

ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА



ЖИВОЙ ВОДЫ МАСТЕР

Говорят, под Новый год что ни пожелается, все всегда произойдет... А что, собственно, ему желается, моему собеседнику - Алексею Шпинькову, главному энергетнику Рублевской водопроводной станции.

- Ну, конечно, семья - чтобы все было в порядке, - сразу отвечает он. После небольшой паузы добавляет: - У нас на станции есть шутка: расстаемся перед праздниками, друг другу здоровья желаем, а еще - чтобы в праздники не встречаться.

Смысл такой: встретятся - значит, что-то случилось на станции.

- Ну и как, не придется встретиться на станции в новогодние праздники?

- Думаю, нет, - коротко отвечает Шпиньков.

Не доведется главному энергетнику прийти в праздники на станцию - значит, ничего не произошло с ее электрооборудованием. Значит, станция не замрет, будет и в новогодние праздники бесперебойно поить добрую четверть москвичей водой. Этой воды Рублевская станция дает Москве 1,5 с лишним миллиона кубометров в сутки - очищенной, продезинфицированной, озонированной.

Уходит год, и главный энергетик вспоминает о том, каким он был. Юбилейным: праздновали 100-летие Рублевской станции. «Кое-что за этот год удалось», - уточнит Шпиньков.

Что же удалось? Приняли две новые насосные станции с высоковольтным оборудованием. Запустили, обкатали, полностью освоили в эксплуатации. Это главный «прибавок» в немалом хозяйстве Алексея Шпинькова. Его хозяйство, как и вся Рублевская станция, сейчас в стадии реконст-

рукции. Переводится с одного напряжения на другое, более высокое: с 6 на 10 киловольт. Еще два машинных здания реконструируются без остановки, по ходу работы, с заменой оборудования соответственно. Однако реконструкция растянулась по срокам, считает главный энергетик. Основная проблема - финансы. Технически сейчас возможно сделать все - есть оборудование, есть поставщики...

Но даже несмотря на все проблемы, Шпиньков, похоже, вполне доволен жизнью. О себе рассказывает охотно. Ему 45 лет. Родом из Пензенской области - края умелых, смекалистых мужиков. После того как он окончил среднюю школу, сестра переманила в Брянск. С тех пор главное его дело - энергетика. После ПТУ работал электромонтером на одном из крупнейших в СССР Брянском машиностроительном заводе. Впрочем, работал недолго - поступил в Московский индустриально-педагогический техникум. В феврале 1980 года пришел в Мосводоканал. Здесь и трудится по сей день, заочно окончив Московский энергетический институт.

Мосводоканал выделил ему в поселке Рублево жилье, и он перешел сюда работать. «С удовольствием перешел - пешком хожу на работу». С 1996 года так и ходит.

Женат, двое сыновей. Как и он, оба технари. Один - выпускник того же МЭИ и сейчас учится в аспирантуре. Другой окончил техникум космического машиностроения, учится в МИРЭА. «Особых увлечений нет, - предупреждает мой вопрос Шпиньков, - дача, огород. В свободное время спортом немного занимаюсь. В футбол играю, в хоккей».

Впрочем, на спорт да увлечения времени у него за повседневными заботами остается немного. С изрядной толикой ностальгии он вспоминает: «Раньше было проще. Сейчас, к сожалению, очень много бюрократии, работы с бумагами. Хотелось бы больше работать с техникой».

Состояние этой техники его серьезно беспокоит. Те же насосные станции со старым оборудованием - они же его, Шпинькова, возраста. Да, в удовлетворительном состоянии, но кто даст гарантию, что не подведут? «К сожалению, на энергетическое оборудование у нас в последнее время денег выделяется все меньше. В основном осваиваем технологии - по повышению качества питьевой воды. А энергетическое оборудование, низовые мощности как бы второстепенны. В нынешнем году ждали: выделяют деньги на ряд проектов по реконструкции насосных станций, на реконструкцию Череповских очистных сооружений - там нужно менять кабельные линии, энергоподстанцию строить новую. Увы, денег не выделили, придется в очередной раз ждать»...

Впрочем, Шпинькову, как и всем его товарищам на станции, терпения, похоже, хватает. Забот у главного энергетика крупнейшей в столице водопроводной станции, подозреваю, на самом деле куда больше сказанного...

Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ



«Вечер в городе». Катя Кортикова, 16 лет

ЛОВИТЬ ПОСЛЕ 21.00

С Борисом Коршунковым я познакомился в то самое время, когда дороги от снега в Москве начали очищать с помощью новых реагентов - тогда в «хэкээмах» путались не только журналисты, но и коммунальщики. Но последних где-то там собирали и учили; газетчикам же оставалось внимательно слушать специалистов и вписывать в свои блокноты новые термины.

И вот однажды редакционное задание привело меня к Борису Коршункову, начальнику отдела по координации работ по ремонту и содержанию городских улиц и магистралей департамента ЖКХиБ. Борис Максимович привел меня в кабинет и подробно рассказал о реагентах, о силах, задействованных на этом фронте городских коммунальных работ, а также о трудностях, которые эти силы встречают на забитых до отказа автомобилями столичных магистралях. Когда нужная информация была исчерпана, Коршунков вдруг перешел с тона официального на дружеский и поведал, что раскопал старые документы - едва ли не тридцатилетней давности - разработки развития дорожно-уличной сети столицы, выполненные НИИПИ Генплана.

В них предусматривалось строительство улиц-дублеров основных магистралей и третьего кольца. Рассказал, что кольцо это соорудилось еще в 80-е годы, но строители дошли лишь до Спартаковской площади - архитекторы и инженеры не нашли решения, как пройти этот уголок старой Москвы, не разрушая его. И на долгие годы строительство было заморожено. Крепким орешком оказалась эта площадь.

А еще от Коршункова я узнал о том, что так называемые новые противогололедные реагенты не такие уж новые. Еще в 80-х годах коммунальщики совместно с Академией коммунального хозяйства начали применять хлористый кальций. Получали тысячу тонн ежегодно, а расходовали его только у Могилы Неизвестного Солдата. Уже тогда было ясно, насколько выгодно применять реагент. Но обращения в Министерство химической промышленности вызвали только подозрительность чиновников: они гнали удобрения для народного хозяйства, а здесь какие-то коммунальщики предлагают сыпать ценный продукт на дороги.

Давно использовались и жидкий хлористый кальций. У него есть замечательное свойство - связывать взвешенные частицы, другими словами, пыль. Коршункову это свойство хлорида хорошо знакомо: летом им обрабатывали лесовозные дороги - боролись с пылью. Стали использовать хлорид в городе - защищали от пыли осевые полосы.

- Тоже ваша забота? - спросил я.

- В основном это забота дорожной инспекции, - сказал Коршунков. - Там 400 инспекторов. У меня в отделе 8 человек - вместе со мной...

Мне запомнилась именно эта часть беседы, и однажды, слушая очередной монолог Коршункова о происходящем на улицах столицы, замечу: «Пожоже, вы все московские улицы и магистрали знаете».

- В старой части города, - спокойно уточнит Коршунков. - Возможно, треть отложился в голове. Но хорошо знаю, кто и как убирает улицы...

Окончив Всесоюзный заочный инженерно-строительный институт и получив специальность инженера строительных и дорожных машин и оборудования, Коршунков начал свою инженерную деятельность в 1973 году - младшим научным сотрудником Центрального научно-исследовательского института механизации энергетики и лесной промышленности. Занимался лесовозными дорогами. В марте 1978 года перешел на столичные, придя в систему городского хозяйства. Начал с должности старшего инженера, был начальником отдела механизированной уборки главка. Потом вновь работал в том же институте. Вернулся в городское хозяйство в 1995 году - в то время был департамент инженерного обеспечения. В дорожном отделе отвечал только за уборку улиц. В департаменте ЖКХиБ отвечает за уборку, содержание и ремонт дорог.

- Почему выбрали дороги? - спрошу я Коршункова.

- Мои предки мостили булыжные мостовые, - ответит он.

Для возбуждения разговора замечу, что нет ничего скучнее дороги.

- Позиция обывателя, - оживится Коршунков. - Любая дорога начинается с чертежа. Создавать ее на бумаге так же увлекательно, поверьте, как, скажем, конструировать автомобиль. А знаете ли вы, что протяженность всех дорог Москвы 4,8 тысячи километров? Если

вытянуть улицы и переулки в одну линию, то можно доехать до Праги и обратно...

С заграничной он, конечно, поторопился - потому что я тут же не преминул сравнить наши дороги и те, что у них.

Коршунков, вспомнив, что бывал в ЮАР, Швейцарии и Финляндии, что приходилось ездить и по платным дорогам, согласился - у них дороги лучше.

- Почему? - подкинул я ему «детский вопрос».

- Когда там строят дорогу, то исходят из требований проектно-сметной документации, а у нас - из отпущенных средств, - ответил он. - К слову, в Москве уже несколько лет существуют рамки стоимости ремонта одного квадратного метра. В этом году было выделено 350 рублей на кв. метр - на эти деньги невозможно полностью выполнить капитальный ремонт по проектно-сметной документации, с устройством двух слоев. Требуются другие затраты - 700 рублей за метр квадратный. Правда, сдвиги есть: на 2004 год заложено 415-420 рублей...

Потом он пеняет на интенсивность движения столичного транспорта, на климат - ага, клонит к тому, что всякое сравнение хромает. Но, подчеркивает он, очевидно одно: пора переходить на современные материалы и технологии, чтобы делать высокоплотные покрытия, как в той же Финляндии...

Слушаю Коршункова и вспоминаю недавний сюжет: в Нью-Йорке снег выпал - какие-то там сантиметры, не чета нашим сугробам. И весь транспорт немедленно встал. Правда, ньюйоркцы держались бодро - шли пешком и смеялись, никто не хулил власти. «Наши-то коммунальщики попроворнее американов будут», - говорю.

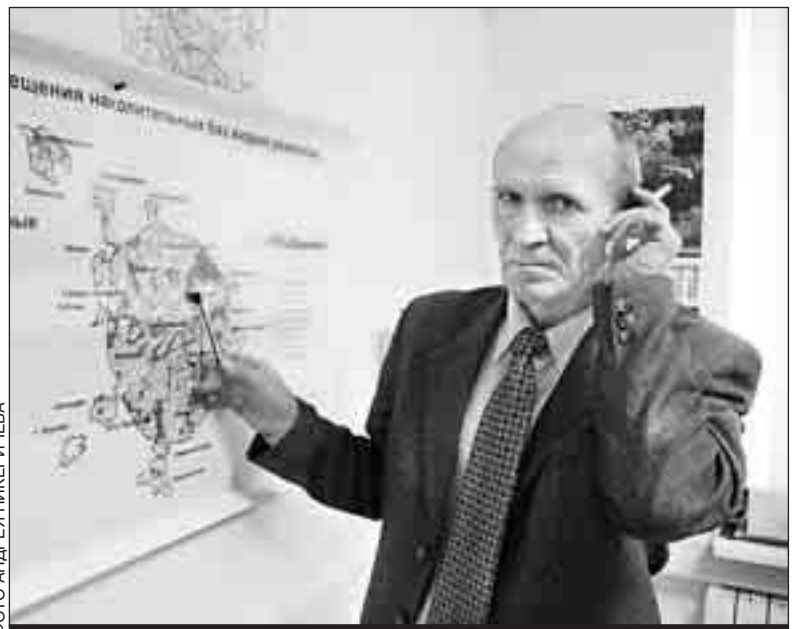


ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

- Московский обыватель привык ездить всю зиму по черному асфальту, - живо поддерживает тему Борис Максимович. - Случись небольшой снегопад, а на проезжей части снег - немедленно в крик: город не убрал! Возьмите ту же Финляндию. Есть у них понятие «черный лед»: едешь по трассе, вроде бы чистый асфальт, остановился - тоненькая пленка льда. Но все едут на зимней резине, и не обязательно шипованной - есть специальная фрикционная. И едут со скоростью 60 км в час. То есть они приспособились к зимним условиям и не ропщут на власти. А что до того, что финны посылают дороги щебенкой, - это миф. Они используют тот же хлористый кальций и тот же раствор хлористого натрия. В Хельсинки в период оттепелей такие же лужи, как в Москве. Просто мы приучили обывателей, что Москва в любое время года должна быть чистой. Причем немедленно после снегопада. 90 млн. кв. метров дорог плюс 50 млн. кв. метров дворов - возьми и очисти в один момент...

«Московская среда» внимательно следит за тем, что происходит на столичных магистралях зимой, и тут без помощи Бориса Максимовича не обойтись. Но долгое время - пока не раздобыл номер его мобильного телефона - Коршунков был неуловим. И немудрено: рабочий день главного по дорогам начинается в 7.30 утра и заканчивается после семи вечера. Бывает - после девяти. А то и на ночь застревает Коршунков на работе. Такое случается в сильные снегопады: Коршунков отвечает за работу оперативной группы по координации действий городских организаций и префектур в зимний период...

Однажды я спрошу Коршункова: «Есть ли в Москве участки, где чисто всегда?»

- Есть, - немедленно отреагирует он. - Там, где руководитель организации женщина. Пример: Любовь Николаевна Подлесная со своим «Кремлевским кольцом». У нее Александровский сад, Красная и Манежная площади. И еще женщины лучше считают деньги. И лучше знают, как порядок в доме навести. Улица для них - что свой дом. И не только у нас такие женщины. Как-то зимой был в Финляндии. Проезжаем мимо дворца президента - вижу: сугроб снега. Как же так? А мне говорят: мэр Хельсинки - женщина, она считает, что тратить деньги на сугроб, который никому не мешает, не стоит - полежит и растает весной...

И вновь за окном - снегопад. Звоню Коршункову. Номер недоступен.

Должно быть, оперативка. Буду ловить после 21.00...

Василий ДВОРЫКИН