



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!
СЕРДЕЧНО ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС
С ДНЕМ МЕТРОСТРОИТЕЛЯ!

Это молодой праздник для нашей страны — он установлен в 2023 году, однако самой профессии почти сто лет: в этот день 94 года назад, 2 октября 1931 года началась эпоха освоения подземной Москвы. За последующие десятилетия метростроение стало самой настоящей отраслью внутри строительства с собственными технологиями, традициями и инструментарием, а опыт создателей первой очереди Московского метрополитена был распространен на всю страну, сформировав отечественную науку и школу подземного строительства.

Современные масштабы и успехи в метростроительстве столицы невозможны

без заложенной предшественниками базы. Эту преемственность поколений призван подчеркнуть монумент «Метростроителям России» у станции «Сокольники» — он наглядно показывает незримую связь поколений профессионалов подземного труда, навсегда увековечив для города важность нашей работы и вдохновляя на новые профессиональные успехи на благо Москвы и москвичей.

Желаю вам дальнейших побед и достижений в нелегкой работе, удачи во всех начинаниях, неиссякаемых сил и оптимизма, крепкого здоровья, счастья и благополучия!

С уважением,
генеральный директор
АО «Мосинжпроект»
МАКСИМ ГАМАН



От всей души поздравляю коллег-метростроителей и ветеранов отрасли с Днем метростроителя!

Этот праздник, учрежденный в 2023 году Президентом России Владимиром Путиным, стал данью огромного уважения к тем, кто создавал отечественный метрополитен. И прежде всего к нескольким поколениям московских рабочих, инженеров, архитекторов, построивших лучшее метро в мире.

Однако нынешний праздник особенный. Он примечателен тем, что в Сокольниках открывается монумент «Метростроителям России», а газета «Метростроевец» подготовила специальный выпуск, в котором рассказывает о выдающихся рабочих и руководителях Московского метрополитена с первых дней его образования в 1931 году.

За девяносто четыре года сделан большой объем сложнейшей инженерной и организационной работы, требующей высочайшей квалификации специалистов многих направлений метростроения. С радостью отмечаю, что Московский метрополитен вновь развивается беспрецедентными темпами и здесь вновь и вновь подтверждаются безупречное качество работ и высокая культура производства, являющиеся визитной карточкой Мосметростроя. При этом я твердо уверен, что все масштабные задачи, поставленные перед Московским метростроением, ему по плечу.

Спасибо, коллеги, за ваш труд, за высокие профессиональные качества, за вашу стойкость, способность терпеть и выходить победителями из самых сложных ситуаций.

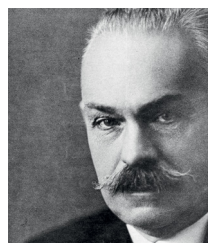
Счастья, здоровья и благополучия вам и вашим семьям!

С уважением,
генеральный директор
АО «Мосметрострой»
СЕРГЕЙ ЖУКОВ



В одном из первых тоннелей московского метро. Приблизительно 1934 г.

Первый — это о нём!



Павел Павлович Ротерт — легендарная фигура в истории Метростроя. Слово первый — определяющее в его жизнеописании. Первый начальник и главный инженер, он руководил строительством первой и второй очередей Московского метро. Выбор технологических способов создания системы московской подземки, старт процесса, решение множества кадровых и административных вопросов... Трудно поверить, но все это и многое другое Павлу Ротерту оказалось по плечу!

Выходец из немецкой семьи города Белостока, в 1911 году он получил профессию в Петербургском институте гражданских инженеров. В 1925 году был направлен в Харьков на строительство знаменитого Домагоспрома. Считается, что взлету карьеры Ротерта

поспособствовал Ф.Э. Дзержинский, побывавший тогда в Харькове. Это он порекомендовал Ротерта на строительство метро в Москве.

Далее последовала командировка на Запад для изучения зарубежного опыта строительства высотных и подземных

сооружений. Но первые годы развития подземной транспортной системы Москвы были связаны с мучительным выбором технологического пути — между европейским и американским подходами.

Весной 1933 года после долгих споров было принято решение: на участке от «Сокольников» до «Комсомольской» строить открытым способом, от «Комсомольской» до станции «Библиотека имени Ленина» закрытым способом, от «Библиотеки имени Ленина» до «Парка Культуры» открытым способом.

В 1934 году было выполнено 86% всех работ первой очереди.

Контактность Ротерта помогала во всем — в налаживании связей с промышленным и научным сообществами, в признании строительства метро ударной стройкой всесоюзного значения с целью обеспечения материалами и оборудованием. Возникла практика архитектурных конкурсов. Для станционных залов был выбран наиболее удобный островной тип платформы размером не менее 4 метров. Это повышало комфорт и превышало зарубежные характеристики. Строительство первой очереди было также связано с освоением новой техники.

С 1938 году П.П. Ротерт занимался научной и преподавательской деятельностью, способствовал открытию аспирантуры «Тоннели и метрополитены» при МИИТе. Размах и сложность задач не мешали этому человеку оставаться вежливым и тактичным.

Павел Ротерт награжден орденом Ленина, орденом Красной Звезды, он член-корреспондент Академии архитектуры СССР, доктор технических наук, профессор. Его именем названа улица в Москве. ■

Метростроителям поставят монумент

Дата празднования Дня метростроителя выбрана не случайно. Она приурочена к историческому событию — 2 октября 1931 года, когда Совнарком СССР принял решение о начале строительства метрополитена в Москве. В честь памятной даты в этом году на историческом для метростроителей месте в Сокольниках откроется монумент «Метростроителям России». Его автором стал скульптор Вильдар Юсупов, который накануне торжественного мероприятия рассказал корреспонденту «Метростроевца» о работе над архитектурной композицией.



— Вильдар Раисович, как вы представляли монумент, когда приступили к работе над ним?

— В этой работе для меня, как для скульптора, много интересных нюансов. Мне, например, всегда нравилось организовывать пространство фигуры, стоящей в нише. Классический пример — скульптура Святого Георгия работы Донателло. Поэтому в своей композиции я постарался создать динамику двух фигур в объеме сферы.

И сделать это так, чтобы за ними чувствовалось пространство. Важен и другой момент: рельефы, изображающие станции Московского метро, созданы не на плоскости, что является непреложным классическим правилом, а в нишах — в «стаканах». Таким образом, им приданы интересные динамические перспективы.

— Прежде чем Вы пришли к окончательному решению, как менялась концепция памятника?

— Окончательным композиционным решением монумента, которое меня удовлетворило, стал лишь третий вариант. Его герои — первостроитель с киркой и современный проходчик с отбойным молотком прорубают тоннель столичной подземки. При этом контуры тоннеля напоминают проходческий щит, работа которого постепенно вытесняет тяжелый ручной труд на прокладке метро.

(Окончание на стр. 4)



В ЗНАМЕНИТОЙ ПЕРЕГОВОРНОЙ МОСМЕТРОСТРОЯ НА ЦВЕТНОМ БУЛЬВАРЕ ВИСЯТ ПОРТРЕТЫ БЫВШИХ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ. ВСЕГО ИХ ДВЕНАДЦАТЬ. СОЗДАЕТСЯ ВПЕЧАТЛЕНИЕ, ЧТО НАРИСОВАНЫ ОНИ САМЫМ ОБЫЧНЫМ КАРАНДАШОМ ДЛЯ ЧЕРЧЕНИЯ, НО ПРИ ЭТОМ С ДУШОЮ, СОХРАНЯЯ ОСОБЫЙ, МЕТРОСТРОЕВСКИЙ ДУХ.

Легенда № 13

Осенью 2024 года в галерее появился еще один портрет — тринадцатый, но — не прижился. Был снят для перерисовки. И... так и не появился вновь.

Останавливаясь на достигнутом, руководитель Московского метрополитена Сергей Анатольевич Жуков не спешит. В работе он строго придерживается принципа «Познавай новое и внедряй при необходимости». При этом основной ценностью компании считает коллективный опыт, который позволяет коллегам справляться с задачами строительства сложных объектов подземной и городской инфраструктуры.

Жуков всегда с удвоенной энергией берется за новые и сложные проекты, а возглавляемый им коллектив успешно воплощает их в жизнь.

Впрочем, в помощь ему всегда счастливый номер 13. И пусть выпускник Московского института инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ) Сергей Жуков изначально не предполагал, что станет метрополитеном, судьба распорядилась иначе. Более того, именно его усилиями Мосметрострой вновь обрел былую славу, вернув уважение к себе конкурентов всех мастей.

А зародились лидерские качества Сергея Анатольевича в его семье, где папа был военнослужащим железнодорожных войск, строителем БАМа. Благодаря отцовской профессии и начался, по его утверждению, живой интерес к стройке, который и привел активного, любознательного и спортивного парня на факультет Промышленного и гражданского строительства (ПГС) МИИТ.

В процессе обучения вузовскую теорию Жуков активно совмещал с практикой, устроившись на работу задолго до окончания учебного заведения.

Молодой человек был доволен, что выбрал профессию по душе. Ему было чем гордиться. Он участвовал в реконструкции Крымского моста столицы и ряда спортивных арен города, включая строительство олимпийских объектов в Сочи. В возведении и реконструкции иных объектов.

В 2013-м Жуков приходит в Мосметрострой, где занимает руководящие должности, а с 2015-го становится генеральным директором Московского метрополитена сразу на девять лет. Он четко определяет для себя в качестве главных целей сохранение коллектива, недопущение банкротства компании и установление долгосрочных партнерских отношений с новым руководством Градостроительного комплекса столицы.

Задача была с приставкой «сверх», в силу высокой закрежденности компании, фактического отсутствия заказов и множества иных проблем. Поэтому дело пошло не сразу, но в итоге все получилось, как генеральный директор и задумывал. На уровне московского правительства никто не сомневается ни в профессиональных, ни в человеческих качествах Жукова —

метростроителя, у которого не было и нет незначительных вопросов и проблем. Все, начиная с метростроевских детсадов и детского лагеря, с заботы о ветеранах и подготовке молодых специалистов до сложнейших технических решений на строящихся объектах на личном контроле у генерального директора. Как результат реструктуризация и погашение налоговой задолженности, новые объекты, возрождение лагеря «Юный метростроевец» — одного из лучших ведомственных детских оздоровительных лагерей, который отметил в этом году свой 80-летний юбилей, создание музея Московского метрополитена, где отражена почти 95-летняя история компании. Музей постоянно пополняет свои фонды, проводит тематические выставки, модернизируется. Это и успешное инициирование всероссийского праздника Дня метростроителя, реализация идеи о возведении монумента «Метростроителям России», а также многое-многое другое.

Под руководством Сергея Жукова Мосметростроем сооружены сложнейшие участки Большой кольцевой линии (БКЛ) метро, новые станции Люблинско-Дмитровской, Сокольнической и Некрасовской линий, железнодорожные тоннели на Дальнем Востоке. В Москве строятся новый Бирюлевский радиус метро, станции «Достоевская» и «Гольяново», а также перегонные тоннели в Самаре.

Неиссякаемый оптимизм, вера в коллектив, преданность делу и семье, стремление к непрерывному развитию Мосметростроя — жизненные устремления Сергея Анатольевича. Недаром он любит командные виды спорта, играет в футбол и в хоккей. Как генеральный директор Жуков придает большое значение популяризации спорта и здорового образа жизни, поддерживает организацию и проведение Мосметростроем многочисленных спортивных мероприятий.

Оказывает помощь в строительстве и реконструкции православных храмов. Неравнодушие и благие дела Сергея Жукова заслуженно отмечены серьезными наградами Русской православной церкви — орденами Сергия Радонежского и благоверного князя Даниила Московского.

В прошлом году у Жукова было новое назначение: он стал генеральным директором АО «Мосинжпроект». Но в 2025-м вновь произошло его возвращение к руководству родным Мосметростроем.

Это судьба, подумаете вы, и окажетесь правы. Впереди у Сергея Анатольевича, как водится, много всего и в том числе сложных и не решаемых на первый взгляд задач. Но на Мосметрострое знают, что под его руководством у них все получится. ■



Метро: главное, чтобы было!

МОСКОВСКОЕ МЕТРО ПЕРЕЖИВАЕТ АКТИВНОЕ РАЗВИТИЕ. ДО 2030 ГОДА ВЛАСТИ ГОРОДА ПРЕДПОЛАГАЮТ ОТКРЫТЬ 30 НОВЫХ СТАНЦИЙ, КАЖДАЯ ИЗ КОТОРЫХ СТАНЕТ САМОСТОЯТЕЛЬНЫМ АРХИТЕКТУРНЫМ ПРОЕКТОМ. НА ТЕМУ ПРОЕКТИРОВАНИЯ СТОЛИЧНОЙ ПОДЗЕМКИ «МЕТРОСТРОЕВЕЦ» ПОБЕСЕДОВАЛ С НАРОДНЫМ АРХИТЕКТОРОМ РФ, ПРЕЗИДЕНТОМ СОЮЗА МОСКОВСКИХ АРХИТЕКТОРОВ И СОЮЗА АРХИТЕКТОРОВ РОССИИ НИКОЛАЕМ ШУМАКОВЫМ. ПОД ЕГО РУКОВОДСТВОМ СОЗДАНО НЕСКОЛЬКО ДЕСЯТКОВ СТАНЦИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА. АКАДЕМИК РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ АРХИТЕКТУРЫ И СТРОИТЕЛЬНЫХ НАУК, АКАДЕМИК РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ ХУДОЖЕСТВ, ОН ОБЛАДАТЕЛЬ МНОЖЕСТВА ПРЕСТИЖНЫХ НАГРАД.



— Николай Иванович, за полвека работы вы спроектировали свыше 40 станций метро. Как вам удаётся столько лет держать планку, не опускаясь, как это бывает, до банальности или примитива?

— Начнём с уточнения. Я предполагал, что всего у меня было около 50 станций метро, но недавно пересчитал, и эта цифра скорректировалась, поскольку за три года работы главным архитектором в Мосинжпроект моё портфолио существенно пополнилось. Поэтому можно смело говорить, что на данный момент это 60 станций. Примерно половина проектов реализована.

Как этого достичь? Непрерывной работой, когда занимаешься архитектурой 24 часа в сутки. Засыпаешь с одной идеей, просыпаешься с другой, и они постоянно крутятся у тебя в голове. Я сам делаю эскизы и хожу по исполнителям: даю задания проработать тот или иной вариант. Затем наступает длительный процесс отбора лучших предложений, всё время хочется что-то изменить, переделать... и так до бесконечности. Это работа на износ.

— Как у вас рождаются идеи новых проектов?

— Они не рождаются. Как сказал поэт Андрей Вознесенский, «стихи не пишутся — случаются». Просто, берясь за новый объект, ты, как правило, уже знаешь, чего хочешь, и ставишь для себя сверхзадачу, понимая, что выполнить её фактически невозможно. Но всеми силами пытаешься решить — с трудом подбираешься, подбираешься, пока не остановишься на устраивающем тебя варианте.

— А как вы поймёте, что он устроит всех?

— Для этого мы изучаем натуру, подключаем надзор, проводим множество других мероприятий. А дальше — садишься и работаешь, работаешь... Ничего вдохновенного в этом процессе нет! Про вдохновение вообще всё сказки. Просто есть профессионализм, и есть тема, которой конкретный человек отлично владеет, потому что занимается ею всю жизнь. И в нашем случае это архитектура.

— Как поступают архитекторы, если их идеи великолепны, но чрезвычайно сложны с точки зрения исполнения?

— Что касается меня — я благополучно ограничиваю полёт своих фантазий, потому что отлично представляю возможности метростроителей. Я знаю абсолютно все их строительные-монтажные управления, руководство компаний, с которым в любой момент могу переговорить. Поэтому никаких заведомо невыполнимых задач стараюсь не ставить.

— За годы работы вам приходилось видеть, как менялись архитектурные стили оформления станций. Насколько они соответствовали запросам времени?

— Архитектура метро менялась точно так же, как архитектура всей страны: сначала Советского Союза, потом России. Она не делилась на подземную или наземную. Было общее понятие архитектуры, которая развивалась, отталкиваясь от мировых тенденций, будь то Европа или Америка. Мы изучали, копировали, перерабатывали передовые идеи, внося в них что-то своё. Придя в 1977 году в Метрогипротранс я, как и все, столкнулся с типовым проектированием.

— Это как панельные дома?

— Абсолютно точно. Эти альбомы состояли из набора самых простейших с точки зрения конструктива и архитектуры типовых листов, которые мы благополучно применяли. Но уже в те годы типовой вал потихоньку ослабевал и в первой половине восьмидесятых фактически сошёл «на нет».

Был и ещё один, незначительный по времени этап возвращения к типовому проектированию. Первый участок Большой кольцевой линии — станции «ЦСКА», «Хорошёвская», «Шелепиха», «Петровский парк» — прошли под знаменем типового строительства. Но пассажиры подземки вряд ли обратили на это внимание, поскольку нам удалось использовать разные приёмы для того, чтобы архитектура превратилась из типовой в нетиповую, оригинальную.

— Насколько обогащают, упрощают или осложняют работу современные материалы и технологии?

— Эта тема всегда заставляет меня размышлять, и я до конца не понимаю, как к ней относиться. Раньше думал, что современные отделочные материалы не оказывают особого влияния на архитектуру. Но со временем понял, что без них ряд вопросов просто не решить, особенно, когда стал активно взаимодействовать с художниками-монументалистами.

— Николай Иванович, что вы можете пожелать друзьям-метростроителям в профессиональный праздник?

— Не перестаю восхищаться стремительным развитием московского метро, профессионализмом и талантами наших метростроителей, выполняющих сложнейшую работу. Благодаря вам, дорогие друзья и коллеги, метрополитен — и не только столичный — пополняется современными станциями с прекрасной архитектурой, что повышает качество жизни людей, обеспечивает безопасность и комфорт их поездок на метро.

Желаю всем метростроителям здоровья, сил, творческого запала и благополучия! Пусть впереди у вас будет ещё много новых интересных проектов! ■

Вся жизнь — науке



В ТРИДЦАТЫЕ — Сороковые годы имени Якова Абрамовича Дормана и Николая Григорьевича Трупака гремели не только по всей стране, но и за рубежом. Молодые ученые обозначили большие перспективы для применения методов замораживания в самых различных отраслях строительной индустрии.

“

— Одной из самых сложных технических проблем на строительстве метро было сооружение эскалаторных тоннелей, — вспоминал Яков Дорман. — В мировой практике не было примеров строительства наклонных ходов диаметром 8,5–11,5 метра в плавнунах мощностью от 25 до 40 метров, под углом 30 градусов к горизонту при наличии сложного подземного и наземного городского хозяйства. Иностранные эксперты отклонили метод заморозки, как абсолютно ненадежный. Советовали

применить кессонный способ проходки.

Но Трупаки и Дорман вступили в спор с иностранными инженерами, которые откровенно называли их утопистами. Они доказали обратное и некоторым советским специалистам, считавшим затею новаторов фантастической. Как рассказывал Яков Абрамович, благодаря руководству Метростроя, которое пошло им навстречу, дело сдвинулось с мертвой точки. В виде опыта было дано добро на проходку пока что шахты вертикальной, а не наклонной. Однако и это

уже была победа. За тридцать дней пловуны превратили в ледяной массив — не сплошной. В грунте был сделан вертикальный ледяной тоннель толщиной в три метра.

“

— Тридцать дней замораживания — срок большой, — рассказывал Дорман. — Но тогда это произвело сильное впечатление. Вместе с проходкой все работы заняли пятьдесят дней, тогда как обычно на это уходили годы.

”

Первые опыты... Яков Абрамович никогда не забывал шахту № 38–40, где его встретили в штыки. Пройти пловуны и построить наклонные ходы для будущих эскалаторов было поручено молодежному коллективу из двухсот комсомольцев. Работа очень серьезная. Проходка должна была вестись с помощью искусственного замораживания, при двадцати пятиградусном холоде. «Не раз в те дни я слышал в свой адрес горькие слова, — вспоминал Яков Абрамович: вот мол, выпустили мальчишку, что он может сделать?»

И на самом деле трудностей у новаторов хватало: низкая производительность труда, недоверие людей, разговоры о неосуществимости проекта. С работы ушел прораб. Уходя, сказал Дорману: «Я вернусь, когда вы будете на скамье подсудимых». А один из инженеров-буровиков заявил тогда,

что все это самая настоящая техническая авантюра.

“

— И прежде чем мы заморозили недра, пытались заморозить нашу идею. Но зато какой радостной была победа, — рассказывал Яков Абрамович. — Наш метод удался!

”

Яков Абрамович руководил работами по замораживанию грунтов наклонного хода и средней части станции «Маяковская». В годы войны при его непосредственном руководстве осуществлялась проходка тоннелей на угольных шахтах. Способ замораживания был применен при восстановлении Донецкого и Подмосквовного угольных бассейнов. Он был постоянным консультантом у метростроителей Ленинграда.

В пятидесятых годах на страницах газет вновь появилось имя Дормана в связи со строительством высотного здания Министерства путей сообщения СССР и промежуточного подземного вестибюля второго выхода станции «Красные ворота». Здесь была решена еще одна сложнейшая техническая проблема — для совмещения подземных и наземных работ применен метод замораживания. Все это лишь часть того, что сделал для науки Яков Абрамович.

Вот какое мнение высказывал о заслугах доктора технических наук, профессора Дормана член корреспондент Академии наук СССР Г.И. Маньковский:

“

— Я горжусь коллективом Московского метростроя, воспитавшим меня и предоставившим мне широкое поле деятельности в области практической и научной работы, — с благодарностью отмечал Яков Абрамович, который с 1936-го по 1962-й год руководил специализированным подразделением работ Метростроя по замораживанию грунтов, а затем трудился в Центральном научно-исследовательском институте строительства.

”

Выдающийся ученый и метростроитель Яков Дорман является лауреатом Ленинской и Государственных премий СССР, награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалями. ■

Не созданы мы для легких путей

ИЗВЕСТНОЕ ВЫРАЖЕНИЕ «ПОСВЯТИТЬ СЕБЯ СЛУЖЕНИЮ ЛЮДЯМ И ЛЮБИМОМУ ДЕЛУ» ПОЛНОСТЬЮ СООТВЕТСТВУЕТ ТОМУ, КАК СЛОЖИЛАСЬ ЖИЗНЬ ЗАМЕСТИТЕЛЯ РУКОВОДИТЕЛЯ МОСМЕТРОСТРОЯ ТАТЬЯНЫ ВИКТОРОВНЫ ФЕДОРОВОЙ. ОТЛИЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛ, ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ТОГО ПОКОЛЕНИЯ СОВЕТСКИХ ЖЕНЩИН, КОТОРЫЕ С РАДОСТЬЮ ОСВАИВАЛИ МУЖСКИЕ СПЕЦИАЛЬНОСТИ. ОНА ЕДИНСТВЕННАЯ ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ КОЛЛЕКТИВА ЖЕНЩИНА — РУКОВОДИТЕЛЬ ШАХТЫ, ОТДАВШАЯ СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРО 53 ГОДА.

На Мосметрострой Татьяна пришла в 1933 году в возрасте 18 лет. Трудовой путь начался с разбора отселенных домов в районе Арбата — там, где должна была пройти подземная трасса. Далее началось освоение рабочих специальностей. Сначала — бетонщицы на строительстве станции «Коминтерн» (ныне — «Александровский сад»). Позже она работала проходчицей, откатчицей, изолировщицей, даже чеканщицей, что требовало немалой физической силы. Пятикратное перевыполнение плана ее бригадой было ответом на набравшее популярность по всей стране стахановское движение. Первым ее карьерным взлетом стало назначение на должность бригадира комсомольско-молодежной бригады. Уже в 1939 году, спустя четыре года после прихода на стройку подземки, Федорова была удостоена Ордена Ленина, выбрана депутатом Верховного совета, депутатом Моссовета и делегирована

в Париж на Всемирный конгресс женщин.

В 1939 году она стала членом МКК ВКП(б), в 1941-м окончила Московский институт инженеров транспорта (ныне — РТУ), начала занимать руководящие посты. И в первые годы войны стала курировать строительство оборонных линий на Можайском и Волоколамском направлениях — здесь метростроевцы сооружали доты и дзоты.

После получения диплома инженера Татьяна Федорова стала работать сначала сменным мастером, затем — начальником шахты (в дальнейшем СМУ-3). Под ее непосредственным руководством были построены стольные станции «Новослободская» (4 очередь), «Киевская» кольцевая, «Ботанический сад» (ныне — «Проспект Мира»), «Первомайская». В прессе ее стали называть хозяйкой медной горы. О себе Татьяна Федорова говорила так: «Я родилась в нужное время — когда перед человеком ставились невозможные задачи, и нужно было их решать!»

В 1961 году начальник Мосметростроя Василий Полежаев пригласил ее на должность своего заместителя. Это стало вершиной ее профессиональной деятельности.

С молодости Татьяну Викторовну отличали энергия, задор, желание все попробовать и освоить. Она занималась спортом, была капитаном волейбольной команды, посещала знаменитый аэроклуб Метростроя, выполняла прыжки с парашютом. На Мосметрострое говорят о ее инициативе: увлекшись авиацией, она призвала комсомольцев собрать средства и купить самолет

для проведения тренировок, что и было сделано. Участвовала Федорова и в строительстве клубного аэродрома в Одинцовском районе Подмосквоя.

Однажды она рассказала, как ее приятели, придя к ней в гости, увидели огромный тульский самовар с дарственной надписью: «Федоровой — парашютистке, участнице первого слета аэроклубов». Гости были удивлены:

“

— Таня, оказывается, не только под землей работаешь, но и с парашютом прыгаешь?

”

И она рассказала, что у Метростроя есть свой аэроклуб. А этот самовар ей вручили как приз за необычный случай. На соревнованиях, во время очередного прыжка с высоты 1000 м из купола вырвало полотно. Ситуация была аховая! Каким-то невероятным усилием Татьяне удалось «погасить» основной купол и спуститься на землю на запасном парашюте.

Заняв руководящий пост в своей организации, приобрела немалый вес и уважение в коллективе, она всю жизнь помогала людям. И живых свидетелей ее участия и неравнодушия — множество. Рядовые сотрудники вспоминают, как она помогала с жильем, с местами в детский сад, решала многие другие проблемы. Хотя периодически возникали и более серьезные ситуации. Первостроитель метро Николай Феноменов, будучи сапером, потерял на Великой Отечественной войне обе кисти рук и глаз. Как инвалид первой



группы он не мог устроиться на работу. Но благодаря содействию Татьяны Викторовны вернулся в родной коллектив. Был председателем совета наставников Мосметростроя, ему присвоили звание Героя Социалистического труда.

Отстояла Федорова в 70-е годы и Дворец культуры, которым коллектив метростроителей очень гордился. В определенный момент здание в Костомаровском переулке решили передать под районные нужды. Зная многих партийных и хозяйственных

руководителей еще с молодых лет, она воспользовалась знакомством с Александром Шелепиным, в то время членом Политбюро ЦК КПСС. Пригласив его во Дворец культуры, она показала, каким любимым он является для метростроевцев. И Дворец культуры оставался для них этой площадкой еще многие годы.

Долгое время и по сей день организация оказывает шефскую помощь детским домам. В прежние годы в их список входил и Специализированный детский дом № 21, в нем воспитывались дети представителей Коминтерна. Приходя к ним, Федорова часто устраивала для экскурсии в шахту, водила на строительство, знакомила с известными театральными деятелями, музыкантами. А одна из воспитанниц — Лидия Ким стала для Татьяны Викторовны приемной дочерью.

“

— Я выросла в ее маленьком кабинете, делала там уроки, видела, как она руководила огромными коллективами людей. И всегда восхищалась ею! — признавалась Лидия Ким, считая, что ей повезло больше ее сверстников уже потому, что ее удочерила такая женщина.

”

По инициативе Мосметростроя на станции «Красносельская» в 2006 году был установлен памятный барельеф с портретом легендарной метростроевца. ■

Очень вовремя мы родились...

Первопроходцы метро — герои вчерашних дней. Но был у них и день сегодняшний... Их день! Тогда, в далекие тридцатые, когда каждый из них своими золотыми руками и горячими сердцами творил и создавал возможное и невозможное для счастья Родины. «Жила бы страна родная. И нету других забот!» — вот так мыслили, вот так чувствовали, вот так любили.

Софья Александровна Киеня. Соня! Ее знала вся страна. Ей писали письма из разных уголков СССР — ежедневно приходили целые мешки. Конверты без адреса — просто Соне. Любой почтальон знал, кому адресованы послания. Соня была всеобщей любимицей.

Она стала первой на Московском метрострое девушкой-кессонщицей. Ее портреты не сходили со страниц газет. Освоение метро в те годы, это как освоение космоса. Равнозначно! И Соня... Она совершила настоящий подвиг.

В кессон девочнок не пускали — не для них работа под давлением 1,5–2 атмосферы. А они, несмотря на запрет, настойчиво добивались, ходили на прием к Всесоюзному старосте Калинину и к куратору строительства Кагановичу. И ребята в бригадах останавливали, заботясь о будущем своих подруг. Но... не тут-то было. Мало работать в обычном тоннеле. Попробуем себя еще и в кессоне...

Соня Киеня трудилась техником на шахте № 23, на перегоне «Комсомольская» — «Красные ворота». Геология тяжелая — плывун. Вот что она писала в те дни: «Скверно у меня на душе. Не пускают в кессон. Что же мне делать? Рабочие моей смены



находятся внизу, а я наверху. Руковожу работой по телефону. Я твердо решила спуститься в забой. Врачи сказали: во всем мире не было и не будет девушек, работающих в кессоне. «Нет, — решила я, — будут! Мало ли чего не было до сих пор в мире. А где в мире строят метро вчерашние пекари, земледельцы, фотографы, студенты? Я добилась своего. Врачи дали мне разрешение на две недели».

29 июня 1933 года Софья Киеня, как писала наша газета «Ударник Метростроя», натянув на себя жесткую брезентовую спецовку, неуклюже перебирая ногами в высоких резиновых сапогах, отправилась в забой». Рассказывала потом, что ломило под бровями, в ушах ощущалась пудовая тяжесть, но... привыкла ходить в кессон и даже полюбила его. Через две недели из забоя не ушла.

Где бы не работала Софья Александровна, она всегда

добивалась успехов. Работники шахты № 82 на перегоне «Белорусская» — «Динамо», включившись в стахановское движение, под ее руководством установили рекорд в пять перегонных колец чугунной обделки за смену. Софья получила почетное звание «Мастер — начальник цеха». А вот на перегоне «Электроводская» — «Бауманская» Софье Александровне поручают самый отсталый участок. Не сразу, но она выводит свою смену в передовые. А потом, став начальником участка, молниеносно откликается на движение многостаночников и берет под свое руководство сразу два цита.

В начале войны ей и ее коллективу пришлось уехать из Москвы на строительство оборонных объектов. Жили на казарменном положении, работали сутками. Но и возвратившись домой, на строительстве «Павелецкой» отдыхать не приходилось. Основная сила на шахте — женщины. Сколько сил и терпения надо было, чтобы обучить их, молодых и неопытных. Софья Александровна стала достойным наставником, учителем и другом. Добрым словом ее вспоминали все те, кто трудился с ней рядом в то тяжелое, беспокойное военное время.

Московскому метрострою Софья Александровна отдала более тридцати лет. В последние годы трудилась инженером в Управлении Метростроя. Удивительно, но она была невероятно скрытным человеком. Ни слова о себе, о своих победах. Не все сотрудники знали, что эта удивительная женщина, награжденная орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», была первой кессонщицей Метростроя, что ее портреты украшали обложки журналов «Огонек», «Работница», «Москва»... О ней писали известные журналисты, в том числе и зарубежные. Ею восхищались трудящиеся женщины Бельгии, Франции, Австрии и других стран. Она — герой. И навсегда останется героем в благодарной памяти метростроителей. ■

Никто не даст нам мужества взаимы

Люди — маяки. Кто они? А это те, чей свет и чей жизненный подвиг помогает найти другим свою верную дорогу, открыть что-то новое, измениться и изменить свою планету, стать лучше. И чем ярче их свет, тем ярче наш мир. На Метрострое таким человеком был Николай Алексеевич Феноменов. Он остался в памяти, в словах, в том уроке, который преподавал каждому новым поколениям.

Войну никто не ждал, но она ворвалась летним солнечным воскресным днем. И уже тогда, 22 июня 1941 года, первопроходец метро Николай Алексеевич Феноменов знал: пойдет воевать. Его не удержала броня. В составе 1-й Московской пролетарской дивизии, переброшенной в район Наро-Фоминска, он сдерживал натиск фашистов, рвущихся к Москве. Ему приходилось ходить в тыл врага, взрывать переправы, устраивать минные заграждения, отрезая немцам пути подвоза боеприпасов. Это о нем и его боевых товарищах писал поэт Алексей Сурков:

*Будто руки окаменели,
Будто вкопан
он в грунт во рву!
Этот парень в серой
шинели
Не пропустит врага
в Москву!*

И не пропустили! Спасли столицу парни в серых шинелях, многие — ценой своей жизни. В этих кровопролитных схватках погиб друг Николая Алексеевича, сын болгарского политэмигранта Огнян Найдюв-Железов. Он умер на его руках. А вскоре, в марте сорок второго, гвардии старший сержант Феноменов в бою под Юхновом, на реке Угре, получил тяжелейшее ранение, оставшись полуслепым, без кистей обеих рук. Около трех лет — лечение в госпитале, в Ташкенте, что потребовало невероятного мужества и терпения. Он перенес несколько мучительных операций прежде, чем медики смогли спасти ему частично зрение и «создать» новые пальцы. Благодаря упорству и силе воли он научился брать ложку, писать, рисовать, слесарить. Но... На работу после выписки и возвращения в Москву инвалида первой группы нигде не брали. И только случайная встреча с главным механиком шахты № 20 Вереиновым подарила надежду — он привел его к Татьяне Викторовне Федоровой, возглавлявшей шахту.

«
— Коля, — ты!
»

Обнялись. Она узнала его сразу: отличный проходчик, смельчак, предотвративший однажды аварию в шахте, закрыв собою воронку, через которую хлестали в отсек щита жидкая глина с галькой. Акробат — силач, восхищавший своей недоуженной мощью: в пирамиде носил на своих плечах трех спортсменов в парадах на Красной площади. Воздухоплаватель, долетевший однажды на шаре до Казани. Мотоциклист, парашютист,



Метростроителям поставят монумент

(Окончание. Начало на стр. 4)

В отличие от двух предыдущих вариантов окончательный, на мой взгляд, интереснее и реальнее передает развитие ситуации, хотя и более сложен в техническом исполнении. Здесь, как я уже отметил, появился рельеф с изображением перспектив некоторых станций метрополитена.

— *Насколько глубоко пришлось вживаться в тему метростроя?*

— Невозможно переоценить значение метрополитена для такого огромного и современного мегаполиса как Москва. Люди, создававшие и создающие в сложнейших условиях борьбы с подземной стихией такую мощную и сложную структуру как метро, очень красивую

с точки зрения архитектуры и комфортную для огромного количества пассажиров, всегда вызывали у меня восхищение и уважение. Поэтому, размышляя над идеей создания монумента, мне в первую очередь хотелось, чтобы композиция рассказывала о самоотверженности трудового коллектива метростроевцев.

— *Случается, что скульптор в мастерской работой доволен, но она не очень вписывается в окружающее пространство. Что вы делали, чтобы этого не случилось?*

— Как ни парадоксально, но творение, которое в мастерской было проработано до мелочей, смотрелось монументально, на натуре начинает восприниматься совсем иначе. Чтобы такого не случилось, кроме профессиональных качеств ваятелю необходимо иметь опыт подобных работ, обладать способностями как можно реалистичнее представлять скульптуру на месте ее установки.

— *Скульпторы, архитекторы всегда мечтают создать что-то необычное. Как вы считаете, вам это удалось?*

— Для меня, как для скульптора, важно, чтобы монумент был наполнен мощной энергией человека-строителя, который покорил стихию земли, создав под землей современную, комфортную среду. ■



Легенда подводного флота и метростроя

Первостроителю метро, Герою Советского Союза, подводнику Александру Сергеевичу Морухову в Крыму установлены три бюста.



Александр Морухов (третий справа) рядом с Татьяной Федоровой

В 1956 году вышел в свет роман в стихах поэта Евгения Долматовского «Добровольцы». И вскоре был экранизирован. Автор рассказывал о реальных людях, о комсомольцах-добровольцах 30-х годов, с которыми он и сам трудился на первой очереди метро. Кто бы из первопроходцев не смотрел этот фильм, неизменно находил таких же героев в своих коллективах. Вот и Александр Сергеевич Морухов... Также работал в шахте, также занимался спортом, также жил в общежитии, также, как один из героев, сражался с врагом.

Правда, он уехал из Москвы в Ленинград до начала войны, получив в комитете комсомола долгожданную путевку в учебный отряд подводного плавания. Интересная история: после окончания «учебки», работая на судостроительном заводе в Николаеве, будущие подводники сами себе построили лодку М-35, которая вскоре вошла в состав Черноморского флота.

Уже на третий день войны краснофлотец Морухов в составе экипажа ушел в свой первый боевой поход. Подлодка, которую матросы назвали «Малютка», совершала дерзкие рейды в гавани врага. Она потопила 8 кораблей противника, а на счету Александра Сергеевича Морухова 34 боевых похода. В октябре 1942 года командир отделения трюмных машинистов совершил свой боевой подвиг. Подводная лодка направлялась на позицию. И вдруг — немецкий бомбардировщик. Срочное погружение. Но, по вине неопытного матроса, открывшего случайно клапан газоотвода от дизеля, «Малютка» стала падать в глубину. И тогда Морухов решился на крайнюю меру — аварийное продувание. Из последних сил, теряя сознание, он прорвался к нужному клапану. Подлодка стала всплывать. Благодаря мужеству

и героизму старшины Морухова экипаж был спасен. Спустя год, в сентябре 43-го он спас и другую подлодку — М-113, которую после подрыва на немецкой плавучей мине, героическими и умелыми действиями Морухова удалось удержать на плаву, и она смогла вернуться на базу.

За мужество и героизм 22 июня 1944 года Александру Сергеевичу Морухову было присвоено звание Героя Советского Союза, единственному в истории матросу-краснофлотцу. Он также награжден боевыми орденами и медалями, в числе которых «За отвагу» и «За боевые заслуги». Высоко был отмечен правительством и труд героя в мирное время.

Вернувшись на Метрострой, в родной коллектив СМУ-4, Морухов окончил техникум, потом — институт. Успешно руководил монтажными работами на строящихся станциях метро. Двадцать лет возглавлял партийную организацию СМУ.

— Доброжелательный, отзывчивый, справедливый — к Александру Сергеевичу люди шли с открытой душой, — рассказывает директор Строймехсервиса Анатолий Семушкин. — Уважали за искренность, удивлялись его скромности. А ордена и медали надевал лишь по великим праздникам. И тогда, когда в высоких инстанциях его слово — героя — могло помочь в решении производственных метростроевских задач.

...Каждый год Александр Сергеевич ездил в Севастополь и непременно заходил в музей города, среди экспонатов которого пушка с его легендарной «Малютки». ■

Лучше нету дороги такой



Георгиевский зал Кремля. Торжественный и незабываемый для метростроевцев день. Иван Частов четвертый справа в третьем ряду

На всю жизнь бригадир СМУ-3 Иван Андреевич Частов запомнил тот день, когда в Георгиевском зале Кремля ему вручили орден Ленина. Это было в 1969 году после сдачи перегонных тоннелей между станциями «Каширская» и «Варшавская». А когда открывали станцию «Сходненская», он был удостоен чести разрезать красную ленточку. И это совершенно заслуженно.

«Сходненская» считалась самой оригинальной станцией на второй очереди Краснопресненского радиуса. Она односводчатая. Скорость, с которой Частов и его комсомольско-молодежная бригада смонтировали свод, превысила скорости, достигнутые ранее в практике отечественного метростроения — 18 погонных метров в неделю. И снова были награды. За успешное выполнение задания и рекордные сроки Ивану Андреевичу Частову вручили орден Трудовой Славы III степени.

Но не ради наград, ради любимого дела Иван Андреевич готов был на любые испытания. И когда ушел на заслуженный отдых, сильно тосковал по шахте.

Он начинал трудиться на Строительстве № 100, где командовал Василий Деметьевич Полежаев, который посоветовал молодому рабочему пойти в проходчики. Иван Андреевич вспоминал, что в шахту спустился без страха. А чтобы войти в курс дела и чувствовать себя вполне уверенно, ему хватило полгода. За первыми тоннелями пришла очередь первой станции — «Парк культуры».

В составе бригады передовика Степана Гусева Частов соорудил платформенную часть, один из путевых тоннелей и перегон. Перекуров не было. Сделать больше,

перевыполнить план — вот главная задача. А ему нравился этот темп. И нравилось видеть результат труда. Работали 6 дней в неделю по 8 часов. На участок часто приезжал Иван Алексеевич Яцков, начальник СМУ (ТО-6). Его крепкое рукопожатие Иван Андреевич всегда помнил.

А еще он гордился тем, что работал под руководством трех Героев Социалистического Труда — Полежаева, Яцкова, Федоровой — к Татьяне Викторовне он и его товарищи были направлены в командировку на кессонный участок, а командировка затянулась на всю жизнь, так и остались в СМУ-3.

Жизнь шла своим чередом. Один объект сменялся другим. И все, что не строил Частов, все из разряда самых сложных.

— В забое у Яузских ворот, откуда вели проходку одного из перегонов в сторону «Таганской», пришлось хлебнуть водички! У СМУ-7 — ни капли, а у нас — водопад, еле-еле друг друга различали в тумане, — рассказывал бригадир.

Но несмотря на «дожди» и карбонную глину, у бригады Частова были самые высокие показатели. Бригадиром Иван Андреевич стал на «Преображенской». Что его отличало как руководителя? Честность, порядочность, принципиальность, терпимость, интеллигентность — он не срывался на подчиненных, не повышал даже голоса. Никогда не унижал людей.

На строительстве «Текстильщиков» ему дали отстающую бригаду, а она его не приняла. Неделю шумела, требовала вернуть прежнего бригадира. И все-таки... Своим примером он перенастроил рабочих. И опаздывать перестали, и дисциплина наладилась, и показатели. Иван Андреевич оставил после себя надежную крепкую смену.

Бригадиры Метростроя прошлых лет народ особенный — это рабочая элита. Честь и совесть для них не пустые слова, написанные крупными буквами на плакатах. Они сами — и честь, и совесть!

— Я счастлива — говорила Татьяна Федорова, — что мне пришлось работать с такими замечательными людьми. И при встречах я рада пожать им руки за их трудовой и нравственный подвиг.

Один из таких — Иван Андреевич Частов. ■

У него характер бойца

Звезду Героя Социалистического Труда бригадир проходчиков ТО-6 Павел Андреевич Новожилов получил в 1971 году. Причем узнал о высокой награде совершенно случайно, из «Вечерней Москвы».

Газету с радостной вестью принесли ему домой товарищи по работе, с кем трудился рука об руку на самых сложных и ответственных участках строительства. А это станция «Фрунзенская», где проходка шла с максимальным уклоном и с таким огромным притоком воды, что уже через пятнадцать минут спецовка промокала насквозь. Это перегон от станции «Ленинские горы» к «Университету», где проходили в кессоне, под давлением в 2,2 атмосферы, и где начинающим молодым

рабочим Павла Андреевича пришлось соревноваться с опытными бригадами скоростников Степана Выходцева и Андрея Серпикова. Но Новожилов и сам не сдавался, и ребят настраивал на победу. И вот итог: 1,62 метра при задании 66 сантиметров, а это 250 процентов нормы. Бригада отличилась и на строительстве камеры съездов у «Площади Ногина», где за год выполнено 22 месячных задания.

Сегодня уже не вспоминают о рекордах проходки, о соцсоревновании, о встречных обязательствах, о досрочном выполнении пятилетки. А тогда, в советское время, это все было неотъемлемой частью производственной жизни. И за этим стоял настоящий героизм людей.

Свою высокую награду Павел Андреевич расценивал не как личную, а как награду

всего коллектива. Сам он, человек очень скромный и интеллигентный, отдавая сполна любимому делу, никогда не думал о поощрениях, не кичился успехами. Не в его характере. Не за славу работал. И не за славу воевал — за победу!

В октябре сорок первого 18-летний сибиряк прибыл в военном эшелоне в Москву, на защиту столицы от врага, попал в артиллерийский полк. «Будешь разведчиком-корректировщиком огня, — сказал ему командир, который сразу понял, что в этом парне есть стержень. У тебя получится». Первый бой молодой солдат принял под Наро-Фоминском. Воевал, не прячась за чужие спины, отстоял Москву. И когда за Курскую дугу отважному воину вручили орден Красной Звезды, на его груди уже сияли медали «За отвагу» и «За боевые



Герой соцтруда Павел Новожилов (справа) с начинающим инженером

заслуги». Он дошел до Берлина. В мае сорок пятого его батарея вела огонь по Рейхстагу.

Никогда Павел Андреевич не рассказывал о своих боевых заслугах, даже дома. А если что и вспоминал, то самую малость, больше — о погибших боевых товарищах. В память о них каждый год 9 мая ветеран водил своих внуков к Вечному огню в Александровский сад.

Как то на юбилее Павла Андреевича теперь уже взрослые внуки признались, что не перестают удивляться, восхищаться и гордиться своим дедом: «У него характер бойца. Любому двадцатилетнему даст фору. Если бы нам удалось сделать хоть половину того, что сделал он! А если сделать столько же, можно считать, что жизнь прожита не зря». ■

Обаяние, профессионализм, интеллигентность

ЮРИЙ РАХМАНИНОВ ОТРАБОТАЛ В МОСМЕТРОСТРОЕ СЕМНАДЦАТЬ ЛЕТ. НЕ ТАКОЙ УЖ И ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ СРОК, ЕСЛИ УЧЕСТЬ, ЧТО ЕСТЬ В ЧИСЛЕ ЕГО КОЛЛЕГ И ТЕ, КОТОРЫЕ ПОСВЯТИЛИ ОРГАНИЗАЦИИ ВСЮ ЖИЗНЬ. ОДНАКО ОТНОШЕНИЕ К РАХМАНИНОВУ ТЕХ, КТО РАБОТАЕТ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПОДЗЕМКИ ДАВНО И ЗНАКОМ С ИСТОРИЕЙ ПРЕДПРИЯТИЯ НЕ ПОНАСЛЫШКЕ, СЛОЖИЛОСЬ КАК К ЛИЧНОСТИ ЗНАКОВОЙ, КАК К ЧЕЛОВЕКУ ОСОБОГО СКЛАДА, КАК К РУКОВОДИТЕЛЮ РЕДКИХ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ, И ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ КАЧЕСТВ.



— Сам же Юрий Рахманинов, получив Звезду Героя Социалистического труда, прокомментировал это так: «Три луча звезды — это мне за Мосметрострой, а два других — за работу в структурах союзного подчинения, — рассказывает директор СМУ-8 Метростроя Николай Сорокин.

СМУ-8 Рахманинов всегда расценивал как школу профессионального становления.

А начиналась его профессиональная карьера в 1963 году после окончания Тульского горного института. Сначала в СМУ-8 он занимал должность инженера ПТО, затем, пройдя другие профессиональные ступени, был назначен руководителем всего управления.

После семнадцати лет руководства СМУ-8 в 1980 году Ю.П. Рахманинова пригласили

на федеральный уровень. Сначала на должность начальника управления системы Минтрансстроя СССР, а с 1986 года он возглавлял Главное управление по строительству подземных сооружений и метрополитенов Министерства транспортного строительства СССР. Заниматься приходилось уникальными и сложнейшими инженерными объектами — Северомуйским, Байкальским, Кадарским, Мысовым тоннелями, Транскавказским тоннелем под Большим Кавказским хребтом, объектами ускорительно-накопительного комплекса в городе Протвино Московской области и автодорожными подземными сооружениями в Сочи.

Есть в биографии Юрия Павловича и поистине героическая страница — участие в ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС. Ситуация, когда на место аварии прибыл Рахманинов и его коллеги, была без преувеличения угрожающей: реактор, в котором уже происходили неуправляемые

процессы, от перегрева мог наклоняться и деформироваться, и тогда произошла катастрофа совсем другого масштаба. Было решено быстро соорудить тоннель, добраться до реактора с его помощью, забетонировать и устойчиво закрепить, а затем накрыть его саркофагом. Дозиметры фиксировали запредельный уровень радиоактивного облучения, стояла жара, ситуация была сложная, но задача выполнена. За проделанную работу Юрий Павлович Рахманинов был награжден Орденом Мужества.

Профессиональный список наград и звания Ю.П. Рахманинова выглядит впечатляюще: Почетный строитель, заслуженный СССР, Герой социалистического труда (1868), действительный член Академии транспорта (1991), Академии горных наук (1998), почетный доктор Тульского горного Университета...

Умея выполнить поставленную задачу, сделать это хорошо, на высоком профессиональном уровне, Ю.П. Рахманинов так же успешно достигал и других целей. Будучи человеком многогранным, Юрий Рахманинов находил время и так же успешно посвящал его общественным проектам. Однажды оказавшись в Швейцарии, неподалеку от города Андемаат, он увидел 12-метровый крест в скале — памятник русским воинам, совершившим легендарный переход через Альпы под командованием Суворова. Ю. Рахманинов был потрясен тем, в каком удручающем состоянии пребывает мемориал. Крест — в трещинах и царапинах, вокруг валялся мусор, место было неухожено. Вернувшись в Россию, Рахманинов все организовал: подняли

архивы, отправили бригады для восстановления и реставрации мемориала. Был наведен полный порядок. И это несмотря на то, что дело происходило в смутные перестроечные времена, когда решать такие задачи было сложно. По его инициативе в Одинцово был восстановлен храм Грневской иконы Божьей Матери, построен храм Памяти на Поклонной горе. За эти и другие заслуги Патриарх России Алексей II, иерархи Русской Православной церкви отметили Ю.П. Рахманинова многочисленными званиями и наградами. Является он и почетным гражданином Одинцово.

Будучи представителем знаменитого в России рода Рахманиновых (его отец был племянником великого композитора, исполнителя и дирижера С.В. Рахманинова), Юрий Павлович много сделал и на музыкальном поприще, увековечив память знаменитого родственника и выступив в роли организатора музыкальных мероприятий. Став одним из основателей и первых вице-президентов Рахманиновского общества в Москве, он содействовал восстановлению усадьбы жены композитора в селе Ивановка Тамбовской области. Работая руководителем «Трансинжстроя», он не только принимал участие в восстановлении усадьбы, но и до конца жизни помогал открытому в Ивановке музею. С тех пор уже 15 лет в музее проводятся Рахманиновские вечера, привлекая и любителей этой музыки, и исполнителей первой величины со всего мира. При поддержке Юрия Павловича в 1999 году на Страстном бульваре был установлен памятник С.В. Рахманинову, выполненный

скульптором Олегом Комовым, а позднее в Тамбове открыт памятник Рахманинову, выполненный скульптором Александром Рукавишниковым.

Коллеги отмечают интеллигентность Юрия Павловича, отзываются о нем, как о человеке большой души и доброты. Вспоминают, как он помогал обычным метростроевцам — рядовым сотрудникам и сотрудникам организации.

— У нас работала пожилая уборщица. Он узнал от подчиненных, что ей нужна операция на глаза. Будучи хорошо знаком со Святославом Федоровым, открывшим тогда свою знаменитую клинику, он тут же связался с его заместителями и договорился, что ее примут и помогут... Однажды, проезжая на машине мимо поликлиники, увидел выходящего оттуда нашего сотрудника... И как говорится, не посчитал возможным пройти мимо. Остановил машину, вышел, переговорил. Оказывается, тому требовалась операция, но попасть на нее было сложно — очереди и прочее. Юрий Павлович тут же обо всем договорился. Коллеге помогли, спасли жизнь, он после этого прожил много лет. Человек не забывается, когда в нем сочетаются высокий профессионализм и внутреннее благоразумие, любовь к людям, — заключил Николай Сорокин.

От прораба до первого зама

Жизнь и деятельность первого заместителя начальника Московского метростроя Эзара Сандуковского — целая эпоха в истории Мосметростроя. Этой организации Сандуковский посвятил 49 лет.

Начало было положено в 1953 году, когда молодого специалиста, выпускника Московского института инженеров транспорта перевели на строительство Московского метрополитена. До этого он успел два года проработать на сооружении железнодорожного тоннеля «Абакан-Тайшет». Но переход в столичную организацию не был связан с поиском более легкого места работы. В то время столичный метрополитен развивался стремительными темпами. В Мосметрострое молодого специалиста назначили на должность прораба. И его восхождение по карьерной лестнице сопровождалось огромным и очень интенсивным процессом постижения нового для страны и для себя дела. В дальнейшем Эзар Владимирович непосредственно принимал участие и руководил строительством, организовывал производственный процесс по возведению 124 станций и восьми столичных депо Московского метрополитена. Он участвовал также в строительстве многочисленных объектов транспортного строительства Москвы и СССР. Есть в его послужном списке даже станция «Московская» Пражского метро-



К. Гогия, начальник Черкизовского завода ЖБК и Э. Сандуковский

политена, впоследствии получившая название «Андел». Имел он отношение и к строительству метро в Софии, сформировав коллектив советских специалистов для оказания помощи метростроевцам Болгарии.

На гигантском проекте столичного метро Эзар Владимирович прошел производственный путь от прораба до должности первого заместителя начальника Московского метростроя. И за почти полувековой период ему пришлось проявить себя не только талантливым инженером, но еще и прогрессивным руководителем, способным на решение важных, перспективных проблем предприятия.

В годы перестройки, как известно, от многих руководителей потребовалось пойти на компромиссы, согласиться на сомнительные реформы, насаждаемые сверху. Принципиальность проявляли не все. Сандуковский в пе-

риод «смутного времени» — когда происходил развал СССР, шли процессы приватизации и даже ликвидации предприятий — проявил себя как дальновидный руководитель. Он возглавил работу по сохранению Московского метростроя как единого производственно-технического комплекса. Он был ярким и принципиальным противником разделения организации на отдельные самостоятельные компании за счет выхода структур из единого холдинга Мосметростроя. Люди, работавшие с ним тогда, рассказывают: Сандуковскому пришлось даже пойти на разрыв отношений с некоторыми коллегами, с теми, которые долгое время являлись его приятелями, дружили с ним и его семьей.

Авторитет и значимость Мосметростроя и лично Сандуковского в это время были так велики, что помогали преодолевать препятствия самого

разного бюрократического характера. Именно тогда обновленным структурам холдинга в качестве дочерних структур требовалось быстро и эффективно проходить процессы регистрации — получения правоустанавливающих документов, оформления землеотводов.

— С именным бланком, подписанным Эзаром Сандуковским, с текстом «прошу оказать содействие в решении вопросов» я как с пропуском проходил в префектуры, районные Земельные комитеты, Регистрационную палату Москвы, другие административные органы города и получал содействие со стороны исполнительной власти. Таким был огромный авторитет первого заместителя, — рассказывает директор Строймехсервиса Метростроя Анатолий Семушкин.

Анатолий Васильевич вспоминает о тех периодах, когда организация, имеющая миллионные долги от государства, не могла расплатиться с коммунальщиками, например за электричество, воду и прочее. И это угрожало остановке в работе метростроевцев. Эзар Владимирович быстро и эффективно решал эти вопросы, так его уважали.

Занимаясь масштабными задачами, он помогал обычным людям, порой попадавшим в сложные ситуации.

— Молодой электромонтажник, прорабатывавший в нашей организации года три, живший с семьей в ведомственном общежитии, оказался в тяжелом положении. Его жена после рождения в семье второго ребенка, тяжело заболела, оказавшись прикованной к постели. Этот электрик был иногородним, жена в Москве вообще прописана не была. Помню, как Эзар Владимирович вмешался и быстро все решил: молодой семье выделили двухкомнатную квартиру в метростроевском общежитии, семья туда переехала, и часть проблем была решена, — вспоминает Анатолий Семушкин, работавший тогда секретарем комитета комсомола Мосметростроя.

За 49-летний период работы в Московском метрострое Эзар Сандуковский получил звание Заслуженного строителя РСФСР, защитил диссертацию, став кандидатом технических наук. За многолетний и добросовестный труд Эзар Владимирович был удостоен многочисленными Государственными наградами Советского Союза и Российской Федерации. Ему присвоены звания заслуженного строителя РСФСР, Почетного транспортного строителя, Почетного строителя города Москвы, вручен знак отличия «Изобретатель СССР».



Юрий Кошелев — четвертый слева

Юрий Кошелев: «Моя жизнь — вся метростроевская»

Герой Социалистического Труда Юрий Кошелев занимал пост начальника Московского метростроя в благополучные для его развития 1972 — 1976 годы и в чрезвычайно сложные — с 1986 по 1999-й, когда под вопросом стояло существование компании. Юрию Анатольевичу удалось не только сохранить его многотысячный коллектив, нарастить производственные мощности, но и продолжить возводить подземные тоннели и станции.



Родился будущий Герой Социалистического труда, Заслуженный строитель РСФСР, Заслуженный строитель Москвы, лауреат Государственной премии СССР в области техники, кавалер многочисленных орденов и медалей в 1927 году в Рязани. В первый послевоенный год с отличием окончил рязанский железнодорожный техникум, продолжив учебу в Московском институте инженеров транспорта (МИИТ) на факультете «Мосты и тоннели».

В 1951-м Кошелева направили на Сахалин на строительство тоннеля под проливом Невельского. Когда в 1953-м умер Сталин, по инициативе которого он строился, работы прекратились. Один из руководителей проекта, Герой Социалистического труда Иван Яцков предложил ему вернуться в Москву, где молодого человека приняли в производственный отдел Управления московского Метростроя на должность старшего инженера, а затем перевели в заместители начальника отдела.

В 1957-м Яцков пригласил Кошелева стать главным инженером СМУ-1, в котором они проработали девять лет. В 1966 году его назначили начальником СМУ-6 Метростроя, а через год — главным инженером Главтоннельметростроя. Высокая должность — это не только расширение круга задач, но и приобретение нового опыта. Когда осенью 1972 года скончался Василий Полежаев, заменить его на посту начальника Мосметростроя доверили Юрию Анатольевичу Кошелеву.

В те годы на Мосметрострое активно внедрялись новые технологии и материалы, а современное оборудование позволяло механизировать ручной труд, повышая качество строительства. Инициатором большинства перемен

был Юрий Кошелев. За это начальнику Мосметростроя Кошелеву и группе метростроителей в 1973 году была присуждена Государственная премия в области техники.

После открытия в декабре 1975 года станции «Кузнецкий мост» — сотой в столичном подземке — Московский метрострой наградили орденом Октябрьской Революции, а Кошелеву за инженерные разработки вручили Госпремию СССР. В апреле 1976-го Юрий Анатольевич стал Героем Социалистического Труда. В этом же году успешный, энергичный и авторитетный специалист был назначен руководителем Главтоннельметростроя и до 1986 года обеспечивал развитие метростроения в СССР. За время его работы в главке метро появилось еще в восьми городах страны.

В течение следующих 13 лет Юрий Анатольевич вновь руководил Мосметростроем. В конце 80-х с заказами было плохо, столичное метро практически не развивалось. Но Кошелев нашел выход из положения. Обновляя собственную производственную базу, компания начала закупать зарубежные тоннелепроходческие механизированные комплексы, была создана Тоннельная ассоциация России. При нем крепили связи практиков строительства с теоретиками отраслевой науки, он по-прежнему старался внедрить в работу передовые технологии. Сам имел более 60 изобретений и оригинальных технических решений.

В 1990-е Мосметрострой участвовал в благоустройстве и реконструкции городской наземной дорожной сети, архитектурно-исторических комплексов и административных зданий, в создании новых жилых кварталов. К 850-летию юбилею Москвы в 1997 году был возведен первый в столице торгово-рекреационный комплекс «Охотный ряд» на Манежной площади.

Все это время Юрий Анатольевич был для коллег непререкаемым авторитетом. К нему шли за помощью, за советом или просто за добрым словом. Кошелев всегда откликался на просьбы коллег, болея душой не только за работу, но и за каждого из них. Главным итогом своего руководства считал то, что ему удалось сохранить Московский Метрострой в качестве ведущей метростроительной организации в России. Любимым его выражением было: «Моя жизнь — вся метростроевская». ■



Только так можно счастье найти...

ЕЛЕНА МАКСИМОВНА СЕСЛАВИНСКАЯ. СТИЛЬНАЯ, МОДНАЯ, СОВРЕМЕННАЯ! ТАКОЙ ОНА БЫЛА В ШЕСТИДЕСЯТЫХ. ЕЙ ПОСВЯЩАЛИ СТИХИ ПОЭТЫ. ЕЕ ПОРТРЕТЫ ПИСАЛИ ХУДОЖНИКИ. ОКРУЖАЛИ ВНИМАНИЕМ ЖУРНАЛИСТЫ. ЕЕ МОЖНО БЫЛО УВИДЕТЬ В КРУГУ КОСМОНАВТОВ, УЧЕНЫХ, ПИСАТЕЛЕЙ. ЕЙ БЫЛО, ЧТО РАССКАЗАТЬ... КРАСИВАЯ МОЛОДАЯ ЖЕНЩИНА ОТВЕЧАЛА ЗА КРАСОТУ СТАНЦИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРО.



Портрет Елены Сеславинской народного художника РСФСР В.П. Ефанова, 1960 г.

В детстве и юности она жила в доме над вестибюлем станции «Держинская». И, спускаясь в метро, эта девочка даже представить не могла, что в будущем свою жизнь посвятит Метрострою. Она спала и видела себя в Геологоразведочном — манили нехоженые тропы, неоткрытые месторождения. Но пришлось уступить маме — та даже мысленно не допускала разлуки с дочерью.

«— Наша Лелька строит метро, — искренне радовались соседи в доме, передавая новость друг другу.

Лелька — это Елена Максимовна Сеславинская, имя которой в прошлые годы знал каждый метростроевец. Но эта известность пришла к ней не сразу, первые шаги выпускнице МИИТа давались не просто. Например, в Тоннельный отряд № 6, куда она пришла с дипломом инженера-путейца, ее не взяли. Руководителей смутила фигурка тоненькой хрупкой модницы на высоких каблуках. Не поверили, что справится — не для нее работа в шахте, не для нее спецовка, каска, сапоги.

А она справилась. Правда, уже в другой организации. В Конторе спецработ, где, можно сказать, ее насильно уговорили остаться, несмотря на категорический отказ: «Ведь я ничего не знаю, отделка не мой профиль». Но убедили — научим!

Она попала в творческий коллектив. Мрамор, гранит, плитка, металл — художественное оформление новых станций не просто заинтересовало, она буквально загорелась. Села за книги, совершенно не стеснялась обращаться к бригадирам за помощью — кстати, эти уникальные мастера своего дела преподавали ей нелегкую науку лучше любого профессора. И уже через три года начальник Метростроя Василий Деметьевич Полежаев назначил ее главным инженером организации, что само по себе было невероятным. Единственная женщина за всю историю Метростроя — главный инженер! А ей всего 26 лет.

Оставив дома шестимесячного сына на родных, она окунулась с головой в работу. Пуски следовали один

за другим: станции «Первомайская», «Новые Черемушки», «Речной вокзал», «Водный стадион»... А сколько еще жилых домов, детских садов! И все это в разных концах Москвы, и добираться до них на общественном транспорте. Тем, кто знал ее раньше, казалось, что спецовку, каску и сапоги она не снимает даже дома.

Авторитет и уважение руководителя-производственника Елена Максимовна завоевывала своим исключительным трудолюбием и профессионализмом. Как человек с чувством повышенной ответственности, она «врезалась» и «вклинивалась» во все рабочие процессы. На равных, уверенно и со знанием дела общалась с архитекторами, строителями, монтажниками. Смело отстаивала свое мнение, спорила, доказывала, убеждала, из любой, даже самой сложной ситуации выходила с достоинством. Всегда на передовой. Всегда в эпицентре. Главный девиз — забота о стройке и людях, главная задача — пуск.

Этот период жизни, такой трудный и беспокойный, она всегда называла самым счастливым, а коллектив отделочников — самым родным.

Однако с производством она не рассталась даже тогда, когда судьба привела ее в партком Метростроя, заместителем секретаря. Вот также в каске, в спецовке и в сапогах она отмеряла километры по подземным дорогам — до забоя, где трудились герои стройки. Интересовалась проблемами, помогала, чем могла.

Ее открытость, внимание, заинтересованность и интерес к людям не могли не вызывать доверия. Дверь кабинета Сеславинской всегда была открыта — метростроевцы шли сюда с самыми разными вопросами, в том числе и личными. Старалась разбираться по совести. Обиженных не было. Были спасенные. Несчастный случай на стройке, молодой начальник участка под следствием, ему грозит исключение из партии, в те годы это сломанная жизнь. Елена Максимовна вызывает огонь на себя. И побеждает. Но какой ценой. Полтора месяца потом лечится в Боткинской больнице.

В девяностые годы она снова вернулась к производству. Трудилась в Управлении Метростроя, в производственном отделе. Курировала отделочные работы, а точнее сказать, участвовала в создании художественного облика новых станций. Она никогда не употребляет высоких слов, от нее не услышишь, что причастна к великой подземной архитектуре. Но она причастна! Ее имя в одном ряду с выдающимися архитекторами и строителями: Душкиным, Алешиной, Кошелевым...

Пятьдесят с лишним лет трудовой биографии. Ее многочисленные награды — ордена и медали — красноречиво говорят о том, с какой любовью и какой отдачей шла эта прекрасная женщина по метростроевским дорогам.

Сегодня Елене Максимовне 91 год. Она не устает повторять: «Метрострой — мое все, моя радость и боль». ■



Юрий Кошелев и Елена Сеславинская



Заслуженные строители РСФСР, бригадиры проходчиков
И. Костенко и С. Моисеенков

Каким он парнем был!

ШАХТА 708-БИС. В ОДНУ ИЗ СМЕН НА ПЕРЕГОНЕ «ШАБОЛОВСКАЯ» — «ЛЕНИНСКИЙ ПРОСПЕКТ», КОТОРЫЙ СООРУЖАЛСЯ В КЕССОНЕ, НЕСПЕШИНО ШЛА ПО ТОННЕЛЮ БРИГАДА СЕРГЕЯ СТЕФАНОВИЧА МОИСЕЕНКОВА. ВДРУГ ГОРНЯКИ ЗАМЕТИЛИ НАСТИГАЮЩИЙ ИХ ЭЛЕКТРОВОЗ.

Газета «Метростроевец» писала: «Он мчался с недозволенной скоростью. Бригадир Моисеенков сразу понял: отказали тормоза, приказал машинисту прыгать, а сам огромными скачками побежал к шлюзовой: «Сейчас машина пойдет быстрее и, сбив дежурного у шлюза, влетит в камеру и пробьет дверь... Стравится воздух, люди погибнут».

Когда до камеры оставалось метров сто, Моисеенков, чувствуя, что его нагоняет электровоз, крикнул дежурному: «Двери!» Тот мгновенно сообразил, в чем дело. Поставил дверь камеры ребром, а сам прижался к стене. Раздался оглушительный грохот. На вздыбившийся электровоз набегали вагоны. Шлюзовая камера осталась целой. Бригадир предотвратил крупную аварию, спас жизни многим метростроевцам».

Работа в забое — ежедневный героический подвиг, а в кессоне особенно. Подземная стихия постоянно преподносила шахтерам сюрприз за сюрпризом. Вот только один эпизод из истории строительства, из того, теперь уже давнего времени: «Каждую минуту угрожал плывун. Пласты черной глины раскалывались, увлекая за собой крепление. Давление в зоне сжатого воздуха приходилось поднимать до двух атмосфер, смену сокращать до трех часов. Но несмотря на все трудности, горняки перевыполняли месячные задания. Так, при плане 40 см в одну из смен продвинули

забой на 89 см, а затем — и на 1,07 метра».

Два года беспримерной выдержки, силы воли и мужества. Многие участники строительства были отмечены высокими наградами. Сергей Стефанович Моисеенков — орденом Ленина.

Он мальчишкой пришел на Московский метрострой, увидев однажды объявление о наборе в ФЗО № 54, которое через полгода окончил с отличием. А дальше, как он всегда утверждал, самая большая удача: его направили на шахту № 20 к Татьяне Викторовне Федоровой, единственной за всю историю Метростроя женщины — руководителя шахты. Строилась станция «Киевская» — кольцевая.

Стиль начальства того времени — это искреннее, доверительное общение со строителями коллектива, а не с их анкетами. Моисеенков рассказывал, как коллектив шахты отмечал новый, 1954-й год вместе с семьями прямо на станции «Киевская»: «Какой это был праздник! Какое единение людей! Именно тогда я понял, что Метрострой стал для меня родным домом, с которым никогда не расстанусь».

Сергей Стефанович окончил сначала техникум, а затем и Горный институт. В трудовой биографии инженера и руководителя производства Моисеенкова немало станций метро. Но самое главное для него, чем всегда гордился, и что воодушевляло на славы дела, это по-настоящему крепкая, проверенная в самых экстремальных условиях шахтерская дружба. Анатолий Слепков, Юрий Некрасов, Иван Соловьев, Виктор Колб, Степан Выходцев, Василий Волков — их имена, как и многих других, навеки вписаны в историю строительства московской подземки. И неизменно в этом строю имя кавалера ордена Ленина Сергея Моисеенкова. ■

Метры перемен

СТРОИТЕЛЬСТВО МЕТРО, НАЧАВШЕЕСЯ ОДНАЖДЫ, НЕВОЗМОЖНО ЗАВЕРШИТЬ, ПОСКОЛЬКУ ЭТО САМЫЙ УДОБНЫЙ И КОМФОРТНЫЙ ВИД ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА. ОДНАКО ЖИЗНЬ ВНОСИТ СВОИ КОРРЕКТИВЫ. В ДЕВЯНОСТЫЕ ГОДЫ СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ФИНАНСИРОВАЛОСЬ ФЕДЕРАЛАМИ ПО ОСТАТОЧНОМУ ПРИНЦИПУ И ЛИШЬ В 1999-м МЭР СТОЛИЦЫ ЮРИЙ ЛУЖКОВ НАЧАЛ ВЫДЕЛЯТЬ ЦЕЛЕВЫЕ СРЕДСТВА ИЗ БЮДЖЕТА ГОРОДА. ИМЕННО В ЭТО ВРЕМЯ РУКОВОДИТЕЛЕМ МОСМЕТРОСТРОЯ СТАЛ ЗАСЛУЖЕННЫЙ СТРОИТЕЛЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ПОЧЕТНЫЙ СТРОИТЕЛЬ РОССИИ, ЛАУРЕАТ ПРЕМИИ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР ЗА СООРУЖЕНИЕ МЕТРОПОЛИТЕНА В СЕЙСМООПАСНОЙ ЗОНЕ ГЕННАДИЙ ЯКОВЛЕВИЧ ШТЕРН. ПРИЕХАЛ ОН ИЗ ТАШКЕНТА, ГДЕ ДВЕНАДЦАТЬ ЛЕТ РУКОВОДИЛ МЕТРОСТРОЕМ УЗБЕКИСТАНА.



Окончив в 1968-м Саратовский политехнический институт, трудовую деятельность Геннадий Штерн начал в Ташкенте на строительстве мостов. Работал мастером, прорабом, старшим инженером и начальником производственно-технического отдела (ПТО), заместителем главного инженера Мостоотряда, начальником технического отдела треста «Мостострой — 7». И везде, по утверждению коллег, зарекомендовал себя как грамотный специалист, пропагандирующий внедрение высокопроизводительной техники и освоение современных технологий. Ценили Геннадия Яковлевича и за замечательные организаторские способности.

В 1975 году Штерна пригласили на должность заместителя главного инженера Ташкентского метростроя, а спустя несколько месяцев он стал начальником СМУ-1 треста «Ташметрострой».

За сооружение первой линии Ташкентского метрополитена в 1978 году его наградили орде-

ном «Знак Почета». А через семь лет за строительство второй очереди подземки и ее досрочный ввод в эксплуатацию присвоили почетное звание «Заслуженный строитель Узбекской ССР». В 1989 году удостоили премии Совета Министров СССР.

В 1987-м по просьбе Московского метростроя Штерн открыл в столице в помощь московским коллегам филиал «Ташметростроя». Правительство Москвы по достоинству оценило работу ташкентских специалистов и обеспечило им постоянную регистрацию.

В январе 1998 года Геннадий Штерн стал начальником дирекции строящегося Московского метрополитена, а через год возглавил Мосметрострой. И здесь как никогда пригодились его профессиональные и деловые способности. Штерну удалось в кратчайшие сроки обеспечить полную загрузку коллектива и рассчитаться с долгами по зарплате и налогам. За пять лет Мосметрострой обновил весь парк строитель-

ной техники и автотранспорта, задействовал в работе самое современное горнопроходческое оборудование, превратившись в предприятие, способное выполнять сложнейшие задачи на самом высоком инженерно-техническом уровне. Нарастил кадровый потенциал, увеличив число специалистов до десяти тысяч.

Мосметрострой выполнил реконструкцию станции «Воробьевы горы», сооруженную по уникальному проекту в нижнем ярусе Лужнецкого метромоста. Осуществил строительство Бутовской линии. Соорудил Кутузовский тоннель — единственную в столице пятиуровневую Транспортную систему, объединившую шесть тоннелей и пять эстакад.

За развитие метрополитена в 2007-м Геннадий Яковлевич был удостоен ордена Дружбы. В феврале 2011-го он возглавил совет директоров Мосметростроя, а в 2013-м был избран председателем правления Тоннельной ассоциации России. ■

С душой к людям



В. Машиннов в Лужниках на митинге в поддержку кандидата в президенты В.В. Путина

ВАСИЛИЮ МАШИННОВУ В АВГУСТЕ ЭТОГО ГОДА ИСПОЛНИЛОСЬ 75 ЛЕТ, 53 ИЗ КОТОРЫХ ОН РАБОТАЕТ В МОСМЕТРОСТРОЕ. ЗДЕСЬ И ОСОБЕННО В РОДНОМ СМУ-8 ЕГО ЗНАЮТ И УВАЖАЮТ ВСЕ, ОТ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ДО ВАХТЕРОВ. СВОЙ АВТОРИТЕТ ВАСИЛИЙ МИХАЙЛОВИЧ ПОДТВЕРЖДАЛ ДЕЛАМИ. ЧЕЛОВЕК ОН МАШТАБНЫЙ, РАЗНОСТОРОННЕ ОБРАЗОВАННЫЙ, ИНТЕРЕСНЫЙ В ОБЩЕНИИ И ДЕЛО ЗНАЕТ, И, КАК ГОВОРЯТСЯ, ЗА СЛОВОМ В КАРМАН НЕ ПОЛЕЗЕТ.

Ответственность и доброжелательность: вот главные черты Василия Машиннова, которые остаются неизменными на протяжении всей его активной трудовой деятельности.

Василий Михайлович родился в 1950 году в Ухоловском районе Рязанской области в сельской многодетной семье. Рос крупным и крепким

отца, со школы активно занимался спортом. Поступил в сельскохозяйственный институт, но недоучился и был призван на службу в армию, в воздушно-десантные войска.

По окончании службы Василий уехал в Москву и поступил на автозавод ЗИЛ слесарем-инструментальщиком. А в начале 70-х Мосметрострой был объявлен Всесоюзной ударной

комсомольской стройкой и 4 октября 1972 года он по комсомольской путевке пришел работать проходчиком в один из лучших коллективов — в СМУ-8.

Машиннов хорошо помнит свой первый объект — строительство подземного перехода со станции «Площадь Революции» на станцию «Проспект Маркса» (теперь — «Охотный ряд»). Горняцкую профессию он постигал в бригаде известного метростроевца Владимира Самуиловича Усенко. Эта тяжелая мужская работа оказалась, по словам Василия Михайловича, хорошей школой, определившей на всю жизнь его уважительное отношение к рабочему человеку.

Вскоре он стал бригадиром комсомольско-молодежной бригады проходчиков — был молод, смел, и, как вспоминает, «не боялся работы и не терпел очков-тирателства». Боевого и неравнодушного бригадира заметили и выбрали секретарем комсомола.

Успешно, с душой относясь к людям, работал Василий Михайлович председателем профкомитета СМУ-8, а позднее — замдиректора по социально-бытовым вопросам.

Остроумный, яркий, обладающий лидерскими качествами, и в то же время добрый, чело-веколюбивый, он и сегодня, по словам коллег и друзей, уме-ло решает нестандартные, разноплановые социальные задачи, и готов прийти на помощь всем, кто в ней нуждается. ■

Благодарим

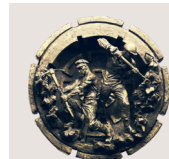
Редакция газеты «Метростроевец» выражает благодарность за неоценимую помощь и поддержку в подготовке спецвыпуска:

- Людмиле Хугаевой, заместителю руководителя Аппарата генерального директора АО «Мосинжпроект»
- Михаилу Бельникову, заместителю генерального директора Мосметростроя
- Инне Зомберг, заместителю генерального директора Мосметростроя

- Николаю Сорокину, директору СМУ-8 Метростроя
- Анатолию Семушкину, директору Строймехсервиса Метростроя
- Павлу Калинин, руководителю по жилищным вопросам АО «КСУМ», обществу директору музея Мосметростроя

Мы ценим ваш вклад и гордимся возможностью работать с такими замечательными специалистами!

С уважением,
коллектив «Метростроевца»



НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: Светлана Генералова, Сергей Живаев, Нина Соловьева, Наталья Долгушина, Евгений Калинин, Наталья Крол, Павел Калинин, Александр Попов (фото). ДИЗАЙН И ВЕРСТКА: ООО «Феликс Линкс»

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) Е-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 15.09.2025 г. Газета отпечатана в типографии АО «Красная Звезда»: 117342, Москва, Севастопольский проспект, 56/40с1. Заказ № 4108-2025. Тираж 1700 экз. Распространяется бесплатно

