



## ЖДЕМ ВЫХОДА «САМАРЫ»

### ВЕРНЫМ КУРСОМ

Через месяц, ориентировочно в первых числах декабря, ждут выхода щита «Самара», который строит левый перегонный тоннель на участке «Театральная» – «Алабинская» Самарского метрополитена. Работы ведет Тоннельный отряд-6.

– Мы стартовали 6 мая 2024 года, до первых чисел января должны были закончить проходку. Пока идем с опережением графика. Уже пройдено, если брать по пикету ротора, 1293 метра, осталось 293 метра, это примерно месяц работы, – прокомментировал начальник Отдела механизации горнопроходческих работ Мосметростроя Владимир Чертов.

Для того чтобы работы начались генподрядная организация Группа компаний «Волгатрансстрой» выполнила мероприятия по укреплению здания культурного наследия, расположенного вдоль трассы. Перед строителями стоит задача обеспечить беспросадочную проходку. Наблюдения за дневной поверхностью маркшейдерская служба заказчика ведет систематически.

Геология в этих местах – глина и суглинки. Сейчас, когда щит идет наверх, присутствуют сыпучий песок, доломит и глина (в сводовой части тоннеля). В данной геологии скорость проходки уменьшается. Работы ведутся при строгом соблюдении проектных параметров ведения ТПМК, например, давления грунтопригруза, чтобы исключить любую просадку.

– При тяжелых условиях проходки на данном этапе все мероприятия выполнены, нареканий нет, идем без единой просадки, – отметил Чертов.



Заместитель начальника участка ТО-6 Антон Панков

Работы на строительстве перегона в Самарском метрополитене идут круглосуточно. В одну вахту трудится в среднем около 50 человек, половина – в первую смену с восьми утра до восьми вечера, и столько же – во вторую с восьми вечера до восьми утра. Ориентир, которого стараются придерживаться строители, – 25 дней проходки в месяц и пять дней – это остановки на всевозможные технологические перерывы. Это может быть наращивание кабеля, осмотр или замена

режущего инструмента, очистка коммуникаций и другое.

### ПРАВЫЙ ТОННЕЛЬ

После того как щит «Самара» выйдет на поверхность, выполнят его перемонтаж, и начнут строительство правого перегонного тоннеля.

– ТПМК выйдет в котлован за тупиками действующей станции «Алабинская». Там сложная стесненная камера, оборудование будет монтироваться частично в тупиках, частично в демонтированной камере. По факту мы полностью демонтируем машину, заново смонтируем и начнем проходку правого тоннеля в сторону «Театральной». В общей сложности эти работы займут два месяца. Старт проходки намечен на середину февраля будущего года, – заключил Владимир Чертов.



Начальник участка ТО-6 Игорь Кравчук



Работы на строительстве перегона идут круглосуточно

## С ОПЕРЕЖЕНИЕМ СРОКОВ

### ИЗНУТРИ

«ММС Интернэшнл» 17 октября закончил комплекс работ по сооружению постоянной железобетонной обделки тоннелей первого и второго пути на объекте: «Обход участка Шкотово – Смоляниново Дальневосточной железной дороги».

К сооружению постоянной обделки приступили в июне 2022 года. В связи со сжатыми сроками строительства обделка возводилась параллельно с проходкой тоннелей. Были задействованы три самоходные механизированные опалубки, оставляющие за собой 100 погонных метров готовых железобетонных конструкций в месяц. Это позволило завершить сооружение 2870 метров обделки, не считая сбоек и притоннельных сооружений, в рекордные

сроки и значительно опередить график строительства.

На завершающей стадии – сооружение верхнего строения пути в тоннелях, монтаж инженерных систем и систем безопасности, а также подходов к тоннелям, зданий и сооружений на площадках инженерно-технических средств охраны (ИТСО) Восточного и Западного порталов. Открытие рабочего движения поездов запланировано на декабрь 2024 года.

Качество выполняемых работ и уровень культуры производства высоко оценил начальник Дальневосточной железной дороги Евгений Вейде, посетивший объект.

### ВЕСТИ СО СТРОЕК

#### РЕМОНТ НА «ЛУБЯНКЕ»

По заказу ГУП «Московский метрополитен» «Тоннель-2001» выполнил ликвидацию водопроводящих и ремонт железобетонных конструкций перекрытия пешеходного перехода на станции «Лубянка» Сокольнической линии. Строительные работы провели за год.

#### ПЕРВАЯ ЗАХОДКА

Строймехсервис Метростроя начал строительство станции «Липовая Роща» Рублево-Архангельской линии метро. 8 октября выполнена первая заходка стены в грунте – залили 134 кубометра бетона. Станция «Липовая Роща» расположена вдоль МКАД, между Новорижским шоссе и территорией жилой и общественной застройки «Спутник».



#### ЗАКЛЮЧЕН ДОГОВОР

Заключен договор на сооружение натяжной камеры и подходного коридора с ходами второго вестибюля станции «Рижская» Большой кольцевой линии. До конца октября СМУ-6 планирует закончить проходку натяжной камеры. В настоящее время смонтировано 129 кольцо из 165 эскалаторного тоннеля.

#### ВОСТОЧНЫЙ ВЕСТИБЮЛЬ

На восточном вестибюле станции «Каширская» СМУ-24 ведет монтаж инженерных систем и оборудования. После окончания работ УСР приступит к финишной отделке помещений. В реконструкции вестибюля также участвовал «Тоннель-2001». Станция «Каширская» реконструирована Мосметростроем в 2023 году и вошла в состав БКЛ.

#### ГОРЕЛЬФЫ НА «ЭЛЕКТРОЗАВОДСКОЙ»

В подземном переходе между станциями «Электрозаводская» БКЛ и Арбатско-Покровской линий установлены отреставрированные горельфы «Путейцы» и «Работницы Электрозавода». Они были демонтированы с пилонов исторической платформы. На пересадке завершается отделка пассажирской зоны и служебных помещений, полы и стены облицованы гранитом, ведется прокладка инженерных коммуникаций. Субподрядчики: ТО-6, УСР, СМУ-1, Тоннель-2001 и СМУ-24.



## НОВОСТИ

## КОНЦЕРТ ДЛЯ ВETERANОВ

**В честь Дня метростроителя и 93-го дня рождения Московского Метростроя в Управлении прошел праздничный концерт.**

Гостями праздника стали заслуженные ветераны Московского Метростроя, потомки выдающихся метростроителей: Дарья Абакумова (внучка второго руководителя Метростроя Егора Абакумова), Елена Барабанщикова (внучка шестого начальника Метростроя Василия Полежаева), Бела Кошелева (вдова знаменитого Юрия Кошелева, который дважды возглавлял Мосметрострой), а также друзья компании – Маргарита Халилова и Марина Кожина, много сделавшие для сохранения нашей общей истории, из Николо-Березовки, районного центра Башкортостана, откуда в 1933 году на строительство



первой очереди метро прибыли 5 тысяч добровольцев. Кроме того, вечер посетили директор Музея 3-й коммунистической дивизии народного ополчения Александр Драхлер, в составе которой сражались метростроители, гости из Совета ветеранов аппарата Госдумы.

Гендиректор Мосинжпроекта Сергей Жуков и и.о. гендиректора Мосметростроя Александр Иванов вручили сотрудникам почетные грамоты, медали «Почетный работник Мосметростроя» и почетные знаки «Ветеран Московского Метростроя».

Зрители увидели яркие выступления барабанщиц гимназии РУТ (МИИТ), вокального коллектива А.Д.А.М., воспитанников детских садов «Мир детства». После долгого перерыва вернулся в родные стены ансамбль народного танца «Кудринка», который много лет базировался в доме культуры Метростроя.

## ПАМЯТНИКУ «МЕТРОСТРОИТЕЛЯМ РОССИИ» БЫТЬ

**Проект установки памятника «Метростроителям России», инициатором которого выступает Мосметрострой, должен воплотиться к следующему профессиональному празднику в 2025 году.**

Монумент установят на Сокольнической площади, где началось отечественное метростроительство. Проект поддержали мэр Москвы Сергей Собянин, руководитель Градкомплекса столицы

Владимир Ефимов, ветераны. Работы планируется провести за счет городского бюджета.

– Я лично был на площадке в Сокольниках, обсудили с коллегами все детали. Задача – к следующему Дню метростроителя 2 октября 2025 года торжественно открыть скульптурную композицию и увековечить труд первооткрывателей метро, – сообщил генеральный директор Мосинжпроекта Сергей Жуков.

## СТРОЙКЕ ВЕКА ПОСВЯЩАЕТСЯ В РУТ (МИИТ) прошел Всероссийский конкурс-фестиваль проектно-исследовательских и творческих работ «БАМ: вчера, сегодня, завтра», посвященный 50-летию начала строительства Байкало-Амурской магистрали.

Школьники и студенты из различных регионов России в рамках семи творческих секций представили около 100 докладов, посвященных бамовской теме.

Оценивали работы почетные гости, ветераны-строители БАМа, а также военные строители. В секции «История строительства БАМа» почетным гостем и членом жюри стал начальник Управления маркетинга и внешнеэкономической деятельности Мосметростроя Михаил Анциферов, который отметил высокий уровень представленных работ.

В каждой из секций жюри определило по три победителя, которым вручили



ценные подарки, в том числе от Московского Метростроя.

Организатором конкурса-фестиваля выступил Российский университет транспорта совместно с Гимназией РУТ (МИИТ).

## ДЕТСАДЫ «МИР ДЕТСТВА» – ЛУЧШИЕ В АТР

**Сеть ведомственных детских садов АНО ДОО «МИР ДЕТСТВА» стала победителем в области качества Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).**

Это вторая организация (от сферы образования – первая) от Российской Федерации, которая получила звание лауреата.

– Основа нашего успеха – славная история ведомственных детских садов Мосметростроя. Мы разделяем эту победу не только с педагогами и дошкольниками страны, но и с метростроителями, многих из которых знаем, помним и любим уже много-много лет, – отметила директор учреждения Лариса Шевченко.

## ПОБЕДА СОВЕТСКОГО НАРОДА

**«Бери больше, кидай дальше. Отдыхай, пока летит» – ироничные и полностью серьезные принципы строительства метрополитена в Москве формировались буквально в процессе возведения первой очереди. Ведь тогда в стране еще никто не умел строить метро: через десятилетия активный участник тех событий Никита Хрущев признается, что в тот момент это казалось более сложной задачей, чем позже полеты в космос.**

## ЭКСПЕРТЫ

Помимо инженеров, архитекторов и партии, особенную роль у истоков метростроения сыграли те, чьиими руками сооружались первые тоннели и станции. Кто только не принимал участие в этом большом деле: приезжие крестьяне, военные и сами горожане – москвичи шли помогать на специально организованные субботники. Отдельное внимание заслуживают комсомольцы – 20 тысяч заматованных и энергичных человек составили 18% от всего числа метростроителей. Агитацией молодежи занимался,



среди прочих, писатель Максим Горький. К строителям метрополитена относились с заботой и уважением: над их городками брали шефство предприятия, которые

помогали в быту, за культурный досуг отвечали театры и библиотеки. Поощрялись занятия спортом, существовал даже Аэроклуб Метростроя.

О том, каким был путь от принятия решения о создании подземки в столице до запуска движения с пассажирами на участке «Сокольники» – «Парк культуры» в 1935 году, в лекции «Первая очередь метро – победа советского народа» рассказали историк и фотограф Мосметростроя Александр Попов и историк Московского метро Анастасия Шаронова.

Лекторы охватили как технические моменты, так и художественно-архитектурную и социальную составляющие: откуда появился первый проходческий щит, почему не прижился асфальт на полу станций, как проходила популяризация метрополитена в СМИ. Узнать уникальные факты о метрополитене и других спрятанных под землей сооружениях можно в музее-бомбоубежище и лектории проекта «Подземная Москва» на Мантулинской улице, 7, стр. 33.

## ФОТО ДНЯ



Площадка «Арсеньев»

**В кинокадре – Московский Метрострой. Эпичные локации для парка «Москино» в Новой Москве – наших мастеров дело!**

Генеральный подрядчик – «БСК Развитие» (входит в ГК «Мосметрострой»), субподрядчики – «Тоннель-2001», УСП, Тоннельный отряд-6, СМУ-6, СМУ-8, СМУ-12.

Площадка «Арсеньев» переносит вас в Хабаровск 1930-х годов, где снимается полнометражный фильм о путешественнике, писателе и исследователе Дальнего Востока Владимире Арсеньеве (1872–1930 гг.). Художественный руководитель проекта – народный артист России Евгений Миронов, который исполняет роль Арсеньева.

## МЕТРОСТРОЕВЕЦ АЛЕКСАНДР РЫБНИКОВ ПОКОРИЛ ВЕРШИНУ КАЗБЕКА

## ЗАБОЙ

**Начальник участка «Тоннель-2001» Александр Рыбников покорил одну из самых известных вершин Кавказа.**

Александр совершил восхождение на самый восточный пятитысячник Кавказа – стратовулкан Казбек. Вместе с командой он поднялся на высоту 5 033 метра. Пятидневный маршрут по камням, ледникам, через горные реки, признается Рыбников, оказался сложным. У каждого

члена команды за плечами был рюкзак весом около 30 кг.

– Подъем на вершину занял 6 часов 47 минут. Дойдя до места, понял, что совершил то, что хотел. Эмоций было много, – рассказал Александр.

Это уже не первый опыт начальника участка «Тоннель-2001». Этим летом Рыбников поднялся на Эльбрус. На высоте 5642 метра он установил флаг Московского Метростроя (подробнее – в газете «Метростроевец», № 6, 2024 г.).



## ЛОПАТЫ, БЕТОНОКОЛЫ И РОБОТЫ



## КРУПНЫМ ПЛАНОМ

**Еще 80 лет назад метро в столице строили вручную, используя кирку и лопату. Сегодня на службе у метростроителей тоннелепроходческие механизированные комплексы (ТПМК). Эти огромные стальные машины прокладывают и укрепляют главные коридоры подземного города. А если работа нужна менее масштабная, точечная, на смену заступают проходчики. Они вооружаются инструментами и вручную разрабатывают породу. Главное в таком деле – знание своей профессии, голова на плечах и физическая сила, считает проходчик СМУ-8 Метростроя Артем Коробов.**

– В профессии я с 2007 года. Можно сказать, продолжил дело отца. Он всю жизнь проработал в шахтах, и я мечтал попробовать свои силы в этом направлении. Сначала тоже трудился в шахтах и спускался под землю почти на километр, а в 2020 году стал проходчиком на строительстве московского метро.

Сперва я работал на «Савеловской» Большой кольцевой линии, а после открытия участка перешел на стройплощадку «Марьиной Рощи» той же линии. Помню, как сильно меня поразил масштаб работ. Видеть рельсы, платформы и вестибулы – только верхушка айсберга, а там, в глубине, – целый мир, невидимый пассажирам. Технические помещения, коллекторы, вентиляционные тоннели – все, что необходимо для слаженной и безопасной работы метро. Это тоже строят проходчики.

На службу мы заступаем посменно: трудимся по 12 часов в сутки как днем, так и ночью. Это важно, чтобы

строительство метро не останавливалось, шло четко и слаженно. Начинаем всегда с инструктажа, затем надеваем защитный костюм, каску и респиратор, спускаемся под землю. Для этого у нас есть шахтный ствол с клетью. Оказавшись внизу, вооружаемся инструментами и приступаем к делу.

Главное оборудование проходчиков – лопаты, бетоноколы и отбойные молотки. А еще – современные технологии. Нам, например, помогают демонтажные роботы, которые умеют разбивать породы, и небольшие роботы-экскаваторы, собирающие грунт. Управлять ими просто, а работу они выполняют большую. Технологии сочетаем с ручным трудом, поэтому проходчику нужна хорошая физическая подготовка, регулярные тренировки и качественный отдых. Свободное от работы время я провожу с семьей, и именно это дарит мне силы.

Фото М. Денисова / Mos.ru

# РОТЕРТ. СЛОВО О ВЕЛИКОМ ИНЖЕНЕРЕ-СТРОИТЕЛЕ

**15 октября 1934 года в Московском метро прошел первый пробный поезд. Состав, который вел инженер Михаил Шполянский, начал свой путь в 20 часов 20 минут с территории депо Северное. Через три минуты он был на станции метро «Комсомольская». Первый рейс шел с небольшой скоростью – 20–25 км/час. Всего в этот день было сделано шесть рейсов и скорость была доведена до 60 км/час. До пуска было еще далеко, но первый поезд дал уверенность и моральную поддержку, что скоро пуск состоится. Пробную поездку в кабине первого поезда совершил Павел Ротерт, первый начальник Метростроя.**



Павел Ротерт

## ГЕРОИ И ПОДВИГИ

### ДО МЕТРОСТРОЯ

На момент образования Метростроя в августе 1931 года лишь несколько человек были в деталях знакомы с практикой зарубежного метростроения. Это Семен Розанов, Виктор Николаи, Константин Финкель и Иосиф Шелюбский. Конечно, с давних времен существовали инженеры-тоннельщики и горняки, но строительство железнодорожных тоннелей в горах или горнодобывающих предприятий в степи было абсолютно непохожим на создание подземной транспортной системы в городе. И вот, когда встал вопрос, кого поставить во главе новой для страны сложнейшей стройки – создания Московского метрополитена, – выбор пал на Павла Павловича Ротерта.

Чем же был известен Ротерт в начале тридцатых? Этнический немец Ротерт родился в 1880 году на территории нынешней Польши (тогда части Российской империи), в городе Белостоке. Получил образование в Петербурге, в Институте гражданских инженеров. Примкнул к рабочему движению, поддержал революцию. Первая его работа связана с железнодорожным транспортом на Украине, после Гражданской войны занимался восстановительными и строительными работами.

Звезда Ротерта вззошла, когда в 1925 году ему предложили возглавить строительство здания Госпрома в столице советской Украины Харькове – уникальный комплекс высотных железобетонных зданий, подобного которому не было не только в СССР, но, пожалуй, и в Европе. На строительстве Госпрома Ротерт близко познакомился с архитектором Самуилом Кравцом – соавтором проекта здания Госпрома. Пройдет несколько лет, и Ротерт пригласит Кравца на должность начальника архитектурного бюро Метростроя.

Затем была вторая великая стройка в биографии Ротерта. Это Днепрострой. Говоря о Днепрострое, мы прежде всего представляем себе ДнепрОГЭС. На самом деле строительство было куда масштабнее. Оно включало всю обширную инфраструктуру: создание сети дорог, железнодорожных мостов через Днепр, металлургических предприятий, нового города... Стройка близилась к завершению, когда главного инженера Ротерта вызвал телеграммой в Москву Орджоникидзе. Речь шла о строительстве московского метро.

С августа 1931 года Ротерт возглавил только что образованный Метрострой или, как он тогда назывался «Управление ударного строительства московского метрополитена при президиуме Моссовета». Между прочим, когда в июле того же года в Политбюро решался вопрос о будущем руководителе Метростроя, выбор стоял между Ротертом и начальником Днепростроя Александром Винтером, по удивительному совпадению земляком Ротерта и тоже немцем.

### НАЧАЛЬНИК МЕТРОСТРОЯ

В начале 1931 года власти Москвы и даже страны осознали, что плачевное состояние транспорта столицы не просто является серьезной помехой жизни горожан, но и тормозит начавшуюся индустриализацию. Сталин велел рассмотреть возможность строительства метрополитена.

В августе 1931 года возглавить проектирование и строительство метрополитена в столице предложили Павлу Ротерту (при этом он пока не освобождался от обязанностей главного инженера Днепростроя); был образован Метрострой. Ротерту удалось привлечь в Метрострой почти всех специалистов, участвовавших в ранее выполненных работах по проектированию метро подотделом МГЖД (трамвайный трест). Некоторых инженеров Ротерт вызволил из заключения.

Первые наброски проекта Ротерт выполнил в течение нескольких дней вместе со своим заместителем Финкелем, участвовавшим до революции в строительстве метрополитена в Берлине. Ещё один инженер, Шелюбский, также имел берлинский опыт. Два других члена команды Ротерта, профессор Семен Розанов и инженер Виктор Николаи, были в деталях знакомы с практикой строительства метро в Париже в самом начале 20 века. Группа специалистов Метростроя начала с того, что тщательно изучила два разработанных в 1920-е годы проекта метро: проект МГЖД и проект



Ротерт в тоннеле метро. Конец 1930-х. Источник: «Московская немецкая газета»

немецкой фирмы «Сименс-баунион», имевшие принципиальные различия в способах строительства и в конструкциях тоннелей и станций. При этом надо сказать, что к 1930-м годам в мире сложились три совершенно разные школы метростроения: лондонская, парижская и берлинская.

Использовать наиболее прогрессивный английский подход к строительству метро глубокого заложения с использованием тоннелепроходческих щитов и отделки тоннелей чугунными тубингами Ротерт не предполагал из-за крайне ограниченных возможностей советской промышленности. Парижский (закрытый, горный) способ строительства тоннелей представлялся ему в условиях Москвы опасным и трудоемким. К тому же способ требовал участия значительного числа квалифицированных рабочих-тоннельщиков. Таким образом, оставался лишь берлинский способ строительства тоннелей и станций в открытых котлованах или с помощью траншей. Но и здесь не все было просто: узкие кривые улицы Москвы, неблагоприятные горно-геологические условия, отсутствие генплана, острейший жилищный кризис, не позволявший носить мешавшие строительству здания, дефицит стальных профилей для крепления стенок котлованов, практически полное отсутствие землеройной техники – все это не давало организовать работу подобно тому, как это делалось в Германии.

Единственное, что не вызвало особых вопросов – это направления первоочередной и следующих линий, поскольку выбор трассы диктовался

наибольшими пассажиропотоками в наземном транспорте.

В обозначенных условиях прекрасный строитель и организатор Ротерт, одновременно мудрый, но и осторожный, еще до разработки технического проекта первой линии принимает решение развернуть на Русаковской улице строительство опытного тоннеля – внимание! – по парижскому способу.

Работы начались в ноябре 1931 года с возведения барака для рабочих (и одновременно конторы строительства) на правой стороне Русаковской улицы. В декабре на противоположной стороне приступили к сооружению наклонной эстакады для разгрузки вагонеток и подходной выработки к будущему тоннелю – бремсберга. Общее техническое руководство работами осуществлял профессор Розанов, документацию разработал молодой инженер Вениамин Маковский, а производство работ вел совсем еще юный техник Вадим Пиккуль – родственник получившего впоследствии известность писателя (в дальнейшем Пиккуль окончит МИИТ и станет видным ученым-тоннельщиком).

В последних числах декабря 1931 года МК утвердил трассировку первоочередной линии. На разработку технического проекта Ротерту отводилось шесть месяцев – до мая 1932 года. В это время Метрострой занимался подготовительной работой: выполнял дополнительную геологоразведку, создавал базу для добычи материалов на подмосковных месторождениях и т.д. Одновременно Ротерт договаривается с профильными вузами о начале подготовки специалистов по метростроению. Параллельно технический отдел разработывал проект по берлинскому методу. Авария на опытном участке, впрочем, не очень серьезная, еще больше убедила Ротерта в необходимости строить тоннели и станции котлованным способом.

Лишь один инженер в техническом отделе – молодой Вениамин Маковский – был сторонником лондонского способа строительства метро щитами на большой глубине. Забегая сильно вперед, можно сказать, что жизнь доказала его правоту (уже вторая очередь метро строилась преимущественно щитами), но конкретно в тех условиях начального периода идея Маковского была практически нереализуема.

Идея строительства метро на большой глубине понравилась Сталину; Ротерт не смог переубедить партийное руководство, и через неделю после представления в установленный срок технического проекта линии мелкого заложения ему пришлось заняться перепроектированием метрополитена на глубокое заложение. По воспоминаниям Хрущева, Сталина привлекла мысль о возможно-



Работы в опытном тоннеле. Приблизительно 1934 г.

сти использовать станции глубокого заложения в качестве бомбоубежищ, а также идея применения новых подъемных машин – эскалаторов. Все это, как и дополнительная геологоразведка на большие глубины, и последовавшие затем экспертизы (три иностранные и одна отечественная) привели к значительной задержке развертывания строительства, которое по первоначальным планам должно было закончиться в 1933 году.

На основании совместного решения МК и МК ВКП(б), а также президиума Моссовета от февраля 1933 года в Метрострое прошла реорганизация структуры управления. Наряду с этим планируемая протяженность участка глубокого заложения была уменьшена и ограничена промежутком между Красными воротами и центром, что больше соответствовало реальным возможностям Метростроя...

Огромное значение Ротерт уделял архитектуре метро, которой в мире до московского метрополитена, можно сказать, не существовало. Руководителем архитектурным бюро Метростроя он пригласил из Харькова Самуила Кравца, а тот в свою очередь привел возвращенную им группу молодых архитекторов, задавших тон подземной архитектуры.

Первая очередь Московского метрополитена протяженностью 11,6 км с тринадцатью станциями открылась 15 мая 1935 года. Накануне на торжественном заседании в Колонном зале Дома Союзов большое число метростроевцев было награждено правительственными наградами. Павел Ротерт, как ранее награжденный за Днепрострой орденом Ленина, был удостоен ордена Красной Звезды.

В 1935–1938 гг. под руководством Ротерта была спроектирована и построена вторая очередь Московского метрополитена.

По завершении работы в Метрострое Павел Павлович занялся научной работой, но не терял связь со строительством метро. До сих пор в Мосметрострое сохраняется традиция навещать могилу Ротерта на Немецком кладбище, отдавая дань уважения великому инженеру-строителю. Именем Ротерта названа улица в Москве. Но лучшим памятником Павлу Ротерту является, пожалуй, даже не только первая очередь Московского метро, а и весь метрополитен, ибо идеи, принципы и решения, смело и прозорливо заложенные в него первыми проектировщиками под руководством Ротерта в далеких тридцатых, не теряют актуальности и теперь.

Полный текст статьи  
читайте на сайте  
Мосметростроя



## ЕЖЕГОДНАЯ АКЦИЯ ПАМЯТИ

**Актив Совета ветеранов войны и труда, Профсоюз при поддержке руководства Мосметростроя посетил значимые для метростроевцев места.**

На станции «Красносельская», где установлена мемориальная доска Татьяне Федоровой, единственной женщине – начальнику шахты, Герою Соцтруда, ветераны возложили цветы. Не забыли и про место, где «началась борьба за сооружение лучшего в мире Московского метрополитена» – венкиоск на Русаковской улице. Здесь, в Сокольниках, родилось отечественное метростроение.

Последним пунктом, который посетила делегация, стало Введенское кладбище, где покоятся заслуженные метростроевцы. В их числе – первый начальник Метростроя Павел Ротерт, главный инженер СМУ-3, начальник «Бамтоннельстроя» Владимир Бессолов, удостоенный звания Героя Соцтруда за героизм, проявленный при строительстве БАМа. Мы помним, мы гордимся!



## ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРОВ ОКТЯБРЯ!

## 90 ЛЕТ

Илюхин Виктор Сергеевич,  
ветеран ТО-6

## 75 ЛЕТ

Бобкова Ольга Владимировна,  
председатель профсоюзной  
организации, Строймехсервис

## 70 ЛЕТ

Сергеев Валерий Михайлович,  
машинист буровой установки,  
СтроймехсервисНасонов Владимир Алексеевич,  
электромонтер, Тоннель-2001

## 65 ЛЕТ

Геворгизов Илья Викторович,  
директор, Тоннель-2001Самара Виктор Михайлович,  
главный инженер, ТО-6Попов Александр Иванович,  
главный механик, Покровский ЗЖБИСкуматенко Нурсина Бариевна,  
машинист, СМУ-6Семенютин Михаил Трофимович,  
горный мастер, СМУ-6

## 60 ЛЕТ

Шорохов Владимир Петрович,  
слесарь-сантехник, МосметростройГоробец Вадим Викторович,  
горнорабочий, ММС ИнтернэшнлКавардаков Сергей Владимирович,  
электрослесарь, ММС ИнтернэшнлМаслов Виталий Иванович,  
горный мастер, СтроймехсервисМуханова Валентина Ивановна,  
старший бухгалтер,  
СтроймехсервисПонкрашов Игорь Петрович,  
водитель, СтроймехсервисСыч Геннадий Александрович,  
электрослесарь, СтроймехсервисЦыпляков Геннадий Григорьевич,  
водитель, СтроймехсервисГурылев Владимир Леонидович,  
проходчик, СМУ-6Избушкин Валерий Николаевич,  
слесарь-сантехник, СМУ-24Казачков Валерий Витальевич,  
слесарь, СМУ-24Лялина Ольга Николаевна,  
техник участка, УММ

## 55 ЛЕТ

Чумаченко Игорь Николаевич,  
мастер горный, ММС ИнтернэшнлОрлов Михаил Викторович,  
водитель, ММС ИнтернэшнлЛегин Алексей Витальевич,  
водитель, СтроймехсервисБуачидзе Гела Иосебович,  
автослесарь, СМУ-8Ерошенко Андрей Иванович,  
бетонщик, СМУ-8Бусуйок Тудор Александрович,  
электрослесарь, СМУ-24Мугинов Нейл Аглямович,  
электрослесарь-монтажник, СМУ-24Артюхин Александр Евгеньевич,  
слесарь, УСРПотупо Леонид Васильевич,  
камнетес, УСР

## 50 ЛЕТ

Карелин Михаил Владимирович,  
механик, ММС ИнтернэшнлЧумаков Сергей Юрьевич,  
электрослесарь, ММС ИнтернэшнлЗубенко Сергей Анатольевич,  
проходчик, ММС ИнтернэшнлКурбанов Руслан Абдулгизович,  
электросварщик, ТО-6Хомякова Ольга Владимировна,  
начальник отдела снабжения  
и транспорта, ТО-6Швецов Евгений Владимирович,  
проходчик, ТО-6Дворецкий Сергей Николаевич,  
механик участка, СМУ-6Кулик Роман Викторович,  
электрослесарь-монтажник,  
СМУ-24Ложков Сергей Иванович,  
электросварщик, СМУ-24Шогемуков Алексей Иналович,  
электрослесарь-монтажник,  
СМУ-24Нестеров Роман Евгеньевич,  
заместитель генерального директора,  
СМУ-25Кутузов Анатолий Анатольевич,  
слесарь-ремонтник, УММ

## 45 ЛЕТ

Смирнов Андрей Николаевич,  
главный энергетик,  
Покровский ЗЖБИ

## СПОРТ

## КАРАТЭ ИВАН

Иван Сосунов пришел в Мосметрострой в свой день рождения – 17 апреля 2023 года и трудится старшим менеджером в Тоннельстройкомплексе (АО «ТСК»). Он является активным участником Совета молодых специалистов организаций Мосметростроя, а недавно провел увлекательный мастер-класс по каратэ и боевым искусствам.



Иван Сосунов (справа) на одном из соревнований

Сосунов – кандидат в мастера спорта по каратэ Киокушинкай, чемпион Европы по каратэ среди юношей, обладатель черного пояса (1 дан). Занимается спортом с малых лет.

– Я родом из Перми, увлекся каратэ еще в детском саду, где была секция. Практически без перерывов профессионально занимался этим видом спорта до 19 лет, – говорит Иван.

Уже в 12 лет в составе сборной России он выиграл чемпионат Европы по каратэ среди юношей в Германии, а годом позже стал вторым на первенстве Европы в Бельгии. Перейдя во взрослую категорию (18+) он победил в чемпионате Пермского края по каратэ.

– Для меня эта победа особенно ценна, потому что мне было ровно 18 лет, я только начинал выступления на взрослом уровне и сразу успех. Выиграть взрослый чемпионат Пермского края считается более весомым, чем юношеский на России или в Европе, – поясняет спортсмен. – Тогда же получил черный пояс, сделал себе подарок на совершеннолетие.

На вопрос: травматичный ли вид спорта каратэ, Иван отшучивается: «Однажды был перелом носа, но это случилось на игре в баскетбол». Молодой

каратэ Киокушинкай зародилось в Японии. Возрастные категории: юноши – 12-15 лет, юниоры – 16-17 лет, мужчины – с 18 лет. У молодых спортсменов из защиты – шлем, накладки на руки, ноги и пах. Взрослые дерутся на голых кулаках, защищены только пах. Спарринг длится две минуты основного времени плюс два дополнительных раунда по две минуты. Выигрывают не по очкам, а в полпобеды – вазари (нокдаун) или полной победой иппон (нокаут). Если нет нокаутов и нокаутов, судьи оценивают активность спортсменов.

специалист считает, что заниматься спортом нужно каждому, ведь плюсы очевидны: – Спорт мне всегда помогал по жизни. В первую очередь, он дает уверенность в своих силах, трезвый ум. Кроме того, развивается самодисциплина, а она помогает во всем. Физическую силу, считаю, применять нужно только в крайнем случае при самообороне.

После окончания профессиональной карьеры Сосунов благодаря хорошему английскому в школе уехал в Китай учить местных детишек. Оказавшись в Москве, он работал в детсаду... тренером по каратэ. В Мосметрострое он уже полтора года – трудится в Отделе производства бетона и блоков тоннельной обделки, занимается снабжением строек метро оборудованием и материалами.

Недавно Иван окончил психолого-педагогический факультет университета «Синергия», продолжает учебу в магистратуре на государственном и муниципальном управлении. Регулярно занимается в тренажерном зале, боксирует, старается держать себя в форме.

– В детстве моим кумиром был Джеки Чан. А позднее – близкие люди – мой отец, тренеры, кого я знаю лично и кому хочу подражать, – делится он.

В Мосметрострое Иван встретил свою вторую половинку – коллегу из своего отдела. 20 сентября Иван Сосунов и Анастасия Митрофанова, также старший менеджер ТСК, сыграли свадьбу.

Редакция газеты «Метростроевец» поздравляет Ивана и Анастасию со знаменательным событием! Счастья, здоровья и крепкой метростроевской семьи!



Иван и Анастасия

## НАДЕЖНОСТЬ – ЕГО КРЕДО



Виталий Маслов

## ЮБИЛЕИ

**Среди специалистов Мосметростроя, работающих на стройучастках, особо ценятся грамотные и ответственные инженеры и мастера, имеющие не только знания и опыт, но и перспективы дальнейшей трудовой деятельности.**

Таким является горный мастер третьего участка Строймехсервиса Виталий Маслов, который недавно отметил 60-летний юбилей.

Вся его трудовая биография связана с Мосметростроем. После окончания

Киевского техникума транспортно-строительного по специальности «Строительство тоннелей и метрополитенов» он в 1986 году поступил на работу в СМУ-11 Мосметростроя. Начиная проходчиком, участвовал в строительстве станций «Коньково», «Теплый стан», «Дмитровская», «Крылатское».

В начале 1990-х перешел мастером в СМУ-9 – организацию, специализировавшуюся на разработке и креплении котлованов. Участвовал в оборудовании механической базы на Ореховом бульваре.

Менялись названия организации, объекты, экскаваторы и самосвалы, а Маслов как работал все предыдущие годы на участке землеройной техники, так и продолжает работать. Правда, и сам Виталий Иванович менялся: женился на метростроевце, воспитал детей, без отрыва от производства окончил горный институт, освоил новейшую технику. И теперь он один из самых надежных горных мастеров Строймехсервиса, в составе которого участвовал в строительстве большинства станций и вестибюлей метро, «Кутузовской» и «Гагаринской» транспортных развязок – везде, где предусмотрена разработка котлованов.

Виталий Маслов – почетный работник Мосметростроя, награжден Благодарностью Министра России, почетными грамотами.

Сейчас Маслов работает на станции метро «Липовая роща» и ТПУ «Лианозово». Пожелаем юбиляру и его коллективу новых станций метро и, конечно, здоровья на долгие годы!

## ПАМЯТЬ

ПАМЯТИ  
ТОВАРИЩА

**На 58-м году 2 октября безвременно оборвалась жизнь ветерана Мосметростроя, работника СМУ-8 Александра Доронина.**

В 1993-м году Александр Иванович пришел крепильщиком 5-го разряда в СМУ-2 Мосметростроя, и с тех пор его жизнь была неразделимо связана со строительством тоннелей и станций Московского метрополитена. С 2013 года он трудился в СМУ-8 Метростроя в должности плотника. На протяжении всего трудового пути он был ответственным и умелым рабочим, досконально знал свое дело. Пользовался в коллективе уважением и авторитетом, являлся отличным наставником молодежи.

Коллективу и коллегам по работе Александр запомнится как трудолюбивый, отзывчивый и жизнерадостный человек, мастер «золотые руки». Его труд



Александр Доронин

неоднократно поощрялся руководством ведомственными наградами, благодарностями и ценными подарками.

Коллектив СМУ-8 Метростроя, друзья и близкие навсегда сохранят память об Александре Доронине.

Над номером работали: Светлана Генералова, Сергей Живаев, Владимир Горайчук, Мария Савченко, 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  
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 31.10.2024 г.  
Газета отпечатана в типографии АО «Красная Звезда»: 117342, Москва, Севастопольский проспект, 56/40с1  
Заказ № 6307-2024  
Тираж 1700  
Распространяется бесплатно

