

Почему закрыли пять станций Замоскворецкой линии и какие работы проведут в тоннелях «Царицыно» – стр. 1

Без малого 50 лет на строительстве метро. О главном транспортнике Мосметростроя Александре Пухове – стр. 2

Первая в истории компании встреча с потомками выдающихся метростроителей и трудовых династий – стр. 3

МЕТРОСТРОЕВЕЦ

ГАЗЕТА АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Издается с 6 августа 1932 года

«ОКРУЖНАЯ» ВСЕХ СВЯЗАЛА

НОВОСТИ

Северные вестибюли станций «Окружная» Люблинско-Дмитровской линии и Московского центрального диаметра (МЦД-1) распахнули свои двери для пассажиров в составе одного из самых крупных транспортно-пересадочных узлов столицы. Прделанную метростроителями работу оценил 3 ноября мэр Москвы Сергей Собянин вместе с главой ОАО «РЖД» Олегом Белозеровым.



Фото – Александр Попов

— Еще несколько лет тому назад здесь была примитивная платформа, даже без навеса, одна единственная. За последние годы построен целый ряд уникальных объектов: новый участок Люблинско-Дмитровской линии метро, МЦК, Московский центральный диаметр, а теперь все эти виды транспорта объединены вестибюлями и переходами, — сказал Сергей Собянин. По его словам, строительство велось большими темпами, несмотря на всю технологическую сложность этого узла, который распутывали восемь лет.

Как отметил генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров, пересадка между различными станциями рельсового транспорта сейчас занимает буквально две-три минуты. В четыре-пять раз быстрее, чем это было раньше.

— Самое дорогое, что есть у пассажиров в мегаполисе, — это время. И вот

сокращение времени, создание комфортной среды для перемещения является для нас общим приоритетом, — подчеркнул Олег Белозеров.

С момента запуска «Окружной» на участке «Петровско-Разумовская» — «Селигерская» салатовой линии метро прошло четыре года. Все это время станция функционировала с одним южным вестибюлем, а сооружение второго выхода, расположенного вдоль Локомотивного проезда, было осуществлено в рамках второго этапа. К строительству северного вестибюля специалисты Тоннельного отряда №6 приступили в 2018 году. Оно стало одним из сложнейших проектов в истории московского метростроения. Из-за тяжелейших гидрогеологических условий наклонный ход под будущие эскалаторы прокладывали практически вручную с применением технологии

заморозки грунта. Выемка породы в зоне замораживания велась с помощью отбойных молотков.

— Все работы проводились без остановки движения поездов, учитывая, что расстояние до действующих тоннелей составляло менее одного метра. Вопреки всем трудностям, мы с ювелирной точностью примкнули к ранее построенной станции и соединились с одноименной железнодорожной платформой. Таким образом появился огромный транспортно-пересадочный узел совместно с Российскими железными дорогами, — рассказал генеральный директор АО «Мосметрострой» Сергей Жуков.

Кассовый зал нового подземного вестибюля связан с платформой метрополитена тремя лентами эскалаторов длиной 108 метров. Две пары 16-метровых подъемных механизмов ведут

на пересадку к одноименным станциям МЦД-1 и МЦК. Кроме того, установлены два лифта для маломобильных пассажиров.

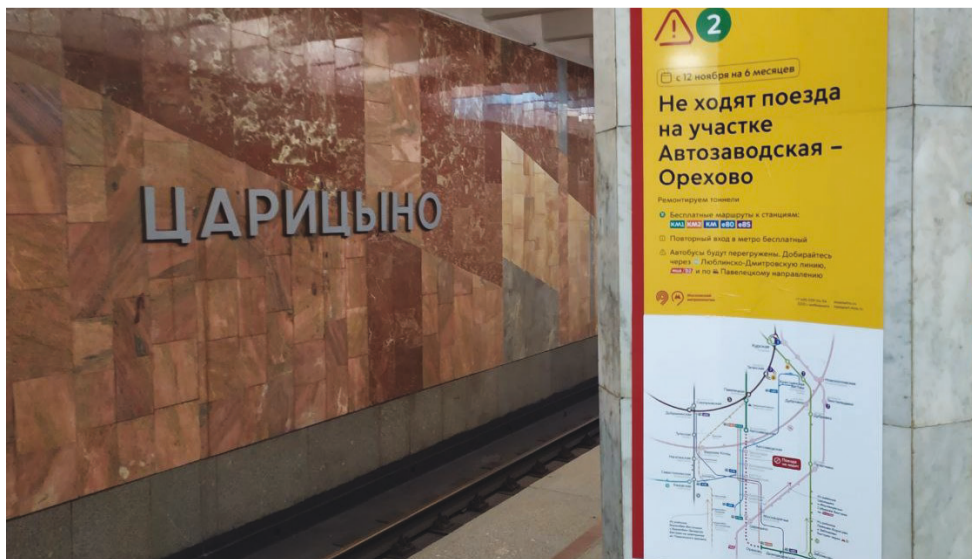
Вестибюль оформлен в едином архитектурном стиле входных павильонов МЦК и МЦД. Цветовое решение выполнили в двух оттенках: жемчужно-сером для фасада и салатовом в тон Люблинско-Дмитровской линии для потолков, порталов, балюстрад и других элементов интерьера, видимых с улицы через светопрозрачные витражи. Полы и стены пассажирской зоны облицованы полированными плитами из гранита и мрамором, а колонны — нержавеющей сталью.

Прилегающую территорию благоустроили: уложили около четырех тысяч квадратных метров гранитной плитки, смонтировали наружное освещение, установили малые архитектурные формы и остановки наземного транспорта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ: КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ И ГИДРОИЗОЛЯЦИЯ

ИЗНУТРИ

На Замоскворецкой линии столичного метрополитена с 12 ноября закрыты станции между «Автозаводской» и «Орехово». Такое решение обусловлено необходимостью проведения ремонтно-восстановительных работ на участке «Царицыно» — «Кантемировская». На всех пяти станциях, где приостановлено движение по причине отсутствия оборотных тупиков, обновится инфраструктура.



За шесть месяцев Мосметрострою предстоит разработать котлован методом «стена в грунте». Через него проведут демонтаж чугунной обделки тоннеля и смонтируют новые элементы. Протяженность аварийного отрезка составит 120 метров на перегоне от «Царицыно» до «Кантемировской». Строительные работы развернутся на глубине 15-16 метров в круглосуточном режиме.

— Мы планируем перебрать свыше 90 колец в обоих тоннелях. После выполнения основных строительных работ с внешней стороны тоннеля будет сооружена «бетонная рубашка», которая позволит в дальнейшем избежать деформации и просадок. Затем осуществим обратную засыпку котлована и благоустройство прилегающей территории с восстановлением зеленых насаждений, спортивных площадок и малых архитектурных форм, — рассказал журналистам генеральный директор АО «Мосметрострой» Сергей Жуков.

Перегонные тоннели между «Царицыно» и «Орехово» проходят в непосредственной близости от Царицынских прудов. Проезд по тоннелю открыли 30 декабря 1984 года, но уже на следующий день его пришлось закрыть более чем на месяц из-за необходимости провести восстановительные работы — была нарушена гидроизоляция. История повторилась в 2003 году, а затем и в 2014-м — зафиксировано подтопление перегона от «Царицыно»

до «Кантемировской». Сейчас ситуация достигла той стадии, когда необходимо действовать незамедлительно. Если сравнить столичный транспортный каркас с кровеносной системой, речь идет о неотложной операции «шунтирования» по жизненно важным показаниям.

— Во время ограничения на закрытых станциях будет обновлена инфраструктура: мы уложим виброгасящие блоки и бесстыковый путь, благодаря чему поездки на этом участке Замоскворецкой линии станут тише и комфортнее. Запланирован комплекс работ на электроподстанциях, что увеличит надежность электропитания на данном участке, также на ряде станций отремонтируем путевые стены, — отметил первый заместитель начальника метрополитена Дмитрий Дошталов.

Для перевозки пассажиров, живущих, учащихся и работающих на станциях «Кантемировская», «Царицыно», «Технопарк», «Коломенская» и «Каширская», выделены автобусы особого класса, которые курсируют по закрытому участку по специально организованной полосе. Однако метро все же куда более вместительно, поэтому предложены альтернативные маршруты — через Люблинско-Дмитровскую и Серпуховско-Тимирязевскую линии, МЦК, МЦД-2 и Павелецкое направление МЖД. Компенсационный наземный транспорт и повторный вход в метро после поездки на автобусе действует бесплатно.

КРЕПЧЕ ЗА БАРАНКУ ДЕРЖИСЬ, ШОФЕР

ДЕЛО ЖИЗНИ

В последнее воскресенье месяца, 30 октября, праздник отметили водители и автолюбители. В этот день коллеги поздравили заслуженного и всеми любимого метростроевца — Александра Пухова. До самого ухода на пенсию, почти 50 лет, он работал в транспортной системе строительства метро. Две недели не дослужил до «золотого» профессионального юбилея.

Трудовой путь Александра Васильевича начался на четвертой автобазе Мосметростроя, куда он после окончания Московского института инженеров транспорта поступил на должность механика. Вскоре ответственного и трудолюбивого молодого человека заметили и пригласили в Главное управление по строительству тоннелей и метрополитенов Министерства транспортного строительства. Там он проработал больше 15 лет на разных должностях — от старшего инженера до главного технолога. Целеустремленность, требовательность к себе и другим обеспечили ему уважение среди коллег и уверенное восхождение по карьерной лестнице. Те, кто работал с Пуховым, отмечают и ценят его умение выслушать людей и дать мудрый совет.

— Он всегда отличался спокойствием и миролюбием, вежливостью, даже если видел допущенные сослуживцами ошибки, — поделился водитель АО «Мосметрострой» Петрос Агаджанян, который



Генеральный директор АО «Мосметрострой» Сергей Жуков вручает Александру Пухову благодарственное письмо в честь 90-летия компании. Ноябрь 2021 года

проработал бок о бок с Александром Васильевичем 25 лет. — Пухов — прекрасный начальник. Если создавать о нем книгу, то может не хватить одной, чтобы описать его личность.

Московский метрострой не отпускает из объятий тех, кто однажды связал с ним свою жизнь. Поэтому с Главтоннельметростроя в 1995 году Александр Пухов вернулся на родную автомобильную базу, где начиналась его карьера, но уже на должность заместителя начальника отдела. В руках Александра Васильевича был весь транспорт организации: две автобазы и около тысячи единиц грузового и легкового транспорта. Он строго относился к выполнению поставленных норм, планировал объемы перевозок на грузовых машинах.

— Автомобиль — это, прежде всего, средство повышенной опасности, поэтому я всегда следил за тем, чтобы соблюдались правила безопасности работы на линии, — рассказывает Пухов.

Со временем автопарки упразднили, грузовой транспорт передали во владение подрядным организациям, а Александр Васильевич остался руководить транспортом главного здания Управления на Цветном бульваре, но принципам в работе не изменил. До последнего рабочего дня решал поставленные задачи оперативно и четко.

Летом 2022 года Александр Пухов ушел на заслуженный отдых. Но до сих пор его жизнь тесно связана с автомобилями. В свободное от домашних и дачных хлопот время Александр Васильевич помогает сыну, который пошел по стопам отца: у Пухова-младшего свой транспортный бизнес.

«КАШИРСКАЯ» ПОЛВЕКА СПУСТЯ НА РУБЕЖАХ ОБОРОНЫ

ВЕРНЫМ КУРСОМ

Завершается реконструкция станции «Каширская». После окончания работ она войдет в состав Большой кольцевой линии метро (БКЛ).

Еще три года назад «Каширская» принадлежала самой короткой линии столичной подземки — Каховской. В 2019 году власти решили сделать ее и двух «соседей» — «Каховскую» и «Варшавскую» — одним из участков Большого кольца метро. Для того, чтобы стать частью мирового рекордсмена (а БКЛ Москвы обгонит по своей протяженности пекинское подземное кольцо на 13 километров — прим. ред.), строителям пришлось изрядно потрудиться. Специалисты ГК «Мосметрострой» справились с главной задачей в прежних габаритах и конструктивах создать современный объект подземки с абсолютно новой «начинкой»: системами безопасности и инженерными сетями, удобными для пассажиров сервисами. Чтобы вместить их, пришлось разобрать и совместить некоторые помещения. Идею одобрили — проект прошел госэкспертизу.

Работы были сильно осложнены соседством действующего метро — половинки

двух станций (а здесь кросс-платформенная пересадка) продолжали обслуживать поездка Замоскворецкой линии. В одном из закрытых вестибюлей полностью демонтировали старую начинку и осторожно «вставили» новую. Так же работа была проделана на самой платформе и в служебных помещениях станционного комплекса.

Однако, несмотря на перестройки, облик «Каширской» останется узнаваемым. Ее каменный «наряд» поменяли на новый, оставив прежнюю цветовую гамму. Чеканные панно, украшавшие стены станции, отреставрировали и вернули на место.

Так же вестибюли решили расширить: все-таки станция в составе БКЛ обещает брать на себя большой пассажиропоток — до 70 тысяч человек. На сегодня уже выполнены работы по облицовке северной и южной платформы, а также западного вестибюля.

До реконструкции ожидание поезда на «Каширской» достигало 6—10 минут. После включения ее в состав БКЛ интервал движения сократится до полутора минут. По Большой кольцевой можно будет пересекать десятки районов транзитом, избегая лишних пересадок. Время в пути сократится как минимум вдвое.



Фото — Александр Попов

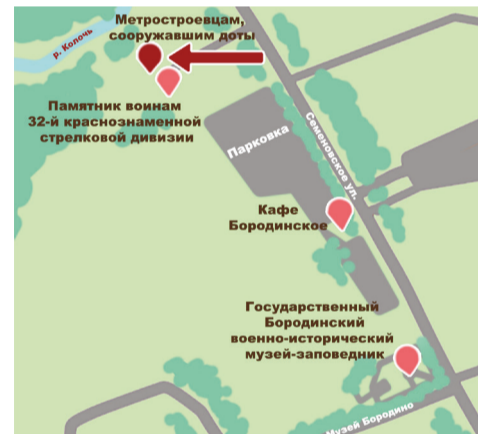
ФОТОФАКТ

На Бородинском поле до наших дней сохранились железобетонные доты, возведенные московскими метростроевцами в годы Великой Отечественной войны. Тогда вражеская группа армий «Центр» двигалась на столицу. Основной удар на подступах к Москве ждали по линии Волоколамск — Можайск — Калуга. Здесь началось строительство Можайской линии обороны.

По плану линия состояла из трех оборонительных полос. Передний край центральной части этой линии, Можайского укрепрайона, пересекал Бородинское поле — место исторического сражения, состоявшегося во время предыдущей Отечественной войны, в 1812 году.

Сначала возводить укрепления поручили солдатам, но потом армию перебросили на Ржевско-Вяземский рубеж. Тогда за дело взялись жители Подмосковья и работники столичных предприятий. Согласно постановлению Государственного комитета обороны от 23 августа 1941 года, на Можайскую линию обороны отправлялись и полторы тысячи метростроевцев. На месте они сразу же начали оборудовать доты и командные пункты, прокладывать траншеи и противотанковые рвы, готовить артиллерийские позиции. Одновременно сооружали линии обороны на участке Можайск—Верея, у деревень Кукарино, Марфин-Брод, Новосурино и других населенных пунктов. Создали линию укреплений под Кунцево, включавшую рвы, надолбы, доты и дзоты.

Руководила участком Татьяна Федорова, начинавшая в Мосметрострое в 1930-х



как проходчица, а в последующем занявшая должность заместителя начальника организации.

На работах в окрестностях Можайска, которые приходилось вести под бомбежками, в основном были заняты женщины. К порученному делу, рассказывала Федорова, они относились с жертвенностью, думая только о том, как бы выполнить задание в срок, чтобы город имел защиту. По воспоминаниям участников тех событий, на сооружении укреплений не хватало специалистов. Люди сами как могли решали сложные вопросы. Трудилось в спешке, с раннего утра до поздней ночи. Строительство по плану должны были завершить в ноябре, однако немцы вышли к Можайской линии обороны уже в середине октября. Несколько недель здесь шли жестокие бои, движение врага к столице замедлилось. Эти сражения позволили выиграть время, чтобы организовать оборону. Переломить ход битвы под Москвой удалось 5—6 декабря 1941 года, затем началось контрнаступление советских войск. По прошествии времени в Можайском районе установили стелу в память о метростроевцах, участвовавших в строительстве оборонительных сооружений на Бородинском поле.



начинавшая в Мосметрострое в 1930-х

ЗАВЕТЫ ВСЕСОЮЗНОЙ УДАРНОЙ СТРОЙКИ – ПОТОМКАМ!



МАШИНА ВРЕМЕНИ

Впервые в истории Мосметростроя состоялась встреча с потомками руководителей нашей легендарной организации и представителями трудовых династий.

Идея провести встречу возникла в процессе подготовки к 90-летию юбилею Мосметростроя. Именно тогда Советом ветеранов, пресс-службой, отделом кадров и социального развития были восстановлены связи с потомками выдающихся начальников: Ильи Гоциридзе, Николая Губанкова, Василия Полежаева, Петра Васюкова и других. Родственники охотно делились воспоминаниями и предоставляли материалы и документы из семейных архивов для оформления музейных витрин, расположенных в здании Управления на Цветном бульваре. Инициативу Совета ветеранов поддержало руководство Мосметростроя в лице генерального директора Сергея Жукова.

Вечер встречи проходил в теплой неформальной обстановке за чайным столом в конференц-зале на 3-ем этаже центрального офиса организации.

— Каждый раз, проводя здесь совещания, останавливаю взгляд на портретах выдающихся начальников нашей компании и всегда восторгаюсь мощностью фундамента, который они заложили для нынешнего поколения метростроевцев, — отметил генеральный директор АО «Мосметрострой» Сергей Жуков. В своей приветственной речи он рассказал о текущем положении дел в компании, подробно представил реализуемые проекты и намеченные перспективы развития. По мере знакомства встреча обрела все более неформальную атмосферу, проявлялась легкость и открытость общения.

— В семейных альбомах мы храним фотографии и все публикации о нашем дедушке, — поведала внучка Героя Социалистического Труда Василия Полежаева

Елена, демонстрируя уникальные фото и статью в газете «Метростроевец» за 2009 год. Василий Дементьевич — единственный метростроевец, начальник организации, именем которого названа станция столичной подземки. Как уточнил Сергей Анатольевич, сегодня уже ведется работа по увековечиванию памяти и других выдающихся деятелей Московского метростроя в наименовании станций.

— Мы вышли с предложением к Правительству Москвы, чтобы в дальнейшем при планировании новых станций их называли именами наших знаменитых руководителей: «Кошелевская», «Губанковская» и т.д. Надеюсь, что наша инициатива будет принята и реализована, — поделился планами Сергей Жуков.

Внучка Николая Губанкова — начальника Метростроя с 1950 по 1958 гг. — Галина хранит неопубликованные воспоминания дедушки о работе и готова ими поделиться с редакцией «Метростроевца»:

— Я благодарна руководству Мосметростроя за восстановление памятника на могиле дедушки на Кунцевском кладбище.

Память о героическом труде метростроевцев с каждым новым поколением лишь крепнет: потомки бережно относятся к сохранившимся фотографиям и материалам, которые когда-то принадлежали их родным. А некоторые идут по стопам своих дедов и отцов. Внучка Героя Социалистического Труда Петра Васюкова Ольга по профессии архитектор, на выбор ее пути повлияла атмосфера, царившая в доме.

— Мы все так или иначе связаны со строительством. Моя тетя была замужем за Сергеем Дахно из известной династии метростроевцев, мой папа также работал в метростроении. Я видела, с каким вдохновением дедушка решал важные производственные задачи, поэтому дух Метростроя впитала с самого детства. Мне нравилось соединение точности и творчества, — рассказала Ольга.

— С молодых лет они работали в тандеме, — добавила Бела Абрамовна, вдова Героя Социалистического Труда Юрия

Кошелева. — И всегда добивались оптимальных решений. У них десятки патентов и свидетельств об изобретениях в метростроении. Удивительные люди работали в Метрострое, энтузиасты!

— Маркшейдер начинает строительство и заканчивает его. Моего дедушку называли подземным штурманом, — слово перешло к Марине, внучке первостроителя Ивана Шашкина. — Особенно он гордился участием в сооружении станций «Новослободская» и «Киевская» (кольцевая). У него был огромный письменный стол, помню шелест кальки и удивительно остро заточенные карандаши. Это особое ощущение принадлежности к тому, как создается метро, я храню до сих пор.

добрый след в моей жизни. Например, когда я был начальником участка, Василий Полежаев вручил мне свою каску со словами: «Хочу, чтобы ты с честью носил мой подарок», и я всегда старался оправдать доверие.

Коллеги из Московского метрополитена тоже оказывали содействие в формировании юбилейной экспозиции. На встрече присутствовали Павел Сухарников, заместитель директора по профориентации и выставочной деятельности, Михаил Горохов, старший инспектор пожарной охраны, известный коллекционер, и работники Музея метрополитена. По словам Павла Сухарникова, встреча с потомками руководителей прошлых



Елена Полежаева показывает газетные материалы из семейного архива

— Если сложить общий трудовой стаж на Метрострое династий Ададуриных и Галкиных, то получится 500 лет, — сказал Председатель Совета ветеранов Борис Пригода.

Их родоначальниками стали строители первой очереди, передавшие любовь и преданность к своему делу потомкам. Сегодня старейшим ветераном Мосметростроя является Зинаида Галкина, отметившая в конце весны 103 года. Несмотря на впечатляющий возраст, она сохраняет ясность ума и даже интерес к тому, чем живет компания. Поддерживает разговор в моменты воспоминаний Владимир, сын Зинаиды Ивановны, который вместе с родным братом Николаем начал свой трудовой путь на строительстве метро в 60-е годы. Владимир Галкин уже 8 лет на заслуженном отдыхе. Его жена Овсана Эдуардовна и дочь Екатерина продолжают трудиться в Управлении Мосметростроя.

Сын первопроходцев Николая и Анны Ададуриных Анатолий отдал Московскому метрострою 60 лет.

— Я работал при девяти руководителях Метростроя, и каждый из них оставил

лет очень интересная идея, и метрополитену стоит освоить это замечательное начинание. Нужно помнить и уважать своих предшественников, тогда создается основа, которая скрепляет коллектив и придает силы.

— Лишь память добрая на землю души возвращается. Если духовный мир существует, то все те, кого мы сегодня вспоминали, были с нами. И нет ничего дороже, чем сохранять драгоценную нить между прошлым и будущим. На этом стоял и стоит Мосметрострой, — подчеркнул Борис Пригода. Поддержали его мысли потомки героев-метростроевцев, они выразили слова благодарности руководству компании и Совету ветеранов за оказываемую помощь и внимание.

В торжественной обстановке генеральный директор АО «Мосметрострой» Сергей Жуков вручил приглашенным гостям корпоративные подарки и благодарственные письма за сохранение памяти о славной истории нашей организации. Он также призвал собравшихся не терять контакты и считать эту встречу началом новой метростроевской традиции.



Галина Губанкова с дочерью Ольгой и Ольга Васюкова

С ЮНОСТИ И ПО СЕЙ ДЕНЬ

ГЕРОИ И ПОДВИГИ

Начальник административно-хозяйственного отдела СМУ-8 Василий Машнинов отметил 50-летний трудовой юбилей с родным коллективом. Корреспондент «Метростроевца» пообщался с Василием Михайловичем и узнал, как работать полвека в одной компании.

— Все просто: надо любить свою работу и людей, которые тебя окружают! — поделился Василий Михайлович. — Все трудимся ради одной цели: сделать жизнь миллионов горожан лучше. Метростроевцы этот девиз пронесли сквозь многие десятилетия.

А ведь карьера Василия Машнинова могла сложиться совершенно иначе. Окончив школу, он поступил в сельскохозяйственный институт, отслужил в армии, в рядах ВДВ, занимался спортом, потом пришел на автозавод «ЗИЛ».

Но в одночасье все изменилось, когда получил комсомольскую путевку на Московский Метрострой. В то время руководил СМУ-8 Герой Соцтруда Юрий Рахманинов. Юный метростроевец Машнинов сразу ему понравился. Активный, смелый и спортивный.

— И уже 4 октября 1972 года приступил к работе, — переносится на 50 лет назад Василий Машнинов. — Начальником участка, куда меня взяли проходчиком четвертого разряда, был Владимир Усенко. Поступил в его бригаду, трудились над созданием пересадочного узла в районе станции «Площадь Революции».

Василий Михайлович напоминает историю его создания: хотя станция эта была в составе одной из первых очередей городской подземки, в 1938 году

решили не строить пересадочный узел в центре столицы. Вместо этого его перенесли к Театральной площади. К планам вернулись позже, решив в 1970-х создать дополнительный переход из торца станционного зала «Площади Революции» на «Театральную». Открыли его в 1974 году. Два года Машнинов проработал здесь.

После Василий Машнинов стал работать в комсомольско-молодежной организации. Ее секретарем был 11 полных лет, а затем его назначили председателем профкома.

— Все эти годы у меня и в мыслях не было расстаться со СМУ-8, — признается он. — И когда позже стал замначальника по быту и кадрам, проработав на этой должности 18 лет, и замдиректора по безопасности, а теперь — начальником АХО.

Василий Михайлович считает себя удачливым: за полвека сменил всего трех руководителей. По его словам, в СМУ-8 есть трудовые долгожители. Он — среди них.

— Хотя это редкость, — немного загрустил он.

А вот что было нередким на работе, так это сплоченность и взаимовыручка в коллективе. Руководство СМУ-8 всегда в тесном контакте с рабочими. Узнавали их надежды, чаяния, помогали со снабжением. Праздниками становились пуски новых станций. Особенно запомнилось Василию Машнинову открытие «Цветного бульвара». Эту станцию сдали 31 декабря 1988 года в составе участка «Чеховская» — «Савеловская», после ввода ее в эксплуатацию в Московском метрополитене стало 138 станций.

— На пусках станций всегда была традиция устраивать подземные буфето-раздаточные. Старались устроить комфорт для рабочего класса, несмотря на то что



Фото - Сергей Соснов

практически все построенные СМУ-8 станции — глубокого заложения, — вспоминает Василий Машнинов. — На «Цветном бульваре» организовали столовую на платформе. За сутки поставили мини-буфет со вторыми блюдами и колбасой по 1,3 рубля.

И даже в сложные 1990-е годы коллектив СМУ-8, в составе которого трудился Машнинов, жил дружно. Душевность в коллективе и умение ударно трудиться особенно берегли.

— Да и сейчас держим планку! — приободряется Василий Михайлович. — Благодаря директору, инженерно-техническому составу, бригадирам и рабочим теплые отношения внутри сохраняются. Никогда не делим на своих и чужих. Всех знакомим с историей СМУ-8, показывая архивные фотографии в нашем музее. Молодежи есть куда стремиться. И мы этому способствуем, предлагая стабильность и уверенность в завтрашнем дне!

ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРОВ НОЯБРЯ!

50 лет

Бакина Н.В., специалист по кадрам, Строймехсервис
Бегматов У.У., электросварщик ручной сварки, ТО-6 Метростроя
Борушнов О.С., проходчик, ММС Интернэшнл
Власов О.А., сменный механик, УММ
Гаврилов П.А., водитель, Строймехсервис
Дорцева Н.В., старший бухгалтер, Строймехсервис
Кайгородов П.М., электрослесарь, Тоннель-2001
Кидяров Д.В., слесарь, УСП Мосметростроя
Магомедов Г.А., штукатур, УСП Мосметростроя
Прядко К.А., мастер горный, ТО-6 Метростроя
Рожков С.В., бетонщик, СМУ-1 Метростроя
Рослов М.В., проходчик, СМУ-8 Метростроя
Сердечный О.А., проходчик, ММС Интернэшнл
Синяков В.А., электрогазосварщик, Строймехсервис
Скабелка В.И., электрослесарь-монтажник, СМУ-24 Метростроя
Смирнов Н.Е., заместитель начальника ПТО, ТО-6 Метрострой
Улитин И.А., плотник, ТО-6 Метростроя
Фролов С.Г., проходчик, ММС Интернэшнл

55 лет

Андреев С.П., токарь, СМУ-1 Метростроя
Горбунов А.А., монтажник, СМУ-25 Метростроя
Гюльмамедов Я.А., электросварщик ручной сварки, ТО-6 Метростроя
Демин В.А., мастер горный, ТО-6 Метростроя
Жарков В.Ф., горнорабочий поверхности, СМУ-8 Метростроя
Малиновский А.А., контролер, УММ
Оризкулов Ю.Д., проходчик, СМУ-8 Метростроя
Перевертун А.А., главный инженер, Тоннель-2001
Печурин Т.В., контролер-ученик, Строймехсервис
Савин А.С., проходчик, Тоннель-2001
Супруненко В.Н., заместитель начальника отдела, Тоннель-2001
Щербаков В.Ю., бетонщик, СМУ-1 Метростроя

60 лет

Бурмистрова Е.В., руководитель группы, Мосметрострой
Васина Т.П., машинист крана, УММ
Данилов И.И., проходчик, СМУ-8 Метростроя
Демчук А.Я., машинист экскаватора, Строймехсервис
Дергалев А.А., ведущий инженер, СМУ-24 Метростроя
Калинин В.Е., заместитель главного инженера, Покровский ЖЗБИ
Нуриева Н.П., техник, СМУ-25 Метростроя
Орлова Н.А., старший менеджер, ТСК
Патраков М.П., проходчик, ТО-6 Метростроя
Скворцов Н.П., электросварщик ручной сварки, СМУ-24 Метростроя
Скореход Ю.Н., специалист, Строймехсервис
Смирнов В.В., горнорабочий, ММС Интернэшнл
Сумбаев В.П., слесарь-сантехник, КСУМ
Тайчев Ю.А., слесарь, Строймехсервис
Чехов А.В., стропальщик, ТО-6 Метростроя

65 лет

Аршанов А.К., ветеран УСП Мосметростроя
Винокурова Г.В., начальник отдела кадров, СМУ-12 Мосметростроя
Воронова Г.М., старший бухгалтер, УММ
Дмитриев Ю.М., тракторист-машинист, СМУ-1 Метростроя
Долматов А.А., электрослесарь, СМУ-1 Метростроя
Ким Н., уборщик, СМУ-8 Метростроя
Краснов Е.Н., подсобный рабочий, Тоннель-2001
Лamina Л.И., начальник отдела снабжения, СМУ-12 Мосметростроя
Панов М.И., ведущий инженер, Мосметрострой
Спиркин В.А., инженер, Институт Инжпроект

70 лет

Гуреева Л.В., ветеран КСУМ
Зеленцова В.Н., ветеран СМУ-8 Метростроя

75 лет

Иванова И.М., ветеран ТО-6 Метростроя

85 лет

Князева Т.А., ветеран ТО-6 Метростроя

Над номером работали:

Нана Король, Ольга Коновалова, Екатерина Шергина, Анастасия Ключарева, Александр Попов.

ДВА НЕЗАБЫВАЕМЫХ ДНЯ



Фото - Павел Калинин

СОЦИАЛЬНЫЙ КОМПАС

В середине осени Терком профсоюза работников Мосметростроя организовал для ветеранов профсоюзного движения, ветеранов-метростроителей и профсоюзного актива прошлых лет поездку в Тверь и Конаково. За два дня участники поездки ознакомились с главными достопримечательностями этих городов, прикоснулись к их многовековой истории и современной жизнью и, конечно, с удовольствием пообщались друг с другом.

Отправление группы из 25 человек состоялось рано утром 15 октября. Хорошая погода и чудесное настроение дружного коллектива позволили быстро добраться до Твери.

Обзорная экскурсия началась со встречи с гидом и осмотра исторического центра Твери. Успенская церковь, Отроч монастырь, речной вокзал, памятники Михаилу Тверскому — святому благоверному

князю, жившему в 1271 — 1318 годах, великим писателям Александру Пушкину и Ивану Крылову, путешественнику Афанасию Никитину — именно с этих памятных мест открылся во всей своей красе один из старинных русских городов. Метростроевцы внимательно слушали гида, живо воспринимали факты и легенды богатой городской истории. В первый день они успели ознакомиться с Островом памяти с Храмом Михаила Тверского, церковью Белая Троица XVI века и даже оценить уникальную трехлучевую систему улиц тверского центра. Пришлись по душе экскурсантам и сувенирные лавочки, булочная-кондитерская «Дом хлеба», магазин «Мармеладная сказка» и пивоваренный заводской комплекс «Афанасий», где показали как варится «живой продукт». А вечером в роскошном отеле гостей ждал ресторан с праздничным ужином.

— Эта поездка была приурочена к 90-летию профсоюза Мосметростроя. Для ветеранов это мероприятие стало дорогим подарком, ведь большинство из нас не виделись друг с другом по многу лет, — рассказала ответственный

секретарь Совета ветеранов войны и труда Мосметростроя Галина Елизарова.

Утром второго дня группа посетила Императорский путевой дворец. Начиная с XVIII века, Тверскую губернию обустроивали зодчие первого российского архитектурного ряда. По государственным и частным заказам возводили различные ансамбли или отдельные здания, а иногда облагораживали целые территории. Тверской Императорский Дворец — выдающийся памятник русского зодчества. Построенный для императрицы Екатерины II в 1763 — 1778 годах, за более чем двухвековую историю он неоднократно менял свой облик, отражая стили эпох и вкусы царей, но неизменно оставался великолепным.

После обеда делегация выехала в Конаково. Этот город известен по Кузнецовскому заводу фаянса и фарфора, который более века славился своим качеством. Завода уже нет, но на берегу Ивановского водохранилища реки Волги находится первый в стране завод по осетроводству. Здесь метростроевцам рассказали об истории создания в 1973 году при Конаковской ГЭС производственно-экспериментального завода по разведению малька и выращиванию осетровых в искусственно созданных водоемах.

Двухдневная поездка завершилась посещением музея керамики и выставки — продажи изделий современных мастеров — керамистов.

По словам Любови Андреевой, председателя первичной профсоюзной организации ООО «Тоннель-2001», это были прекрасные дни, насыщенные культурным досугом и дружеским общением.

— Впечатлений море, — резюмировала председатель первичной профсоюзной организации АО «КСУМ» Валентина Канищева. — Подготовку и проведение экскурсии было поручено помощнику председателя Теркома профсоюза Наталье Гнеушевой. Она создала нам все условия для активного отдыха. Спасибо ей, Теркому и всем участникам экскурсии! Приятно было встретиться с ветеранами профсоюзного движения Мосметростроя. Поездка удалась!

Учредитель — Акционерное Общество «Московский Метрострой»

Главный редактор
Демьянова О. Н.

16+

Адрес редакции и издателя:
127051, г. Москва, Цветной бульвар, 17.
Телефон +7(495) 276-77-77 (доб. 414)
E-mail: gazeta@metrostroy.com
www.metrostroy.ru/press-center/newspaper/

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1-01803 от 28.04.05.

Номер подписан в печать 25.11.2022 г.
Газета отпечатана в типографии ООО «Полиграфическая компания «ЭксПресс»: 603104, г. Нижний Новгород, ул. Медицинская, д. 26, пом. 1
Тираж 1700 Распространяется бесплатно