



ВЕРНЫМ КУРСОМ

## Метро здесь долго ждали



Фото: Владимир Новиков

Станция «Гольяново»

Мэр Сергей Собянин (справа) во время осмотра стройплощадки станции метро «Гольяново»

Долгое время, начиная с 1963 года, конечной станцией синей линии метро на востоке столицы оставалась «Щелковская». Но первого ноября прошлого года Сергей Собянин дал старт строительству нового участка до будущей станции «Гольяново». Расположится она вдоль Уссурийской улицы, ни пересечении с улицами Сахалинской и Хабаровской.

Продление Арбатско-Покровской ветки — один из приоритетов московской программы метростроения до 2030 года.

«Гольяново — большой район Москвы с населением 160 тыс. человек, — подчеркнул Сергей Собянин. — Здесь завершена реконструкция поликлиник, ведется массовая реконструкция школ. Занимаемся благоустройством дорог, скверов, дворов, работаем над развитием улично-дорожной сети. Строим по просьбам жителей метро. Работы уверенно набирают темп — идет проходка обоих перегонных тоннелей, постепенно вырисовываются контуры будущей станции».

Как убедился глава столицы, в настоящее время ведется

строительство ограждающих конструкций станционного комплекса, осуществляется разработка грунта, начато устройство основных монолитных конструкций будущей станции.

«Гольяново» — классическая для столичной подземки станция мелкого заложения, сооружаемая открытым способом. У нее будут четыре выхода на обе стороны улицы Уссурийская, которые оснастят лифтами для маломобильных пассажиров и родителей с колясками. За станцией создадут оборотные тупики для отстоя, оборота и обслуживания подвижного состава Арбатско-Покровской линии.

Общая протяженность нового участка метро составит 2,6 километра. В активной стадии работы по сооружению перегонных тоннелей шестиметрового диаметра, которые ведутся от станции «Щелковская».

«Проходку левого тоннеля осуществляет механизированный комплекс «Галина». За три с небольшим месяца с момента старта она выполнена на 52 процента. А в первую неделю февраля ТПМК «Юлия» приступил к сооружению правого перегонного тоннеля. Здесь работы

Гольяново — редкий пример района столицы, где все еще нет метро. Однако речь сегодня уже не идет про годы ожидания. Завершить его сооружение планируется в 2028-м. Недавно мэр Сергей Собянин осмотрел ход строительства Мосметростроем нового участка Арбатско-Покровской линии — от станции «Щелковская» до станции «Гольяново».

выполнены пока на 6 процентов. Завершить проходку левого тоннеля планируем в июне, правого — в сентябре», — пояснил генеральный директор Мосинжпроекта Максим Гаман.

В Гольяново строители заняты разработкой котлована будущей станции, проводят работы по водопонижению.

«Оборудованы 74 скважины, установлены насосы. Оборудование необходимо на период выемки грунта. Как только вода будет откачана, мы сможем углубиться дальше», — рассказал руководитель Мосметростроя Сергей Жуков.

Станция «Гольяново» будет мелкого заложения. Ее глубина составит порядка 11 метров при глубине котлована около 17 метров. Островная платформа длиной 163 и шириной почти 11 метров расположится посередине зала, с путями, проходящими по краям.

Дизайн станции планируется посвятить космической тематике, поскольку в Гольяново находится крупное научно-производственное предприятие «Геофизика-Космос».

ИЗНУТРИ

## Завершен важный этап работ на «Достоевской»

На строительстве станции «Достоевская» СМУ-6 и СМУ-8 Метростроя выполнили проходку правого обходного тоннеля протяженностью около 900 метров. В связи с близким расположением к действующим объектам столичной подземки работы велись горным способом и на отдельных участках осуществлялись вручную с применением средств малой механизации, включая компактные мини-роботы с дистанционным управлением.



В обходном тоннеле будущей станции «Достоевская»

Обходные тоннели необходимы для пропуска движения метропоездов по действующей Кольцевой линии на время строительства станции «Достоевская». Это позволяет избежать необходимости закрытия участка малого метрокольца и обеспечить комфорт пассажиров.

Работы на стройплощадке новой станции Кольцевой линии метро «Достоевская» идут полным ходом. Сооружение левого обходного тоннеля было завершено ранее. Продолжаются мероприятия по устройству камер переключения движения (КПД). Так, на КПД 1 приступили к монтажу колец верхнего свода. Ведется проходка штолен к КПД 2, 3, 4 и водоотливной камеры. Сооружаются технические сбойки между обходными тоннелями, ведутся работы по устройству гидроизоляции. Начата проходка блока технических помещений, который станет первой постоянной конструкцией будущей

станции «Достоевская». Продолжаются работы по устройству нижних вентиляционных узлов, а также проходка вентиляционного тоннеля к тракторному пешеходному переходу. Общестроительная готовность с учетом горных выработок составляет 43%.

Ускорению темпов работ метростроителей способствует устройство дополнительных шахтных стволов, используемых для перемещения людей и грузов. Вместо классического варианта одного-двух стволов их соорудили пять. После ввода станции они станут вентиляционными шахтами.

Пока ряд нестандартных технологий применяется только на «Достоевской», среди которых использование роботов — важных помощников при проходке метростроителями тоннелей и выполнении ряда работ, где традиционная техника не справляется из-за ограниченного пространства или сложности задач.

УДАРНЫЙ АРТЕФАКТ

## Женская профессия

Строительство метро — всегда вызов. Каждый новый участок, каждая станция — это уникальный проект, требующий от специалистов нестандартных решений. Выставка «ДАМА С ЗАДАЧКОЙ», которая открылась в феврале в здании Северного речного вокзала, посвящена выдающимся женщинам-конструкторам, чьи имена и работы заслужили признание.

Станции московского метро во всем мире считаются архитектурными шедеврами. Но под мрамором и декором таится другая, невидимая красота — красота талантливых инженерных решений

и точных расчетов, когда с помощью простых чертежных инструментов и научных знаний рождались уникальные конструкции и сооружения.

Антонина Пирожкова — женщина невероятной судьбы.

Инженер-проектировщик, чьи методы расчетов стали классикой в проектировании метро. Она инициатор и соавтор одного из первых в мире учебников по строительству метрополитена. К 25 годам Антонина зарекомендовала себя как инженер-новатор с оригинальным, математическим складом ума.

«Как надо рассчитывать, никто не знал, — вспоминала Антонина Пирожкова. — Когда Москва начала строить метро, в стране еще не возводилось сооружений подобной сложности, а зарубежный опыт мало подходил для столичных почв».



Лидия Тудорович

На протяжении десятилетий Пирожкова проектировала строящиеся станции Московского метро, среди которых «Маяковская», «Павелецкая», «Площадь Революции», «Киевская» Кольцевой

и Арбатско-Покровской линий, а также тоннели и мосты по всему Советскому Союзу. Первый пересадочный узел в центре залов метро тоже придуман ей.

«Проектирование метро идет нередко параллельно строительству, ведь уже через год чертежи могут потерять свою актуальность, так как на пути будущей линии появляются новые здания, дороги, инженерные сети», — поясняет единственная женщина среди проектировщиков Управления механизации Мосметростроя Лидия Тудорович.

(Окончание на стр. 2)

## НОВОСТИ

**Поддержали участников СВО**

**В** ПРЕДДВЕРИИ Дня защитника Отечества профсоюз Мосметростроя объединил метростроевцев, чтобы принять участие в акции по сбору подарков и гуманитарной помощи для военнослужащих СВО.

Акция проходила со 2 по 23 февраля более чем в 50 пунктах приема по всему городу. Метростроевцы — члены профсоюза — собрали для участников СВО и направили в штаб проекта «Москва помогает» гуманитарную помощь в виде мужских подарочных наборов и средств личной гигиены, теплых вещей, продуктов питания и др.



Особенно отметим работников СМУ-6, КСУМ, УСР, АНО ДОО «Мир детства» и Метрогипротранс. При этом юные воспитанники детского сада «Солнышко» АНО ДОО «Мир детства» стали одними из самых активных участников акции. Ребята, совместно с воспитателями, подготовили подарки, сделанные своими руками. ■

**Памяти павших будьте достойны**

**С**ОВЕТ ВЕТЕРАНОВ войны и труда Мосметростроя совместно с Афган-Метростроем принял участие в общегородских мероприятиях по случаю вывода советских войск из Афганистана и празднования Дня защитника Отечества, а также возложили цветы к мемориалам воинам-интернационалистам в Перово и в Митино.

На стихийный митинг собрались ветераны, представители общественных объединений и простые москвичи. Участники мероприятия отметили, что сегодня подвиги ветеранов-афганцев служат

нравственным ориентиром для участников СВО.

«Вот уже 37 лет прошло с того дня, как наши войска ушли из Афганистана. Эта дата — не просто цифра в календаре, она важна для всех нас. Те, кто служили в Афгане, честно делали свое дело, защищая нашу страну. Они — настоящий пример для сегодняшних ребят, которые служат России», — подчеркнул председатель Совета ветеранов Мосметростроя Борис Пригода.

Финалом акции стал памятный концерт в честь дня вывода войск из Афганистана в театре Моссовета. А на ледовой арене «Митино Парк» при поддержке РОО «Афган-Метрострой» прошел урок мужества с участниками боевых действий и юниорский хоккейный матч. Его организовал местный спортклуб «Гранит». ■

## УДАРНЫЙ АРТЕФАКТ

**Женская профессия**

(Окончание. Начало на стр. 1)

Это подразделение Мосметростроя разрабатывает проекты производства работ для монтажа-демонтажа и деятельности тоннелепроходческой техники, конвейерных систем для выдачи грунта. «Каждый новый проект я будто пишу картину. В 2015 году на Большой кольцевой линии пришлось решать сверхсложную задачу — демонтировать щит внутри готового тоннеля, строить демонтажную камеру, откуда его по частям выдвигать в монтажный котлован. Чтобы сохранить ценную машину и извлечь ее из тупикового тоннеля, конструкторы даже спроектировали специальный порталный кран», — вспоминает Лидия Павловна.

Оформление строящейся станции «Третьяковская» было посвящено русским художникам, а на торцах центрального зала решили разместить барельефы: Павла Третьякова и фасада картинной галереи. Станция уже готовы к пуску и оставалось только повесить панно. Когда же их привезли, оказалось, что вес каждого несколько тонн и крепления не могли выдержать подобной нагрузки. Проектировщики экстренно искали решение... Но нашла его молодой инженер Марина Белова.



Редкий пример, когда двухъярусный метромост стал станцией «Ленинские горы» (теперь — «Воробьевы горы») и одновременно пропускал потоки автомобилей. Построенный в 1959 году, он вскоре начал разрушаться, и когда в 1983-м его закрыли, перед инженерами возникла задача проведения полной реконструкции моста, без остановки движения метростроевцев. Команда Натальи Корнеевой, Елены Мелешонковой и Елены Беляровой нашла грамотное решение: рядом с главным мостом возвели временные объездные мосты, метро по которым продолжало ходить все 19 лет, что велось работы.

Сегодня большинство конструкторов, проектирующих метро, — женщины. Их избрательность помогает воплощать в жизнь самые смелые идеи, гармонично сочетая точные математические расчеты с целостным видением архитекторами будущих сооружений. ■

## ДЕЛО ЖИЗНИ

**В надежных женских руках**

Славу Мосметрострою принесли не только мужчины, но и энергичные женщины. Ни в чем не уступая сильному полу, они трудятся в различных подразделениях компании, честно и ответственно выполняя свою работу. Среди них раздатчик взрывчатых материалов в СМУ-6 Метростроя Наталья Лукьянюк, чей трудовой стаж в строительном управлении составляет более тридцати лет.

**Н**аталья Леонтьевна родилась в Мордовии, в большой и дружной семье. Пока училась в школе, помогала родителям, читала романтические книжки, как все подрастающие девчонки влюблялась и разочаровывалась. А о том, что станет метростроителем, даже не предполагала. Не в кого было: отец — железнодорожник, мама — садовод, специализировавшийся на фруктовых деревьях. А в округе замечательные яблоневые сады.

Но как бы счастливо ни складывалась жизнь с родными и близкими — в семье вместе с Натальей было девять братьев и сестер, — она выросла. Десятый класс завершился вручением аттестата с хорошими оценками и выпускным вечером. А уже на следующий день перед ней встал вопрос: «Что делать дальше?»

И здесь, как рассказывает героиня, сработало чувство коллективизма — подруги уговорили ее ехать в Москву вместе с ними и поступать в метростроевское профтехучилище № 72 на штукатурно-маляра.

«Это был далеко не единственный вариант продолжения учебы. Могла попытаться счастье, поступая в техникум или даже в вуз. Привлекло то, что, закончив ПТУ, мы распределялись на работу в Мосметрострой, и могли в ближайшей перспективе получить квартиру, став настоящими москвичами с отметкой о прописке в паспорте», — улыбается Наталья Леонтьевна.

А год спустя — в 1994-м — ее вместе с четырьмя закадычными подругами распределили в СМУ-6, где направили на строительство станции «Достоевская» Люблинско-Дмитровской линии. Но Наталья под землю спуститься не разрешили, поскольку ей еще не исполнилось восемнадцать лет. Она занималась внутренней отделкой помещений наземных сооружений, по большей части в строящемся душевом комбинате.

«Нам было интересно и весело ходить на работу. Молодые девочки, молодые ребята. Все примерно одного возраста. Мы занимались покраской, клали плитку. Брали на себя повышенные обязательства и перевыполняли их. Вместе отдыхали в общежитии, вместе бывали в кино и на различных мероприятиях», — рассказывает Наталья.

После завершения строительства «Достоевской» она перешла на строящуюся станцию «Чкаловская», где выполняла не только наземные, но и подземные работы, поскольку ей пошел девятнадцатый год. Здесь же познакомилась со своим будущим мужем — электрогазосварщиком СМУ-6, выпускником того же профтехучилища, что и она, но двумя годами раньше.

«Он мне понравился своей основательностью, добротой, заботой и таким образом остается все годы нашей совместной жизни», — говорит Наталья Лукьянюк.

И добавляет, что с этого объекта ушла в декрет, а вскоре в их семье родился сын.

Первой станцией после выхода на работу была «Воробьевы горы», которую строили заново в ходе реконструкции разрушающегося метромоста.

«На этом объекте мы также штукатурили, красили, клали плитку в подсобных помещениях и на станции», — поясняет Наталья.

Приобретенный опыт и природная смекалка пригодились на сооружении следующего объ-



екта — одной из самых сложных в Москве пятиуровневой транспортной Кутузовской развязки.

Работа шла своим чередом. Ее, как передовика, не обходили наградами и благодарностями. А через семь лет она вновь стала мамой. В их семье родился второй сын.

После выхода из декрета Наталья, как ответственному и собранному человеку, предложили сменить профессию:

«Прежняя работа мне очень нравилась. Но, поразмыслив, что на новом месте я буду трудиться сутки через трое и у меня появится достаточно времени, чтобы заниматься сыновьями, поскольку один из которых еще малыши, я согласилась. И меня направили на курсы раздатчиков взрывчатых материалов. Работа, как оказалось, также требует большого профессионализма и отдачи. Вместе со строителями нашего управления мы переезжаем с объекта на объект».

К своей деятельности раздатчицей Наталья приступила на сооружении перегонных тоннелей салатовой ветки метро, на участке «Чкаловская» — «Сретенский бульвар».

«Станция «Сретенский бульвар» строилась долго. Мы, по разным причинам, то приостанавливали работу — уходили на другой объект, то вновь к ней возвращались. А когда строили «Фонвизинскую», приходилось работать сразу на две шахты. Было сложно, поскольку наша работа требует не только строгого учета и контроля, но и чистоты, порядка на складе взрывчатых веществ. И к тому же является вредной.

Сейчас тружусь на строительстве сложнейшей станции «Достоевская» на Кольцевой линии метро. Впрочем, и к своим предыдущим обязанностям тоже иногда возвращаюсь. Когда срочно требуются дополнительные руки для выполнения малярных или штукатурно-плиточных работ, и я не слишком загружена на нынешней работе, чтобы ускорить процесс сдачи объекта, меня просят помочь. И я на несколько недель возвращаюсь к своей прежней профессии», — рассказывает героиня.

Как и у каждого из нас, у Натальи есть любимые занятия. Она обожает печь — пироги, блинчики, — готовить разные вкусности, чтобы побаловать родных и близких. Любит гостей, читать книги, ходить на концерты или спектакли.

«Когда сыновья были маленькие, мы с мужем как можно чаще старались ходить с ними в театры или в музеи, возить на экскурсии. Но теперь они выросли. Старший связан со спортом. Он много лет занимался футболом в «Динамо», закончил институт физкультуры. Сейчас тренер детской футбольной команды в «Спартаке» — работает с мальчишками от 5 до 16 лет. Ему очень нравится, да и ребята его любят. Младший со своей будущей профессией окончательно не определился. Он работает и учится на вечернем отделении в МИИТе.

А еще я обожаю пешие прогулки по лесу. Надеваю спортивную одежду и вперед. Моя норма — ходьба в течение двух часов в быстром темпе. Супруг мой устремления поддерживает, но тренируюсь я одна. Он выступает в качестве моего главного болельщика. Также мы с мужем любим отдыхать на моей родине в Мордовии. Там замечательная природа — лес, река, родительский дом. Брат мой живет в селе. Мы с супругом мечтаем, что, когда выйдем на пенсию, обязательно поселимся там», — улыбается Наталья. ■

Фото — пресс-служба Градостроительного комплекса Москвы

СОЦИАЛЬНЫЙ КОМПАС

# Спасти и сохранить

В ЧЕТЫРЕХ КИЛОМЕТРАХ ОТ ГОРОДА ПОКРОВ ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ РАСПОЛОЖЕН ЖЕНСКИЙ МОНАСТЫРЬ. ЭТО ПРАВОСЛАВНАЯ СВЯТО-ВВЕДЕНСКАЯ ОБИТЕЛЬ, КОТОРАЯ ПРИЮТИЛАСЬ НА НЕБОЛЬШОМ ОСТРОВЕ ПОСРЕДИ ВВЕДЕНСКОГО ОЗЕРА. РАЗОРЕННАЯ В ГОДЫ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ ОНА АКТИВНО ВОЗРОЖДАЕТСЯ. ВЫПОЛНЕН БОЛЬШОЙ ОБЪЕМ ВОССТАВИТЕЛЬНЫХ И РЕСТАВРАЦИОННЫХ РАБОТ, ОСНОВНУЮ ЧАСТЬ КОТОРЫХ ОСУЩЕСТВИЛ ОДИН ИЗ БЛАГОТВОРИТЕЛЕЙ — МОСМЕТРОСТРОЙ.

## С УВАЖЕНИЕМ К ПРОШЛОМУ

За несколько столетий своего существования обители пришлось многое пережить. В конце XVII века Сергей и Тимофей — монахи Покровской Антониевой пустыни, — сбежав от суеты большого монастыря, приплыли на остров Вятского озера, где поставили небольшую деревянную часовню и келью. Молва об отшельниках начала быстро распространяться. Верующие просили пустыльников принять их в обитель. В результате островная братия настолько увеличилась, что было решено просить Петра I о разрешении на строительство на острове собственного храма. По указу царя митрополит Рязанский и Муромский Стефан благословил монахов. И уже в декабре 1710 года была освящена деревянная церковь Введения во храм Пресвятой Богородицы, построенная из срубленного на острове леса. А владевшие озером и окружающими его землями князья Голицыны пожертвовали их в собственность монастыря.

Духовный подъем обители связан с приходом известного своей подвижнической деятельностью старца Клеопы, которого в 1760 году братия избрала настоятелем Введенской Островной пустыни. Именно при Клеопе в монастыре были выстроены каменные храмы Никольский и Введенский. Деньги на них жертвовали богатые купцы и промышленники, среди которых семья Морозовых.

Спустя сто лет было решено перестроить и расширить теплую церковь Николая Чудотворца.

А к концу XIX века обветшал Введенский храм, и епархиальное начальство разрешило его разобрать и возвести на прежнем месте новый. Строительство огромного пятиглавого собора из красного кирпича в стиле эклектики продолжалось с 1891 по 1894 годы. По периметру острова также возвели кирпичные здания келий и корпус настоятеля.

## ИСТОРИЯ С ПРОДОЛЖЕНИЕМ

Монастырь просуществовал до 1918 года. В период гонения на веру он был закрыт, а имущество национализировано. Сменяя друг друга, здесь размещались дом инвалидов и престарелых, детский дом, а с тридцатых годов обособилась женская исправительная

и кресты, срубили барабаны. Позже на первом этаже бывшего храма располагались склад мебели, спортзал и мастерские. Второй этаж занимал музей.

Но в 1993 году по благословению Патриарха Московского и всея Руси Алексия II началось возрождение Островной пустыни. Обители был присвоен статус женского монастыря. Его настоятельницей и стала матушка Феврония.

Первым был отреставрирован Никольский храм. Восстанавливается Введенский собор. Свято-Введенский монастырь стал домом не только для монахинь. В 2009 году на пожертвования был построен двухэтажный пансионат «Ковчег». Здесь нашли приют девочки из малообеспеченных и неблагополучных семей.



колония для подростков. Культурные памятники серьезно пострадали и утратили свой исторический облик. Росписи в храмах покрыла штукатурка и слои краски. С Никольской церкви сбросили купол с крестом, а окна заложили кирпичом. Долгое время эта церковь служила клубом при исправительной колонии.

Введенский собор поначалу был школой. Для этого его перестроили, уничтожили купола

## ПРЕОБРАЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

Не зря говорят: обращайся к богу с просьбой и крепко верь, что желаемое сбудется. Так и произошло. Помощь монастырю пришла со стороны Московского метрополитена, у которого в Покрове находится завод железобетонных изделий.

Курирующий его работу заместитель генерального директора Мосметростроя Василий

Ломакин нередкий гость не только на предприятии, но и в городе, где помогает проводить различные мероприятия, а также в монастыре, которому оказывает всяческое содействие.

В 2020-м Мосметрострой приступил к реконструкции Покровского ЗЖБИ. На предприятии прошло выездное совещание руководства компании, по завершении которого участники посетили монастырь. Тогда же игуменья Феврония обратилась к генеральному директору Сергею Жукову с просьбой участвовать в восстановлении обители.

Собор Введения во храм Пресвятой Богородицы находился на тот момент в плачевном состоянии — разрушающийся и лишившийся немалой части декора, с фактически утраченными интерьерами.

«Мы заново оштукатурили храм изнутри, используя особую технологию. Нанесли послойно новую, известковую штукатурку: шесть — семь слоев, выдерживая температурно-влажностный режим и давая каждому закрепиться, как нам объясняли специалисты-реставраторы. Таким образом новая штукатурка и сохранившиеся фрески идеально состыковывались, не образуя трещин.

Возвели гранитную лестницу на хоры. Воссоздали элементы интерьеров. Выполнили большой объем работ по восстановлению фасадов. Осуществляли вычинку, заменяя полуразвалившиеся или вовсе отсутствующие кирпичи новыми, большинство из которых были фигурными, предназначенными для кокошников барабанов, подзора, резного орнаментального пояса, оконных обрамлений. Из-за чего новые пришлось обтачивать, придавая им нужную форму.

Занимались разрушившимся каменным полом, уложили гранитные плиты, создав несложный рисунок. Смонтировали изготовленное по заказу большое трехъярусное паникадило. Восстановили ступени паперти», — рассказал заместитель начальника участка УСР Муса Мусаев.



Метростроители также исполнили пожелание монастыря сделать большую пристройку к расположенной на воде деревянной трапезной, увеличив ее площадь в два раза. Работа оказалась сложной, поскольку берег имеет большой уклон. Специалисты решили, что будут ждать зимы, когда озеро замерзнет. Устанавливая конструкцию, которая поддерживала сваи, по очереди опускали их в просверленные лунки, а пятеро рабочих, вручную натягивая канат, поднимали «бабу» и забивали сваи. Они и стали опорой для будущей пристройки.

Специалисты УСР также перестроили расположенные на воде и выполненные из дерева чайный дом и крестильню. Отремонтировали все комнаты и классы в размещенном на берегу детском пансионате. Завершили строительные работы в здании, где до прихода УСР были выполнены лишь стены и кровля. Теперь это гостиница для посетителей монастыря и рабочих. Помогли закончить внутреннюю отделку небольшой трапезной с русской печью, а также «архиерейского» дома.

Работы по сооружению сенохранилища осуществляли специалисты СМУ-8. Благоустройство территории монастыря производили Тоннель-2001 и СМУ-12. Уложена брусчатка перед храмовым комплексом и зданием настоятеля, выполнено ограждение территории. В прошлом году завершены работы по остеклению контура здания гостиницы для паломников, где установлено оконных блоков общей площадью более трехсот квадратных метров. ■

95-ЛЕТИЕ МОСМЕТРОСТРОЯ

# Маршрут построен

15 мая 1935 года ПАССАЖИРОВ ПРИНЯЛА ПЕРВАЯ ЛИНИЯ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 11,2 КИЛОМЕТРА. ОНА ПРОТЯНУЛАСЬ ОТ СТАНЦИИ «СОКОЛЬНИКИ» ДО «ПАРКА КУЛЬТУРЫ», А ТАКЖЕ ИМЕЛА ОТВЕТВЛЕНИЕ ОТ СТАНЦИИ «ОХОТНЫЙ РЯД» ДО «СМОЛЕНСКОЙ».

Первые кубометры грунта вынули на опытном участке в конце 1931 года, а основные подготовительные работы развернулись весной 1932-го. Главным организатором масштабного проекта стал Лазарь Каганович, первый секретарь Московского горкома партии. Он вспоминал, что на начальном этапе идея метро встречала сопротивление. Москвичи «старого образца» и некоторые чиновники Моссовета считали его видом транспорта, подходящим лишь для капиталистических стран. Другие же слышали о дорогостоящем сооружении.

Переломным стало выступление Сталина на заседании Политбюро. Генеральный

секретарь ЦК ВКП(б) решительно заявил: «Только люди закорюзные, не видящие дальше своего носа, могут не понимать, что без метро Москва погибнет как крупный центр». Эти слова окончательно утвердили решение о строительстве Московского метрополитена.

Совнарком СССР 23 августа 1931 года назначил начальником строительства московского метро Павла Ротера — главного инженера Днепротреста, а его заместителем — инженера Константина Финкеля. Вместе они разработали положение о Метрострое — организации при Моссовете, ответственной за реализацию проекта.

К концу ноября того же года Московский горком партии

утвердил первую очередь строительства: от Сокольников до будущего Дворца Советов и от Смоленского рынка до Библиотеки имени Ленина. А в декабре 1931 года на Русаковской улице заложили первую шахту Метростроя, о чем сегодня напоминает мемориальная доска.

После долгих дискуссий было решено строить метро в центре города закрытым способом, на большой глубине, а на расстоянии от центра, где улицы шире, — открытым, используя способ мелкого заложения. Для проходки глубоких тоннелей из Донбасса был откомандирован Егор Абакумов, организатор угольной промышленности СССР, вместе с командой опытных горных инженеров.



Один из пробных рейсов на первой очереди московского метро

Строительство шло медленно, не хватало и специалистов, и рабочих рук. Открытие метрополитена, изначально запланированное на 7 ноября 1934 года, было отложено по разным причинам, включая неготовность эскалаторов. Работы по их установке завершились лишь в январе

1935 года. 4 февраля по трассе прошел тестовый поезд, а 15 мая 1935 года состоялось торжественное открытие первой линии Московского метрополитена — метростроителями было сооружено 13 станций и 17 вестибюлей, навсегда изменивших облик и ритм жизни столицы. ■

# Поздравляем юбиляров марта!

## 95 ЛЕТ

- Полосин Анатолий Алексеевич, ветеран СМУ-1

## 85 ЛЕТ

- Ададуров Анатолий Николаевич, ветеран Мосметростроя
- Скрипник Валентина Арсентьевна, ветеран УСР

## 75 ЛЕТ

- Артозей Надежда Алексеевна, ветеран ТО-6

## 70 ЛЕТ

- Малащенко Владимир Егорович, водитель автомобиля, Строймехсервис
- Луньков Анатолий Владимирович, ветеран СМУ-6
- Дорошенко Олег Дмитриевич, ветеран УСР
- Михайлов Андрей Александрович, заместитель начальника участка на открытых горных работах, ТО-6

## 65 ЛЕТ

- Артемов Владимир Викторович, электрослесарь-монтажник подземного горнопроходческого оборудования, СМУ-24
- Захаров Виктор Михайлович, электрослесарь-монтажник подземного горнопроходческого оборудования, СМУ-24

- Храпова Альбина Дмитриевна, лаборант по физико-механическим испытаниям, Тоннель-2001

- Кабанова Наталья Викторовна, ветеран УСР
- Григоренко Иван Васильевич, камнетес, УСР

## 60 ЛЕТ

- Мартынов Михаил Федорович, водитель легкового автомобиля, СМУ-6
- Епишин Павел Николаевич, проходчик подземный, СМУ-6
- Дударенко Игорь Владимирович, электрослесарь-монтажник подземного горнопроходческого оборудования, СМУ-24
- Шахбалаев Шихбала Рашид Оглы, контролер, СМУ-24
- Клычников Юрий Алексеевич, контролер, СМУ-24
- Казынкин Виктор Иванович, арматурщик, Тоннель-2001
- Стрельников Сергей Витальевич, главный инженер, УММ
- Алабушев Олег Владимирович, первый заместитель директора — заместитель директора по механизации, Строймехсервис

- Гузушкин Евгений Николаевич, тракторист, Строймехсервис

- Мартынов Евгений Викторович, машинист автомобильного крана, Строймехсервис
- Саратов Сергей Анатольевич, сменный маркшейдер, ММС Интернэшнл
- Батов Виктор Петрович, проходчик на подземных работах, СМУ-8
- Дозорцев Геннадий Иванович, мастер участка 3 категории, СМУ-8
- Евстафьев Петр Михайлович, вахтер, СМУ-8
- Кадров Алмджан Маматалиевич, электрослесарь дежурный и по ремонту оборудования на подземных работах, ТО-6

## 55 ЛЕТ

- Гребенников Николай Алексеевич, бетонщик на шахтной поверхности, СМУ-6
- Смирнов Анатолий Африканович, горнорабочий подземный, СМУ-6
- Седнев Алексей Валерьевич, электрослесарь дежурный по ремонту оборудования на шахтной поверхности, СМУ-6
- Чулочников Андрей Владимирович, машинист буровой установки, Строймехсервис

- Романов Алексей Васильевич, дежурный по безопасности, Строймехсервис

- Дикий Александр Анатольевич, электрослесарь строительный, ММС Интернэшнл
- Присмотров Алексей Леонидович, электрогазосварщик, занятый на резке и ручной сварке, ММС Интернэшнл
- Русакова Любовь Ивановна, маляр строительный, УСР
- Кирюхина Вера Ивановна, маляр строительный, УСР
- Кондрашова Светлана Борисовна, техник, УСР
- Дианова Анна Геннадьевна, ведущий специалист отдела кадров, СМУ-12
- Кенжаев Шухрат Джумабаевич, арматурщик на общестроительных работах, ТО-6
- Сахнова Ольга Витальевна, маляр на общестроительных работах, ТО-6

## 50 ЛЕТ

- Астапенко Андрей Владимирович, лаборант, СМУ-6
- Серов Андрей Алексеевич, бетонщик на шахтной поверхности, СМУ-6
- Карасев Дмитрий Сергеевич, заместитель главного инженера, Тоннель-2001

- Алексеева Елена Юрьевна, начальник договорно-правового отдела, Тоннель-2001
- Гуськов Андрей Владимирович, электрогазосварщик, Строймехсервис
- Куликов Юрий Александрович, начальник планово-экономического отдела, Покровский ЗЖБИ
- Акоюн Александр Суменович, водитель погрузчика 4 разряда, ММС Интернэшнл
- Подопригора Андрей Васильевич, электрослесарь (слесарь) дежурный по ремонту, ММС Интернэшнл
- Благова Анастасия Викторовна, маркшейдер, УСР
- Петрухин Сергей Николаевич, водитель автомобиля автомобильно-хозяйственного отдела, ТСК
- Кононов Алексей Викторович, начальник финансового отдела, ТО-6
- Лазарев Виктор Владимирович, администратор вычислительной сети, ТО-6
- Сластенина Татьяна Ивановна, рабочий производственных бань, ТО-6
- Шатохин Евгений Иванович, крепильщик на открытых горных работах, ТО-6

ЖЕЛАЕМ СЧАСТЬЯ, БЛАГОПОЛУЧИЯ И КРЕПКОГО ЗДОРОВЬЯ!

## ЮБИЛЕИ

# Метрострой навсегда

15 МАРТА ЗАСЛУЖЕННЫЙ СТРОИТЕЛЬ РФ, ЛАУРЕАТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРЕМИИ СССР, КАВАЛЕР ДВУХ ОРДЕНОВ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ И ОРДЕНА «ЗНАК ПОЧЕТА» АНАТОЛИЙ ПОЛОСИН ОТМЕТИЛ СВОЙ 95-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ. 51 ИЗ НИХ ОН ОТДАЛ МОСКОВСКОМУ МЕТРОСТРОЮ.



Анатолий Полосин на праздновании своего 95-летия с супругой, родными и друзьями

Анатолий Полосин пришел на Московский метрострой двадцатилетним юношей, после окончания в 1951 году Елецкого техникума железнодорожного транспорта по специальности «Мосты и тоннели». Его распределили в СМУ-6, на строительство станции «Смоленская». Шахта на тот момент была подтоплена, и работа в ледяной воде и в сложных геологических условиях стала его профессиональным «крещением».

Хорошую закалку и бесценный опыт Анатолий Полосин получил на строительстве метро «Смоленская». Он всегда трудился на совесть, работая на вахте или начальником смены. В подчинении у него было два забоя. Строил станции «Спортивная», «Фрунзенская», работал в кессонах. На «Таганской» руководителем СМУ-6 стал Юрий Кошелев, который

делал ставку на молодых. Анатолий к тому времени заочно отучился в МИИТе и его назначили начальником участка.

Вскоре Юрий Кошелев ушел на повышение. Ему на смену пришел Нариман Простов. Полосин на тот момент был главным инженером.

«С Нариманом Александровичем мы работали дружно, готовые к любым перспективным изменениям», — вспоминает Анатолий Алексеевич.

В 1976 году было организовано СМУ-1 Мосметростроя, которое возглавил Полосин. Коллектив пришлось создавать с нуля — у вновь назначенного начальника не было ни людей, ни базы.

Грамотный инженерно-технический персонал удалось подобрать быстро, а вот с рабочими

вышла проблема. Специалисты отдела кадров разбегались по воинским частям и около 400 сильных молодых парней после демобилизации влились в коллектив. Строили перегоны в районе метро «Свиблово», станции «Орехово», «Шаболовская», «Теплый стан», «Печатники», «Марьино» и многое другое. Одной из последних стала «Тимирязевская» — единственная в Москве односводчатая станция глубокого заложения.

Но самая любимая у Анатолия Полосина — «Нагатинская», открывшаяся в ноябре 1983 года. Ее соорудили на заброшенной, заболоченной территории. Здесь в полной мере проявились его энергия, умение и опыт. За сооружение станции «Нагатинская» и метромоста он был удостоен Государственной премии СССР.

Анатолий Алексеевич участвовал в строительстве более 15 станций метрополитена и десятков километров тоннелей. Затем восемь лет трудился в Управе Северо-Восточного административного округа Москвы. Курировал реконструкцию микрорайона Северное Медведково, где возвели около 30 новых жилых домов и расселили 50 пятиэтажек.

«Родной Метрострой люблю и помню, по возможности бываю и с удовольствием встречаюсь с теми, кто меня не забыл», — говорит Анатолий Полосин. ■

# Энергия успеха

ВТОРОГО МАРТА ПОТОМСТВЕННОМУ МЕТРОСТРОИТЕЛЮ АНАТОЛИЮ АДАДУРОВУ ИСПОЛНИЛОСЬ 85 ЛЕТ. ВСЕ ГОДЫ ОН ОСТАЕТСЯ ВЕРЕН МОСКОВСКОМУ МЕТРОСТРОЮ И ДАЖЕ ВЫЙДЯ НА ЗАСЛУЖЕННЫЙ ОТДЫХ НЕ РАССТАЕТСЯ С РОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ, ЯВЛЯЯСЯ ЗАМЕСТИТЕЛЕМ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ВЕТЕРАНОВ ВОЙНЫ И ТРУДА МОСМЕТРОСТРОЯ. ЕГО ТРУДОВЫЕ ЗАСЛУГИ ОТМЕЧЕНЫ МНОГОЧИСЛЕННЫМИ НАГРАДАМИ И БЛАГОДАРНОСТЯМИ.



Анатолий Николаевич с детства рос в атмосфере, связанной со строительством метро. Его родители познакомились на сооружении первой очереди московского метрополитена, и все их пятеро детей также трудились на Мосметрострое. Поэтому, по окончании школы выбор перед Анатолием не стоял — он с радостью продолжил династию и в 17 лет пришел рабочим в СМУ № 1 Мосметростроя. Затем трудился в забое проходчиком. Работал в разных подразделениях Московского метростроя. А после окончания вечернего факультета МИИТа его перевели на инженерную должность — начальника смены; затем — участка. Он трудился в Тоннельном отряде № 6 заместителем главного инженера, главным инженером и начальником СМУ-12, много лет отдал работе в СМУ-6.

Первая станция метро, на строительстве которой юный Анатолий работал проходчиком, — «Ленинские горы» (теперь — «Воробьевы горы»). Потом были «Кутузовская» и «Пионерская». При непосредственном участии и под руководством Ададурова сооружены пересадочный узел

на «Чкаловской», перегонные тоннели между «Ботаническим садом» и «Медведково», станции «Сходненская» и другие. В полной мере свое инженерное мастерство ему пришлось проявить на строительстве станции «Сретенский бульвар», где работы велись в сложных условиях.

После назначения на должность заместителя директора по производству СМУ-6 Метростроя все свои силы, знания и опыт он направил на транспортное строительство в столице. Столь же ярко его талант и организаторские способности проявились на сооружении Серебряноборского тоннеля глубокого заложения.

Мосметрострой соорудил тоннель под Босфором. Руководителем проекта назначили опытейшего Ададурова. Он помогал организовывать строительство метрополитена в Челябинске и в индийском Ченнаи.

Анатолий Николаевич щедро делился знаниями с учениками и студентами вузов. Он «Почетный строитель города Москвы». Награжден знаком отличия «За безупречную службу городу Москве» 50 лет. Имеет многочисленные награды общественных организаций. ■

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: Светлана Генералова, Сергей Живаев, Евгений 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 САЙТ: 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 27.03.2026 г. Газета отпечатана в типографии АО «Красная Звезда»: 117342, Москва, Севастопольский проспект, 56/40с1. Заказ № 1525-2026. Тираж 1700 экз. Распространяется бесплатно

