

На «Окружной» готовятся к проходке наклонного хода второго вестибюля. Как бурят скважины под замораживание грунтов – стр. 2

«Он этим жил»: судьба Героя Соцтруда Ивана Зубкова, начинавшего инженером в Москве и спасавшего Ленинград от блокады – стр. 3

Гендиректор Техшколы Сергей Ходаковский рассказал, почему не пошел по пути военного, как стал коллекционером и обрел родной город – стр. 4

15 июля 2019 года

МЕТРОСТРОЕЦ

ГАЗЕТА АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Издается с 6 августа 1932 года

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ПРОЕКТ ЗАВЕРШИЛИ УСПЕШНО



1

Тоннель имени Сталина открыт после масштабной модернизации. Церемония, посвященная сдаче объекта, прошла в столице Приморья 21 июня. Участники торжества встретили первую электричку, прошедшую по обновленному тоннелю.

ВЕРНЫМ КУРСОМ

Торжественный митинг прошли у южного портала тоннеля. Церемонию открыли гимном Российской Федерации. Затем со сцены прозвучали поздравления начальника Дальневосточной железной дороги и Мосметростроя за ту свое временную и качественную работу, которую они выполнили в довольно короткие сроки. Эта работа будет вызывать уважение

дальневостока Олега Гуменюка и генерального директора АО «Мосметрострой» Сергея Жукова.

– После трехлетней реконструкции мы открываем в полном объеме тоннель имени Сталина. Я благодарен руководству Дальневосточной железной дороги и Мосметростроя за ту свою временную и качественную работу, которую они выполнили в довольно короткие сроки. Эта работа будет вызывать уважение



Первая электричка выезжает из тоннеля после торжественного открытия (1) Руководство Мосметростроя на фоне отреставрированного южного портала. Слева направо: руководитель обособленного структурного подразделения Мосметростроя Юрий Проказов, гендиректор АО «Мосметрострой» Сергей Жуков, гендиректор ММС Интернэшнл Денис Чумаченко, советник гендиректора Мосметростроя Александр Терентьев, замгендириектора Мосметростроя Михаил Беленький. Последний справа – начальник Хабаровской группы заказчика по строительству объектов железнодорожного транспорта Владимир Рыбаков (2).

КСТАТИ

Проект модернизации стартовал летом 2016 года и завершился спустя 2 года 10 месяцев. Над обновлением Тоннеля им. Сталина трудились специалисты ММС Интернэшнл, привлекая местных квалифицированных инженерно-технические и рабочие кадры. В ходе модернизации закрепили грунтовый массив, остановили деградационные процессы в обделке, подавили течи, выполнили изоляцию деформационных швов и гидроизоляцию всего тоннеля. Не уменьшая его габаритов, с помощью инновационных технологий создали многослойную обделку из современных материалов. Также обновили коммуникации и пути, отремонтировали штольни.

ИЗНУТРИ

Площадка №6 начинает все больше походить на будущую станцию Большой кольцевой линии. Работы еще идут в открытом котловане, который полностью забетонирован. Постепенно, начиная с нижних ярусов, демонтируют распорное крепление. Внешний контур конструкции гидроизолируют. Параллельно возводят кирпичные стены, наклон ведущий к выходу лестницы. И главное – появились особые элементы, которые станут частью декора.

Несмотря на отсутствие потолка, уже угадываются очертания будущего зала колонной станции. Видны путевые стены, наклон ведущий к выходу лестницы. И главное – появились особые элементы, которые станут частью декора.

Указывая на массивные синие кольца опалубки, начальник участка №7 ТО-6 Виктор Караваев объясняет:

– За время моей работы такое конструктивное решение применяется впервые. Скоро здесь появятся большие панорамные проемы. Уже установлена круглая опалубка, специально заказанная под проект «Рубцовской». Ее вставляют в стены, обвязывают арматурой и бетонируют.

Необычные проемы диаметром 2,9 метра разместятся по обе-

ОСОБОЕ РЕШЕНИЕ НА «РУБЦОВСКОЙ»

На станции начали установку заказанных специально для нее элементов будущего декора.



Синяя металлическая опалубка – задел для будущего освещения станции

им сторонам стен платформы над колоннами. На высоте семи метров постепенно появятся потолок станции, а четырьмя метрами выше – конечное покрытие. Между ними обустраивают технологические помещения для служб Московского метрополитена.

Монолитные конструкции здесь сооружают с августа прошлого года. Круглосуточно на объекте трудятся около 300 человек. Работы курирует Тоннельный отряд №6 (ТО-6), на подряде у него – СМУ-9, СМС, СМУ-24 и СМУ-25.

В станционном комплексе основные работы поделены между двумя участками ТО-6 – седьмым во главе с Виктором Караваевым и восьмым под руководством Алексея Горелова.

– Нас перевели сюда месяц назад с площадки 5.2, где основ-

ИНТЕРЕСНО

Дизайн «Рубцовской» будет перекликаться с внешним видом «Электрозводской», образуя единый архитектурный образ. В круглых проемах, расположенных над колоннами станционного зала, по проекту установят светильники.

Новые монолитные работы закончились. Здесь объемы большие, нам отдали зону в торце станционного комплекса с первой по шестую ось. Это примерно пятьдесят метров. Будем вести монолитные и гидроизоляционные работы, – поделился планами Горелов.

Сейчас участок №8 ТО-6 совместно со СМУ-25, вагончики которых расположились неподалеку от шестой площадки, занимаются перекладкой дождевой, самотечной, напорной канализации и других коммуникаций.

К станционному комплексу примыкает котлован, разрабатываемый СМС. В нем появятся выход со станции «Рубцовская» и переход на «Электрозводскую» Арбатско-Покровской линии. По мере выемки грунта котлован крепят распорной системой.

К концу года вся работа по монолиту закончится. Эстафету перехватят отделочники.

ДЕЛО ТЕХНИКИ

Разработку скважин на «Окружной» Люблинско-Дмитровской линии начали в августе 2018 года. Их забуривают параллельно будущему наклонному ходу, под углом 30 градусов. По проекту он пройдет на 109 метров. Скважины делают короче тоннеля, чтобы не нарушать работу действующего метрополитена. Их длина – 91,4 метра.

– Ледовое ограждение обеспечит безопасность проходки наклона, – объясняет замначальника первого участка СМУ-12 Николай Кузьмин. – После первого слоя грунта идет плывун – мелкозернистый обводненный песок. Затем, чередясь с прослойками глины, измайловский и мещерский водоносные горизонты из водонасыщенного известняка. Их необходимо заморозить.

К концу июня были готовы 63 из 69 скважин. В круглосуточном режиме их бурят последовательно: только полностью завершив одну, начинают следующую. На каждую уходит в среднем от двух до пяти дней.

Процесс начинается с раскрепления буровой установки SM-20. Пройдя 10 метров, скважину обсаживают первой трубой. Это так называемый кондуктор, который используют как направляющую. Далее по мере увеличения глубины диаметр выработки и труб постепенно уменьшается.

Машинист буровой установки трудится с двумя помощниками. Кроме них в деле задействован оператор насосной станции. С нее в рабочий инструмент машины подают бентонитовый раствор, необходимый для вымыва-

ГОТОВИМ ЛЕДОВУЮ ОГРАДУ

На площадке №17, где расположится второй вестибюль станции метро «Окружная», идет подготовка к проходке эскалаторного тоннеля. Завершается бурение скважин для заморозки грунта. Корреспондент «Метростроевца» узнал, как качественное ледовое ограждение поможет в борьбе с плывуном и водонасыщенной породой.

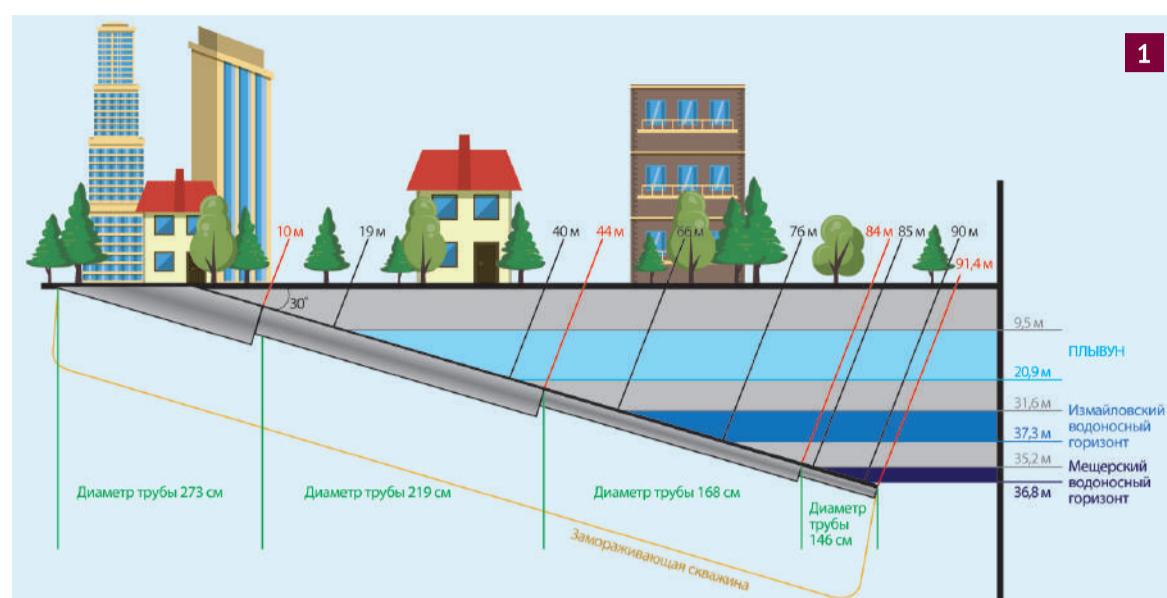


Схема устройства замораживающей скважины на площадке №17 (1)
В зоне будущего наклонного хода готовы почти все скважины для замораживания грунтов (2)

ния породы наружу. Не обойтись и без сварщика. Он занимается раскреплением установки и стыкует трубы при погружении. Каждый этап бурения тщательно контролируют маркшейдеры.

Непосредственно к замораживающей системе на «Окружной» относятся 40 основных и 16 дополнительных скважин. Еще девять – термометрические. Они нужны для мониторинга температуры.



Четыре оставшиеся – гидронаблюдательные. Их используют для контроля изменений уровня воды.

После забуривания на площадку №17 придут специалисты СМУ-9. Они проведут инклинометрические измерения для проверки скважин и затем приступят к замораживанию грунтов.

Впоследствии второй вестибюль «Окружной» планируют интегрировать в одноименный транспортно-пересадочный узел. Большой ТПУ должен связать Савеловское направление Московской железной дороги, Московское центральное кольцо, метрополитен и «Аэроэкспресс». ■

КСТАТИ

«Окружная» Люблинско-Дмитровской линии метро расположается на севере Тимирязевского района, на пересечении Локомотивного и 3-го Нижнелихоборского проездов. Пока сооружают ее северный вестибюль, станция работает с одним выходом – южным, который ведет к Гостиничному проезду.

СПРАВКА

Готовые скважины ждут обвязки – их соединят в единий контур. Затем в них запустят специальный раствор и начнут снижать температуру с помощью холодильных установок. Грунт будут замораживать в течение двух месяцев – ровно столько длится активная фаза процесса. За нее следует пассивная, когда уже готовую ледовую ограду просто поддерживают в надлежащем состоянии. Она продлится до окончания проходки неустойчивых грунтов.

КОНКУРС ПРИШЕЛ НА ПЛОЩАДКИ

Этим летом Мосметрострой участвует в смотре-конкурсе «Лучший бытовой городок». На звание образцовых претендуют площадки «Стромынки» и «Шереметьевской». Конкурсная комиссия 2 июля проверила, как наши сотрудники поддерживают культуру производства на строящихся объектах.

Смотр начинается на площадке №8, где сооружают «Стромынку». Комиссия в сопровождении сотрудников компаний внимательно обследует территорию и помещения.

Бытовой городок на «Стромынке» обустраивал пятый участок СМУ-12. С осени 2017-го, когда сюда пришли первые бригады, его готовили в течение года. Внушительный штаб и помещения для рабочих сейчас используют также Строймехсервис, СМУ-25, УММ, Тоннельный отряд №6 и СМУ-1.

– Мы всегда прикладываем немало усилий, чтобы сохранять идеальный порядок. Необходимо постоянно поддерживать культуру производства. Перед смотром мы взяли все под еще более пристальный контроль. Планируем быть первыми! – рассчитывает замначальника пятого участка СМУ-12 Насир Мамедов.

После совещания ревизоры отправляются на площадку №13.1, где строят «Шереметьевскую». Здесь их встречают работники СМУ-8. Бытовых городков на площадке несколько. В конкурсе участвует тот, что расположен рядом с вертикальным стволом 1238бисК. Городок использует третий участок СМУ-8, который его



Сотрудники СМУ-12 в ожидании проверки на «Стромынке» (1) Заседание конкурсной комиссии в штабе строительства на площадке №8 (2)

и сооружал. К обустройству объекта приступили в начале 2017 года и завершили работы за два месяца.

– В комиссию входят представители столичного департамента строительства, которые периодически посещают нашу площадку. Они подтвердили, что мы постоянно держим бытовой городок на достойном уровне, – рассказывает Михаил Николаев, замначальника участка №3 СМУ-8. – Все необходимо всегда есть на месте. Стоят информационные стенды. Рабочие проходят ежесменные медосмотры. Держим в чистоте

зоны для отдыха и питания и санитарные помещения.

Комиссию в первую очередь интересовали бытовые условия. Проинспектировали пункты приема пищи и оказания медпомощи, душкомбинаты и санитарные комнаты. Осмотрели штабы строительства и совещательные помещения. Проверили углы охраны труда и документацию. Выяснили, есть ли у рабочих фирменная спецодежда, соблюдаются ли нормы пожарной безопасности. Внимание обратили и на оформление площадок. ■

НОВОСТИ

ВСЕ ВЕСТИБЮЛИ ФИЛЕВСКОЙ ЛИНИИ ОТКРЫТЫ ПОСЛЕ РЕМОНТА

Наступает финальный этап реконструкции Филевской линии метро. На всех станциях обновили платформы, а также павильоны для входа и выхода пассажиров. Последними открыли вестибюли «Багратионовской» и «Филевского парка». Их двери распахнулись в начале июля.

В восточном вестибюле «Багратионовской» поменяли полы, покрытия стен, цоколь на фасадах, вставили новые витражи. На лестницах установили ограждения из шлифованной нержавеющей стали и сменили перила. В западном вестибюле, открывшемся летом 2018 года, проведены аналогичные преобразования. Оба павильона теперь оснащены монтируемыми в потолки инфракрасными обогревателями.

Позже всех заработал западный вестибюль станции «Филевский парк». Павильон полностью демонтировали и отстроили заново. Пол, стены и цоколь фасада отделаны керамогранитом, гранитными плитами и стеклянными витражами. В обоих вестибюлях станции сделано современное освещение, старые витражи заменены энергоэффективными стеклопакетами, сохраняющими тепло зимой и уменьшающими нагрев летом. При этом западный оснащен лифтом для маломобильных групп граждан. Сделаны пандусы для проезда инвалидных колясок, установлены расширенные турникеты.

Большая часть реконструкции уже завершена, остались работы в технических помещениях, в том числе – прокладка электросетей и коммуникаций. Заключительной стадией капремонта станет установка шумозащитных экранов, ограждающих жилые районы от зоны метрополитена. Частично заборы уже готовы.



Фото – Александр Попов

ФАКТЫ

Конкурс-смотр проводят ежегодно уже более 15 лет. В этот раз соревнования организовал Московский городской комитет профсоюза строителей и Департамент строительства города Москвы. За три призовых места борются 12 отраслевых компаний. Победителей и призеров объявят ко Дню строителя. Их наградят дипломами и денежными премиями.



В СТОЛИЦЕ НАШЛИ МАСТЕРОВ СВОЕГО ДЕЛА

Подведены итоги столичного конкурса «Московские мастера» среди работников предприятий строительной отрасли. Наши сотрудники уже в четвертый раз участвуют в соревнованиях.

Метростроевцы представляли компанию сразу в нескольких номинациях. В Лужниках, на территории стройплощадки Центра гимнастических видов спорта, 29 мая состязались машинисты автокранов. Мастера управляемыми машинами, участники забивали огромные бетонные мачты в ворота и забрасывали их в железобетонное кольцо. Александра Кучеева из СМУ-6 занял третье место.

Соревнования среди электрозварщиков прошли 6 июня. На базе Колледжа архитектуры и строительства №7 проверяли теоретические знания и практические способности мастеров ручной сварки. Результаты оценивались с помощью цифрового оборудования, визуализируя изображения деталей на экране. Работник СМУ-6 Андрей Андриянов стал четвертым.

Специалисты по охране труда боролись за звание лучшего в два этапа. Соревнующиеся 18 июня встретились на площадке ГБУ «Московский городской центр условий и охраны труда». После тестирования их проверяли на умение проводить инструктаж и оказывать первую медицинскую помощь. Днем позже конкурсантам выдавали медали и дипломы. Евгений Емелин из СМУ-12 оказался на четвертом месте.



Книга «Герои-метростроевцы. Фронт и тыл»

ПРИБЛИЗИЛ ПРОРЫВ БЛОКАДЫ

Под руководством Героя Социалистического Труда Ивана Зубкова в Ленинграде начали строить метро, возводили оборонные сооружения, прокладывали дороги в условиях блокады. И все же первый опыт работы инженером выдающийся строитель получил в Москве.



фото - краеведческий музей

ГЕРОИ И ПОДВИГИ

Донской казак Иван Зубков родился 26 июля 1904 года в городе Ессентуки. До революции окончил кадетский корпус и первый рабфак при Политехническом институте в Тифлисе. Выбирая дело жизни, пошел по стопам отца, инженера-путепроводчика на Транссибе, проектировавшего знаменитую Кругобайкальскую железную дорогу.

С молодых лет Зубков трудился подсобным рабочим, помощником слесаря, молотобойцем. Восстанавливая Донецкую железную дорогу, строил мосты и пути. Параллельно окончил Харьковский технологический институт.

В 1931 году устроился сменным инженером в Мосметрострой. После был заместителем и начальником в Шахтах №8, 9, 31-32, 54-56. Руководил строительством станции «Александровский сад», открытой в 1935 году.

УИСТОКИ ЛЕНИНГРАДСКОГО МЕТРО

Как ведущего специалиста в области метростроения в 1940 году Ивана Зубкова командировали в Молдавию для передачи опыта, а затем – в Ленинград, жители которого давно мечтали о метро.



3

Портрет Героя Соцтруда Ивана Зубкова (1) 7 февраля 1943 года. Строительство моста через Неву на линии Поляны-Шлиссельбург (2) Иван Зубков на сооружении «дороги жизни» (3) Зубков оказался в списках тех, кому высшее руководство СССР объявило благодарность после пуска первой очереди московского метро (4)

Без утвержденной проектной документации, с временными схемами Зубков возглавил строительство ленинградской подземки. Под его началом было 10 заводов, 11 тысяч человек.

Как будто чувствуя, что времени мало, Зубков задал стремительный темп. За шесть месяцев работы в условиях мощного плытия метростроевцы прошли 11 вертикальных стволов, 700 метров тоннелей. Начали сооружать первый подземный вестибюль. Но пуск так и не состоялся – наступил 1941 год.

«ОН ЭТИМ ЖИЛ»

С началом Великой Отечественной войны Зубков заморозил строительство, вывел на поверхность технику и законсервировал тоннели.

– Ленинградское метро было не просто мечтой отца, он этим жил. И когда началась война, ему было безумно грустно, что такой коллектив в несколько тысяч может быть в один день расформирован, – вспоминает в программе «Культурный слой» Георгий Зубков, сын метростроителя, ставший известным журналистом-международником.

Коллектив благодаря стараниям руководителя сохранился. Метростроевцев направили возводить оборонительные сооружения вокруг Ленинграда. Зубкову поручили организовать понтонную переправу для транспортировки танков на левый берег Невы. Он получил ранение осколками снаряда, но остался на боевом посту.

ДОРОГИ, СПАСАВШИЕ ГОРОД

В то время единственной связью с большой землей для вымирающего осажденного города

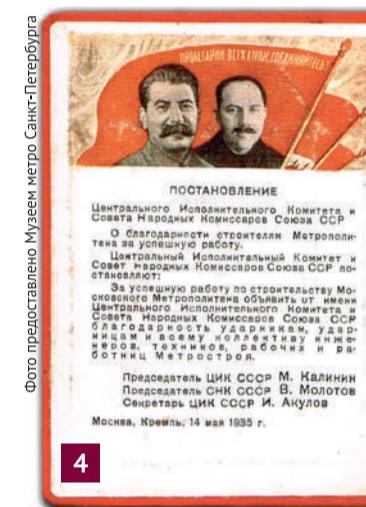


Фото предоставлено Музеем метро Санкт-Петербурга



4

метров пути в болотистой местности, усеянной минами, в том числе мосты через реки Назиу, Черную и Неву. Первый состав со станции Поляны 7 февраля 1943 года привез на Ленинградский вокзал провизию голодающим горожанам. В марте Зубкова наградили орденом Красного Знамени.

ПОГИБ В НЕБЕ

Генерал-директор пути и строительства II ранга Иван Зубков так и не вернулся к сооружению метро. В ноябре 1943 года ему присвоили звание Героя Социалистического Труда. И вскоре жизнь Зубкова оборвалась. Он погиб 28 июня 1944 года при исполнении, возвращаясь с осмотра нового моста через реку Свири. Подбитый самолет не долетел всего несколько сотен метров до аэродрома.

Памятник Зубкову установлен в Александро-Невской лавре. Сюда ежегодно приходят метростроители почтить память бывшего руководителя, возлагают цветы. В здании Метростроя на Загородном проспекте Петербурга в честь Героя размещена мемориальная доска. Его именем в 2014 году назвали улицу рядом с одной из самых первых станций питерского метро «Автово». ■

ИНТЕРЕСНО

По мотивам биографии Ивана Зубкова режиссер Киностудии «Ленфильм» Виктор Соколов снял фильм «Встретимся в метро». Картина из двух серий вышла в 1985 году. Роль начальника Ленметростроя Андрея Зарубина исполнил Петр Вельяминов.

В 2014 году вышла документальная повесть Петра Алалыкина об Иване Зубкове под названием «Солдат Метростроя». В ней собраны воспоминания современников о талантливом инженере.

После минуты молчания по традиции возлагают цветы к памятникам трактористам, которых война застигла прямо в поле, погибшим под Вязьмой музыкантам Государственного духового оркестра и мальчишкам из Кайдаково, подорвавшимся на снаряде уже после ВОВ.

В этот же день наш поисковый отряд отправляется на воинское кладбище в селе Погорелое Городище. Здесь проходит захоронение солдат и офицеров Красной армии, найденных в окрестностях за последний год. Останки двух из них спустя 77 лет передали родственникам, присутствовавшим на церемонии.

Имена солдат установили благодаря сохранившимся личным вещам, в том числе «смертным медальонам». Это Никифор Касярум, погибший 31 августа 1942 года и обнаруженный поисковым отрядом «Ополченец». И уроженец Горьковской области Семен Караваев, числившийся пропавшим без вести с 1942 года и найденный отрядом ВПО «Поиск» им. Ольховского. ■

Ровно в четыре утра предрасветную тишину в деревне Кайдаково пронзают звуки оркестра. Известной на весь мир арией Ave Maria в исполнении оперных певцов начинается акция памяти. Почти триста человек собрались здесь, чтобы вспомнить один из самых трагических дней в истории страны.

На акции присутствуют ветераны труда и войны города Вязьмы, боевые братства, местные казаки, поисковые отряды «Память Метростроя» и «Калининец». Метростроевские активисты приехали в Смоленскую область со своим руководителем Сергеем Куликовым.

В 1941-1942 годах в районе Кайдаково шли ожесточенные столкновения с гитлеровской армией. Теперь рядом с деревней находится мемориальный комплекс «Поле Памяти», созданный по инициативе настоятеля Покровского храма Александра Клименкова. Здесь захоронено несколько тысяч солдат, найденных которых помогали и метростроевцы в 1980-90-е годы.

Фото предоставлено поисковым отрядом «Память Метростроя»

О ПАВШИХ ПАМЯТЬ СОХРАНИМ

Поисковый отряд «Память Метростроя» 22 июня принял участие сразу в двух акциях, посвященных началу Великой Отечественной войны. Утро метростроевцы встретили минутой молчания на Смоленщине и уже днем захоронили останки защитников Родины в Тверской области.



Участники поисковых отрядов на рассвете возлагают цветы к могилам солдат на «Поле Памяти»

СЕРГЕЙ ХОДАКОВСКИЙ: ХОРОШИХ НАЧАЛЬНИКОВ НЕ БЫВАЕТ

Мы продолжаем рубрику «Откровенно говоря». Ее герои – сотрудники группы компаний «Мосметрострой», которые делятся с читателями правилами жизни и честно говорят о себе. На этот раз мы побеседовали с генеральным директором АНО ДПО «Техшкола Мосметростроя» Сергеем Ходаковским. Он рассказал, что делает два раза в год в Санкт-Петербурге и зачем ему горный велосипед.

Я родился в Казахстане, но назвать его своей родиной не могу. Все родственники живут на Украине. **Родители** когда-то по комсомольской путевке уехали в Казахстан поднимать целину, там и познакомились. Когда мне было пять лет, вернулись в родной Кировоград, где я вырос.

Ребенком был непоседливым, мог принести лягушку в класс, привязать кусок однокласснице к стулу, податься. При этом учеба давалась легко.

В детстве мечтал стать военным. После восьмого класса пробовал поступить в Суворовское училище в Киеве. Но помешали воспаленные гlandы. Сейчас понимаю, что к лучшему.

Мой отец по профессии водитель, он привил мне любовь к технике. И я решил стать механиком. **После армии** командир роты предложил пойти в военное училище имени Фрунзе в Санкт-Петербурге. Я решил попробовать, к тому же очень хотелось посмотреть Питер. Я поступил и стал инженером путей сообщения. Позднее здесь же окончил Военную академию тыла и транспорта.

Санкт-Петербург за семь лет учебы стал еще одним родным городом. Езжу туда два раза в год на пару дней, гуляю по улицам. Метро там не такое красивое, как

в Москве, но сам город спокойнее, люди добре.

Коллекционирую холодное оружие. Все началось еще до армии, когда сосед по даче отдал старинный палаш. Вторым экспонатом стала казацкая сабля.

Служил в Амурской области, Хакасии, Волгограде, Чечне. Везде пополнял свою коллекцию оружия, в которой сейчас более тридцати экземпляров. Что-то покупал, что-то выменивал.

С метростроевцами впервые познакомился уже в Москве, когда был главным механиком в ЗАО «Трансмонолит». Мы совместно работали над Лефортовским тоннелем. В те времена проникся уважением к профессии строителя.

Горжусь, что смог выполнить поставленную руководством Мосметростроя задачу по возрождению Техшколы. Количество учеников выросло многократно, мы вышли на самоокупаемость.

Хороших начальников не бывает. Бывают плохие и справедливые. **Умение держать слово** – мое главное достоинство. Если что-то обещаешь – выполняю, даже если это будет мне вред.

Люблю что-то делать своими руками. Сейчас живу в своем доме, все сам ремонтирую, научился укладывать ламинат, штукатурить. Помогает мне сын.

В 1984-м от объединения «Зарубежгеология» при Министерстве геологии СССР Никифорова направляют в командировку на Кубу. Вернувшись через четыре года, он устроился в Управление №157 Минтрансстроя СССР.

С середины 1990-х Никифоров работал начальником ПТО в акционерном обществе «ВИЗ-БАС» (в которое преобразовали Управление №157), где стал через некоторое время гендиректором. Тогда под его руководством впервые в Москве применили метод крепления котлованов буровскими сваями.

В Мосметрострой он пришел в 2005 году. В СМУ-9 в качестве замгендиректора управлял укреплением грунтов – водопонижением и заморозкой. Трудился над разработкой и сооружением многих станций московского метро. В 2013-м ушел на заслуженную пенсию.

За свою профессиональную жизнь Никифоров в совершенстве освоил технологии водопонижения, замораживания, химического закрепления грунтов и анкерного крепления котлованов. Накопленные знания успешно применял в строительстве метро и наземных объектов.

– Константин Петрович всегда оставался честным и порядочным человеком и специалистом, верным товарищем. Прислушивался к мнению коллег, умел работать как с руководителями высокого уровня, так и с рядовыми инженерами, рабочими. Он был примерным семьянином, воспитавшим супругой двух замечательных сыновей, – с теплотой вспоминает коллегу и друга начальник договорного отдела СМУ-9 Николай Лупов.

ОТКРОВЕННО ГОВОРЯ



Фото пресс-службы

КОНКУРС

Меньше месяца осталось до Дня строителя. В этом году профессиональный праздник пройдет 11 августа. Предлагаем нашим читателям отметить его по-особенному. Редакция запускает конкурс для всех сотрудников Московского метростроя. Для участия присылайте нам короткие и запоминающиеся истории о своей работе.

Сюжет и форма повествования могут быть любыми. Опишите свой самый яркий день на работе, поделитесь комичной историей состройплощадки или захватывающим воспоминанием из трудовой биографии. Рассказы о знакомых, друзей или родственников-метростроевцев тоже подойдут.

Истории отправляйте по адресу: 127051 Цветной бульвар, 17, газета «Метростроевец», на электронную почту pr@metrostroy.com или выкладывайте в соцсетях

(Facebook, Instagram) с хештегом #метростори. Лучший рассказ состройплощадки будет опубликован в августовском номере «Метростроевца». Автор получит специальный приз от редакции.

КСТАТИ

День строителя отмечается в России ежегодно во второе воскресенье августа. Впервые работники строительной отрасли Советского Союза отметили свой профессиональный праздник 12 августа 1956 года. В то время газета «Метростроевец» выходила ежедневно. Воскресный выпуск от 12.08.1956 г. был посвящен всеобщему торжеству. Центральной темой номера стала подготовка к открытию участка «Парк культуры» – «Спортивная». Тогда станция «Спортивная» еще носила проектное название «Усацевская». Вместе с «Фрунзенской» она заработала 1 мая 1957 года.

Конкурс ко Дню строителя



Мосметрострой

ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРОВ ИЮЛЯ

50 лет

Астаркин Ю.Ю., подсобный рабочий, Тоннель-2001
Васильев А.Н., монтажник горного оборудования, СМУ-24
Габаева И.В., контролер, СМУ-1
Дорожкин Н.М., электрогазосварщик, СМС
Евлухин А.П., камнерез, УСР
Заварзин В.Г., смесительный механик, СМУ-1
Зеленов Я.С., проходчик, ТО-6
Локонов Н.И., электросварщик, ТО-6
Камоза А.А., машинист экскаватора, СМС
Кашин Ф.Н., монтажник наружных трубопроводов, СМУ-25
Лысенкин О.В., слесарь по ремонту топливной аппаратуры, СМС
Очилов Х.Э., подсобный рабочий, СМУ-25
Полтев В.В., бетонщик, СМУ-9
Рождественский В.В., проходчик, СМУ-6
Серый А.В., водитель, АО «Мосметрострой»
Хасиев Р.М., слесарь, УСР
Чайкин В.Н., водитель, СМС
Чуйко А.В., электросварщик-монтажник, Тоннель-2001

55 лет

Ахметшина М.Ш., контролер, СМУ-1
Бобров П.В., машинист крана, УММ
Бондаренко А.Я., директор, УСР
Валиев А.В., зам. главного инженера, УММ
Графов А.Ю., ведущий инженер, СМУ-9
Денисов Н.И., бетонщик, СМУ-9
Ермиков А.М., электрогазосварщик, СМС
Ковайкин Ю.Н., тракторист, СМС
Кузьмин А.И., машинист экскаватора, СМС
Курмашев Н.К., арматурщик, СМУ-9
Печаткин Ю.А., машинист крана, СМУ-9
Ратников А.Г., слесарь по ремонту автомобилей, ТО-6
Саушкин Д.В., горнорабочий, ТО-6
Суровин А.М., проходчик, СМУ-6
Чертов В.А., начальник отдела механизации горнопроходческих работ, АО «Мосметрострой»
Щербаченко И.В., машинист крана автомобильного, СМС

75 лет

Попова Е.П., водитель, ТО-6

80 лет

Копперайнен А.А., водитель, ТО-6

85 лет

Максимова Е.А., ветеран АО «Мосметрострой»

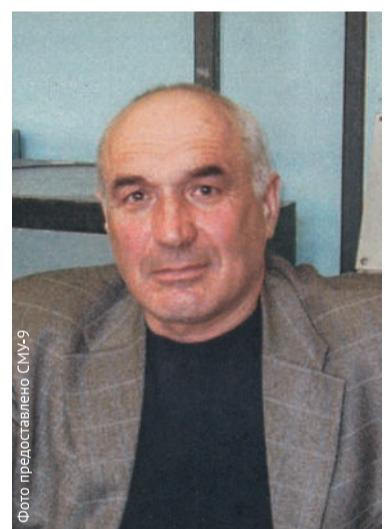
Поздравляем юбиляров июля! Желаем счастья, благополучия и долгих лет жизни!

над номером работали: Анелия Каткова, Денис Александров, Ольга

Демьянова, Павел Кораблин, Нана Король, Екатерина Шергина



Наталия Ермакова



Ушел из жизни ветеран СМУ-9 Константин Никифоров. Его не стало 11 июня. Вспоминаем биографию настоящего профессионала, прошедшего путь от простого рабочего до руководителя одной из метростроевских организаций.

ПАМЯТЬ

Константин Никифоров родился 30 ноября 1949 года в Москве. В 1972-м окончил Московский геологоразведочный институт. Начинающий горный инженер устроился на работу в НИИ «ПромНИИпроект». Уже спустя семь лет Никифоров занимает первый руководящий пост. Он становится главным инженером в Риколатинской геологоразведочной партии. Еще через три года переходит в Ковдорскую геологоразведочную партию.

Учредитель – Акционерное Общество «Московский Метрострой»

Главный редактор Анелия Каткова

Адрес редакции: 127051, г. Москва,
Цветной бульвар, 17.
Телефон +7(495) 276-77-77 (доб. 459; 414; 397)
E-mail: gazeta@metrostroy.com
www.metrostroy.com/press-centre/magazine

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 10.07.2019 г.
Газета отпечатана в типографии ООО «Типография Софит»: 119180, г. Москва, улица Полянка Б., д. 7/10, стр.3, пом.IX, ком.Б
Тираж 1700