

МЕТРОСТРОЕВЕЦ

91-й ГОД
ИЗДАНИЯ



ГАЗЕТА АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Издается с 6 августа 1932 года

Июль 2024 года

№ 7 (13706)

13-Й СТАНЦИИ НА КОЛЬЦЕВОЙ БЫТЬ

ВЕРНЫМ КУРСОМ

Мэр Москвы Сергей Собянин дал старт строительству станции «Достоевская» (ранее – «Суворовская») Кольцевой линии метро. Она расположена между станциями «Проспект Мира» и «Новослободская». Строительство займет около пяти лет.

В марте этого года 70 лет после ввода в эксплуатацию отметила Кольцевая линия метрополитена. «Достоевская» станет первой станцией, построенной на Кольцевой после полного запуска линии. Ее соорудят по многочисленным просьбам москвичей.

– Эта стройка имеет большой исторический срок. В разные периоды времени сюда заходили, чтобы соединить две одних из самых насыщенных линий метро – Люблинско-Дмитровскую и Кольцевую, которой пользуются в сутки около 2 миллионов человек, – рассказал мэр Сергей Собянин. – Соединение важно, нужно для пассажиров, но реализация проекта крайне сложная. Необходимо проложить запасные тоннели, по которым пойдут поезда по Кольцевой, построить станцию на Кольцевой и сделать пересадку на Люблинско-Дмитровскую линию. Все это под землей, практически в ручном режиме должно быть построено. Тем не менее мы решились на этот проект, и с этого дня активные работы возобновляются. Надеюсь, эта историческая стройка завершится успехом.

Заместитель гендиректора Мосметростроя Олег Мельников пояснил, что строительство станции «Достоевская» Люблинско-Дмитровской линии велось с конца 1980-х годов. Станция «Достоевская» разместится на глубине 42 метра в непосредственной близости от двух



Подходные выработки на «Достоевской»



Генеральный директор Мосинжпроекта Сергей Жуков и мэр Москвы Сергей Собянин

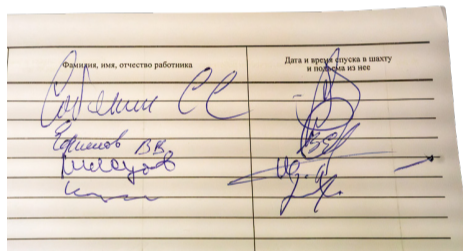
линий подземки. Этим обусловлена сложность ее возведения – основные работы будут вестись ручным способом.

– Здесь не предусмотрено применение тоннелепроходческих щитов. Для проходки используем буровзрывной способ, а в технической зоне метро – только ручной труд отбойными молотками, чтобы не нарушить конструкции действующих тоннелей, – отметил Олег Мельников. – Первоначальная задача – сооружение обходных тоннелей, по которым перезапустят движение поездов Кольцевой линии.

Ранее для строительства «Достоевской» Люблинско-Дмитровской линии были сооружены подходные выработки. Сегодня они используются для строительства одноименной станции Кольцевой линии. Всего необходимо соорудить около 6,5 км подходных горных выработок. После строительства обходных тоннелей и перезапуска движения по Кольцевой непосредственно приступят к сооружению станционного комплекса с пересадкой на «Достоевскую» салатовой линии. Последний этап включает подземный переход к спорткомплексу «Олимпийский».

ТРАВЛАТОРЫ В МЕТРО

«Достоевская» запроектирована с двумя вестибюлями: подземным и наземным. Подземный разместится под улицей



Перед спуском в шахту Сергей Собянин по требованиям безопасности расписался в журнале

Дурова, на пересечении с Делегатской улицей, наземный – рядом с реконструируемым комплексом «Олимпийский».

Пассажиры будут попадать на платформу по эскалаторам, также здесь появится первый в столичном метро 350-метровый пешеходный переход с траволаторами. Он свяжет станцию с наземным вестибюлем на пересечении улицы Дурова с Олимпийским проспектом. Благодаря этому путь от метро до комплекса «Олимпийский» сократится с десяти до одной минуты.

С открытием «Достоевской» сотни тысяч пассажиров Люблинско-Дмитровской линии смогут выбирать более удобные варианты поездок, разгрузятся станции «Проспект Мира» Кольцевой и Калужско-Рижской линий, а также снизится нагрузка на единственную пересадку между Кольцевой и Люблинско-Дмитровской линиями на станциях «Курская» и «Чкаловская».

УДАРНЫЙ АРТЕФАКТ

СПАСИТЕЛЬ ЛЕНИНГРАДА

В Государственном мемориальном музее обороны и блокады Ленинграда 30 июля прошла торжественная церемония передачи в дар музею художественного портрета Героя Социалистического Труда, первого директора Ленинградского Метростроя Ивана Зубкова, которому в этом году исполнилось 120 лет со дня рождения.

Зубков в 1941 году возглавил строительство первой очереди Ленинградского метрополитена. В условиях военного времени руководил строительством Дороги жизни и Дороги Победы. Жители блоки-



Председатель Теркома профсоюза работников Мосметростроя Сергей Стешенко

рованного города назвали Ивана Георгиевича «спасителем Ленинграда».

Портрет героя был передан в дар музею компанией «Метрострой Северной столицы». Его автор – художник Нуримов Сабит, член Союза художников России. Портрет был написан специально для «Галереи Героев», которая создается в музее для сохранения памяти участников Ленинградской победы.

Выразить свое почтение музею, увековечившему память героя блокадной магистрали, приехали гости из Москвы – председатель Теркома профсоюза работников Мосметростроя Сергей Стешенко и руководитель пресс-службы Мосметростроя Светлана Генералова. Они вручили директору музея Елене Лезик благодарственное письмо и комплект юбилейных медалей Московского Метростроя. Именно на строительстве первой очереди московского метро началось восхождение на профессиональный Олимп талантливого инженера-строителя Ивана Зубкова, который до переезда в Ленинград прошел путь от начальника смены до руководителя шахты.

В сентябре на одной из площадок Центрального музея железнодорожного транспорта России в Петербурге представят историко-документальную выставку, посвященную талантливому советскому инженеру. Одновременно выставка о Зубкове откроется в Москве в музее Мосметростроя.



С Днем строителя!

Уважаемые коллеги, друзья! Строительство метрополитена является одной из самых созидательных и благородных областей деятельности. За каждым построенным километром стоят конкретные люди, которые своим трудом и знаниями создают комфорт для миллионов пассажиров. Именно вы, метростроевцы, двигаете наш город вперед, помогаете ему стать еще более мобильным и удобным.

Наша основная задача – работать, как и наши предшественники, с максимальной отдачей. Только так мы сможем укрепить устойчивую позицию лучшей метростроительной организации страны.

Крепкого здоровья вам, дорогие метростроевцы, и вашим близким. Счастья, удачи и больших успехов в жизни!

С уважением,
Сергей Жуков,
генеральный директор
Мосинжпроекта
Александр Иванов,
и.о. генерального директора
Мосметростроя

НОВОСТИ



В ШКОТОВО ИДУТ ПО ГРАФИКУ
В Приморском крае 5 июля силами работников ММС Интернэшнл завершены горнопроходческие работы при сооружении двух однопутных электрифицированных железнодорожных тоннелей по первому и второму пути в рамках реализации проекта «Обход участка Шкотово – Смоляниново Дальневосточной железной дороги».

15 мая 2022 года на участке Шкотово – Смоляниново начались работы по строительству двух параллельных тоннелей горным способом. Проходка велась одновременно с западного и восточного порталов четырьмя забоями.

Сегодня горнопроходческие работы при возведении тоннелей четного и нечетного направлений на западном и восточном порталах завершены. 26 апреля этого года произведена сбойка железнодорожного тоннеля по первому пути, общая длина горной выработки составила 1450 метров, а 9 мая произошла сбойка по второму пути, общая длина горной выработки – 1420 метров. Завершено устройство двух эвакуационных (соединительных) сбоек между тоннелями общей длиной 70 метров.

Параллельно с проходкой ведутся работы по постоянной обделке тоннелей, уже выполнено 1940 метров. Кроме того, сооружаются объекты инженерно-технических средств охраны, необходимые для безопасности тоннелей.



Чугунные тоннельные тубинги в оформлении «Рижской»

МУЗЕИ ПОД ЗЕМЛЕЙ

ДЕЛО ТЕХНИКИ

В марте исполнился год с момента запуска в эксплуатацию Большой кольцевой линии метро, которая стала крупнейшим в мире подземным кольцом. На сооружение 31 станции, девять из которых построил Московский Метрострой, строителям потребовалось более десяти лет. Колоссальный объем архитектурно-отделочных работ выполнили специалисты Управления специальных работ Мосметростроя.

История УСР началась в 1950 году. Во исполнение распоряжения Совета министров Союза ССР от 9 февраля 1950 года и приказа министра путей сообщения от 15 февраля того же года об организации в составе Московского Метростроя «Жилпромстроя» с 1 июня 1950 года организована Контора спецработ треста «Жилпромстрой» для отделки жилья и объектов метрополитена. В соответствии с приказом Минтрансстроя от 14 февраля 1978 года Контора спецработ Мосметростроя переименована в Управление специальных работ.

Сегодня здесь трудится около 500 человек, из них 87 – инженерно-технический персонал, остальные – рабочие. Среди них – каменщики, слесари, штукатуры, облицовщики-плиточники, маляры, токари, камнетесы, плотники, электросварщики и др.

В УСР много трудовых династий. Здесь работали семьями. Даже в трудные 90-е сотрудники брали отпуска за свой счет или временно переходили в другие не метростроевские организации, чтобы потом вернуться в родной коллектив. Известна династия Камардиных, которая началась с главы семейства Ивана Ивановича (пришел на Метрострой в 1977 году), династия Исаевых – Николай Павлович и его жена, Татьяна Николаевна, чей общий трудовой стаж на Метрострое составил 84 года. В Управлении спецработ много трудовых долгожителей. Мастер участка Ольга Зарубина и маляр Лидия Степанова работают в организации 52 года, маляр Надежда Варламова – 44 года, камнетес Иван Григоренко – 42 года, техник участка Елена Изгаршева – 41 год.

За годы деятельности работники УСР внесли огромный вклад в строительство Московского метрополитена. Выполнены архитектурно-отделочные работы на многих станциях, которые сдавались в срок и с хорошим качеством.

ПРОДОЛЖАЯ ТРАДИЦИИ

Из 263 действующих станций столичной подземки Московским Метростроем построено чуть более 200. Большая их часть сооружена при участии специалистов УСР. Расскажем лишь о некоторых из них.

На станции «Саларьево», оформленной в стиле конструктивизма, было уложено более 5 тыс. кв. м натурального камня, смонтировано 450 кв. м речных

потолков и более 2 тыс. кв. м ячеистых подвесных потолков типа «Грильято».

Большой объем архитектурно-отделочных работ выполнен на северном участке Люблинско-Дмитровской линии от «Бутырской» до «Физтеха». Для примера: только на «Селигерской» уложили 8640 кв. м натурального камня, смонтировали 4320 кв. м навесных и подвесных панелей, выполнили 1440 кв. м малярных и штукатурных работ. На «Яхромской» установили гигантское панно размером 160x5 метров со сценой празднования 800-летия Москвы. Объемы выполненных работ – 8071 кв. м натурального камня и 7038 кв. м подвесных панелей.

Безусловно, ощутим вклад специалистов УСР в запуск Большой кольцевой линии, где появились самые разные станции. В стиле хай-тека и авангарда, с мозаичными панно и скульптурами, монументальными и сдержанными. Авторы проектов продолжили сложившиеся традиции архитектуры московской подземки, своеобразного музея под землей.

Оформление станций «Савёловской», «Марьиной Рощи» и «Рижская» стилизовано под тоннель метрополитена. Путевые стены платформ – это чугунные тоннельные тубинги весом до тонны каждый. Сохранение открытой тубинговой отделки – явление уникальное в российском метрополитене. Для сооружения «Савёловской» использовали 6840 кв. м натурального камня, 6080 кв. м подвесных панелей, выполнили 2280 кв. м малярных и штукатурных работ. Объемы «Рижской» и «Марьиной Рощи» сопоставимы: 4919 кв. м и 9503 кв. м естественного камня, 5400 кв. м и 7141 кв. м подвесных панелей.

На станции «Электрозаводская» БКЛ размещено панно «Битва героев»,



Станция «Марьиная Роща» БКЛ

посвященное образу защитников средневековой Руси. Это самое большое панно в нашем метро: длина – 163 м, высота – 7 м. Объем архитектурно-отделочных работ на этой станции впечатляет: 10 096 кв. м облицовки натуральным камнем, 7401 кв. м малярных и штукатурных работ, 2830 кв. м подвесных потолков из алюминиевых панелей и 1710 кв. м облицовки путевой стены алюминиевыми панелями.

Этот список можно продолжать и продолжать. Станцию БКЛ «Сокольники» пассажиры назвали музеем метростроения. Ее оформление посвящено ударному труду комсомольцев-добровольцев, подаривших в 1930-е годы 13 прекрасных станций первой очереди метро. На путевых стенах и потолке установлены многочисленные панно, посвященные подвигу героев-метростроевцев. На бывшей Каховской линии, сданной еще в 1969 году, при участии специалистов УСР реконструированы станции «Каховская», «Варшавская» и «Каширская», причём их исторический облик сохранен.

Многочисленные отзывы пассажиров о том, что столичное метро – самое красивое в мире – справедливы. И в этом есть заслуга специалистов УСР – одной из лучших отделочных организаций Москвы.

БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ ЖИЗНИ В УСР

9 июля 60-летний юбилей отметил директор Управления специальных работ Мосметростроя, заслуженный строитель России Александр Бондаренко.

Александр Яковлевич работает в УСР с 1987 года, уже 37 лет, – это его единственное место работы. Он прошел путь от машиниста растворенасоса до директора организации.

Бондаренко принимал активное участие в строительстве многих станций московского метрополитена, где был выполнен колоссальный объем архитектурно-отделочных работ, в строительстве Московского центра инфекционных болезней в Новой Москве, а также в сооружении Мемориального комплекса в Душанбе, посвященного юбилею Республики Таджикистан.

Редакция газеты «Метростроевец» присоединяется к теплым поздравлениям Александру Яковлевичу от руководства Мосметростроя. Желаем крепкого здоровья, душевной гармонии, долгих лет жизни! Пусть во всех начинаниях Вам сопутствует удача и успех, а рядом будут семья и верные друзья!



СТРОИТЕЛЬСТВО МЕТРО В САМАРЕ ВЫШЛО НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ

На станции метро «Театральная» в Самаре близится к завершению возведение монолитных конструкций – строители планируют завершить работы уже в сентябре этого года. Одновременно ведется проходка левого перегонного тоннеля до станции «Алабинская». ТПМК «Самара» вышел на полную мощность, при которой скорость проходки в месяц – порядка 250 метров (более восьми метров в сутки).

ИЗНУТРИ

Проходка тоннеля осуществляется одним из лидеров мирового метростроения – компанией АО «Мосметрострой», в Самаре работают специалисты Тоннельного отряда № 6.

Данный тоннелепроходческий комплекс является суперсовременным и обладает безосадочной технологией

проходки, поэтому на поверхности его работа абсолютно не ощущается. В смену строительством тоннеля занимается в среднем 30–35 человек.

– Грунт по трассе сооружения тоннеля состоит из суглинков и песков, – объясняет заместитель главного инженера ТО-6 Александр Мединцев. – Щит отталкивается от кольца шириной 1,4 метра с помощью домкратов,



расположенных по всему периметру тоннелепроходческого комплекса.

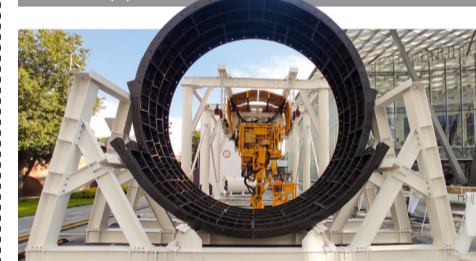
Блоки колец, находящиеся на поверхности, опускаются в котлован и доставляются к месту выполнения работ. С помощью конвейера в вагонетки грузятся разработанный шитом грунт и дизельными двигателями доставляется в котлован. Краном вагонетки поднимаются из котлована на поверхность, и грунт вывозится на полигон. На сегодня вывезено почти 15 тысяч кубометров грунта.

Тоннель «Театральной» начинается на глубине 15 метров, в районе Самарской площади тоннелепроходческий комплекс опустится до отметки 30 метров (это будет нижняя точка производства работ), потом тоннель снова поднимется до 15 метров. Длина перегонки от «Театральной» до «Алабинской» составит 1614 метров. На сегодняшний момент пройдено почти 300 метров левого перегонного тоннеля.

После выхода щита на пересечении улиц Ново-Садовой и Полевой начнется проходка правого перегонного тоннеля. В октябре 2025 года проходка будет завершена.

Подробнее – в репортаже «Волга Ньюс» или на сайте Мосметростроя в разделе Пресс-центр.

ФОТО ДНЯ



1 августа открылся самый масштабный форум-фестиваль этого лета «Территория будущего. Москва 2030». Для жителей и гостей столицы будут работать более 30 площадок: в «Зарядье», «Лужниках», ГЭС-2, Гостином дворе, Красном Октябре, парке Горького, Сколково и других, посвященных футуристическим проектам мегаполиса.

На территории наземного паркинга концертного зала «Зарядье» посетители ждут выставка техники, используемой при строительстве метро. Среди них – горнопроходческий комбайн Terex Schaeff ITS 120 и укладчик тоннельной отделки GTA-7500, предоставленные Управлением механизации Мосметростроя (УММ).

Форум-фестиваль продлится до 8 сентября. Добро пожаловать!

Подробности на сайте: moscow2030.mos.ru



ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ – СЛУЖИТЬ СТРАНЕ



Георгий Кекелидзе

МАШИНА ВРЕМЕНИ

Георгий Кекелидзе, председатель правления некоммерческого партнерства по развитию возобновляемой энергетики «Евросолар Россия», поделился с корреспондентом газеты «Метростроевец» воспоминаниями о своем двоюродном дедушке – третьем начальнике Мосметростроя Илье Гоциридзе.

– Георгий Нодарович, легендарный Илья Гоциридзе для вас – родной человек. Расскажите, пожалуйста, о нем.

– Илью Давидовича я знаю с детства. Он – старший брат моего дедушки Виктора Давидовича Гоциридзе. На родине был первым комсомольцем и первым «спустился с гор». Без колебаний уехал учиться в Москву. Окончил МИИТ и стал инженером-путейцем. По зову сердца пошел работать на Метрострой. Через несколько лет за ним потянулись младшие братья: средний Михаил и младший Виктор.

У Ильи Давидовича были фантастическое трудолюбие и выносливость. Его обычный рабочий день начинался в 12 часов дня, потому что заканчивался... в 7 утра.

Он отличался добрым и внимательным отношением к людям, их нуждам. Знал, что происходит в их семьях, а они знали, что могут на него рассчитывать. Илью Давидовича всегда окружало много людей – друзей, соратников, тех, кто нуждался в помощи. Он всем помогал. Избегал конфликтных ситуаций, старался любой вопрос решить миром. Рабочие и сотрудники относились к нему с уважением, скорей, бережно: боялись его огорчить и старались работать на совесть.

Илья Давидович наблюдал за судьбой бывших метростроевцев, если у кого-то жизнь складывалась тяжело, предлагал вернуться – не в шахту, а на работу, которую они могли выполнять, например, водителями. Поддерживал с ними контакт даже после ухода на пенсию. Он был простым, открытым в общении, дружил с питерской метростроевской командой. Знаменитая метростроевка Татьяна Викторовна Федорова писала, что, когда выходила на станции «Маяковская», всегда прикасалась к камню, который Илья Давидович выписал, можно сказать, из своей деревни.

Основным драйвером для него были смелые технические решения. Он внедрял много инноваций, например, отвечал за строительство понтонных мостов, когда Сталин отправился Тегеран, где в 1943 году с Рузвельтом и Черчиллем обсуждалось положение на фронтах Второй мировой войны; при проходке тоннеля под Амуром.

У Ильи Давидовича был наготове тревожный чемоданчик, в котором лежало чистое белье, сухарики и что-то еще. Около двери стоял телефонный аппарат, рядом с ним лежал листок, на котором крупным почерком были написаны номера телефонов Сталина, Хрущева, объектов, на которых он мог находиться, чтобы с ним можно было связаться в любую минуту.

Главное, он оставил особый след в душах людей, с которыми общался. Они все понимали, что их единственное предназначение – служить стране. Это был и его основной посыл. В то время все так жили и были по-настоящему счастливыми. Жизненная позиция этих

стальных людей – одно из главных моих воспоминаний.

Под конец жизни у Ильи Давидовича болели ноги – следствие многих часов, проведенных под землей в воде.

Я не сразу понял, что метростроевцы практически всю свою жизнь добровольно провели под землей. Самой большой школой в моей жизни был именно Метрострой и метростроевцы. Я у них учился тому, как делать большие проекты, разрешать конфликтные ситуации. Трудолюбие, считаю, передается по наследству: поколение нашей семьи так выросло.

– Илья Давидович нашел любовь в Москве или на родине?

– На родине: Нина Антоновна Чихладзе родом из такой же глухой грузинской деревушки, как и Илья Давидович. Она тоже «спустилась с гор». В Москву приехала женой Ильи Давидовича. Сначала работала под началом Надежды Константиновны Крупской педагогом, затем сопровождала мужа в командировках. Наш семейный архив хранит их воспоминания о работе на Турксибе: как закладывали Комсомольск-на-Амуре, о первой проходке по трассе БАМ и множестве других: у них была интересная, насыщенная жизнь.

Нина Антоновна окончила медицинский институт. Во время войны была военно-полевым хирургом. Работала с академиком Сергеем Сергеевичем Юдиным – главным хирургом Института им. Н.В. Склифосовского (1928–1948 гг.).



Илья Гоциридзе отличался добрым и внимательным отношением к людям

Мои дедушка и бабушка, можно сказать, поженились благодаря Илье Давидовичу и Нине Антоновне. Сначала Илья Давидович позвал в Москву моего дедушку Виктора, позже Нина Антоновна позвала свою сестру. Они встретились и полюбили друг друга. Два родных брата женились на двух родных сестрах.

У Михаила Давидовича в браке с Евдокией Гоциридзе родилось четверо детей: Галина Новикова, Юрий Гоциридзе, Нина Гоциридзе, Маргарита Магарил. В семье старшего брата детей не было. Илья Давидович даже просил отдать им одного ребенка, но Михаил не согласился. У младшего брата – моего дедушки Виктора – родилась дочка Ирина – моя мама. Можно сказать, мою маму два брата и две сестры воспитывали четвером.

– Как Илья Давидович проводил свободное время?

– Его практически не было. Когда все же выдавалась свободная минутка, любил читать – вдумчиво, с красным карандашом. Илья Давидович книги не просто собирал, а редактировал – даже Сталина и Карла Маркса – все было расчерчено. У Ильи Давидовича была тонна книг – художественная и техническая литература. Сейчас непонятно, куда их девать: художественную литературу Нина Антоновна раздавала, а спецлитературу читать некому.

Моя мама Ирина Викторовна рассказывала, что Илья Давидович собрал вокруг себя плеяду талантливых грузинских инженеров, большинство из них работали в метро. Много внимания уделяли международным контактам. Встречались с венгерскими коллегами, метростроителями Чехословакии, Азербайджана,

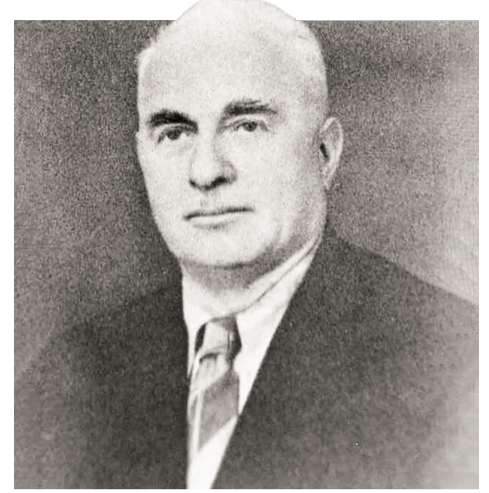
Грузии, Армении, УССР. Все были частыми гостями у нас.

Со временем они стали костяком тбилисского метростроения. Без метростроевской инженерной косточки невозможно было бы сохранить кадры и построить метро в Грузии, Азербайджане, Армении.

– Самый знаменитый из них метростроевец – инженер Николай Данелия – отец известного режиссера Георгия Данелия.

– Да, Николай Дмитриевич работал в Мосметрострое с 1932 по 1954 гг., прошел путь от бригадира до главного инженера. Под его руководством, писала «Вечерка», строились станции «Павелецкая» – кольцевая и радиальная, «Киевская» Кольцевой и Арбатско-Покровской линии. Во время войны он строил подземные КП для верховного командования. Возвращаясь летом 1943 года из эвакуации, его сын Георгий с мамой ждали, что глава семьи встретит их на перроне с орденами на гимнастерке. А он появился небритый, в пижаме – сбежал из больницы. От перегрузок у него обострился туберкулез. В больницу не вернулся, работал по шестнадцать часов под землей, курил по две пачки в день, и ко Дню Победы туберкулез прошел сам.

В январе 1954 года Николаю Данелии пришлось уйти из Мосметростроя. Во время проходки под фабрикой «Красная Роза» рабочие наткнулись на карст – хрупкую породу с пустотами. Корпуса



Илья Гоциридзе

железной дороги – обеспечивал надежную перевозку военного оборудования, живой силы, оружия, эвакуированных, продовольствия, топлива. В 1941–1946 годах служил в штабе Закавказского фронта, после войны – в железнодорожном управлении Закавказья.

За качественно выполненную работу его наградили медалью «За боевые заслуги».

В 1952 году Виктор Давидович стал первым заместителем строительства Тбилисского метро, в 1957 году – начальником управления «Тбилтоннельстрой» (в дальнейшем «Тбилметрострой»). При нем в Тбилиси открыли 21 станцию метро, проложили 27 км линий. Сегодня действуют 19 станций, все возведены в советское время.

– Метростроение, судя по послужному списку, – не единственное, чем он занимался.

– Под его руководством строились автомобильные магистрали, железнодорожные и автомобильные тоннели, гидротехнические сооружения, комплексы подземных хранилищ для вина, овощей и фруктов, Метехские тоннели в Тбилиси, значительная часть набережной Куры, здание Института физики, подземная сейсмическая лаборатория Института физики, административное здание метрополитена и железнодорожного почтамта, первые подземные переходы. Дедушка руководил созданием комплекса Новоафонской пещеры, в том числе Новоафонской пещерной железной дороги, санатория в Ликани, жилых домов в Боржоми, Бакуриани, Сухуми, Батуми, Цхинвали....

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 января 1980 года ему присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот». Его заслуги оценены Государственной премией СССР и многими орденами.

– Слышала, чтобы построить тбилисское метро, руководство Грузии пошло на подлог.

– В те годы метро можно было строить в городах с миллионным населением, а в Тбилиси проживало 600 тысяч человек. Но это – столица родины Сталина. Напомнить ему об этом отправился первый секретарь ЦК Компартии Грузии Кандид Чарквиани. И в 1952 году по решению ЦК КПСС было создано Политуправление Тбилисского метрополитена. Виктор Гоциридзе назначили первым заместителем начальника строительства.

К сожалению, радость тбилисцев была недолгой: после смерти Сталина Совет Министров СССР в сентябре 1953 года постановил ликвидировать строительство метро в Тбилиси; в Киеве и Баку – законсервировать.

Чтобы спасти положение, в Москву едет Виктор Гоциридзе и добивается, чтобы строительство не ликвидировали, а законсервировали. Грузинское правительство убеждает Совмин СССР в том, что подземные выработки в Тбилиси будут использоваться для нужд гражданской обороны (ГО). По утвержденным проектам убежищ ГО тбилисским метростроевцам фактически удается строить метро.

Полный текст интервью Георгия Кекелидзе читайте на сайте www.metrostroy.ru



ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРОВ ИЮЛЯ!

90 ЛЕТ

Максимова Елена Александровна,
ветеран Мосметростроя

85 ЛЕТ

Копперойнен Александр Алексеевич,
ветеран ТО-6

80 ЛЕТ

Попова Екатерина Павловна,
ветеран ТО-6

75 ЛЕТ

Пухов Александр Васильевич,
ветеран Мосметростроя

Полякова Любовь Георгиевна,
ветеран ТО-6

Никитина Антонина Алексеевна,
ветеран Мосметростроя

Рябинина Нина Леонидовна,
ветеран Мосметростроя

70 ЛЕТ

Тухватуллин Тахир Анварович,
электросварщик, СМУ-1

Гоцев Виктор Иванович,
фрезеровщик, УММ

Мелешко Яков Михайлович,
начальник участка, КСУМ

65 ЛЕТ

Маринич Владимир Владимирович,
электрослесарь, ММС Интернэшнл
Нестеренко Александр Федорович,
токарь, СМУ-1

Пяткин Андрей Владимирович,
вахтер на общестроительные работы,
СМУ-8

Котов Валерий Анатольевич,
машинист крана, ТО-6

Зудилин Юрий Михайлович,
ветеран ТО-6

60 ЛЕТ

Бондаренко Александр Яковлевич,
директор, УСП

Чертов Владимир Александрович,
начальник отдела, Мосметрострой

Новоячева Елена Витальевна,
главный специалист, институт
«Инжпроект»

Сафонова Ирина Ивановна,
сторож, ММС Интернэшнл

Стрелков Юрий Александрович,
водитель самосвала,
ММС Интернэшнл

Шевченко Сергей Анатольевич,
бетонщик, ММС Интернэшнл

Демидов Олег Владимирович,
машинист буровой установки,
Строймехсервис

Ахметшина Марзия Шамиловна,
контролер бетонных
и железобетонных изделий
и конструкций, СМУ-1

Суровнев Александр Михайлович,
проходчик, СМУ-6

Бобров Павел Викторович,
машинист крана, УММ

Валиев Ахмеднаби Валиевич,
заместитель главного инженера, УММ

55 ЛЕТ

Матвеев Роман Борисович,
начальник штаба, Мосметрострой

Серый Александр Викторович,
водитель, Мосметрострой

Дорожкин Николай Михайлович,
электрогазосварщик, Строймехсервис

Шаев Сергей Львович,
водитель, Строймехсервис

Лысенкин Олег Викторович,
слесарь, Строймехсервис

Камоза Александр Алексеевич,
машинист экскаватора,
Строймехсервис

Габаева Ирина Владимировна,
горнорабочий на маркшейдерских
работах, СМУ-1

Рождественский Валерий
Викторович,
проходчик, СМУ-6

Пузыревский Станислав
Александрович,
машинист экскаватора, СМУ-8
Савенкова Елена Ивановна,
уборщик, СМУ-8

Стрижкина Вера Сергеевна,
машинистка подъемной машины,
СМУ-8

Движкова Татьяна Валерьевна,
главный бухгалтер,
Техшкола Мосметростроя

Астаркин Юрий Юрьевич,
горнорабочий, Тоннель-2001

Евплухин Александр Петрович,
камнетес, УСП

Зеленов Яков Семенович,
проходчик, ТО-6

Локонов Николай Ильич,
электрослесарь, ТО-6

50 ЛЕТ

Евдокимов Владимир Геннадьевич,
подсобный рабочий,
ММС Интернэшнл

Васильченко Николай Викторович,
горнорабочий, ММС Интернэшнл

Гаджиев Гаджи Магомедович,
проходчик, ММС Интернэшнл

Крутов Сергей Владимирович,
машинист буровой установки,
Строймехсервис

Краутер Эдуард Павлович,
водитель, Строймехсервис

Пущин Игорь Анатольевич,
проходчик, СМУ-1

Яровая Инна Георгиевна,
маркшейдер, СМУ-6

Худяков Александр Леонидович,
мастер горный, Тоннель-2001

Саберава Альбина Жавдятовна,
инженер, Тоннель-2001

Вохмянин Андрей Александрович,
заместитель начальника участка, УММ

Стряпунин Дмитрий Витальевич,
начальник отдела, УММ

Гильдёнков Александр Геннадьевич,
бетонщик, ТО-6

Кашинская Наталья Анатольевна,
главный бухгалтер, ТО-6

Ковалев Василий Иванович,
мастер горный, ТО-6

Тараканова Елена Петровна, ведущий
инженер, ТО-6

**Желаем счастья,
благополучия и крепкого
здоровья!**

ЮБИЛЕИ

НА БЛАГО
КОЛЛЕКТИВА
И МОСКВЫ

На ремонтно-механическом участке СМУ-12 Метростроя надежный слаженный коллектив. Накануне Дня строителя здесь особенный праздник: у механика Александра Гераничева – почетного строителя Москвы, почетного работника и ветерана Мосметростроя – юбилей. И какой юбилей! 75 лет со дня рождения!

Александр Иванович – потомственный метростроевец, в настоящее время глава династии Гераничевых, стаж работы которых в Мосметрострое около 200 лет! Его отец – Иван Иванович,



Александр Гераничев

участник Великой Отечественной войны, всю трудовую жизнь, а это более пятидесяти лет, добросовестно работал на Черкизовском заводе ЖБК Мосметростроя. Имя рабочего-универсала, владевшего многими профессиями в металлообработке, золотыми буквами вписано в историю завода. Трое сыновей пошли по его стопам. Среди них и Александр.

После окончания школы в июле 1965 года он пришел трудиться к отцу

в ремонтно-механический цех № 5. Начал учеником строгальщика-фрезеровщика, и вскоре не только стал работником высшего разряда, но и овладел рядом смежных профессий. Отслужил срочную службу в Советской Армии, поступил в техникум транспортного строительства, и без отрыва от производства успешно закончил его. Работал и слесарем по ремонту оборудования, и мастером, и механиком цеха № 5. И не просто работал – стал высококлассным специалистом, для которого обслуживание и ремонт многофункциональных станков по распилке и шлифовке природного камня, по обработке стекла и металла и прочего сложного импортного оборудования заводского комплекса стало делом трудовой доблести. В 1990 году Александра Гераничева, умелого мастера и уважаемого руководителя, признанного наставника и достойного человека, назначают начальником цеха № 5. В этой ответственной должности Александр Иванович работал до 2004 года. В последующие годы – главным механиком и главным

энергетиком завода. Вплоть до пенсии и закрытия Черкизовского завода в 2010-м. Но не мог такой человек просто уйти на заслуженный отдых. С 2011 года он работает на ремонтно-механическом участке № 3 СМУ-12 Метростроя – начальником, а затем механиком. Александр Иванович щедро делится своими профессиональными знаниями, его огромный опыт востребован, особенно при разработке и изготовлении сложных тоннельных металлоконструкций.

Не только Александр Иванович продолжает вносить вклад в работу СМУ-12, но и его сын Дмитрий, механик участка № 1. Таким образом, династия Гераничевых является лучшим примером преемственности поколений метростроевцев, славных своим трудом на благо коллектива и Москвы.

Редакция газеты «Метростроевец» присоединяется к теплым поздравлениям Александру Ивановичу от руководства, коллектива и профсоюза СМУ-12, а также от Совета ветеранов Мосметростроя!

СПОРТ



Никита Жуков

Александр Серый

ПОБЕДИТЕЛИ
КОНКУРСА
ПРОГНОЗОВ
ЕВРО-2024

Дорогие друзья! Мы подвели итоги уже традиционного для метростроевцев конкурса футбольных прогнозов.

Для участия необходимо было определить четверку сильнейших команд – участников полуфиналов Евро-2024. За каждую верно предсказанную команду конкурсант получал один балл. Максимально возможный результат прогноза – 4 балла.

Лучшими футбольными экспертами, сумевшими в точности предсказать всех полуфиналистов, стали Никита Жуков и Александр Серый. Они получили оригинальные мячи Евро-2024 фирмы «Адида» и сувениры. Поздравляем!

Итоговая таблица со всеми участниками доступна на сайте Мосметростроя в разделе Новости компании.

ПАМЯТЬ

СВЕТЛОЙ ПАМЯТИ
СЕРГЕЯ КИСЕЛЕВА

В июле пришло сообщение о гибели на переднем рубеже специальной военной операции Сергея Киселева – водителя расчета самоходно-артиллерийского взвода.



Сергей Киселев

Сергей Киселев ушел на военную службу в зону СВО по контракту из стен Коммунально-строительного управления Мосметростроя в июне прошлого года. Проходил службу в составе парашютно-десантного батальона. Участвовал в боевых действиях, стойко и добросовестно переносил трудности, проявляя выдержку и мужество. Погиб на боевом посту при исполнении служебного долга.

Сергей Киселев родился в Краснодарском крае в 1993 году, до работы в КСУМе служил в УВД на Московском метрополитене ГУ МВД России по Москве, проживал в общежитии на Коровинском шоссе, д. 2а.

Был женат, остались без отца две маленькие дочки. Разделяем скорбь и боль утраты и соболезнуем маме и вдове павшего воина.

Светлая память о Сергее Киселеве сохранится в наших сердцах!

НАСТОЯЩИЙ ВРАЧ, ПРОФЕССИОНАЛ



1 июня 2024 года ушла из жизни Галина Трухина, которую многие ветераны знают как первого главного врача санатория-профилактория Московского Метростроя.

Галина Ивановна родилась в далеком 1932 году, дочь кадрового офицера Советской Армии, капитана-танкиста, погибшего в первые дни войны под Брестом, она, как никто другой знала все тяготы военной жизни и все детство мечтала стать врачом как ее мать.

На Московский Метрострой Галина Ивановна пришла в январе 1969 года, когда санаторий-профилакторий еще только строился. Она много сделала для того, чтобы санаторий-профилакторий был запущен в эксплуатацию

в возможно короткий срок, чтобы в нем установили самое современное оборудование для медицинских и процедурных кабинетов, чтобы отдых и лечение строителей метро был и комфортным, и эффективным, и они чувствовали себя как дома.

Трухина неформально относилась к своей работе. Именно она убедила руководство Мосметростроя выделить дополнительные средства для замены железных кроватей на удобные деревянные, добавила в обычный рацион столовой так называемый «стол здоровья» с дополнительными овощами и зеленью. Ее инициативы активно поддерживали Василий Полежаев, Татьяна Федорова, Евгений Соломатин, активно принимавшие участие в обсуждении жизни и проблем санатория-профилактория.

Затем Галина Ивановна долгое время работала доверенным врачом в Дорпрофсоже Метростроя, курировала и проверяла работу Медсанчасти № 2, пионерского лагеря «Юный метростроевец», детских садов и дач «Фролки» и «Тучково», столовых, десятков пунктов питания на строящихся объектах.

И везде, где бы она ни работала, метростроевцы отзывались о ней с теплотой и уважением, вспоминали ее добрыми словами.

Настоящий врач, профессионал своего дела, добрый, заботливый, отзывчивый, и просто очень обаятельный человек с большой буквы навсегда останется в сердцах и памяти тех, кто ее знал.

Светлая память, Галина Ивановна.

Над номером работали: Светлана Генералова, Сергей Живаев, Наталья Долгушина, Павел Калинин, Александр Попов (фото)

Учредитель – Акционерное Общество
«Московский Метрострой»

Главный редактор
Сергей Живаев

Адрес редакции и издателя:
127051, г. Москва, Цветной бульвар, 17.

Телефон +7(495) 276-77-77 (доб. 414)

E-mail: pr@metrostroy.ru

www.metrostroy.ru/press-center/newspaper/

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1-01803 от 28.04.05.

Номер подписан в печать 31.07.2024 г.

Газета отпечатана в типографии

АО «Красная Звезда»:

117342, Москва, Севастопольский проспект, 56/40с1

Заказ № 4290-2024

Тираж 1700

Распространяется бесплатно