



Уважаемые коллеги!



Поздравляю коллектив и ветеранов Мосметростроя с 95-летием организации!

Немногие строительные компании в нашей стране могут похвастаться столь богатой и славной историей. Московский метрострой по праву считается первопроходцем и флагманом отрасли. С организацией неразрывно связаны зарождение Московского метрополитена, становление отечественной школы метростроения и реализация уникальных проектов транспортной инфраструктуры.

Вклад вашего коллектива огромен: за десятилетия напряженного труда только в столице вы построили и реконструировали более 200 станций метро, проложили свыше 600 км тоннелей и возвели десятки

километров транспортных развязок и магистралей. Вы сооружали объекты метрополитена в городах союзных республик СССР и многих зарубежных государств. Помимо метро строили объекты обороны, горнодобывающей и атомной промышленности, гидротехнические и железнодорожные тоннели, жилые и административные здания.

Уверен, что благодаря уникальному опыту, профессионализму и преданности делу вы и впредь продолжите успешно решать масштабные инфраструктурные задачи.

Желаю Мосметрострою процветания, а всему коллективу — крепкого здоровья, благополучия и новых побед! ■

Марат Хуснуллин,

Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации



Дорогие друзья!

Сердечно поздравляю вас с 95-летием Мосметростроя. Ваше прославленное предприятие стояло у истоков рождения самого красивого в мире подземного города — московского метро. Всего за четыре года, проявляя подлинный трудовой героизм, метростроевцы первого поколения построили и открыли первую линию от «Сокольников» до «Парка культуры». С нее началась новая эпоха в истории Москвы. Миллионы жителей столицы получили быстрый, надежный и комфортный общественный транспорт, а значит — и новое качество повседневной жизни.

С тех пор прошло почти столет, но метро по-прежнему находится вне конкуренции, а его развитие — просто не существует альтернативы. И потому

сегодня трудовой коллектив Мосметростроя по-прежнему решает важнейшую задачу строительства новых линий и станций метро.

История Мосметростроя — это уникальные проекты и богатые традиции. Уважение к героям-первопроходцам и трудовым династиям предприятия. Это огромный вклад в развитие Москвы как лучшего города Земли. И эта история — продолжается.

Желаю вам, дорогие друзья, крепкого здоровья, благополучия и новых успехов в созидательном труде. ■

Сергей Собянин,

Мэр Москвы

ВЕРНЫМ КУРСОМ

Монумент на все времена

Осенью 2025 года в столице появилось еще одно яркое общественное пространство. На Сокольнической площади, в центре созданного Мосметростроем современного сквера Московского Метро, который протянулся от вестибюля исторической станции «Сокольники» до одноименного парка, торжественно открылся монумент «Метростроителям России».

ИСТОРИЯ С ПРОДОЛЖЕНИЕМ

Дату открытия скульптурной композиции выбрали неслучайно. Церемония прошла второго октября 2025 года, в профессиональный праздник — День метростроителя. Монумент, появления которого ждали несколько лет, возвели на средства городского бюджета и многочисленных благотворителей. Место для установки — в сквере Московского метро — выбрали не случайно. Именно от «Сокольников» отправился первый поезд метро с пассажирами утром 15 мая 1935 года. Подземная линия прошла до «Парка культуры», с ответвлением от станции «Охотный ряд» до станции «Смоленская». Ее соорудили в рекордно короткие сроки. Однако в первые пару лет строительство метрополитена столкнулось с большими трудностями. Так нехватку профессиональных рабочих рук и строительного оборудования компенсировали коллективными выходами москвичей на суботники энтузиазм первых метростроителей.



Сооружение и пуск первой очереди метрополитена — 13 станций и 17 вестибюлей — стали важным событием в жизни жителей и гостей столицы, символом технического прогресса советской эпохи. На линию вышел стартовый четырехвагонный поезд. А в марте 2023-го рядом с исторической станцией на Сокольнической линии метро открылась станция «Сокольники» Большой

кольцевой линии. Она стала первой в современной московской подземке, чье декоративно-художественное оформление посвящено строительству Московского метрополитена. Поэтому и место для установки монумента было выбрано сознательно и одобрено не только Художественным советом Архитектурного совета столицы, но и метростроителями разных поколений.

МЕСТО СИЛЫ

Над созданием монумента трудился авторский коллектив под руководством скульптора Вильдара Юсупова. «Идея увековечить вклад метростроителей в историю Москвы давно витала в воздухе. Инициаторы проекта предложили мне разработать концепцию. После осмотра возможного места установки скульптурной композиции в Сокольниках создали первоначальный эскиз, который несколько раз дорабатывался. Главное для нас было передать уважение к профессии метростроителя, одной из самых непростых и значимых для города. Это труд, требующий от опытных профессионалов полной отдачи сил и знаний. И мы стремились воплотить это в скульптуре, передать дух разных эпох, эволюцию профессии. Сегодня строительство метро, особенно в Москве, стремительно развивается и памятник стал данью признания нескольким поколениям метростроителей, посвятивших себя этому благородному труду», — рассказал Вильдар Раисович.

Бронзовую композицию установили на гранитном постаменте. Эти два материала выбрали для скульптуры не случайно. Прочные и красивые, они одни из самых популярных при оформлении станций московского метро.

Выглядит конструкция монументально. Она органично вписалась в обновленную Сокольническую площадь. Передняя часть монумента — две динамичные фигуры, одна из которых изображает метростроителя 1930-х годов в простой одежде, вырубаящего киркой породу,

а другая — современного представителя этой профессии, в спецовке и в каске, с отбойным молотком. Композиция отражает рабочий ритм подземныхстроек, подчеркивая, что сооружение метро — труд большого количества людей, символизирующей одновременно тоннель метро, проходческий комбайн и распускающийся цветок, лепестки которого ассоциируются с прорезающими землю метротоннелями, соединяющими разные части города. Таким образом автор показал стремительную эволюцию технологий от кайла и лопаты до мощных механизмов, работающих под землей.

С противоположной стороны монумента изображена карта столицы 1935 года с первой схемой столичной подземки, — документа, который дал старт эпохе сооружения метро в нашей стране.

«Монумент стал местом силы для строителей метрополитена, подтвердив, что Мосметрострою быть, и мы всегда будем строить самое лучшее метро в мире!» — отметили ветераны отрасли.

Работа скульптора велась в тесном сотрудничестве со специалистами СМУ-8 Метростроя, которые предоставили исторические материалы, архивные фото и технические сведения. Это позволило добиться высокой точности образов, напоминающих каждому спускающемуся в метро пассажиру, что за красотой мраморных станций стоит героический труд метростроителей. ■

Время выбрало нас



Вся жизнь Николая Павловича Гостеева, талантливого инженера и руководителя, неразрывно связана с Московским метростроем. Он стоял у истоков создания нашей уникальной организации. Верой и правдой служил раз и навсегда избранному делу.

«О» как метеорит, притевший к нам из других миров» — эти слова сына Николая Гостеева как нельзя лучше отражают образ его отца. Человека необыкновенного! Человека высочайшей культуры, благородства, чести, достоинства, присущего поколению давно ушедшей эпохи. Он всегда искрился добротой, сердечностью, душевным теплом. Встреча и знакомство с ним не просто удача — огромное счастье!

Как он стал метростроителем? Николай Павлович и сам задавался не раз этим вопросом — случайность или судьба дорогу выстроила? Ехал в Ленинград, а остался на всю жизнь в Москве. Гуляя по Красной площади, встретил старого друга, инженера Метростроя. Вместе с ним и зашел в Управление на улице Куйбышева (ныне Ильинка). Поезд в город на Неве ушел уже без него.

— Ну что вас ждет впереди, молодой человек, конструкторское бюро? — убеждал Николая Павловича один из руководителей Метростроя, проектировщик Бородинского моста Николай Иннокентьевич Осолков. — Неужели не хотите начать с нуля, с первого колышка? Долго уговаривать молодого человека не пришлось. Уже на следующий день инженер Гостеев был на работе. Шел 1931 год.

Одна из важнейших задач на том этапе — организация производственной базы Метростроя. В этом нелегком деле его огромное участие неоспоримо. Сначала механические мастерские, затем — новые цеха заводов. В одном из них — Первом механическом, который славился уникальными мастерами-самородками, Гостеев был сначала начальником цеха, а затем главным инженером.

Первые эскалаторы... Искусственное замораживание грунтов холодильными аммиачными установками при проходе наклонных тоннелей... Он был

непосредственно задействован в решение всех этих задач. Не раз встречался с Орджоникидзе, Кагановичем, Хрущевым. Его личное знакомство с Никитой Сергеевичем состоялось, когда Гостеев на строительстве участка «Красные ворота» — «Комсомольская» осуществлял заморозку грунтов под близлежащими зданиями. Хрущев приехал в компрессорную ночью, без предупреждения, прочитав в газете статью «Эльбрус на Каланчевке». Решил своими глазами посмотреть на то, как продвигается работа. Гостеев докладывал о делах, в том числе и о трудностях с поставками. Хрущев незамедлительно помог.

Николай Павлович прожил яркую жизнь. При его участии построено 87 станций метро, 156 километров тоннелей. И нет на Метрострое руководителя, равного ему, который бы почти сорок лет трудился в должности начальника, тем более такой сложной монтажной организации, как СМУ-4. На его 95-летнем юбилее кто-то очень хорошо сказал: «Столько лет возглавлять такой славный коллектив, без которого не обходится ни один пуск, — это большое дело. И это большое дело под силу лишь Большому человеку».

Гостеев был крупным инженером, его знания и опыт оказались востребованы на самых разных стройках страны: Абакан—Тайшет, Черкесская ГЭС, метро Еревана, Киева, Ташкента.

И метро в Берлине — на его восстановление Николая Павловича откомандировали сразу после победы, в сорок пятом. На поверженный рейстаге он оставил тогда свой автограф. Кстати, он участвовал и в сооружении подземных спецобъектов.

Как человек исключительной скромности, он никогда не упоминал о своих личных достижениях, героями воспоминаний были всегда другие. Его уникальная память сохранила невероятно интересные рассказы из тех далеких тридцатых. Причем, его отзывы о людях не сухие биографические факты, а яркие, насыщенные богатым колоритом слова, которые он сам, порой, и изобретал. Буквально легенды слагал о тех, с кем свела его судьба. Вот, например, участник Цусимского боя, матрос с крейсера «Орел», переживший японский плен, Михаил Мамихин: «Никто не мог привести в рабочее состояние стопудовую немецкую паровую машину, никак не получалось посадить коленчатый вал на подшипники. А он один смог, нашел верный ход. Светлая голова!» А котельщики-клепальщики отец и сын Федоровы! С их непосредственным участием была изготовлена сплошная металлическая опалубка царгами и смонтирована на обводненной шахте № 21 бис. Героические люди! С каким воодушевлением он рассказывал о монтажниках первых щитов — Мумряеве, Коломейце, Сокольникове, Солдатове, Жежеруне, называя всех «золотой народ!»

Особая тема — война. С почтением и благодарностью Николай Павлович всегда относился

к фронтовикам. Уже в первые дни коллектив проводил на фронт 286 добровольцев, один из которых, Владимир Пашинский, вернулся с фронта без кистей обеих рук. Учиться жить и работать заново бывшему разведчику помог коллектив и его руководитель.

А какую заботу Николай Павлович проявлял к молодежи! Без него не принимали в коллектив новичка — всегда приглашал на беседу. А потом провожал в армию, дарил от себя подарки, ждал писем и возвращения. И к нему возвращались.

— Папа был очень отзывчивым ко всему прекрасному. Всегда и все ему было интересно, — вспоминала Галина, дочь Николая Павловича. — Он не пропускал возможности пойти в театр, в консерваторию. Как трогательно относился ко всему живому — бесконечно любил природу. К сожалению, не хватало времени. Наш дом жил постоянными пусками. Работа, работа, работа...

За героический труд Николай Гостеев отмечен орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», Отечественной войны 1 степени, Красной Звезды. А самой дорогой он считал медаль «За оборону Москвы», которую ему вручили в сорок четвертом. Он всегда помнил утро 22 июня, тревожное совещание в Управлении Метростроя... В тот же день Гостеев спустился в метро, чтобы оборудовать станции под бомбоубежища.

На надгробном памятнике первопроходца метро высечена большая буква «М» — символ московского метро, которому он посвятил всю свою жизнь. ■

Человек твердой породы

ПРЕКРАСНОЕ ИЗОБРЕТЕНИЕ ИНТЕРНЕТ. ЗАДАЕШЬ ВОПРОС О СТАНЦИИ МЕТРО, А ВЫПАДЕТ ЕЩЕ И ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ ФИЛЬМ. ОТКРЫВАЕШЬ, И ВИДИШЬ ДО БОЛИ ЗНАКОМОЕ ЛИЦО — ПЕРВОПРОХОДЕЦ МЕТРО БЕНИАМИН ЛАЗАРЕВИЧ КАТАМАНИН СПУСКАЕТСЯ ПО ЭСКАЛАТОРУ. 1979 ГОД. КАК ЭТО БЫЛО ДАВНО. НО КАК ВСЕ-ТАКИ БЛИЗКО!

Его имя — это имя легендарного человека, великого труженика, ударника производства, умелого талантливого руководителя, потрясающего наставника, воспитавшего несколько поколений метростроителей.

А всему начало — 1932 год. Бениамина Катаманина, как одного из лучших секретарей Ленинского райкома Москвы, назначают уполномоченным по мобилизации комсомольцев на Метрострой. Тогда же он задумался и о своей судьбе — нельзя посылать

на трудное дело других, а самому оставаться в стороне. В этом списке добровольцев первым номером он поставил свою фамилию.

Три месяца в проходческой бригаде Болкова, а дальше... Катаманин и сам уже сквозной бригадир.

Поэт Григорий Костров в 1934 году писал:
*Мы первый тоннель пробивали,
Мы первый вскрывали забой,
И там, в авангарде вдали,
Его, катаманинский, бой.*

Катаманин сутками не выходит из шахты. 150–200 процентов за смену обычная норма проходчиков. Руками бригады был построен весь первый тоннель на перегоне «Красные ворота» — «Кировская», а также вентиляционный ствол возле памятника первопечатнику Ивану Федорову. Да и вторая очередь была не легче. Сколько неприятностей доставила река Неглинка! Плывуны так и кипели, рвались

в каждую лазейку, грозили все затопить. В таких условиях вели щитовую проходку и укладку тубингов. Опыт его бригады был издан отдельной брошюрой, которую читал весь Метрострой.

Когда началась война, бригада Катаманина сильно обновилась, пришли девчата. Жалел их, старался во всем помочь, а они, хоть и со страхом, изо дня в день осваивали горняцкое дело. И результаты говорили сами за себя. Вновь стахановская бригада Катаманина впереди, вновь — рекордсмены.

Бениамина Лазаревич был учителем и наставником от бога. Его советы молодым строителям бесценны. Ну вот, к примеру, лопата. Многие ее за инструмент не считали, он ей гимны пел. «Если правильно ею управлять и знать, с какой породой имеешь дело, мозолей на руках не будет. Московский грунт — «слоеный пирог», у каждого свой характер. Разом пересечь все слои, как пытаются новички, бесполезная трата сил.

А вот если отбить породу на толщину одного слоя, тогда лопата будет скользить по верху следующего, как по стеклу». И для отбойного молотка у него была целая наука — «к нему нужен особый подход, тогда он будет другом».

В пятьдесят лет Бениамина Лазаревич уже не смог идти с бригадой в кессон, но стройку не бросил, пошел в путейцы и стал уникальным мастером. Сколько рацпредложений внёс! На перегоне «Проспект мира» — «ВДНХ», где внедрились 100 метровые плети для укладки пути, Катаманин изобрел свою тележку для перевозки.

Интересная история случилась однажды у Катаманина и его помощницы Зины Губайдуловой на отделке пути. Они вдвоем выполнили такой объем работ, который был под силу целой бригаде. Мудрый Катаманин и на этот раз внедрил свой скоростной метод. В то время маленькая хрупкая Зина Губайдулова была единственной в коллективе женщиной-путейцем. Ее называли королевой шахты.



Бениамина Катаманин — Заслуженный строитель РСФСР. кавалер многих орденов и медалей — за труд в мирное и военное время. Его и сегодня помнят в нашем коллективе. А когда-то... Его огромный портрет красовался на Красной площади, на здании ГУМа.

Первопроходца метро москвичи и гости столицы знали в лицо. ■

Вклад поэта в общее дело



ЕВГЕНИЙ ДОЛМАТОВСКИЙ, МОСКВИЧ 1915 ГОДА РОЖДЕНИЯ, ОКАЗАЛСЯ ОДНИМ ИЗ МНОГИХ ТЫСЯЧ РЯДОВЫХ ПЕРВОСТРОИТЕЛЕЙ МЕТРО, СРЕДИ КОТОРЫХ БОЛЬШИНСТВО СОСТАВЛЯЛИ КОМСОМОЛЬЦЫ-ДОБРОВОЛЬЦЫ.

До спуска в шахту недавний школьник успешно сотрудничал с молодежными изданиями — писал стихи, соответствующие своему возрасту и духу первых пятилеток. Не откликнуться на призыв влиться в ряды строителей первого в нашей стране метрополитена политически активный юноша не мог.

Свой трудовой путь Женя Долматовский начал в 1932 году на сооружении станции «Охотный Ряд» с ручной откатки вагонок, наполненных извлеченной из недр земли породой. А чуть позже, в прокладываемом от нее перегоне к станции «Дзержинская», молодой энтузиаст работал уже проходчиком.

Здесь ему довелось стать участником важного события — сбойки тоннелей. Под землей Женя овладел еще одним важным видом работ — чеканкой швов тоннельной отделки.

Летом того же 1934 года произошла серьезная подвижка в литературной судьбе молодого поэта. Издательство «Жургаз» выпустило в свет его первую книжку стихов под названием «Лирика». Общественный автор к тому же получил гостевое приглашение на Первый съезд советских писателей. Вот как он об этом вспоминал:

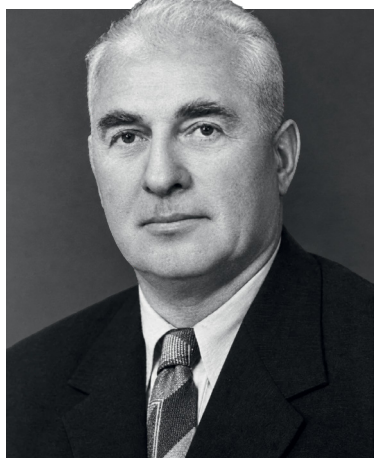
«Мы работали под землей четырехсменно, но особенно уставали за смену, длившуюся с 12 ночи до 6 утра. Именно после такой смены, разомлевший в душевой, я, тщательно пригладив сырые волосы, направлялся наискосок через Площадь Свердлова, где находилась наша 12 шахта, к Колонному залу Дома Союзов».

(Окончание на стр. 8)



Метро глубокого заложения

В родном высокогорном грузинском селе Хотеве Илья Гоциридзе был первым комсомольцем и первым из своей семьи, кто получил высшее образование: поступил в Московский институт инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ). В конце 1932 году по зову сердца пришел на Метрострой, а в 1939-м по рекомендации наркома путей сообщения СССР Лазаря Кагановича возглавил многотысячный коллектив метростроителей.



О МИИТ в 1927 году, Илья Гоциридзе работал на реконструкции предпортового узла во Владивостоке. На Метрострой пришел «по воле сердца», работал в должности начальника участка, руководил шахтами № 16–17 и 21–21 бис. 10 апреля 1934 его назначили начальником на строительстве будущей

трехсводчатой станции глубокого заложения «Красные Ворота».

Это была одна из первых станций, на которых установили эскалаторы, которые в то время называли движущимися лестницами. В 1938 году проект станции «Красные ворота» получил Гран-при на Всемирной выставке в Париже.

На второй очереди Илья Давидович руководил строительством «Маяковской» — первой колонной станции глубокого заложения, проект которой в 1939 году на Всемирной выставке в Нью-Йорке тоже был удостоен Гран-при.

В этом же году Гоциридзе возглавил Московский метрострой, став его третьим руководителем. По словам коллег, он обладал фантастическим трудолюбием и выносливостью. Его обычный рабочий день начинался в 12 часов дня, потому что заканчивался... в 7 утра. Илья Давидович был внимателен к людям, знал, что происходит в их семьях. Его коллеги были уверены, что всегда могут на него рассчитывать. Гоциридзе всем помогал. Избегал конфликтных ситуаций, предпочитал любой вопрос решить миром. Рабочие и служащие под его руководством старались работать на совесть.

За год до начала войны Гоциридзе, как специалиста высочайшего уровня, направили на сооружение уникального тоннеля военно-стратегического назначения под Амуром на границе с Китаем, оккупированном Японией. Строительству присвоили номер 4 НКПС, как строго засекреченному объекту государственной важности. Сбойка тоннеля произошла в июне 1941 года.

В этом же году Илья Давидович возвращается в Москву на должность заместителя народного комиссара путей сообщения (НКПС) СССР. Инженера-метростроевца ценили и глава государства И.В. Сталин, и Л.М. Каганович, доверяя ему самые ответственные работы по линии железнодорожного транспорта и транспортного строительства.

В 1942 году Илья Давидович руководил Главным управлением военно-восстановительных работ НКПС СССР и Железнодорожными войсками СССР, четкая работа которых обеспечила

надежную связь фронта и тыла, тем самым приближая Победу.

В 1947-м за усовершенствование и внедрение на строительстве Московского метрополитена щитового метода проходки тоннелей, обеспечившего значительное повышение производительности труда на подземных работах, Гоциридзе был удостоен Сталинской премии II степени. А после создания в 1954 году Министерства транспортного строительства СССР — назначен заместителем министра.

До конца дней — он скончался в 1968 году — не прерывал связи с родным Мосметростроем, возглавлял совет ветеранов «красноворотцев». Похоронен на Новодевичьем кладбище.

Илья Давидович носил звание генерал-директора движения 1-го ранга. Родина достойно оценила его заслуги. Он был награжден тремя орденами Ленина, орденами Кутузова 1 степени и Красного Знамени, тремя орденами Трудового Красного Знамени, многочисленными медалями. ■

История в деталях

С годами все больше удивляешься тому, что наша страна не просто выживала в годы Великой Отечественной войны, но и строила метро. В самый тяжелый для Советского Союза период Метрострой возглавлял Михаил Афанасьевич Самодуров, который приступил к своим обязанностям в январе 1941-го. К июню была закончена проходка всех тоннелей Замоскворецкого и почти семидесяти процентов Покровского радиусов третьей очереди метро. Впереди — сооружение станций и путей, монтаж эскалаторов и электрооборудования, много других задач. Московские метростроевцы консервировали отстроенные и неиспользуемые тоннели, чтобы подготовить убежища для населения, возводили оборонительные сооружения, прокладывали временные пути, восстанавливали разрушенные шахты и мосты.



Михаил Самодуров

открыта Техническая школа Мосметростроя, где после рабочего дня молодые люди овладевали профессиями проходчиков, изолировщиков, слесарей и электромонтажников.

За образовательное выполнение заданий Государственного Комитета Обороны СССР по строительству третьей очереди метрополитена в военное время в 1944 году Московский метрострой был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Победу в Великой Отечественной войне Михаил Афанасьевич встретил руководителем Главтоннельметростроя Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) СССР, который возглавлял с 1945 по 1958 годы (с 1954 года — в составе Министерства транспортного строительства), оставаясь до 1950-го начальником Метростроя.

Самодурову принадлежит огромная заслуга в восстановлении кадрового состава метростроения. В 1946–1949 годах переподготовку при Московском институте инженеров железнодорожного транспорта прошли более 200 инженерно-технических

работников. Ежегодно метростроевским профессиям обучалось около 5 тыс. человек. Свыше 400 рабочих стали инженерами и техниками, а 17 тыс. строителей повысили свою квалификацию.

1 января 1950 года был открыт первый участок Кольцевой линии. Это был не только триумф архитектуры сталинского ампира, но и коллектива Мосметростроя во главе с Михаилом Афанасьевичем.

По его инициативе сразу после войны для метростроевцев вновь начали возводить жилье, появился пионерский лагерь и детские сады, Дворец культуры и стадион.

Легендарный метростроевец стоял у истоков создания специализированного Управления строительства 10А и руководил им до 1969 года, когда и скончался.

М.А. Самодуров имел звание генерал-директора пути и строительства 2 ранга. Был депутатом Моссовета. Награжден тремя орденами Ленина, Отечественной войны I степени, Трудового Красного Знамени и орденом «Знак Почета», медалями, удостоен Сталинской премии 2-й степени. ■

Окончив Киевский политехнический институт, Михаил Самодуров работал старшим инженером на Юго-Западной железной дороге. В 1933 году его, активного комсомольца, направили в Москву строить метро. За восемь лет Михаил Афанасьевич прошел путь от сменного инженера до начальника Метростроя.

Предвоенные и военные годы накладывали особый отпечаток на выбор руководителя, в том

числе и Метростроя. Это должен был быть крупный специалист, незаурядная сильная личность, преданный своей стране и делу человека, способный справиться с любыми трудностями. Именно таким был Михаил Самодуров.

Первые месяцы войны он буквально жил на рабочем месте — руководил ходом выполнения заданий Государственного Комитета Обороны, отправлял коллективы метростроевцев туда, где сооружались подземные

оборонные заводы и строились железнодорожные тоннели.

Весной 1942-го в Москве возобновилось строительство Замоскворецкого и Покровского радиусов метро. Работа шла в сложных условиях: многие предприятия находились на оккупированных территориях, тысячи специалистов ушли на фронт. Их заменили женщины и подростки.

В 1943-м по предложению Михаила Афанасьевича была

Первый среди первых



5 ноября 1943 года ВЦИК СССР присвоил звание Героя Социалистического Труда метростроевцу Ивану Алексеевичу Яцкову с формулировкой «за исключительные заслуги перед Отечеством». Даже зная о работе Героя только в годы войны, можно (и нужно!) писать книги и снимать фильмы — это материал, сравнимый разве что с книгой Николая Островского «Как закалялась сталь»: столько в нем самоотверженности, героики, преодоления и главное — патриотизма.

Иван Яцков родился в 1915 году в деревне Иванково на Тамбовщине в большой семье — тринадцать детей. Ему не исполнилось еще и 17 лет, когда с родным дядей приехал в Москву. Никакой работы Иван не боялся — был на стройке разнорабочим, землекопом, плиточником. Трудился

с огоньком, даже ставил рекорды, стал ударником, вступил в комсомол. В 1933 году по комсомольской путевке направили строить метро. Начинать откатчиком на шахте 13–14, прошел курсы техминимума, в работе освоил основные метростроевские профессии. Так, станция «Дзержинская» стала для Яцкова

хорошей школой, и на строительство «Курской» он пришел уже опытным метростроевцем. Но достроить ее не довелось. В 1937-м его с большой группой метростроевцев направили на сооружение секретного объекта — тоннеля под Амуром. Уникальный, теперь уже знаменитый тоннель в 1941-м был сдан с оценкой отлично, Иван Яцков награжден орденом Ленина.

Началась война и вновь Иван Яцков, теперь уже начальник участка, на важных объектах: нужно было срочно пробить сеть железнодорожных тоннелей на участке Сухуми — Гагра. Через полгода напряженной работы эшелоны с боеприпасами пошли к Туапсе, в районе которого шли ожесточенные бои. Потом было восстановление взорванных и заминированных фашистами тоннелей от Туапсе к Белореченской и, далее к Новороссийску. «Каждый шаг, каждое движение строителей, — как писала наша газета, — было чревато здесь катастрофой. Но метростроевцы работали самозабвенно, не думая себе мысли об опасности».

После восстановления Крымских автотранспортных тоннелей в районе Севастополя, Иван Яцков по настоятельному требованию замнаркома путей сообщения, старого метростроевца Илья Гоциридзе взялся за учебу. Сначала Центральные технические курсы при НКПС, техникум им. Андреева, ЛИИЖТ, и в 1951 году Иван Алексеевич вернулся на Метрострой дипломированным инженером. И вскоре на перегоне от «Белорусской» к «Новослободской» его участок установил рекорд, смонтировав за месяц 72 погонных метра тоннеля. Если бы читатель знал, что это вся биография И. А. Яцкова, и то был бы по праву восхищен его трудовым подвигом. Но впереди был еще тоннель с мыса Лазарева на Сахалин и около сорока лет полной самоотдачи на руководящих должностях в Мосметрострое. В марте 1955 года Яцков возглавил СМУ-1, переименованное вскоре в Тоннельный отряд № 6. Пожалуй, самые сложные участки строящегося метро пришлось на долю Ивана Алексеевича. Это прежде

всего кессон. И надо было приложить неимоверные усилия, найти такие технические решения, чтобы избежать этот самый человекозатратный способ проходки тоннелей. Коллективу во главе с Яцковым это не единожды удавалось! Мало того, именно в ТО-6 на участке, которым руководил Анатолий Николаевич Адауров, на строительстве перегона «ВДНХ» — «Ботанический сад» удалось найти такое решение, что впоследствии кессонная проходка на Метрострое стала редкостью. Победа над кессоном была отмечена Государственной премией!

Героя Социалистического Труда, Заслуженного строителя РСФСР, Почетного железнодорожника, кавалера многих орденов и медалей в 1982 году с почетным проводили на заслуженный отдых.

Нельзя не добавить, что его сын — Борис Иванович — на Метрострое прошел путь от младшего инженера ТО-6 до главного инженера Управления Мосметростроя. Он, его дети и внуки не теряют связь с родным коллективом. ■





Уважаемые коллеги!

От всей души поздравляю ваш коллектив с 95-летием! Этот юбилей — значимая дата не только для компании, но и для всей отечественной строительной отрасли. Созданный в 1931 году Московский метрострой стал основой формирования мощной школы метростроения, объединившей передовые инженерные решения, высокий профессионализм и уникальный практический опыт. На протяжении десятилетий вы остаетесь символом надежности, качества и технологического лидерства.

Благодаря вашему труду наша столица обладает одной из крупнейших и самой красивой системой метрополитена в мире. Именно силами Мос-

метростроя были созданы станции, ставшие архитектурными символами города, и заложены высокие стандарты качества и инженерной мысли, которые определяют развитие метро и в наши дни. В новейшей истории вы не только сохранили эти традиции, но и приумножили их: начиная с 2011 года в Москве построено и реконструировано более 260 километров линий, 130 станций и 14 электродепо метро и Московского центрального кольца.

Сегодня перед отраслью стоят не менее амбициозные задачи. В активной стадии строительства находятся сразу три радиуса — Трицкий, Рублево-Архангельский и Бирюлевский, а также станции «Достоевская» и «Гольяново» Кольцевой и Арбатско-Покровской линий.

В последние годы Москва уверенно вернулась к масштабному строительству метро, и в этом — безусловная заслуга вашего коллектива, его опыта, компетенций и высокой организованности. До 2032 года планируется фактически удвоить протяженность метрополитена по сравнению с 2010-м: возвести еще порядка 80 километров линий и свыше 30 станций, сделав поездки по городу удобнее еще для сотен тысяч жителей.

Важно подчеркнуть, что вклад Мосметростроя выходит далеко за рамки транспортного строительства. За годы работы компания принимала участие в создании ключевых объектов оборонного, промышленного и гражданского назначения, формируя инфраструктурный каркас страны.

Ваш труд, преданность делу и верность традициям по праву отмечены высокими государственными наградами. Но главное подтверждение вашего профессионализма — это благодарность миллионов граждан, для которых метро является неотъемлемой частью повседневной жизни.

Уверен, что и в дальнейшем коллектив АО «Мосметрострой» будет успешно решать самые сложные инженерные задачи, внедрять передовые технологии и вносить значимый вклад в развитие не только Москвы, но и всей России.

Желаю вам крепкого здоровья, благополучия, новых профессиональных достижений и реализации всех намеченных проектов! ■

Владимир Ефимов,
заместитель Мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства



Дорогие коллеги и друзья!

От всей души поздравляю работников и ветеранов Мосметростроя с 95-летием со дня основания организации!

За этой цифрой стоит целая эпоха, созданная поколениями московских метростроителей. Немногие строительные компании могут сравниться с Мосметростроем по масштабу и значимости пройденного пути. Мы не просто строили, а задавали стандарты, по которым работает вся отрасль.

За десятилетия самоотверженного труда силами Московского метростроя в столице сооружено и обновлено более двух сотен станций, бесконечные километры тоннелей, сложнейшие дорожные развязки и ключевые магистрали. Наш почерк узнаваем: Московский метрострой сооружал метрополитен в крупнейших городах нашей страны, реализовал сложнейшие проекты за рубежом, возводил стратегические оборонные объекты, предприятия горнодобывающей и атомной отраслей. Но за всем этим стоят не бетон и сталь, а конкретные люди, которые каждый день доказывают, что для московских метростроителей нет невыполнимых задач. Мосметрострой всегда был и остается местом, где растут профессионалов высшей пробы.

Хочу сказать спасибо каждому из вас. Именно благодаря вашим усилиям метро в Москве остается эталоном комфорта и надежности. Желаю новых производственных успехов, счастья и, конечно, здоровья! ■

С уважением,
Александр Иванов,
временно исполняющий обязанности
генерального директора
АО «Мосметрострой»



Уважаемые коллеги!

Поздравляю вас со знаменательной датой — 95-летием Мосметростроя!

С момента основания в 1931 году ваша организация закладывала основы отечественного метростроения, стала локомотивом отрасли.

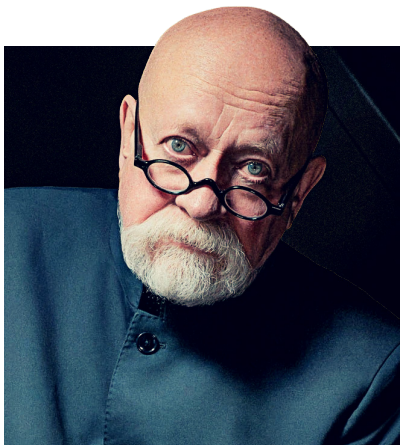
Все эти годы история Москвы неразрывно связана с развитием метрополитена, а станции метро давно уже являются одной из основных достопримечательностей столицы.

Сегодня Вы совмещаете проверенные технологии с передовыми решениями, сохраняя верность профессии.

Ваш труд — это уникальный сплав инженерной мысли, мужества и высочайшего профессионализма. Спасибо за преданность делу, за династию и традиции, которые вы бережете.

Желаю организации дальнейшего стабильного развития, надежных партнеров, новых проектов, реализации интересных инженерных и архитектурных решений во благо процветания нашей столицы и страны! ■

Василий Десятков,
руководитель Департамента
строительства транспортной
и инженерной инфраструктуры
города Москвы



Дорогие друзья, уважаемые коллеги!

Современные города невозможно представить без развитой транспортной инфраструктуры — это каркас, основа, камертон точно выверенного ритма мегаполисов и крупных поселений.

В перечне видов общественного транспорта особое место занимает метрополитен. Только столичное метро ежедневно перевозит около десяти миллионов пассажиров. Скорость и комфорт подземных маршрутов стали неотъемлемой частью нашей жизни на протяжении почти целого столетия.

В 2025 году мы отметили 90-летие Московского метрополитена, который по праву считается лучшим в мире. Но еще раньше, в октябре 1931 года был создан Московский метрострой, специалисты которого из года в год трудятся

над созданием стратегически важных объектов повышенной технической сложности.

На протяжении 95 лет метростроители строят, вводят в эксплуатацию уникальные сооружения, среди которых автомобильные развязки, скоростные магистрали, железнодорожные тоннели, современные жилые комплексы с использованием подземного пространства в интересах горожан.

Как никто другой, архитекторы знают, что работать со специалистами Московского метростроя — особая профессиональная задача, где наряду с творчеством и художественными образами на первый план выступает точный расчет, инженерная смелость, новаторство и прорывные технологии.

От всего сердца желаю коллективу АО «Мосметрострой» новых идей, ярких проектов, уникальных технических решений, которые останутся в летописи славной истории столичного метростроя. Уверен: опыт предыдущих поколений метростроителей, помноженный на молодость и азарт новой генерации, продолжат историю отрасли.

Удачи, творческих свершений, любви и вдохновения, дорогие друзья! За вами — будущее! ■

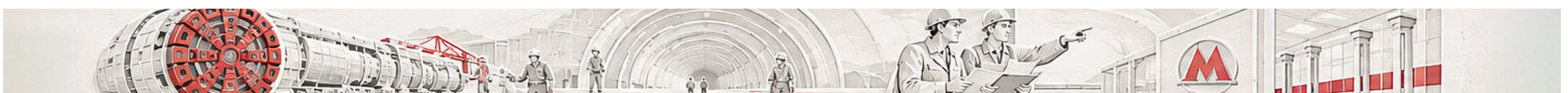
Николай Шумаков,
народный архитектор РФ, президент Союза архитекторов России
и Союза московских архитекторов



Мировая Тоннельная ассоциация (ИТА-АИТЕС) сердечно поздравляет Московский метрострой со значительным вкладом в развитие подземного пространства и тоннельной инфраструктуры в России и за рубежом.

Московский метрострой заслуженно получил признание в мировом сообществе тоннелестроителей благодаря своему многолетнему опыту, инновациям и стремлению к совершенству.

Желаем вам дальнейшего динамичного развития, новых масштабных проектов, дальнейших успехов и процветания. ■





Уважаемые коллеги, друзья!

Сердечно поздравляем коллектив АО «Мосметрострой» с 95-летием! Девять с половиной десятилетий для предприятия — это не просто дата.

Это история героического труда, высочайшего профессионализма и верности своему призванию. Сегодня Мосметрострой — это большая команда, за плечами которой уникальный опыт и гордость за каждый построенный объект. 202 станции метро и более 600 километров перегонных тоннелей. Именно вашими руками — талантливых рабочих и инженеров, заложен каркас современного Московского метрополитена, который по праву считается лучшим в мире.

Без участия специалистов компании не обошелся ни один крупный строительный проект в нашей стране и бывших союзных республиках: от стратегических объектов оборонного комплекса до предприятий горнодобывающей и атомной промышленности. Проложенные вами автомобильные и железнодорожные тоннели, возведенные гидротехнические сооружения, современные административные и жилые комплексы — это заслуга тысяч мосметростроевцев, объединенных общим делом. Немногие компании в мире могут похвастаться таким портфолио проектов.

Традиции Мосметростроя — это живая связь поколений. Особая гордость организации — трудовые династии, в которых опыт и мастерство бережно передаются от родителей к детям, от дедов к внукам. Все эти достижения — результат ежедневного, порой незаметного, но колоссального труда каждого сотрудника. Не случайно ваш коллектив неоднократно был удостоен высших государственных наград: орденов Ленина, Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени и Дружбы народов. Это всенародное признание вашего труда. Но самой главной наградой по-прежнему остается благодарность миллионов пассажиров, для которых метро стало синонимом надежности и комфорта.

И эту благодарность вы заслужили по праву.

Сегодня, когда Москва реализует амбициозные транспортные программы, вы продолжаете славные традиции первопроходцев-метростроителей, решая самые сложные инженерные задачи. Уверены, что ваш профессионализм и колоссальный опыт будут востребованы еще долгие годы.

Коллективы АО «Объединение «ИНГЕОКОМ» и АО «Мосметрострой» связывают деловые отношения и многолетняя дружба. Мы гордимся нашими совместными проектами в России и за рубежом, и уверены в продолжении партнерского сотрудничества.

От имени руководства и коллектива АО «Объединение «ИНГЕОКОМ» желаем каждому из ваших сотрудников крепкого здоровья, успехов, новых строительных рекордов, масштабных проектов и процветания!

С юбилеем, дорогие друзья! Спасибо за ваш труд! ■

Дмитрий Евсеев,
президент АО «Объединение «ИНГЕОКОМ»

Сергей Кудяев,
генеральный директор АО «Объединение «ИНГЕОКОМ»



Уважаемые коллеги!

От всей души поздравляю весь многочисленный трудовой коллектив компании АО «Мосметрострой» с профессиональным праздником и замечательным юбилеем!

Ваша компания — признанный флагман подземного строительства, которому «по плечу» любая инженерная задача. Каждая новая станция, каждый проложенный километр тоннелей — это результат колоссального труда и высочайшего профессионализма вашей команды. На протяжении десятилетий вы успешно сочетаете бесценный опыт с передовыми технологиями, совершаете настоящий инженерный подвиг, обеспечивая комфорт и мобильность миллионов людей.

Мы высоко ценим и гордимся сложившимися деловыми и дружескими отношениями между нашими компаниями, стремимся к их укреплению и развитию. Искренне желаем Мосметрострою дальнейшего процветания, уверенного технологического лидерства и новых замечательных станций! Пусть партнеры будут надежными, расчеты — точными, а проходки — легкими и безаварийными.

Всем сотрудникам компании желаем крепкого здоровья, профессиональных успехов, семейного благополучия, мира, добра и неизменной гордости за свой уникальный созидательный труд! ■

Вячеслав Сонин,
генеральный директор БСК и ВТС



От себя лично и от коллектива Фонда реновации поздравляю всю команду Московского метростроя с 95-летием!

За почти век Ваша организация создала инфраструктуру, ставшую надежным каркасом транспортной жизни столицы. Большая кольцевая линия, интервалы движения в 90 секунд, станции — шедевры, ставшие объектами культурного наследия, — всё это результат последовательной инженерной школы, преемственности профессиональных кадров и умения решать задачи высочайшей технологической сложности!

Строительство транспортных магистралей и обновление жилого фонда — две взаимодополняющие и неразрывные сферы городского развития. И в той, и в другой отрасли успех измеряется не только объемами и сроками, но безопасностью, долговечностью и ответственностью перед поколениями москвичей. Фонд реновации возводит комфортное жилье с расчетом на срок службы свыше 100 лет, опираясь на те же принципы инженерной точности и уважения к человеку, которые десятилетиями демонстрирует Мосметрострой.

Примите искренние пожелания здоровья, профессиональной удачи и новых технологических решений. Благодарим ветеранов и действующих специалистов за безупречный труд. Пусть следующие этапы строительства проходят с той же уверенностью, качеством и вниманием к деталям, которые стали Вашей отличительной чертой за прошедшие 95 лет! ■

Максим Степанов,
генеральный директор Московского фонда реновации жилой застройки



Уважаемые руководители, сотрудники и ветераны АО «Мосметрострой»!

Сердечно поздравляю вас со знаменательной датой — 95-летием организации!

Московское метро по праву считается символом столицы, выдающимся памятником истории, культуры и архитектуры, не имеющим аналогов в мире. За последние годы главная транспортная артерия города получила мощный импульс развития — и в этом, безусловно, ваша заслуга.

95 лет — для компании, стоявшей у истоков отечественного метростроения, это не просто значимая дата. Это путь от первых котлованов, которые разрабатывали вручную, до сложнейшей подземной инфраструктуры современного мегаполиса. За это время коллективом построено и реконструировано свыше 200 станций, многие из них удостоены престижных наград и премий в области архитектуры.

С момента передачи Мосгосстройнадзора части федеральных полномочий на объектах метрополитена прошло 13 лет. И все эти годы наше сотрудничество остается плодотворным и доверительным. На всех этапах строительства мы активно работаем с вами в круглосуточном режиме, чтобы гарантировать безопасность и надежность новых станций и сопутствующей инфраструктуры. И неизменно ощущаем вашу готовность к открытому и конструктивному диалогу.

Благодарю каждого сотрудника Мосметростроя за преданность делу и добросовестный труд. Нас ждет еще много сложной и интересной совместной работы. Желаю вам новых производственных успехов на благо России и ее столицы — Москвы!

Крепкого здоровья, благополучия, неиссякаемой созидательной энергии и уверенности в завтрашнем дне! ■

Антон Слободчиков,
председатель Мосгосстройнадзора



В ногу со временем

Значительный вклад в совершенствование методов метро-строения внес доктор технических наук, профессор, член-корреспондент Академии строительства и архитектуры СССР Николай Алексеевич Губанков, возглавлявший Московский метрострой с 1950 по 1958 годы. При его непосредственном участии были испытаны и внедрены механизированные проходческие щиты, разработана сборная железобетонная обделка тоннелей глубокого заложения, качественно повысился уровень механизации тоннельных работ.



Николай Губанков приехал сооружать московскую подземку в 1934 году. Знания и талант инженера позволили ему через два года стать начальником шахты. А еще через четыре года — заместителем начальника Метростроя.

Во время войны Николай Алексеевич руководил строительством подземных спецобъектов в Казани. Курировал сооружение станции «Сталинская» («Семеновская»), открывшейся в 1944 году.

В 1947-м Губанкова назначили заместителем начальника Главтоннельметростроя, в 1950-м он возглавил Московский метрострой.

Под руководством Николая Алексеевича в 1952 году введен в строй участок строящейся Кольцевой линии от «Курской» до «Белорусской». В марте 1954-го открылось движение на участке от «Белорусской» до «Парка культуры»: метрокольцо замкнулось.

Результатом повышения технического уровня строительства Кольцевой линии стало ускорение темпов проходки, снижение трудоемкости и стоимости работ, пятикратное повышение производительности труда по сравнению с первой очередью метро.

В конце 1950 года Метрострой получил важное правительственное задание соорудить

подземную магистраль, соединяющую Площадь Революции с Киевским вокзалом. Это было связано с началом холодной войны и до 1952 года не афишировалось, поскольку новая линия должна была служить и бомбоубежищем. Задача оказалась чрезвычайно сложной, для ее решения потребовалось ускоренное освоение новой техники. В апреле 1953 года Новоарбатский радиус был сдан в эксплуатацию. Это стало возможным благодаря высокой механизации и слаженной работе метростроевцев под руководством Губанкова.

В середине 1950-х годов перед Николаем Алексеевичем была поставлена задача открыть движение по новому участку Кировско-Фрунзенской (Сокольнической) линии к началу VI Всемирного фестиваля молодежи и студентов для удобной доставки гостей к стадиону «Лужники». 1 мая 1957 года станции «Фрунзенская» и «Спортивная» приняли первых пассажиров.

Николай Алексеевич был не только прекрасным специалистом, но и чутким руководителем. Губанков считал, что план 1950 года по вводу 9 тыс. кв. метров для Метростроя катастрофически мал, и обеспечивал ежегодный ввод в эксплуатацию около 30 тыс. кв. метров ведомственного жилья.

В 1958 году Губанков возглавил ЦНИИ транспортного строительства, а в 1960-м стал первым заместителем председателя Мосгорисполкома. До конца жизни не прекращал научной деятельности, являлся автором многих книг по вопросам метростроения. В свободное время делился знаниями с читателями газеты «Метростроевец», был первым председателем Совета ветеранов войны и труда Мосметростроя. Обоим театрам. В отпуске любил бывать на Черном море и удить рыбу на Оке.

Заслуги Николая Алексеевича были отмечены орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Отечественной войны, медалями, Сталинской премией II степени. ■

«Учитесь прилежанию у Васи Полежаева»



Василий Полежаев

Открывшаяся в 1972 году станция Московского метрополитена «Полежаевская» носит имя одного из первостроителей столичной подземки Василия Полежаева, прошедшего путь от бригадира проходчиков до руководителя Московского метростроя, во главе которого он стоял с 1958 по 1972 годы. Василий Деметьевич единственный в Москве метростроитель, в честь которого названа станция метрополитена.

На строительство первой очереди Московского метрополитена Василий Полежаев пришел в 1933-м году по комсомольской путевке. Начинать проходчиком на станции «Охотный Ряд». Энергичный и смекалистый, он возглавил сквозную бригаду, считавшуюся лучшей на шахте № 10–11. Вскоре коллективы других бригад начали знакомиться с опытом работы «полежаевцев», а на Метрострое стала популярной поговорка: «Учитесь прилежанию у Васи Полежаева».

Осенью 1934 года в сквере напротив Большого театра были установлены три портрета трехметровых высоты лучших бригадиров Метростроя. Среди них был и портрет Василия.

Став знаменитым на всю Москву Полежаев не зазнался, а сделал передовыми смену, участок, строительство...

Он одним из первых откликнулся на призыв: «Метростроевцы, за учебу!» и пошел учиться на рабфак. В 1941-м окончил Московский институт инженеров железнодорожного

транспорта, диплом защитил в первые дни войны.

В конце 1940-х годов на сооружении первой очереди Кольцевой линии Василий Деметьевич работал главным инженером шахты № 12, на второй очереди — начальником шахты № 11.

С 1955 года Полежаев был заместителем руководителя, а с 1958 по 1972 год — руководителем Московского метростроя. Принципы, наработанные в бригаде, отношение к коллективу и людям Василий Деметьевич сохранил и возглавив прославленный коллектив.

Он любил людей. На личном примере показывал, как надо работать, соблюдать трудовую дисциплину, бережно относиться к общественному добру, любил повторять: «Ты — хозяин, а не гость, береги каждую доску и каждый гвоздь».

В 1958 году под его руководством был введен в строй первый участок будущей Калужско-Рижской линии метро с четырьмя станциями: «Ботанический сад» (сейчас — «Проспект Мира»), «Рижская»,

«Мир» («Алексеевская») и «ВСХВ» («ВДНХ»). Здесь впервые на Метрострое испытывали механизированный щит М-105 для прохождения пород средней твердости.

Был механизирован самый трудоемкий процесс при проходке наклонных ходов. Внедрялись сборные железобетонные обделки в конструкциях перегонных тоннелей мелкого заложения, что позволило сэкономить 7 тыс. тонн чугуна на километр трассы и снизить стоимость работ в 1,5 раза.

При непосредственном участии Василия Полежаева на строительстве Калужского радиуса был применен способ сооружения тоннелей, названный «московским».

По воспоминаниям коллег Полежаев работал над перспективами развития метрополитена в Москве. Изучал и внедрял новейшие технологии. Когда появлялось свободное время, брался за перо. Его статьи печатались в технических журналах, газетах «Метростроевец», «Московский комсомолец», «Вечерняя Москва» и в других изданиях. Мечтал написать книгу о Метрострое, накапливал и тщательно отбирал материал для будущего издания.

Василий Полежаев проявил себя и замечательным организатором, и высококлассным специалистом-строителем. При нем строящиеся участки метро становились лабораториями и полигонами для проверки и внедрения новых методов проходки, материалов и механизмов.

Он пользовался непререкаемым авторитетом и у подчиненных, и у руководства страны. Огромное внимание уделял социальным программам, поддерживавшим развитие многотысячного коллектива метростроителей.

18 марта 1963 года В.Д. Полежаеву было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Он награжден: двумя орденами Ленина и двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом «Знак Почета» и Золотой медалью «Серп и Молот», имел звание Заслуженный строитель РСФСР. 30 декабря 1972 года по просьбе метростроевцев на Таганско-Краснопресненской линии новой станции присвоено название «Полежаевская». ■

Выдающийся бригадир

Об Александре Суханове, бригадире проходчиков СМУ-8 Метростроя говорят как о личности удивительной. Высокий профессионализм этого человека сочетался с огромным обаянием и редкими качествами: он любил и свою профессию, и людей, которые по роду деятельности становились его подчиненными. Об этом говорили так: хочешь научиться работать — иди в бригаду к Суханову. Он мог объяснить, как работать отбойным молотком, как производить монтаж чугунных тьюбнгов, с присказками и байками проходил самые сложные участки.



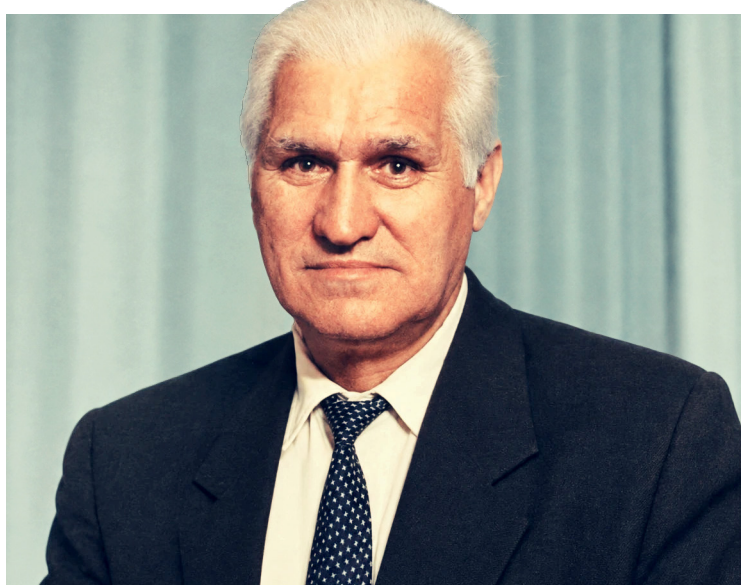
Александр Сергеевич Суханов родился в 1933 году. Закончив в 1948 году ремесленное училище, пошел работать слесарем-инструментальщиком на машиностроительный завод. В Мосметрострое оказался в 1952 году. Отслужив в рядах Советской армии, в 1955 году вернулся в родной коллектив, и с того периода до самой смерти не изменял этой организации. И уже в 1963 году был назначен бригадиром проходчиков. В 30 лет такое назначение мог получить не всякий. Это было и огромной ответственностью, и признанием

его профессионализма. Но надежды руководства он оправдал. При сооружении станции «Волгоградский проспект» и перегонных тоннелей Калужского радиуса работы велись скоростной щитовой проходкой. За это Суханов был награжден первой государственной наградой — медалью «За трудовую доблесть». В 1967 году он получил орден «Знак почта», а за успехи, достигнутые в выполнении заданий восьмой пятилетки по строительству метро — орден «Трудового Красного Знамени».

В 1976 году за большой вклад в развитие метростроения



Без работы — какая жизнь?



Нафигулла Зайдуллин — лауреат премии Совета Министров СССР. Один из авторов уникального проекта, осуществленного впервые в метростроении при сооружении станции «Горьковская» — ныне «Тверская».

Нафигулле Гашиковичу на Метрострое подали новое имя — Николай Григорьевич. Он был не против, шутил: «Буду за двоих работать».

И работал! Тем более, что к тяжелому труду ему не привыкать. В 12 лет в родном колхозе, в войну, выращивал для армии хлеб, на подводах возил тяжелые мешки за сорок километров от дома. Строил доты и дзоты, копал окопы и противотанковые рвы, за что и получил после победы медаль «За трудовую доблесть в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»

Тогда еще он не знал, что к этой первой награде добавятся и другие — за подземный труд. Да и про Метрострой не слышал, пока не приехал после службы в армии к родным в Москву и по их совету не пришел в коллектив СМУ-7.

Он был направлен проходчиком на станцию «Киевская» — кольцевая к Константину Гутнику. Знатный бригадир, кавалер ордена Ленина вскоре сделал Зайдуллина своей правой рукой, а уходя на пенсию, передал бригаду. Строили «Новые Черемушки». Несмотря на то, что работали в три смены, Зайдуллин старался не пропускать учебу в вечерней школе. Он твердо решил поступать в институт, стать инженером. И ему удалось осуществить свою мечту. Успешно окончил ВЗИИТ. И это неудивительно: с книгами Зайдуллин не расставался даже в шахте. Когда наступала небольшая

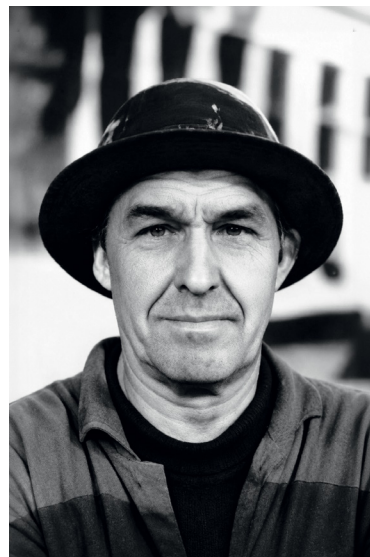
молодому коллективу СМУ-14, который и возглавил Зайдуллин. Шел 1980-й год. «Чеховская» — глубокого заложения. Тут бы профессионалов побольше! А у него в основном вчерашние войны. «Но работали ударными темпами, — вспоминал Николай Григорьевич. — За полтора месяца молодежная комплексная бригада раскрыла 34 проема из 38. Причем не только раскрыла, но и в металл взяла, и бетон уложила. Рекорд небывалый! Ровно за месяц соорудили все служебные помещения под платформой среднего зала, а это — тоже рекорд! Надо было доказать корифеям метростроения, что созданный коллектив работает не хуже. С первых дней мы брались за любые объекты, даже отказные, наиболее сложные и тяжелые, но сдавали их досрочно. Ребята получали заслуженные награды».

В это время Николай Григорьевич практически не бывал дома: спускался в забой и работал рядом с новичками, обучал. Постоянно ездил в общежития, где проживала молодежь. Трудный хлеб у настоящего неравнодушного руководителя. А он именно таким и был. От природы — добрый, чуткий, открытый людям человек. С ним запросто — по душам, не как с большим начальником, а как с родным и близким товарищем, другом. В нем всегда присутствовало желание помочь, по-отечески поддержать и подсказать. Особенно заботился о рабочих — по себе знал, насколько тяжел труд проходчика.

Николай Григорьевич тех лет — по-настоящему счастливый, окрыленный радостью человек. Талантливый инженер, кавалер орденов Трудового Красного Знамени и «Знак Почета», он смог реализовать себя еще и как умелый руководитель, который создал мощный, трудоспособный коллектив, насчитывающий почти 800 тружеников. Многие его ученики стали в будущем руководителями производства. Ему было чем гордиться. Оставил надежную смену.

Однажды, в гостях у Николая Григорьевича, ветеран Метростроя Дмитрий Евгеньевич Метальников стал читать свои стихи: «Вновь иду на работу, напеваёт душа. До чего же работа у меня хороша». «Да, — заметил, улыбаясь, Николай Григорьевич, — работать я любил всегда. А без работы — какая жизнь?» ■

Легких путей не искал



Его академия — забой. Вот где Равиль Мифтянович Нугаев дышал полной грудью. Стук отбойных молотков, грохот породопогрузочной машины — для него как музыка. Особый запах шахты — как свежий воздух. Он бесконечно любил свое дело. В коллективе СМУ-5, где трудился, его считали человеком высокой культуры, инженерной грамотности. А одной из самых главных черт характера называли выдержку.

Шел 1998-й год. Метрострой переживал трудные времена: замороженные объекты, длительные задержки заработной платы, потеря высококлассных специалистов. А бригадир проходчиков СМУ-5 Равиль Нугаев, нисколько не кривя душой, говорил, что Метрострой не бросит, готов работать бесплатно, а уход в такое трудное время расценивает, как предательство. Сыновья Равиля Мифтяновича называли отца человеком коммунистического завтра.

А он по жизни был такой: с чувством собственного достоинства. Мощь, сила, твердость, ответственность за все и за всех, кто рядом — его неотъемлемые качества. И, конечно, любовь: прикипел навеки душой и сердцем к коллективу, он и других, молодых, обращал в свою веру. Тогда в девяностые, убеждал: «Не спешите уходить, не распыляйтесь — на Метрострое все наладится». Старался сохранить золотой фонд. И ведь помогало, оставались ребята, честно работали в полную силу.

«Чтобы стать проходчиком широкого профиля, надо лет восемь, — утверждал бригадир. — Вот когда пройдет человек пески, стволы, наклоны, залы большого сечения, перегоны, вот тогда из него получится настоящий мастер, а новичка сразу не научишь».

А уж это Равиль Мифтянович точно знал. Будучи Заслуженным строителем Украины, известным горняком Донбасса, на Метрострое ему пришлось поучиться у асов проходки

и показать свои способности. И он завоевал доверие, получив приглашение в бригаду от опытного подземщика, имя которого гремело на весь Метрострой, Григория Николаевича Авдюхова. Пройдя его великую школу, Равиль Мифтянович на станции «Тургеневская» и сам возглавил бригаду. А потом — «Щукинская», «Полежаевская», «Калужская», за строительство которой он был удостоен ордена Дружбы народов, только что утвержденного — порядковый номер 107. Пуск станции «Свиблово» был ознаменован еще одной наградой — орденом Ленина.

Случались ли в его биографии легкие станции? Нет. Но самой коварной он считал «Авиамоторную»: «Вот где два резиновых костюма не спасали от потоков воды. А каково было в сорокаградусный мороз, когда велись работы в вентиляционном стволе. На резине — лед, на тубингах — лед, подтянуть невозможно. Да и на «Боровицкой» во время проходки приток воды достигал более 200 кубометров в час».

Никогда метростроевцы не работали в тепличных условиях. Никогда! Их труд — постоянная борьба, преодоление непреодолимых порой препятствий. И все же... Такие люди, как Равиль Мифтянович, без шахты своей жизни не представляли и легких путей не искали. Нугаев отдал Метрострою почти полвека, оставив после себя зажженный факел, который теперь несут его ученики, передавая эстафету новым поколениям метростроителей. ■

Суханову было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и медали «Серп и молот». Получение таких наград в возрасте 43 лет считалось случаем довольно редким. Но никто никогда не подвергал сомнению его звания и должности: этот человек умел так выстроить работу в коллективе, что без жесткостей и принуждения, люди с огромным энтузиазмом работали, выполняя и перевыполняя плановые задания. Так, 20 июля 1979 года комплексная бригада, работая методом бригадного подряда, закончила пятилетку досрочно. Для успешной деятельности

коллектива были сформулированы девизы: «Меньшим составом — большим объемом работы», «Рабочим местам только образцовый порядок».

“ — Однажды в нашу бригаду пришел работать кубинец Рафаэль Эчевария, выпускник МИИТа. С Рафаэлем Суханов особенно сдружился, и стал ему наставником буквально во всем. Прошло какое-то время. Рафаэль покинул СССР и вернулся на Кубу. Потом мы узнали, что на родине его назначили министром строительства, —

рассказывает ветеран СМУ-8 Василий Машинов, работавший под началом Александра Суханова. — Я и сам, попав в его бригаду на сооружение подземного перехода со станции «Площадь Революции» на «Проспект Маркса», с первых минут почувствовал доброту и заботу этого человека. Многому у него научился. То, как Суханов монтировал чужинные тубинги, можно считать верхом профессионализма. Он мог объяснить, как в разных гидрологических условиях

разрабатывать и надежно крепить горные выработки, не допуская аварий. Позже, став делегатом XXVI съезда КПСС, депутатом Верховного совета СССР двух созывов, Александр Сергеевич никогда не переставал быть простым человеком. В шахту приходил, работал и общался с людьми как обычно — без зазнайства и чванства. Его по-настоящему любили и уважали.

В совершенстве освоив все основные профессии метростроения, Суханов воспитал немало прекрасных инженеров

и бригадиров. Четкая организация труда, высокое мастерство, ответственность за порученное дело помогли сквозной бригаде Суханова нарастающими темпами вести проходку перегонных тоннелей в сложных гидротехнических условиях города. Кольцевая линия, Рижский, Филевский, Люблинский, Таганско-Краснопресненский и Серпуховской радиусы, а также первая очередь ереванского метро сооружались при его непосредственном участии. Александр Суханов трагически погиб 28 сентября 1989 года при сооружении Люблинско-Дмитровской линии. Похоронен в городе Домодедово. ■



Вклад поэта в общее дело

(Окончание. Начало на стр. 2)



В 1935 году, после пуска первой очереди метро, Долматовский написал стихотворение «Прощание со спецовой», поскольку пришло время переходить на очное обучение в Литературном институте. Его однокурсниками стали Константин Симонов, Сергей Михалков, Маргарита Алигер. А в качестве дипломной работы ему зачли сборник «Стихи и поэмы», вышедшей в издательстве «Советский писатель».

В 1939 году дипломированный поэт ушел добровольцем на войну с белофинами. Но после нее большой мирной передышки не получилось. Уже 23 июня 1941 года опытный военкор снова получил военное обмундирование и направление в армейскую газету «Звезда Советов». Не раз бывал на волосок от смерти. Попал в плен, где его приговорили к расстрелу. Сумел сбежать.

От Волги дошел с боями до Берлина, где 5 мая 1945 года отметил свое 30-летие.

Великая Отечественная война оставила глубокий след в творчестве Евгения Долматовского. В отдельном томе избранных стихотворений поэта, награжденного двумя боевыми орденами, более ста страниц отведено строкам, рожденным в боях сражений, в том числе и в Сталинграде. Песни на его стихи в годы войны пели и в окопах, и с экранов кинотеатров. Среди них «Лизавета», «Случайный вальс», «Дорога на Берлин».

А роман в стихах «Добровольцы» (написанный в 1952–1955 годах) о судьбе молодого поколения, строившего Московский метрополитен, воевавшего в Испании и на фронтах Великой Отечественной, а в послевоенное время — восстанавливающего страну, стал символом веры эпохи победителей. Он посвящен формированию целого поколения энтузиастов, сплоченного небывалой в нашей стране стройкой.

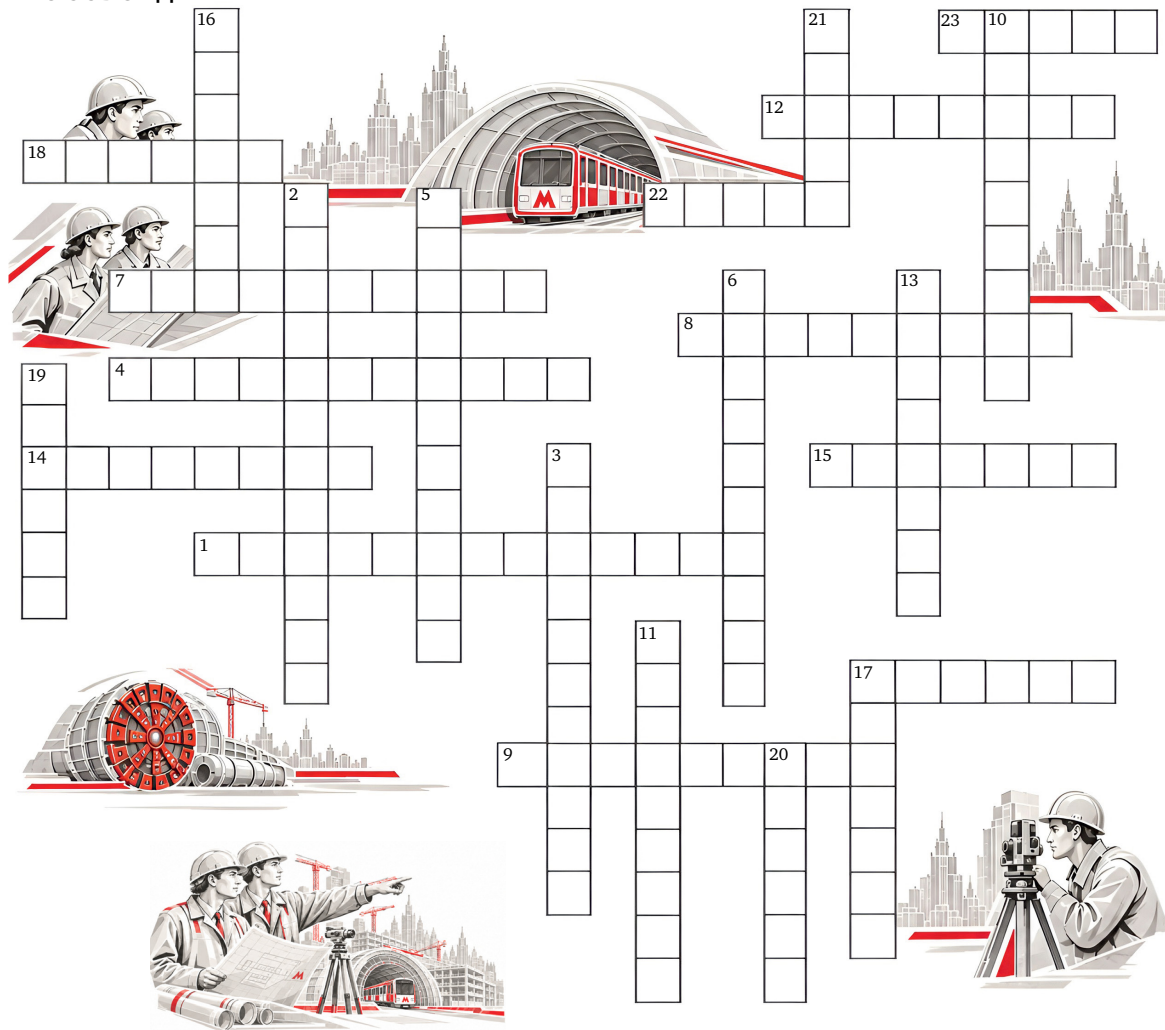
«Добровольцы» Евгения Долматовского — самый крупный литературный памятник первостроителям Московского метро. Его известность и значимость многократно возросли, благодаря выходу на экраны одноименного кинофильма, в процессе съемок которого поэт в содружестве с композитором Марком Фрадкиным сочинил песню «Комсомольцы-добровольцы». Она разошлась по всему Советскому Союзу, а в Мосметрострое и в новом веке ее поют на встречах ветеранов.

Друзья называли поэта неисправимым оптимистом. Говорили, что он — главный романтик в стране. Это качество Долматовский пронес через всю жизнь, хотя внешние обстоятельства часто этому не способствовали. Поэтому и роман «Добровольцы» необычен не только своей редкой стихотворной формой. Из его пяти центральных персонажей только один наделен конкретными чертами и именем автора поэмы. Это поэт Женька. Остальные, включая бригадира на стройке и одну из главных героинь Лелю Теплову, являются образами собирательными. Долматовский хотел в одном сюжете показать как можно больше примет того, уникального поколения молодежи, умеющего видеть и чувствовать солнце в предвечернюю пору.

Зато в документальных «Записках метростроителя», включенных в двухтомную книгу Евгения Долматовского «Было», фигурируют несколько реальных первостроителей, вошедших в историю знаменитой стройки. Это Николай Краевский, Петр Ратников, Вазых Замалдинов, Василий Ребров и Леля (или Ольга) Фролова, Дебольская в замужестве.

49 авторов вошло в коллективный сборник «Из тоннелей — на Парнас», изданный к 70-летию Мосметростроя. Но подборка Евгения Долматовского самая, конечно, объемная. Есть здесь также стихи Сергея Смирнова и Николая Старшинова, ушедших на фронт со строек, а после Победы ставших профессиональными поэтами, обретшими всесоюзную известность. К поколению детей войны относятся сотрудники газеты «Метростроитель» Белла Ахмадулина и изолировщик Анатолий Парпара, отмеченные позже литературными наградами России. А два долгожителя из числа первостроителей Алексей Фомин и Константин Ратнер не только воевали, но и вернулись в родные коллективы, оставаясь в рабочем строю до последних дней. ■

КРОССВОРД



- Основной подрядчик на строительстве Московского метрополитена.
- Известный советский поэт, который работал на сооружении первой очереди метро.
- Название улицы, где стартовало строительство первой линии столичной подземки.
- Как ласково называли учащихся школ ФЗУ, подготавливавших квалифицированные рабочие кадры.
- Станция метро, которая снималась в фильме «Я шагаю по Москве».
- Геодезист в шахте.
- Пассажиры какой станции московского метро, поднимаясь на поверхность, могут оказаться в трех разных городах.
- Имя главного организатора строительства Московского метрополитена, которое он носил до 1955 года.
- Подъемно-транспортная машина в виде наклонной

лестницы с движущимися ступенями.

- Метростроитель, который прокладывает тоннели.
- Самая неглубокая станция московского метро.
- Фамилия единственной женщины — Героя Социалистического Труда на Московском метрострое.
- Расширенное устье шахты, которое устраивают при проходке горных выработок способами замораживания грунтов, опуской крепью и другими методами.
- Фамилия метростроителя, Героя Советского Союза, батальон которого штурмовал Рейхстаг в 1945 году.
- Крепёжный элемент, используемый при сооружении тоннелей с целью фиксации конструкций в грунте.
- Глинистый материал, который при смешивании с водой разбухает и применяется

для укрепления стенок выработок, создания гидроизоляционных барьеров.

- (по горизонтали). Насыщенный водой рыхлый грунт.
- (по вертикали). Участок пути между двумя станциями.
- Скульптор, автор памятника «Метростроителям России».
- Под каким проливом московские метростроители проложили тоннель, который соединил Европу и Азию.
- Элемент сборной крепи подземного сооружения, например, тоннеля метрополитена.
- Искусственное сооружение, которое возводят при строительстве тоннелей и других подземных объектов для предотвращения обрушения окружающих горных пород.
- Шахтная подъемная установка.
- Специальный профиль, который погружают в грунт, чтобы создать сплошную ограждающую стенку.

ПРАВИЛЬНЫЕ ОТВЕТЫ:

1. Мосметрострой. 2. Долматовский. 3. Русаковская. 4. Фабзайночек. 5. Университет. 6. Маркшейдер. 7. Котельники. 8. Катанович. 9. Эскаватор. 10. Печать. 11. Печать. 12. Фодорова. 13. Фодорова. 14. Самосов. 15. Аванбек. 16. Бетон. 17. Лина. 18. Перелет. 19. Босфор. 20. Тубинг. 21. Крепёж. 22. Кирь. 23. Шпунт.

Памяти Виктора Самары



3 сентября на 67-м году скончался Виктор Самара — талантливый метростроитель, человек, посвятивший десятилетия своей жизни развитию подземной инфраструктуры столицы, советник генерального директора ТО-6 Метростроя.

Виктор Михайлович был специалистом высочайшего класса. Его личный вклад в строительство линий Московского метрополитена трудно переоценить. Профессио-

нализм, глубокие инженерные знания и исключительная работоспособность позволили ему пройти путь от заместителя начальника участка до главного инженера, в последние годы, в должности советника генерального директора.

Выражаем глубокие соболезнования родным и близким Виктора Михайловича и скорбим вместе с ними.

Коллектив Мосметростроя



НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: Сергей Живаев, Евгений Калинин, Нина Соловьева, Юрий Петрунин, 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 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 21.09.2026 г. Газета отпечатана в типографии АО «Красная Звезда»: 117342, Москва, Севастопольский проспект, 56/40с1. Заказ № 4194-2026. Тираж 1700 экз. Распространяется бесплатно

