гляди - здание над выработкой завалится. В сентябре при проходке левого тоннеля на перегоне «Октябрьская» - «Речной вокзал» под жилыми домами на улицах Кирова и Восход неожиданно появилась мокрая порода, и начались просадки домов. Проходка была остановлена, бригада занималась усилением фундаментов и стен домов.

Янковский и Савченко предложили новую технологию проходки, которую им помогли доработать в Институте горного дела Сибирского отделения АН СССР. Но и самая золотая технология не в состоянии снять все проблемы. Потому что каждый следующий дом - это новая «оперативная обстановка», и нужно ее тщательно изучать. А времени в обрез: график поджимает. В такой ситуации на каждом работнике, на каждой бригаде лежит особая ответственность.

1 октября создан тоннельный отряд №27. Начальником отряда назначен А.М. Добрюк, главным инженером - Т.К. Величко, начальником ПТО - А.М. Гареев, главным механиком - В.П. Орищенко. Отряду пе-

реданы участки № 4, 5, 11 (строительство станций «Речной вокзал», «Площадь им. Ленина», верхнее строение пути). Начальником участка № 1 назначен В.Д. Локтионов, участка № 5 - П.М. Холтобин.

В ноябре начато строительство внутритоннельных сооружений (межтоннельные ходки, ходки из тоннеля).

29 ноября для проходки венткомплекса на станции «Красный проспект» и ведения путевых работ в метродепо создан участок М 12. Начальником назначен И.Б. Колмаков, бригадиром - ВТ. Лапшин.

1 декабря участком № 2 начата забивка свай и выемка грунта на камере съездов на перегоне «Красный проспект» - «Гагаринская». Начальником назначен Г.К. Скрипко, бригадиром - В.Ф. Казанцев.

В декабре закончена проходка левого тоннеля ветки в депо до сопряжения с правым тоннелем основной магистрали. Оставалось пройти еще 200 метров правого тоннеля⁶³.

На декабрьской сессии городского Совета народных депутатов заместителем председателя горисполкома был избран П.В. Лапков. Эта должность была вакантной более 4-х месяцев. Предложение об избрании Лапкова внес бывший председатель исполкома Владимир Павлович Чикинев. Среди 8 отраслей городского хозяйства Петру Владимировичу было поручено организовывать и координировать строительство и ввод метрополитена, а также совместно с дирекцией метрополитена создавать практически новый коллектив эксплуатационников метро. Как вспоминает П.В. Лапков, после осмотра всех объектов метростроения на него неизгладимое впечатление произвела масштабность, даже величественность стройки.

В январе 1985 года по итогам Всесоюзного соревнования почетного звания «Лучший мастер транспортного строительства 1984 года» был удостоен сменный инженер ТО-33 В.В. Пряхин, а звания «Лучший по профессии» добился проходчик А.П. Яблонский.

К началу 1985 года, то есть за 5,5 лет с начала работ, была освоена только половина средств на строительстве пускового комплекса. Вторую половину нужно было освоить в течение оставшегося до пуска года. Всем было совершенно ясно, что 1985 год должен стать важнейшим этапом в строительстве первого в Сибири метрополитена .

В январе состоялся партийно-хозяйственный актив управления строительства «Новосибирскметрострой»⁶⁵, на котором подводились итоги сделанного и ставились задачи на будущее. Выступая на активе, начальник

⁶³ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 33.

⁶⁴ Из воспоминаний бывшего 1-го секретаря Новосибирского горкома КПСС В.В. Казарезова.

⁶⁵ ГАНУ. Ф. 11952. Оп. 1. Д. 4. ЛЛ. 10 - 21.

Управления строительства «Новосибирскметрострой» С.А. Смирнов отметил, что пусковой год управление встречает во всеоружии. В его состав в это время входило восемь структурных подразделений: три тоннельных отряда, управление механизации, управление производственно-технологической комплектаций, автобаза, завод железобетонных конструкций и дирекция строящейся промбазы метрополитена в городе Алма-Ате. Три из них были организованы в 1984 году: завод железобетонных конструкций, автобаза и тоннельный отряд № 27. Была отмечена успешная работа тоннельного отряда № 33. В то же время С.А. Смирнов указал на то, что из 11 участков тоннельных отрядов с годовым планом справились только три участка. По состоянию на 1 января 1985 года в управлении строительства работало 40 бригад, с планом справилась только половина коллективов.

На начало пускового года полностью была завершена проходка и монтаж строительных конструкций в тоннелях перегонов «Красный проспект» - «Площадь им. Ленина», «Площадь им. Ленина» «Октябрьская», «Спортивная» - «Студенческая». На этих перегонах начаты электромонтажные работы, монтаж вентиляционных систем и санитарно-технического оборудования. Наибольший объем строительного-монтажных работ выполнен на станции «Студенческая». Здесь полностью закончен монтаж основных конструкций платформенного участка, вестибюли № 1 и № 2. По всей станции уложена рельсошпальная решетка, а по правой стороне уложен и путевой бетон. Выполнена обратная засыпка вестибюлей № 1 и № 2, тягово-понижительной подстанции, платформенного участка. Субподрядными монтажными организациями ведутся электромонтажные, санитарно-технические и вентиляционные работы.

Позволим себе небольшое лирическое отступление. В своих воспоминаниях один из лучших бригадиров проходчиков В. Дрынин писал: «У метростроителей самая видная профессия, пожалуй, — проходчик. Это, так сказать, "аристократия". Хотя у "аристократов" мозоли на руках почище, чем у молотобойца. Однако факт остается фактом: когда идет проходка, мы и зарабатываем прилично, нам и почет, и слава. Но и работа... Надо сказать, в 1985 году трудиться пришлось не за страх, а за совесть: надо было сделать все, чтобы пуск метро, как и было обещано, состоялся в декабре.

Но метро - это далеко не одна проходка. И когда на нашу "Студенческую" впрочем, как и на все остальные станции, пришли субподрядчики - электрики, кабельщики, сантехники и так далее, многие из нас поняли, что, оказывается, еще полным-полно "непроходческих дел", что надо нам



Проходчики из бригады В. Дрынина в тоннеле ст. «Студенческая» (слева направо): В. Вибе, начальник смены Н. Хван, В. Бобков, В. Дрынин, А. Тищенко, В. Царапкин, А. Бедняков

порой быть "на побегушках". Некоторые "гордые" асы-проходчики демонстративно подали заявления о переходе в другие бригады. Мы не удерживали, знали, что и соседям такие не нужны. Зато те, кто остался, а это большинство бригады, приняв в свои ряды молодежь, с честью справились с предпусковыми, казалось, бесконечными хлопотами, порой сутками не уходя с рабочего места. И никто нам не приказывал так работать, просто каждый считал пуск метро своим кровным делом»⁶⁶.

В своем выступлении С.А. Смирнов снова говорил (и это в пусковом году?!) о несвоевременном выносе инженерных коммуникаций из зоны строительства. Но времени на раскачку уже не оставалось: отсчет уже шел даже не по дням, а по часам.

31 января комплексные бригады монтажников мостоотряда № 38, руководимые заслуженным строителем РСФСР А.Д. Мельниковым и

⁶⁶ В. Дрынин. И под землей на высоте// В Новосибирск пришло метро. - Новосибирск: Новосибирское книжное изд., 1986. - С. 56-59.



Проходчик С Смирнов (слева) и звеньевой С. Марченко из бригады Л. Липницкого треста «Новосибирскжилстрой-1» на строительстве ст. «Студенческая»

*лауреатом премии Совета Министров СССР М.А. Долгих, завершили
надвижку металлического пролетного строения метромоста через р. Обь.
«Коробка» весом 6 200 тонн была установлена с ювелирной точностью.*

*В феврале продолжались работы по проходке правого тоннеля от
сопряжения с веткой в депо в сторону станции «Красный проспект»⁶⁷.*

В целом план первых двух месяцев 1984 года был перевыполнен, но по-прежнему наблюдалось значительное отставание выполнения плана УС «Новосибметрострой».

К этому времени⁶⁸ на стройке сложилась следующая ситуация:

- ст. «Студенческая» - строительные работы в основном были завершены, за исключением тоннелей отстоя. На 70% выполнены архитектурно-отделочные работы по вестибюлю № 2. Уложено около 100 кв. м мрамора по путевой стене платформы;
- перегон «Спортивная» - «Студенческая» - закончено строительство перегонных тоннелей. Велся монтаж кабельных конструкций по двум тоннелям. На 70% выполнены работы по венткамере;

⁶⁷ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 35.

⁶⁸ НГА. Ф. 327. Оп. 1. Д. 1479. ЛЛ. 6-8. Информация о ходе строительства Новосибирского метрополитена за 2 месяца 1984 года.

- левобережная эстакада метромоста - закончено строительство 28 опор из 32. Велся монтаж пролетных строений эстакады. Смонтировано 58 штук 33-метровых балок из 220 по проекту;
- метромост - закончено строительство 5-ти русловых опор, 50% готовности по опоре № 6. Продолжалась надвигка металлического пролетного строения моста. Всего смонтировано и укрупнено 3066 м. Общая протяженность смонтированных и надвинутых конструкций метромоста составляла к этому времени 281 п. м;
- правобережная эстакада - выполнены работы по сооружению 4-х опор из 9. На опоре № 5 сооружены фундаменты. Начались работы по 6 и 7 опорам. Изготовлено 8 балок 16,5 п. м;
- ст. «Речной вокзал» - закончены земляные работы. На платформенном участке велся монтаж сборных железобетонных конструкций (70% готовности). Приступили к работе по сооружению вестибюля № 1;
- перегон «Октябрьская» - «Речной вокзал» - пройдено 939 п. м правым тоннелем. В феврале 1984 года работы по проходке практически не велись из-за неготовности демонтажной камеры, сроки сорваны из-за отсутствия шпунтового ограждения;



*Сменный маркшейдер В. Васильева
из бригады проходчиков
77. Медведева*

ки не велись из-за неготовности демонтажной камеры, сроки сорваны из-за отсутствия шпунтового ограждения;

- ст. «Октябрьская» - велись работы на вестибюле № 1 (60% готовности) и СТП (90%);
- перегон «Октябрьская» - «Площадь им. Ленина» - закончено строительство перегонных тоннелей, открытого и закрытого способа работ и притоннельных сооружений. Выполнены работы по сооружению двух стволов, но срывались сроки строительства ходка к инженерному корпусу;
- ст. «Площадь им. Ленина» - закончено строительство вентсбок 1 и 2, вестибюля № 2. В стадии завершения платформенный участок. Работы по станции велись крайне медленно из-за отсутствия материалов;



Монтаж инженерного корпуса метрополитена

- перегон «Площадь им. Ленина» - «Красный проспект» - завершено строительство;
- ст. «Красный проспект» - выполнены работы по сооружению конструкции платформы и вестибюля № 2. На СТП - 5 - 10% готовности, вестибюле №1 - 20%. По венткамере с вентсбойкой - 80% готовности. Медленно велись работы по 2-м камерам съездов;
- перегон «Ветка в депо» - велась проходка двух перегонных тоннелей. По левому было пройдено 690 п. м. По правому - 275 п. м;
- инженерный корпус - заканчивалось строительство последнего 10 этажа. На 1 - 5 этажах запущено отопление и велся монтаж трубной разводки сантехнических и электротехнических устройств. На первом этаже уже приступили к отделке помещений;
- электродепо «Ельцовское» - велись работы по монтажу каркаса АБК. В отстойно-ремонтном корпусе установили стойки и ригели ворот. Велись работы по укладке внутривозвратных теплосетей, фекальной и ливневой канализации и водопровода. Был начат монтаж технологического оборудования.



Главный корпус метродепо, 1984 г.

Вот так выглядела объективная картина состояния дел на стройке метрополитена в начале марта 1984 года. До пуска в эксплуатацию метрополитена оставалось меньше года.

В начале марта 1985 года пришел на работу в метрополитен Г.Ф. Салашин. К тому времени уже были назначены начальники всех отраслевых технических служб. Все они прошли богатую профессиональную школу на Западно-Сибирской железной дороге - это Вергузов Н.А., Печунов В.П., Коглер Р.Р., Грачев В.А., Бахарев В.А., Кошкин В.М. Все, кто проходил тщательный отбор, сразу же включались в работу. Раздумий и раскачек никаких. Первым делом многие специалисты были подключены к «расчистке завалов» в Дирекции строящегося метрополитена.

К сожалению, не все специалисты дирекции, и особенно по комплектованию оборудования, имели достаточную квалификацию и опыт. Да и с большинством номенклатуры оборудования они не были знакомы. Специалисты служб метрополитена проанализировали каждую комплектующую позицию, и началась методичная работа по обеспечению своевременной поставки оборудования.

Г.Ф. Салашину пришлось заниматься комплектацией оборудования устройств автоматики и связи. В это время вопросы поставки по многим позициям находились просто на нулевой отметке. Реше-

ние задачи для Г.Ф. Салашина облегчалось тем, что все поставляемое оборудование изготовлялось тогда заводами Министерства путей сообщения, а номенклатура изделий, поставкой которой он должен был заняться, распределялась Главным управлением сигнализации и связи министерства. Вот здесь игодились хорошие отношения Г.Ф. Салашина со специалистами Главка, Созвонившись с Ольгой Григорьевной Соловьевой, курировавшей распределение и поставки оборудования, он получил от нее добро на приезд в Москву. Инициатива Салашина была поддержана, и он с грудой документации поехал в «Первопрестольную». Буквально в день приезда Салашина он и Ольга Григорьевна поехали на Лосиноостровский электротехнический завод. У Геннадия Федотовича приняли документацию в работу, и вопрос изготовления пультов управления для дежурных по станциям был решен. В последующие дни были утрясены вопросы поставок и по другим позициям. Правда, тогдашним руководителем треста «Трансигналстрой» были выдвинуты встречные требования. Поставка будет обеспечена, если метрополитен поспособствует немедленной отгрузке Новосибирским заводом полупроводниковых приборов требуемой партии изделий на один из заводов треста в Ленинград. Салашин на свой страх и риск пообещал выполнить это требование.

Вернувшись в Новосибирск, он поехал на завод, где и был тепло принят тогдашним директором Станиславом Иосифовичем Новотным, и вопрос отгрузки продукции был решен положительно в недельный срок. Как рассказывает Г.Ф. Салашин, он до сих пор не может забыть эту встречу, интерес Новотного к тому, как идут дела, какие проблемы у метрополитена и как на просьбу Салашина помочь с отгрузкой в Ленинград полупроводниковых приборов тот ответил: «Я что, не патриот города, сделаю все, что надо». В тот период Геннадию Федотовичу пришлось встречаться со многими руководителями предприятий и организаций по вопросам поставки, и не было случая отказа, они всегда проявляли удивительное понимание ситуации, своей сопричастности к большому событию в жизни города.

15 марта бригада А. С. Лысенко треста «Сибсталъконструкция» приступила к монтажу металлоконструкций галереи метромоста.

В апреле на станции «Площадь им. Ленина» начался монтаж эскалаторов и технологического оборудования на СТП всех станций.

К 9 мая бригада А. В. Кравченко завершила проходку левого тоннеля



Члены комплексной бригады коммунистического труда А. Лысенко участка № 4 Новосибирского специализированного монтажного управления треста «Сибстальконструкция» на строительстве эстакады метромоста

на перегоне «Октябрьская» - «Речной вокзал». Обязательство, взятое в честь Дня Победы, было выполнено.

25 мая участок № 11 начал монтаж контактного рельса. В этот период рельсошпальной решетки ежемесячно укладывалось более 1 км пути. Работы велись методом участкового подряда. Большую помощь участку оказывают путейцы из СМУ-1 Минскметростроя во главе с В.К. Садовниковым. К концу мая было уложено более 10 км решетки, забетонировано более 7 км пути⁶⁹.

Весной 1985 года 1-м секретарем Новосибирского горкома партии избрали В.В. Казарезова, и одновременно он стал руководителем городского штаба по строительству метро, приняв дела от Г.В. Алешина .

Роль штаба и его начальника менялась в процессе строительства. Вначале - обычный контроль партийного органа за важнейшей стройкой. Один раз в неделю штаб собирался в горкоме. С.А. Смирнов, на-

⁶⁹ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 35

⁷⁰ Из воспоминаний бывшего 1-го секретаря Новосибирского горкома партии В.В. Казарезова.

чальник Новосибирскметростроя, головной организации на строительстве, докладывал о выполнении запланированного, объяснял причины срывов, каковых была масса, выставлял претензии к соисполнителям, субподрядчикам. По ходу доклада и по его окончании шел спрос со срывщиков, назначались новые сроки, ставились новые задачи. В зале набиралось до полусотни руководителей районов, управляющих трестами, директоров заводов и др. Бывало, приглашались отдельные начальники участков, прорабы, бригадиры.

Проходила неделя - все повторялось. Опять доклады, спрос за срыв сроков, переваливание вины друг на друга, угрозы руководителя штаба, поручения секретарям райкомов - разобраться, наказать, усилить воспитательную работу. В общем, обычная рутина.

По мере вникания в детали, нюансы стройки перед В.В. Казарезовым вырастала эдакая громада проблем, вопросов и вопросиков, ситуаций, представлявшихся тупиковыми, которые, казалось, не только разрешить, но даже обозреть трудно. Недели пролетали одна за другой, наступило лето. А на еженедельных разборках - все то же. Один валил на другого. Понять, кто прав, кто виноват, было трудно. Как вспоминает В.В. Казарезов: «Я чувствовал - начинаю терять контроль над ситуа-



*На заседании Госкомиссии: начальник управления
«Новосибирскметрострой» С.А.Смирнов и др.*

цией. Требовались экстраординарные действия. Пришлось применять в буквальном смысле драконовские меры, чтобы свести к минимуму невыполнение решений штаба. Иначе - беда. Типичной была ситуация - два управляющих треста обвиняют друг друга в срыве решения штаба или графика и смотрят на меня. А я прекращаю разборку и даю указание заведующему строительным отделом разобраться, внести предложения на бюро горкома. И на завтра вместо заседания штаба - заседание бюро, а на нем жесткое наказание дезинформатора, не столько за ср&v, сколько за обман. Пока не создалась атмосфера абсолютной исполнительности, все было - наказания, снятие с работы, исключение из партии. Наряду с требовательностью - решение вопросов, сотнями возникавших ежедневно в процессе строительства. Вскоре стало ясно - раз в неделю рассматривать ход работ - не годится, упускается слишком много времени. Перешли на ежедневные разборки. А их место перенесли из горкома непосредственно на объекты. Собирались там, где складывалось наиболее угрожающее положение. Когда до пуска осталось два-три месяца, и такая работа уже не устраивала, начались ежедневные обходы всего пускового комплекса (8 км путей и 5 станций). Включая воскресенья. Бралась на заметку все вопросы, и тут же давались указания участвующим в обходе руководителям строительных подразделений. Я знал в лицо и по имени не только начальников трестов, тоннельных отрядов и их заместителей, но и многих мастеров, прорабов, отдельных рабочих на определяющих участках.

Помню случай - оказались невыполненными бетонные работы в одном месте. На вопрос - почему это могло случиться, бригадир ответил - не подвезли бетон. Почему не позвонил мне - спрашиваю. Отвечает - это случилось ночью. Конечно, мы учинили спрос со срывщика, а я дал номер своего домашнего телефона (служебный и так знали) многим прорабам и бригадирам, чтобы в случае чего звонили в любое время суток. И ведь звонили по ночам».

В мае же 1985 года Г.Ф. Салашину было поручено начать подготовку по созданию технического отдела метрополитена, определить круг вопросов, которыми предстоит отделу заниматься. К числу таких вопросов относились организация и проведение пуско-наладочных работ смонтированного оборудования и подготовка к проведению приемки в эксплуатацию законченных строительством объектов пускового комплекса.

Как вспоминает Геннадий Федотович: «Я до сих пор помню моменты той горячей поры. Напряженность ощущалась на каждом объекте

большой стройки. И тон этого ритма без сомнения задавал Владимир Васильевич Казарезов - бывший первый секретарь городского Комитета КПСС, возглавлявший штаб строительства метрополитена. Практически ежедневные обходы горячих точек строительства, планерки, напряженные графики выполнения работ. Весь этот пресс и натиск сыграли свою положительную роль в приближении строительства к своему кульминационному моменту. Конечно же, при обходах и планерках, которые проводил Владимир Васильевич Казарезов, были и похвалы, но и зачастую от некоторых летели пух и перья. Я думаю, обиды за это никто не помнит, радость победы все сгладила. Вспоминается один забавный случай. После очередного обхода, во время которого Казарезов директивно установил сроки выполнения конкретных работ, мне было дано задание оформить график их выполнения. Естественно, график необходимо было согласовать и предоставить председателю Штаба строительства метро на подпись. После согласования с причастными мне оставалось получить согласующую подпись у начальника управления «Новосибирскметрострой» С.А. Смирнова. Мы не были знакомы. И вот, приехав к нему, я положил на стол перед ним график на согласование. Оформить и разослать график причастным нужно было срочно. Сергей Алексеевич, думая, что я не бываю при обходах и не знаю, как их иногда жучит В.В. Казарезов, решил немного покуражиться надо мною - дескать, не буду я подписывать и т.д. Слушал я, слушал и говорю ему: "Не ты ли утром при обходе со всеми сроками, которые обозначил Владимир Васильевич, согласился, а теперь надо мною куражишься. Поехали к нему, там ты свой гонор и продемонстрируешь". "Ну, ладно, давай подпишу". Так закончился наш диалог. Впоследствии я чаще стал сталкиваться с Сергеем Алексеевичем. В общем, он оказался нормальным мужиком, работал не за страх, а за совесть. В Новосибирске он оставил о себе хорошую память. Был, правда, у него один недостаток - во время обходов он грыз семечки, и это очень раздражало В.В. Казарезова».

В 1985 году работы по строительству пускового участка достигли своего апогея. Резко ощущалась нехватка рабочей силы. Для обеспечения временной рабочей силы городской комитет партии своим распоряжением обязал городские организации, по заявке подразделений метростроя, выделять на временные работы своих работников. На бюро горкома КПСС, состоявшегося 3 июня 1985 года⁷¹, отмечалось, что

ГАНС Ф.п. 22. Оп. 46. 18.ЛЛ. 35-39. Постановление бюро Новосибирского горкома КПСС от 3 июня 1985.



*Секретарь комитета ВЛКСМ и
бригадир комсомольско-молодежного
отряда городской телефонной
станции А.В. Солопов*

партийные, советские, профсоюзные и комсомольские органы, хозяйственные руководители промышленных предприятий, строительных организаций, проектных институтов, студенты и учащиеся профтехучилищ, отдельные граждане города оказывают помощь в сооружении объектов метрополитена. Для успешного завершения строительства пускового комплекса в срок отдельные трудовые коллективы и общественность Октябрьского района вышли с предложением: отработать каждому труженику района 8 часов в свободное от работы время на строительстве объектов

метрополитена. Инициаторами почина выступили коллективы заводов «Труд», цветных металлов, треста «Запсибсельэлектросетьстрой»,



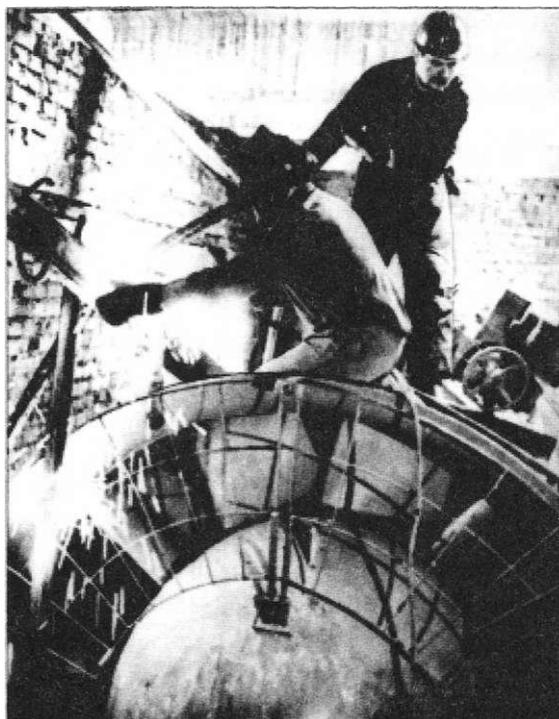
Ученики школы № 38 на строительстве ст. «Студенческая»

института «СибНИИпроектцемент», НИИ труда, комсомольские организации НЭТИ, НИИСа (связи) и сельскохозяйственного института. Бюро одобрило инициативу жителей Октябрьского района и предложило отработать каждому труженнику по 8 часов в свободное от работы время на сооружении объектов пускового комплекса метрополитена.

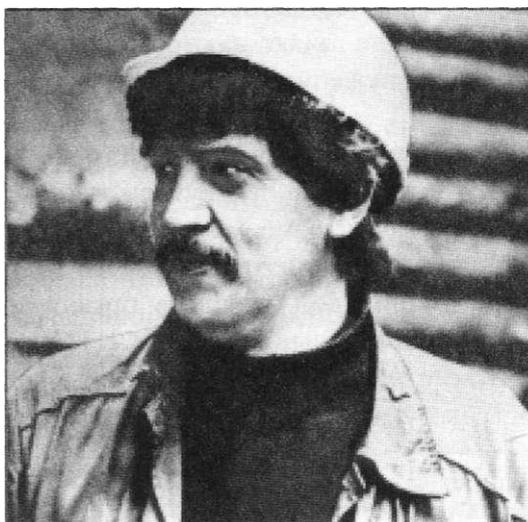
ВТО-29 в 1985 году работало около 800 человек с предприятий города. За рациональным использованием временных рабочих следили представители с предприятий. Для организации работы «временщиков» в ТО-29 были назначены мастера. Они продумывали рациональную расстановку рабочих. Благодаря этому временными рабочими была выполнена большая работа, которая способствовала своевременной сдаче объектов в срок.

20 июня участком № 1 завершено сооружение тоннелей под железной дорогой на примыкании к станции «Речной вокзал».

28 июня закончена проходка правого тоннеля от ветки в депо до камеры съездов станции «Красный проспект». По предложению бригадира проходчиков В.Г. Лапшина щит не стали демонтировать, как это приня-



Студенты НЭТИ ведут сварочные работы на вентиляционном узле ст. «Студенческая»



Бригадир ТО-33 В. Алтунин

*то, а по заранее подготовленной площадке перекатали и развернули на трассе левого тоннеля для проходки, тем самым сократив сроки по перемонтажу щита*¹².

Подобную же операцию при выходе щита со станции «Студенческая» в направлении станции «Площадь Маркса» проделали в свое время бригадир В. Дрынин и мастер участка Н. Хван. Вот как об этом рассказывал Николай Хван: «Получилось так, что, когда мы подошли к выходу из тоннеля, идущего со станции "Студенческая", у нас с Владимиром (Дрыниным) возникла идея развернуть щит без перемонтажа, так как на то, чтобы сначала щит демонтировать, а потом снова собрать, требовалось где-то месяца три. А счет уже шел даже не на часы... Дрынин - умная глава, рассчитал и сказал, что это вполне возможно, тем более что я уже к тому времени подготовил котлован на станции "Площадь Маркса". Сидим, мозгуем, и здесь появляется на объекте С.А. Смирнов: "Какого... сидите, когда демонтировать будете?" Ну, мы успеем, говорим. Он только *рукой* махнул: "Смотрите у меня". Ушел, а у нас мандраж. А вдруг не получится? Этой ночью мы домой не пошли, постелили металлические листы, попытались развернуть. Вроде идет! На следующий день опять Смирнов пожаловал. Мы объясняем, что демонтируем, мол, а щит и действительно был частично демонтирован, иначе бы его было не развернуть. А в следующий его приход мы ему уже показали готовый к работе щит, который, действительно, удалось развернуть без демонтажа».

Напряженная работа кипела не только в тоннелях и на станциях. Сложным и насыщенным комплексом оказалось электродепо «Ельцовское». Без его готовности не могло быть и речи о пуске.

Не все шло гладко на строительстве метродепо, вопрос о срыве сроков его сооружения поднимался даже на бюро Новосибирского горкома КПСС.

Тогда в адрес руководителей трестов, задействованных на строительстве этого объекта, прозвучали жесткие, но справедливые слова. Говорилось о том, что, несмотря на все клятвенные заверения их руководителей, эти предприятия по-прежнему не обеспечивают необходимую концентрацию сил и средств, организацию труда на строительстве метродепо, материального склада, ЦТП. «Укоренилась порочная практика безответственных заявлений и невыполнение данных заверений некоторыми руководителями строительных организаций».

⁷² Новосибирскметрострой. 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 35, 36.

⁷³ ГАНУ. Ф. 22. Оп. 46. Д. 23. ЛЛ. 32 - 34. Протокол бюро ГК КПСС № 36 от 20, 29 июля 1985 г..

К тому же почему-то пойму реки Ельцовка замыли песком, а территорию будущей стройплощадки по песку отсыпали слоем суглинка толщиной до 2-х метров. В результате в распутицу каждую единицу автотранспорта со строительными материалами и конструкциями приходилось буксировать бульдозерами.

Наверное, тогда было трудно поверить, что в оставшееся время строители справятся с поставленными задачами и сдадут в срок метродепо.

Тем не менее со временем все эти вопросы оперативно решались, темпы строительства быстро нарастали, и в итоге в сравнительно короткий срок комплекс объектов метродепо «Ельцовское» был построен и введен в эксплуатацию в составе 1-й очереди Новосибирского метро.

Большой вклад в строительство метродепо внесли субподрядные организации, которые успешно и с хорошим качеством выполнили порученные им строительно-монтажные работы, среди них: тресты «Строймеханизация», «Спецстрой» (А.Н. Васютин, Н.А. Зорин), выполнившие весь комплекс земляных, свайных работ, вертикальную планировку, устройство внутриплощадочных сетей и коммуникаций, благоустройство территории; трест «Сибэлектромонтаж» (Г.А. Мамон, А.К. Ради), выполнивший весь комплекс электромонтажных работ в указанные сроки, хотя это и потребовало напряжения всех сил; тресты «Сибсантехмонтаж», «Сибпродмонтаж», «Сибпромвентиляция» (Ю.П. Стрельников, А.С. Крылов, Н.С. Шиколенко), на долю которых выпали сантехнические, вентиляционные работы и монтаж технологического оборудования; трест «Запсибтрансстрой» (Ю.Д. Скворцов), выполнивший сложные и объемные работы по устройству веера путей на метродепо; трест «Новосибирскпромстрой», выступавший как генеральный подрядчик по строительству метродепо, своевременно сдал фронт работ 18 субподрядным организациям, задействованным на строительстве метродепо. Особо можно отметить слаженную и самоотверженную работу комплексных бригад треста «Новосибирскпромстрой»: комплексную бригаду Александра Николаевича Плотникова; комплексную бригаду Петра Петровича Прокопенко; инженерно-технических работников: прораба Сергея Холина и начальника участка Михаила Кузьмича Кочнева.

И при решении проблем, возникших на строительстве метродепо, нужно особо выделить работу штабов. Они были организующей и мобилизующей силой, которая координировала всю работу, сплачивала коллективы строителей на всем протяжении строительства. Городской штаб, в который входили 1-е секретари горкома и райкомов партии,

отвечал и за своевременное комплектование основными материалами, сложным технологическим и инженерным оборудованием. Проводимая штабами работа способствовала решению многочисленных проблем, без которых немислима ни одна стройка такого масштаба. Положительным было и то, что основные объекты Новосибирского метро были закреплены за соответствующими райкомами и райисполкомами, которые взяли шефство над объектами метро, находящимися в их районах.

По этому вопросу 8 июля 1985 года собиралось бюро Новосибирского горкома КПСС. В протоколе, принятом на этом заседании, говорилось, что анализ работы за истекший период на строительстве метрополитена показывает, что на ряде объектов пускового комплекса создавалась крайне напряженная обстановка с выполнением запланированных объемов строительно-монтажных работ и благоустройством территорий. Из-за слабой организации труда, недостатков в материально-техническом обеспечении, неуккомплектованности кадрами и техникой, несогласованности в действиях генподрядных и субподрядных организаций допускаются большие потери рабочего времени, срываются графики производства работ по сооружению верхнего строения пути и входов в станции, электромонтажным и специальным видам работ, прокладке инженерных сетей и их защите. Не выполнены целевые задачи, определенные постановлением бюро горкома КПСС и горисполкома по сдаче в I полугодии в эксплуатацию отдельных объектов электродепо «Ельцовское», по передаче под благоустройство территорий станций «Октябрьская», «Студенческая» и «Площадь им. Ленина», по строительству инженерных коммуникаций к объектам метро, по изготовлению ряда заказов на нестандартизированное оборудование промышленными предприятиями и организациями. Бюро постановило: для усиления контроля за обеспечением ввода в эксплуатацию объектов пускового комплекса метрополитена в текущем году: считать целесообразным закрепить руководящих работников райкомов КПСС за строительством вводных объектов метрополитена; поручить первым секретарям райкомов КПСС лично установить систематический контроль за ходом строительства подшефных объектов, выполнением поставленных целевых задач, эффективным использованием трудовых ресурсов, улучшением производственных и бытовых условий работающих, за изготовлением заказов для метро не позднее 15.08.86 г., своевременно оказывать метростроителям необходимую помощь рабочими и материально-техническими ресурсами.

⁷⁴ ГАНО. Ф. 22. ОП.46. Д. 23.ЛЛ.11-13. Протокол № 35 бюро Новосибирского горкома КПСС.

Так, шефство над строительством метродепо «Ельцовское» было закреплено за Заельцовским исполнительным комитетом и райкомом партии (И.И. Индинок).

Благодаря этому предприятия Заельцовского района активно помогали строительным организациям метродепо в выполнении многих заказов по изготовлению нестандартного оборудования, деталей и комплектующих изделий.

На стрелочном заводе г. Новосибирска были вне графика изготовлены стрелочные переводы для веера путей, на п/я 105 изготовлены навесы, затворы и полотно ворот отстойников вагонов.

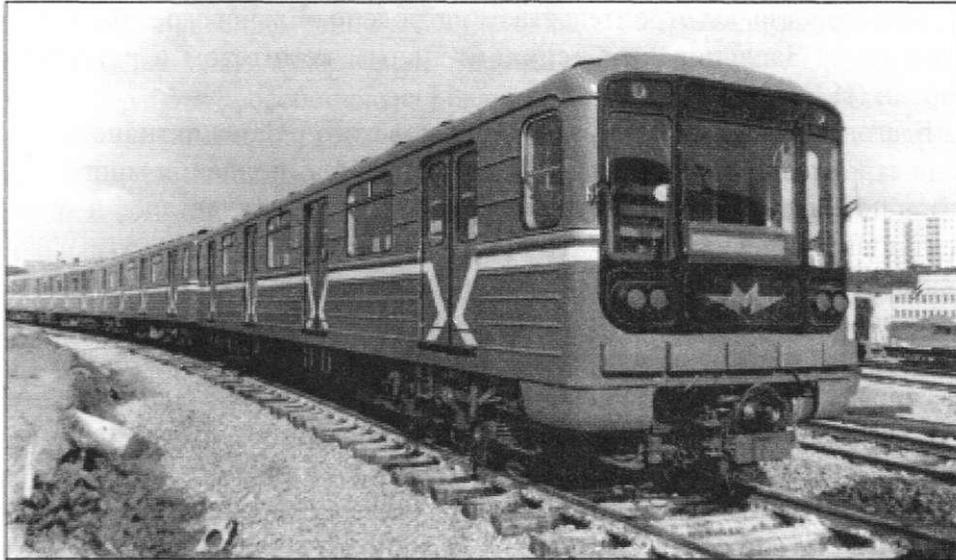
Многие предприятия Заельцовского района принимали активное участие в выполнении многих трудоемких работ по уборке территории, подготовке и сдаче объектов.

Положительным фактором являлось и то, что руководство Новосибирского метро своевременно, параллельно с окончанием строительно-монтажных работ на метродепо занялось комплектацией будущих кадров для его обслуживания. Примерно за 4 - 5 месяцев до ввода объекта был назначен начальником метродепо В.П. Печунов, который до сих пор работает его начальником. В.П. Печунов сформировал и обучил будущих специалистов и эксплуатационников для работы на метродепо. Большая и кропотливая работа была выполнена этим коллективом по комплектации, приемке подвижного состава, подготовке его к работе к моменту сдачи Новосибирского метро в эксплуатацию.

Итак, благодаря общим усилиям коллективов строителей, монтажников, своевременной подготовки специалистов для обслуживания подвижного состава, советских и партийных работников города и районов удалось в довольно короткий срок сдать в эксплуатацию метродепо, являющееся неотъемлемой частью 1-й очереди Новосибирского метро.

29 июля в электродепо Новосибирского метрополитена («Ельцовское») поступили первые вагоны для поездов подземной магистрали. Легко сказать: поступили, но ведь вагоны для поездов метро нужно было перегнать из Москвы в Новосибирск и здесь уже в отстойно-ремонтных корпусах провести их тщательный осмотр, подготовку и обкатку. С этой задачей специалисты службы подвижного состава успешно справились.

Чтобы читатель мог себе представить масштабность работы, постараемся хотя бы кратко представить этот объект. Метродепо «Ельцовское» расположено на площадке, находящейся в пойме реки Первая Ельцовка. С востока площадка ограничена ул. Нарымской, с севера жилым



Один из первых поездов Новосибирского метрополитена в депо

массивом по ул. Д. Ковальчук, с юга железнодорожными путями ст. Новосибирск-Главный.

Здесь расположены отстойно-ремонтные корпуса, в которых осуществляется отстой, осмотр, техническое обслуживание и все виды ремонта вагонов.



Вагоны электропоезда, прибывшие в город 31 июля 1985 г.

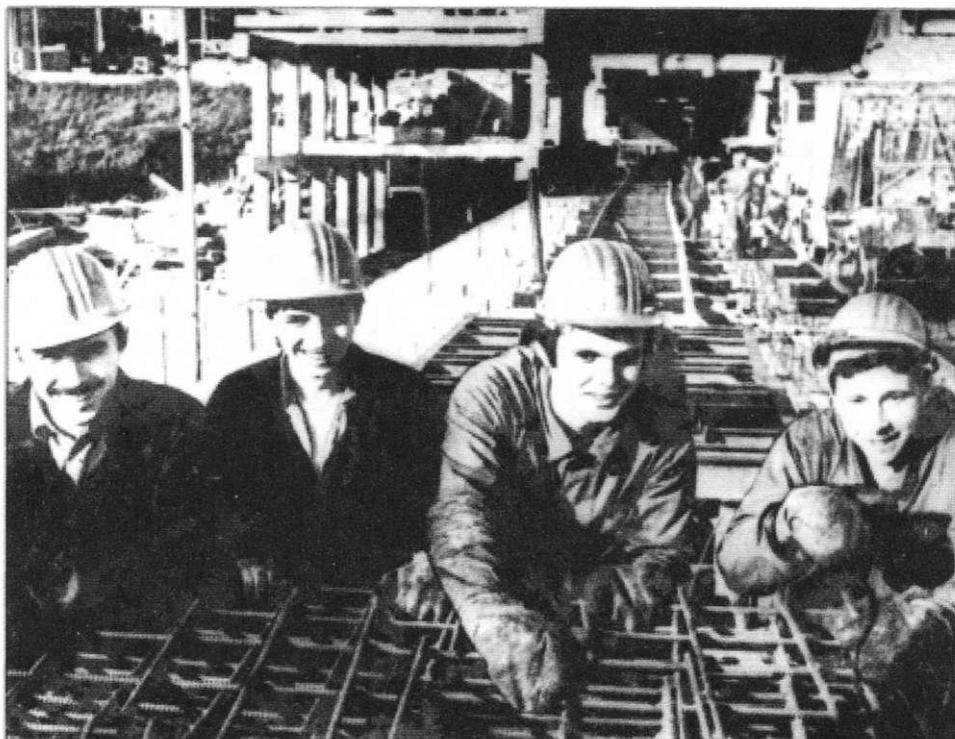


*Мастер пункта технического осмотра службы подвижного состава
А.М. Шаталин в кабине одного из первых поездов Новосибирского
метрополитена*

Кроме этих корпусов на территории расположен ряд других технологических сооружений - это здание мотодепо, в котором осуществляется отстой и ремонт мотодрезин, спецтехники; здание теплового пункта; здание совмещенной тяговой подстанции; здание управления устройствами автоматики; главный материальный склад и др. На объектах территории трудятся работники всех служб метрополитена - подвижного состава (обслуживают поезда), электромеханической (обслуживают санитарно-техническое оборудование, водонесущие и канализационные коммуникации), энергохозяйства, сигнализации и связи, пути и тоннельных сооружений.

Электродепо радиофицировано (громкоговорящее оповещение), телефонизировано, оборудовано устройствами вентиляции и обдувки стрелок, сетями водоснабжения, водоотвода, канализации, электрочасами, системой пожарной сигнализации и средствами, необходимыми для тушения пожаров.

Территория электродепо благоустроена, обнесена оградой, имеет внутривозрадные автопроезды, соединенные с городскими подъездной автодорогой, связана подъездным железнодорожным путем со ст. Новосибирск-Главный, освещена прожекторами.



Бойцы комсомольско-молодежного отряда, работающие во вторую смену на строительстве Новосибирского метрополитена (слева направо): Д. Беляев, С. Курочко, М. Чикин, И. Мастерских

14 августа началась укладка путевого бетона на первом пролете метромоста⁷⁵.

В сентябре полным ходом шли строительные и отделочные работы на всех станциях. Город оказывал большую помощь людьми и материалами. Все возникающие вопросы и проблемы решались в этот период быстро и оперативно. И здесь опять хочется вставить доброе слово в адрес Городского штаба. Ведь приходилось раздавать задания и спрашивать выполнение договоренностей, разрешать массу вопросов по взаимодействию всех участников строительства. И здесь нужно отметить самоотверженную, инициативную, талантливую работу помощников В.В. Казарезова - соратников по штабу: Петра Лапкова, зам. председателя горисполкома и зав. строительным отделом горкома Виктора Миронова. Много и активно участвовали в обеспечении строительства всем необходимым председатель горисполкома В.П. Чикинев и его первый заместитель А.Х. Алиджанов.

⁷⁵ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 36.

Как вспоминает В.В. Казарезов: «Когда исполнительность была доведена до высочайшего уровня, когда каждое указание стало выполняться немедленно и без обсуждения, я почувствовал страшную ответственность. А вдруг ума не хватит принять правильное решение, а люди поверили мне, что тогда? Всегда ли мы сами верили, что сумеем закончить работу и пустить метро в срок? За всех участников, в том числе и за ближайших соратников, ответить не могу, а за себя скажу так - в основном - да, но бывало всякое. Однако даже во время самых критических ситуаций я старался показать абсолютную уверенность в успехе дела. Идешь, бывало, на работу после бессонной ночи - голова кругом от массы проблем. Но переступил порог кабинета - на лице уверенность, голос бодрый, шаг твердый. Только вперед! Считал, что личный пример нужно показывать не только в работе, но и в настроении - и вроде бы получалось. Вначале, когда стал руководителем штаба и еще не разобрался, что к чему, - сомнений не было. А чего сомневаться, если все говорят, что дело реальное?»

Потом, пока не мог справиться с недисциплинированностью участников стройки, были колебания. Но когда произошел перелом и все стало беспрекословно и при этом творчески и инициативно делать каждый свое дело, поверил. Можно сказать, поверил окончательно, хотя и позже были моменты, когда сосало под ложечкой, и ночь напролет не мог уснуть. Одним из таких моментов стало бетонирование путей на метромосту через Обь. Эти работы нужно было выполнить до наступления морозов. И когда в середине октября покрытие путей сделали, стало ясно - успеваем. Здесь крепко помог строителям комсомольско-молодежный отряд, возглавляемый секретарем горкома комсомола Андреем Голомазовым. Хотя и потом бывало всякое. Например, на станции "Промышленная" в Кемеровской области сваривались в стык рабочие рельсовые плети, сроки затягивались, а руки у нас были коротки повлиять на это. Тут уж полностью полагались на начальника дороги В.Б. Николаева и его заместителя А.А. Иноземцова, и они сделали свое дело.

Были сомнения по поводу автоматики - будет ли работать, но они проистекали скорее от плохого знания мною этого предмета, от его виртуальности, невозможности пощупать руками. Городской штаб являлся своего рода высшей инстанцией по решению любых вопросов строительства - административно-распорядительных, технических, архитектурно-художественных, кадровых, снабженческих, информационно-пропагандистских и т.д. и т.п. Для этого в нем имелись специалисты любого профиля. Но Городской штаб ничего не мог сделать без районных штабов, которые возглавлялись первыми секретарями райкомов. Они не просто шефствовали над стройками, а по сути - вели их,

обеспечивая пуск своих станций. Это происходило потому, что на станции работало одновременно много строительных организаций, и кто-то должен был координировать их деятельность. Кроме того, в последние месяцы много горожан направлялось на строительство. Их нужно было мобилизовать, организовать, обеспечивать работой, смотреть за соблюдением техники безопасности.

Трудно выделить кого-нибудь, все старались, и никого не нужно было подгонять. На станции "Октябрьская" заправлял Октябрьской район (руководитель - В. Полищук), на "Студенческой" - Ленинский район (В. Шумилов), на станции "Красный проспект" - Дзержинский (А. Яковлев), на "Речном вокзале" - Кировский и Железнодорожный (А. Шилин и В. Кремлев), на станции "Площадь им. Ленина" - Центральный (В. Алехин). Заельцовскому району (И.И. Индинок) станции не досталось, зато он отвечал вместе со строителями за метродепо, оказавшееся очень трудоемким и сложным в инженерном отношении объектом. Участвовали в общегородской стройке и Калининский, Первомайский, Советский районы».

Осенью 1985 года, по воспоминаниям Г.Ф. Салашина, напряжение на строительстве всех объектов пускового комплекса достигло такого накала, что порой строители еще не успели закончить общестроительные работы, а тут уже заходят монтажники. К сожалению, времени на нормальную наладку порой оставалось в обрез. Ранее уже отмечалось, что специалисты служб метрополитена оказывали Дирекции строящегося метрополитена помощь в комплектовании оборудования. Но ведь прежде чем это оборудование отдать монтажникам, нужно было провести предмонтажную подготовку. Эта работа опять-таки легла на плечи специалистов служб, и не было случая несвоевременной его подготовки.

Напряженная ситуация с осуществлением пуско-наладочных работ сложилась из-за срыва сроков выполнения обще строительных работ и, как результат, наложение сроков монтажных и наладочных работ по большинству устройств энергоснабжения, вентиляции, тяговой сети, устройств связи, регулирования движения поездов и пассажирской автоматики. Практически пусконаладочные работы осуществлялись с «колеса». Надо отдать должное, что специалисты метрополитена справились с этой задачей успешно.

Срок окончания строительства пускового участка был намечен на конец 1985 года. Это совпадало с суровым зимним периодом. До пуска оставалось менее трех месяцев, а участок левого перегонного

Из личного архива начальника технического отдела Новосибирского метрополитена Г.Ф. Салашина.



Бригада Г. Придеина ТО-27 (слева направо): А. Неделькин, С. Тимашевский, А.Телелейко, В. Горбушин, Г. Придеин

тоннеля от ПК43 до ПК40 длиной более 200 м еще не был пройден.

Поктябрь⁷⁷ начался ударный декадник на сооружении верхнего строения пути.

Утром 16 октября перед началом рабочей смены начальник тоннельного отряда № 33 В.М. Янковский собрал всю бригаду Владимира Рябцева и так напутствовал молодых горячих парней: «Вы знаете, что объявлен ударный декадник для ускорения всех работ на устройстве верхнего строения пути. От вас во многом зависит своевременный пуск метро. Ближайшая цель - 20 октября закончить правый перегон "Октябрьская" - "Речной вокзал"».

⁷⁷ НГА. Ф. 327. Оп.1. Д. 1503. Л. 10. А бетона все не было.// Вечерний Новосибирск. 17.10.1985.

К этому времени бригада монтажников пути Г.Ф. Придеина из ТО-27 уже подготовила фронт работ, и можно было уже приступать к укладке бетона. Особый разговор, который состоялся у Янковского с ребятами именно из бригады Рябцева, был не случаен. В эту бригаду были специально подобраны молодые, энергичные ребята, коллектив к тому же усилили проходчиками из бригад А. Дубинина и А. Кравченко. Бетонщики должны были в самые жесткие сроки залить окончательно шпальные решетки бетоном, пока не схватится масса, выровнять путь и тем самым подготовить его к долгой и надежной работе с подземными экспрессами. Но вот подошел обозначенный в графике срок доставки бетона, а его все не было. Потом и второй бы заезд должен состояться, но бетон не поступил. Рябцев не на шутку забеспокоился, ударил «во все колокола», оповестил руководство и, чтобы не терять времени, быстро перестроил работу. Бригада занялась уборкой строительного мусора, подготовкой площадки, словом, без дела не сидела.

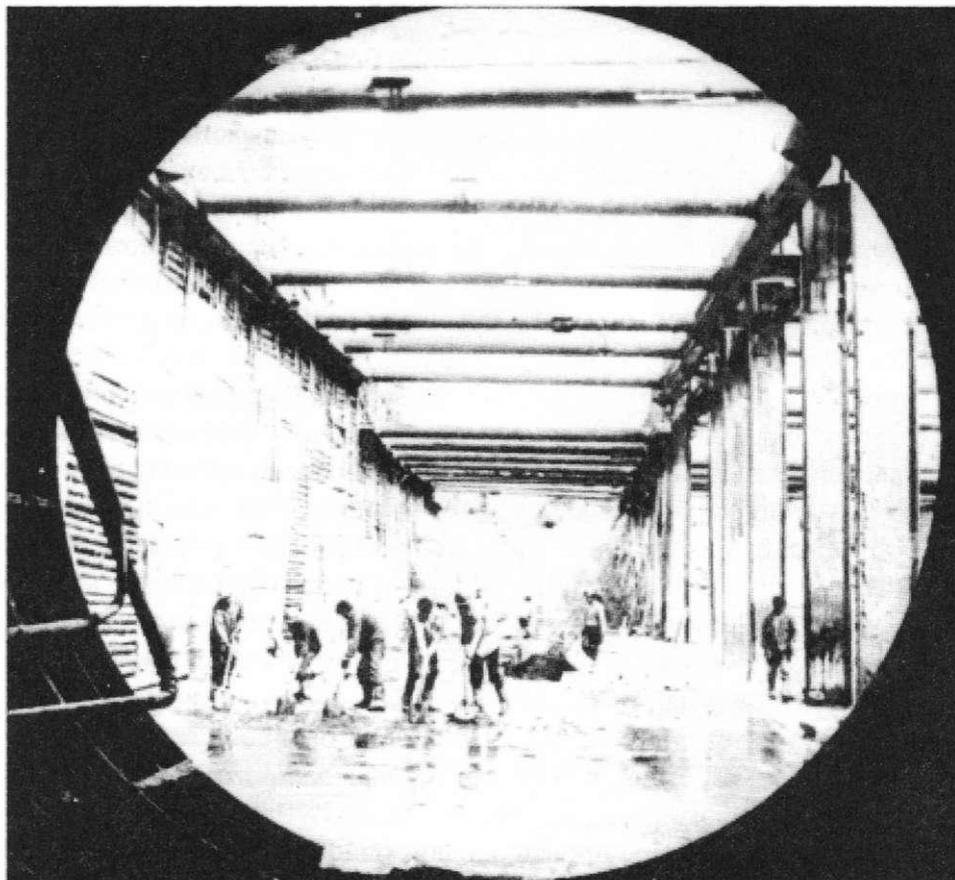
- И все-таки, мы настраивались не на такую «высоту», - говорит В. Рябцев. - Нам нужно в день проходить не менее двухсот метров, а вот видите, - показывает он на часы, - уже три часа дня, а еще ни одного куба не поступило с нашего же метростроевского завода.

Понять озабоченность и досаду бригадира было легко. Совсем недавно бригада поистине ударно поработала на укладке бетона на метромосту и галереях. Здесь, на перегоне, тоже готовились показать класс работы. И вот досадный сбой. Он неприятен тем, что случился в эти напряженнейшие предпусковые месяцы и даже дни, тем более нетерпим в ударный декадник, который, конечно же, должен был быть подготовлен с особой тщательностью. Метростроители обратились к руководству управления «Новосибирскметрострой» и завода железобетонных конструкций с требованием объяснить через газету причину сбоя и доложить о мерах, принятых по его ликвидации⁷⁸.

17 октября бригада ВТ. Лапшина (участок № 3) завершила проходку последнего тоннеля на пусковом участке первой очереди. Все проходческие бригады переведены на монтажные и путевые работы.

18 октября. «Есть 318 метров в сутки на укладке и бетонировании пути», - с таким заголовком вышел в свет пресс-бюллетень парткома, объединенного профкома, комитета ВЛКСМ и администрации Управления строительства «Новосибирскметрострой». Героем дня стала бригада Г.А. Суняйкина из ТО-29. Ее результат - 165 метров на перегоне «Красный проспект» - «Метродепо». Бригада В.Д. Рябцева

⁷⁸ НГА. Ф. 327. Оп. 1. Д. 1503. Л. 10. А бетона все не было// Вечерний Новосибирск Ш 0.1985.



Укладка бетона бригадой 77 Халявина из ТО-29 для монтажа железобетонных конструкций в камере съезда на Красном проспекте

из ТО-33 сумела забетонировать 153 метра на перегоне «Октябрьская» - «Речной вокзал».

20 октября продолжался ударный декадник по бетонированию путей. Работа велась круглосуточно. Водители миксеров из автобазы УС «Новосибирскметрострой» делали за смену по 6-7 ходок, а Георгий Смагин, Николай Кондратов, Александр Горбунов - по 8-9. Напряженно трудились бригады бетоносмесительного цеха завода ЖБИ «Новосибирскметрострой» Владимира Автушенко, Федора Шишлова, Александра Ефимова. Они довели выработку до 450 кубометров бетона в сутки.

22 октября разгружен первый плетевоз, он⁷⁹ прибыл со станции «Промышленная» с рельсосварочного завода⁷⁹.

⁷⁹ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 36, 37.

Близился к завершению ударный декадник по устройству верхнего строения пути, а вместе с ним и сам пуск метро. Все с большим напряжением работали метростроители на всех его объектах. Но темп, который еще вчера казался высоким, сегодня уже никого не мог удовлетворить.

Вот и на укладке бетона по левому тоннелю перегона «Октябрьская» - «Речной вокзал», и на самой станции «Речной вокзал» должного ускорения работ не получилось. Конечно, причин тому можно привести много, однако нужны метры и метры пути, а трудности на то и существуют, чтобы их преодолевать. Темпы было необходимо резко увеличить.

Примерно так, но в более жесткой, конкретной форме шел разговор на состоявшемся 23 октября совместном заседании парткома и объединенного профкома Новосибирскметростроя, посвященном анализу хода ударного декадника. Были заслушаны руководители тоннельных отрядов № 27, отвечающего за укладку шпальной решетки, и № 33, ведущего бетонные работы. Предложено в кратчайшие сроки принять все необходимые меры, чтобы войти в график и завершить декадник именно ударным трудом, не забывая о том, что с его окончанием работы на метро далеко еще не завершаются.

В ночь на 24 октября на первом тоннеле был сооружен еще один лоток для приема бетона, что намного сокращало его дорогу к месту укладки, а значит, экономилось время для других работ.

В эту же ночь на метро произошло еще одно немаловажное событие. Участок СМУ-1 «Минскметростроя», возглавляемый В.К. Садовниковым, прибывший на помощь новосибирцам из Минска, в «окно» - отведенное для них время - уложил так называемый контактный рельс по всей эстакаде и метромосту. О том, насколько это было непросто, говорят такие цифры: длина моста и эстакады - более двух километров, рельсовая плеть - 100 метров, «окно», повторяем, - всего ночь.

Конечно, событие, но на метро они происходят так часто, что сами создатели подземной дороги считают их обычными рабочими буднями. Хотя именно из таких событий и складывается история Новосибирского метро.

24 октября бригада Г.Ф. Придеина с участка № 11 закончила укладку инвентарных рельсов. Тем самым была завершена укладка пути по всему пусковому комплексу метро, осталось только завершить бетонные работы. Последнее, «золотое», звено на станции «Речной вокзал» было доверено уложить звеньевым бригады Петру Ликтею, Владимиру Колесникову, Владимиру Детененко, Владимиру Силкову, бригадиру Геннадию Придеину. Есть сквозной путь! Через некоторое время место обыч-

ных рельсов займут длин-
номерные плети⁸⁰.

28 октября состоялось очередное заседание штаба по строительству метро под председательством В.В. Казарезова, на котором было отмечено, что строительство метро продвигается заметными темпами.

1 ноября на линии метрополитена началась замена инвентарных рельсов на рабочие рельсовые плети.

На строительстве станций наиболее сложное положение создалось по «Речному вокзалу».

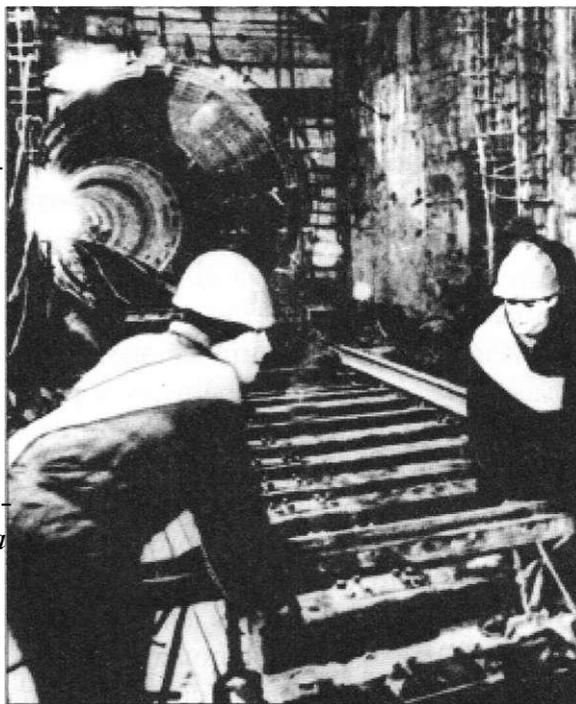
2 ноября бригады СУ-3 треста «Дорстрой» завершили благоустройство территории площади им. Ленина.

7 ноября на площади им. Ленина после окончания строительства станции вновь открылось транспортное движение и состоялась праздничная демонстрация трудящихся.

25 ноября закончена укладка путевого рельса по всей трассе метрополитена и смонтированы все стрелочные переводы.

27 ноября на партсобрании первичной партийной организации Новосибирского метрополитена выступил с докладом Владимир Михайлович Кошкин⁸². Его доклад касался вопросов готовности службы движения к пуску метрополитена.

8 этот же день состоялось бюро Ленинского райкома КПСС и



Монтажники пути из бригады Г. Придеина ТО-27 на перегонном тоннеле «Октябрьская» - «Речной вокзал» при укладке последнего звена, соединившего все станции метро

⁸⁰ НГА. Ф. 327. Оп. 1. Д. 1503. Л. 9. Напряжение нарастает. // Вечерний Новосибирск. 24.10.1985.

⁸¹ Новосибирскметрострой. 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 38.

⁸² ГАНО. Ф. 11964. Оп. 1. Д. 1. ЛЛ. 47-50.

исполкома районного Совета народных депутатов . Строительство пускового комплекса вышло на финишную прямую, практически до пуска оставался месяц. В постановлении, принятом на бюро, отмечалось сделанное, но все понимали, что расхлябываться нельзя. Руководству Управления строительства «Новосибирскметрострой», Новосибирскому межотраслевому предприятию промышленного железнодорожного транспорта № 1, трестам «Строймеханизация» и № 43 поручалось решить вопрос о временной эксплуатации подъездных путей на промышленной базе метро и обеспечить бесперебойную поставку на ЗЖБК инертных заполнителей, цемента, металла. Районному комитету комсомола - взять под контроль работу постоянно действующих студенческих отрядов на объектах пускового комплекса метро. Под личный контроль райкома и райисполкома бралась организация проведения субботников на объектах метро по графику, согласованному с руководителями тоннельного отряда № 33 и строительного треста № 43. Решено было поддержать инициативу райкома ВЛКСМ о направлении комсомольцев для работы на пусковых объектах... Такие же бюро райкомов и исполкомов, на которых ставился вопрос о безусловном пуске Новосибирского метро в конце 1985 года, прошли и в других районах города.

Из воспоминаний В.В. Казарезова: «В городе имелся богатый опыт привлечения рабочих, интеллигенции, студентов, военных к разного рода несвойственным им работам - в пригородных совхозах, на овощных базах, на благоустройстве и т.д. Прямо скажем, без энтузиазма относились посылаемые к этим делам, смотрели на них как на некую трудовую повинность и работали - так себе. Другое дело - строительство метро. Люди шли с охотой, выполняли любую работу, приводили родственников, друзей и знакомых. Бывало, приходили просто, что называется с улицы, и предлагали свои услуги. Тщательного учета числа привлеченных работников не было, но думается, что на самом деле отработало больше, чем было зафиксировано. Однако - это идет речь о неквалифицированной рабочей силе. Но многие тысячи новосибирцев участвовали в выполнении заказов для метро по изготовлению металлоконструкций, узлов и механизмов, нестандартного оборудования и приборов и т.д. Десятки предприятий работали на метро. Сейчас, по прошествии двух десятилетий, уже трудно восстановить, без риска оши-

⁸³ ГАНУ. Ф. 46. Оп. 19. Д. 13. ЛЛ. 30-40. Постановление 24/24 «О ходе выполнения постановления бюро райкома и исполкома районного Совета народных депутатов от 15 февраля 1984 года и вышестоящих партийных органов и мерах по обеспечению ввода в эксплуатацию пускового комплекса метрополитена в 1985 году».

биться - кто больше сделал, но все-таки я бы назвал некоторые заводы: авиационный им. В.П. Чкалова, приборостроительный им. В.И. Ленина, Сиблитмаш, Сибсельмаш, Сибэлектротяжмаш, Сибгипрогормаш и многие другие.

Однако все-таки главную работу выполняли специализированные строительные организации. Возможно, уже сделали, а если нет, то следовало бы сделать в музее метрополитена панно, на которое занести золотыми буквами строительные и монтажные организации, которые трудились над сооружением метро. Это управления строительства "Новосибирскметрострой" (С.А. Смирнов), МО-38 треста "Мостострой-2" (Л.А. Юмакаев), "Смбакадемстрой" (Г.Д. Лыков), тресты "Новосибирскпромстрой" (А.С. Еремеев), "Сибэлектромонтаж" (А.А. Крехов), "Сибпродмонтаж" (А.С. Крылов), "Сибпромвентиляция" (А.Д. Шамардин), "Сибсантехмонтаж" (Н.Н. Тюрин), № 43 (А.П. Герман), "Строймеханизация" (А.Н. Васютин) и многие другие. И, конечно же, Союзметростроительстрой (А.Г. Левин и Г.А. Савина)».

Все меньше и меньше дней оставалось до пуска первого комплекса. Город жил в ожидании пуска метро.

Накал достиг такой силы, что потерялась, потонула в нем реальность задачи, сама цель вроде бы отступила: как-то не верилось, что совсем скоро пуск станет фактом. Была только работа и работа, счет времени шел не на дни - на часы.

И вот штаб по строительству метро принял решение:

6 декабря 1985⁸⁴ года, вечером, накануне открытия городской партийной конференции, гостями и первыми пассажирами Новосибирского метрополитена станут ее делегаты. Определили маршрут следования поезда с учетом готовности трассы: станции «Октябрьская» - «Площадь им. Ленина» - «Красный проспект».

В журнале распоряжений «пускового штаба» вечером 5 декабря появилась первая запись, обозначившая границу между строительством и эксплуатацией. Начальник штаба, главный инженер Новосибирскметростроя В. В. Шипицын издал документ, обязывающий приступить к проверке тоннелей «габаритной рамой». И вот, 5 декабря 1985 года ночью от метродепо до станции «Октябрьская» мотодрезинами «на холодную» (без электроэнергии в контактном рельсе) провели первый пробный вагон № 9872. Его вели машинисты из управления механизации - Л.Т. Гаян, Г.Г. Сопрыкин и В.Д. Екимов⁸⁵.

⁸⁴ Ю.С. Лелеков. Поехали// В Новосибирск пришло метро. - Новосибирск: Новосибирское книжное изд., 1986. - С. 142-149.

⁸⁵ Новосибирскметрострой, 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 40.

Вслед за ней вышла из депо проверочная комиссия, чтобы метр за метром осмотреть путь, убедиться в надежности связи, в том, что в тоннелях нет посторонних предметов, ничего не забыто, не оставлено.

К утру «пусковой штаб» получил информацию: «Все готово!».

Из диспетчерского журнала: «В соответствии с инструкцией о порядке подачи напряжения приказываю:

подать напряжение на контактный рельс от станции "Красный проспект" до станции "Октябрьская" с интервалом 3 минуты.

5 часов 10 мин. 6.12.1985 года».

Через два часа должен был пройти первый в истории Новосибирского метро проверочный поезд.

Из воспоминаний первого начальника Новосибирского метрополитена Ю.С. Лелекова: «Из депо в портал состав везли дрезиной. Я был в кабине машиниста, ждали подачи напряжения. Вдруг видим на приборе: есть напряжение.

- Ну что, - говорю,- Гена, поехали?

- Поехали.

Этот самый первый поезд доверено было вести машинисту-инструктору, депутату городского Совета Геннадию Локтеву.

Он набрал на приборном щитке первую позицию контроллера, поезд двинулся. Смотрю: снял шапку, бросил в угол.

- Ты чего? - спрашиваю. В кабине холодно, мы долго стояли на путях, замерзли.

- Чтоб не мешала,- коротко ответил Локтев. Я глянул на машиниста: его лоб покрылся испариной, настолько сильными были напряжение, волнение. А ведь он много лет водит поезда.

Восемь часов утра. "Октябрьская" встретила нас неожиданным многолюдьем. Здесь были строители, монтажники, эксплуатационники, руководители города. Радостные лица, крики "ура!", аплодисменты...

А вечером, как и было решено, метро встречало представителей Новосибирской городской партийной организации, избранных делегатами конференции. И снова видели мы радость и слезы в глазах людей, слышали многократное "спасибо" в адрес тех, кто строил эту замечательную дорогу».

Электропоезд был подан на ст. «Октябрьская» 6 декабря в 17 часов 30 минут. Делегаты конференции осмотрели платформу станции. Затем состоялся небольшой митинг. В 18.00 на трибуну у торца платформы поднялись первый секретарь Горкома КПСС В.В. Казарезов, начальник УС «Новосибирскметрострой» С.А. Смирнов, начальник метрополитена Ю.С. Лелеков и начальник станции.



*Делегаты 29-й городской отчетно-выборной партконференции, руководители города и области на ст. метро «Октябрьская» (слева направо):
П.В. Лапков, В.Л. Авдеев, М.С. Клобуков, С.А. Смирнов, Г.С. Шаталов,
А.Х. Алиджанов, В.В. Казарезов, Н.И. Мельников, А.П. Филатов, М.И. Лубеников,
В.М. Миронов, В.А. Боков, Н.Г. Соруков, Н.В. Полищук, Г.С. Головачев,
Н.Я. Федотов, Е.Л. Тимохин, В.П. Чикинев, А.В. Капитанов, В.Ф. Волков.
6 декабря 1985 г., ст. «Октябрьская»*

Первым выступил С.А. Смирнов, зачитавший рапорт строителей о готовности участка метрополитена к пуску. Затем к микрофону вышли первый секретарь горкома КПСС В.В. Казарезов и начальник метрополитена Ю.С. Лелеков.

Ю.С. Лелеков представил делегатам начальника станции, который проинформировал делегатов об основных архитектурно-художественных и строительных характеристиках станции.

После окончания краткого митинга начальник станции по громкоговорящей связи пригласил делегатов в вагоны электропоезда и по распоряжению начальника метрополитена машинист включил запись магнитофона: «Осторожно, двери закрываются. Следующая станция "Площадь им. Ленина"», и электропоезд отправился до станции «Площадь им. Ленина». Начальники всех станций, по которым проследовал электропоезд, знакомили своих первых пассажиров с архитектурно-художественными особенностями их оформления. Неизвестно какие чув-



Делегаты 29-й городской отчетно-выборной партконференции в первом метропоезде Новосибирского метрополитена, прошедшем по линии от ст. «Октябрьская» до ст. «Красный проспект»

ства испытывали первые пассажиры метропоезда, но, наверное, и через годы они не забыли того удивительного состояния, когда первый голубой экспресс с пассажирами прошел по участку первой пусковой линии. О чем думал Владимир Васильевич Казарезов, мы тоже не знаем, но может быть, в тот момент, когда электропоезд плавно затормозил у платформы станции «Красный проспект», ему вспомнился тот день, когда от его решения зависело, будет ли готова станция к сроку или нет.

«Так уж случилось, что при отделке станции "Красный проспект" почему-то оказалось, что не хватает красного гранита. Добыть точно такого же в срок - не представлялось возможным. Что делать? Кто-то говорил - есть гранит, но немного не такой. Принесли, положили рядом две плитки. Давай дискутировать. Одни говорят - можно этим заканчивать, другие - нет, третьи - нужно собирать художественный совет. И все смотрят на меня. Прикинув так и сяк, сказал - будем отделявать тем, что есть. То был риск. Одно дело - две плитки сравнивать, другое - смотреть, как это выглядит в огромном зале. Помнил пословицу - то, что сделал быстро - забудут, а что сделал плохо - будут помнить всегда. Не стал выносить на художественный



*Руководители города и области среди первых пассажиров
Новосибирского метрополитена*

совет, опасаясь, что дискуссия обретет общегородской характер и уже нельзя будет принять самостоятельное решение».⁸⁶

Пассажиры первого в истории Новосибирска метropоезда, проехав от ст. «Октябрьская» через ст. «Площадь им. Ленина» до ст. «Красный проспект», вернулись на «Площадь им. Ленина». Делегаты партийной конференции - люди серьезные. А здесь - не известно кому из них первому пришла мысль об автографе - буквально атаковали машинистов, дежурных по станции, членов городского штаба, самого Ю.С. Лелекова. Они протягивали свои пригласительные билеты, со словами: «Пожалуйста, распишитесь, все-таки первый рейс на нашем метро».

Среди первых пассажиров Новосибирского метрополитена был и бывший зав. кафедрой «Тоннели и метрополитены» НИИЖТа А. Поправке. Человек, принимавший самое непосредственное участие в проектировании и сооружении первого в Сибири метрополитена, он смог впоследствии эмоционально точно передать те чувства, которые испытывали метростроители, ставшие одними из первых пассажиров нашего метро.

Из воспоминаний В.В. Казарезова.

В ПРОБНОМ ПОЕЗДЕ МЕТРО

В пробном поезде метро	Давно то было,
Сидел он тихо -	А сегодня он
В сапогах и робе,	Закончил смену,
Как будто отрешенный	Поспешил на поезд,
От всего,	Вошел впервые
Не веря, что заветный час	В голубой вагон,
Уж пробил,	Заткнув верхонки,
И первый поезд ночью	Как всегда за пояс.
Мчит его.	Сидел проходчик
Его, который этими	Тяжело, устало,
Руками	Отдавши силы
От первой сваи	Свыше всяких мер.
До последнего кольца	Одно лишь веко
Раздвинул землю	Чутьочку дрожало...
И раздвинул камни,	А рядом плакал
Которым будто	Главный инженер.
Не было конца.	Я не боюсь признаться -
Его в забое помню	Было дело,
Рядом с нами...	Стыдиться просто
Плывун прорвался -	Не было причин.
Много-много тонн...	Знать, сердце
Не самыми изящными словами	Не настолько огрубело,
В то время	Что были слезы
Изъяснялся он.	На глазах мужчин.
Но не раскис, не дрогнул,	Метро в Сибири
Не сбежал, -	Некогда кандальной -
Добротю делал трудную	Кто в это верил,
Работу.	Кто подумать мог?!
Покрепче кулаки и зубы	Я тоже ехал в первый
Сжал.	Путь не дальний,
Да сбросил куртку,	И в горле у меня
Мокрую от пота.	Стоял комок.

12 декабря были завершены работы по замене инвентарных рельсов на рельсовые плети. Большую помощь новосибирским метростроителям оказали путейцы Западно-Сибирской железной дороги под руководством О. А. Рысьева, путейцы из Горьковметростроя. Много сделали для метро заместитель начальника ЗСЖД А. А. Иноземцев, начальник отдела И. Н. Воблшов.

16 декабря закончена установка контактного рельса.

*19 декабря прошел пробный поезд по всей линии метрополитена, который вели Николай Поклонцев и Владимир Моноенко*¹.*

Новосибирскметрострой. 1979-1989. Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 40.

19 и 20 декабря⁸⁸ лабораторией мостовых конструкций НИИЖТа (заведующий Б.А. Рябышев) совместно с эксплуатационной службой метрополитена было проведено испытание моста, результаты которого показали, что монтажники, особо уделявшие внимание качеству работ, построили добротный мост.

Государственная комиссия в дальнейшем высоко оценила работу мостостроителей и приняла мост в эксплуатацию. Результаты испытания подтвердили слова мостовиков, что метромост может надежно эксплуатироваться века, с полной расчетной нагрузкой и максимальными скоростями электропоездов метрополитена. Все мостостроители заслуживают самых добрых слов, но особо отличились на строительстве метромоста специалисты высокой квалификации, люди, чья монтажная смекалка не раз выручала и в, казалось бы, безвыходной ситуации помогала найти верное решение, это монтажники Владимир Александрович Кирин, Василий Васильевич Игуменов, электросварщики Виктор Михайлович Дюндик, Виталий Геннадьевич Попов. Умело организовывали работу прорабы Акимов, Заливин, Юмакаев и другие.

21 декабря завершены все общестроительные работы по пусковому комплексу метрополитена.

22 декабря закончены все путевые работы по всей трассе и в тупиках отстоя, в том числе и по регулировке стрелочных переводов.

24 декабря ночью по всей трассе Новосибирского метрополитена прошел поезд с пассажирами. Ими стали те, кто принимал участие в возведении станций, прокладке подземных путей, строительстве других объектов метро: проходчики, монтажники, механизаторы, отделочники, инженеры, руководители. Многие пришли со своими семьями, детьми⁸⁹.

Из воспоминаний В. Дрынина, бригадира проходчиков Новосибирскметростроя: «Как описать то состояние, которое охватило метростроителей, проехавших первым поездом по всей трассе метро?.. Прочитайте книги записей на любой станции. В них немало теплых слов благодарности в адрес метростроителей. И это придает нам силы, воспитывает чувство гордости за свою профессию. Но лучше всего это настроение выразил кто-то из метростроителей, записав в книге коротко: "Сам строил, сам удивляюсь!"».

Чувство гордости за свой труд звучит и в словах начальника участка строительства инженерного корпуса С.А. Еремеева: «Наградой мне за строительство инженерного корпуса стало приглашение проехать на

⁸⁸Энциклопедия. Новосибирск. - Новосибирское книжное издательство, 2003. - С. 522.
⁸⁹Новосибирскметрострой. 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 41.

открытии Новосибирского метрополитена в поезде № 1 в первом вагоне с руководителями области и города и другими заслуженными людьми, принимавшими участие в строительстве метрополитена, и тот огромный опыт работы, который я приобрел на этой стройке и который помогал мне в последующей трудовой деятельности и жизни».

Этот поезд, как и предыдущие, был пробным. Но за ним с интервалом в три минуты шел второй. Службы метрополитена начали отрабатывать рабочий график движения. До пуска оставалось несколько дней. Но как вспоминает В.В. Казарезов: «Случались курьезы. Один из них - первая поездка в вагоне метропоезда. Не буду описывать чувств восторга и ликования - все это было. Но вот на станции "Студенческая" то ли наш вагон в тупике выкатился дальше, чем ему положено, то ли еще почему, но потерялся контакт с электроносителем, произошло обесточивание, и мы оказались в полной темноте, без движения. Хорошо - удалось открыть двери. Мы вышли из вагона и давай толкать его, пока не вспыхнул свет».

*27 декабря началась обкатка электропоездов метрополитена в рабочем режиме*⁹⁰.

Вспоминает В.В. Казарезов: «После того, как 7 декабря провезли на метропоезде делегатов предстоящей городской партконференции, казалось - уже все, взяли Бога за бороду. Вот он - свет в конце тоннеля. Ан, нет, на передний край вышли отделочные работы. Завершались они без аврала только на станциях "Октябрьская" и "Площадь им. Ленина", а на остальных обстановка была тяжелой.

Особенно тревожная ситуация сложилась на станции "Студенческая". Кажется, еще 28 декабря стоим мы на станции ночью (я, А. Левин, В. Шумилов и другие члены штаба), а кругом развалы строительного мусора и кипит отделочная работа. Трудно было представить, что через два дня здесь все будет закончено. И ведь справились. За это низкий поклон Алексею Левину, руководителю управления "Союзметрострой" (Московская организация), Галине Савиной, начальнику новосибирского участка этого управления, и, конечно, Владимиру Шумилову, начальнику штаба на этой станции.

А. Левину и Г. Савиной и мастерам возглавляемого ими коллектива мы обязаны тем, что Новосибирский метрополитен - один из самых красивых в стране.

Конечно, здесь большая заслуга архитекторов, художников, поставщиков отделочных материалов».

⁹⁰ Новосибирскметрострой. 1979-1989. - Творческое производственное объединение «Журналист», 1990. - С. 40.

Для того чтобы закончить отделочные работы в срок, Союзметрострой провел в последние пусковые недели всесоюзное соревнование облицовщиков-мраморщиков, которые приехали в Новосибирск со всех концов страны.

Как писала тогда газета «Вечерний Новосибирск»⁹¹: «Яркие, мощные лампы, развешанные гирляндами под потолком, сияли призрачно и таинственно. Темные, облепленные цементным раствором колонны двумя рядами тянулись вдоль огромного подземного зала. В середине этой колоннады камнерезные станки без устали, глухо ворча, отфыркиваясь охлаждающей жидкостью, ожесточенно грызли бешено вращающимися дисками пил розовые мраморные плиты. У станков аккуратными кучками высились подобранные по оттенкам заготовки.

Мраморщики-облицовщики работали споро, в завораживающе быстром темпе. Каждый отлично знал свой "маневр". Соревнование началось, и начальник управления "Союзметрострой" Алексей Гаврилович Левин, специально прибывший в Новосибирск, теперь мог, наконец, дать интервью.

- В этом году в стране сдается пять пусковых комплексов метро: в Баку, Тбилиси, Москве, Горьком и Новосибирске. В каждом городе, где строится метро и ведутся отделочные работы, действуют наши участки. Работа наша требует высокой квалификации, она у всех на виду. Для постоянного совершенствования, постижения передового опыта, выявления рекордсменов мы проводим конкурсы мастерства. В этом году решили провести соревнования лучших звеньев в вашем городе.

Причин тому несколько. Во-первых, из-за наивысшей сложности оставшихся работ и в то же время высокой общей готовности объектов метро. И, конечно, потому, что это первый на востоке нашей страны метрополитен. Выбрали станцию "Красный проспект".

Вместе с начальником новосибирского участка Союзметростроя Галиной Савиной, кстати, ее недавно наградили Почетными грамотами ЦК ВЛКСМ и Бауманского райкома комсомола Москвы, где на учете стоит комсомольская организация управления, мы идем между шипящих и словно беспрестанно жующих сухари станков. Конечно же, подходим к рабочему месту звена Александра Донцова. И потому, что его станок стоит первым от стола комиссии, и потому, что Донцов представляет наш, новосибирский, участок. Александр ведет "раскрой" мраморных плит - режет узкие продолговатые пластины. А его напарники Василий Епифанов и Владимир Лысенко выставляют их по кольцу-шаблону, каждый на "своей" колонне.

⁹¹ А. Антонов. Со всех концов страны...// Вечерний Новосибирск. 15.12.1985.



*Выступление первого секретаря Новосибирского ГК КПСС
В.В. Казарезова на заседании Государственной комиссии по приемке 1-
го пускового участка 1-й очереди Новосибирского метрополитена*

А вот у москвичей иной прием - на нарезке И. Кудин, а звеньевой В. Овчаренко с А. Нестеровым вместе "обрабатывают" одну колонну. Киевляне трудятся по-своему. За станком заслуженный строитель Украинской ССР Е.А. Маслюков, опытнейший метростроитель, объездивший почти всю страну, строивший практически все метрополитены. У бакинцев - звена Р. Исмаилова - новинка: калибровку плит они ведут под небольшим углом, что помогает точнее подгонять пластины.

Словом, у каждого свой прием, свои секреты, которые здесь никто не таит. Напротив, для того и идут на Новосибирском метро соревнования, чтобы все самое лучшее стало достоянием всех метростроителей.

Алексей Гаврилович Левин и сам в прошлом облицовщик, прошедший все ступени служебной лестницы, решил потряхнуть "старинной" и попросил выделить ему станок и колонну».

На этих соревнованиях звено облицовщиков мрамора во главе с Александром Донцовым установило всесоюзный рекорд - 12 кв. метров на человека.

И вот, наконец, наступило 28 декабря, когда Государственная комиссия подписала акт о приемке первой очереди первого пускового комплекса Новосибирского метро. Высоко была оценена работа метростроителей, субподрядных организаций, предприятий города, которые выполняли заказы строителей. Эта была наша общая победа, ведь буквально весь город помогал метростроителям, как отметил начальник Союзметро-спецстроя А. Г. Левин: «Нигде раньше мы не встречались со столь



Заседание Государственной комиссии по приемке в эксплуатацию первого пускового участка 1-й очереди Новосибирского метрополитена, декабрь 1985 г.

Первый ряд (слева направо): М.М. Злобин, А.М. Изутина, С.А. Смирнов, К.С. Янчевский, К.М. Махмутов, В.В. Казарезов, П.В. Лапков, А.Х. Алиджанов, В.М. Миронов, Ю.С. Лелеков



Подписание Акта рабочей комиссии по приемке в эксплуатацию 1-го пускового участка Ленинской линии метрополитена начальниками УС «Новосибирсметрострой» С.А. Смирновым и начальником Дирекции строящегося метрополитена Ю.Н. Гурковым. Стоят (слева направо): Г.Ф. Салашин, В.М. Черныш, В.В. Шипицын, А.Ф. Федотов, ГС. Рузаев

активным участием в строительстве горожан, с такой четкой работой городского штаба, руководившего сооружением метро».

Видимо, не в последнюю очередь и этим можно объяснить готовность друзей, коллег, руководителей пойти нашим метростроителям навстречу. Так, даже председатель Государственной комиссии К. М. Махмутов, - один из опытнейших руководителей Главметрополитена МПС СССР, едва получив приказ возглавить комиссию (за полгода до пуска), приехал знакомиться с положением дел на месте. А мог официально запросить данные, справки... Он же обошел все шаг за шагом, обращая внимание метростроителей на моменты, которые могут вызвать затруднения при пуске. Побеседовал с каждым из руководителей служб. Помог с дефицитными материалами, оборудованием. А потом



Начальник Новосибирского метрополитена Ю.С. Лелеков (справа) за подписанием Акта Государственной комиссии о сдаче пускового участка Новосибирского метрополитена, 28 декабря 1985 г.

руководители отделов главка приехали за 10 дней до официального начала работы Госкомиссии. Снова и снова все тщательно проверили. И строители, надо сказать, по их замечаниям за несколько дней сделали почти невозможное.

Выступивший на подписании Акта начальник Новосибирскметростроя С.А. Смирнов заявил, что метростроители гарантируют высокое качество работ и обязуются в течение двух лет бесплатно устранять любые дефекты, если они обнаружатся.

Рассказывает В.В. Казарезов: «Не буду говорить о значении метрополитена для Новосибирска - здесь все самоочевидно и, наверное, об этом расскажут другие. Я же отмечу не прямое, а опосредованное влияние этой стройки на городские дела.

Опыт, обретенный на строительстве метро, показал, что, концентрируя усилия строительных организаций на важнейших объектах, а не распыляя их, а также привлекая коллективы промышленных предприя-

тий и др., можно решать крупные социально значимые для города проблемы. Тогда и были определены такие проблемы - строительство ТЭЦ-5 (по поводу пуска первого энергоблока радости было ничуть не меньше, чем при открытии метро, так как появлялась надежда вырваться из страшного дефицита по теплу), реконструкция мясокомбината, строительство молочного завода, массовое строительство овощехранилищ, массовая же перекладка изношенных теплотрасс (одно время весь город был перерыт, и каждое более-менее значимое предприятие имело свой участок, где вело замену труб), строительство тепличного комбината (увы, впоследствии так бездарно погубленного), увеличение строительства жилья и т.д.

Конечно, это уже другое дело, другая история. Но, повторяю, успешное завершение строительства метро вселило такую уверенность в свои силы, что казалось - нет неразрешимых задач. И мы взялись за них.

На строительстве метро мы все не просто сработались, а сдружились. И решать новые задачи было легче, так как энергия растрачивалась не на проверки, оргвыводы, уговоры, а на созидание. Конечно, всякое случалось и потом, но в основном мы были соратниками.

У меня в кабинете стояли резиновые сапоги, которые я надевал, направляясь на стройки метро, и говорил всем: сдадим метро - уберу. Но активно включившись в другие стройки, оставил их.

А в заключение скажу так. Я благодарен судьбе за то, что мне пришлось принимать участие в строительстве Новосибирского метрополитена и даже какое-то время руководить им. Обозревая пережитое с высоты прошедших лет, я с теплотой и благодарностью вспоминаю всех, с кем тогда работал - рабочих, бригадиров, мастеров, руководителей строительных организаций и районов. Спасибо за то, что понимали и поддерживали меня. Прошу прощения у тех, кого незаслуженно обидел или чей вклад в общее дело не по достоинству оценил. Добра вам и счастья, дорогие мои земляки».

План 1985 года был выполнен на 117%.

История метрополитена у каждого города, начиная с зарождения мысли о его необходимости для города, и последующая его жизнь своя и неповторимая. Конечно же, в успешном завершении многолетнего труда метростроителей была и доля специалистов метрополитена. Подтверждением этому служит то, что эксплуатационники без сбоев провели первый пробный поезд, без сбоев осуществили в течение недели технологическую обкатку метро-

политена, и с 7 января 1986 года начали регулярную перевозку пассажиров.

Конечно, не все проходило гладко и на завершающем этапе, были издержки, без них при пуске такого сложного и насыщенного сооружения как метрополитен вряд ли возможно обойтись, ведь Новосибирский метрополитен уникальное подземное сооружение, построенное в суровых климатических условиях, не имеющее себе подобных аналогов по многим техническим решениям, осуществленным в процессе строительства⁹². Геннадий Федотович Салашин, который и поделился с читателями тем, какие задачи выпали на долю специалистов метрополитена в период пуска первого пускового участка, подчеркивает важность сделанного именно в этот период: «Да были и другие пуски. Были и будут... но ПЕРВЫЙ ПУСКОВОЙ УЧАСТОК - и для меня, и для моих товарищей остается в нашей памяти самым первым и долгожданным. Последующие пуски были для нас легче. Мы имели опыт и знания. Уже в процессе написания этих воспоминаний мне пришла мысль, что нужно сохранить память о тех людях, кто начинал работу по созданию первого в Сибири метрополитена, проектировал, строил, осуществлял его становление и кто будет это продолжать. Метрополитен-то на века и надо хранить и славить имена ныне здравствующих и тех, кого уже нет с нами, людей, внесших наибольший вклад в создание и развитие метрополитена»⁹³.

Отдадим же дань людям, благодаря которым уже привычным и будничным стало для нас метро. Мы садимся в экспрессы метрополитена, и за минуты переносимся от станции «Красный проспект» до «Студенческой», напрочь забыв, с какими трудностями были раньше связаны поездки через мост. Слово участникам тех событий, лучше которых никто не сможет рассказать о своих друзьях-товарищах, строителях первого в Сибири метро. Рассказывает М.М. Немилостивых: «Благодарю судьбу, что в те трудные, но интересные годы свела на одной жизненной тропе с Юрием Николаевичем Гурковым (руководил дирекцией), Леонидом Алексеевичем Юмакаевым (руководил строительством метромоста), Юрием Георгиевичем Самочерновым (руководил метропроектом). Мы были почти одного возраста, одного воспитания. Выпускники одного и того же, дорогого моему сердцу, НИВИТа - НИИЖТа (ныне это Сибирский государственный университет путей сообщения) мы были тогда в одной упряжке и очень дружно работали. Именно эти люди

⁹² Из воспоминаний Г.Ф. Салашина.

⁹³ Там же.

стояли у колыбели Новосибирского метрополитена, к сожалению, их сегодня уже нет.

С волнением вспоминаю тех, с кем пришлось разворачивать работы по сооружению подземной магистрали. Вот энергичный, инициативный главный инженер Александр Петрович Журавлев. Это по нашему с ним предложению на подземных работах был применен автотранспорт. Кстати, в практике метростроения страны - мы сделали это первыми. Новая технология позволила упростить, обезопасить процесс подземных работ и значительно сократить затраты на их производство. Геннадия Кирилловича Величко (моего зама) отличали большое жизнелюбие и упорство в достижении поставленной цели. Он в те годы заочно получил второе высшее образование по строительству мостов и тоннелей. Тогда это было неременное условие для того, чтобы возглавлять тоннельную организацию. Впоследствии Величко был начальником Тоннельного отряда № 27. Безвременно ушедший из жизни Владимир Федорович Моор на метрострое за два года вырос от мастера до начальника Тоннельного отряда № 33. Его я знал еще с Приморья. Владимир Николаевич Смыслов стоял во главе производственно-технической службы, впоследствии он пять лет руководил метростроем. Валерий Владимирович Тур на строительстве метрополитена прошел путь от мастера до главного инженера строительства. Анатолий Матвеевич Добрюк начинал работу в коллективе бригадиром, а потом командовал тоннельным отрядом. В апреле 1981 года Журавлева заменил Валентин Андреевич Колточихин, прибывший с Харьковметростроя и имевший большую практику сооружения уникальных подземных объектов различного назначения. Вместе с ним мы работали еще в Красноярском крае.

Помнятся начальники участков - уравновешенные и спокойные Виктор Федорович Исанин, Михаил Семенович Супликин, активный, энергичный и очень подвижный Николай Бенхирович Хван. С большой теплотой вспоминаю Володю Царапкина, Гришу Суняйкина, Лешу Кравченко - наших первых бригадиров проходческих бригад, которые осваивали сложную подземную технику и проходили по 5 - 6 метров тоннеля в сутки. Можно назвать еще много имен, но, пожалуй, скажу только, что все мы тогда самоотверженно трудились, создавая организацию и сооружая уникальный объект. Оглядываясь на те годы, надо признать, что построить первую очередь метрополитена за шесть с половиной лет, начиная с нуля, стало возможным благодаря активной поддержке обкома, горкома партии и горисполкома, усилиями которых, в дополнение к централизованным, были мобилизованы и ре-



*Бригада проходчиков из Управления строительства «Новосибирскметрострой»
(слева направо): И. Адов, А. Яблонских, А. Садовников, бригадир А. Кравченко,
В. Соляник, А. Казанцев, декабрь 1985 г.*

сурсы города. Особенно хорошо вспоминается рослый, темпераментный, не по годам подвижный и молодежавый, оперативно решавший вопросы строительства председатель Горисполкома Иван Павлович Севастьянов (кстати, тоже выпускник нашего института); и его заместитель - умный, энергичный, жизнерадостный и обаятельный Артур Михайлович Краснопольский. При его непосредственном участии в те годы реализовывалась идея строительства метрополитена в Новосибирске. Он организовывал и координировал помощь, которая шла от десятков предприятий и организаций города, по-отечески опекал метрострой. С ним было очень легко и приятно работать...».

Рассказывает В. А. Колточихин: «В период строительства 1-го пускового участка многие работники проявили свои незаурядные способности. Строительство станции "Красный проспект" осуществлял начальник участка В.В. Гридасов. Он проявил себя как грамотный инженер, хороший организатор производства, умелый руководитель большого коллектива работников.

Бригадир проходчиков Г.Г. Лукьянов строил станцию "Красный проспект" от начала до конца. Особенно показал себя, как большой специ-

алист в пусковом году в суровых зимних условиях. Им также построены впоследствии от начала до конца в должности бригадира и начальника участка станции метро "Сибирская", "Гагаринская", "Маршала Покрышкина". В настоящее время он успешно трудится в должности начальника участка на строительстве станции "Березовая роща".

За время своей трудовой деятельности на строительстве Новосибирского метро Г.Г. Лукьянов достиг совершенства в своем деле и является метростроителем высокого класса.

Бригадир проходчиков, а позднее и начальник участка, В.Г. Лапшин был не только хорошим специалистом, но и опытным рационализатором. Он применил "руку-манипулятор" собственной конструкции и с ее помощью смонтировал обделку из чугунных тубингов камеры затворов диаметром 8,5 м в короткие сроки.

Маркшейдерскую службу успешно возглавлял с начала строительства метро А.Ф. Малик - грамотный инженер-маркшейдер, душевный, отзывчивый работник. Он и сейчас работает на строительстве станции "Березовая роща".

Пешеходный тоннель от станции "Красный проспект" до станции "Сибирская" должен был строиться в открытом котловане со свайным ограждением. Для этого нужно было переложить канализационные сети, которые попадали в зону строительства. До пуска метро оставалось мало времени. Было принято решение пройти вручную два пешеходных тоннеля длиной по 136 м каждый. Кто ходил по этим тоннелям, знает, что они имеют большую кривизну. Тоннели прошли в срок, сохранили канализацию и подошли точно к назначенному месту на станции "Сибирская".

Трудную трассу рассчитал и осуществил контроль за проходкой коллектив маркшейдеров под руководством А.Ф. Малика.

За время строительства метро сложился здоровый работоспособный коллектив метростроителей, который с честью оправдал доверие, возложенное на него городом».

Десять дней продолжалась обкатка электропоездов в рабочем режиме.

И вот 7 января 1986⁹⁴ года в 18-00, на станции метро «Площадь им. Ленина» состоялся городской митинг, посвященный вводу в эксплуатацию пускового комплекса первой очереди Новосибирского метрополитена.

Открыл митинг первый секретарь горкома КПСС В.В. Казарезов. Обра-

⁹⁴ Б. Коновалов. 8000 метров под землей: десять минут и шесть лет// Молодость Сибири. 11.01.1986, А. Антонов. Счастливого пути, голубые экспрессы!// Вечерний Новосибирск. 08.01.1986.

щаясь к собравшимся, он сказал: «Новосибирские метростроители одержали замечательную трудовую победу, создав за рекордно короткий срок первую в Сибири подземную дорогу, призванную обслуживать трудящихся нашего города. Отныне в одном строю с десятью метрополитенами страны начнет действовать и Новосибирский метрополитен - комфортабельный и наиболее современный вид городского транспорта».

На этом митинге прозвучали слова искренней благодарности в адрес метростроителей: бригад проходчиков Владимира Аркадьевича Дрынина, Григория Алексеевича Суняйкина, Александра Александровича Дубикина, путейцев Геннадий Федоровича Придеина, отделочников Александра Николаевича Донцова, механизаторов Анатолия Владимировича Пашкалова, смены мастера завода ЖБК Анатолия Павловича Тарасова. Благодаря их умению, трудолюбию, вере работы по первому пусковому комплексу были завершены в срок. Достигнутый успех - результат согласованной дружной работы с метростроителями электромонтажников и связистов, сантехников и вентиляционников, наладчиков и других субподрядных организаций. Особо хочется отметить коллективы бригад Высоцкого Леонида Яковлевича треста «Сибэлектромонтаж», Коротенко Виктора Иосифовича и Стрельца Алексея Афанасьевича треста «Трансигналстрой», Дегтярева Виктора Валентиновича и Кононовой Таисии Андриановны треста «Отделстрой», Бобкова Леонида Егоровича треста «Дорстрой», участка Аверкина Владислава Павловича монтажно-технологического управления «Яхонт».

В ходе сооружения Новосибирского метрополитена неоднократно возникали различные сложности и проблемы. В таких случаях строителей выручала самоотверженность, помноженная на смелый инженерный расчет. Воздавая должное всем участникам грандиозной стройки, нельзя не сказать доброе слово и в адрес проектировщиков. Многие примененные решения отмечены печатью оригинальности и самобытности, высокого инженерного искусства. Особо хочется выделить работу специалистов «Ленгипротрансмоста» и «Новосибирскметропроекта», разработавших конструкцию моста через Обь.

Много хорошего можно сказать и о многих других бригадах, участках и сменах, участниках строительства первого сибирского метро, о руководителях и специалистах этой стройки. Все они заслуживают самого искреннего уважения и благодарности за высокопроизводительный, творческий труд.

Все 6,5 лет строительство метрополитена находилось под постоянным контролем руководителей города и области. В своих воспоминаниях Владимир Васильевич Казарезов пишет: «Помогала в работе по-

стоянная поддержка обкома и облисполкома, а в них я бы отметил, прежде всего, А.П. Филатова и В.А. Бокова. То, что они решали массу вопросов вне Новосибирска и в частности в Москве, это само собой. Я признателен этим людям, прежде всего, за то, что они доверяли, не били по рукам за промахи и ошибки, которые, конечно же, случались. А если и делали критические замечания (как без них?), то щадя самолюбие, чтобы не заронить в нас неуверенности в своих силах.

Но все мы - только руководили, организовывали, спрашивали. А строили метро рабочие и инженеры. Сейчас не в почете такие слова, как энтузиазм, трудовой героизм, самоотверженность, но без них не оценить сделанного новосибирскими строителями и вообще горожанами.

Многие в городе, в том числе активные участники строительства, не верили, что после торжественного пуска метрополитен заработает устойчиво. Муссировались слухи - отмитингуют, отчитаются и закроют на полгода - дорабатывать. Но все получилось в лучшем виде».

Начальник Управления строительства «Новосибирскметрострой» С. А. Смирнов в своем выступлении отметил, что строители Новосибирского метрополитена установили всесоюзный рекорд скорости сооружения метро. Линию в семь с половиной километров новосибирцы строили всего 6,5 лет. Участки такой длины в других городах нашей страны сооружались от 7 до 10 лет.

Росло метро, и вместе со строительством росли люди, способные решать сложные технические и организационные вопросы. Весь руководящий технический состав строительства метрополитена - это люди, выросшие на стройке, прошедшие рабочую школу от рядового рабочего до руководителя: начальник ТО-27 А.М. Добрюк, главный инженер ТО-27 Т.К. Величко, заместитель начальника управления строительства Н.И. Добровольский, заместитель главного инженера управления строительства А.Ф. Федотов и другие.

Наступил кульминационный момент митинга. Выступая от имени более чем двухтысячного коллектива метростроителей, начальник Управления строительства «Новосибирскметрострой» С.А. Смирнов передал символический ключ от метро начальнику метрополитена - Герою Социалистического Труда Ю.С. Лелекову

Разрезана алая лента. Участники митинга занимают места в электропоездах. Машинисты В. Леонов и Ю. Кириченко аккуратно трогают с места: метрополитен начал работу.

Так начиналась биография метрополитена в Новосибирске. Теперь



Передача символического ключа начальником Управления строительства «Новосибирскметрострой» С.Л. Смирновым начальнику метрополитена Ю.С. Лелекову

очень многое зависело от профессионализма, ответственности, умения и желания работать коллектива эксплуатационников. Новосибирский метрополитен в то время был одиннадцатым в стране. И как бы ни совершенствовалась методика, как ни шагали вперед строительная наука, техника, требования к метрополитену были, есть и будут одинаковы: надежность, скорость, комфорт. Из воспоминаний Ю.С. Лелекова: «И все это начинается с тех, кто пришел работать в нашу сферу. Кстати, принимая людей на все специальности, мы говорим: "Наша работа - сродни труду официанта, парикмахера, портного, но требования к нам выше: специфика метро обязывает обеспечить людям безопасность и высокую культуру обслуживания". В том, что люди нас поняли, мы уже убедились многократно.

Хозяйство наше - сложнейшее по техническому оснащению, с большим количеством устройств, оборудования, использование которого гарантирует жизнедеятельность подземной магистрали, безопасность движения, людей, четкий ритм. И не случайно в штатном расписании такое соотношение: ИТР - рабочие - один к одному.

...К началу пускового периода штат Новосибирского метрополитена



Группа первых машинистов Новосибирского метрополитена

был, в основном, укомплектован. Мы стали коллективом, который насчитывал в это время 800 человек. Теперь, в силу режима работы, собраться всем вместе нам уже не удастся.

Еще раз хочу повторить: мы стали единым коллективом, сплоченным общими интересами, общей целью - работать только отлично. Мы готовы выполнить поставленные задачи - это доказали первые дни эксплуатации метрополитена. Успешно прошла обкатка. Ко времени приезда Государственной комиссии мы "наездили" много часов, а 28 декабря, в день подписания Акта приемки метро, уже водили поезда по четкому графику.

Главметрополитен Министерства путей сообщения дал нам, по согласованию с горисполкомом, разрешение на некоторую технологическую доработку режима движения. Она продолжалась до 7 января. Но горожане ждали, собирались у входов в метро. Мы все дни "катали" желающих, и ко дню официального открытия новую подземную дорогу испытали в движении около 100 тыс. человек.

Первые же дни работы в условиях, прямо скажем, нелегких доказали жизнеспособность, боевитость, сплоченность молодого коллектива метрополитена. Непрерывающимся потоком вливались пассажиры в двери станций. Разменные автоматы наполнялись к исходу каждого часа, особенно - на станции "Площадь им. Ленина", где стояла новогодняя елка, было много ребятишек, шли каникулы.

Нашим хрупким женщинам - операторам разменных автоматов приходилось перетаскивать до трех тонн монет в смену. И они не жаловались.

В первый день, с 19 часов до конца смены, электропоезда метро перевезли 39 тысяч пассажиров, во второй - 222 тысячи, потом - 225

(при суточном плане - 129 тысяч). Мы увеличили количество составов - до 17 пар в час, сократили интервал до 3,5 минут.

"Первое в Сибири метро" - это не просто фраза, в которой - законная гордость сибиряков. За ней - характеристика особых обстоятельств, которые инструкциями пока не предусмотрены.

Вот несколько деталей: вымыли пол в вестибюле станции - за ночь образовался "каток". Не слили воду из поломоечной машины - разморозили ее. Вдруг отказалось "разговаривать" информационное устройство в кабине электропоезда - замерзло. Ребята придумали поставить небольшую электролампочку для подогрева...

Возникают неожиданные ситуации, выходить из которых приходится самим, призывая на помощь инициативу и смекалку.

Мы понимаем: ничто не рождается без трудностей. И их было бы куда больше, если б нам постоянно не помогали товарищи, коллеги.

Новосибирская подземная скоростная дорога работает. Ежедневно в шесть утра гостеприимно открываются для пассажиров двери станций. И закрываются, когда город уже засыпает. Но ни на час не прекращается на метро работа, которую не видят пассажиры. Несут ночную вахту слесари-ремонтники, уборщики, сантехники, энергетики, связисты, вентиляционники, путейцы, операторы разменных автоматов, эскалаторщики и многие другие. Работают, чтобы рано утром вновь распахнулись двери станций, чтобы четко по графику подходили поезда и ставший знакомым голос говорил: "Осторожно, двери закрываются. Следующая станция..."»

Уже 12 января 1986 года метрополитен перевез первого миллионного пассажира. Им оказалась Н.С. Лапина - радиомонтажница ПО «Луч».

И опять обратимся к воспоминаниям участников тех событий. Очень хорошо сказал Геннадий Федотович Салашин: «Воспоминания, воспоминания... Хорошо, что человек наделен таким свойством - помнить, перебирать в памяти события, людей.

По прошествии многих лет начинаешь понимать по-новому значимость этих событий и его участников.

В Новосибирске я живу вот уже 35 лет, это мой город. Меня радует, как он меняется, хорошеет. На мой взгляд, в вековой истории Новосибирска два эпохальных события, которые оказали самое значимое влияние на его развитие. Первое - это период Великой Отечественной войны, когда город принял на свои плечи груз эвакуации и вложил колоссальный труд в победу над фашизмом. Второе - это сооружение метрополитена»...

Глава пятая

ШАГ В XXI ВЕК

Итак, 7 января 1986 года началось регулярное движение по первой линии Новосибирского метрополитена. Но не успели еще отзвучать праздничные фанфары, как уже 8 января метростроители приступили к работам по расконсервации и продолжению строительства станции «Вокзальная». Работы возглавил сменный инженер участка № 4 ТО-27 В.Н. Приходько.

Тоннельному отряду №27 поручена проходка правого тоннеля на перегоне «Вокзальная» - «Сибирская» экспериментальным щитом ТЩФ-1 с монолитно-прессованной обделкой. Работы возглавил начальник участка № 8 В.М. Золотарев¹.

28 января состоялось собрание партийно-хозяйственного актива управления строительства «Новосибирскметрострой». На активе были подведены итоги периода 1979 - 1985 года и поставлены задачи на 1986 год².

В феврале начаты работы по сооружению станции «Площадь им. К. Маркса»; бригадир ТО-33 - В.К. Царапкин, начальник участка - Н.Б.Хван?

Н.Б. Хван рассказывал, что 23 февраля, в день Советской Армии, тех, кто служил в армии, пригласил к себе в Ленинский райком партии В.Н. Шумилов. Дарили подарки, говорили добрые слова, а настроение было необычное, конечно, праздник с одной стороны, но все еще жили другим, важнейшим в их жизни событием, - пуском метро. И вдруг Владимир Николаевич обратился к собравшимся со словами: «Ну, как! Будем метро дальше строить?!» И этот полувопрос, полуутверждение настолько был созвучен настроению собравшихся, что все, как на едином выдохе, ответили просто, но очень весомо: «А как же!»

¹ Новосибирскметрострой. 1979-1989//Творческое производственное объединение «Журналист». - Новосибирск, 1990. - С. 50.

² ГАНУ. Ф.11952. Оп.1. Д.6. ЛЛ. 1-10. Протокол собрания партийно-хозяйственного актива управления строительства «Новосибирскметрострой».

³ Новосибирскметрострой. 1979-1989//Творческое производственное объединение «Журналист». - Новосибирск, 1990. - С. 50.

В эти же февральские дни начался монтаж конструкций платформенного участка станции «Сибирская». Бригадир ТО - 29 Г. Г. Лукьянов.

Продолжались работы на всех объектах 2-го пускового комплекса 1-й очереди.

В марте активизировались работы на строительстве санатория-профилактория, начатые еще в сентябре 1984 года трестами «Запсибтрансстрой», «Мостострой-2». От управления строительства «Новосибирскметрострой» работы поручены ТО-33.⁴

Ведь как пишет в своих воспоминаниях М. М. Немилостивых: «Чтобы хорошо работать, надо уметь хорошо отдыхать. Понимая это, мы не забывали благоустраивать производственный быт. Создали палаточный лагерь, а потом санаторий-профилакторий «Золотой берег» на берегу Обского моря, осуществляли совместные выезды на природу, коллективные встречи Дня строителя с театрализованным представлением, работала художественная самодеятельность, очень весело проходили новогодние вечера...».

31 марта началась проходка 2-го участка соединительной ветки «Красный проспект» - «Вокзальная». Начальник участка - В. В. Прокопов, бригадир - В. Г. Лапшин.

В апреле продолжались работы по сооружению венткомплекса, санузлов, подземного перехода со станции «Красный проспект» (начальник участка № 12 В. В. Завадский), велось сооружение тоннелей и строительства станций «Сибирская» (начальник участка № 7 А. Н. Агеев, бригадир Г. Г. Лукьянов). На станции «Вокзальная» создан объединенный участок для проходки тоннелей и строительства станции. Начальником участка назначен А. П. Журавлев.

В 1986 году начальник ДСМ Ю. Н. Гурков переходит на должность заместителя начальника метрополитена, а с 1 сентября 1986 года Г. С. Рузаева назначают на должность начальника ДСМ.

14 мая начата проходка правого тоннеля на перегоне «Студенческая» - «Площадь им. К. Маркса». Начальник участка Ю. Н. Хидько, бригадир В. А. Дрынин.

В июне велись работы по монтажу станции «Сибирская», СТП станции «Вокзальная», разработка грунта в котловане тупиков отстоя за станцией «Сибирская». Выполнялись благоустроительные работы по трассе метро на Красном проспекте.

Велись работы по усилению гидроизоляции на перекрытии всех стан-

⁴ Новосибирскметрострой. 1979-1989//Творческое производственное объединение «Журналист». - Новосибирск, 1990. - С. 50.

ций. Продолжались работы по строительству притоннельных сооружений, так как весна показала, что при монтаже гидроизоляции на некоторых станциях была нарушена технология. Новосибирцы помят капающие потолки на «Студенческой», «Красном проспекте» ...

26 июня 1986 года начальник управления строительства «Новосибирскметрострой» С.А. Смирнов пишет письмо, в котором с тревогой отмечает, что по ряду причин, независящих от метростроителей, возможен срыв сдачи в эксплуатацию намеченного к пуску в 1987 году участка Дзержинской линии метрополитена от ст. «Вокзальная» до станции «Сибирская» и соединительной ветки, а также подготовка фронта и начала земляных работ на трех новых станциях: «Площадь Калинина», «Гагаринская», «Площадь Маркса». Смирнов отмечает, что впервые затопление станции «Сибирская» фекальной канализацией произошло еще в 1981 году. Потребовалось 3 года для перекладки канализации и устройства кожуха. Но и невооруженным тазом видно, что работа выполнена напрасно, так как канализационная труба снова расположена над платформой ст. «Сибирская», вследствие чего продолжается затопление котлована при ее малейших засорах. В 1986 году изменилась посадка СТП (несмотря на то, что часть конструкций уже построена), появилась совершенно новая КС, СТП посажена на платформу станции и начало строительства фактически сдвинуто на полгода. Не *лучше*, обстоит дело и на ст. «Вокзальная». Писал Смирнов и о том, что до сих пор не выполнена ливневая канализация на ст. «Красный проспект». «В настоящее время из-за ее отсутствия происходит затопление станций. Бывший котлован - фактически, водосборник. Под действием динамических нагрузок от подвижного состава может произойти разрушение конструктивных элементов»⁶. Смирнов убедительно просил ДСМ и руководство Новосибирского метрополитена принять самые конкретные меры по выносу из зоны строительства вышеперечисленных коммуникаций, дать проектные решения по сохранности построенных сооружений и т.д.

В городе проводится ряд совещаний, на которых рассматриваются вопросы, поднятые С.А. Смирновым, и принимаются экстренные меры для их решения.

В августе принято окончательное решение о конструктивном несовершенстве щита ТЩФ-1 и его демонтаж. На проходку тоннеля выделен механизированный щит КМ-43. Работы выполняет бригада А.А. Жиглова.

⁵ Новосибирскметрострой. 1979-1989//Творческое производственное объединение «Журналист». - Новосибирск, 1990. - С. 50.

⁶ НГА. Ф.717. Оп.1. Д.194. ЛЛ.1-3.

16 октября бригадой Г.А. Суняйкина завершена проходка 2-го участка соединительной ветки «Красный проспект» - «Вокзальная»⁷.

По воспоминаниям А.П. Журавлева и здесь не обошлось без сложностей, так на одном участке, ближе к вокзалу, несколько свай на глубине 10-12 м развернулись обратно и вышли на поверхность.

Во время проходки на перегоне ст. «Вокзальная» - «Красный проспект» произошел вынос горячего грунта и воды в лоб забоя. Машиниста и помощника щита снесло в тоннель, сам Журавлев был позади щита, но тоже немного досталось. Пришлось бежать из тоннеля. Вызвали горноспасателей, известили руководство города.

Тем временем на поверхности между цирком и церковью на месте вывала грунта провалился автобус. Это было рано утром, в 4-5 часов. Автобус вытащили, провал два дня засыпали. После откачки воды и ремонта щита проходку возобновили.

20 октября бригада Г.А. Суняйкина начала проходку участка правого тоннеля перегона «Сибирская» - «Вокзальная». Длина участка 370 м.

В октябре смонтирована первая колонка на платформе станции «Сибирская».

6 ноября сдан в эксплуатацию вход № 1 на станции «Площадь им. Ленина». Работы выполнила бригада А.В. Песцова.

В декабре бригада А.А. Жиглова приступила к проходке правого тоннеля перегона «Вокзальная» - «Сибирская»⁸.

В январе 1987 года продолжались работы по проходке тоннелей и строительству станций.

В феврале для ускорения работ на строительстве входов 5, 6 и вестибюля № 2 станции «Сибирская» была направлена бригада П.П. Медведева из ТО-27, позднее туда же была направлена бригада ВТ. Соляника из ТО-33 под общим руководством В.Ф. Исанина.

Велись работы по отделке станции «Вокзальная» бригадами отделочников из «Союзметростроя» под руководством начальника участка С.У. Шишкина.

В марте бригада Г.А. Суняйкина из ТО-2 завершила проходку правого тоннеля (до демонтажной камеры) на перегоне «Сибирская» - «Вокзальная».

В марте бригада В.А. Дрынина из ТО-33 завершила проходку правого тоннеля на перегоне «Студенческая» - «Площадь Маркса».

⁷ Новосибирскметрострой. 1979-1989//Творческое производственное объединение «Журналист». - Новосибирск, 1990. - С. 50.

⁸ Там же.

30 апреля сдан в эксплуатацию встроенный вход №4 на станции «Площадь им. Ленина». Работу выполнила бригада А.В. Песцова из ТО-27.

В мае смонтирована первая арка свода на станции «Сибирская». Арки изготавливались на заводе ЖБИ «Новосибирскметрострой».

Бригада монтажников А.М. Ужвы и управления механизации продолжала работу по монтажу эскалаторов и спецконструкций на станции «Вокзальная».

19 июня начата проходка левого тоннеля перегона «Студенческая» - «Площадь им. К. Маркса». Начальник участка Н.Б. Хван, бригадир А.В. Шульц.

14 июля бригада А.А. Жиглова завершила проходку 500-метрового участка правого тоннеля перегона «Вокзальная» - «Сибирская». Маркшейдерская служба во главе с Ю.А. Кононовым вывела тоннель с высокой точностью навстречу уже пройденному участку тоннеля.

В июле бригада Г.А. Суняйкина начала проходку последнего участка правого тоннеля «Вокзальная» - «Сибирская» от монтажной камеры до тупиков отстоя станции «Сибирская».

Бригада путейцев А.Н. Пятунина из ТО-27 приступила к монтажу рельсошпальной решетки в правом тоннеле перегона «Вокзальная» - «Сибирская».

Бригада А.В. Шульца из ТО-33 начала проходку левого тоннеля на перегоне «Студенческая» - «Площадь им. К. Маркса».

В августе бригада А.В. Песцова приступила к сооружению конструкций на 100-метровом участке сопряжения станции «Вокзальная» с правым перегонным тоннелем.

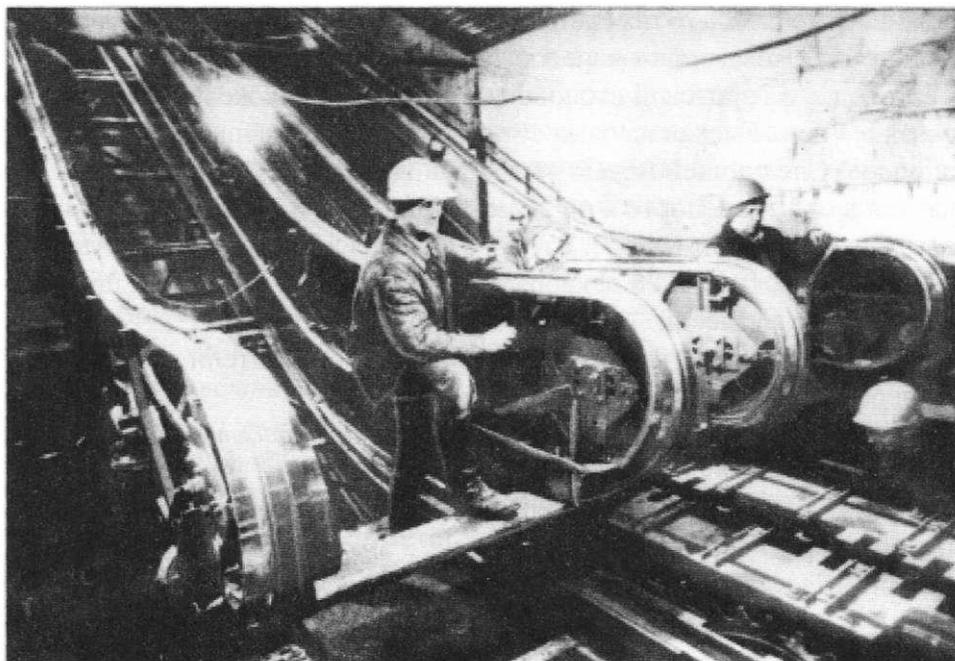
3 сентября начальником участка № 11 назначен О.А. Рысьев.

Полным ходом велись работы по тупикам отстоя за станцией «Сибирская», по венткамере станции «Вокзальная», по отделке станций. 19 октября бригада Г.А. Суняйкина закончила проходку последнего участка правого тоннеля на пусковой трассе.

В ноябре бригада монтажников А.М. Ужвы вела монтаж эскалаторов на совмещенном вестибюле станции «Красный проспект» - «Сибирская»⁹.

Заканчивался 1987 год. Необходимо было сдать 2-й пусковой комплекс метро «Сибирская» - «Площадь Гарина-Михайловского». Шла третья декада ноября, а на станцию «Сибирская» завод до сих пор не поставил эскалаторы (2-й вестибюль к рынку). Что делать? Либо вводить ком-

⁹ Новосибирскметрострой. 1979-1989//Творческое производственное объединение «Журналист». - Новосибирск, 1990. - С. 52, 54.



Монтаж эскалаторов на ст. «Сибирская», 1987 г.

плекс без вестибюля, либо попытаться все-таки добиться поставки эскалаторов с завода. Был принят 2-й вариант. П.В. Лапков вылетел ночным рейсом в Ленинград на завод. Как вспоминает Петр Владимирович: «Метрополитеновцы прислали за мной автомашину в Пулковое. Еду на завод. Очень быстро меня принимает директор. И вот в кабинете долго смотрим друг на друга и вспоминаем, где же мы встречались. Вспомнили. Оказывается, мы в одной группе учились в институте и в 1960 году получали вместе дипломы. Вот так встреча. Он интересуется целью моего приезда. Я ответил: "Посмотреть на тебя, показать себя и получить три ленты эскалаторов на объект, вводимый в декабре". Он отвечает, что новосибирский заказ находится в изготовлении и будет отправлен в Новосибирск не ранее 15 декабря. "Но нам, - говорю, - не хватит времени на монтаж". Вызывает своих специалистов. И на наше счастье оказывается, что нужные нам размеры эскалаторов подготовлены для Бакинского метрополитена.

Договариваемся, что на ящиках, в которые упакованы ленты эскалатора, напишут реквизиты Новосибирского метрополитена вместо Бакинского, что и было сделано. А на чём отправлять? Конечно, на самолете. А где его взять? Договариваемся с руководством Западно-Сибирского управления гражданской авиации, чтобы прислали в Ленинград ИЛ-76.

За одну ночь ИЛ-76 перелетел из Владивостока в Ленинград и сделал посадку в Пулково, а заводчане в течение дня доставили груз в аэропорт.

Пообедав в городской столовой, я отправился на железнодорожный вокзал и в ночь выехал на одни сутки в Москву для решения очередных вопросов. Следующей ночью вылетел в Новосибирск (третья ночь без сна, так как в транспорте я не сплю). Прилетаю в Толмачево, а эскалаторы уже на грузовом дворе. Второго декабря их перевезли на станцию метро «Сибирская», и 28 декабря три ленты эскалатора были предъявлены к сдаче комиссии.

Вот это темпы монтажа! А ведь наши метростроители монтировали их впервые».

17 декабря бригада ВТ Алтунина закончила работы по усилению обделки в правом тоннеле ветки в депо.

25 декабря звено А. Ускова из бригады А.А. Жиглова на проходке тоннеля поставило рекорд, пройдя за смену 5 метров.

20 декабря закончена отделка СТП «Сибирская»¹⁰.

Вспоминает Г.С. Рузаев: «Особенно памятна мне станция «Сибирская». С начала работы в дирекции меня смущала относительная схожесть станций в части художественного оформления, а попросту отсутствие его. Поэтому, когда были развернуты работы на объектах второго пускового комплекса, я задался целью, выделить как-то станцию "Сибирская", придать ей поистине сибирский колорит. По счастливой случайности на меня вышла с предложением чета ленинградских художников Георгия Леонидовича и Ольги Михайловны Алексеевых, начинавших свой творческий путь в Алтайском крае. Их задумка прошла художественные советы в Ленинграде и Новосибирске и была воплощена в жизнь на камнерезном заводе имени Ползунова в поселке Кольвань Алтайского края. И начиная с 1988 года жители нашего города и его многочисленные гости могут любоваться красочными мозаичными панно, выполненными в основном из поделочных камней месторождений Горного Алтая, которые называются, если смотреть в сторону вокзала Новосибирск-Главный:

- по левой стене: Воды Сибири; История Сибири; Цветы Сибири; Люди и Горы;
- по правой стене: Леса Сибири; Хлеб Сибири; Север; Недра Сибири.

¹⁰ Новосибирскметрострой. 1979-1989//Творческое производственное объединение «Журналист». - Новосибирск, 1990. - С. 54.

Экология в художественных образах - так можно обозначить замысел этой восьмичастной мозаики. Восемь сюжетов раскрывают красоту природы Сибири, ее щедрость, и органическую связь с человеком. Палитра цветных камней: синий лазурит, золотистые и розовые кварциты, серо-зеленые ревневские яшмы, порфиры, порфириты и множество других самоцветов - сама является свидетельством богатства сибирских недр». Монтаж и наладка оборудования велись параллельно с отделкой и выполнены монтажниками Сибэлектромонтажа в сжатые сроки.

Платформенный участок станции «Площадь Маркса» маркшейдерская служба во главе с Ю.Л. Кононовым вывела тоннель с высокой точностью навстречу уже пройденному участку тоннеля.

24 декабря по новой трассе мототрезины провели пробный «холодный» вагон для проверки пути.

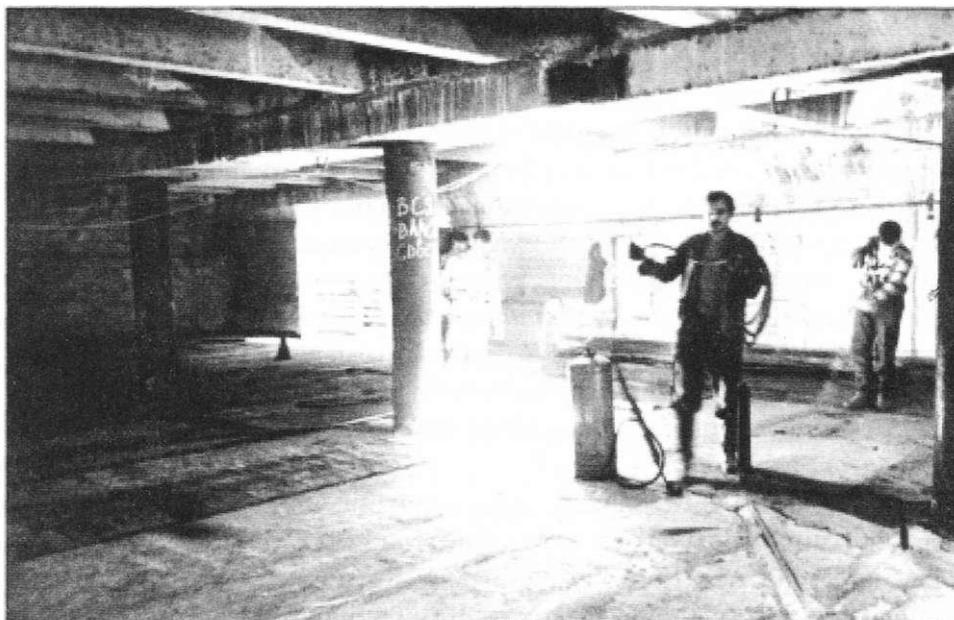
Рассказывает Г.С Рузаев: «Чрезвычайно напряженным оказался для Дирекции строящегося метрополитена и для меня лично 1987 год. Помимо того, что в этом году требовалось закончить работы и ввести в эксплуатацию пусковой участок от ст. "Сибирская" до ст. "Площадь Гарина-Михайловского", в связи с исчерпанием сметного лимита по отдельным главам сводной сметы на строительство встал вопрос о переутверждении проекта первой очереди метрополитена.

Совместно с институтом "Новосибметропроект" специалистами Дирекции была проделана огромная работа по пересчету сводной сметы, собраны все доказательные документы. Произведена их защита в центральном управлении экспертиз проектов МПС СССР, а затем в Главгосэкспертизе Госстроя СССР и Госплане СССР. Пришлось месяцами жить в Москве, доказывая свою правоту.

И вот, наконец, в конце 1987 году на итоговом совещании в кабинете заместителя Председателя Госплана СССР В.М. Серова в присутствии заместителя Председателя Госстроя СССР Л.А. Бибина, были окончательно защищены цифры удорожания сметной стоимости, а затем подготовлено соответствующее обращение в правительство СССР. Это обращение на имя председателя Совмина СССР Н.И. Рыжкова случайно попало к его заместителю Г.А. Алиеву, и тот написал грозную резолюцию: "Провести драконовскую ревизию и наказать виновных!" Пришлось потратить еще один месяц, чтобы доказать, что все сделано правильно и получить согласие Правительства СССР и переутвердить проект первой очереди метрополитена в г. Новосибирске».

31 декабря Государственная комиссия приняла в эксплуатацию 2-й

¹¹ Новосибирскметрострой. 1979-1989//Творческое производственное объединение «Журналист». - Новосибирск, 1990. - С. 54.



Сварщик С Фуре и арматурщик Н. Орлов, члены комплексной бригады проходчиков ТО-29 за работой на строительстве ст. «Гагаринская», 1989 г.

участок 1-й очереди Новосибирского метрополитена. Был введен в действие участок Дзержинской линии от ст. «Сибирская» до ст. «Площадь Гарина-Михайловского» с правым перегонным тоннелем, протяженностью 1,54 км.

После митинга, состоявшегося на станции «Сибирская» в 18.00, открылось регулярное движение. Новая линия связала железнодорожный вокзал с центром и левобережной частью города.

20 января 1988 года исполнилось 5 лет с момента образования учебного пункта по подготовке кадров для управления строительством «Новосибирекметростроя». За это время было подготовлено вновь или обучено вторым профессиям 1852 человека, в том числе проходчиков - 327, газоэлектросварщиков - 86, монтеров пути - 47, машинистов щитов - 24. За это же время после различных форм обучения повысили свою квалификацию - 1 803 человека, в том числе на курсах целевого назначения - 1109, на курсах бригадиров - 119 и т. д.

20 января бригадой ВТ Алтунина из ТО-29 закончена проходка правого тоннеля ветки в депо. Начаты работы по усилению и герметизации обделки в связи с водонасыщенными грунтами.

В январе управление механизации приступило к разработке грунта

на тупиках отстоя за станцией «Площадь им. Калинина». Крепление котлована вела бригада А.А. Дубинина.

В феврале на строительстве станции «Площадь им. К. Маркса» бригада В.К. Царапкина из ТО-33 начала монтаж сборных железобетонных конструкций.

20 февраля управление механизации приступило к забивке свай на станции «Гагаринская».

22 февраля бригада Е.А. Сербенюка начала проходку левого тоннеля на перегоне «Красный проспект» - «Гагаринская».

В марте бригада А.А. Дубинина из ТО-27 начала работы по устройству монолитного железобетонного лотка и стен тупиков отстоя за станцией «Площадь им. Калинина».

Уровень грунтовых вод фактически оказался выше проектного. Шла постоянная откачка воды из котлована. Разработку последнего яруса грунта в котловане экскаватор вел с деревянных настилов во избежание посадки.

В марте сдан в эксплуатацию вход № 1 станции «Студенческая»¹².

С апреля 1988 по март 2001 года метрополитен возглавлял заслуженный работник транспорта РФ Владимир Иванович Демин, принявший сложное хозяйство метрополитена в далеко не самые благополучные годы его функционирования.

22 апреля 1988 года бригада А.В. Шульца из ТО-33 закончила проходку левого тоннеля на перегоне «Сибирская» - «Площадь Маркса».

В мае на станции «Речной вокзал» бригады Н.М. Морозова и М.Д. Белаша вели работы по строительству и отделке сдаточных объектов - вестибюля № 1, подземного перехода и подпорных стенок.¹³

А это время руководители города изыскивали необходимые для строителей материалы, конструкции...

Вспоминает бывший заместитель председателя Новосибирского горисполкома П.В. Лапков: «В 1987 году мы запустили в работу 2-й пусковой комплекс станций метро "Сибирская" - "Площадь Гарина-Михайловского"-. Необходимо было восстанавливать благоустройство улиц Гоголя, Красного проспекта, улицы Челюскинцев, площади Гарина-Михайловского, а в плане материального обеспечения нет ни одной тонны нефтебитума, асбестовых отходов, щебня. Что делать? Звоню Александ-

¹² Новосибирскметрострой. 1979-1989//Творческое производственное объединение «Журналист». - Новосибирск, 1990. - С. 58, 59.

¹³ Там же. - С. 59.

ру Павловичу Филатову. Он сказал: "Готовься в командировку в Москву. Только ни к кому, кроме Н.В. Талызина (председателя Госплана СССР, кандидата в члены Политбюро), не ходи. Будь только у него". Я переспросил А.П. Филатова, примет ли Талызин меня. Он ответил утвердительно. Прилетаю в Москву, звоню в приемную Талызина, чтобы договориться о времени встречи. Талызин без проволочек быстро назначил время. Я пришел за 10 минут до назначенного времени, и он тут же пригласил меня на беседу. Мы поприветствовали друг друга очень дружески, как будто были знакомы уже много лет. Мне было приятно беседовать с Н.В. Талызиным. Это была моя первая встреча с руководителем государства такого уровня. А приехал я со следующими просьбами: поставить 10 тыс. тонн нефтебитума, увеличить план на строительство метро на 10 млн. руб. и получить комплект камнедробильного завода для карьера "Борок". Николай Владимирович позвонил министру путей сообщения Н.С. Конареву, министру жилищно-коммунального хозяйства Б.Ф. Попову и в Госкомнефтепродукт и попросил оперативно принять заместителя председателя Новосибирского горисполкома и положительно решить его вопросы. После этой встречи я не то что шел, я летел в эти организации. В МПС меня встретил мой давний приятель - новосибирец Ю.Е. Крук, заместитель начальника Главметрополитена, ведающий экономическими вопросами. Он получил указание министра в двухдневный срок решить вопрос выделения средств - и решил.

Бегу в Минжилкомхоз. Министр Борис Федорович Попов, бывший секретарь Алтайского крайкома КПСС, с которым мы встречались ранее в моем кабинете в Новосибирском горисполкоме, исключительно оперативно решил вопрос с поставкой комплекта камнедробильного оборудования для изготовления щебня. Прошел 7 руководителей в Госкомнефтепродукте и везде получил положительные резолюции о выделении 10 тыс. тонн нефтебитума. Дохожу до отдела по подготовке нарядов на поставку нефтебитума. Работница отдела очень быстро подготовила этот документ. Скажу сразу, что такой бланк наряда я увидел впервые - очень большой. Наконец, со всеми подписями и печатью получаю его в руки. Какая радость! Наряд на десять тысяч дефицитнейшего нефтебитума, с поставкой его из Омска в руках. Ура! Ура! Но оказалось, что я радуюсь рано. Прихожу с нарядом к Г.И. Тихонову - председателю Госкомнефтепродукта по Новосибирской области с просьбой начать поставки нефтебитума в трест "Дорстрой".

Прочитав наряд, он говорит: "Смотри, он же выдан в счет перевы-

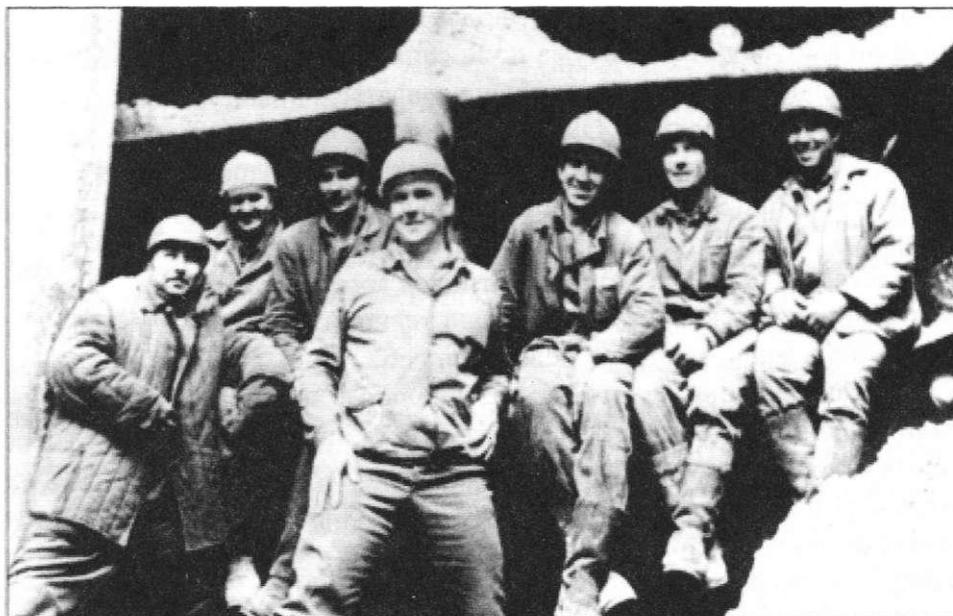
полнения плана". Этого-то я не увидел. А за прошедшие 5 месяцев года план по выпуску нефтебитума по России выполнен всего на 75%. Что делать дальше? Тупик? Но я не хочу сдаваться. Знаю, что в Омске есть мой приятель - директор Омского нефтеперегонного завода А.И. Лицкевич. Еду к нему. Принимает очень быстро. Договариваемся обо всем, только он попросил меня: "Я поставлю тебе нефтебитум, а ты мне дай сборного железобетона, кирпича и столярных изделий для строительства детского сада для детей работников комбината. Ты мне - я тебе". Мы решили этот вопрос не только на текущий год, но и на последующие. Очень жаль, что такой человек погиб - утонул в Иртыше.

Вот так решались некоторые материальные вопросы. Знакомства играли большую роль. Итак, нефтебитум есть, щебень тоже, а вот асбестовых отходов для улучшения качества асфальта нет, так как не на чем возить их из города Асбеста Свердловской области. О поставке асбестовых отходов мы договорились с руководителями карьера г. Асбеста. Теперь нужно решить вопрос транспортировки отходов. И снова Москва, Министерство путей сообщения. Вопрос поставки полувагонов должен решать первый заместитель министра Геннадий Семенович Фадеев. К моему стыду, он четыре раза выгонял меня из кабинета. И только тогда, когда я сказал, что представляю одного из руководителей власти города и выполняю указы моих избирателей, он, наконец, сделал одолжение и стал беседовать со мной. А ведь я просил не так уж много в объемах Министерства путей сообщения — всего лишь 45 полувагонов для перевозки асбоотходов. Чтобы отвязаться от меня он со злостью дал письменное указание руководству их завода в Калининграде об изготовлении полувагонов и отправке их в Новосибирск. Из Москвы я сразу же полетел в Калининград на завод. Меня любезно встретил директор. Буквально за полчаса мы решили проблему и через 3 недели полувагоны поступили в Новосибирск.

Для увеличения объемов строительства метро было выпрошено дополнительно к плановым 20 млн. руб., еще 10 млн. руб. сверх плана, но без обеспечения материальными ресурсами в плановом порядке.

Значит, надо искать цемент (10 тыс. тонн) и металл (арматура) в пределах 2 тыс. тонн.

Иду с протянутой рукой в Министерство транспортного строительства СССР. После третьего моего захода, наконец, министр Г.А. Брежнев снизошел и принял меня. Только мое дерзкое поведение охладило его пыл. Так или иначе, а цемент и арматуру выпросить мне удалось, но он меня предупредил, что это в первый и последний раз. После окончания беседы Г.А. Брежнев сказал, что с таким настырным руководите-



Звено проходчиков-метростроителей Е. Готманова, 6 июня 1989 г.

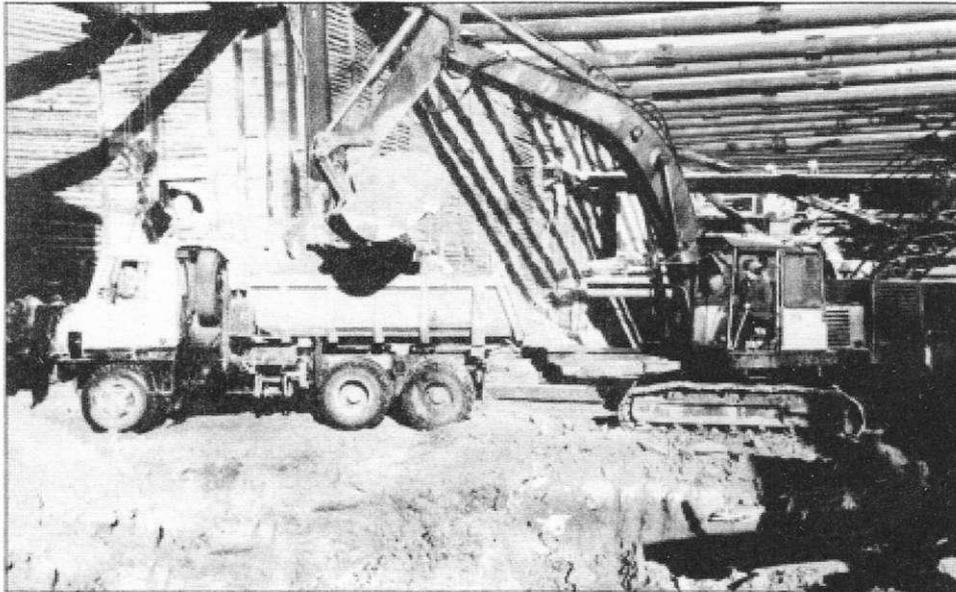
лем он встречается впервые и похвалил за настойчивость в решении вопросов. Но на этом мои неприятности не закончились. Когда я выходил из кабинета в приемную, его технический секретарь бросила мне вслед оскорбительную реплику: "С союзным министром обычно решают вопросы секретари ЦК республик или областей, а тут какой-то заместитель председателя горисполкома". Кстати, частично она была права, так как ни один новосибирский руководитель и выше меня должностью до меня не был на приеме у министра транспортного строительства СССР. И только позднее я уговорил уже нового председателя горисполкома И.И. Индинка встретиться с заказчиком по строительству метро Николаем Семеновичем Козаревым и подрядчиком министром Георгием Аркадьевичем Брежневым».

2 июня на строительстве станции «Гагаринская» бригада ГГ Лукьянова из ТО-29 начала монтаж сборных железобетонных конструкций.

14 июля открылась для пассажиров посадочная платформа пригородных поездов у вестибюля № 1 станции «Речной вокзал», начал¹⁴ действовать подземный переход под железнодорожными путями.

В Новосибирске за время сооружения метро П.В. Лапковым и Б.М.

¹⁴ Новосибирскметрострой. 1979-1989//Творческое производственное объединение «Журналист». - Новосибирск, 1990. - С. 59, 60.



На строительстве Новосибирского метрополитена, июль 1990 г.

Губером, главным инженером управления благоустройства, была разработана программа строительства подземных переходов. Были построены переходы по ул. Горького через Красный проспект, под ул. Большевицкой, у станции метро «Речной вокзал», и комплекс переходов на площади К. Маркса.

21 июля открыт для пассажиров вестибюль № 1 станции «Речной вокзал».

29 июля бригада А.А. Жиглова начала проходку правого тоннеля на перегоне «Площадь им. Калинина» - «Гагаринская»

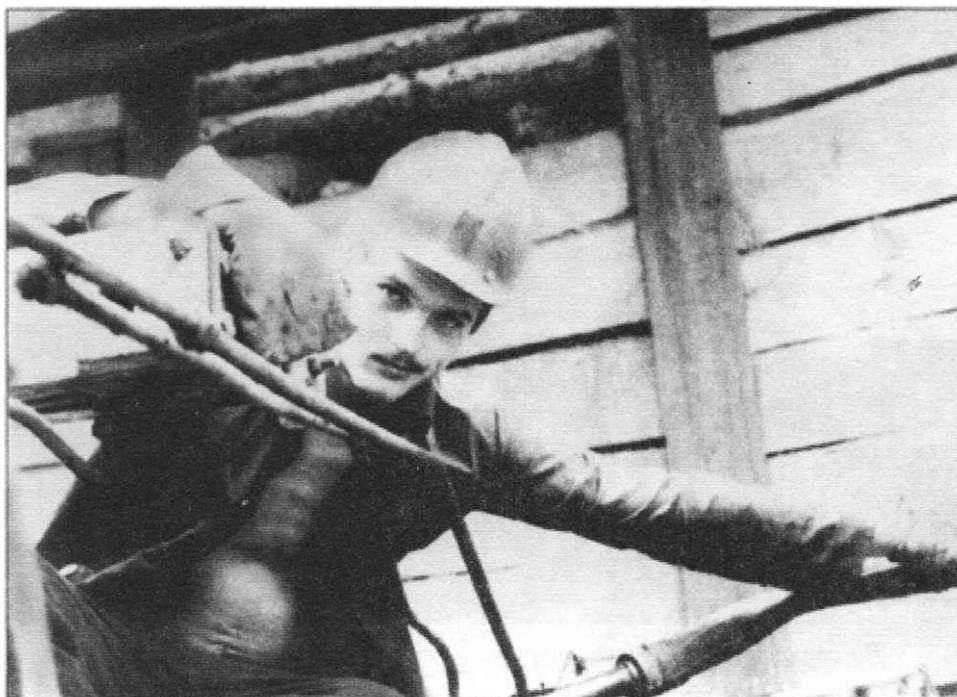
В начале августа бригада В.П. Певня начала работы по сооружению подземного перехода от входа № 5 станции «Площадь им. Гарина-Михайловского» до вокзала «Новосибирск-Главный».

В середине августа бригада П.П. Медведева начала работы по сооружению вестибюля № 2 станции «Площадь им. Калинина».

22 августа бригада Е.А. Сербенюка закончила проходку левого тоннеля на перегоне «Красный проспект» - «Гагаринская».

1 сентября бригада А.В. Шульца начала проходку левого тоннеля на перегоне «Площадь им. Калинина» - «Гагаринская».

14 сентября бригада Е.А. Сербенюка начала проходку правого тоннеля на перегоне «Красный проспект» - «Гагаринская».



Проходчик-метростроевец С. Кувшинов, член бригады В Дрынина



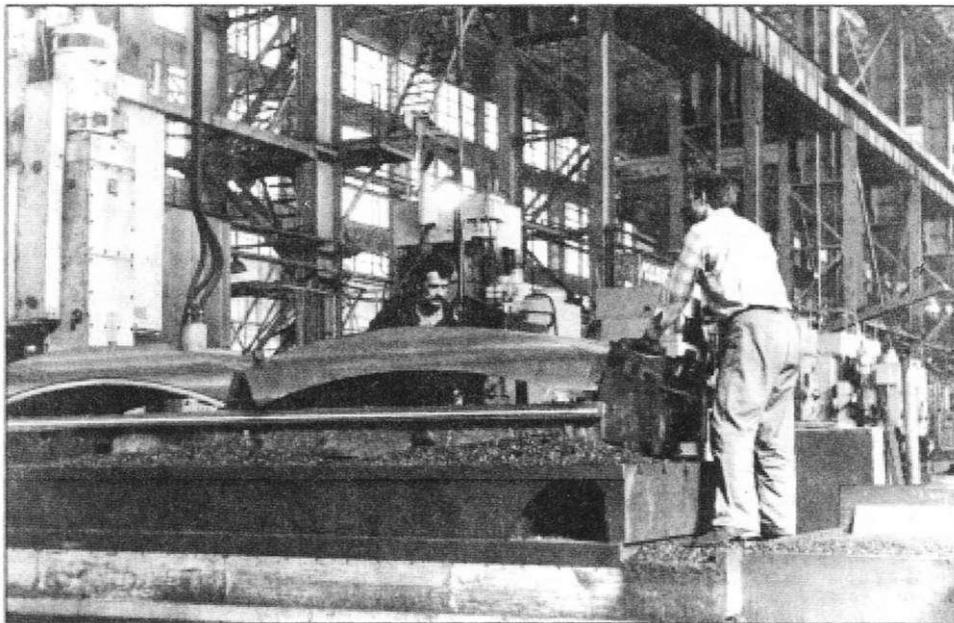
Строительство ст. «Площадь Маркса», 1989 г.



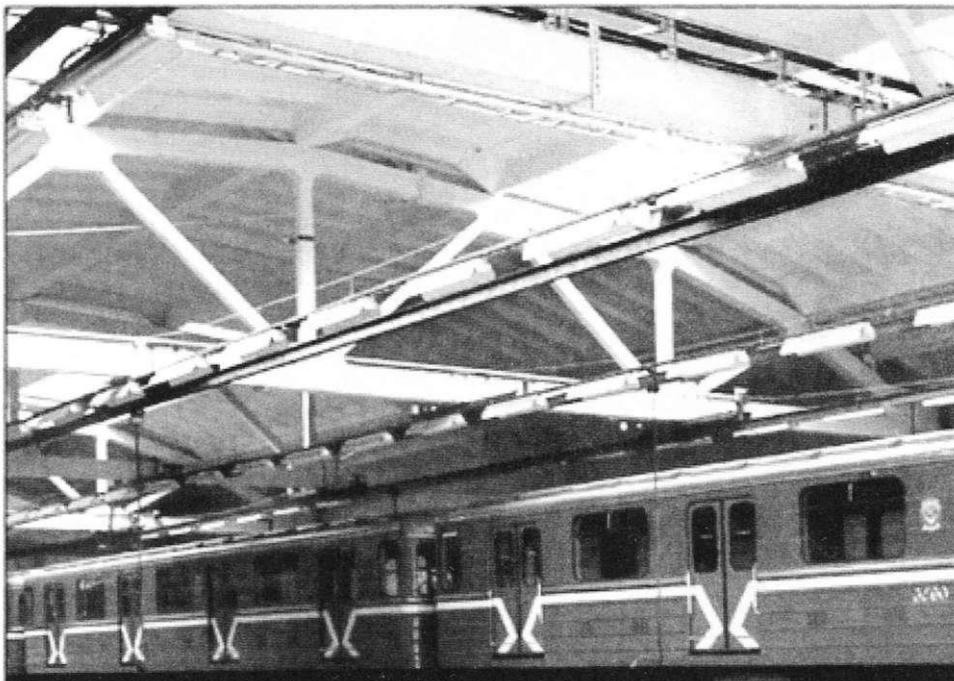
В цехе по механической обработке тюбинговых изделий для тоннелей метрополитена ПО «Сибэлектротерм»



Проведение гидроизоляции перекрытия платформы ст. «Сибирская» бригадой Г. Лукьянова из ТО-29



В цехе по механической обработке тубинговых изделий для тоннелей метрополитена ПО «Сибэлектротерм»



В электродепо «Заельцовское»

20 октября бригада Г.Г. Лукьянова закончила монтаж конструкций СТП станции «Гагаринская».

В ноябре полным ходом велись работы на всех строящихся станциях и притоннельных сооружениях, велось строительство подземного перехода через ул. Восход.

В декабре 1988 года, практически в канун Нового года, был закончен монтаж торцевого декоративного панно из металлопластика художника Ю.П. Катаева.

В 1989 году началось строительство второй очереди ¹⁵.

В 1990 году полностью освободили улицу Гоголя, все троллейбусное движение было перенесено на параллельную улицу Крылова.

С распадом бывшего СССР и передачей в 1991 году метрополитенов в ведение горисполкомов наступил не самый лучший период в истории метростроения в Новосибирске и России в целом. Резко сократились объемы выделяемых лимитов государственных инвестиций, финансируемых за счет федерального бюджета, но, несмотря на это, в **июле 1991 года** приняла первых пассажиров новая станция Новосибирского метрополитена «Площадь Маркса». Был построен участок Ленинской линии от ст. «Студенческая» до ст. «Площадь Маркса» протяженностью 0,95 км. III пусковой комплекс включал в себя левобережный двухпутный участок Ленинской линии от камеры съездов за ст. «Студенческая» до ст. «Площадь Маркса», включая станцию, оборотный съезд и тупик за станцией «Площадь Маркса». Трасса левобережного участка примыкает к тупикам главных путей за «Студенческой». Далее трасса проходит под проспектом Маркса и поворачивает вправо после пересечения с ул. Ватутина на площадь Маркса, где под улицей Титова и находится сама станция. Перед станцией трасса располагается по кривой 300 метров. Ее применение обусловлено наличием многоэтажной застройки в горловине пл. Маркса с одновременной необходимостью выхода трассы на улицу Титова. Перегонные тоннели на этом участке сооружались закрытым способом с применением механизированного щита комплекса КТ-5,6 Б2. Применялась сборная железобетонная обделка, обжатая в поролу. По всей трассе была произведена реконструкция водонесущих инженерных сетей ¹⁶.

22 января 1992 года глава администрации города Новосибирска

¹⁵ Новосибирскметрострой. 1979-1989//Творческое производственное объединение «Журналист». - Новосибирск, 1990. - С. 60.

¹⁶ Из архива МУЛ «УЗСПТС». Акт приемки в эксплуатацию государственной приемочной комиссией третьего пускового комплекса первой очереди метрополитена в Новосибирске.



На строительстве силовой тяговой ст. метро «Площадь Маркса».

Иван Иванович Индинок пишет письмо на имя тогдашнего президента России Б.Н. Ельцина. «Уважаемый Борис Николаевич! Решение назревших проблем по транспортному обслуживанию города Новосибирска возможно только при условии дальнейшего развития линий метрополитена.

Однако строительство метрополитена в 1992 году сдерживается из-за нерешения вопросов его финансирования в Министерстве экономики и финансов России. По этой причине в настоящее время практически остановлены работы на сдаточных в 1 квартале 1992 года объектах IV пускового комплекса первой очереди метрополитена...

Убедительно прошу Вас, Борис Николаевич, ускорить выделение государственных централизованных капитальных вложений для строительства Новосибирского метрополитена или передать его финансирование на местный бюджет с соответствующим увеличением доли налогов с предприятий города.

Одновременно, в связи с принятым решением о передаче метрополитенов России в муниципальную собственность, прошу Вас сохранить за Новосибирским метрополитеном статус предприятия железнодорожного транспорта по аналогии с Московским метрополитеном согласно Вашему указу от 03.01.92 № 4»¹⁷. Одновременно И.И. Индинок отправ-



Мэр Новосибирска И.И. Индинок на митинге, посвященном открытию перегона ст. «Гагаринская» - ст. «Заельцовская», 2 апреля 1992 г.

ляет телеграмму министру транспорта РФ Ефимову и первому заместителю председателя правительства Гайдару с просьбой сохранить за Новосибирским метрополитеном статус предприятия железнодорожного транспорта.

Но, несмотря на объективные трудности, в первую очередь недостаток финансирования и неразбиру с определением статуса Новосибирского метрополитена, **в марте 1992 г.** завершен участок Ленинской линии от ст. «Красный проспект» через ст. «Гагаринская» до ст. «Заельцовская», протяженностью 1,73 км.¹⁷ На перегоне станция «Красный проспект» - станция «Гагаринская» был уложен опытный участок лежневого пути. Это новая технология, ноу-хау в подземном метростроении. Вместо шпал рельсы были смонтированы на железобетонные лежни. Новая технология укладки рельсов значительно снизила вибрацию от метрпоездов. Разработал новую технологию профессор, доктор технических наук из Всероссийского института инженеров железнодорожного транспорта Н.Д. Кравченко.

¹⁷ НГА. Ф. 33. Оп. 1. Д. 4758. ЛЛ. 4, 12.

¹⁸ Из архива МУП «УЗСПТС». Акт приемки в эксплуатацию государственной приемочной комиссией четвертого пускового комплекса первой очереди метрополитена в Новосибирске.



Митинг на ст. метро «Заельцовская», 2 апреля 1992 г.

Железобетонные лежни устанавливаются в тоннеле на специальные резиновые клинья, которые вместе с массой самого лежня обеспечивают гашение вибрации. Лежень 2,22 м длины, сечением 0,63x0,26 м. Благодаря этой технологии междурельсовое пространство очень удобно для путевых работ. Так как сечение лотка свободно и нет шпал, хоть на велосипеде катайся¹⁹.

В IV пусковой комплекс входит правобережный двухпутный участок Ленинской линии, включая ст. «Заельцовская» с оборотным съездом и тупиками, станция «Гагаринская» и перегонные тоннели от нее до примыкания к 1-му пусковому комплексу у камеры съездов... Трасса проходит под Красным проспектом от площади Калинина до камеры съездов на ветку депо, где примыкает к главным путям 1-го пускового комплекса метрополитена между улицами Писарева и Достоевского. Трасса правого тоннеля ветки в депо проходит параллельно действующему левому тоннелю. Перегонные тоннели тоже сооружались закрытым способом с применением механизированных щитовых комплексов КТ-5,6Д2, КТ-5,6Б2. Обделка применялась двух типов: сборная железобетонная обделка с цилиндрическими стыками, обжатая в породе на су-

Сначала были строители//Вечерний Новосибирск. 11.01.2000.

хих участках трассы, не подвергаемых подтоплению грунтовыми водами; сборная железобетонная с устройством жестких связей в стыках - на обводненных участках трассы или подвергаемых прогрессирующему подтоплению грунтовыми водами, а также на участке пересечения с железнодорожным путепроводом за ст. «Гагаринская». На участках, где перегонные тоннели проходят над водопропускным коллектором Первой Ельцовки, они сооружены с усилением обделки железобетонными рамами и химическим закреплением грунтового основания под тоннелями. При этом до открытия движения поездов выполнен капитальный ремонт коллектора по отдельному проекту. Сборная обделка ветки в депо на участках подтопления усилена, а заобделочное пространство затампонировано путем химического закрепления водонасыщенных грунтов с применением силиката натрия, бетонитовой глины и химических добавок. Участки обделки, не имеющие жестких связей в стыках, усилены армированием путевого бетона и устройством железобетонных рам. Кроме того, по всей трассе метрополитена произведена реконструкция водонесущих инженерных сетей²⁰.

Таким образом, первая очередь метрополитена протяженностью 13,0 км с десятью станциями, электродепо «Ельцовское», инженерным корпусом и метромостом через р. Обь была сдана в эксплуатацию как транспортное средство. В двух последних пусках особую направляющую роль сыграли руководители мэрии г. Новосибирска Иван Иванович Индинок и Георгий Николаевич Глебов. Кроме того, за период 1985 - 1986, 1988 - 1989 годы городскими строительными трестами по трассе первой очереди метрополитена были реконструированы практически все теплотрассы, водоводы и сети канализации.

Ввод в эксплуатацию I очереди метрополитена позволил создать надежную транспортную связь между частями города, разделенными рекой Обь, соединить крупные транспортные узлы: железнодорожный вокзал «Новосибирск-Главный», речной вокзал, пересадочный узел на южное направление Западно-Сибирской железной дороги, площадь Маркса в Ленинском районе левобережья, площадь Калинина в Заельцовском районе правобережья.

Первая очередь была сдана, но положение с продолжением строительства метрополитена оставалось сложным. 26 июня 1992 года И.И.

²⁰ Из архива МУП «УЗСПТС». Акт приемки в эксплуатацию государственной приемочной комиссией четвертого пускового комплекса первой очереди метрополитена в Новосибирске.



Панорама веера ж.-д. путей электродепо «Заельцовское».

Индинок пишет письмо на имя министра экономики России А.А. Нечаева. Копии письма направляются главе администрации Новосибирской области В.П. Мухе и начальнику метрополитена В. И. Демину. В этом письме Иван Иванович отмечает, что в настоящее время идет процесс передачи Новосибирского метрополитена в муниципальную собственность и оформление организационно-правовых документов (устава, контракта, договора о финансово-хозяйственной деятельности). Тем не менее, пишет И.И. Индинок, не все вопросы решаются оперативно. И причина этого в том, что решение части вопросов сдерживается как самим метрополитеном, так и созданными им структурами, а также отсутствием достаточной правовой базы. В то же время городские власти вполне способны взять на себя ответственность за бесперебойное функционирование метрополитена, и для скорейшего разрешения этого вопроса И.И. Индинок предлагает следующие меры: передать расходы на строительство и содержание метрополитена на финансирование за счет бюджета города и учесть это при определении взаимоотношений республиканского, областного и городского бюджетов; передать право областным городам, крупным транспортным центрам устанавливать и регулировать проездные тарифы на муниципальном

транспорте; в кратчайший срок оформить передачу основных фондов и оборотных средств метрополитена по разделительным балансам в муниципальную собственность. В этом же письме он поднимает и еще ряд вопросов, входящих в компетенцию департамента транспорта Минтранса РФ. В конце письма мэр Новосибирска с сожалением констатирует, что уже неоднократно обращался с этими предложениями в разные инстанции, но вопрос по-прежнему далек от решения²¹.

Постановлением мэрии от 07.12.1993 г. №1321 Дирекция была выделена из состава метрополитена и преобразована в МП «Управление заказчика по строительству подземных транспортных сооружений» (МП «УЗСПТС»)²².

В июле 1994 года тогдашний мэр города Виктор Александрович Толоконский поздравил Новосибирский метрополитен с 10-летием формирования коллектива эксплуатационников первого в Сибири метрополитена, в котором, отмечая высокую культуру обслуживания, профессионализм работников метрополитена, Виктор Александрович говорил и о том, что работа коллектива в этот период проходит в сложных финансово-экономических условиях, но, подчеркивал мэр, все это «болезни» временного характера, связанные с переходом к рыночной экономике²³.

Как и отметил в своем обращении к коллективу метрополитена В.А. Толоконский, эксплуатация такого сложного в техническом отношении сооружения, как метрополитен, требует специальных знаний, высокого профессионализма, ответственности, ведь от работы эксплуатационников во многом зависит безопасность пассажиров. Так, работники метрополитена, отвечающие за стабильную его работу, выходят на свою вахту каждую ночь, после того, как во втором часу прогромыхает последняя электричка, а в половине второго отключат напряжение на контактном рельсе. Перед тем, как отключить напряжение, диспетчер проводит настоящую переключку всех станций. Экспрессы к этому времени занимают свое место в метродепо, которое, благодаря чистоте, господствующей там, больше всего напоминает научную лабораторию. Набегавшиеся за день экспрессы устраиваются на заслуженный отдых, а бригады слесарей-меха-

НГА. Ф. 33. Оп. 1. Д. 4758. ЛЛ. 31-33.

Из архива МУП «УЗСПТС».

НГА. Ф. 33. Оп. 1. Д. 4989. Л. 24.

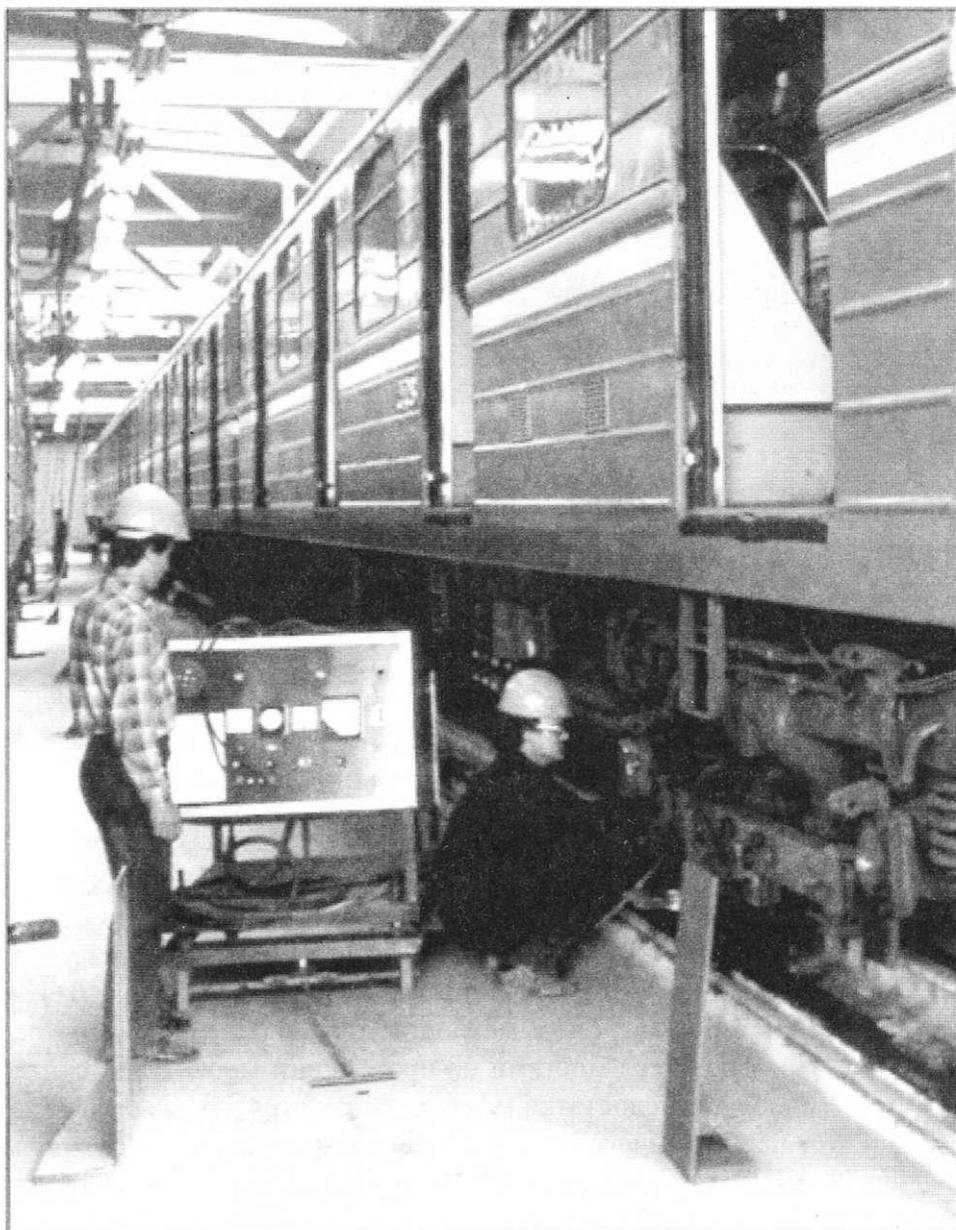


В.И. Демин и В.А. Толоконский на 10-летнем юбилее Новосибирского метрополитена

ников приступают к их осмотру и профилактике. Причем график осмотров очень напряженный и отработан до мелочей. Каждый тягач-состав минимум раз в сутки проходит контрольный осмотр. А уж предрейсовый контроль здесь не менее жесткий, чем в авиации. Сначала вагон осмотрит бригада слесарей, затем их работу проверит мастер ПТО, а потом, уже выборочно, кто-нибудь из руководства депо и в заключение, те - кому предстоит выводить эти вагоны на линию - машинисты²⁴.

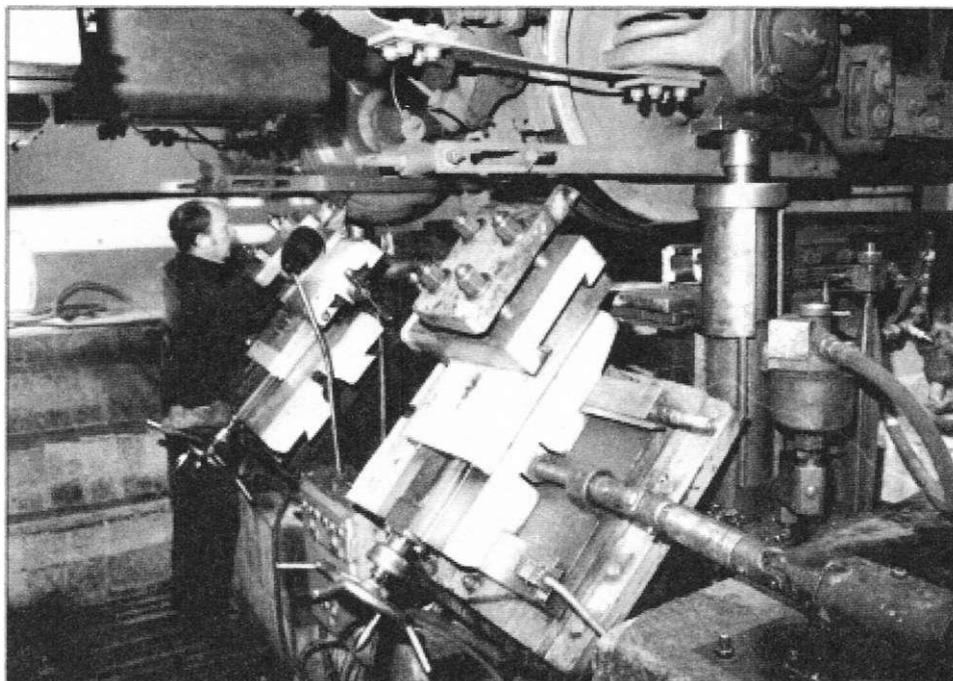
Не менее ответственна и сложна работа эксплуатационников на таком уникальном сооружении, как метромост - цельнометаллическом коридоре длиной 902 метра. Каждую ночь всем заступившим на вахту дается задание: кто спускается на опоры, кто наблюдает за поведением трещин, кто подтягивает болты. На определенном участке нужно проверить каждый четвертый болт. Полутораметровый ключ для этих целей весит пятнадцать килограммов. Чем больше узнаешь, какое сложное

²⁴ Ю. Иванов. Там, где отдыхают голубые экспрессы // Вечерний Новосибирск. 21.10.1986.



В электродепо «Заельцовское»

хозяйство - метромост, тем больше удивляешься. Оказывается, в металлических коробках на протяжении всего моста находятся телефоны экстренной связи, а ранее открытые иллюминаторы на мосту были заделаны металлическими жалюзи лишь потому, что в дневное время от их мелькания у машинистов очень уставали глаза. Но главная беда - это, конечно, трещины. Эксплуатационники ведут наблюдение за каждой



Обточка колесных пар вагона электропоезда в электродепо, 2000 г.

трещиной, и в зависимости от того, стабилизируется ли она или пойдет дальше в металл, выбирается метод борьбы. Иногда, когда трещина пошла в металл, на ее пути сверлится отверстие, благодаря которому и прекращается дальнейший рост трещины, в других случаях, по совету главного инженера проекта, укрепляется место трещины уголком на болтах. Особенно если из-за этой трещины может лопнуть несущая балка. Но в целом наш мост, как и весь метрополитен, вполне надежен. Специалисты, занимающиеся мостами на протяжении многих лет, считают, что все основные недостатки моста проявляются в первые год-два, и если в этот период ничего серьезного не произошло, то и в будущем все должно быть в порядке. Под мостом находятся огромные металлические ролики, на которых все сооружение балансирует над Обью вправо и влево, как канатоходец. Не от хорошей жизни метромост общей протяженностью с эстакадами - 2100 метров постоянно вынужден находиться в движении. Это происходит из-за его повышенной чувствительности к высоким и низким температурам. От холода мост становится на 50 см короче, а в жару, соответственно, наоборот. Сталь коробит даже из-за того, что днем солнечная сторона моста нагревается больше, чем находящаяся в тени. Есть еще дополнительные, интересные де-

тали, касающиеся этого сооружения. Например, эстакада причудливо прогибается не потому, что проседает от вибрации и тяжести поездов, - просто нижняя точка ее изгиба рассчитывалась на пристройку в будущем станции метро «Спортивная». А чтобы потом пристраивать не слишком высокие лестницы и платформы, она и идет сначала вниз, а потом вверх, в виде впадины, или видимый пассажирами контактный рельс, на самом деле не рельс вовсе, а лишь его кожух. Так что и ночью, когда город засыпает, работники метрополитена продолжают трудиться на мосту, в тоннелях, метродепо... Все эти люди работают, можно сказать, обеспечивая безопасность горожан. Даже вторая пара рельс на мосту между основной колеей неспроста положена - это, чтобы, если не дай Бог, поезд сойдет с пути, он не смог вылететь за пределы металлических стен. Даже шпалы на путях на станциях не просто так выпилены: упадет человек на полотно перед идущим поездом и попадет не на рельсы, а в приготовленный желоб, и жив останется. Хотя, как говорят, это уже из другой истории, и за эти дополнительные меры безопасности надо сказать спасибо, в первую очередь, проектировщикам и строителям...

Утром первому метropоезду дается на 5 минут больше времени, отведенного графиком, чтобы мастер техпомощи из кабины машиниста смог окончательно убедиться, что в тоннелях никого не осталось, а на рельсах не забыли какой-нибудь инструмент. Для этого осмотра только на время прохождения первого электропоезда в тоннелях оставляют гореть яркий ночной свет. Если на путях вдруг обнаружится болт или гайка - поезд обязательно вернут и не выпустят за ворота, пока не выяснится, откуда эта гайка. Как только проходит первый поезд, свет выключают. И начинается дневная работа метрополитена, когда каждый электропоезд поедет по привычному== темному коридору, точно по графику²⁵ ...

Что ж, порядок, который начинается с четкой работы всех служб, мы ощущаем каждодневно. Он - в безукоризненной работе слесарей и вежливости дежурных станций, дисциплинированности машинистов и повышенной внимательности диспетчеров...

Дни бежали за днями, а положение на строительстве метро оставалось все на том же уровне или даже, скорее, ухудшалось.

15 ноября 1994 года коллектив новосибирских метростроителей обратился к руководству города и области с письмом²⁶, в котором говорилось о том, что вопрос продолжения финансирования работ в теку-

²⁵ С. Костин. Одно лье над водой// Вечерний Новосибирск. 21.11.1991.

щем году, несмотря на то что уже середина ноября, до сих пор не решен. То есть, в основном, строительство метро осуществляется за счет привлечения собственных финансовых ресурсов и кредитов банков. Указанные причины привели в 1994 году к резкому снижению объемов метростроительных работ, что могло повлечь за собой полное прекращение строительства метрополитена в 1995 году и осложнения в эксплуатации из-за недостатка выделенных средств на капитальный ремонт и техническое перевооружение действующего метрополитена.

Из-за большой задолженности заказчика за выполненные объемы работ и, соответственно, невыплаты заработной платы за несколько месяцев были вынуждены увольняться опытные метростроители. Так, если при сдаче в эксплуатацию 1-го участка в 1985 году коллектив метростроителей насчитывал в своих рядах 2500 человек, то в 1994 году их осталось только около 1000 человек.

Исчерпав все возможности, руководство метростроя вынуждено было издать приказ о приостановке работ на метро, перейти на сокращенный рабочий день и отправить часть работников в отпуск без содержания.

Из-за отсутствия средств не был выполнен в летний период большой объем работ по водопонижению на перегоне ст. «Фрунзенская» - ст. «Березовая роща», а это значит, что остановленные в июле 1994 года два проходческих комплекса, даже при полном обеспечении финансирования в 1995 году, не могли быть задействованы раньше мая 1995 года.

Незначительных средств, которые удавалось заработать на других объектах, едва хватало, чтобы не пустить имущество акционеров в оплату за просроченные кредиты и другие долги.

«При таком отношении к финансированию, - писали метростроители, - мы не видим будущего у своего коллектива. Мы уже не видим решения проблемы, если до конца ноября заказчик не погасит задолженность. С июня 1994 года лежит на утверждении в мэрии программа развития метро строительного комплекса до 2010 года, в которой мэрия выступает гарантом в вопросах финансирования метро - как основной заказчик». Но, как говорится, а воз и ныне там...

Конференция профсоюзного комитета АООТ «Новосибирскметрострой» от имени коллектива метростроителей обратилась к руководителям города и депутатам областного Совета с требованиями²⁷:

- не допустите прекращения строительства метро и развала коллектива метростроителей;

²⁶ НГА. Ф. 33. Оп. 1. Д. 4989. ЛЛ. 28-30.



Мэр Новосибирска В.А. Толоконский беседует с метростроителями во время посещения строящейся ст. «Березовая роща», август 1994 г.

- верните заработанные метростроителями деньги;
- предусмотрите в городском и областном бюджете на 1995 год средства на финансирование метро;
- потребуйте от правительства России включить в государственную инвестиционную программу не менее 100 млрд. рублей на строительство Новосибирского метро с равномерным распределением средств в 1995 году.

«Просим ЦК Независимого профсоюза железнодорожников и транспортных строителей России оказать содействие о включении указанных средств на строительство Новосибирского метро».

В связи с обращением метростроителей бывший заместитель мэра, директор департамента транспорта, связи и дорог В.М. Можейкин в письме²⁸ на имя председателя профсоюзной конференции АООТ «Новосибирскметрострой» Н.Д. Савенкова и зам. главы администрации Новосибирской области Г.Н. Глебова писал, что понимает справедли-

НГА. Ф. 33. Оп. 1. Д. 4989. ЛЛ. 28-30.



Глава администрации Новосибирской области И.И. Индинок (первый слева) осматривает стройплощадку ст. «Фрунзенская», апрель 1995 г.

вость тревоги и негодования метростроителей, но, к сожалению, должен констатировать, что причина этого, в первую очередь, в непонимании федеральными властями всех нужд полуторамиллионного сибирского города по развитию метрополитена.

И действительно, администрация области, лично тогдашний глава администрации И.И. Индинок, мэрия города не единожды обращались с тревожными письмами по вопросу строительства метрополитена к руководителям государства. В результате городу все-таки удалось получить в ноябре 1994 года 3, 0 млрд. неденоминированных рублей. Министерство финансов обещало выделить еще 10 млрд., но в форме казначейских обязательств. Пока было «неясно», сколько «живых» денег сможет получить Новосибирск за казначейские обязательства...

Руководители Новосибирска стали частыми гостями в Минфине. У одних московских руководителей они находили понимание, у других нет. Но в целом было обещано, что, понимая потребности Новосибирска,

²⁸ Там же. ЛЛ. 31,32.



*Пункт сбора пожертвований в фонд поддержки строительства
Новосибирского метрополитена на ст. «Площадь Маркса»*

все-таки финансирование дальнейшего строительства будет учтено при утверждении бюджета на 1995 год.

И в самом Новосибирске мэрия также не прекращала усилий по изысканию средств на строительство метрополитена. Среди предложений - открыть внебюджетный счет по привлечению средств спонсоров и населения города.

В 1995 году метрополитен перевез 75 млн. человек, или 16% всех платных пассажиров в городе.

В январе 1996 года исполнилось 10 лет с начала эксплуатации Новосибирского метрополитена. Несмотря на все трудности, метро, оставаясь самым удобным, комфортным и надежным видом транспорта, работало бесперебойно, обеспечив регулярность движения 99,98%. За год имелось всего два случая задержки интервала движения до 10 минут из-за непреднамеренных нарушений пассажиров.

Для удобства пассажиров в Новосибирском метрополитене впервые в России была разработана и внедрена вместо проездного билета расчетная карта, позволяющая метрополитену фиксировать количество оп-

лаченных поездок. Дотации из городского бюджета в 1995 году на нужды метрополитена составили около 6 млрд. неденоминированных рублей, что позволило удержать тариф в среднем за год на уровне 82% от полных затрат на перевозку пассажиров. Для безопасной и ритмичной работы метро были выполнены ремонтно-восстановительные работы капитального характера: ликвидировано обводнение второго пути ветки в депо, ремонт станций метрополитена, средний и капитальный ремонт вагонов и оборудования, в плановом порядке произошло перевооружение метрополитена. Были завершены отделочные работы и сданы в эксплуатацию пешеходный переход на пл. Калинина в Заельцовском районе, три выхода и подземный переход на ст. метро «Площадь Маркса» в Ленинском районе.

И в I полугодии 1997 года устойчивая работа метрополитена в целом была обеспечена. Из 76 вагонов инвентарного парка все вагоны использовались для перевозки пассажиров в соответствии с графиком движения поездов. На 1997 год планировалось приобретение 4 метровагонов за счет амортизационных отчислений, замена 1150 метров рельсов, по которым был превышен нормативный срок службы, продолжение строительства мастерских по капитальному ремонту эскалаторов. Но в 1997 году амортизация начислялась с понижающим коэффициентом 0,5, общая сумма за год должна была составить 10 млрд. руб. Требовалась технологическая дотация в размере 40 млрд. при фактическом финансировании в 6 млрд. руб. Тем более что наиболее характерным для тех лет, начиная с 1994 года, было резкое сокращение объема перевозок на метрополитене в связи с ухудшением социально-экономической обстановки и других независимых от метрополитена причин. Так что говорить о приобретении дополнительных вагонов не имело смысла. До конца года планировалась и замена около 2-х километров рельсов по мере их приобретения²⁹, что в свете вышесказанного тоже было весьма гипотетично.

Эксплуатация метрополитена требовала постоянных финансовых вливаний. Так, в 1998 году было необходимо произвести замену рельсов и стрелочных крестовин, увеличить вагонный парк, провести комплекс работ по усилению перекрытий станции «Речной вокзал», капитальный ремонт эскалаторов, капитальный ремонт сетей коммуникации, ремонт электрооборудования, необходимо было сделать антикоррозийное покрытие мостов, ремонт колесных пар вагонов, приоб-

НГА. Ф. 33. Оп. 1. Д. 5435. ЛЛ. 23, 24.

рести снегоуборочную машину. И все это в то время, когда продолжался спад платных перевозок метрополитена. Среди причин - сокращение объемов производства предприятия с соответствующим изменением режима его работы, увеличение круга лиц с правом бесплатного проезда, низкая материальная обеспеченность значительной части населения³⁰.

Еще более тревожным было положение с продолжением строительства метрополитена. Если не хватало денег для поддержания уже функционирующей структуры, то что, в данном случае, можно было говорить о введении в эксплуатацию новых станций. История показала, что метрополитен является самой высокоорганизованной структурой в городской транспортной системе, по многим параметрам выгодно отличающейся от других видов транспорта, но его сооружение и эксплуатация отличаются высокой затратностью.

Все это привело к тому, что в 1995 - 1997 гг. вообще стоял вопрос о консервации стройки. В апреле 1998 года тогдашний вице-мэр Виктор Можейкин дал интервью газете «Вечерний Новосибирск», в котором тоже остановился на некоторых вопросах, связанных с поисками дополнительного финансирования метрополитена: «Сегодня строительство метрополитена, к сожалению, заморожено. Строго говоря, метро не в нашем департаменте, но положение дел, конечно, мне известно. Практически не движется вторая очередь так называемой Дзержинской линии, которая должна дойти до вещевого рынка. Сумев найти деньги, можно было бы начать работы и с той стороны линии. Источником средств могло бы стать, к примеру, строительство на территории метродепо многоярусного автостояночного пассажа. Идея находит поддержку на разных уровнях, однако с реализацией дело не движется.

Что касается станции имени Покрышкина, то до нее готовы оба пути,



Один из рабочих моментов встречи мэра г. Новосибирска В.А. Толоконского с метростроителями, ст. метро «Фрунзенская» (Маршала Покрышкина), август 1994 г.

¹ НГА. Ф. 33. Оп. 1. Д. 5435. ЛЛ. 25, 26.

но медленно идут работы по устройству вестибюлей, их отделке. Нет еще и оборудования. И главное, нет 50 миллионов рублей на окончание работ, чтобы сдать станцию в эксплуатацию.

Дальше проходческие щиты остановились в районе Ипподромской улицы. Сейчас в тоннеле вода. Откачивать нечем: тоннель обесточен из-за долгов энергетикам.

Москва обещанных денег не отдала, хотя во время визита в наш город Президента накануне очередных выборов удалось затащить высоких московских гостей на метростроевский котлован.

- Хорошее метро, - подтвердили гости.

- Надо бы, конечно, дать денег, - покивали друг другу. С тем и уехали. Если не считать 38 миллиардов (неденоминированных), которые удалось получить, заручившись подписью Президента России и слетав в Москву, пока он был в Новосибирске. Хотя и с теми деньгами, а точнее векселями, пришлось изрядно помучиться, поскольку оказались они бумагами одного из рухнувших банков.

Так что на Москву особых надежд нет. Что касается собственных возможностей, то, при всем понимании важности этого строительства, шаги, что были предприняты для привлечения средств местных инвесторов, результатов тоже не дали.

Остается, пожалуй, единственный выход: увеличив тариф на проезд, направить вырученные средства на строительство метро³¹.

Отчаявшись найти поддержку у федеральных властей, новосибирские метростроители в очередной раз обратились за помощью в мэрию, и в январе 1998 года в Новосибирске был зарегистрирован «Фонд развития и поддержки инфраструктуры транспортно-дорожного комплекса связи и информатики администрации Новосибирской области»³². К этому времени новосибирский метрополитен был третьим в России по количеству перевозимых пассажиров. Но на его финансирование федеральные власти выделяли даже меньше, чем другим городам. Собственными силами метростроители обойтись не могли, несмотря на то, что в последние годы был введен режим максимальной экономии, персонал сократился более чем в три раза. Поиски дополнительных источников финансирования также не увенчались успехом. К этому времени большинство свободных подземных площадей уже было сдано в аренду, однако плата за их использование составляла не более 15% от существующего объема финансирования. В результате у метростроите-

³¹ Дороги, которые нас выбирают // Вечерний Новосибирск. 24.04.1998.

³² Т. Мартянова. Метро выходит на поверхность // Коммерсантъ-Сибирь. 30.01.1998.

лей, как уже отмечалось, не хватало денег не только на ввод новой 11 станции, но даже на текущие эксплуатационные работы. К слову сказать, не одно метро в мире не является самокупаемым, поэтому-то и возникла идея создать Фонд, который поможет обеспечить дополнительное финансирование и, как следствие, сохранение уникального потенциала метро строительного комплекса. В перспективе Новосибирское метро хотели сделать похожим на Парижское, где интенсивное коммерческое использование подземных площадей и инвестиционные программы обеспечивают более 70% всех поступлений.

Для реализации этих планов Фонд планировал осенью 1998 года провести благотворительную лотерею, к финансированию привлечь также рекламных агентов, работающих на рынке наружной рекламы.

Однако основные источники доходов рассчитывали получить после реализации собственных инвестиционных проектов. Первый - «Кольцевой Пассаж» - должен включать в себя торговые и выставочные залы, складские зоны, крытые автостоянки, многоуровневые гаражи, автомойку. Все это (площадью 40 тыс. кв. м) должно было, по мысли организаторов Фонда, разместиться на въезде в Новосибирск, что поможет мэрии решать вопросы транспортной развязки на въезде в город и сможет привлечь дополнительные финансовые средства для строительства второй очереди метро. Второй проект к этому времени был наполовину готов. Он предусматривал строительство над тупиком станции «Заяльцовская» подземного сооружения в 2,1 тыс. кв. м, где будут центр игровых автоматов, рестораны, дискотеки, казино, магазины и т.д. Оба проекта достаточно капиталоемкие, поэтому предполагалось, что они будут осуществляться под гарантии мэрии.

В 1998 году ежедневно муниципальный транспорт перевозил 1 миллион 400 тысяч человек. При этом 46% приходилось на автобусы. Доходов же они привозили с маршрутов 29% от общей выручки муниципального транспорта. Троллейбусы брали на себя 27% пассажироперевозок, принося 25% от общего сбора. Трамваем пользовались 14,5% пассажиров с долей дохода 12 - 13%. На метро же, перевозившее 15,7% пассажиров, приходился 31% выручки. Однако необходимо заметить, что только 15% пассажиров муниципальный транспорт перевозил за «живые деньги». В выходные дни это 80 тысяч человек, в обычные - около 150 тысяч³³.

Шли споры о тарифах, о том, как сделать метро самокупаемым, руководители города обивали пороги во всех вышестоящих инстанциях,

Из Архива МУП «УЗСПТС».

ломали головы над тем, как объяснить большим московским чиновникам, что продолжение строительства метрополитена для Новосибирска необходимо по абсолютно объективным причинам. Ведь город Новосибирск сегодня - это один из крупнейших промышленных, научных и культурных центров Сибири с населением -1,416 млн. человек и территорией площадью около 477 кв. км, причем не отличающийся компактностью застройки.

Исторически сложилось так, что на правом берегу расположился центр города и основные промышленные и жилые районы с населением ~ 934 тыс. человек, а на левом берегу - крупные промышленные и жилые районы с населением ~ 482 тыс. человек.

Застройка города не отличается однородностью - при наличии крупных жилых массивов этажностью 9-16 этажей значительные территории имеют одноэтажную индивидуальную застройку.

Характерной особенностью города является слабое развитие магистральной улично-дорожной сети, имеющей плотность 0,55 км на квадратный километр территории, что почти в 3 раза меньше нормы.

Из-за этого пассажирские потоки имеют сосредоточенный характер и достигают на отдельных магистралях более 10 тысяч пассажиров в час пик в одном направлении, что превышает пропускную способность магистралей в 1,5 раза. Так что без метро решить транспортную проблему в городе практически невозможно.

Все это пытались объяснить высоким московским чиновникам руководители города и области. Наконец, в ответ на все предпринятые шаги, в 2000 году Правительство РФ приняло решение о государственной поддержке строительства Российских метрополитенов в размере до 20% от защищенной потребности в средствах³⁴. И вновь, как и ранее, все прошедшие годы приходилось доказывать во всех инстанциях необходимость дальнейшего развития метрополитена для г. Новосибирска. И не просто доказывать, а помаленьку продолжать его строить и вводить в эксплуатацию. На очереди был пусковой участок от ст. «Маршала Покрышкина» до ст. «Сибирская»³⁵, строительной длиной 1,074 км, при этом эксплуатационная длина действующего участка Дзержинской линии увеличилась до 2,63 км.

Ввод промежуточного участка в эксплуатацию позволил бы обеспечить надежной транспортной связью с другими районами города Фрун-

³⁴ Из архива МУП «УЗСПТС».

³⁵ Из личного архива бывшего начальника Дирекции строящегося метрополитена (1986 - 2002) Г.С. Рузаева.



Мэр Новосибирска В.А. Толоконский в электродепо «Заельцовское», 1999 г.

зенский жилмассив, прилегающий к ул. Гоголя, и разгрузил бы эту улицу от пассажирского наземного транспорта.

Мэрия и, конечно, тогдашний мэр Виктор Александрович Толоконский все это время изыскивали возможности для продолжения строительства метрополитена. И став губернатором, В.А. Толоконский по-прежнему уделял самое пристальное внимание вопросам, связанным с сооружением метрополитена.

Начавшееся в 1989 году строительство станции «Маршала Покрышкина» переживало разные времена. Станцию то строили, то замораживали, то снова приступали к законсервированным, было, работам. Как говорят строители, «мы сами уже не помним, когда начинали...».

Проблемы метростроителей всегда находились в сфере внимания городских руководителей. Избранный в марте 2000 года мэром Новосибирска Владимир Филиппович Городецкий в своей предвыборной программе обещал приложить максимум усилий и сдать станцию «Маршала Покрышкина» в конце 2000 года. В целях завершения работ, сдачи в эксплуатацию промежуточного пускового комплекса второй очереди Новосибирского метрополитена, решения комплекса вопросов по финансированию оставшихся работ, приобретения оборудования и материалов, а также выполнения пусконаладочных работ в апреле 2000 года был создан штаб³⁶ по строительству и сдаче станции в эксплуатацию.

Возглавил его первый заместитель мэра Владимир Николаевич Шумилов. Средств, как всегда, не хватало, но главное, необходимо было напряженной работой показать реальную возможность выполнения поставленной задачи. Были сконцентрированы остатки сил метростроевцев. Реальность сдачи станции подкреплялась тем фактором, что на заключительном этапе основные работы должны были выполнять субподрядные организации, а не только метростроители. В городе такие работоспособные организации, имеющие опыт сдачи в эксплуатации линий метрополитена, были. Их удалось сконцентрировать на пусковом комплексе, основные работы выполняли следующие организации: ООО «Метрополис» (В.Н. Приходко), ООО «Востокприбортехгаз и К» (И.П. Петров), НМУ-1 «Сибэлектромонтаж» (С.Г. Жидик), НМУ-2 «Сибэлектромонтаж» (А.А. Баракин), ООО «Сибпромветиляция» (П.А. Ландин), ОАО ПМПС «Электрон» МСУ-78 (С.М. Пигарев), ЗАО «НПП-Энергия» (Н.Т. Воронов), ОАО «Сибирьгазсервис» дирекция «Подземметаллзащита» (В.Н. Никонов), СМП-813 (Б.Я. Логинов), ЗАО «Радио и микроэлектроника» (Е.В. Букреев), ЗАО «Сибмонтаж» (С.И. Корнилов), ЗАО «Оптимекс» (С.П. Максимов).³⁷

Строители, понимая важность поставленной перед ними задачи и наконец-то почувствовав, что дело сдвинулось с мертвой точки, можно сказать, дневали и ночевали на своих рабочих местах. Благодаря их активной работе удалось убедить руководство всех уровней власти в реальности задачи. Были сосредоточены федеральные средства - 48, 2 млн. руб., областные - 3,0 млн. руб., городские 13, 4 млн. руб.³⁸ Причем выделение денег из областного бюджета было санкционировано губернатором В.А. Толоконским во время очередного объезда стройки. Виктор Александрович подписал бумаги на капоте автомобиля прямо на станции «Маршала Покрышкина».

Максимально использовались все возможности города, его промышленности. На уборке станции работали студенты и солдаты. В последние две недели практически ежедневно на станцию выезжали городские власти, сам мэр или его замы проводили заседания с разными службами, ответственными за строительство. И вот, наконец, как в старые добрые времена, жители города получили долгожданный подарок, стоимость которого - 400 млн. рублей. Город справился с задачей, хотя даже среди непосредственных исполнителей находились малoverы.

³⁶ Распоряжение мэрии от 06.05.2000 г. №1753-Р

³⁷ Из архива МП «УЗСПТС». Перечень субподрядных организация, участвовавших в производстве строительно-монтажных работ на пусковом участке метрополитена от ст. «Маршала Покрышкина» до ст. «Сибирская».

³⁸ Там же.



Митинг, посвященный вводу в эксплуатацию ст. метрополитена «Маршала Покрышкина»: мэр г. Новосибирска В.Ф. Городецкий, начальник метрополитена В.И. Демин, губернатор Новосибирской области В.А. Толоконский и др.

День 28 декабря 2000 года стал настоящим праздником для Новосибирска. Ведь в этот день в официальной обстановке метростроители передали символический ключ от новой станции городскому руководству.

Что же принципиально нового было внедрено при строительстве этого участка трассы и самой станции? Еще на первом пусковом комплексе, на перегоне ст. «Октябрьская» - ст. «Речной вокзал», в вентиляционной камере на пикете 98 был установлен открытый образец экспериментального вентилятора ВВО-21 Р. Его разработали в лаборатории рудничной аэродинамики Института горного дела, руководит которой профессор, доктор технических наук Н.Н. Петров. Эти экспериментальные вентиляторы и установлены на новой линии до ст. «Маршала Покрышкина». Они эффективнее, мощнее, требуют меньшей площади для установки, потребляют меньше электроэнергии и, самое главное, удобнее в эксплуатации. Автоматика позволяет им работать в режиме реверса на нагнетание воздуха и на вытяжку. На промежуточном пусковом участке применяется автоматизированная система управления, благодаря чему все управление движением переведено на компьютерную технику. Контроль за движением электропоездов, за пассажирами, за сантехническими устройствами, вентиляцией, буквально все

компьютеризировано. Для связи используется оптико-волоконный кабель, который позволяет вести переговоры сотням абонентов, не мешая друг другу. Много изменилось и в использовании отделочных материалов. Кроме традиционных мрамора и гранита, стали использоваться при отделке потолков такие материалы, как люксор, люксолан, разделка швов велась специальным составом «Кальмотрон».³⁹

Итак, еще одной в тех условиях достаточно трудной победой закончился 2000 год, мир вступил в XXI век. *

По утверждению губернатора области Виктора Александровича Толоконского, ни один другой город России, даже Москва и Санкт-Петербург, в последнее время не могли себе позволить подобный подарок. Большая часть строящихся станций метро по всей России законсервирована. В Новосибирске же строить подземку планируют и дальше, тем более что консервация потребует почти такого же количества средств⁴⁰.

Как это удалось Новосибирску в тех условиях пустить в эксплуатацию новую станцию, ответить однозначно достаточно сложно. Но, наверное, при решении вопросов, связанных со строительством метро, да и по другим масштабным проектам, не последнюю роль играли и играют личные связи. Как отмечает в своих воспоминаниях Геннадий Семенович Рузаев: «На протяжении практически 20-летней моей работы в Новосибирском метростроительном комплексе большую роль сыграли и играют складывающиеся годами личные взаимоотношения с руководителями курирующих департаментов и отделов, а также специалистов-исполнителей Госстроя России, Минэкономразвития РФ и Минфина РФ в решении многочисленных вопросов, от которых непосредственно зависит успешное строительство метрополитена».

Не будем гадать, что да как, но с определенной долей гордости можем сказать: и метростроители, и руководители города выдержали проверку на прочность.

В январе 2001 года исполнилось 15 лет с момента ввода метрополитена в эксплуатацию. Как рассказывал в своем интервью газете «Вечерний Новосибирск»⁴¹ тогдашний начальник Новосибирского метрополитена В.И. Демин, большое и первостепенное внимание на метрополитене уделялось и уделяется вопросам повышения надежности и совершенствования технических средств, внедрения прогрессивных технологий. За период существования метрополитена на нем было осу-

³⁹ Сначала были строители// Вечерний Новосибирск. 11.01.2001.

⁴⁰ М. Дудкина. Есть еще одна станция //Ведомости Новосибирского обл. Совета депутатов. 29.12. 2000.

⁴¹ Новосибирский метрополитен - 15 лет в строю//«Вечерний Новосибирск. 11.01.2001.



В.И. Демин, начальник Новосибирского метрополитена, 2000 г.

ществлено более 500 крупных мероприятий по внедрению новой техники, рационализаторами подано и внедрено более 2000 предложений. Работа многих рационализаторов отмечалась различными наградами, а мастеру участка дефектоскопных измерительных средств службы пути и тоннельных сооружений В.Л. Белякову было присвоено звание «Заслуженный рационализатор железнодорожного транспорта».

С самого начала метрополитен поддерживал тесные деловые связи со специалистами научных и проектно-конструкторских организаций, лучшие разработки которых успешно внедрялись на метрополитене. В 2000-2001 гг. совместно со специалистами Новосибирского технического университета велись работы по переводу этих устройств на телеуправление с использованием микропроцессорной техники и персональных ЭВМ. К этому времени все станции были оснащены системой управления с применением промышленного телевидения. Благодаря чему и был осуществлен перевод на телеуправление всех устройств электрооборудования, эскалаторов и санитарно-технических устройств.

В электромеханической службе были проведены работы по оснащению всех эскалаторов устройствами контроля параметров. Сдали в эксплуатацию оригинальную автоматизированную систему учета потребления тепловой энергии, тепловые пункты переводились на более эффективные и компактные пластинчатые нагреватели в бойлерных узлах.

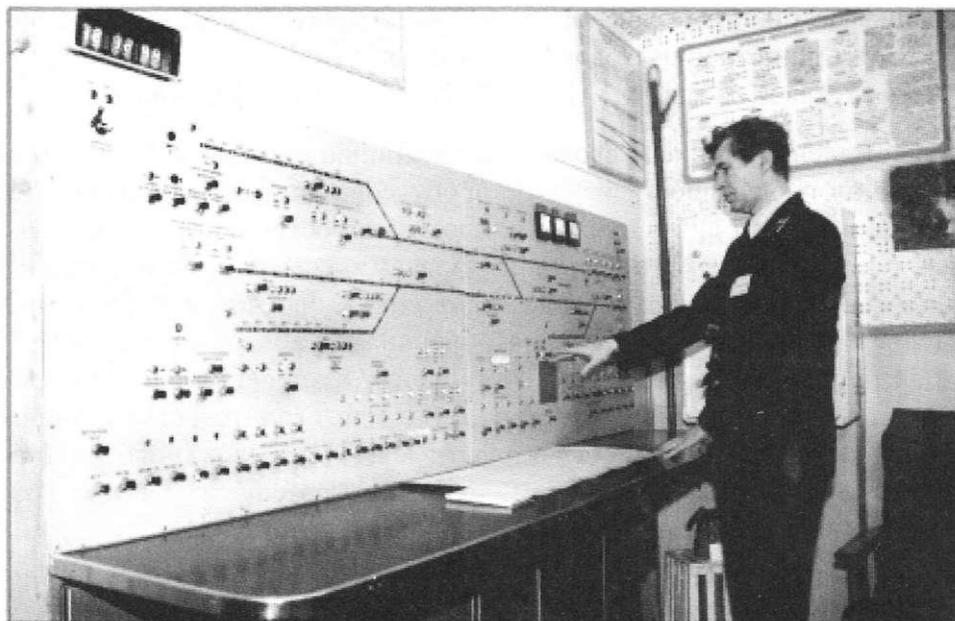


Дежурная по ст. «Речной вокзал» Л.Ф. Мазлинова у пульта управления движением поездов

Специалисты службы электроснабжения совместно со специалистами Омского института инженеров железнодорожного транспорта внедрили впервые в практике метрополитенов 12-пульсовый выпрямительный агрегат для питания контактного рельса.

Специалисты службы сигнализации и связи внедрили и успешно эксплуатируют вагон-лабораторию для проверки параметров системы регулирования скорости (ЛРС) и радиопоездной связи. Проведена инвентаризация и экологическая паспортизация всех объектов, разработан экологический паспорт метрополитена, подготовлены и утверждены нормы допустимых сбросов, создана программа для ЭВМ для анализа и расчета платы за сбросы и водопользование. Не оставались в стороне и вопросы очистки промышленных стоков. В этих целях было изготовлено оборудование для очистки воды после мытья колесных пар.

Так что к началу 2001 года первая очередь Новосибирского метрополитена действовала в стабильном рабочем режиме, но сказать, что ее строительство окончено, было нельзя. Оставались незавершенными объекты гражданской обороны, приближались сроки капитального ремонта эскалаторов и другого оборудования, строительство же объединенных мастерских было практически заморожено, по-прежнему требовали своего решения вопросы создания базы заводского ремонта ва-



Дежурный по ст. «Сибирская» О.Е. Тарасов у пульта управления движением поездов

гонов, но все это, как и всегда, упиралось в финансовую проблему.

24 февраля 2001 года приказом по департаменту строительства и архитектуры мэрии № 16 Муниципальное предприятие «УЗСПТС» было преобразовано в Муниципальное унитарное предприятие «УЗСПТС»⁴².

С апреля 2001 года Новосибирский метрополитен возглавил почетный работник транспорта России Владимир Михайлович Кошкин. В этот период Новосибирский метрополитен - это 14,04 км линий и 11 станций, более 1700 человек работающих, среднесуточная перевозка - 150 - 200 тыс. человек, максимальная наполняемость вагонов - 300 человек. Скорость до 80 км/час. За время работы метро перевезло более 1,2 млрд. пассажиров. Доля метро в общегородских перевозках около 17%. По объему перевозок Новосибирский метрополитен уступает только Московскому и Санкт-Петербургскому и перевозит в 1,5 раза пассажиров больше, чем Нижегородский, и в 1,3 раза больше, чем Самарский и Екатеринбургский вместе взятые. Регулирование движения осуществляется бесцветной автоматической системой.

8 июня этого же года постановлением главы администрации Новосибирской области В.А. Толоконского в связи с неэффективностью было ликвидировано государственное учреждение «Фонд развития и поддер-

⁴² Из архива МУП «УЗСПТС».

жки инфраструктуры транспортно-дорожного комплекса связи и информатики администрации Новосибирской области»⁴³.

17 февраля 2003 года МУП «УЗСПТС» возглавил Н.Б. Хван⁴⁴.

К сожалению, и после ввода в эксплуатацию станции «Маршал Покрышкин» наблюдалось досадное пробуксовывание на строительстве объектов метрополитена. Время шло, а метростроители не справлялись с поставленными перед ними задачами, ссылаясь на недостатки финансирования и не видя своих собственных просчетов. Работа ОАО «Новосибирскметрострой» была признана неудовлетворительной⁴⁵. Были допущены значительные отступления от проекта, как при проходе левого перегонного тоннеля, так и при строительстве станции «Березовая роща», а также неоднократные нарушения технологии производства работ на стройке, к тому же во время весеннего паводка возник ряд аварийных ситуаций, ликвидировать которые ОАО «Новосибирскметрострой» отказалось. Предприятие находилось в тяжелом финансовом положении, не хватало рабочих, а попыток реструктуризировать предприятие не предпринималось. В результате МУП «УЗСПТС» вынужденно понес непредвиденные затраты на проведение дополнительных изысканий, корректировку действующей проектно-сметной документации, ликвидацию аварийных ситуаций, наведение порядка на строительных площадках.

В результате МУП «УЗСПТС» был вынужден оживить ситуацию на строительстве метро путем создания конкурентной борьбы. Был объявлен конкурс на заключение договора подряда на оставшиеся объемы работ по пусковому участку до станции «Березовая роща». Победителем конкурса, состоявшегося в мэрии г. Новосибирска 14 мая 2003 года, стал ОАО «Бамтоннельстрой». С этого момента к сооружению метрополитена в Новосибирске приступает ООО «Новосибирскметрострой-БТС», являющееся структурным подразделением ОАО «Бамтоннельстрой», - организации, созданной в Новосибирске еще 21 марта 2001 года и хорошо зарекомендовавшей себя на сооружении различных объектов в Новосибирской области⁴⁶. В функции ООО «Новосибирскметрострой-БТС» входит выполнение тоннелестроительных работ, прокладка и реконструкция труб и тоннелей коммунального хозяйства бестраншейным способом с использованием микротоннелепроходческих комплек-

⁴³ ГАНО. Ф.п. 2228. Оп. 1. Д. 11. ЛЛ. 3,4.

⁴⁴ Из архива МУП «УЗСПТС».

⁴⁵ Справка МУП «УЗСПТС».

⁴⁶ Бамтоннельстрой. Новосибирск. Время новых решений. - Издательское агентство «Шитиков и Лоскутников», 2004.

сов, выполнение проходческих и других специальных строительных работ. Организация владеет современной техникой, прогрессивными технологиями и занимает ведущее место в Западно-Сибирском регионе по строительству и реконструкции современных подземных сооружений. ОАО «Бамтоннельстрой» вложил около 10 млн. долларов собственных средств на приобретение высокопроизводительного оборудования и механизмов для объектов города и области, в том числе механизированные проходческие комплексы для проходки транспортных и коммунальных тоннелей, создания набрызг-бетонных крепей, производства специальных работ по химическому закреплению грунтовых массивов. В результате объемы работ в 2003 году возросли в несколько раз, несмотря на то, что организации на первом этапе пришлось приложить немало усилий для расконсервации объектов метрополитена и приведения строительных площадок и сооружений, расположенных на них, в порядок.

Помогло наращиванию темпов и приобретение современного тоннелепроходческого комплекса (ТПК) канадской фирмы «Ловат». 24 - 25 сентября в Новосибирск из Санкт-Петербурга двумя рейсами АНТ-124 были доставлены 8 блоков ТПК общим весом 374 тонны. Для размещения в грузовом отсеке самолета оболочку самого крупного блока весом 79 тонн пришлось даже частично срезать. Оставшиеся детали комплекса прибыли в Новосибирск в пяти сорокатонных железнодорожных контейнерах. Приобретение именно этого комплекса было продиктовано тем, что канадская фирма «Ловат» является мировым лидером по проектированию и производству тоннелепроходческих комплексов, используемых при строительстве железнодорожных и автодорожных тоннелей, метрополитенов, городских коммунальных тоннелей различного назначения и очень надежна в эксплуатации. Одно из главных достоинств ТПК фирмы «Ловат» - они приспособлены для любых геологических условий: от зыбучих песков и ила до скальных пород. Тоннелепроходческий комплекс «Ловат» состоит из проходческого щита с грунтовым пригрузом и защитного оборудования, обеспечивающих полную механизацию работ по разработке, погрузке и транспортировке грунта из забоя, монтажу сборной водонепроницаемой обделки из высокопрочных железобетонных блоков на болтовых связях. Изолированная рабочая зона с грунтовым пригрузом предотвращает непосредственный контакт рабочих с грунтом, обеспечивает безопасность и безосадочность

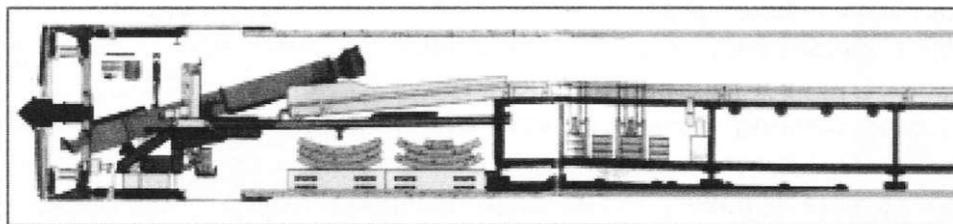
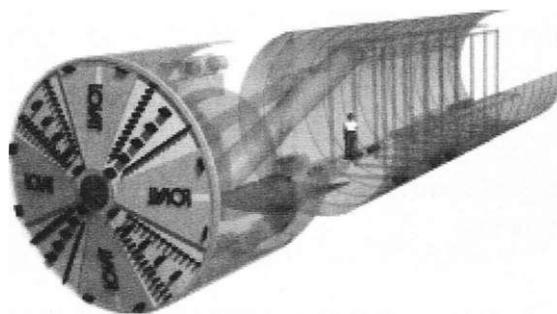


Схема и общий вид тоннелепроходческого комплекса LOVAT

проходки в неустойчивых грунтовых массивах. Ведение щита по трассе осуществляется по лазерному лучу. Вся информация о состоянии систем (давление в гидравлических системах, смещение щита относительно оси тоннеля, температура, сбой в системе и т.д.) поступает на два компьютера. Роликовые стабилизаторы, расположенные на щите, на уровне его горизонтального сечения, предотвращают возникающие в результате вибрации отклонения от оси тоннеля в поперечном направлении. Вот такое чудо техники сейчас работает на проходке перегонного тоннеля второй очереди метрополитена. Вернемся на минуту в 1979



год, когда шел монтаж первого проходческого щита на строительстве Новосибирского метрополитена, того самого первого, который был сконструирован еще в 1932 году... Наверное, тогда даже самые смелые мечтатели не могли предположить, **какая техника** через двадцать с небольшим лет будет помогать нашим метростроителям сооружать Новосибирский метрополитен.

Летом того же 2003 года ОАО «Бамтоннельстрой» провел специальные работы по реконструкции и усилению фундаментов, сооружению свайных фундаментов, изменению грунтовых условий (закрепление грунтов), сооружению ограждающе-несущих конструкций свай «стена в грунте» при строительстве тоннелей второй очереди Новосибирского метрополитена. Проблема закрепления грунтов особенно актуальна для Новосибирска, поскольку в городе высок уровень подземных вод. Приходится использовать различные технологии: тампонирования, водопонижения, искусственного замораживания, шпунтового ограждения. Применительно к грунтовым условиям обычно выбирается технология устройства свай. При строительстве второй очереди Ново-

сибирского метрополитена были выполнены ограждающие конструкции на Венткомплексе, комплекс работ на строительной площадке ОДМ-17. Сооружено более 1000 инъекционных скважин, проведено нагнетание 15000 куб. м раствора для заполнения пустот и восстановления нормальных грунтовых условий. Закреплены грунты в заобделочном пространстве левого тоннеля. Сооружены ограждающие конструкции из буровых свай на глубину 24 метра для демонтажа старого проходческого щита и устройства монтажной камеры ТМК «Ловат», проведено закрепление грунтов по бортам котлована монтажной камеры.

В 2004 году планируется сдача станции «Березовая роща» и дальнейшее продолжение строительства второй очереди линии от станции «Маршала Покрышкина» до станции «Гусинобродская». Перспективный план развития метрополитена претворяется в жизнь.

С вводом станции «Березовая роща», имеющей оборотный съезд, этот участок получит полный оборот поездов - 20 пар поездов в час пик, т.е. один поезд в каждом направлении через 3 мин. с отменой челночного движения. При этом обеспечится надежное соединение транспортного узла (площадь Березовая роща) на пересечении магистральных улиц Гоголя, Кошурникова и проспекта Дзержинского с железнодорожным вокзалом «Новосибирск-Главный» (за 5,5 мин.) и действующим участком Ленинской линии метро, обслуживающим объекты Заельцовского, Центрального, Октябрьского районов и левобережья (за 3,2 мин.) с пересадкой на станции «Сибирская». Благодаря тому, что Дзержинский район имеет достаточно развитую трамвайную сеть с конечным кольцом на площади Березовая роща, а также троллейбусное движение по проспекту Дзержинского и ул. Кошурникова, введение этого участка метрополитена позволит новосибирцам, проживающим на территориях, обслуживаемых действующим участком Ленинской линии, получить комфортный доступ к магазинам, крупным заводам, учебным и культурным учреждениям и паркам Дзержинского района. Кроме того, с введением этого участка можно будет приступить к благоустройству улиц Гоголя и Кошурникова, площади Березовая роща.

За основу станции «Березовая роща» принята типовая схема с платформенным участком длиной 102,0 метра под пятивагонный состав, пассажирской платформой островного типа шириной 10,0 метров и торцевым расположением вестибюлей. Глубина зало-

жения принята минимальной, с лестничным соединением платформы и вестибюлей высотой 3,24 метра. Конструкция станции из монолитного железобетона, в отличие от трех действующих на Дзержинской линии трехпролетных, принята односводчатой, что обеспечивает лучшие эксплуатационные качества и возможности архитектурного оформления. Благодаря конструктивным особенностям и индивидуальной цветовой гамме отделочных материалов (мрамора и гранита) интерьер будет отличаться индивидуальностью, что позволит станции иметь собственное «лицо». Входы в метро совместятся с подземными пешеходными переходами, облицованными глазурованной плиткой, и будут перекрыты входными павильонами из металлических конструкций. Впервые для теплоизоляции конструкций, попадающих в зону промерзания, применяются теплоизоляционные плиты из синтетических материалов вместо традиционного керамзита.

В 2005 году планируется закончить все горнокапитальные работы по участку Дзержинской линии от станции «Гусинобродская» (включительно) до станции «Березовая роща». В 2006 году предполагается проведение отделочных, пусконаладочных работ, благоустройство.

В целях ускорения строительства новых станций Новосибирского метрополитена по распоряжению Правительства РФ от 12.10.2000 №1433-р под руководством МУП «Управление заказчика по строительству подземных и транспортных сооружений» еще в 2001 году была разработана «Программа строительства метрополитена и других видов скоростного внеуличного транспорта в г. Новосибирске до 2015 года», которая вошла составной частью в одобренную Правительством Российской Федерации поручением от 13.03.2003 г. №ХВ-П10-03091 «Программу развития метрополитенов и других видов скоростного внеуличного транспорта в Российской Федерации до 2015 года»⁴⁷. *Сейчас она несколько модифицирована, но основные ее положения остаются в силе.*

Появлению в свет Программы развития Новосибирского метрополитена предшествовали разработка и утверждение по титулу МУП «УЗС ПТС» проектной документации на дальнейшее развитие метрополитена, включая:

- ТЭО «Продление Ленинской линии от ст. "Площадь Маркса" до ст. "Площадь Станиславского"» утверждено постановлением Государственного комитета РФ по вопросам архитектуры и строительства от 23.04.1993 г. №18-09, разрешено одностадийное проектирование;

⁴⁷ Программа развития метрополитена в г. Новосибирске// Новосибирск, 2001.

- ТЭО участка продления Дзержинской линии метрополитена утверждено постановлением Государственного комитета РФ по вопросам архитектуры и строительства от 25.11.1993 г. №18-49, в составе ст. «Доватора» - 5 перегонов ст. «Гусинобродская» - ст. «Доватора» протяженностью 2,51 км и электродепо «Волочаевское» с двухпутной соединительной веткой длиной 1,21 км;

ТЭО строительства третьей очереди метрополитена (Кировская линия) от ст. «Чемская» до ст. «Комсомольская» утверждено приказом министра строительства РФ от 23.12.1996 г. №17-156 в составе 8 станций и протяженностью 13,58 км.⁴⁸

В соответствии с утвержденной генеральной схемой развития метрополитена в г. Новосибирске, на далекую перспективу намечено построить пять линий метрополитена общей протяженностью 91,4 км.³ Очередность строительства линий и их участков в генеральной схеме принята на основании:

- генерального плана развития города Новосибирска, разработанного московским институтом ГИПРО ГОР и согласованного Госпланом СССР и Госгражданстроем;

- комплексной схемы перспективного развития городского пассажирского транспорта в г. Новосибирске и генеральной схемы развития г. Новосибирска, разработанной Новосибиргражданпроектом;

- материалов обследования пассажиропотоков, проведенных Новосибиргражданпроектом;

- материалов расчетов пассажиропотоков на 1985 г., 1987 г., 1990 г., 1995 г., 2000 и 2035 гг., выполненных Новосибирметропроектом в составе схемы развития метрополитена;

проектов детальной планировки жилых районов.

Очередность развития линий и строительства их участков приведена в таблице I⁴⁹.

Полный ввод в эксплуатацию Ленинской линии обеспечит надежной связью западные левобережные районы: Кировский (163,4 тыс. чел) и Ленинский (276,2 тыс. чел), где расположены крупнейшие промышленные и торговые предприятия и развивающиеся жилые массивы (Троллейный, Западный, Станиславский, Юго-Западный), с правобережными центральной и северной частями города, где

Из архива МУП «УЗСПТС»

Программа развития метрополитена в г. Новосибирске// Новосибирск, 2001.

Таблица 1

№ п. п.	Наименование линий	Протяженность, км	Кол-во станций	В том числе по годам								
				до 2005			до 2015			на перспективу		
				участок линии	длина, км	кол-во станций	участок линии	длина, км	кол-во станций	участок линии	длина, км	кол-во станций
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	Ленинская	20,84	15				Ст. «Пл. Маркса» - ст. «Пл. Станиславского»	1,14	1	Ст. «Пл. Станиславского» - ст. «Южная»; ст. «Заельцовская»-ст. «Авиационная»	3,06 5,65	2+1 ст. «Спортивная»
2	Дзержинская	14,66	8	Ст. «Б. роша» -ст. «Маршала Покрышкина»	1,25	1	Ст. «Доватора» - ст. «Березовая роша»	4,00	2	ст. «Пл. Г- Михайловского» - ст. «Комсомольская»	6,36	2
3	Кировская	13,58	8							Ст. «Чемская» - ст. «Комсомольская»	13,58	8
4	Первомайская	21,09	12	*						Ст. «Чкаловская» - ст. «Первомайская»	21,09	12
5	Октябрьская	21,23	10							Ст. «Авиационная» - ст. «Камышенская»	21,23	10
	Всего:	91,4	53		1,25	1		5,14	3		70,97	38

Примечания: 1. Общая длина действующих участков метрополитена составлена на конец 2000 г.

14,04 км с 11 станциями (из них участок Ленинской линии от ст. «Заельцовская» до ст. «Площадь Маркса» - 11,37 км с 8-ю станциями и участок Дзержинской линии от ст. «Маршала Покрышкина» до ст. «Площадь Гарина-Михайловского» - 2,67 км с 3-мя станциями);

2. Очередность строительства участков линий принята по утвержденной генеральной схеме развития метрополитена в Новосибирске с корректировкой сроков ввода в эксплуатацию по сложившимся темпам строительства на конец 2000 г.

3. В таблице приведена длина собственно линий метрополитена в двухпутном исчислении без учета служебных соединительных веток между линиями и электродепо.

имеются жилые массивы: Фрунзенский, Центральный, магазины, крупные культурные центры, парки культуры и отдыха, мэрия, областная администрация, банки, небольшие и средние предприятия (Центральный район - 74,7 тыс. чел), жилая застройка (жилмассивы: Кропоткинский, Ботанический), зоны отдыха, городской аэропорт Северный, ярмарки, рынки, крупные заводы и предприятия по обслуживанию населения (Заельцовский район - 146,4 тыс. чел).

При этом существенно снизится транспортная нагрузка на городские магистрали: Красный проспект, улицы Кирова, Восход, Титова и городской Октябрьский мост.

Ввод в эксплуатацию Дзержинской линии позволит обеспечить значительные пассажирские перевозки из восточных районов города: Октябрьского (155,3 тыс. чел), Дзержинского (157,7 тыс. чел), где расположены жилмассивы Волочаевский, Гусинобродский, Молодежный, крупнейший в Сибири вещевой рынок и садоводческие общества, непосредственно в Центральный и Железнодорожный (70,1 тыс. чел.) районы, к железнодорожному узлу «Новосибирск-Главный». Пассажиры при пересадке со станции «Сибирская» на Ленинскую линию смогут получить за 12 - 20 минут доступ к объектам города, обслуживаемым ею.

Введение в эксплуатацию Кировской линии обеспечит возможность за 17 минут добраться с севера на юг левобережья, где, соответственно, расположены крупные промышленные предприятия (Сибсельмаш, Сибит, Сибтекстильмаш, НВА), железнодорожная станция «Новосибирск-Западный», грузовые порты Обского пароходства, ТЭЦ-2,3, жилмассивы Западный, Троллейный, Криводановский, Затон (Ленинский район), зоны отдыха и жилмассивы Кировского района (Затулинский, Чемской) с его крупными заводами и предприятиями (Винап, ЭлСиб, Сибэлектротерм, Сиблитмаш, Тяжстанкогипропресс и т.д.). Кировская линия обеспечит быструю связь (за 20 - 25 минут) с транспортными узлами и районами города, обслуживаемыми Ленинской и Дзержинской линиями метрополитена (при пересадке на станциях «Площадь Маркса» и «Красный проспект» - «Сибирская»). При этом до 1,5 раза снизится транспортная нагрузка на ул. Сибиряков-Гвардейцев.

Строительство перспективной Первомайской линии обеспечит

надежную пассажирскую связь центра города и объектов, обслуживаемых указанными выше линиями метро, с восточным Дзержинским районом города, где расположена железнодорожная станция «Новосибирск-Восточный», крупнейший в России авиационный завод им. Чкалова, заводы «Прожекторный», «Точмаш», зоны отдыха и прилегающие к проспекту Дзержинского жилые массивы. При продлении Первомайской линии от пересадочной станции «Октябрьская» на юго-восток правобережья в Первомайский район надежную связь с другими районами города получат его жилые зоны и крупные предприятия, узловая железнодорожная станция «Инская», заводы стройиндустрии и машиностроения, расположенные в зоне тяготения ул. Кирова, Большевицкая (Октябрьский район) и Первомайская.

С пуском Первомайской линии значительно (в 1,5 - 1,7 раза) снизится транспортная нагрузка на улицы Первомайская, Кирова, проспект Дзержинского, Большевицкая.

Ввод в эксплуатацию перспективной Октябрьской линии завершит объединение всех районов города единой сетью метрополитена (кроме Советского), через пересадочные узлы: ст. «Авиационная», ст. «Дворец культуры», ст. «Доватора», ст. «Камышенская».

Надежную связь с другими районами города получит Калининский район с его крупными заводами (Химконцентрат, Химаппарат, Химмаш) и прилегающими к ним жилмассивами: Снегири, Родники, по существу образовавшими этот район.

В соответствии с генеральной схемой развития метрополитена в г. Новосибирске, а также учитывая сложившиеся темпы его строительства и исходя из выделяемых средств финансирования, к концу 2015 г. запланировано ввести в эксплуатацию весь правобережный участок Дзержинской линии от действующего радиуса ст. «Площадь Гарина-Михайловского» - ст. «Сибирская» - ст. «Маршала Покрышкина» до ст. «Доватора» строительной длиной 5,25 км с тремя станциями, ветку в электродепо «Волочаевское» длиной 1,21 км, собственно электродепо и зонную пассажирскую станцию, расположенную на его территории.

Планируется, что общая грузонапряженность всего правобережного участка Дзержинской линии достигнет 9,75 млн. чел. в год/км.

С вводом в эксплуатацию этого участка будут обеспечены надеж-

ной транспортной пассажирской связью с объектами города, обслуживаемыми действующим метрополитеном.

В этот же период с 2005 г. начинаются подготовительные работы по строительству участка продления Ленинской линии от станции «Площадь Маркса» до станции «Площадь Станиславского» длиной 1,14 км с грузонапряженностью 8,0 млн. чел. в год/км. При этом получают более близкий доступ к линии метрополитена жители массивов Станиславский и Троллейный, которые в настоящее время добираются до станции «Площадь Маркса» по ул. Титова (четыре остановки) наземным транспортом.

Ввод в эксплуатацию станции «Площадь Станиславского» позволит в 1,1 - 1,2 раза снизить транспортную нагрузку на улицу Титова и площадь Маркса за счет частичного исключения пересадок с наземного транспорта на станцию «Площадь Маркса».

В процессе ввода в эксплуатацию проектируемых станций метрополитена, предусматривается реорганизация маршрутной сети наземного пассажирского транспорта, высвобождение подвижного состава и перераспределение среднесуточных объемов перевозок на метрополитен.

Развитие других видов внеуличного скоростного транспорта (например, подземное «мини-метро», надземные эстакадные рельсовые дороги и т.п.) в перспективной программе не рассматривались, так как решение транспортной проблемы города прежде всего предусматривается для территорий районов с плотной застройкой и большими объемами перевозок, где строительство альтернативных метрополитену видов транспорта очень сложное, дорогостоящее и неэффективное из-за недостаточной провозной способности (~ 4 раза).

Строительство других внеуличных скоростных видов транспорта может быть эффективным на периферийных территориях районов города - для подвоза пассажиров к станциям метрополитена и другим транспортным узлам либо для внутренних районных перевозок к местам работы, отдыха и культурным центрам.

Но для того, чтобы легче решались вопросы финансирования работ по строительству нашего метрополитена, еще предстоит добиться придания этой программе статуса целевой федеральной Программы.

Но, несмотря на все трудности, как объективного, так и субъективного характера, Новосибирский метрополитен живет и развивается, как развивается и хорошеет сам Новосибирск. В 2004 году был обсужден и одобрен общественностью города «Стратегический план устойчивого развития города Новосибирска», состоящий из пяти разделов.

Претворение в жизнь этого Плана вполне реально. Новосибирск является крупнейшим на востоке страны центром оптовой торговли, и уже сегодня в оперативном режиме обслуживает десятки городов Сибири с общей численностью населения 7-8 млн. человек. Железнодорожные, авиационные и автомобильные перевозки (транзитные и конечные) обеспечивают торговые связи Новосибирска с городами Казахстана, Средней Азии, Китаем, Монголией и других стран. Именно поэтому, несмотря на общий промышленный спад, срыв почти всех конверсионных программ ВПК наш город живет и развивается как центр транспортных, финансовых, информационных и иных форм услуг, свойственных современным товаропроводящим комплексам.

Новым перспективным направлением активизации выгодного экономико-географического положения г. Новосибирска является его участие в российских и международных программах развития «Транспортных коридоров», способствующих реальной интеграции экономики территорий, действительному формированию единого экономического пространства.

В этой связи коллективом сотрудников Сибирского государственного университета путей сообщения при участии ученых СО РАН и различных специалистов города ведется работа над проектом Новосибирского мультимодального транспортного узла.

Развитие Новосибирского узла, создание терминальной системы движения позволят создать новые рабочие места и надежную базу налоговых поступлений в бюджет города и области. Все это, безусловно, должно привести к оживлению экономической жизни города, а, следовательно, к улучшению благосостояния его граждан, к решению многих городских проблем. А поскольку городской общественный транспорт является важным фактором устойчивого городского развития, то программа будущей транспортной системы города предусматривает сбалансированное развитие общественного и индиви-

дуального транспорта, оптимизацию маршрутной сети с учетом реальных пассажиропотоков; увеличение количества подвижного состава всех видов транспорта, повышение пропускной способности дорожной сети и приведение ее в соответствие с современными требованиями, а также меры по снижению вредных воздействий транспорта на окружающую среду и привлечение внебюджетных источников финансирования работ. А для создания условий развития транспортной инфраструктуры города необходимо дальнейшее развитие **Новосибирского метрополитена.**

Ведь все люди, мыслящие на перспективу, понимают, что Новосибирск - это современный город, имеющий все предпосылки, чтобы стать межрегиональным центром юга Западной Сибири. А такой город не может функционировать без самого удобного и комфортабельного вида общественного транспорта - метрополитена.



Начальник управления заказчика по строительству подземных сооружений мэрии г. Новосибирска НБ. Хван

Уважаемые читатели! 25 лет прошло с того памятного дня, когда была забита первая свая на строительстве Новосибирского метрополитена. Его история, сегодняшний день, перспективы развития - обо всем этом рассказывает наша книга. Нам очень хотелось, чтобы и вы смогли ощутить ту особую творческую атмосферу, которая царила во время сооружения первого сибирского... Стремительно и победно вошел в нашу жизнь метрополитен, без которого мы уже не мыслим своего существования, ведь к хорошему привыкают быстро. С вводом в действие метрополитена во многом изменилась жизнь новосибирцев. И не только в том, что теперь комфортабельно и быстро можно попасть из правобережной части города в левобережную, но и тем, что все мы почувствовали себя немножко столичными жителями и у всех нас прибавилась еще одна причина, чтобы гордиться своим городом. Но, когда привычно мы занимаем место в удобном стремительном экспрессе, мало кто из нас вспоминает о людях, чьим трудом создано это чудо, кто и сегодня продолжает работать, сооружая новые перегоны и станции.

В заключение хочу пожелать новосибирским метростроителям вдохновенного труда и веры в свои силы.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Новосибирскому облисполк. КПСС

Новосибирский обком КПСС
ВХ. № 899с
2 июля 1968 г.
дел. ж.т. возврату
и 103-й отдел

СОВЕТ МИНИСТРОВ СССР

О разрешении разработки технико-экономического обоснования строительства метрополитена в г.Новосибирске.

Город Новосибирск за годы пятилеток превратился в крупнейший промышленный, научный и культурный центр и является одним из наиболее крупных городов нашей страны. Он занимает территорию в 47,7 тысяч га с протяженностью её в направлении с севера на юг до 45 км, а с востока на запад до 30 км. Население города в настоящее время составляет один миллион 100 тысяч человек.

Выпуск продукции предприятиями города увеличился по сравнению с 1940 годом в 32 раза.

Здесь размещены два крупнейших железнодорожных узла Западно-Сибирской железной дороги, два аэропорта. В Новосибирск ежедневно прибывают и отправляются железнодорожным транспортом, а в период навигации речным транспортом более 100 тысяч пассажиров.

В Новосибирске создан крупный научный центр - Сибирское отделение Академии наук СССР, работает 100 научно-исследовательских институтов и проектных организаций. В вузах и в техникумах обучается 120 тысяч студентов. В городе свыше 600 тысяч работающих.

Всё это создает огромные потоки пассажиров внутри города, особенно в утренние и вечерние часы. В настоящее время среднесуточные перевозки пассажиров достигли 1,5 млн. человек. На отдельных направлениях интенсивность перевозок составляет 30-60 тысяч человек в час, что значительно превышает предельные возможности для существующих в городе видов пассажирского транспорта.

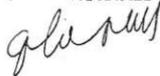
Большие трудности в перевозках трудящиеся испытывают в зимний период, когда температура воздуха снижается до 30-50 градусов мороза, а метели и снегопады осложняют движение транспорта.

Чтобы решить вопрос с перевозками и улучшить обслуживание трудящихся пассажирским транспортом, в Новосибирске назрела необходимость в проектировании и строительстве метрополитена. Численность населения города к 1975 году достигнет свыше одного миллиона 250 тысяч человек. Потребность в перевозках к этому времени составит 2 миллиона человек в сутки. Обеспечить в таких размерах перевозки существующими видами транспорта невозможно.

Новосибирский обком КПСС и Облисполком просят разрешить Новосибирскому горисполкому приступить в 1968 году к разработке технико-экономического обоснования строительства метрополитена.

Секретарь
Новосибирского Обкома КПСС

Ф. ГОРЯЧЕВ



Председатель
Новосибирского Облисполкома

А. ЗВЕРЕВ



Новосибирскому
обкому КПСС

СОВЕТ МИНИСТРОВ СССР

№ 24
24 июля 1971 г.
1971 г.
1971 г.

О СТРОИТЕЛЬСТВЕ МЕТРОПОЛИТЕНА
В г. НОВОСИБИРСКЕ

Город Новосибирск за годы пятилеток превратился в крупнейший промышленный, научный и культурный центр Сибири. Он занимает территорию в 43 тысячи га. Население города в настоящее время составляет один миллион 235 тысяч человек.

В Новосибирск ежедневно прибывают и отправляются железнодорожным, воздушным и водным транспортом более 100 тысяч пассажиров и большое количество иностранных туристов, создавая дополнительную нагрузку на городской пассажирский транспорт.

В Новосибирске создан крупный научный центр - Сибирское отделение Академии наук СССР, начато строительство научного комплекса Всесоюзной Академии сельскохозяйственных наук имени В.И.Ленина, имеется 74 научно-исследовательских учреждения и 42 проектных института. В вузах и техникумах обучается 115 тысяч студентов. В городе свыше 650 тысяч работающих.

Всё это создаёт потоки пассажиров внутри города, особенно в утренние и вечерние часы. В настоящее время среднесуточные перевозки пассажиров достигли 1,5 млн. человек. На отдельных направлениях интенсивность перевозок составляет 30-60 тысяч человек в час, что значительно превышает предельные возможности для существующих в городе видов пассажирского транспорта.

Большие трудности в перевозках трудящихся испытывают в зимний период, когда температура воздуха снижается до 40-55 градусов мороза, а метели и снегопады осложняют движение транспорта.

Чтобы улучшить обслуживание трудящихся пассажирским транспортом в г.Новосибирске в настоящее время разработана и представлена на рассмотрение в Госплан РСФСР комплексная схема перспективного развития всех видов пассажирского транспорта, в которой выполнено технико-экономическое обоснование выбора скоростного пассажирского транспорта в городе.

Проведенные расчеты провозной способности всех видов наземного пассажирского транспорта - трамвая, троллейбуса и автобуса с учётом, что население города к 1980 году достигнет свыше одного миллиона 450 тысяч человек и ежедневно потребуются перевозить около 3-х миллионов человек, показали, что в городе необходимо строительство метрополитена.

Первую очередь метрополитена, протяженностью II км, необходимо ввести в эксплуатацию не позднее 1978-1980 гг.

Новосибирский обком КПСС и исполком областного Совета депутатов трудящихся просят предусмотреть в проекте плана на 1972 год начало проектирования метрополитена в городе Новосибирске.

Секретарь Новосибирского
обкома КПСС

Председатель Новосибирского
облисполкома

А. Горячев

А. Зверев



РСФСР

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ НОВОСИБИРСКОГО ОБЛАСТНОГО
СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

Р Е Ш Е Н И Е

от 8 февраля 1972 года № 80

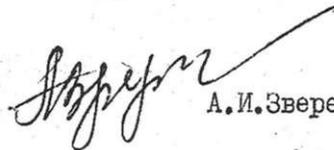
О РАССМОТРЕНИИ ТЕХНИКО-ЭКОНО-
МИЧЕСКИХ ОБОСНОВАНИЙ СТРОИТЕЛЬ-
СТВА ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ МЕТРОПОЛИ-
ТЕНА В ГОРОДЕ НОВОСИБИРСКЕ

Рассмотрев представленные Новосибирским горисполкомом технико-экономические обоснования строительства первой очереди метрополитена в городе Новосибирске, исполком Новосибирского областного Совета депутатов трудящихся р е ш и л:

1. Одобрить с учетом предложений Новосибирского горисполкома разработанные институтом "Новосибгражданпроект" и откорректированные согласно заключения Госплана РСФСР №28-2/590-71 от 8 сентября 1971 года технико-экономические обоснования строительства первой очереди метрополитена в городе Новосибирске;

2. Просить Госплан СССР рассмотреть и согласовать технико-экономические обоснования строительства первой очереди метрополитена в городе Новосибирске.

Председатель исполкома
Новосибирского областного Совета
депутатов трудящихся


А.И.Зверев

Секретарь исполкома
Новосибирского областного Совета
депутатов трудящихся


И.Н.Кузнецов

Копия

СОВЕТ МИНИСТРОВ РСФСР
Распоряжение
от 24 апреля 1975г. № 608-р
г. Москва

Утвердить представленное Новосибирским облисполкомом технико-экономическое обоснование (ТЭО) проектирования и строительства первой очереди метрополитена в г. Новосибирске (от площади Калинина до площади Маркса), разработанное Бакинским филиалом института "Метрэгипротранс" Минтрансстроя, рассмотренное Госстроем РСФСР и согласованное с Госпланом СССР и Госстроем СССР, со следующими основными показателями (ориентировочно):

протяженность линии метрополитена	- 13 км
количество станций	- 10 станций
расчетная стоимость строительства	- 137 млн. руб.

Новосибирскому облисполкому при дальнейшем проектировании первой очереди метрополитена в г. Новосибирске учесть замечания, изложенные в заключениях Госстроя РСФСР от 11 апреля 1975 года № 22/8 и Госстроя СССР от 20 марта 1975 года.

Зам. Председателя
Совета Министров РСФСР

Н. Васильев

Копия верна -

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ГОСПЛАНА СССР

товарищу БАЙБАКОВУ НИКОЛАЮ
КОНСТАНТИНОВИЧУ

На основании распоряжения Совета Министров СССР от 17.03.75г. № 582-р институт "Метрогазпротранс" разрабатывает технический проект первой очереди метрополитена в г.Новосибирске.

Поручением Совета Министров СССР от 20.10.75г. № 17490 предложено Госплану СССР и министерству путей сообщения СССР предусмотреть в плане 1976-80гг. дальнейшее проектирование и начало строительства метрополитена в г.Новосибирске.

Однако, в плане по МПС и Минтрансстрою СССР начало строительства метрополитена в г.Новосибирске не предусмотрено.

Новосибирский обком КПСС и облисполком просят Вас предусмотреть в плане на 10-ю пятилетку выделение капитальных вложений в объеме 35-40 млн.рублей на начало строительства метрополитена в г. Новосибирске.

СЕКРЕТАРЬ НОВОСИБИРСКОГО
ОБКОМА КПСС

Ф.С. ГОРНЧЕР

" 29 " января 1976г.

№ 153с

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ НОВОСИБИРСКОГО
ОБЛИСПОЛКОМА

В.А. ФИЛАТОВ

Новосибирский обком
КПСС
Вх. № 630с

Дружба всех стран, соединяйтесь!

КОММУНИСТИЧЕСКАЯ ПАРТИЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА
НОВОСИБИРСКИЙ ОБЛАСТНОЙ КОМИТЕТ

Новосибирск
Красный проспект, 5
Телефон: 22-39-01

№ 630с

7 - апреля 1978 г.

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР
товарищу КОСЫГИНУ Алексею Николаевичу

В конце 1977 года закончено составление технического проекта первой очереди метрополитена в городе Новосибирске.

Новосибирский обком КПСС просит Вас, Алексей Николаевич, решить вопрос о начале строительства метрополитена в 1979 году.

СЕКРЕТАРЬ ОБКОМА КПСС

(Ф.С. ГОРЯЧЕВ)



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПЛАНОВАЯ КОМИССИЯ РСФСР
(Госплан РСФСР)

10:727, Москва, Н. П. ... Погода, д. 4

20.04.78 № Тр-1801/46 г. Совет Министров РСФСР

на № 4577-П-Б псм от 14.04.78г.

о строительстве метрополитена
в г.Новосибирске

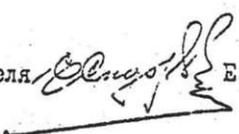
Госплан РСФСР рассмотрел просьбу Новосибирского обкома КПСС о начале строительства в 1979г. метрополитена в г.Новосибирске и сообщает.

В настоящее время Госплан РСФСР обратился в Министерство путей сообщения с просьбой открыть титульный список на строительство указанного метрополитена после утверждения технического проекта, имея в виду, что в 1979-1980гг. работы будут осуществляться за счет средств Совета Министров РСФСР. В 1979 году предусмотрено передать МПС на эти цели 3,0 млн. рублей и в 1980гг. - 5,0 млн. рублей (в пределах капитальных вложений, выделенных Новосибирскому горисполкому).

Указанный объем капитальных вложений согласован с Минтрансстроем (т.Сосновым).

Одновременно с этим Госплан РСФСР просил Министерство путей сообщения вопрос о строительстве метрополитена в г.Новосибирске в 1981-1985гг. решить при подготовке плана на XI пятилетку за счет средств по отрасли "Метрополитен".

Госплан РСФСР просит Совет Министров РСФСР согласиться с этими предложениями.

Заместитель Председателя  Е.Н.Сидоров

Письмо секретаря Новосибирского обкома КПСС Ф. С. Горячева
в Совет Министров СССР
о строительстве метрополитена в г. Новосибирске

Совет Министров СССР

29 июля 1978 г.

О строительстве метрополитена в г. Новосибирске

Город Новосибирск является одним из крупнейших промышленных и научных центров Российской Федерации. Население города составляет 1400 тысяч человек, а территория 480 кв. километров.

В настоящее время город испытывает большие трудности в обслуживании населения пассажирским транспортом, особенно в условиях суровой зимы. Улучшение транспортного обслуживания населения в ближайшей перспективе возможно за счет строительства метрополитена.

Совет Министров СССР распоряжением от 17 марта 1975 г. № 582-р разрешил приступить в 1975 году к проектированию первой очереди метрополитена в г. Новосибирске.

Технический проект первой очереди строительства метрополитена, разработанный институтом "Метрогипротранс", рассмотрен и одобрен Министерством путей сообщения и Министерством транспортного строительства. В I квартале 1978 г. Главгосэкспертиза Госстроя СССР закончит рассмотрение представленного проекта. Совет Министров РСФСР выделит на 1979-80 гг. 8,0 млн. рублей на начало работ по строительству метрополитена в г. Новосибирске.

Совет Министров РСФСР, Министерство путей сообщения и Министерство транспортного строительства обратились совместным письмом в Совет Министров СССР с просьбой разрешить начало строительства метрополитена и базы метростроения в г. Новосибирске в 1979 году с объемом работ 3 млн. рублей. Министерство строительства СССР не возражает выполнить работы по строительству базы метростроения.

Учитывая, что в настоящее время формируются планы строительно-монтажных работ, Новосибирский обком КПСС просит поддержать предложения Совета Министров РСФСР, МПС и Минтрансстроя и принять решение о начале строительства I-й очереди метрополитена в г. Новосибирске и производственной базы метростроения в 1979 г. в объеме 3 млн. рублей.

Секретарь Новосибирского
обкома КПСС


Ф. С. Горячев

Письмо секретаря Новосибирского обкома КПСС Ф. С. Горячева
Генеральному секретарю ЦК КПСС, Председателю Президиума
Верховного Совета СССР Л. И. Брежневу
о рассмотрении вопроса строительства метро в г. Новосибирске

№ 21250
12 октября 1978 года

Генеральному секретарю ЦК КПСС,
Председателю Президиума Верховного
Совета СССР

товарищу БРЕЖНЕВУ Леониду Ильичу

Уважаемый Леонид Ильич!

Жители города Новосибирска, население которого составляет 1,4 млн. человек испытывают большие трудности в обслуживании пассажирским транспортом, особенно в условиях суровой сибирской зимы.

Улучшение транспортного обслуживания населения в ближайшей перспективе возможно за счет строительства метрополитена.

Институтом "Метрогипротранс" разработан технический проект первой очереди метрополитена в г. Новосибирске и изготовлены рабочие чертежи для начала строительства в 1979 году на объем строительно-монтажных работ в 3,0 млн. рублей.

Совет Министров РСФСР, Минтрансстрой, Минстрой и МПС не возражают начать в 1979 году работы по строительству метрополитена и базы метростроения в г. Новосибирске.

Уважаемый Леонид Ильич, Новосибирский обком КПСС убедительно просит Вас рассмотреть и решить вопрос о начале строительства метрополитена в г. Новосибирске в 1979 году.

Секретарь обкома КПСС



Ф. Горячев

Из Постановления бюро Новосибирского областного комитета КПСС
и исполкома Новосибирского областного Совета народных депутатов
«О мерах по организации строительства первой очереди
метрополитена в г. Новосибирске»
г. Новосибирск 6 марта 1979 г.

<...>

В целях координации деятельности строительно-монтажных, проектных, снабженческих и других предприятий и организаций, занятых на сооружении метрополитена, оперативного руководства ходом работ на этой важнейшей стройке создать штаб в составе:

1. ЗОЛОТОВ Е.В. - секретарь Новосибирского горкома КПСС, председатель штаба
2. КРАСНОПОЛЬСКИЙ А.М. - зам. председателя горисполкома, зам. председателя штаба

Члены штаба:

3. СТАРОВОЙТОВ В.А. - секретарь областного совета профсоюзов
4. ЧЕРНОВ В.Ф. - первый секретарь горкома ВЛКСМ
5. ГОРДИН А.В. - редактор газеты "Вечерний Новосибирск"
6. КЛОБУКОВ М.С. - первый секретарь Октябрьского райкома КПСС
7. ШАТОХИН В.Г. - первый секретарь Ленинского райкома КПСС
8. АЛЕХИН В.И. - первый секретарь Центрального райкома КПСС
9. ЗУБОВ Е.А. - первый секретарь Железнодорожного райкома КПСС
10. АВДЕЕВ В.Л. - первый секретарь Заельцовского райкома КПСС
11. ГУРКОВ Ю.Н. - начальник дирекции метрополитена
12. МУРАВЛЕВ А.П. - начальник участка тоннельного отряда № 2 треста "Ташметрострой"
13. РАЦКЕВИЧ Г.И. - зам. начальника управления "Главновосибирскстрой"
14. НАРЫШКИН О.И. - управляющий РЭУ "Новосибирскэнерго"
15. БАВАНАКОВ А.П. - начальник УМТС Западно-Сибирского района
16. ШЕЙКО Н.С. - председатель облплана
17. СУЧКОВ И.И. - начальник управления снабжения и сбыта облисполкома
18. ЕРШЕВ Н.И. - начальник Западно-Сибирского территориально-транспортного управления
19. БОЯРСКИЙ В.С. - начальник управления благоустройства Новосибирского горисполкома
20. САМОЧЕРНОВ Ю.Г. - начальник института "Новосибметропроект"
21. ИКОННИКОВ В.С. - главный инженер института "Новосибгражданпроект"
22. ЛУЗГИН В.М. - заместитель начальника облГАИ

<...>

ГАНО: Фр.-1020. Оп. 2. Д. 2357. Л. 275 - 277. Подлинник.



Совет Министров СССР

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 23 марта 1979 г. № 628р

МОСКВА, КРЕМЛЬ

Принять предложение Госплана СССР, МПС, Минтрансстроя и Совета Министров РСФСР о включении в титульный список вновь начинаемых в 1979 году строек производственного назначения по МПС строительства первой очереди метрополитена в г. Новосибирске от площади Калинина до площади Маркса, включая участок от станции «Сибирская» до станции «Вокзальная», согласно приложению.

Указанное строительство в 1979 году осуществлять за счет капитальных вложений, выделенных МПС на строительство метрополитенов, вместо капитальных вложений, предусмотренных на этот год распоряжением Совета Министров СССР от 29 ноября 1978 г. № 2545, без уменьшения заданий по вводу в действие производственных мощностей и основных фондов.



Председатель
Совета Министров СССР А. КОСЫГИН

НГА. Ф. 33. Оп. 1 - 2. Д. 272а. Л. 42.

Распоряжение СМ РСФСР направлено Новосибирскому горисполкому.



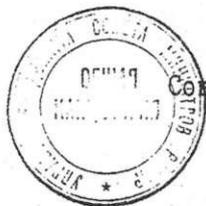
СОВЕТ МИНИСТРОВ РСФСР

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 28 марта 1979 г. № 406-р

г.Москва

В соответствии с распоряжением Совета Министров СССР от 23 марта 1979 г. № 628р и в частичное изменение распоряжения Совета Министров РСФСР от 12 декабря 1978 г. № 2001-р обязать Госплан РСФСР предусмотреть в проекте плана на 1980 год передачу МПС капитальных вложений по отрасли "Коммунальное строительство" для строительства в г.Новосибирске первой очереди метрополитена (от площади Калинина до площади Маркса, включая участок от станции "Сибирская" до станции "Вокзальная").



Председатель
Совета Министров РСФСР М.Соломенцев

НГА. Ф. 33. Оп. 1а. Д. 275а. Л. 45. Заверенная копия.

^Распоряжение СМ РСФСР передано в Новосибирский горисполком.

С П И С О К
приглашенных на совместное заседание бюро
горкома КПСС и горисполкома по проекту
постановления «О строительстве метрополитена
в г. Новосибирске в 1980 году»

января 1980 г.

часов

Малый зал горкома КПСС

- | | |
|----------------------|--|
| 1. Алехин В.И. | первый секретарь Центрального РК КПСС |
| 2. Арановский В.А. | директор инструментального завода |
| 3. Авдеев В.Л. | первый секретарь Заельцовского РК КПСС |
| 4. Антонов А.И. | управляющий трестом «Сибстроймеханизация» |
| 5. Андреев Л.Н. | управляющий трестом «Горремстрой» |
| 6. Боярский В.С. | начальник управления благоустройства |
| 7. Барышев В.М. | управляющий трестом «НЖС-2» |
| 8. Бабкин Р.М. | управляющий трестом № 30 |
| 9. Бродяженко А.В. | директор завода низковольтной аппаратуры |
| 10. Блейхрот Э.Н. | директор завода строительных машин |
| 11. Брыкин А.И. | директор объединения «Изомер» |
| 12. Ваняг Г.А. | директор завода им. Чкалова |
| 13. Васютин А.Н. | управляющий трестом «Строймеханизация» |
| 14. Васильев П.Е. | начальник НО «Промжелдортранс» |
| 15. Вандышев А.К. | директор объединения «Сибэлектротяжмаш» |
| 16. Варенников В.В. | начальник управления городских электросетей |
| 17. Виноградов Н.А. | начальник управления теплосетей |
| 18. Галушак Б.С. | директор завода им. Ленина |
| 19. Гурьянов В.А. | председатель Кировского райисполкома |
| 20. Гурков Ю.Н. | начальник дирекции строящегося метрополитена |
| 21. Герман А.П. | управляющий трестом № 43 |
| 22. Горбенко С.С. | директор электровозоремонтного завода |
| 23. Гребенщиков В.И. | директор завода электроагрегатов |
| 24. Деряжный Е.Ф. | директор завода радиодеталей |
| 25. Джигирис М.Н. | директор завода «Труд» |
| 26. Евдокимов Н.В. | директор завода «Промстальконструкция» |
| 27. Егоров А.С. | председатель Ленинского райисполкома |
| 28. Ерышев Н.И. | начальник ЗСТТУ |
| 29. Журавлев А.П. | главный инженер тоннельного отряда № 29 |
| 30. Звягин А.И. | председатель плановой комиссии ГИКа |
| 31. Зябкина Г.Н. | директор 1-го треста столовых |
| 32. Зорин Н.А. | управляющий трестом «Спецстрой» |
| 33. Зайко В.Ф. | начальник Новосибирского отделения ЗСЖД |
| 34. Зубов Е.А. | первый секретарь Железнодорожного РК КПСС |

55. Изергин А.В. директор завода «Буровая техника»
56. Козлов Б.В. директор электромеханического завода
57. Крючков Ж.Ф. директор завода точного машиностроения
38. Калинин А.П. директор завода им. Кузьмина
39. Кем И.Е. управляющий трестом «Дорстрой»
40. Каргальцев В.Я. директор института «Новосибгражданпроект»
41. Крылов А.С. управляющий трестом «Сибпродмонтаж»
42. Караулов М.Е. управляющий трестом «Мостострой-2»
43. Ковалевский В.Г. нач. санитарно-медицинской службы ЗСЖД
44. Краснов И.А. первый секретарь Дзержинского РК КПСС
45. Козлов В.В. директор объединения «Союз»
46. Колонда Г.Е. директор завода «Экран»
47. Кантаев В.Д. директор завода 401 ГА
48. Климов В.М. председатель Первомайского РИКа
49. Лившиц И.М. зам. командира в.ч. 71599
50. Лосев А.И. зам. нач. «Главновосибирскстроя»
51. Лыков Г.Д. начальник управления «Сибкадемстрой»
52. Лоскутов М.Е. директор института «Промстройпроект»
53. Лапков П.В. начальник УКСа горисполкома
54. Мухин В.И. директор ремонтно-механического завода
55. Макарьев П.Б. директор завода «Сиблитмаш»
56. Нарышкин О.И. управляющий РЭУ «Новосибэнерго»
57. Новиков Б.И. первый секретарь Кировского РК КПСС
58. Пряхин В.А. директор стрелочного завода
59. Яров Е.Ф. начальник «Главновосибирскстроя»
60. Одинцов В.Г. первый секретарь Первомайского РК КПСС
61. Пашковский В.Ф. начальник ГТС
62. Попов М.А. директор энергомеханического завода
63. Пожидаев В.И. директор «Сибгипрогормаша»
64. Попов В.В. директор завода металлоконструкций «Союзстальконструкция»
65. Петрунина Р.Ф. директор Ленинского треста столовых
66. Панарина Е.Н. директор Заельцовского треста столовых
67. Постников Г.П. директор завода по ремонту трамваев и троллейбусов
68. Пузик В.И. председатель Железнодорожного РИКа
69. Первушов Г.Н. директор завода «Сибтекстильмаш»
70. Рацкевич Г.И. главный инженер «Главновосибирскстроя»
71. Ровбель Н.Ф. председатель Заельцовского РИКа
72. Ревягин Л.Н. управляющий трестом ЗапСибТИСИЗ
73. Соколов С.Н. директор объединения «Сибсельмаш»
74. Сидоров И.К. директор завода им. Ефремова
75. Сеница Г.В. директор литейно-механического завода
76. Смоляр В.Л. начальник ТТУ

77. Самочернов Ю.Г. начальник института «Новосибметропроект»
78. Семилеткин П.В. управляющий трестом «Сибэнергострой»
79. Сучков И.И. начальник управления снабжения и сбыта
80. Саженьюк А.Е. директор завода им. Коминтерна
81. Свечников Э.Н. директор завода химконцентратов
82. Толоконский А.Я. начальник управления торговли горисполкома
83. Трубников И.Е. начальник Западно-Сибирской железной дороги
84. Тычков Ю.И. директор завода «Химаппарат»
85. Фокина Н.П. директор Октябрьского треста
86. Федчук М.И. директор Полиграфкомбината № 1
87. Федорищев И.П. первый секретарь Октябрьского РК КПСС
88. Фролов Ю.Д. директор завода им. XVI партсъезда
89. Фатеев Е.И. председатель Советского райисполкома
90. Филин А.И. председатель Центрального райисполкома
91. Шарапов К.Д. председатель Октябрьского райисполкома
92. Шевелев Ф.Ф. директор завода «Электросигнал»
93. Шатохин В.Г. первый секретарь Ленинского РК КПСС
94. Шатохин Н.И. директор завода «Сибремточстанок»
95. Шейко Н.С. председатель плановой комиссии облисполкома
96. Шестопалов А.К. управляющий трестом «Железобетон»
97. Шильников В.А. председатель Дзержинского РИКа
98. Шатарнина Э.Н. зав. отделом учета и распределения жилой площади горисполкома
99. Шукин В.А. директор завода металлоконструкций
100. Юмакаев Л.А. начальник Мостоотряда № 38

Из протокола заседания бюро Железнодорожного РК КПСС
«О строительстве станции метро «Вокзальная» и
создании районного штаба»

11 марта 1980

<...>

б. В целях контроля и оказания практической помощи в строительстве станции метро "Вокзальная", инженерных сооружений, развитии улично-дорожной сети в районе утвердить при РК КПСС штаб в составе:

1. Леонтьев В.М. - 2-й секретарь РК КПСС - начальник штаба
2. Горнушкин С.М. - зам.председателя исполкома райсовета
3. Сергеев В.Г. - председатель районного комитета народного контроля
4. Голубев С.И. - 2-й секретарь РК ВЛКСМ
5. Карпов Ю.И. - зав.райкомхозом
6. Гончаров И.А. - гл.инженер НОД
7. Харланов А.Б. - ГИП "Новосибгражданпроекта"
8. Попиков Н.П. - ГИП филиала "Гипротранспути"
9. Тетерин В.А. - начальник отдела треста "Мостострой-2".

<...>

Штабу до 1 апреля 1980 года определить конкретное участие предприятий и организаций района в оказании помощи тоннельному отряду № 29 техникой, материалами, инвентарем.

Из Постановления* бюро Октябрьского райкома КПСС
и районного исполнительного Совета народных депутатов
«Об утверждении постоянного штаба по контролю за ходом выполнения плана
экономического и социального развития района в 1981 - 1985 гг. и оказанию
необходимой помощи строительным и другим организациям в его реализации»

2 апреля 1981 года

В целях повышения ответственности за выполнение плана
экономического и социального развития района в 1981-1985 гг.
бюро райкома КПСС и райисполком п о с т а н о в л я ю т :

I. Для осуществления постоянного контроля за ходом вы-
полнения ежегодных планов экономического и социального раз-
вития района и оказания необходимой оперативной помощи стро-
ительным и другим организациям утвердить районный штаб в сле-
дующем составе:

Председатель штаба	- Голубь В.Г.	- председатель РИКа
Зам.председателя штаба	- Полещук В.Н.	- секретарь РК КПСС
" "	- Лосев В.Т.	- зам.председателя РИКа
ЧЛЕНЫ ШТАБА:	- Несговорова М.А.	- "
	- Алексеев В.И.	- председатель РК на- родного контроля
	- Юношев В.П.	- инструктор РК КПСС
	- Крамаренко Н.Ф.	- райплан
	- Сергеев Ю.И.	- зав.отд. благоустройства
	- Колтунов В.Н.	- районный архитектор
	- Унагаев М.В.	- зав.внешт.строительным отделом РИКа
	- Астафьев В.Г.	- предс.комиссии райсо- вета по строительству и архитектуре
	- Качурин Б.В.	- гл.инженер "Облмежколхоз стра"
	- Шестопалов А.И.	- упр.трестом "Оргтехстрой"
	- Поляков О.А.	- директор ТЭМ-5
	- Лютиков А.Г.	- зам.директора завода "Электросигнал"
	- Нашивочников В.Г.	- зам.директора завода радиодеталей
	- Головлев В.Е.	- зам.директора инстру- ментального завода
	- Крымко А.Г.	- начальник СУ-11

2. Рекомендовать заседания штаба проводить по необхо-
димости, но не менее одного раза в месяц с участием ответ-
ственных руководителей предприятий и организаций.

3. Руководство штаба ежеквартально информирует бюро
РК КПСС о проделанной работе и о ходе выполнения плана эко-
номического и социального развития района.

4. Считать целесообразным закрепить за главнейшими
объектами и стройками членов штаба и работников райкома КПСС
и исполкома.

Секретарь райкома
КПСС

Председатель
райисполкома

И.Федорищев

В.Голубь

Верно: зав.общим отделом
РК КПСС

А.Ведикянян

ГАНО: Фп.-76. Оп. 19. Д. 7. Л. 35 - 36. Заверенная копия.

*Приложение к пункту 1 г протокола 6 заседания бюро Октябрьского РК КПСС от 2 апреля
1981 г. Подписи рукописные отсутствуют, но документ заверен зав. общим отделом РК КПСС.

Постановление

О СТРОИТЕЛЬСТВЕ МЕТРОПОЛИТЕНА

в г. Новосибирске в 1981 году

Постановление бюро Новосибирского городского комитета КПСС
и исполнительного комитета Новосибирского городского
Совета народных депутатов

№ 8/156

от 27 апреля 1981 г.

За два года на строительстве объектов Новосибирского метрополитена освоено 12 млн. рублей капитальных вложений, в т. ч. в 1980 году на сооружении станций метрополитена «Октябрьская», Вокзальная», перегона между станциями «Октябрьская» - «Площадь Ленина» и базы метростроения выполнено строительно-монтажных работ на сумму 9,2 млн. рублей.

В 1981 году на строительстве объектов метрополитена и промбазы предстоит освоить 14,04 млн. рублей капитальных вложений, выполнить строительно-монтажные работы на сумму 11,44 млн. рублей, в том числе:

- на линии метрополитена - 5,7 млн. руб.;
- на базе метростроения - 2,4 млн. руб.;
- на строительстве метромоста - 2,3 млн. руб.;
- на выносе коммуникации - 0,94 млн. руб.;
- на строительстве депо - 0,1 млн. руб.

Во исполнение постановления бюро обкома КПСС и исполкома областного Совета народных депутатов № 4/158 от 6 марта 1979 года и в целях обеспечения безусловного выполнения плана строительно-монтажных работ в 1981 году, бюро горкома КПСС, исполком городского Совета народных депутатов **ПОСТАНОВЛЯЮТ:**

1. Тоннельному отряду № 29 (г. Немилостивых) обеспечить досрочное выполнение строительно-монтажных работ на сумму 5,7 млн. руб. по сооружению объектов метрополитена и решить следующие целевые задачи:

- построить не менее 2000 п. м перегонных тоннелей;
- запустить в июле 1981 года и работу механизированный щит КТ-5,6-Д2.

1.1. Дирекции строящегося метрополитена (г. Гурков), институту «Новосибметропроект» (г. Самочернов) в срок до 6 мая разработать состав пускового комплекса. Тоннельному отряду № 29 в срок до 20 мая разработать и утвердить директивный график строительства 1 очереди метрополитена в 1981 - 1987 гг. и мероприятия по обеспечению ввода в эксплуатацию пускового комплекса протяженностью 10,1 км в 1985 году.

2. В целях обеспечения фронта работ метростроителям и своевременного выполнения заданий по строительству метрополитена обязать:

2.1. «Главновосибирскстрой» (г. Яров) выполнить работы на строительстве депо и по выносу коммуникаций на сумму не менее 840 тыс. рублей, в том

числе 500 тыс. рублей за счет заказчика, 340 тыс. рублей - в счет общего плана подряда горисполкома по Главку на следующих объектах и в сроки:

- теплотрасса по ул. Мичурина до 1 июня;

- водопроводы: на перегоне станции «Спортивная» и «Студенческая» до 1 июня, на «Пл. Ленина» и «Красном проспекте» - до 1 августа.

Выполнить на строительстве метродепо работы на сумму 100 тыс. рублей.

2.2. Трест «Связьстрой-6» (т. Долгобородов) построить канализацию для выноса коммуникаций связи со станции «Площадь Ленина» до 15 мая и со станции «Красный проспект» - до 1 июня, в счет плана субподряда по «Главновосибирскстрою».

Новосибирскому управлению проектно-монтажных работ (т. Логинов) приложить телефонные кабели на указанных участках в месячный срок после окончания строительства канализации.

2.3. Трест «Железобетон» (т. Занадворов) и управление промпредприятий «Сибкадемстрой» (т. Денисов) выполнить заказы метростроителей по поставке сборных железобетонных конструкций товарного бетона и раствора из ресурсов тоннельного отряда № 29, согласно приложению № 1.

2.4. Промышленные предприятия города изготовить по заявкам тоннельного отряда № 29 и мостоотряда № 38 металлическую опалубку для выпуска сборных железобетонных конструкций станций метрополитена и пролетных строений эстакады метромоста согласно приложению № 2.

2.5. Тоннельный отряд № 29 выдать до 6 мая заводам-изготовителям чертежи на изготовление опалубки.

2.6. Завод «Промстальконструкция» (т. Евдокимов) изготовить для тоннельного отряда четыре крана: во II квартале - 1 мостовой пролетом 16,50 м, грузоподъемностью 12 тонн и 2 козловых грузоподъемностью по 10 тонн, в III квартале - 1 козловой грузоподъемностью - 10 тонн по комплектации Тоннельного отряда № 29.

2.7. Трест «Сибпродмонтаж» (т. Крылов) изготовить для Тоннельного отряда № 29 два шахтных грузоподъемных комплекса, в т. ч. один - во II квартале, второй - в IV квартале.

2.8. Первый трест столовых (т. Зябкина) до 15 мая передать Тоннельному отряду № 29 складские помещения по ул. Серебренниковской.

2.9. УВКХ (т. Соловьев) вынести канализацию и водопровод в районе строительства ст. «Сибирская» до 1 июня.

2.10. Тресты столовых Центрального, Ленинского и Октябрьского районов оборудовать столовые и буфеты в бытовых помещениях станций «Студенческая» до 01.09.81 г., «Октябрьская» - до 01.07.81 г., ст. «Сибирская» - в месячный срок после окончания строительства здания столовой.

3. В связи с закрытием центральных магистралей города, попадающих в зону строительства метрополитена в 1981 году, обязать:

3.1. Управление благоустройства горисполкома (т. Боярский) обеспечить развитие улично-дорожной сети и строительство инженерных сооружений

согласно приложению № 3.

3.2. Управление тепловых сетей (г. виноград), трест «Сиб-энергострой» (г. Волков) построить в 1981 г. теплотрассу по ул. Фрунзе на участке от ул. Семьи Шамшиных до ул. Советской.

3.3. Тоннельный отряд № 29 в мае сдать управлению благоустройства участок открытого перегона от станции «Октябрьская» до пикета 80.

4. Для выполнения целевых задач по строительству станции метро «Студенческая» обязать:

- трест «Новосибирскжилстрой-2» (г. Барышев) в июне месяце сдать под отделку Тоннельному отряду № 29 здание административно-бытового корпуса на станции «Студенческая», выполнив общестроительные и специальные работы;

- трест «Горремстрой» (г. Андреев) к 1 сентября выполнить отделку здания АБК.

5. В целях ускорения работ по внешнему электроснабжению пускового комплекса 1-й очереди метрополитена:

- РЭУ «Новосибирскэнерго» (г. Нарышкин) во II квартале заказать проект по расширению и реконструкции РУ-10 кВ на существующих подстанциях «Библиотечная», «Театральная», «ТЭЦ-2», «Центральная» и обеспечить электроэнергией и теплом по потребности нужды строительства станций «Площадь Ленина», «Студенческая», «Красный проспект»;

- институту «Энергосетьпроект» (г. Юркевич) в IV квартале выполнить рабочие чертежи по реконструкции подстанции «Библиотечная» - мощность 8600 кВт, «Театральная» - мощность 4600 кВт, «ТЭЦ-2» - мощность 4200 кВт и «Центральная» - мощность 2700 кВт;

- Новосибирскому отделению Западно-Сибирской железной дороги (г. Зайко) предусмотреть при проектировании подстанции «Вокзальная» 4 ячейки для энергоснабжения подстанций метрополитена на станциях «Вокзальная», «Красный проспект» и метродепо - мощностью 9500 кВт;

6. Для обеспечения своевременного ввода в эксплуатацию метромоста обязать:

- трест «Мостострой-2» (г. Караулов), Мостоотряд № 38 (г. Юмакаев) досрочно освоить в 1981 году выделенные средства на сооружение моста через реку Обь в сумме 2,3 млн. рублей и определить меры, гарантирующие успешный ввод метромоста в 1984 году;

- трест «Мостоотряд-2» построить в 1981 году на базе Мостоотряда № 38 цех по изготовлению железобетонных пролетных строений;

- трест «Железобетон» и УПП «Сибкадемстрой» изготовить для строительства цеха по выпуску пролетных строений эстакады метромоста сборные железобетонные конструкции по заявке треста «Мостострой-2» согласно приложению № 1 из материалов Мостоотряда № 38.

6.1. Западно-Сибирскому речному пароходству (г. Масленников) выделить до 15 мая с. г. в аренду Мостоотряду № 38 две баржи грузоподъемностью 600 -

1000 тонн каждая сроком на 1 год, во II квартале выделить плавкран грузоподъемностью 16 тонн и баржу грузоподъемностью 200 тонн для строительства русловых опор.

7. Институту «Новосибметропроект» до 01.07.81 г. выдать рабочие чертежи инженерного корпуса на объем строительства 1982 года (500 тыс. руб.).

7.1. Тресту «ЗапсибТИСИЗ» (т. Ревягин) провести до 10.05.81 г. изыскательские работы на площадке строительства инженерного корпуса в районе станции метрополитена «Вокзальная».

8. Управлению благоустройства (т. Боярский) обеспечить в I-м полугодии 1981 года сдачу площадки под метродепо в долине реки Ельцовки (вагонное депо и административный корпус).

8.1. Тресту «ЗапсибТИСИЗ» до 15 мая 1981 года провести изыскания по площадке метродепо.

8.2. Институтам «Новосибметропроект» и «Сибгипротранс» (т. Приц) до 1 июня выдать рабочие чертежи по метродепо на объем строительства 1981 года и в октябре на объем строительства 1982 года.

9. Обязать институт «Новосибметропроект» разработать и передать в срок до 30 июля Тоннельному отряду № 29 чертежи конструкций односводчатой опалубки на станцию «Площадь Ленина».

10. Для обеспечения ввода в эксплуатацию бетонно-растворного узла базы метростроения в IV квартале 1981 года обязать:

- трест № 43 (т. Герман) досрочно выполнить строительно-монтажные работы на сумму 2,4 млн. рублей;

- Тоннельный отряд № 29 обеспечить поставку оборудования на пусковой комплекс в сроки, согласованные с трестом № 43;

- трест «Сибпродмонтаж» (т. Крылов) в августе изготовить и смонтировать 60 тонн нестандартного оборудования для пускового комплекса промбазы по номенклатуре, согласованной с Тоннельным отрядом № 29.

10.1. Промышленным предприятиям города до 1 октября изготовить для базы метростроения нестандартное оборудование согласно приложению № 4.

10.2. Заводу «Сибэлектротяжмаш» (т. Вандышев) выделить тоннельному отряду № 29 во II квартале 200 кг обмоточного провода для ремонта электрооборудования.

10.3. Производственному объединению «Новосибирскводпром» (т. Изергин) поставить в 1981 году для производственной базы метростроя запорную арматуру в количестве 125 штук.

Опытно-экспериментальному заводу (т. Вилейко) изготовить фланцы по номенклатуре, согласованной с Тоннельным отрядом № 29.

11. Для своевременного начала строительства цеха по обработке гранита и мрамора поручить институту «Промстройпроект» (т. Конкин) выдать в 1981 г. техническую документацию по вертикальной планировке и на фундаменты.

12. В целях обеспечения строительства объектов метро материалами,

оборудованием и инвентарем просить исполком областного Совета народных депутатов поручить:

- облплану выделить Тоннельному отряду № 29 в 1981 году 20 тыс. куб. м щебня, 20 тыс. куб. м песка, Мостоотряду № 38 - 25 тыс. куб. м щебня, 15 тыс. куб. м песка, 1000 тыс. штук кирпича;

- управлению снабжения и сбыта выделить Тоннельному отряду № 29, Мостоотряду № 38 и «Новосибметропроекту» во II квартале т. г. лимиты на приобретение мебели для оборудования общежития на 640 мест, четырех административно-бытовых корпусов и промбазы на общую сумму 150 тыс. руб, а также инвентаря, оргтехники, канцпринадлежностей, зимней спецодежды (полушубки, тапки, валенки) - для линейного персонала, отделочные материалы для корпуса строящейся столовой в районе станций «Красный проспект», «Сибирская».

13. «Главновосибирскстрою» (т. Яров) обеспечить ввод в IV квартале второй очереди здания института «Новосибгражданпроект», а пусковой комплекс для размещения в нем организаций Тоннельного отряда № 29, дирекции строящегося метрополитена и «Новосибметропроекта» СКВ «Главмостостроя» во II квартале текущего года.

14. Городской телефонной сети (т. Пашковский) по II квартале т. г. телефонизировать вновь создаваемые участки Метростроя и отделы института «Новосибметропроект».

15. Для организации питания метростроителей обязать:

- Тоннельный отряд № 29 построить в 1981 году корпус столовой в районе станции «Красный проспект» - «Сибирская».

15.1. Управлению промпредприятий «Сибкадемстрою» (т. Денисов) изготовить в III квартале столярные изделия для корпуса столовой.

15.2. Трестам «Сибсантехмонтаж» (т. Стрельников) и «Промвентиляция» (т. Шиколенко) до 1 августа выполнить в столовой сантехнические и специальные работы.

15.3. Первому Октябрьскому, Заельцовскому, Ленинскому трестам столовых (тт. Зябкина, Фокина, Панарина, Петрунина), ОРСу НОД-3 (т. Новоселов), Тоннельному отряду № 29 и Мостоотряду-38 организовать с 6 мая с. г. горячее питание рабочих на участках №№ 1, 2, 3, 4, 5 и на строительстве метродепо.

16. На основании постановления бюро обкома КПСС и исполкома областного Совета народных депутатов № 4/158 от 6 марта 1979 г. обязать промышленные и транспортные предприятия города:

- выделить Тоннельному отряду № 29, Мостоотряду-38 и «Новосибметропроекту» оборудование согласно приложению № 5;

- изготовить для Тоннельного отряда № 29 нестандартизованное оборудование для комплектации проходческих щитов и шахтных комплексов, согласно приложению № 6.

17. Западно-Сибирскому территориальному транспортному управлению (т. Ерышев) решить совместно с Тоннельным отрядом № 29 вопросы доставки

рабочих ночных смен к местам работы и обеспечить грузоперевозки для Тоннельного отряда-29 и «Мостоотряда-38» сверх установленных плановых лимитов в объеме 50 тыс. тонн.

18. Новосибирскому отделению Западно-Сибирской железной дороги (т. Зайко):

- обеспечить своевременную доставку инертных материалов по заявкам Тоннельного отряда № 29;

- определить на станции «Новосибирск-товарный» место для строительства железнодорожного тупика для приема грузов, поступающих в адрес Тоннельного отряда № 29.

19. Обязать:

- Новосибирский завод по ремонту трамваев и троллейбусов (т. Постников) изготовить к 1 мая для Тоннельного отряда № 29 четыре двухсекционных вагона для использования их под бытовые помещения:

- отдел здравоохранения (т. Рева) и отдел народного образования горисполкома (т. Гусев) предусмотреть в 1981 году внеочередное выделение 75 мест в д/яслях и ПО мест в д/садах для детей работников, занятых на проектировании и строительстве метрополитена;

- плановую комиссию горисполкома (г. Звягин) выделить 25 квартир в жилищно-строительных кооперативах для работников, занятых на проектировании и строительстве метрополитена;

- управление торговли горисполкома (т. Толоконский) передать с 6 мая полностью здание управления рынками Тоннельному отряду № 29 для использования его под административно-бытовой корпус станции «Красный проспект» - «Сибирская»;

- врачебно-санитарную службу Западно-Сибирской железной дороги (т. Ковалевский) организовать здравпункты на строительных участках метростроя;

- управление издательств, полиграфии и книжной торговли (т. Гончаренко) оказать помощь институту «Новосибметропроект» в выделении картонажного и др. оборудованию, согласно приложению № 5.

20. В целях обеспечения ускоренного строительства метрополитена и перевыполнения установленных планов райисполкомам, промышленным предприятиям и организациям города за счет мобилизации внутренних резервов, эффективного использования материалов, их экономии и сверхнормативных остатков передать метростроителям ресурсы согласно приложению № 7.

«Запсибглавснабу» (т. Бабанакон) способствовать передаче ресурсов указанным строительным организациям.

21. Новосибирскому горисполкому предусмотреть в проекте плана распределения жилой площади в 1981 году выделение для нужд строительства метрополитена на 9,1 тыс. кв. метров жилой площади в 1981 году, в том числе:

- Тоннельному отряду № 29 - 8 тыс. кв. метров;

- Мостоотряду-38 - 500 кв. метров жилой площади;

- институту «Новосибметропроект» - 500 кв. метров.
- дирекции строящегося метрополитена - 100 кв. метров.

22. Поручить управлению Западно-Сибирской железной дороги (т. Трубников) в текущем году выполнить проект подземного перехода от ст. метро «Вокзальная» до железнодорожной станции «Новосибирск-главный» и предусмотреть начало его сооружения в 1982 году.

23. Райкомам КПСС, райисполкомам, первичным партийным организациям, хозяйственным руководителям строек и промышленных предприятий провести организаторскую и массово-политическую работу по мобилизации коллективов на успешное выполнение установленных заданий по сооружению метрополитена:

- городскому комитету ВЛКСМ, комитетам комсомола, штабам комсомольского прожектора установить постоянный контроль за своевременным выполнением заказов для строительства метрополитена под девизом «Заявкам метро - комсомольскую заботу».

24. Редакции газет «Вечерний Новосибирск», «Молодость Сибири», областному комитету по телевидению и радиовещанию систематически освещать ход строительства метрополитена.

25. Поручить дирекции строящегося метрополитена и Тоннельному отряду № 29 (тт. Гурков, Немилостивых) подготовку ежемесячного анализа о ходе выполнения настоящего постановления.

26. Контроль за выполнением постановления возложить на т. Краснопольского А. М. и Турханова М. А:

Секретарь горкома КПСС
Г. В. АЛЕШИН

Председатель горисполкома
И. П. СЕВАСТЬЯНОВ

Приложение № 1 к постановлению
бюро горкома КПСС и гориспол-
кома от _____ № _____

ЗАДАНИЕ

главносибирскстрою и Сибкадемстрою по изготовлению
сборного железобетона, поставке товарного бетона и раствора

№ п. п.	Наименование изделий	Един. измер.	К-во	По кварталам			
				I	II	III	IV
1. Главновосибирскстрой							
	Всего по «Главновосибирскстрою»		11900	3100	3100	3200	2500
1	Элементы станций	м³	6200	2000	1500	1500	1200
2	Блоки ЦСО	м³/шт	3500	1000	1000	1000	500
			150	150	150	150	75
3	Круговая обделка тоннеля	м³/пм	1800/ /540	100	500	600	600
4	Товарный бетон и раствор	м³	2500	400	900	900	300
5	Конструкции цеха по производству балок экстакады моста	м³	400		100	100	200
2. Сибкадемстрой							
	Всего по «Сибкадемстрою»		8280	1750	2890	2140	1500
1	Элементы станций	м³	5500	1000	1500	1500	1500
2	Бетон и раствор	м³	2500	400	900	900	300
3	Блок Б-90	м³/шт	1500	750	750		
			500	250	250		
4	Конструкции цеха по производству балок экстакады моста	м³	600		300	300	
5	Круговая обделка тоннеля	м³/пм	680/ /200		340/ /100	340/ /100	
ВСЕГО:			20180	4850	5990	5340	4000

Приложение № 2 к постановлению
бюро горкома КПСС и гориспол-

кома № _____ от

« _____ » _____ 1981 г.

ЗАДАНИЕ

промышленным предприятиям города по изготовлению
металлической опалубки сборных железобетонных
конструкций станций метрополитена

№ п. п.	Предприятие	Тип конструкции	К-во едн.	Срок изготов- ления
1	Завод химконцентратов	Л-12, 13	2	1.05.81 г.
2	Завод им. Ефремова	Л-9	2	»
3	П. О. «Сибэлектротерм»	Металл. опал. пролет стр. 33 м	1	1.10.81 г.
4	«Сибтекстильмаш»	К-1	1	0.07.81 г.
5	Литейно-механический завод	ЦСО (75 см)	2	1.09.81 г.
	»	скользящая опалубка свода станций	2	1.08.81 г.
	»	скользящая опалубка стен станций	4	»
	»	С-9	2	1.05.81 г.
6	Завод «Сибэлектротяж- маш»	БФ-3	1	»
7	п/о «Луч»	П-10 П-19	2	1.07.81 г.
			2	1.12.81 г.
8	«Сибсельмаш»	С-10, 11	2	1.05.81 г.
9	«Сиблнтмаш»	Решетка и рама 300×200 для дренажного колодца	4	4.0 т III кв. 81г.
10	»	решетка и рама для 600×400 дренажного ко- лодца	4	»
11	«Сиблнтмаш»	трап типа «Метро»	10 т	III кв. 1981 г.
12	»	Решетки для очистки ног 500×500	6 т	»
13	Ремонтно-механи- ческий завод	Круговая обделка	3 коль- ца	»

Приложение № 3 к постановле-
нию бюро горкома КПСС и горис-
полкома № _____ от «_____»
_____ 1981 г.

ЗАДАНИЕ

по развитию улично-дорожной сети, строительству
инженерных сооружений и благоустройству города
на 1981 год.

№ п.	Наименование объемов	Сметн. стоим. т. р.	Остаток сметн. стоим. на 1.1. 1981 г.	План на 1981 год	Исполнитель
1	Благоустройство ул. Нарым-ской	2735.85	595.0	595.0	тр. «Дорстрой»
2	Благоустройство ул. С. Шамшиных от ул. Писарева до ул. Кропоткина	160.0	125.0	125.0	»
3	Благоустройство ул. Советской	100.0	100.0	100.0	»
4	Благоустройство ул. Челюскинцев	899.24	466.0	200.0	»
5	Ливневая канализация по ул. Фрунзе	200.0	200.0	200.0	»
6	Ликвидация оврагов в долине р. Ельцовка-I	4050.0	2200.0	1000.0	МО-38 СН-483, тр. «Дорстрой»
7	Ливневая канализация на пл. Ленина	50.0	50.0	50.0	тр. «Дорстрой»
8	Железнодорожный путепровод по ул. Иннодромской	1896.3	1377.57	450.0	МО-38
	Путепровод под железнодорожными путями ст. Новосибирск-главный	10481.9	5439.5	1600	»
10	Путепровод по Октябрьской магистрали	4987.3	3952.3	700	»
11	Труба на р. Ельцовка-I в районе ул. Пулеметной	1496.91	1496.91	150.0	»

Приложение № 4 к постановле-
нию бюро горкома КПСС и горис-
полкома № _____ от
«_____» _____ 1981 г.

ЗАДАНИЕ

промышленным предприятиям города по изготовлению
нестандартного оборудования для базы метростроения

№ п. п.	Предприятие	Тип оборудования	Количество
1	З-д металлоконструкций «Минмонтажспецстрой»	Виброплощадка г/п 20 т 3 (в т. ч. 1 — для УВ-2 (без оснастки и ком. МО-38) плектующих	1
2	З-д металлоконструкций «Минэнерго»	Виброплощадка ВКТС-40 М (без оснастки и комплектую- щих)	2
3	Завод строительных ма- шин	Тележка со съемной бадьей емк. 2,5 м ³ . Бетономеситель №-1000	2
4	Завод «Сибсельмаш»	Бетоноукладчик	1

Приложение № 5 к постановле-
нию бюро горкома КПСС и горис-
полкома № _____
от « _____ » _____ 1981 г.

ЗАДАНИЕ

промышленным предприятиям города по выделению
оборудования в 1-м полугодии 1981 года

№ п. п.	Наименование предприятий	Наименование оборудования	Кому выделяет-ся
1	Завод им. Чкалова	Токарно-фрезерный станок	МО-38
2	»	Горизонтально-фрезерный ста- нок	»
3	»	Ковочный молот усиленным 150—130 кг	ТО-29
4	Завод точного машино- строения	Токарно-винторезный станок	»
5	Завод «Сибсельмаш»	»	»
6	»	Горизонтально-фрезерный ста- нок	»
7	Завод НЭМЭ	Сверлильный станок	»
8	Завод «Сибтекстиль- маш»	Токарно-винторезный станок 1 кв ²	МО-38
9	Приборостроительный завод им. Ленина	Сверлильный станок	ТО-29
10	Завод «Химаппарат»	Горизонтально-фрезерный ста- нок	»
11	Завод «Труд»	Наждачный станок	ТО-29
12	Инструментальный за- вод	»	»
13	Завод «Труд»	Гильотинные мех. ножницы	»
14	ДСК-1 «Главновоси- бирскстроя»	Два станка для правки през- ки арматуры	ТО-29, МО-38
15	ЖБИ-4 «Сибкадем- строя»	Тягальная лебедка (ТЛ-4) 2 шт	ТО-29, МО-38
16	Управление издательства полиграфии и книжной торговли	Ножевая картонорубилка КИ-1	«Новосибирск- метрпроект» II—III кв.
17	»	Ручной позолотный пресс ИЗ-1	»
18	»	РЭМ-600	»
19	Новосибирская дистан- ция пути (ПЧ-11)	3 стрелочных перевода, Р-50 Рельсореальный станок	ТО-29 »

Приложение № 6 к постановле-
нию бюро горкома КПСС и горис-
полкома № _____
« _____ » _____ 1981 г.

ЗАДАНИЕ

промышленным предприятиям города по изготовлению
нестандартного оборудования для проходческих щитов и
шахтных комплексов

№ п. п.	Наименование оборудования	Количество	Завод-изготовитель
1	Домкраты Ц-60	100 шт	Завод «Сиблитмаш»
2	Домкраты Ц-182	100 шт	»
3	Экскаваторный исполнительный рабочий орган	4 шт	Завод им. Чкалова
4	Шахматные клетки	6 шт	Трест «Сибпродмонтаж»
5	Гидроцилиндры экскаваторного органа по кооперации с заводом им. Чкалова	4 шт	З-д «Сиблитмаш»
6	Шестерни для механизма вращения экскаваторного органа	4 комплекта	Инструментальный завод
7	Гидроцилиндры подъема руки, ковша и поворота колонны экскаваторного органа	12 шт	З-д «Сибгипрогормаш»

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

бюро Новосибирского областного комитета КПСС и исполнительного комитета Новосибирского областного Совета народных депутатов
«О составе штаба по строительству Новосибирского метрополитена» *

14 октября 1981 года

I. Внести изменение в пункт 3 постановления бюро обкома КПСС и облисполкома "О мерах по организации строительства первой очереди метрополитена в г.Новосибирске" от 6 марта 1979 года: в связи с переходом на другую работу освободить от обязанностей председателя штаба по строительству объектов Новосибирского метрополитена т.Золотова Е.В., членов штаба тт. Клобукова М.С., Зубова Е.А., Чернова В.Ф., Журавлева А.П.

Утвердить председателем штаба тов. Алешина Г.В. - первого секретаря Новосибирского горкома КПСС, заместителем председателя т. Турханова М.А. - зав. отделом строительства и городского хозяйства горкома КПСС, членами штаба тт.Федорищева И.П. - первого секретаря Октябрьского РК КПСС, т.Непочатых Д.М. - первого секретаря Железнодорожного РК КПСС, т. Шамова В.В. - первого секретаря горкома ВЛКСМ, т.Немилостевых М.М. - начальника тоннельного отряда № 29 Главтоннельметростроя.

2. На ближайшем заседании штаба рассмотреть ход строительства объектов метрополитена и пусковой комплекс, обеспечивающий ввод первой очереди метрополитена в 1985 году.

Секретарь обкома
КПСС

А.Филатов

Председатель исполкома
областного Совета народных
депутатов

В.Филатов

Верно: зав. протокольным сектором
обкома КПСС

Знп

Г. Спицына
Г. Спицына

ГАНО: Фп.-4. Оп. 80. Д. 421. Л. 19. Заверенная копия.

*Приложение к § 9 протокола № 22 от 14 октября 1981г.

Бюро горкома КПСС и исполком городского Совета народных депутатов постановляют:

I. С целью оказания помощи метростроителям в сооружении и сдаче пускового комплекса метро в установленные сроки поручить райкомам КПСС, райисполкомам организовать шефство над следующими объектами:

Ленинский район	- станция "Студенческая" и промбаза метростроителей с камнеобрабатывающим заводом
Заельцовский район	- электродепо
Центральный "	- станция "Площадь Ленина"
Октябрьский "	- станция "Октябрьская"
Железнодорожный "	- станция "Вокзальная" и тоннельный переход от вокзала до станции метро
Калининский "	- станция "Сибирская"
Дзержинский "	- станция "Красный проспект"
Кировский "	- станция "Речной вокзал"
Советский "	- инженерный корпус
Первомайский "	- метромост

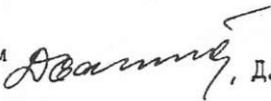
2. Райкомам КПСС и райисполкомам совместно с управлением строительства "Новосибирскметрострой" и его подразделениями составить в срок до 1 ноября планы оказания шефской помощи на 1982-85 гг., в которых предусмотреть меры, обеспечивающие ввод в эксплуатацию в 1985 году объектов метро.

3. Контроль за выполнением данного постановления возложить на отдел строительства и городского хозяйства горкома КПСС (т. Миронов В.М.) и заместителя председателя горисполкома (т. Непочатых Д.М.).

Секретарь горкома КПСС
М. Клубуков

Зам. председателя горисполкома
П. Овчинников

Верно: зав. общим отделом
горкома КПСС

 Д. Сапрыкин

Из Постановления бюро Первомайского РК КПСС г. Новосибирска
и исполнительного районного Совета народных депутатов
г. Новосибирска

«Об утверждении оперативной группы района и мероприятий
шефской помощи по строительству метромоста в 1983 - 85 гг.»*

22 февраля 1983 г.

<...>

Бюро РК КПСС и исполкома районного Совета
народных депутатов постановляют:

I. Утвердить районную оперативную группу /прилагает-
ся/.

Оперативная группа Первомайского
района по оказанию шефской помощи в строительстве
метромоста в 1983-85 г.г.

1. Богомолов Ю.А. - II-й секретарь Первомайского РК КПСС,
руководитель оперативной группы
2. Квашнин В.И. - зам.председателя райисполкома, зам.
руководителя оперативной группы
3. Юмакаев Л.А. - начальник мостоотряда № 38, член
оперативной группы
4. Вахов И.П. - председатель комиссии по строительству
при Первомайском райисполкоме, член
оперативной группы
5. Красильников В.Е. - директор завода железобетонных изделий
№ 2, член оперативной группы
6. Прякин В.А. - начальник новосибирского стрелочного
завода, член оперативной группы
7. Федоров В.В. - управляющий трестом "Запсибтрансстрой",
член оперативной группы

Верно: Зав.общим отделом
РК КПСС

В.Сентябова

В.СЕНТЯБОВА

ГАНО: Фп.-77. Оп. 20. Д. 6. Л. 136. Заверенная копия.

^Приложение к п. § 49/95 протокол № 33 от 22 февраля 1983 г. Приводится в сокращении.

Из Постановления

бюро Кировского районного комитета КПСС и исполнительного комитета
Кировского районного Совета народных депутатов
«Об оказании помощи в строительстве первой очереди метрополитена в городе
Новосибирске предприятиями и организациями Кировского района в 1983 году»*
15 марта 1983 года

<...>

**6. Утвердить районный штаб (приложение № 6) и план его
работы (приложение № 7) по оказанию помощи Кировским районом
в строительстве станции метро "Речной вокзал"**

Ш Т А Б Б

**Кировского района по оказанию помощи районом
в строительстве станции метро "Речной вокзал"**

1. Панюков Ю.В. - секретарь РК КПСС, начальник штаба
2. Бабышкин Г.А. - зам. председателя райисполкома
3. Соколов И.М. - секретарь РК ВЛКСМ
4. Логовик А.В. - секретарь парткома завода
"Сибэлектротяжмаш"
5. Завьялов В.Г. - генеральный директор объединения
"Сибэлектротерм"
6. Калекин Ю.Н. - гл. инженер объединения
"Тяжстанкогидропресс"
7. Тарасов А.А. - пом. директора завода "Сиблитмаш"
8. Усманов В.А. - директор литейно-механического
завода
9. Гранкин А.А. - начальник филиала № 6
автокомбината № I
10. Усенко В.Е. - начальник П А Т П - 2

Верно: Зав. общим отделом
РК КПСС  ВОЛЧКОВА

ГАНО: Фп.-62. Оп. 27. Д. 6. Л. 86 - 88. Заверенная копия.

*Приложение № 6 § 64 протокол № 50 от 15 марта 1983 г. Документ приводится в сокращении.

Из Постановления* бюро Заельцовского РК КПСС
и исполкома районного Совета народных депутатов
«Об оказании помощи в сооружении объектов метро
в городе Новосибирске»

19 апреля 1983 г.

**БЮРО РК КПСС И ИСПОЛКОМ РАЙОННОГО
СОВЕТА НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ ПОСТАНОВЛЯЮТ:**

1. Обязать руководителей предприятий и организаций в порядке оказания помощи выделить с апреля строителям рабочих, автотранспорт, технику, материальные ресурсы и места в общежитиях согласно разрядки I, I и I, 2.

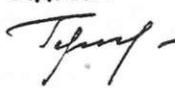
2. Контроль за выполнением постановления возложить на зам. председателя райисполкома Якишина В.А. и промышленно-транспортный отдел РК КПСС.

Секретарь РК КПСС
_____ В.Авдеев

Председатель райисполкома
_____ Н.Ровбель

Верно: зав. общим отделом
РК КПСС

Г.Горева



ГАНО: Фп.-50. Оп. 19. Д. 8. Л. 46. Заверенная копия.

Постановление №70/182 от 19 апреля 1983 г. Публикуется в сокращении без приложения.

Из Протокола заседания бюро Дзержинского РК КПСС
о создании районного штаба по контролю за ходом строительства
Новосибирского метрополитена

10 апреля 1984 г.

С целью координации работ по выполнению плана и социалистических обязательств ввода в эксплуатацию объектов промышленного и гражданского строительства в районе в 1984 году

БЮРО РК КПСС ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить районный штаб по контролю за ходом строительства в следующем составе:

1. Москвин Ю.Л. - 1 секретарь РК КПСС, начальник штаба
2. Вдовичев Г.И. - зам. председателя райисполкома, зам. начальника штаба
3. Макаров В.А. - внештатный инструктор промышленно-транспортного отдела, член штаба
4. Бордюгов А.Я. - заместитель директора завода им. Чкалова, член штаба
5. Тощаков Ю.А. - секретарь парткома Строительного треста 30, член штаба
6. Чернов Г.Г. - заместитель начальника НИИАП, член штаба
7. Грачев Ю.С. - начальник СМУ треста "Сибпромвентилиция", член штаба
8. Чигарев И.Ф. - начальник РСУ ПЖРУ Горисполкома, член штаба
9. Нижегородцева Б.Н. - управляющая Дзержинским отделением стройбанка, член штаба

<...>

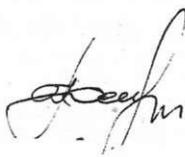
<...>*

Из ПОСТАНОВЛЕНИЯ

бюро райкома КПСС и исполкома районного Совета народных депутатов
«Об итогах работы в 1984 году и задачах трудовых коллективов района по поводу
пускового комплекса Метрополитена в IV квартале 1985 года в свете требований
постановления горкома КПСС № 17/26 от 11 февраля 1985 года»
26 февраля 1985 года

9. Штаб по строительству по строительству объектов Метрополитена
в составе: начальник штаба - Шумилов В.Н. - секретарь райкома
КПСС; зам.начальника штаба - Митяев М.Е. - зам.председателя
райисполкома; члены штаба: Анисимов В.А. - инструктор райкома
КПСС, Янковский В.Н. - начальник тоннельного отряда № 33;
Холодов А.Г. - зам.начальника дирекции строящегося Метро;
Титов В.А. - директор завода ЖБК УС "Новосибметрострой";
Мысик И.Т. - начальник СУ-15 треста № 43, Кононов В.М. - секре-
тарь райкома ВЛКСМ - утвердить.

Верно: Зая.общим отделом
райкома КПСС



Н. Комарова

ГАНУ: П.-46. Оп. 20.Д. 5. Л. 183. Заверенная копия.

* Публикуется в значительном сокращении.

ПО С Т А Н О В Л Е Н И Е *

бюро Новосибирского горкома КПСС и исполкома городского
Совета народных депутатов

от 27 января 1986 года

О награждении трудовых коллективов и участников строительства,
отличившихся на сооружении пускового комплекса первой очереди
Новосибирского метрополитена

За активное участие и добросовестный труд, проявленные на строительстве пускового комплекса первой очереди Новосибирского метрополитена, наградить Почетными грамотами горкома КПСС и исполкома городского Совета народных депутатов следующие трудовые коллективы и участники строительства:

1. Тоннельный отряд № 29 управления строительства "Новосибирск-метрострой"
2. Участок № II Т0-27 УС "Новосибирскметрострой"

Управления строительства:

3. "Горремстрой"
4. "Минскметрострой"
5. "Харьковметрострой"
6. "Ташметрострой"
7. Московское СМУ-158 управления "ЮА" Главтоннельметростроя
8. Школа КГБ
9. Школа МВД
10. Военно-политическое училище
11. Институт "Новосибирскгражданпроект"
12. Институт "Новосибметропроект"
13. Институт "Сибгипротранс"
14. Институт горного дела
15. Дирекция строящегося метрополитена

16. Управление Новосибирского метрополитена
17. Трест "Дорстрой"
18. Запсибглавенаб
19. Трест "Мостострой-2"
20. Трест "Сибстальконструкция"
21. Трест "Сибпродмонтаж"
22. Трест "Сибсипродмонтаж"
23. Трест "Студмострой"
24. Трест "Строймеханизация"
25. Трест "Запсибтрансстрой"
26. СМП-813 треста "Трансигналстрой"
27. МТУ "Лхонт"
28. Трест "Железобетон"
29. УПН "Сибкакадемстрой"
30. НИИИТ
31. ИУТИ
32. Металлургический завод им.Кузмина
33. ПО "Сибсельмаш"
34. ПО "Луч"
35. Завод металлоконструкций объединения "Совзстальконструкция"
36. "Сибтекстильмаш"
37. Завод им. В. П. Чкалова
38. Трест № 30
39. Завод точного машиностроения
40. Объединение им. Коминтерна
41. Завод электроконструкций
42. Завод "Бытэлектроприбор"
43. РОБ флота
44. Вагонное депо станции Новосибирск-Главный
45. Завод им. В. И. Ленина
46. ПО "Совл"
47. Завод "Экран"
48. Завод электромонтажных изделий треста "Химэлектромонтаж"
49. Завод "Промстальконструкция"
50. ПО "Сибэлектротерм"
51. Завод "Сиблитмаш"
52. Завод "Сибэлектротяжмаш"
53. ПО "Тяжстанкогидропресс"
54. Объединение ВССА
55. Завод "Электросигнал"

56. Завод инструментальный
57. Завод радиодеталей
58. Завод "Труд"
59. НИСИ
60. Стрелочный завод
61. Электровозоремонтный завод
62. Ремонтно-механический завод
63. Опытный завод СО АН СССР
64. НИИ измерительных приборов
65. НИИ электронных приборов
66. Речное училище
67. В П Ш
68. НГМИ
69. НИИХ
70. Редакция газеты "Вечерний Новосибирск"

Бригады:

1. Бригада электросварщиков ТО-27
(бригадир Придеин Геннадий Федорович)
2. Комплексная бригада ТО-27
(бригадир Медведев Петр Павлович)
- 3
3. Бригада проходчиков ТО-29
(бригадир Казанцев Валерий Федорович)
4. Бригада проходчиков ТО-29
(бригадир Лукьянов Геннадий Григорьевич)
5. Комплексная бригада ТО-33
(бригадир Дубикин Александр Александрович)
6. Бригада проходчиков ТО-33
(бригадир Дрынин Владимир Аркадьевич)
7. Бригада механизаторов автобазы УС НМС
(бригадир Смагин Геннадий Николаевич)
8. Бригада монтажников НМУ треста "Сибстальконструкция"
(бригадир Лысенко Анатолий Семенович)
9. Комплексная бригада треста "Новосибирскпромстрой"
(бригадир Плотников Николай Васильевич)

10. Бригада электромонтажников НМУ-1 треста "Сибэлектромонтаж"
(бригадир Высоцкий Леонид Яковлевич)
11. Комплексная бригада СМП-813 треста "Трансигналстрой"
(бригадир Коротенко Виктор Иосифович)
12. Бригада монтажников треста "Сибсантехмонтаж"
(бригадир Втюрин Валерий Федорович)
13. Бригада монтажников треста "Сибпродмонтаж"
(бригадир Кожевников Владимир Михайлович)
14. Комплексная бригада треста "Дорстрой"
(бригадир Бобков Леонид Егорович)
15. Бригада штукатуров треста "Отделстрой"
(бригадир Кононова Таисия Андриановна)
16. Участок МТУ "Яхонт"
(начальник участка Аверкин Владислав Павлович)
17. Бригада монтажников треста "Строймеханизация"
(бригадир Кашеев Сергей Иосифович)
18. Бригада монтажников СМУ-5 УС "Сибкадемстрой"
(бригадир Селезнев Сергей Иванович)
19. Бригада слесарей-сантехников МСУ-47
(бригадир Лунев Николай Игнатьевич)
20. Бригада монтажников МСУ-78
(бригадир Санкин Геннадий Никитович)
21. Бригада штукатуров СМУ-11 УС "Сибкадемстрой"
(бригадир Федорова Екатерина Александровна)

Участники строительства:

1. Шумилов Владимир Николаевич - I секретарь Ленинского РК КПСС
2. Яковлев Анатолий Николаевич - I секретарь Дзержинского РК КПСС
3. Индинск Иван Иванович - I секретарь Заельцовского РК КПСС
4. Гендельман Евгений Абрамович - зав.отделом информации редакции газеты "Вечерний Новосибирск"
5. Мамон Геннадий Александрович - зам.управляющего трестом "Сиб-электромонтаж"

6. Левин Алексей Гаврилович - начальник управления "Союз-метроспецстрой"
7. Савина Галина Алексеевна - начальник Новосибирского участка "Союзметроспецстрой"
8. Добровольский Николай Иванович - зам. начальника УС "Новосибирск-метрострой"
9. Колточихин Валентин Андреевич - начальник ТО-29 УС "Новосибирск-метрострой"
10. Бабкин Владимир Петрович - начальник УМ УС "Новосибирск-метрострой"
11. Величко Геннадий Кириллович - гл. инженер ТО-27 -"-
12. Долгих Михаил Анисимович - бригадир монтажников МО-38
13. Мельников Алексей Дмитриевич - -"- -"-
14. Еремеев Сергей Михайлович - прораб УС "Сибкадемстрой"
15. Завьялов Вадим Георгиевич - директор объединения "Сиб-электротерм"
16. Станевский Станислав Борисович - к.т.н., сотрудник института горного дела СО АН СССР
17. Усов Виктор Евтихович - зам. гл. инженера треста "Сибсантехмонтаж"
18. Шамардин Алексей Дмитриевич - зам. управляющего трестом "Сиб-промвентилизация"
19. Ильин Евгений Владимирович - зам. управляющего трестом "Сиб-продмонтаж"
20. Белоусов Борис Борисович - внештатный инструктор отдела строительства и городского хозяйства горкома КПСС
21. Галушак Борис Савельевич - директор приборостроительного завода им. В.И. Ленина
22. Антонов Аркадий Николаевич - зав. отделом промышленного строительства и транспорта газеты "Вечерний Новосибирск"

Секретарь горкома КПСС

В. Казарезов

Председатель горисполкома

В. Чикинев

Верно: зав. общим отделом
горкома КПСС



Д. Сапрыкин

ГАНО: Фп.-22. Оп. 48. Д. 8. Л. 35 - 39. Подлинник.

Приложение к § 23, протокол № 46 бюро Новосибирского ГК КПСС от 27 января 1986 г.

Бюро Новосибирского областного комитета КПСС и
Исполнительный комитет Новосибирского областного
Совета народных депутатов

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

11.03.86 № 6/155

г. Новосибирск

О награждении районов, трудовых коллективов и участников строительства, отличившихся на сооружении Новосибирского метрополитена

Наградить Почетной грамотой бюро обкома КПСС и исполкома областного Совета народных депутатов за большой вклад в строительство пускового комплекса первой очереди Новосибирского метрополитена следующие районы, трудовые коллективы и участников строительства:

- Ленинский район г.Новосибирска;
- Дзержинский район г.Новосибирска;
- Заельцовский район г.Новосибирска;
- Управление строительства "Новосибирскметрострой";
- Мостоотряд № 38 треста "Мостострой-2";
- Трест "Новосибирскпромстрой" Главновосибирскстроя;
- Управление строительства "Сибкадемстрой";
- Управление "Союзметрострой";
- Трест "Сибэлектромонтаж";
- Трест № 43 Главновосибирскстроя;
- Управление Западно-Сибирской железной дороги;
- Газету "Вечерний Новосибирск";
- Бригаду проходчиков тоннельного отряда № 33 управления строительства Главновосибирскстроя (бригадир Дрынин Владимир Ариадьевич);
- Бригаду монтажников мостоотряда № 38 треста "Мостострой-2" (бригадир Долгих Михаил Анисимович);
- Бригаду монтажников строительно-монтажного управления № 5 управления строительства "Сибкадемстрой" (бригадир Селезнев

- Сергей Иванович) ;
- Комплексную бригаду строительного-монтажного управления № 56 треста "Новосибирскпромстрой" (бригадир Плотников Николай Васильевич) ;
 - Бригаду электромонтажников Новосибирского монтажного управления № I треста "Сибэлектромонтаж" (бригадир Высоцкий Леонид Яковлевич) ;
 - Хрустова Алексея Михайловича - заместителя начальника Западно-Сибирского главного территориального управления Госснаб СССР ;
 - Сагалаяна Марка Константиновича - директора завода им. В. П. Чкалова ;
 - Смирнова Сергея Алексеевича - начальника управления строительства "Новосибирскпромстрой" ;
 - Ендюкимова Николая Васильевича - директора завода "Промстальконструкция" ;
 - Лышкова Петра Владимировича - заместителя председателя Новосибирского горисполкома ;
 - Миронова Виктора Михайловича - зав. отделом строительства и городского хозяйства горкома КПСС .
- Капитанова Александра Васильевича - зав. отделом строительства обкома КПСС. "

Секретарь обкома КПСС

№ 1111
А. П. Филатов

Председатель облисполкома

№ 1111
В. А. Божов

ГАНО: Фр-1020. Оп. 2. Д. 3189. Л.207 - 208. Подлинник.

Постановление № 6/155.



МЭРИЯ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

От 06.05.2000

г. Новосибирск

№ 1753-р

О городском штабе по строительству Новосибирского метрополитена

В целях завершения работ, сдачи в эксплуатацию промежуточного пускового комплекса второй очереди Новосибирского метрополитена от станции Сибирская до станции Маршала Покрышкина, решения комплекса вопросов о финансировании оставшихся работ, приобретения оборудования и материалов, а также выполнения пуско-наладочных работ:

1. Создать городской штаб по строительству Новосибирского метрополитена и утвердить его состав (приложение).

2. Возложить на городской штаб по строительству Новосибирского метрополитена координацию действий предприятий метростроительного комплекса и организаций, осуществляющих выполнение строительно-монтажных работ, поставку оборудования и материалов на строящихся объектах Новосибирского метрополитена.

3. Установить, что начиная, с апреля 2000 года, заседания городского штаба по строительству Новосибирского метрополитена проводятся еженедельно.

4. Муниципальному предприятию "Управление заказчика по строительству подземных транспортных сооружений", открытому акционерному обществу "Новосибирскметрострой" подготовить служебное помещение в административно-бытовом комплексе станции Маршала Покрышкина, оборудованное инвентарем и средствами связи для проведения заседаний штаба.

5. Руководителям штаба привлекать к его работе представителей предприятий и организаций города, имеющих возможность оказать содействие или помощь в строительстве метрополитена.

6. Муниципальному предприятию "Управление заказчика по строительству подземных транспортных сооружений" до 10.05.2000 представить в городской штаб перечень подрядных организаций, поставщиков оборудования и материалов, до 15.05.2000 подготовить и заключить договоры с ними, согласовать сроки выполнения работ.

7. Ответственность за исполнение настоящего распоряжения возложить на первого заместителя мэра Шумилова В.Н.

Мэр
Одинцов
22-64-92
МП "УЗСПТ"



В.Ф.Городецкий

Приложение
УТВЕРЖДЕНО
распоряжением мэра
от 06.05.2000 № 1753-р

СОСТАВ

городского штаба по строительству Новосибирского метрополитена

- Шумилов Владимир Николаевич - первый заместитель мэра, начальник городского штаба;
- Люзенков Игорь Алексеевич - заместитель мэра - директор департамента строительства и архитектуры, заместитель начальника городского штаба;
- Кривушкин Владимир Алексеевич - исполняющий обязанности заместителя мэра - директора департамента транспорта, связи и дорог, заместитель начальника городского штаба.
- Члены городского штаба:
- Коноплев Евгений Михайлович - генеральный директор ОАО "Новосибирскметрострой" (по согласованию);
- Корнилов Анатолий Александрович - глава администрации Центрального района;
- Кошкин Владимир Михайлович - заместитель директора МУП "Новосибирский метрополитен";
- Мельник Александр Павлович - генеральный директор ЗАО "Новосиб-метропроект", президент концерна "Метрополис" (по согласованию);
- Молчанова Ольга Витальевна - заместитель мэра - директор департамента экономики и финансов;
- Рузаев Геннадий Семенович - начальник МП "УЗСПТС".

Начальник отдела
распорядительных документов



М.Б.Барбышева

с п и с о к
 работников, награжденных государственными наградами за
 участие в строительстве метро в г. Новосибирске

№ п.п.	Фамилия, имя, отчество	Должность на момент присвоения награды	Вид награды, дата Указа
1	2	3	4
1.	Пальчун Александр Николаевич	Мастер управления механизации управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден Трудовой Славы III степени Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
2.	Пашкалов Анатолий Владимирович	Водитель автомобиля автобазы управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден Ленина Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
3.	Дрынин Владимир Аркадьевич	Бригадир комплексной бригады тоннельного отряда № 33 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден Трудового Красного Знамени Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
4.	Смирнов Сергей Алексеевич	Начальник управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден Трудового Красного Знамени Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
5.	Суняйкин Григорий Алексеевич	Бригадир комплексной бригады тоннельного отряда № 29 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден Трудового Красного Знамени Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
6.	Васютин Андрей Никитич	Управляющий трестом «Строймеханизация»	Орден Октябрьской Революции Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
7.	Алафузов Николай Николаевич	Бетонщик тоннельного отряда № 33 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден Дружбы народов Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
8.	Клевакин Виталий Дмитриевич	Секретарь парткома управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден Дружбы народов Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986

9.	Колточихин Валентин Андреевич	Начальник тоннельного отряда № 29 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден Дружбы Народов Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
10.	Яблонский Александр Павлович	Проходчик тоннельного отряда № 33 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден Дружбы народов Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
11.	Вепрев Валерий Васильевич	Машинист бульдозера управления механизации управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден «Знак Почета» Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
12.	Жиглов Александр Анатольевич	Слесарь-монтажник тоннельного отряда № 27 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден «Знак Почета» Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
13.	Плотников Николай Васильевич	Бригадир комплексной бригады СМУ-56 треста «Новосибирскпромстрой»	Орден «Знак Почета» Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
14.	Кравченко Алексей Васильевич	Бригадир комплексной бригады тоннельного отряда № 33 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден «Знак Почета» Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
15.	Лапшин Валерий Григорьевич	Бригадир комплексной бригады тоннельного отряда № 29 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден «Знак Почета» Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
16.	Патруков Геннадий Викторович	Электросварщик тоннельного отряда № 29 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден «Знак Почета» Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
17.	Петухов Василий Васильевич	Слесарь-монтажник тоннельного отряда № 29 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден «Знак Почета» Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
18.	Придеин Геннадий Федорович	Бригадир комплексной бригады тоннельного отряда № 27 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден «Знак Почета» Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986

19.	Гришакин Николай Федорович	Бригадир арматурщиков завода железобетонных конструкций управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден Трудовой Славы III степени Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
20.	Ильин Василий Ильич	Машинист экскаватора мостоотряда № 38 треста Мостострой-2	Орден «Знак Почета» Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
21.	Евтушенко Виктор Васильевич	Электросварщик тоннельного отряда № 27 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден Трудовой Славы III степени Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
22.	Медведев Петр Павлович	Бригадир комплексной бригады тоннельного отряда № 27 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден Трудовой Славы III степени Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
23.	Петров Валентин Николаевич	Водитель автомобиля автобазы управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден Трудовой Славы III степени Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
24.	Семке Александр Иванович	Проходчик тоннельного отряда № 29 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден Трудовой Славы III степени Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
25.	Супликин Михаил Семенович	Мастер тоннельного отряда № 33 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Орден Трудовой Славы III степени Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
26.	Вершинин Николай Николаевич	Машинист крана управления механизации управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовую доблесть» Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
27.	Корусенко Виктор Платонович	Бригадир арматурщиков Буготакского завода мостовых ЖБК треста Мостострой-2	Орден Трудовой Славы III степени Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986
28.	Волошко Виктор Михайлович	Бригадир водителей автомобилей автобазы управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовую доблесть» Указ Президиума ВС СССР от 09.07.1986

29.	Добровольский Николай Иванович	Заместитель начальника управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовую доблесть» -//-
30.	Ефимов Александр Афанасьевич	Бригадир комплексной бригады завода железобетонных конструкций управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовую доблесть» -//-
31.	Ипатов Анатолий Павлович	Главный специалист Новосибирского филиала «Новосибметрострой»	Медаль «За трудовую доблесть» -//-
32.	Кожушко Владимир Андреевич	Бригадир слесарей управления механизации управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовую доблесть» -//-
33.	Макаров Олег Дмитриевич	Слесарь тоннельного отряда № 27 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовую доблесть» -//-
34.	Заливин Владимир Сергеевич	Производитель работ мостоотряда № 38 треста Мостострой-2	Медаль «За трудовую доблесть» -II-
35.	Сергеев Владимир Викторович	Слесарь автобазы управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовую доблесть» -II-
36.	Силков Петр Михайлович	Проходчик тоннельного отряда № 29 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовую доблесть» -//-
37.	Тур Валерий Владимирович	Главный инженер тоннельного отряда № 29 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовую доблесть» -//-
38.	Царапкин Владимир Константинович	Проходчик тоннельного отряда № 33 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовую доблесть» -//-
39.	Агеев Анатолий Николаевич	Инженер тоннельного отряда № 29 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовое отличие» -II-
40.	Дворко Александр Федорович	Такелажник управления производственно- технологической комплектации управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовое отличие» -//-

41.	Шокот Сергей Михайлович	Бригадир монтажников мостоотряда № 38 треста Мостострой-2	Медаль «За трудовую доблесть» -//-
42.	Добрюк Анатолий Матвеевич	Начальник тоннельного отряда № 27 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовое отличие» -//-
43.	Дубикин Александр Александрович	Бригадир комплексной бригады тоннельного отряда № 33 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовое отличие» -//-
44.	Казанцев Виктор Федорович	Бригадир комплексной бригады тоннельного отряда № 29 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовое отличие» -//-
45.	Кечкин Анатолий Михайлович	Машинист экскаватора управления механизации управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовое отличие» -//-
46.	Клименко Николай Глебович	Слесарь завода железобетонных конструкций управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовое отличие» -//-
47.	Козляев Виктор Гаврилович	Главный архитектор проектов Новосибирского филиала «Новосибметрострой» института «Ленметрогипротранс»	Медаль «За трудовое отличие» -//-
48.	Часных Геннадий Константинович	Машинист бурового станка управления механизации треста Мостоотряда № 2	Медаль «За трудовое отличие» -//-
49.	Кондратьев Сергей Васильевич	Водитель автомобиля автобазы управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовое отличие» -//-
50.	Коньков Николай Викторович	Бригадир комплексной бригады тоннельного отряда № 29 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовое отличие» -//-
51.	Лукьянов Геннадий Григорьевич	Бригадир комплексной бригады тоннельного отряда № 29 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовое отличие» -//-
52.	Песцов Александр Васильевич	Бригадир комплексной бригады тоннельного отряда № 27 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовое отличие» -//-
53.	Рябцев Владимир Давидович	Бригадир комплексной бригады тоннельного отряда № 33 управления строительства «Новосибирскметрострой»	Медаль «За трудовое отличие» -//-

54.	Миронов Виктор Михайлович	Зав. отделом строительства и городского хозяйства ГК КПСС	Орден «Знак почета» Указ Президиума ВС СССР от 17.07.1986 № 143
55.	Батырев Николай Алексеевич	Начальник автобазы акционерного общества «Новосибирскметрострой»	Медаль Ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени Указ Президента РФ от 13.06.1996 № 887
56.	Воронин Андрей Владимирович	Начальник тоннельного отряда № 29 акционерного общества «Новосибирскметрострой»	Медаль Ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени Указ Президента РФ от 13.06.1996 № 887
57.	Демин Владимир Иванович	Директор муниципального предприятия «Новосибирский метрополитен»	«Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» Указ Президента РФ от 03.02.1996 № 143
58.	Коноплев Евгений Михайлович	Генеральный директор акционерного общества «Новосибирскметрострой»	«Заслуженный строитель Российской Федерации» Указ Президента РФ от 21.07.1997 № 757
59.	Малик Анатолий Фомич	Главный маркшейдер тоннельного отряда № 29 акционерного общества «Новосибирскметрострой»	Медаль Ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени Указ Президента РФ от 13.06.1996 № 887
60.	Печунов Валерий Петрович	Начальник электродепо Начальник службы подвижного состава муниципального предприятия «Новосибирский метрополитен»	«Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» Указ Президента РФ от 16.10.1999 № 1385

61.	Савенков Николай Данилович	Начальник отдела акционерного общества «Новосибирскметрострой»	Орден Почета Указ Президента РФ от 23.08.1996 № 1253
62.	Чинокалова Галина Халкаковна	Помощник генерального директора акционерного общества «Новосибирскметрострой»	Медаль Ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени Указ Президента РФ от 13.06.1996 № 887

РУКОВОДИТЕЛИ МЕТРОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА

Дирекция строящегося метрополитена - МУП «Управление заказчика по строительству подземных транспортных сооружений»

1979 - 1986 - Гурков Юрий Николаевич
1986 - 2003 - Рузаев Геннадий Семенович

2003 г. - по настоящее время - Хван Николай Бен Хирович

Институт «Новосибметропроект»

1979 - 1986 - Самочернов Юрий Георгиевич

1986 г. - по настоящее время - Мельник Александр Павлович

Участок треста «Ташметрострой»

1979 - 1980 - Журавлев Александр Петрович

Тоннельный отряд № 29

1980 - 1982 - Немилостивых Михаил Михайлович

Управление строительства «Новосибирскметрострой»

1982 - 1983 - Немилостивых Михаил Михайлович
1983 - 1987 - Смирнов Сергей Алексеевич
1987 - 1993 - Смыслов Владимир Николаевич
1993 - 2001 - Коноплев Евгений Михайлович
2001 - 2003 - Горобей Михаил Михайлович
апрель - декабрь 2003 - Агеев Анатолий Николаевич
2004 г. - по настоящее время - Коноплев Евгений Михайлович

ООО «Новосибирскметрострой-БТС»
дочернее предприятие ОАО «Бамтоннельстрой»

с мая 2003 г. - по настоящее время - Северин Александр Павлович

**СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ
ПО РОССИЙСКИМ МЕТРОПОЛИТЕНАМ ЗА 2003 ГОД**

Название города	Ввод в действие	Экспл. длина, км	Кол-во станций	Перевозка пассажиров, всего, млн. чел.	Эффективность перевозки пассажиров на 1 км пути млн. чел./км	Доля метрополитена в общегородских муниципальных перевозках в %
Москва	1935	270,6	165	3200,6	11,826	48,3
Санкт-Петербург	1955	98,6	58	808,0	8,195	19,0
Нижний Новгород	1985	15,5	13	48,3	3,116	5,9
Новосибирск	1985	13,2	11	69,7	5,280	15,6
Самара	1987	9,1	8	25,1	2,758	4,5
Екатеринбург	1991	8,5	7	40,1	4,718	6,1

МЕТРОПОЛИТЕНАМИ СНГ

Город	Ввод в действие	Длина линий	Число станций	Суточный объем, млн. чел.	Годовой объем перевозок, млн. чел.
Киев	1935	270,6	165	8,7	3200,6
Тбилиси	1966	27,1	22	0,27	97,3
Баку	1967	28,5	19	0,25	91,0
Харьков	1975	33,0	26	0,65	235,8
Ташкент	1977	36,6	29	0,39	141,9
Ереван	1981	12,1	10	0,04	15,34
Минск	1984	23,7	20	0,74	270,2

Информация представлена Международной ассоциацией «Метро». Данные на 2002 год.

МЕТРОПОЛИТЕНЫ ГОРОДОВ МИРА

№ №	Город	Население города (млн. чел.)	Пуск в действие	Число линий	Длина линий (км)	Число станций	Годовой объем перевозок (млн. чел.)
1	2	3	4	5	6	7	8
ЕВРОПА							
Австрия							
1	Вена	1,5	1976	4	35	49	200
Бельгия							
2	Брюссель	U	1976	3	40,5	51	93
Болгария							
3	София	1,1	1994	1	7,7	-	-
Великобритания							
4	Лондон	6,8	1863	11	394	271	728
5	Ливерпуль	1,5	1886	1	14	7	12
6	Глазго	2,5	1896	1	11	15	13,5
7	Ньюкасл	1,1	1980	2	59	46	40
8	Манчестер	2,6	1992	1	31	26	11,5
9	Бирмингем	2,6	1993	1	22	22	25
Венгрия							
10	Будапешт	2,1	1896	3	32	41	313

Германия

12	Берлин	3,4	1902	9	134	158	472
13	Гамбург	2,4	1912	3	98	87	170
14	Мюнхен	2,4	1971	6	58	76	254
15	Нюрнберг	1,6	1972	2	23	33	76
16	Франкфурт-на- Майне	2,5	1968	7	56	82	97
17	Рейн-Рур	7,4	1977	12	85	188	-

Греция

18	Афины	3,6	1925	3	23	21	164
----	-------	-----	------	---	----	----	-----

Испания

19	Мадрид	5,4	1919	10	113	155	450
20	Барселона	2,6	1924	4	99	72	272

Италия

21	Рим	2,8	1955	2	33,5	43	190
22	Милан	4,0	1964	3	68	82	342
23	Неаполь	2,0	1992	1	10	9	-

Нидерланды

24	Амстердам	0,7	1983	3	37	40	49
25	Роттердам	0,9	1968	2	42	67	33

Норвегия							
26	Осло	0,8	1966	4	49	57	52
Польша							
27	Варшава	1,8	1994	1	12	11	-
Португалия							
28	Лиссабон	2,7	1959	2	19	25	140
Румыния							
29	Бухарест	2,3	1979	3	59	40	270
Финляндия							
30	Хельсинки	0,5	1982	1	17	12	35
Франция							
31	Париж	11,0	1900	15	201	370	1201
32	Марсель	0,9	1978	2	20	24	55
33	Лион	1,2	1978	4	26	33	83
34	Лилль	1,1	1983	2	25	34	50
35	Тулуза	0,7	1993	1	10	15	-
Чехия							
36	Прага	1,2	1974	3	39	41	630
Швеция							
37	Стокгольм	1,7	1950	4	108	99	260

АЗИЯ
Индия

38	Калькутта	10,0	1984	1	10	11	18
Китай							
39	Пекин	10,5	1969	2	40	29	306
40	Тяньцзинь	8,0	1980	1	7,5	8	10,5
41	Шанхай	13,0	1993	1	7	5	-
КНдр							
42	Пхеньян	2,5	1973	2	22	17	42
Республика Корея							
43	Сеул	13,5	1974	4	121	102	1354
44	Пусан	3,9	1985	1	26	28	192
Сингапур							
45	Сингапур	2,6	1987	2	67	42	204
Гонконг							
46	Гонконг	5,5	1979	3	43	38	751
Турция							
47	Стамбул	5,8	1989	1	7	8	2,9
Япония							
48	Токио	26,0	1927	12	216	231	2739

49	Осака	10,5	1933	7	106	85	1002
50	Нагоя	2,2	1957	5	68	67	398
51	Саппоро	1,7	1971	3	40	42	223
52	Иокогама	3,2	1972	2	33	27	94
53	Кобе	1,5	1977	2	23	16	90
54	Киото	1,5	1981	1	11	13	74
55	Фукуока	1,2	1981	2	18	19	96
56	Сендай	1,2	1987	1	15	17	57
СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА							
Канада							
57	Торонто	2,2	1954	2	55	60	159
58	Монреаль	1,8	1966	4	65	65	201
59	Ванкувер	1,6	1986	1	24,5	17	129
Мексика							
60	Мехико	20,0	1969	9	158	135	1404
США							
61	Нью-Йорк	13,2	1868	27	421	491	1002
62	Чикаго	7,3	1892	6	173	145	120
63	Бостон	2,6	1901	4	125	84	150
64	Филадельфия	4,0	1907	4	64	75	65

65	Кливленд	1,6	1955	1	31	18	5,6
66	Сан-Франциско	6,0	1972	4	115	34	74
67	Вашингтон	3,9	1976	5	144	74	148
68	Атланта	1,2	1979	2	62	33	65
69	Сан-Диего	2,3	1981	2	55	30	18
70	Балтимор	0,8	1983	1	22,5	12	13
71	Майами	2,0	1984	1	33	21	13,7
72	Нью-Арк	2,0	-	4	22	13	55,1
73	Лос-Анджелес	9,5	1993	1	36	22	12
74	Буффало	0,9	-	1	10	14	8,2
ЮЖНАЯ АМЕРИКА							
Аргентина							
75	Буэнос-Айрес	11,0	1913	5	36,5	63	196
Бразилия							
76	Сан-Паулу	16,0	1974	3	44	41	624
77	Рио-де-Жанейро	10,2	1979	2	23	23	87
78	Ресифи	2,5	1985	2	20,5	17	41
79	Белу-Оризонти	3,8	1985	1	25	15	11
80	Порто-Алегре	2,7	1985	1	28	15	39
81	Бразилиа	1,8	1994	5	39	30	-

Венесуэла							
82	Каракас	3,5	1983	2	41	35	325
Колумбия							
83	Богота	4,6	1993	1	10	-	-
Перу							
84	Лима	6,5	1993	1	10	8	-
Чили							
85	Сант-Яго	4,3	1975	2	27	37	160
АФРИКА							
Египет							
86	Каир	8,3	1989	1	25	6	300
Австралия							
87	Сидней	36	1926		935	294	230
88	Мельбурн	2,9	1981	42	236	-	101

Это интересно

1. Больше всех пассажиров перевозит Московский метрополитен. В 2001 году перевезено 3 200 млн. чел.
 2. Московский метрополитен занимает 1-е место по максимальной пропускной способности: 48 пар поездов в час, в то время как Нью-Йоркский метрополитен достиг лишь 40 пар.
 3. Московский метрополитен имеет минимальный интервал между поездами 80 секунд.
 4. Самый длинный метрополитен в Нью-Йорке. Его протяженность 421 км, а на 27 линиях расположена 491 станция.
 5. Самый короткий метрополитен в Стамбуле. Его протяженность 7,0 км с 8 станциями.
 6. Самый глубокий метрополитен в Пхеньяне, глубина заложения тоннелей более 100 метров.
 7. Выше других, на высоте 2279 м над уровнем моря, находится метрополитен в Мехико.
 8. Самая длинная платформа на станции метрополитена в Чикаго - 1100 метров.
 9. Первый метрополитен был пущен в эксплуатацию в Лондоне в 1863 году. До 1891 года линия, протяженностью в 3,6 км, работала на паровой тяге.
 10. Самое старое метро в континентальной Европе - Будапештское. Оно пущено в эксплуатацию в 1896 году.
- (Использовались данные 2002 г.)

СОДЕРЖАНИЕ

Глава первая. ПОЛТОРА ВЕКА ИСТОРИИ	7
Глава вторая. РЕАЛЬНЫЕ ОЧЕРТАНИЯ МЕЧТЫ	48
Глава третья. СТОИМОСТЬ - РЕШАЮЩИЙ ФАКТОР	76
Глава четвертая. ПЕРВОЕ СИБИРСКОЕ	107
Глава пятая. ШАГ В XXI ВЕК	228
Приложение	285

В написании книги приняли участие
Н. П. Куколева (I глава), Н. А. Санцевич (II, III главы)
Н. К. Герасимова (IV, V главы), Л. М. Живоглядова (приложение)

В книге были использованы фотографии, материалы и документы,
представленные учреждениями и организациями:

ОГУ «Государственный архив Новосибирской области»
(директор **А.Л. Станков**, сотрудник архива **Л.С. Пашенко**);

Новосибирский городской архив
(директор **Ю.А. Стрелков**, сотрудник архива **Т.Н. Белоглазова**);

Новосибирская государственная областная научная библиотека
(директор **Н.А. Бредихина**, сотрудники библиотеки **А.Н. Юмина, Л.М. Харчук**);

Новосибирский государственный краеведческий музей
(директор **К.И. Ватутин**, сотрудник музея **Н.В. Мелихова**);

МУП «Управление заказчика по строительству подземных транспортных
сооружений» (начальник **Н.Б. Хван**);

МУП «Новосибирский метрополитен»
(начальник **В.М. Кошкин**, сотрудник **В.И. Демин**);

ОАО «Бамтоннельстрой»
(генеральный директор **А.П. Голышев**,
зам. генерального директора **О.Б. Фердман**);

Новосибгражданпроект (генеральный директор **И.В. Воротников**);

Новосибметропроект (директор **А.П. Мельник**);

Сибирский государственный университет путей сообщения
(ректор **К.Л. Комаров**);

а также частными лицами:

В.Я. Борисовским, В.М. Мироновым, П.М. Разживиным, П.С. Рузаевым,
Г.Ф. Салашиним, В.А. Скосырским, А.П. Филатовым.

Использованы фотоматериалы, представленные фотографиями -
М. Аистовым, О. Башматовым, А. Шапраном.

Дизайн обложки и форзацев выполнен **Ю.М. Бурикой.**

**НОВОСИБИРСКОЕ МЕТРО.
ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА**

Редакторы *Н.К. Герасимова, Н.А. Санцевич*

Корректоры *ИМ. Жукова, Т.Ю. Сенокосова*

Художественный редактор *В.П. Минко*

Технический редактор *В.В. Злобина*, при участии *КТ. Федоровой*

Подготовка фотографий к печати и дизайн вклеек *В.И. Шумаков*

ИБ № 3541

Лицензия ИД № 05239 от 02.07.01

Подписано в печать 31.03.2004. Формат 70x100/16. Бумага офс. № 1. Гарнитура Тайме. Печать офсетная. Усл. печ. 28,6 +1,3 вкл. Уч.-изд. л. 18,62. Тираж 2000 экз. Заказ № 80. С № 5.

Новосибирское книжное издательство. 630099, г. Новосибирск, ул. Революции, 28.

ГП Полиграфкомбинат, 630007, г. Новосибирск, Красный проспект, 22