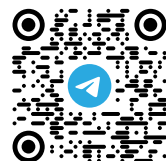


Корреспондент «Метростроевца» побывал на станции «Авиамоторная» Калининской линии, где завершается строительство пересадки на БКЛ и вестибюля – стр. 2

Татьяна Чубарова, дочь одного из самых известных начальников Мосметростроя Юрия Кошелева, в эксклюзивном интервью рассказала о своем знаменитом отце – стр. 3

85 лет отметил Юрий Петрунин – корреспондент газеты «Метростроевец» на протяжении 25 лет. Свой юбилей он встретил в редакции любимой газеты – стр. 4



МЕТРОСТРОЕВЕЦ

ГАЗЕТА АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Издается с 6 августа 1932 года

ТПУ «ЛИАНОЗОВО»: СТРОИМ БЕЗ ПЕРЕКРЫТИЯ ДВИЖЕНИЯ

ВЕРНЫМ КУРСОМ

В самом разгаре строительство транспортно-пересадочного узла (ТПУ) «Лианозово». Специалисты создают современную инфраструктуру около одноименной станции метро, где не прекращают останавливаться поезда первого Московского центрального диаметра (МЦД-1).

ТПУ «Лианозово» подразумевает создание общественного пространства, которое объединит в себе городские пассажирские автобусы, метрополитен и МЦД-1.

Работы проходят в три этапа. На первом выносят коммуникации, освобождают площадки под строительство, выполняют благоустройство. На втором сооружаются выходы из подземного перехода, а на третьем возведут отстойно-разворотную площадку (ОРП) со зданием управления для Мосгортранса.

На данный момент выполняются работы первых двух этапов – за первый отвечает «Тоннель-2001», за второй и третий – СМУ-8 Метрострой.

К реализации первого этапа приступили в апреле 2023 года. Готовится инфраструктура для комфорта пассажиров: прокладываются дороги и пешеходные зоны, создаются велосипедные дорожки, светофорные объекты, остановочные павильоны, уличное освещение, высаживаются деревья и кустарники. Состав проекта включает в себя 63 наименования по шифрам. Общая площадь благоустройства первого этапа составляет около 100 тыс. кв. метров, а также 23,5 км инженерных сетей.

Ближнюю к железнодорожным путям сторону Лианозовского проезда перекрыли и перепустили движение по одной из проезжих частей.

В настоящее время проложили 5,5 км инженерных коммуникаций, в том числе 2,5 км водостока. Выполнена проходка микротоннеля под действующей железной дорогой. Устраиваются тротуары с тактильной гранитной плиткой для мало-



мобильных граждан. Благоустроено около 20 тыс. кв. метров территории с устройством дорог, посадочных площадок для пассажиров. Заложены трубы под освещение и электропитание остановочных павильонов.

– Сложность проекта заключается в многочисленной этапности со строгой очередностью и смежностью работ с Мосводоканалом, МОЭКом и РЖД, – объясняет заместитель главного инженера Тоннель-2001 Роман Обухов. – Нужно не только создать новые коммуникации, но и переложить старые, не остановить жизнеобеспечение участка, обеспечить безопасность движения транспорта и людских потоков.

Кроме того, готовится к вводу открытая перехватывающая парковка.

В следующие два месяца планируется закончить первую захватку Лианозовского проезда, которая находится ближе к железной дороге, перепустить движение и приступить к такому же комплексу работ на второй захватке.

Первый этап ТПУ «Лианозово» намерено завершить до конца года.

ДЛЯ УДОБНЫХ ПОЕЗДОК

СМУ-8 сооружает пешеходные переходы по Лианозовскому проезду, Дубнинской улице и дополнительный выход.

Уже готовы основные конструкции лестниц пешеходного перехода по Лианозовскому проезду, два лестничных схода остались на Дубнинской улице. Для маломобильных пассажиров установят пять лифтов.

После перепуска дороги приступят к сооружению центральной части пешеходного перехода по Лианозовскому проезду.

– Сооружение объекта само по себе не сложное по отношению к строительству станционного комплекса, но требуется много подготовительных работ с балансодержателями внешних сетей, – поясняет заместитель главного инженера СМУ-8 Дмитрий Файзрахманов.

После завершения основных конструкций второго этапа параллельно с архитектурно-отделочными работами приступят к возведению ОРП на Дубнинской улице, где появится здание управления и автобусная распределительная конечная площадка с зарядными станциями для электробусов.

Подобные комплексы по распределению пассажиропотоков уникальны для России и применяются только в Москве. ТПУ «Лианозово» сделает поездки удобнее более чем для 85 тысяч жителей района.



ИЗ ЛИАНОЗОВО – НА ЭЛЬБРУС

Начальник участка «Тоннель-2001» Александр Рыбников установил флаг Московского Метростроя на Эльбурсе на высоте 5642 метра.

Александр работает в Мосметрострое десять лет, начал в СМУ-5 механиком, семь последних лет трудится в «Тоннель-2001», сегодня – на участке ТПУ «Лианозово».

Рыбников давно мечтал покорить горные вершины и поднялся на Эльбурс с первой попытки. В интервью «Метростроевцу» он отметил: «Было тяжело, но очень круто!».

МУЗЕЙ МОСКВЫ И МОСМЕТРОСТРОЙ ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Музей Москвы, один из главных выставочных комплексов столицы, и Мосметрострой подписали Соглашение о сотрудничестве.

Документ предусматривает проведение совместных выставочных проектов, раскрывающих неизвестные детали подземной Москвы и истории метростроения, начиная с 1935 года, – ввода в эксплуатацию первой линии. Отдельные экспозиции будут посвящены истории трудового подвига тех, кто прокладывал первые тоннели метро.

В стенах Музея Москвы развернута выставка «Мосвичка. Женщины советской столицы 1920–1930-х», на которой можно увидеть портреты метростроителей, участниц строительства первой очереди, в том числе Татьяны Федоровой,

единственной женщины – начальника шахты, Героя Соцтруда. Выставка работает до 25 августа.

– Мы рады тому, что наша история продолжится благодаря сотрудничеству с Музеем Москвы. Это соглашение является продолжением нашей работы, которую мы начали выставкой «Кольца Лефортова» в 2023 году, – отметил генеральный директор АО «Мосметрострой» Сергей Жуков. – Для нас является важным, что Музей Москвы сохраняет историческую память. Сейчас мы работаем над еще одним проектом сохранения исторической памяти труда первопроходцев, а именно установкой памятника «Метростроителям России». Мы надеемся, что власти города, москвичи поддержат нас в этом благородном деле, и этот монумент установят рядом с одной из исторических станций метро.

– Мы давно работаем с Мосметростроем, а сегодня на новых основаниях будем строить нашу совместную деятельность, – подчеркнула генеральный директор Музея Москвы Анна Трапкова. – Надо сказать, что Мосметрострой в истории музейного объединения «Музеи Москвы» и нашей коллекции играет важную роль. Музей Москвы фиксировал историю создания Московского метрополитена с самых первых дней. Без преувеличения могу сказать, что стольное метро – это уникальное архитектурное и инженерное сооружение. Не менее интересны истории людей, которые отдавали свою жизнь строительству метрополитена, и продолжают это делать сегодня. Для нас важно продолжать работать с Мосметростроем по фиксации процесса строительства, чтобы будущие поколения через 100 и более лет увидели, как создавалось самое красивое в мире метро.

СЕРГЕЙ ЖУКОВ НАЗНАЧЕН ГЕНДИРЕКТОРОМ МОСИНЖПРОЕКТА

Решением единственного акционера АО «Мосинжпроект» назначен новый генеральный директор компании. Им стал Сергей Жуков, возглавлявший ранее АО «Мосметрострой».

Сергей Жуков работает в строительной отрасли с 1996 года. При его непосредственном участии сооружены масштабные олимпийские объекты в Сочи. С 2013 года занимал пост генерального директора АО «Мосметрострой». Под его руководством реализованы крупные транспортно-инфраструктурные проекты в России, Москве и за рубежом, включая девять станций Большой кольцевой линии метро, продление Люблинско-Дмитровской линии, реконструкция действующих объектов Московского метрополитена. В 2023 году Сергей Анатольевич награжден орденом «За заслуги перед Отечеством» IV степени.

От всей души поздравляем и желаем новых трудовых успехов!

НОВОСТИ

ЗА ТРУДОВЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ Мэр Москвы Сергей Собянин вручил Благодарность Президента России проходчику ММС Интернэшнл Сергею Марченко.

За многолетнюю плодотворную деятельность на благо столицы и ее жителей знаком отличия «За безупречную службу городу Москве» (40 лет) также награждена начальник финансового отдела Тоннель-2001 Татьяна Трофимова. Поздравляем!

122 КОЛЬЦА

На участке от строящейся станции «Театральная» до тупиков действующей станции «Алабинская» Самарского метрополитена смонтировано 122 кольца левого перегонного тоннеля (170 метров).

Проходка ведется закрытым способом ТПМК Herrenknecht S-755 «Самара». Работы выполняет Тоннельный отряд-6 Метростроя по договору с генподрядной организацией ГК «Волгатрансстрой».

ИНИЦИАТИВУ ПОДДЕРЖАЛИ Благодарим всех, кто не остался равнодушным и оставил свою подпись под коллективным обращением в поддержку установки памятника «Метростроителям России».

Эта исторически важная инициатива – дань уважения героическому труду первостроителей, а также современному поколению метростроителей, кто вкладывает труд в сооружение метрополитена по всей стране. Монумент планируется установить в сквере вблизи станции «Сокольники», откуда в 1931 году началась история отечественного метростроения.



ПОДЗЕМНЫЙ ПУТЬ К «АВИАМОТОРНОЙ»

ИЗНУТРИ

Путь между станциями «Авиамоторная» Калининской и Большой кольцевой линиями у пассажиров занимает не менее 15 минут. После сооружения пересадки это время сократится вчетверо. Новым маршрутом москвичи и гости столицы смогут воспользоваться осенью.

Работы ведутся в соответствии с графиком. Осталось немного: полностью завершить монтаж инженерных систем, а также закончить облицовку. Одновременно с устройством инженерных систем ведется их интеграция с действующими системами станции.

На объекте трудятся СМУ-1, СМУ-24, СМУ-25 и УСР Метростроя. Пока строители спускаются в клетки на глубину 56 метров.

– Клетки, капер, эстакада будут демонтироваться. Руддвор заливается бетоном, – рассказывает начальник участка № 4 СМУ-1 Алексей Григорьев.

Пешеходная зона встречает сухостью и почти готовой облицовкой. Под ногами гранитная плитка, сверху декоративные зонты из облегченного алюминия. Они закрыты защитной пленкой. Перед открытием ее снимут, и чистая, сияющая пересадка встретит первых пассажиров.

В зоне примыкания к Калининской линии отделочные работы готовы на 70%. Свой путь на Большую кольцевую линию пассажиры начнут из торца платформы.

Во втором подходном коридоре частично выполнена кирпичная кладка под зону для маломобильных людей, которая необходима на случай пожара или задымления. Этот коридор проложен под незначительным наклоном в три градуса – комфортным для пешехода и позволяющим попасть в горизонт радиальной станции.

Первый подходный коридор выводит к наклонному ходу в вестибюль № 2. Подземную часть с распределительным залом соединяет наклон длиной 70 метров. Здесь смонтировано четыре эскалатора. СМУ-24 проводит их обкатку. Балстрада почти готова. В распределительном зале монолитные работы завершены.

– На поверхности остался монтаж вентиляционных труб и вентиляционной № 7. Параллельно ведется обрательная засыпка котлована песком, –

отмечает начальник участка № 2 СМУ-1 Руслан Меджидов.

После засыпки приступят к благоустройству. Им займется Тоннель-2001. Благоустройство будет включать укладку гранитного камня, устройство газонов, асфальтирование технологического проезда к вентиляционным киоскам.

Одновременно с пересадкой сооружается вестибюль № 2. Вместе с подземным переходом они позволят пассажирам

попасть на станцию «Авиамоторная» БКЛ со стороны Авиамоторной и Краснозарменной улиц, которые отделены от метро путями Казанского направления МЖД. Сейчас, чтобы пройти к станции, пассажиры совершают обход через надземный путепровод на шоссе Энтузиастов.

Вестибюль будет иметь два выхода. На объекте ве-

дутся электромонтажные, сантехнические и изоляционные работы. Готово электроснабжение, освещение и вентиляция. Три эскалатора прошли обкатку и грузовые испытания. Также установлено два лифта для маломобильных пассажиров.

Тематику названия станций обыгрывает панно с парашютистами, встречающее пассажиров перед вестибюлем.

Пол в кассовом зале уложен гранитом, стены и колонны облицованы мрамором, на потолке установлены декоративные панели. В технической зоне на полу использован керамогранит, покрытие стен выполнено с применением акриловой краски на водной основе.

10
тысяч человек
составляет
пассажиропоток
пересадочного
узла станций
«Авиамоторная»

КРУПНЫМ ПЛАНOM

ПОЗЫВНОЙ «МЕТРОСТРОЙ»



Директор СМУ-8 Николай Сорокин и Сергей Сомьянов

Заместитель генерального директора СМУ-8 Метростроя Сергей Сомьянов уже год участвует в специальной военной операции, отправившись на Донбасс добровольцем. Во время его небольшого отпуска мы встретились с Сергеем Викторовичем – ныне младшим сержантом, командиром отделения автомобильного взвода с позывным «Метрострой».

– Я заключил контракт с Минобороны в июне 2023 года, сохранив за собой место в СМУ-8, прошел боевое слаживание в учебно-полевом лагере в Крыму и в июле уже был «за ленточкой». Нахожусь там в составе мотострелкового полка, – рассказывает Сомьянов. – Моя задача – организация логистики, подвоз боеприпасов, снаряжения и продуктов питания из тыловых мест складирования на линию боевого соприкосновения.

Свою карьеру в Мосметрострое он начал в 2002 году в СМУ-5 мастером производственного участка. А первым объектом были многоуровневые паркинги за оборотными тупиками Бутовской линии метрополитена. В дальнейшем участок Сомьянова (начальник участка – Андрей Павленко) в полном составе перевели в Тоннель-2001 на строительство Серебряноборских тоннелей. Там метростроевец трудился до момента открытия магистрали в 2007 году, являясь горным мастером, а затем заместителем начальника участка.

В последующие годы карьера Сергея Викторовича строилась в Управлении Мосметростроя в должности начальника отдела координации международных проектов. Он участвовал в проекте «Мелен» – строительстве гидротехнического тоннеля под Босфором в Турции. Еще один международный проект с участием

Сомьянова – сооружение двух параллельных тоннелей на участке скоростной железной дороги Тель-Авив – Иерусалим. Между этими проектами была двухгодичная командировка в Челябинск на строительство транспортных объектов.

– В 2012 году меня рекомендовали во вновь образованное СМУ-19 заместителем главного инженера, которое впоследствии возглавил. Мы специализировались на строительстве шахтных стволов глубокого заложения с помощью стволопроходческого комплекса VSM, – отмечает Сомьянов. – В 2017 году СМУ-19 вошло в состав СМУ-8 – одной из старейших строительных организаций России, где я стал заместителем генерального директора. Моей первой станцией в составе СМУ-8 была «Нижняя Масловка» («Савеловская») Большой кольцевой линии, где курировал строительство рабочих и вентиляционных стволов.

В СМУ-8 Сомьянов, кроме производственной деятельности, активно занимался общественной работой, в том числе помогал мобилизованным работникам и тем, кто изъявил желание служить в армии по контракту. А вскоре и сам принял такое решение. Метростроевец поддержала супруга, Надежда Борисовна, директор СМУ-8 Николай Сорокин и генеральный директор Мосметростроя Сергей Жуков. В зону СВО Сергей Викторович отправился вместе

с коллегой, сварщиком СМУ-8, Романом Романенко, тоже добровольцем.

– С первых дней пребывания «за ленточкой» мы ощущали поддержку Мосметростроя. От наших бойцов хочу поблагодарить и сказать огромное спасибо Сергею Жукову (Мосметрострой), Сергею Стеценко (Терком профсоюза), Николаю Сорокину (СМУ-8) и всем коллегам, – говорит Сомьянов. – Нам своевременно были поставлены различные инструменты и технические приспособления, среди которых шуруповерты, сварочные аппараты, газовые горелки, вязальная проволока, гидроизоляционные материалы для сооружения заглубленных блндажей и другое. Помощь Московского Метростроя позволила нашей роте в кратчайшие сроки развернуть пункт временной дислокации в Херсонской области. Сейчас наше подразделение стало на ноги, идет плановое, достойное, материальное снабжение.

Командир отделения автомобильного взвода Сергей Сомьянов принял решение служить в зоне СВО до ее окончания, до победы.

СЛУЖБА ПО КОНТРАКТУ

**Контактный номер
в АО «Мосметрострой»**

+7 (926) 867-66-77, Дарья Бамбенкова

ИСТОРИЯ ОДНОЙ СУДЬБЫ

УДАРНЫЙ АРТЕФАКТ

Редкая экспозиция, ставшая значимым событием в Санкт-Петербурге, приехала в Москву. 25 июня в музее Мосметростроя на Цветном бульваре, 17, открылась выставка «Метрострой. Война. Блокада. История одной судьбы», подготовленная «Российской газетой» совместно с Мосметростроем.

Главным героем выставки стал Павел Васильевич Тюменев, конструктор первых советских эскалаторов для метрополитена, волею судьбы оказавшийся 22 июня 1941 года в Берлине, прошедший концлагерь Дахау, блокаду Ленинграда и участвовавший в строительстве московского и ленинградского метрополитена.

– Музею Мосметростроя исполнилось четыре года – он был открыт 23 июня 2020 года. Свой день



Сергей Жуков (слева) и Владислав Фронин

рождения отмечаем новой экспозицией из Санкт-Петербурга, посвященной ленинградцу Павлу Тюменеву, – отметил генеральный директор АО «Мосметрострой» Сергей Жуков. – Ленинградский завод «Красный металлист», где работал Тюменев, был надежным поставщиком эскалаторов и эскалаторного оборудования для первых очередей московского

метро. Уверен, что выставка будет интересна горожанам и гостям столицы, а для подрастающего поколения история судьбы известного конструктора – хороший пример для подражания.

Главный редактор «Российской газеты» Владислав Фронин подчеркнул, что история страны – это история семьи, поэтому эту историю нужно сохранять и передавать следующим поколениям.

Павел Тюменев оставил скрупулезные воспоминания – о своей командировке в Германию, о пребывании в концлагере и возвращении на Родину, о блокаде и эвакуации по Дороге Жизни, о работе на строительстве московского и ленинградского метро.

Дневники Павла Тюменева, бережно сохраненные его потомками, легли в основу выставки. Также на выставке представлены уникальные документы, подлинные вещи и фотографии той эпохи.

Организатором выставки стала «Российская газета», где работает внучка Павла Тюменева – обозреватель Татьяна Тюменева, которая рассказала об удивительной судьбе своего дедушки на страницах издания.

Выставка приурочена к 80-летию полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады. В Петербурге выставка экспонировалась в Доме журналиста на Невском проспекте, Центральном государственном архиве научно-технической документации Санкт-Петербурга и Центральном музее железнодорожного транспорта РФ.

Выставка работает до 30 августа 2024 года. Музей открыт с понедельника по пятницу с 10 до 17 часов, кроме праздничных дней. Вход свободный.



Директор Северо-Западного филиала «Российской газеты» Анжелика Гурская провела экскурсию для гостей выставки

ТАТЬЯНА ЧУБАРОВА: «У НАС С ОТЦОМ БЫЛА ДУХОВНАЯ СВЯЗЬ»



Татьяна Чубарова

МАШИНА ВРЕМЕНИ

Татьяна Чубарова, дочь известного начальника Мосметростроя Юрия Кошелева, в интервью газете «Метростроевец» рассказала о своем знаменитом отце.

- Татьяна Юрьевна, ваш отец почти 40 лет отдал Метрострою, 17 лет его возглавлял. Уходил и вернулся. Не мог с ним расстаться?
- Папа жил Метростроем и его задачами. Можно сказать, что возглавляемая им организация тоже была его семьей. Даже во время прогулки, а мы часто гуляли в Лефортовском парке, рассказывал о своей работе, о том, чем живет Метрострой, об интересных технических решениях сложных проблем, о том, как все начиналось, и всегда добрым словом вспоминал своего первого учителя – Алексея Леонтьевича Яремчука. Для отца он был образцом не только инженера высшей пробы, но и руководителя.

В 1946 году после окончания рязанского железнодорожного техникума с «красным» дипломом папа поступил в МИИТ на факультет «Мосты и тоннели», о чем ни разу не пожалел. Окончив вуз, практически единственный из группы поехал на мыс Лазарева строить секретный тоннель под Татарским проливом, который бы соединил материк и остров Сахалин. Там работало около 6 тысяч бывших заключенных. На стройке царила жесткая дисциплина. Тем удивительнее было, рассказывал папа, что, когда проходка была закончена, для шахтеров накрыли стол, во главе которого сидел Алексей Леонтьевич. Тогда же он вручил папе ордер на комнату, и мы с мамой поехали к нему через всю страну. Мне было почти пять лет. После смерти Сталина эта стройка была ликвидирована. По ходатайству Яремчука отца зачислили в производственный отдел Управления Метростроя.

Когда он стал начальником, говорил: быть главным инженером интересно: люблю решать технические проблемы, но у начальника больше возможности людям помочь. Поэтому, когда он возглавил «Мосметрострой», одной из основных задач считал обеспечение метростроевцев жильем, высокими зарплатами, современной техникой, делал все от него зависящее, чтобы уменьшить использование в шахтах ручного труда. Заинтересовался проходческим щитом канадской фирмы «Лават». Когда ее президент приехал в Москву, папа его так обаял, что канадцы продали нам щит фактически в кредит.

- Читала, что благодаря вмешательству Юрия Анатольевича, несколько человек избежали тюрьмы.
- В 1972 году, когда отец был начальником главка, в Грузии произошел несчастный случай: при проходке автомобильного перевала погибло четыре человека. Начальник тбилисского метростроя должен был сесть в тюрьму. Папа помчался туда ближайшим рейсом. Первым секретарем ЦК Компартии Грузии в то время был Эдуард Шеварднадзе. Папа пошел на заседание ЦК Грузии и убедил его никого не наказывать

сторяча, а найти истинную причину трагедии. Оказалось, виноваты не проходчики, а землетрясение. Умением убеждать он спас двоих: начальника и главного инженера тбилисского метростроя. Когда у папы был 55-летний юбилей, благодарные тбилисцы несли его по городу на руках.

Аналогичный случай произошел в Москве. На станции «Площадь Революции» возник пожар. Из-за близости к Кремлю его могли воспринять как диверсию. Начальником участка был Юрий Павлович Рахманинов, которого могли посадить в тюрьму, чего папа допустить не мог. Невзирая на то, что и сам мог пострадать, пошел к первому секретарю Московского горкома КПСС Виктору Гришину и доказал, что виновником пожара стал неисправный сварочный аппарат. Помнится, нас, студентов, водили на станцию, и мы всю копоть оттирали руками.

- Юрий Анатольевич любил работу у Метрострой. А как он относился к людям?

- С уважением. Ценил дружбу и был верен ей со студенческой скамьи. У папы были замечательные друзья. Один из них руководил сектором в Госплане, другой, его брат, занимался контейнерными перевозками, его жена работала в горкоме партии. Они любили выезжать на природу. Как правило, один из братьев в пятницу звонил папе и говорил кодовую фразу: «поехали за ландышами». После этих слов друзья срывались с места, брали палатку и мчались на выходные в Подмосковье.

Однажды поехали за грибами – на «волге» и «москвиче». Жена одного из братьев подозревала мужа в измене и всю дорогу его пилила. В конце концов, он разнервничался, съехал с обо-

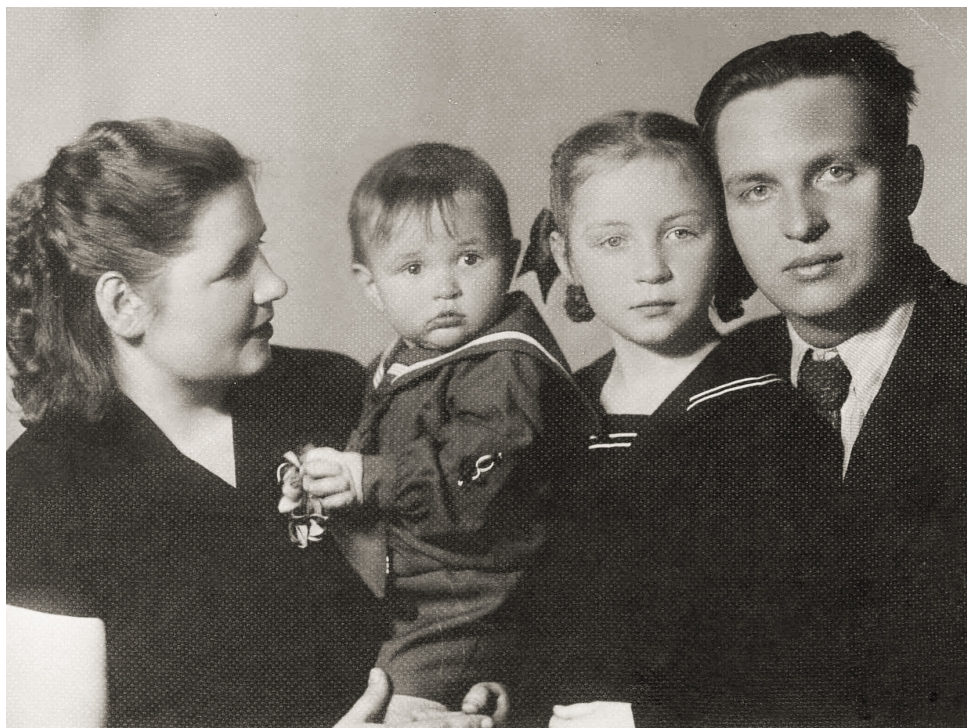
высокопоставленные москвичи. Рядом с ними, к удивлению самих героев, стояла полная корзина грибов, к сбору которых они так и не приступили.

- Что привлекало людей к Юрию Анатольевичу?

- Его невероятная душевность. У нас был уютный, хлебосольный дом, вкусные обеды: мама слыла отменной кулинаркой. Гости становились папиными друзьями на долгие годы. За столом мы с удовольствием пели песни, как павило, начинал папа. До сих пор в памяти звучит его: «Как ныне собирается веший Олег отмстить неразумным хазарам» или «Марш Победы»: «Мы победили, и враг бежит, бежит, бежит». Мама тоже прекрасно пела, а я вообще хотела стать певицей. Когда мы с мужем приходили к родителям в гости и распевались, соседка говорила папе: «Юрий Анатольевич, когда к вам дети приходят, я выключаю радио и телевизор и слушаю ваши песни».

Отец был очень домашним. Любил варить борщ. Когда начинал готовить, предупреждал, чтобы к нему не подходили и ничего не советовали: он сам все знал. Мама была строгая, а папа никогда ни на кого не повышал голос. Я была его любимицей, хорошо училась, ходила в музыкальную школу, хорошо пела. Старалась не доставлять никаких неприятностей.

С отцом у меня были невероятные отношения, духовная близость. Когда я родила дочку Иришку, ему было 43 года. Мой муж моряк, как всегда, был в море. Поэтому я без сомнения отдала дочь папе. Внучку он обожал. Мама с папой с удовольствием брали ее на выходные, ходили с ней в гости. Иришка до сих пор вспоминает, как дедушка рассказывал ей сказку про брата-кролика и варил «кашку-малашку».



Семья Кошелевых

чины и попал в канаву с водой. Машина перевернулась, женщина вывалилась в грязь. Когда путешественники убедились, что все живы, стали ждать ГАИ. Заночевать решили там же.

Мама не растерялась, достала корзину с едой, начала чистить овощи, клубнику, пользуясь случаем, сделала клубничную маску, на лоб положила несколько кружочков огурца.

Подъехавшие гаишники ее увидели и решили, что она ранена. Когда им объяснили, что это не кровь, а маска от морщин, рассмеялись.

Неожиданно на место аварии приехали журналисты с фотоаппаратами. Обрадовались, что нашли для съемок такую колоритную компанию: представитель Госплана, ЦК и папа, главный инженер «Метростроя», расположились на обочине, готовясь к ночлегу. Оказывается, журналистам надо было снять грибников для воскресного номера «Вечерки». На следующий день на развороте газеты был опубликован фототчет о том, как отдыхают

- Где родители нашли друг друга?

- В школе. Папа влюбился в маму в третьем классе. Рассказывал, как писал на листочках ее имя: Клавочка, Клавуся, Клавусенька... Они были гармоничной парой. Папа был незаурядным человеком. Лидерские качества, честность, благородство, талантливость, широкий кругозор были заложены в нем с самого начала. Он увлекался историей, изучал Гегеля. Когда они встречались, папа рассказывал маме о философии и удивлялся ее терпению: «как Клавуся все это выдержала?».

Несмотря на гуманитарные наклонности, после школы отец пошел в железнодорожный техникум, затем, правда, планировал поступать в МГУ на философский факультет. В нем постоянно шла внутренняя борьба между философией и техникой. Победила техника: он окончил Московский институт инженеров транспорта.

Когда я родилась, им было по 19 лет. Я ни разу не слышала, чтобы мама с папой ругались или ссорились. Свою



Юрий Кошелев

семейную жизнь я строила в этом же ключе. Других отношений быть не может. Если у нас с братом случалось что-то неприятное, мама и папа обнимут, поцелуют, и все пройдет. Наш дом впитал эту атмосферу.

- Чем Юрий Анатольевич занимался в свободное время?

- Папа очень любил дачу. Строили ее шесть лет. Мама занималась цветами, папа мечтал вырастить свои морковь, свеклу, хрен – для любимого борща. Для морковки и свеклы место нашлось, а для хрена нет. Тогда втайне от мамы он посадил его между розами. Пришлось маме искать для любимых цветов новое место.

Меня родители тоже приобщали к огородничеству, просили проредить морковку. Мне это не нравилось: скучно было сидеть и дергать нежную ботву. Зато вся семья была счастлива, когда в папин борщ шла выращенная им морковка! У его родителей был частный дом с огородом. Поэтому он считал, что свекла, морковка, лук, помидоры должны быть своими.

- Вы тоже окончили МИИТ. Где работали после окончания?

- Сначала попала в «Метротранс», но очень хотела в «Метрострой». Когда поделилась мечтой с папой, он сказал: «Это святое, иди», и я оказалась в СМУ-6 в отделе труда и заработной платы. Сразу же обратила внимание на роскошную пожилую женщину – стройную, с красивой прической. Оказалось, это знаменитая Ольга Александровна Фролова-Дебольская из первой тысячи комсомольцев, пришедших в Метрострой по призыву. Та самая Лелька Элины Быстрицкой из фильма, снятого режиссером Юрием Егоровым по одноименному роману в стихах поэта Евгения Долматовского «Добровольцы». Правда, скромная Ольга Александровна говорила, что Лелька – не она, что это собирательный образ женщин-метростроевцев, участвовавших в строительстве первой очереди Московского метрополитена. Но именно долгая беседа Элины Быстрицкой с ней, помогла актрисе создать удивительный образ метростроевки-первопроходчицы. Женщины-проходчицы – удивительные люди – самоотверженные, смелые, трудолюбивые. Ведь в те годы в шахты женщин не брали. Ольга Александровна и еще несколько девушек пошли к Калинин и уговорили его разрешить им работать под землей.

Рассказывала, как Евгения Долматовского, который задумал написать книгу о первопроходцах, временно зачислили в бригаду откатчиц: он хотел окунуться в реальную атмосферу труда под землей. Долматовский наравне с девушками толкал вагоны, груженные породой, орудовал лопатой.

Однажды, устав от нелегкого труда, заснул в заброшенном отсеке шахты. Когда откатчицы его нашли, устроили хорошую взбучку. Девчонки таскали вагонетки всю рабочую смену, а мужик не выдержал. Долматовский на них не обиделся, и с удовольствием вручил Ольге Александровне экземпляр своей книги «Добровольцы».

Ко мне она сразу же хорошо отнеслась, говорила: «Ты – точно папа». Мне было очень приятно слышать от нее эти слова.

ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРОВ ИЮНЯ!

90 ЛЕТ

Седов Владимир Григорьевич, ветеран СМУ-8
Барский Ефим Семенович, ветеран Метрогипротранса (29 мая)

85 ЛЕТ

Петрунин Юрий Яковлевич, ветеран Мосметростроя
Горбачев Виктор Сергеевич, ветеран ТО-6
Терешкина Нина Петровна, ветеран ТО-6

80 ЛЕТ

Новоселова Элеонора Николаевна, ветеран ТО-6

70 ЛЕТ

Швыряева Людмила Николаевна, рабочий производственных бань, ТО-6

Михалочкин Юрий Николаевич, сторож, СМУ-6
Колтунов Владимир Александрович, испытатель электротехнических машин, УММ
Ворона Анна Тихоновна, ветеран КСУМ

65 ЛЕТ

Никифоров Александр Николаевич, электросварщик, УСР
Пушкин Сергей Иванович, подсобный рабочий, СМУ-6
Горбулин Александр Григорьевич, электрогазосварщик, СМУ-25
Алиев Байрам Омар оглы, водитель, Мосметрострой
Тоннель-2001
Гурьянова Светлана Алексеевна, ветеран КСУМ

60 ЛЕТ

Куровский Станислав Станиславович, начальник хозяйственного отдела
Техшкола Кудратов Комилжон Шаимович, токарь, ТО-6
Ширяев Михаил Владимирович, камнетес, УСР
Капков Вячеслав Николаевич, плотник, УСР
Чичмарева Мария Евгеньевна, распределитель работ, Строймехсервис
Асанов Нариман Ибрагимович, начальник механического цеха, СМУ-1
Моисеев Игорь Иванович, ветеран КСУМ

55 ЛЕТ

Киреев Геннадий Васильевич, водитель, Мосметрострой
Абляева Елена Юрьевна, сторож, ММС Интернэшнл

Малахов Евгений Владимирович, проходчик, ММС Интернэшнл
Бороденко Андрей Валентинович, стропальщик, СМУ-1
Цыганков Михаил Владимирович, электрогазосварщик, СМУ-1
Киселев Игорь Анатольевич, горнорабочий, СМУ-6
Графонов Николай Иванович, проходчик, СМУ-6
Лысов Сергей Викторович, электросварщик, Тоннель-2001
Шатов Сергей Петрович, стропальщик, Тоннель-2001

50 ЛЕТ

Скворцов Евгений Викторович, электрослесарь, УСР
Демидов Сергей Владимирович, подсобный рабочий, УСР
Филиппов Владимир Сергеевич, слесарь, УСР

Коваленко Станислав Юрьевич, проходчик, ММС Интернэшнл
Чернобаев Александр Викторович, электрогазосварщик, ММС Интернэшнл
Морковский Руслан Сергеевич, проходчик, Строймехсервис
Суринов Сергей Владимирович, водитель, Строймехсервис
Ибрагимов Хаким Ислонджонович, слесарь, СМУ-1
Димитренко Владимир Андреевич, электрослесарь-монтажник, СМУ-8
Куксов Константин Вячеславович, проходчик, СМУ-8
Любимов Виктор Александрович, электрослесарь, Тоннель-2001

Желаем счастья, благополучия и крепкого здоровья!



Слева направо: Светлана Генералова, Юрий Позудин, Юрий Петрунин, Лидия Арушанова, Наталья Долгушина, Павел Калинин

ЮРИЮ ПЕТРУНИНУ – 85!

ЮБИЛЕИ

3 июня 85 лет исполнилось Юрию Яковлевичу Петрунину, который 25 лет являлся корреспондентом газеты «Метростроевец». Свой юбилей он встретил в кругу друзей – в редакции любимой газеты.

Сложно посчитать, сколько репортажей со стройплощадок вышло на страницах нашей газеты под авторством Юрия Яковлевича. Он всегда считал и постоянно это подчеркивал, что главное –

это люди, настоящие герои, труженики, создающие подземные дворцы.

Юрий Петрунин также более 60 лет ведет за собой участников литературного объединения им. Дмитрия Кедрина. Сам пишет прекрасные стихи (на его счету несколько стихотворных сборников), за что известен и почитаем в литературном мире России.

Юрий Яковлевич, с юбилеем! Вдохновения вам для новых поэтических сборников, крепкого здоровья для реализации всего задуманного. Продолжайте радовать нас своим интеллектом и безупречным стилем. Мы вас любим!

НАЗВАНЫ ПОЛУФИНАЛИСТЫ ВСЕРОССИЙСКОГО КОНКУРСА УПРАВЛЕНЦЕВ

В IV Всероссийском конкурсе управленцев «Лидеры строительной отрасли» приняли участие свыше 18,4 тысячи человек из 73 регионов России. В полуфинал прошли 300 участников, включая трех работников Московского Метростроя.

Среди полуфиналистов: заместитель начальника планово-экономического отдела СМУ-24 Метростроя Анна Забрда, главный юрист отдела договорной работы и правовой работы с дочерними обществами Мосметростроя Алена Ларичева, старший менеджер отдела производства бетона и БТО Тоннельстройкомплекта Иван Сосунов.

«Лидеры строительной отрасли» – открытый конкурс управленцев среди представителей строительной отрасли, имеющих опыт работы в государственной

или коммерческой организации строительной сферы на руководящих позициях различного уровня. Конкурс призван содействовать выявлению перспективных управленцев и получению ими новых знаний, навыков и практического опыта.

Мероприятие проводится Всероссийским центром национальной строительной политики при поддержке Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства России, а также профильных министерств и ведомств, отраслевых институтов, объединений и союзов.

Его цель – выявление и поддержка лидеров организаций и предприятий отраслей строительства и жилищно-коммунального хозяйства, повышение престижа данных отраслей через публичную демонстрацию профессиональных достижений и лидерских качеств управленцев – участников конкурса.

В финальных мероприятиях примут участие представители более десяти зарубежных стран: Китай, Мьянма, Иран, ЮАР, Турция, Беларусь, Казахстан, Монголия, Куба, ОАЭ и другие.

Очный финал, включающий групповые и индивидуальные оценочные ме-

роприятия, форсайт-сессии с участием ключевых лиц строительной РФ, и торжественное награждение победителей традиционно пройдут в преддверии Дня строителя, с 8 по 11 августа в городе-герое Волгограде на «Волгоград-Арене».

Главный юрист отдела договорной работы и правовой работы с дочерними обществами, заместитель председателя Совета молодых специалистов Алена Ларичева:

– Любый конкурс – это выход из зоны комфорта, а значит личностный и профессиональный рост. С детства я любила участвовать в различных мероприятиях, играла в КВН, мне нравится общаться с людьми, доставлять хорошее настроение, получать информацию, обмениваться опытом и создавать общие проекты. Уже почти десять лет я работаю в Московском Метрострое – старейшей организации, коллективе профессионалов, где чтут традиции и помнят историю, имеют уникальный опыт строительства метрополитена. Я радуюсь, что в нашей стране создаются конкурсы такого масштаба, где есть возможность реализовать себя и свой потенциал, встретиться с опытными наставниками, посетить интересные курсы обучения и вебинары, обзавестись контактами, а также войти в кадровый резерв управленцев строителей России.



СПОРТ

ВЗЯЛИ КУБОК

Наши спортсмены стали чемпионами летнего первенства по мини-футболу среди строителей Москвы.

Игры прошли 22 июня в рамках спартакиады строителей, организованной Профсоюзом строителей Москвы. Участвовали 14 команд.

Мосметростроевцы обыграли противников на всех предварительных оборочных этапах. В финале команда Мосметростроя переиграла коллег из Мосгоргеотреста со счетом 2:0. В итоге у нашей команды – заслуженно первое место.

Так держать! С победой!



ПАМЯТЬ

УШЕЛ ИЗ ЖИЗНИ НИКОЛАЙ БРАЧКОВ



3 июля 2024 года на 70-м году скончался бывший заместитель генерального директора АО «Мосметрострой» Николай Брачков.

Николай Владимирович родился в 1954 году в Тульской области. В 1977 году окончил Тульский политехнический институт по специальности «Горный инженер». Трудовую деятельность в Мосметрострое начал в 1989 году начальником участка СМУ-7 Мосметростроя, занимал должности от заместителя начальника участка до заместителя главного инженера СМУ-6 Мосметростроя. С 2000 по 2011 годы был на руководящих должностях в ЗАО «Трансмонolit»

и корпорации «Трансстрой», где участвовал в строительстве Гагаринского и Лефортовского тоннелей, руководил строительством здания аэропорта «Внуково».

С 2011-го по 2023-й годы являлся заместителем генерального директора Мосметростроя. Николай Владимирович руководил строительством станции «Тропарево» – первой станции, которую Мосметрострой не только строил, но и самостоятельно проектировал. Под его руководством строились станции «Румянцев» и «Саларьево», сданы в эксплуатацию станции «Савеловская», «Авиамоторная», «Лефортово», «Электровзаводская», «Сокольники», «Рижская» и «Марьино Роща» Большой кольцевой линии.

Николай Владимирович – почетный строитель города Москвы, отмечен государственными и городскими наградами. Коллеги отмечали его высокий профессионализм, ответственность, основательный подход к делу. Друзья запомнят его как отзывчивого надежного человека.

Выражаем глубокие соболезнования родным и близким Николая Владимировича и скорбим вместе с ними.

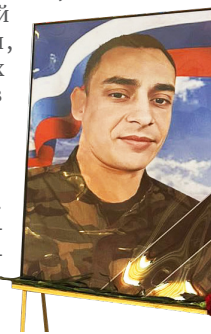
Коллектив Мосметростроя

ПАМЯТИ АРТЕМА ЯКУПОВА

11 июня мы простились с нашим товарищем Артемом Якуповым, который погиб при исполнении воинского долга во время специальной военной операции на Украине.

Артем Якупов родился 27 августа 1988 года. Работал камнетесом в Управлении специальных работ Мосметростроя. С ноября 2022 года участвовал в специальной военной операции, пал смертью храбрых на поле боя, проявив отвагу и мужество.

Соболезнования и низкий поклон его родителям и семье. Артем навсегда останется в наших сердцах. Вечная память героям, защитникам Родины!



Над номером работали: Светлана Генералова, Сергей Живаев, Наталья Долгушина, Анастасия Ключарева, 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 ПИИ № ФС1-01803 от 28.04.05.

Номер подписан в печать 30.06.2024 г.
 Газета отпечатана в типографии АО «Красная Звезда»:
 117342, Москва, Севастопольский проспект, 56/40с1
 Заказ № 2524-2024
 Тираж 1700
 Распространяется бесплатно