

# МЕТРОСТРОЕВЕЦ

ГАЗЕТА АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Издается с 6 августа 1932 года

## КОМАНДА МОСМЕТРОСТРОЯ СТАЛА СЕРЕБРЯНЫМ ПРИЗЕРОМ!

### НОВОСТИ

**Группа компаний «Мосметрострой» заняла второе место в Кубке АО «Мосинжпроект» по строительно-монтажным работам (СМР).**

Команду вице-чемпионов представляли сотрудники ООО «СМУ-8 Метростроя»: Дмитрий Польшников, Владимир Прокудин, Олег Сочков и Сергей Деркачев. Сопровождал и поддерживал участником главный инженер АО «Мосметрострой» Александр Иванов.

Турнир проходил впервые на базе центра профессиональной подготовки «Академия мастерства 26 кадр». По словам организаторов Кубка, он имеет стратегическое значение в создании кадрового потенциала для строительства инфраструктурных объектов города Москвы.

Конкурсные задания состояли из двух основных этапов. Первый – теоретический. Команды тестировали по трем направлениям: арматурные и опалубочные работы, бетонирование.

Вторая часть основывалась на практическом опыте. Перед конкурсантами стояла задача – выполнить монолитные конструкции, сделать каркас из арматуры, смонтировать опалубочную систему и уложить бетонную смесь. После того, как бетон наберет необходимые прочностные характеристики, осуществить демонтаж опалубки. За качеством и скоростью исполнения наблюдали эксперты.

Профориентированный конкурс станет ежегодным. По его условиям компания, которая заняла первое место, организует



Главный инженер АО «Мосметрострой» Александр Иванов, работники СМУ-8 Метростроя и заместитель генерального директора АО «Мосинжпроект» Владимир Доровский

следующий Кубок на своей площадке. В 2023 году мероприятие пройдет на территории АО «Объединение «Ингеоком».

## «ЮНЫЙ МЕТРОСТРОЕВЕЦ» ПРИЗНАН ЛУЧШИМ ЛАГЕРЕМ

**Заслуги коллектива детского оздоровительного лагеря «Юный метростроевец» в воспитании подрастающего поколения высоко оценены профсоюзной наградой.**

В столице 13 октября прошла торжественная церемония награждения лучших детских лагерей 2022 года. За прошедший сезон в воспитательно-оздоровительных комплексах при предприятиях, имеющих профсоюзы, побывали свыше 22 тысяч детей сотрудников.

— Москва – единственный регион, где существует профсоюзная сеть лагерей, — подчеркнул председатель МФП Михаил Антонцев. — В этом году мы выделили из бюджета десять миллионов рублей на приобретение спортивного инвентаря и улучшение инфраструктуры.

Комиссия Московской Федерации профсоюзов оценивала организацию отдыха в восьми номинациях. «Юный метростроевец» был единогласно признан лучшим в развитии экологической и краеведческой культуры, а также в воспитательной деятельности.

Как пояснил председатель Теркома профсоюза Мосметростроя Сергей Стещенко, помимо двух почетных наград, ДОЛ «Юный метростроевец» получил дотацию на содержание в размере 1,5 миллиона рублей.

— Мы активно участвуем во всех конкурсах, в том числе на оценку качества воспитательной работы, — подытожил он. — Также один из вожатых – Семен Саурбаев – стал лучшим по результатам сезона. Ему вручили грамоту и «умные» часы.

Представители МФП отметили высокий уровень педагогического состава



в ДОЛ «Юный метростроевец», продуманную образовательную и досуговую программу.

— Темой нынешнего года стало метро. Детям в простой и понятной форме рассказывали о том, как строится главный подземный транспорт города, — добавил Сергей Стещенко. — Среди юных метростроевцев, отдыхающих, были и те, кто серьезно подготовился к сезону, взяв с собой маленькие лопаты.

АО «Мосметрострой» планирует продолжить работу лагеря в холодное время года. На его спортивных площадках пройдут мероприятия для сотрудников организации.

## ПО ИСТОРИЧЕСКИМ ПЛОЩАДЯМ И АЛЛЕЯМ К НОВЫМ СТАНЦИЯМ

**К концу октября завершится благоустройство территорий вдоль пусковых станций северо-восточного участка Большой кольцевой линии (БКЛ) столичного метрополитена.**

Первые два месяца осени стали очень важными для восстановления и обустройства общественных зон, прилегающих к новым станциям БКЛ. Пространство вокруг лестничных сходов и вестибюлей организовали по двум принципам – функциональность и комфорт для пассажиров и местных жителей.

Специалисты дочерних организаций Московского метростроя, в частности СМУ-25 и Тоннель-2001, убрали под землю воздушные кабельные линии, проложили водосточную сеть, установили смотровые колодцы и дождеприемные решетки. Облагородили пешеходные дорожки, смонтировали освещение и архитектурно-декоративные элементы. Особое внимание уделено озеленению – высадке деревьев, кустарников и разбивке газонов.

По словам начальника отдела инженерных коммуникаций АО «Мосметрострой» Дмитрия Попова, архитектурный проект наземного участка станции «Сокольники» был настолько сложным по части ландшафтного дизайна и технических решений,

что может претендовать на высокую оценку со стороны городских урбанистов. И это неудивительно, его определяли по итогам международного конкурса.

— Для покрытия центральной аллеи и облицовки пяти вентиляционных киосков метро выбрали красный клинкерный кирпич, который плавно, без стыков, словно продолжение одного полотна, переходит от пешеходной полосы на венткиоски, — добавил Попов.

Всего на Сокольнической площади уложено 10 тысяч кубометров гранитной плитки и 14 тысяч «кубов» клинкерного кирпича. Просторные пешеходные дорожки от станции метрополитена ведут к одному из старейших и любимых мест отдыха москвичей – парку «Сокольники». Метод мощения определил и выбор расстановки неповторимых кадок для деревьев и лавочек. Еще одним украшением аллеи являются уличные торшеры, служащие своего рода путеводителями во времени.

Индивидуальность придали и территории вокруг станции «Рижская» БКЛ. Пешеходные дорожки выложены мозаичным паттерном из трехцветной плитки. Здесь также разместились оригинальные кадки, которые отливаются по определенной форме. Общая площадь пешзоны составит почти 3 тысячи квадратных метров.



Аллея вдоль станции «Сокольники» Московского метрополитена



# СО ЩИТОМ НА СЕВЕР! СТРОИТЕЛЬСТВО ЛДЛ ИДЕТ ПОЛНЫМ ХОДОМ

ВЕРНЫМ КУРСОМ

**Сооружение северного участка Люблинско-Дмитровской линии постепенно приближается к своему экватору. Корреспондент «Метростроевца» побывал на площадках трех станций «Яхромская», «Лианозово», «Физтех» и узнал, на каком этапе работ находится каждая из них.**

## ЯХРОМСКАЯ: магистраль переведут на новый путь

На протяжении без малого трех лет потоки машин объезжают площадку по временно организованной дороге.

— В ноябре предстоит переложить дорожные пути на перекрытые станции в сторону области и частично по направлению в центр, — отмечает начальник участка №5 ТО-6 Александр Сухомлинов. — Для этого выполняют обратную засыпку котлована и сооружают подземные пешеходные переходы к южному вестибюлю, на нем уже установлены металлоконструкции эскалаторов.

Сейчас на «Яхромской» основной фронт работ распределен между СМУ-1 и Тоннель-2001. Первые выполняют кирпичную кладку внутренних стен служебных помещений и ведут первичную отделку, а вторые — строят пешеходные переходы под Дмитровским шоссе.

— Все взаимосвязано. Пока не выполним первый этап по конструкциям переходов, не сможем перейти ко второму, включающему переключение движения и сооружение лестничных сходов наземных входных павильонов, — рассказал горный мастер участка №8 Тоннель-2001 Иван Михалко.

Аналогичные подземные переходы построят в противоположной стороне, где постепенно обретает проектные очертания северный вестибюль: забетонированы лотковая часть и основание наклонного хода, продолжается армирование внешних стен. Производится укладка бетона в оставшейся части пассажирской платформы и монтаж опалубки колонн. Здесь также завершено возведение конструкций вентиляционных каналов и тягово-понижительной подстанции, занимающей два уровня над платформенным участком «Яхромской». В целом станция готова на 70%.

Специалисты УСР приступят к архитектурной отделке станции в следующем году. Колонны, потолок и путевые стены украсят металлическими панелями, а пол выложат полированными плитами из светло-серого и красного гранита. Стены вестибюлей облицуют металлическими трехслойными панелями с антивандалным покрытием, колонны — нержавеющей сталью, а наклонный ход эскалаторов — светлым саянским мрамором.



Южный вестибюль станции «Яхромская». Скоро над этим участком поедут автомобили

## ЛИАНОЗОВО: на станции начался монтаж эскалаторов

Несмотря на то, что «Лианозово» мелкого заложения, для удобства пассажиров на ней появятся эскалаторы. По три ленты длиной 25 метров установят в каждом вестибюле.



Участок Сергея Бурцева из СМУ-24 первым делом взялся за южный наклон, на котором сверху специально оставили технологический проем.

Такелаж проводили в ночное время для оптимизации логистики и последующей разгрузки многотонных фур.

— Самое главное, чтобы не было сильного ветра, более 11 метров в секунду, иначе работа крана приостанавливается, — подчеркивает перед началом смены горный мастер СМУ-24 Евгений Просяников.

Под его руководством бригада из шести человек осуществляет установку и пуско-наладку эскалаторов на большинстве метростроевских объектов.

— В нашей бригаде трудовой стаж работников в среднем составляет от 10 до 17 лет, — с гордостью добавляет Евгений, — среди них и опытный бригадир Сергей Зоринов, и электрослесарь шестого разряда Павел Дарашкевич. Именно от слаженных и последовательных действий монтажников зависит каждый этап технологически сложного процесса.

Неделя ушла на поставку оборудования и спуск металлоконструкций — ферм. После их выверки по высоте и осевым линиям осуществляется врезка направляющих и монтаж блоков входных площадок, балок и плит перекрытия. Затем происходит выверка фартуков балюстрады, карнизов и поручней. Следующая задача — навес тяговых цепей и лестничного полотна. В конце ведется пуско-наладка и обкатка машин перед финишными испытаниями. Весь комплекс работ занимает около четырех месяцев.

Как пояснил Евгений Просяников, с эскалаторами питерской фирмы «Эс-Сервис» метростроевцы хорошо знакомы по пусковым объектам Большой кольцевой линии. Теперь дело за станциями Люблинско-Дмитровской линии.

Вместе с монтажниками в южном вестибюле трудятся отделочники: полы и цоколи колонн облицовывают светлыми плитами гранита «Сибирский», а в блоке техпомещений идет чистовая отделка. Цветовая гамма вестибюля гармонично продолжит тему архитектурного облика платформенного участка — на стенах используют металлические

трехслойные панели с антивандалным покрытием «под медь».

Полностью готовы железобетонные конструкции с двумя промежуточными лестничными сходами примыкания южного вестибюля к существующему подземному пешеходному переходу под



Смонтированные фермы эскалаторов южного вестибюля «Лианозово»

Дмитровским шоссе. На очереди сооружение наземных участков — вентиляционных киосков. Их насчитывается 15 штук.

На самой станции «Лианозово» монолитные работы выполнены на 80%.

— Оставшийся объем приходится на северный вестибюль, где бетонируют основание наклонного хода и перекрытия над платформой, — пояснил начальник участка №5 СМУ-8 Михаил Николаев. — Выход из него соединится с подземным пешеходным переходом под ж/д путями Савеловского направления Московской железной дороги.



Передвижная механизированная опалубка на станции «Физтех»

С каждым днем котлован станционного комплекса меняет свой привычный вид на поверхности. Так, завершена обратная засыпка центральной части. Уложено 18 563 кубометров песка. После стабилизации платформенного участка начнется сооружение верхнего строения путей.

## ФИЗТЕХ: под монолитным сводом храма науки

На северо-востоке столицы это единственная станция, расположенная за пределами МКАД. Она сооружается открытым способом в районе Северный вдоль Дмитровского шоссе.

С начала осени текущего года строительство «Физтеха» силами коллективов СМУ-1, СМУ-12, ТО-6, СМУ-25 и Строймехсервиса вышло на полную мощность. Монолитные конструкции выполнены почти на треть — уложено 20 тысяч кубометров бетона. Идет вязка арматурных каркасов платформы и стен.

— На первом вестибюле заливаем последний этап по лотковой части. Общий объем — 1480 кубов, — уточняет начальник участка №1 СМУ-1 Илья Звягин. — Работы в эксплуатационных помещениях приостановлены по причине пересмотра проекта второго вестибюля.

Станция запроектирована классическим подземным односводом, что сейчас является редкостью в столичной подземке. В середине сентября участок Алексея Горелова из ТО-6 приступил к устройству свода платформенной части. В свою

очередь бригада под управлением метростроевца с 40-летним стажем Александра Ларина использует механизированную передвижную опалубку, разработанную индивидуально под объект. Система состоит из трех частей: портала, оснащенного механизмами подъема в проектное положение и перемещения вдоль бетонированного объекта по рельсам, сводообразующего стального каркаса и опалубки.

Арматурный цех расположен на поверхности, здесь железо режут и сгибают на спецстанках. Далее выкладывают по шаблонам и сваривают согласно чертежу.

Подготовленные секции опускают вниз и устанавливают на опалубке, собирая «силовой» каркас будущего свода. И только после производится бетонирование.

Статус конечной станции обявывает наличие оборотных тупиков. Строители уже забетонировали камеры съездов, а над ними возводят тягово-понижительную подстанцию. Протяженность участка 300 метров.

— Лотковая часть оборотных тупиков выполнена на 70%, а по перекрытиям — на 50%. В ноябре приступаем к обратной засыпке, — уточняет начальник участка №5 СМУ-12 Михаил Затонский.

Продолжается укладка путевого бетона в перегонных тоннелях в сторону «Лианозово». Готовность устройства верхнего строения пути по левому тоннелю составляет 70%, а по правому — 30%. Параллельно на площадках №№38, 39, 40 ведется строительство притоннельных сооружений вентиляционных камер, совмещенных с сантехническими узлами.

Художественный облик «Физтеха» представляет собой «храм науки». Прямоугольная форма наземного павильона вестибюля отсылает пассажиров к перипетеру — по типу греческого храма, окруженного со всех сторон колоннами. Ключевыми элементами на станции служат платформенные светильники, повторяющие форму колонн входного павильона. Разнообразят метрический ряд светильников широкие скамьи округлой формы со встроенным освещением в торцах. ■



ДЕЛО ЖИЗНИ

# ВСЯ ЕГО ЖИЗНЬ...

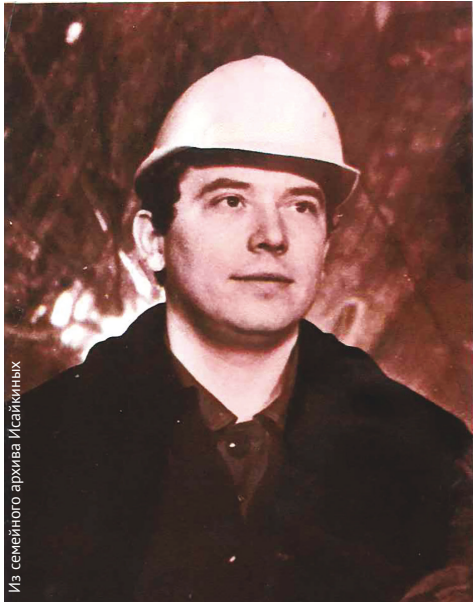
*На 67-м году оборвалась жизнь Владимира Исайкина. Всех, кто его знал, тем более друзей, это горестное известие застало врасплох. Казалось бы, ничто не предвещало. Всю свою жизнь он был примером оптимизма, жизненной энергии и всечеловеческой отзывчивости. Но обширный инфаркт не оставил никаких шансов.*

Владимир Васильевич родился в Новомосковске Тульской области 3 июня 1956 года в семье потомственных горняков. Детство и юность прошли в Туле, где он в 1973 году поступил в Политехнический институт на кафедру строительства подземных сооружений. Производственная жизнь началась еще в студенческие годы, когда Владимир проходил практику в шахтах Тульского спецуправления Союзшахтоспецпромпостроя и СМП-121 Харьковметростроя. Здесь он получил квалификацию четвертого разряда проходчика.

После окончания института в 1978 году Исайкин сделал свой главный выбор — выбор профессионального пути. Тогда, как, впрочем, и сейчас, наша столица привлекала активную молодежь, а знаменитый Мосметрострой, в начале 1970-х вновь ставший Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, являлся главным притягательным фактором для молодого специалиста горнопроходческих работ.

Владимир Васильевич переехал в Москву, чтобы строить новую жизнь, и стал в один ряд с героическими первопроходцами столичного метро. Он был принят мастером в СМУ-3 Метростроя. Первый его объект на строительстве столичного метрополитена — перегонные тоннели под заводом «Серп и молот» от «Площади Ильича» до «Авиамоторной». Строить прочно, надежно и безопасно — принципы, которые он еще тогда, проникнувшись духом метростроя, положил в основу своего профессионального кредо.

Молодой улыбчивый мастер с горнопроходческим опытом выделялся



Из семейного архива Исайкиных

на стройучастке четкими грамотными действиями, не боялся брать ответственность на себя, скрупулезно работал с документацией. Руководство вовремя разглядело его перспективность. В 1980 году Владимира Исайкина перевели в Управление Мосметростроя на должность старшего инженера отдела техники безопасности. Владимир Васильевич досконально изучал положения и инструкции, осваивал методические материалы; не только знал, как с наименьшим ущербом провести расследование несчастного случая, но и старался сделать так, чтобы предотвратить его на стройке. Имел хороших наставников в лице Алексея Яцкова, Юрия Святухина, Николая Ададунова и Виктора Талдыкина. Благодаря своему настойчивому характеру и стремлению к познанию, в эти годы он сформировался как специалист высочайшей квалификации.

В 1993 году Владимир Исайкин стал начальником отдела. В новой должности он также проявлял активность и приобрел большой авторитет в коллективе, в надзорных органах Москвы и во многих других организациях. Владимир Васильевич разработал новые инструкции по охране труда и технике безопасности, методику по аттестации рабочих мест с привлечением государственных технических инспекторов. А его идея проведения на Метрострое смотра-конкурса

по охране труда на лучшую бригаду среди проходческих участков была с воодушевлением принята и утверждена легендарным начальником Мосметростроя Юрием Кошелевым. Как и прежде, Исайкин оставался открытым для коллег и строителей на линии, с которыми щедро делился знаниями.

В 2011 году Владимира Васильевича назначили на должность заместителя главного инженера Мосметростроя с теми же функциями: организация охраны труда и техники безопасности на объектах метростроения. В службе, возглавляемой Исайкиным, каждое подразделение компании находило методическую поддержку и конкретную помощь как в профилактической работе, так и в расследовании происшествий на производстве. Именно здесь, в экстремальных условиях, в полной мере проявлялись его высокие профессиональные навыки и организаторские способности. Его советы, рекомендации и указания очень много значили! Зачастую решали не только вопросы здоровья, но и жизни людей.

Новый этап его биографии начался с 2015 года — Владимира Васильевича пригласили на должность заместителя главного инженера СМУ-8 Метростроя. Обладая богатейшим опытом и неугасимой энергией, Владимир Васильевич продолжил выполнять стоящие задачи — и успешно, и своевременно. Одной из последних станций, которую он курировал по своему направлению, стала «Савеловская» Большой кольцевой линии. Его уважали, ему внимали, знали, что лучше его никто не увидит огрехов в организации охраны труда, и выражали благодарность за неформальное, но добросовестное отношение к своему делу и искреннее уважение к товарищам.



Из семейного архива Исайкиных

В 2019 году Владимир Исайкин ушел на заслуженный отдых, чтобы исполнить еще одну свою большую мечту — построить с сыновьями Алексеем и Константином дом на берегу Оки. И дом построил! Как и все, что делал в своей жизни, с любовью и основательно.



Из семейного архива Исайкиных

Владимир Васильевич являлся разносторонним человеком, увлекался кулинарией, охотился на уток и фазанов. А уж каким был рыбаком, знают, наверное, все в Метрострое. С 1990-х годов он почти ежегодно выезжал с компанией метростроевцев на рыбалку на остров Шамбай под Астрахань, и потом с радостью делился с коллегами уловом и яркими впечатлениями. И еще любил дальние путешествия по России — в Туруханский район на Большую Подкаменную Тунгу-ску, на Камчатку.

До последних своих дней он не переставал интересоваться жизнью Московского метростроя. Ведь здесь работают его сын Алексей и друзья. К нему нередко обращались за консультацией в решении непростых производственных задач, да он и сам охотно к этому подключался.

Владимир Исайкин был заботливым семьянином, любящим мужем и отцом. Жизнелюбивым и светлым человеком. И память о нем останется вечной!

## ГОРНЯКИ РАБОТАЮТ ПЛЕЧОМ К ПЛЕЧУ

ВЕРНЫМ КУРСОМ

**Строительство Московского метрополитена невозможно представить без вклада горняков Донбасса. Вот уже 91 год они идут плечом к плечу с метростроевцами из Москвы и многих других городов нашей страны.**

Привыкшие к многолетней работе под землей, донбасские шахтеры одними из первых осваивали тяжелые московские грунты. Трудовые коллективы с 30-х годов прошлого века на практике опробовали разные технологии по созданию лучшего в мире метрополитена. На их счету — участие в сооружении десятков станций столичной подземки. И сегодня донбасские горняки остаются верны Москве. И своей Родине.

— Каждое утро начинал со слов — кто здесь с Донбасса? И в ответ видел множество поднятых рук, — вспоминает начальник отдела механизации горнопроходческих работ АО «Мосметрострой» Владимир Чертов. — Они подходили ко мне, мы долго беседовали. Тогда это был 2014-й и последующие за ним годы — самое начало глобальных перемен на Донбассе.

Сам Владимир Чертов родом со Стаханова — города в Луганской области. Работал шахтером на Донбассе и проходчиком на строительстве тоннелей БАМа. В 1988 году по приглашению Мосметростроя переехал вместе с бригадой в столицу. Начинать проходчиком в СМУ-5 на станции «Петровско-Разумовской» Люблинско-Дмитровской линии метро. По карьерной лестнице к нынешней должности руководителя шел долго — почти 20 лет. До 2007 года трудился проходчиком. Затем стал ведущим специалистом по международным проектам,



Проектное решение станции «Донбасская», ныне «Павелецкая»

принимал участие в сооружении первого тоннеля под Босфором в Турции, а позже — в Израиле на строительстве тоннелей скоростной ж/д Тель-Авив — Иерусалим. Сегодня Владимир Чертов отвечает за работу всех тоннелей — и стволопроходческих комплексов в АО «Мосметрострой». И в числе первых вопросов в коллективе — как дела на Донбассе. В его окружении часто обмениваются новостями, в ЛНР у Владимира остались родные братья.

— Обстрелы продолжают по сей день, — с горечью констатирует он.

Среди коллег, которые следят за обстановкой на Родине, многие из Тоннельного отряда №6.

— Александр Чуднецов и Виктор Самара — мои земляки, при встрече обязательно обсуждаем последние новости с ДНР и ЛНР, — добавляет Владимир Чертов. —

Да и по ситуации видим, что многие ребята с Донбасса, работавшие вахтовым методом, рассчитались и уехали обратно. Защищать Родину!

Тревожно и тем, что родом из Макеевки — еще одного шахтерского городка на Донбассе. Ныне пенсионер, а до прошлого года горный мастер СМУ-8 Шамиль Ахметзянов ежедневно следит за сообщениями из родных мест. Сам он 20 лет отдал шахтам Донецка и еще больше — 22 года — СМУ-8 Метростроя. Трудовой путь закончил на «Марьиной Роще» БКЛ.

— Мы до сих пор созваниваемся с коллегами, они мне рассказывают, как станция получает свои очертания и красивый мраморный наряд. Я горд за то, что после многих лет работы на шахте смог внести свою лепту в строительство Московского метрополитена, — признается Шамиль Ахметзянов.

В свое время путевку на Московский метрострой получали не только мужчины. Среди них были и женщины. Так, крановщица СМУ-12 Наталия Стародворцева полвека назад приехала в Москву из Ровенской области Украины. И все эти годы остается верна СМУ-12.

В своей семье Наталия Стародворцева не единственная, кто работает на Мосметрострое. Ее муж тоже строитель. По стопам родителей пошел и сын Стародворцевых, выбрав профессию метростроевца в Тоннель-2001. До недавнего времени трудилась в организации и свекровь Наталии Ивановны. Все члены семьи внимательно следят за событиями спецоперации. Переживают по-своему.

Безусловно, не все сейчас находят в себе силы обсуждать происходящее на их родной земле. Но каждый из них знает: с ними Москва и большой коллектив единомышленников, людей, на которых можно опереться и положиться в трудную минуту.

ИНТЕРЕСНО

*Конкурс на архитектурный проект станции «Павелецкая» Замоскворецкого радиуса выиграли братья Александр и Виктор Веснины. Они выполнили оформление для трех конструктивных решений: односводчатой, пилоновой и колонной. Уже 12 ноября 1939 года в газете «Ударник Метростроя» было опубликовано изображение колонной станции.*

*В основе художественного облика будущей «Павелецкой» (проектное название «Донбасская») лежала смальтовая мозаика. Эскизы мозаичного панно создал Александр Дейнека, они иллюстрировали индустриальный расцвет Донбасса. Их предполагалось разместить на своде, без углублений и куполов, что позволяло рассмотреть панно в полной мере.*



## СЕКРЕТ ПОГУДИНА: 75 – ТРИ ПО 25

### ГЕРОИ И ПОДВИГИ

**В Управлении специальных работ Мосметростроя отметили юбилей Юрия Погудина – заслуженного ветерана, в прошлом одного из самых авторитетных руководителей отделочных работ на строительстве станций столичного метро. Его дело – воплощение в камне и металле замыслов известных архитекторов, художников и конструкторов. Его трудовой и жизненный путь – яркий пример достойного служения выбранной профессии.**

Постоянно развиваться и подниматься по карьерной лестнице – вполне осуществимая задача, нужно лишь правильно расставить приоритеты и проявлять себя в работе. Строитель с сорокалетним стажем и наставник Юрий Погудин это знает на личном опыте. Выпускник МИИТа начал свой путь в Московском метрострое мастером, однако трудолюбие и упорство позволили ему стать начальником участка, а затем и заместителем главного инженера УСР. На всех должностях проявлялись его высокие интеллектуальные способности,

глубокое знание дела и умение организовать производственный процесс.

Погудин участвовал в строительстве более 40 станций метро, на 12 из них лично руководил архитектурно-отделочными работами. Четкое взаимодействие с проектировщиками и организационные навыки Юрия Петровича позволяли своевременно сдавать в эксплуатацию не только станции метро, но и многоквартирные жилые дома, детские дошкольные и административные учреждения. Особая страница трудовой биографии Погудина – участие в строительстве Дома Советов РСФСР и через 13 лет его же восстановление после трагических событий 1993 года.

Уйдя на пенсию, Юрий Петрович не забыл Мосметрострой. Он стал заниматься историей УСР, а в качестве зампреда Совета ветеранов войны и труда Мосметростроя – важными социальными вопросами, связанными с благоустройством мест захоронения выдающихся метростроевцев. Он убежден, что долг молодого поколения строителей легендарной подземки – чтить память своих предшественников.

Юрий Погудин удостоен множества наград и званий, среди которых: орден «За заслуги перед Отечеством» II степени,

Фото – Анастасия Ключарева



«В память 850-летия Москвы», «Ветеран труда»; почетные знаки 9-й, 10-й и 11-й пятилеток, ведомственные награды Минтрансстроя. Он является Почетным работником Мосметростроя.

О своем юбилее Юрий Петрович говорит: «Не 75, а три по 25! И за каждый из них не стыдно. Учился, работал, учил других». Среди его учеников – руководители УСР и Мосметростроя. Редакция присоединяется к их многочисленным поздравлениям.

## МЕСТА, КОТОРЫЕ ДОЛЖЕН ПОСЕТИТЬ КАЖДЫЙ МЕТРОСТРОЕВЕЦ

### СОЦИАЛЬНЫЙ КОМПАС

В первых числах октября Совет ветеранов войны и труда Мосметростроя при поддержке руководства организации традиционно посетил памятные места, связанные с началом строительства столичного метрополитена и людьми, которые посвятили себя этому делу. Мероприятие началось словами благодарности, адресованными первопроходцам и героям легендарной стройки. Председатель Совета Борис Пригода от имени ветеранов выразил уверенность, что память о героизме метростроевцев питает, как источник, помогает противостоять сложностям и двигаться вперед. Сегодня таких монументов – немых свидетелей тех лет – у Московского метростроя много, все они важны. Мы назовем те, которые должен посетить каждый метростроевец.



**1.** Шахта №29 – это пантеон строительства первой очереди столичного метрополитена. Именно с этого опытного участка и началась история подземки Москвы.

**2.** Введенское кладбище. Здесь похоронены первый начальник Метростроя Павел Ротерт и Герой Социалистического Труда, метростроевец Владимир Бессолов.

**3.** Улица Ротерта. До 1964 года так называлась 2-я Метростроевская улица. Она находится на северо-востоке Москвы.

**4.** Новодевичье кладбище. На его территории упокоены: начальники Метростроя – Егор Абакумов, Илья Гоциридзе, Михаил Самодуров и Василий Полежаев, а также Герой Социалистического Труда Татьяна Федорова.

**5.** Улица Егора Абакумова. Как и улица Ротерта, была переименована в 1964 году (ранее – Станционная).

**6.** Станция «Полежаевская». Единственная станция Московского метрополитена, названная в честь метростроевца. Василий Дементьевич прошел профессиональный путь от бригадира проходчиков до начальника Метростроя.

**7.** Станция «Комсомольская». На выходе со станции привлекают внимание два панно с сюжетом строительства метрополитена, эскизы которых были подготовлены Лансере.

**8.** Троекуровское кладбище. Место, где похоронен лауреат Государственной премии СССР в области техники, Заслуженный строитель РСФСР, академик Российской академии транспорта и начальник Московского метростроя Юрий Кошелев.

**9.** Станция «Бауманская». Центральный зал станции украшают восемь скульптур, среди них «Метростроевка».

**10.** Кунцевское кладбище. В этом месте упокоен Николай Губанков, начальник Метростроя и лауреат Сталинской премии второй степени.

**11.** Станция «Красносельская». 15 мая 2006 года в вестибюле состоялось торжественное открытие мемориальной доски в память легендарного строителя московского метро Татьяны Федоровой.

**12.** Кузьминское кладбище. Здесь обрел вечный покой Лауреат Государственной премии СССР, начальник Метростроя Петр Васюков.

**13.** Управление Мосметростроя на Цветном бульваре. На фасаде здания размещена мемориальная доска, посвященная выдающемуся руководителю Метростроя Юрию Кошелеву. А на первом этаже компании с 2020 года действует музейное пространство с постоянно обновляемой экспозицией.

**14.** СМУ-8 Метростроя. В офисе организации представлены фотокарточки, на которых запечатлены этапы строительства столичной подземки разных периодов, выдающиеся личности и бригады отечественного метростроения.

**15.** Бородинское поле. Среди распахнутых полей можно обнаружить стелу метростроевцам, участвовавшим в 1941 году в строительстве оборонительных сооружений на Можайской линии обороны.

**16.** Станция «Электrozаводская» Арбатско-Покровской линии. В нише вестибюля

размещена скульптурная группа «Метростроевцы в забое» Георгия Мотовилова.

**17.** ГБОУ школа №1246. На территории школы находится мемориальный комплекс, посвященный погибшим в годы Великой Отечественной войны метростроевцам.

**18.** Новый московский драматический театр. Здание возведено метростроевцами в 1956 году. На протяжении 20 лет в нем работники Метростроя занимались художественной самодеятельностью и мастерили всевозможные поделки. Дом культуры в Лоси был одним из любимых мест коллектива.

**19.** Деревня Малые Вяземы Одинцовского района. Во дворе школы установлен памятник воспитанникам аэроклуба Метростроя, удостоенным звания Героя Советского Союза.

**20.** Балабаново, Калужская область. Это месторасположение детского лагеря «Юный метростроевец». На одной из аллей расположен памятник с именами Героев Советского Союза, трудившихся в мирное время на Метрострое. С лета 2022 года в лагере функционирует музей специализированной техники под открытым небом.

**21.** Микрорайон «Град Московский» на улице Московская. В 2016 году в поселении Московский состоялась церемония открытия «Аллеи Мосметростроя». На ней были высажены липы и установлена мемориальная доска.

**22.** «Бункер 703». В 2020 году Мосметрострой передал в дар музею современной фортификации чугунный тубинг.

**23.** Центр профориентации и музей метро. Посетители смогут ознакомиться не только с особенностями эксплуатации главного подземного транспорта города, но и найти экспонаты, демонстрирующие строительство метрополитена.

**24.** Станция «Сокольники» Большой кольцевой линии. Первая станция московской подземки, которая полностью посвящена труду метростроевцев.

Это лишь малая часть мест, где можно узнать о деятельности Московского метростроя. История организации и слава о строителях подземки не обрывается на Москве и ее окрестностях. Карта реализованных проектов обширна: это и Балаклава, и Коктебель, и Дальний Восток, и Поволжье, а значит, информация о метростроевцах есть абсолютно в любом регионе нашей страны и даже за ее пределами.

2 октября  
Мосметрострою  
исполнилось 91!

## ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРОВ ОКТЯБРЯ!

### 50 лет

**Абдуллаев М.Р.**, бетонщик, ТО-6  
**Аликбабаев А.З.**, бетонщик, ТО-6  
**Вишняков П.Б.**, подсобный рабочий, ММС Интернэшнл  
**Воробьев С.А.**, горнорабочий, ТО-6  
**Головин А.М.**, монтажник наружных трубопроводов, СМУ-25  
**Джанжугазян Р.Э.**, штукатур, УСР  
**Жернова Е.Н.**, ведущий экономист по труду, СМУ-8  
**Зиборов О.Д.**, проходчик, СМС  
**Камаев Н.И.**, слесарь-ремонтник, Тоннель-2001  
**Митяев А.В.**, машинист буровой установки, ММС Интернэшнл  
**Осипов М.А.**, облицовщик-плиточник, УСР  
**Паринская Н.В.**, старший бухгалтер, ТО-6  
**Полякова Е.И.**, ведущий инженер-сметчик, Институт Инжпроект  
**Ситкин А.Ю.**, машинист проходческого комплекса, УММ  
**Федоров И.В.**, слесарь, УСР  
**Чеканов В.М.**, бетонщик, ТО-6  
**Чумак Н.Е.**, начальник транспортного участка, ММС Интернэшнл  
**Шандинов А.А.**, проходчик, ММС Интернэшнл

### 55 лет

**Баутин С.Н.**, проходчик, СМС  
**Деркачев С.В.**, проходчик, СМУ-8  
**Ершов В.В.**, проходчик, СМУ-8  
**Колениченко В.А.**, машинист крана автомобильного, СМС  
**Смирнов В.В.**, машинист крана автомобильного, СМС  
**Шевченко О.Н.**, водитель автомобиля, СМУ-25

### 60 лет

**Абдулкеримов Ф.А.**, горный мастер, ТО-6  
**Аверьянова Л.А.**, главный маркшейдер, АО «Мосметрострой»  
**Алешин Д.М.**, проходчик, Тоннель-2001  
**Аносова В.А.**, уборщик производственных и служебных помещений, КСУМ  
**Басова Н.В.**, начальник отдела труда и заработной платы, ТО-6  
**Богунев А.Ю.**, водитель, АНО «Мир детства»  
**Дядищев А.С.**, электросварщик ручной сварки, СМУ-1  
**Ерусалимов А.Ю.**, водитель грузовых автомобилей, СМУ-8  
**Игошин С.В.**, слесарь, СМУ-8  
**Картунин А.В.**, проходчик, СМУ-8  
**Комисарова М.Н.**, техник участка, СМУ-12  
**Мусатов Ю.Б.**, слесарь-сантехник, СМУ-1

### 65 лет

**Грачева В.Н.**, ветеран УСР  
**Киреева В.В.**, подсобный рабочий, Тоннель-2001  
**Клюев В.В.**, электрогазосварщик, Тоннель-2001  
**Новокрещенов А.В.**, электрослесарь-монтажник, СМУ-8  
**Орешников С.И.**, проходчик на поверхностных работах, Тоннель-2001  
**Хмыров С.М.**, водитель автомобиля, СМС

### 70 лет

**Молчанова Л.В.**, ветеран СМУ-24  
**Слепов А.С.**, механик участка, УММ

### 75 лет

**Аксенова В.П.**, ветеран ДОЛ «Юный метростроевец»  
**Муратов А.А.**, ветеран ТО-6

### 75 лет

**Павлов А.Н.**, ветеран СМУ-24  
**Черноусов А.В.**, ветеран СМУ-8  
**Чурляева Н.Б.**, ветеран АО «Мосметрострой»

### 85 лет

**Круглов А.Г.**, ветеран СМУ-24

### Над номером работали:

Нана Король, Ольга Коновалова, Павел Калинин, Екатерина Шергина, Анастасия Ключарева, Александр Попов.