ИЗНУТРИ

Строительство свода станции «Физтех» Люблинско-Дмитровской линии преодолело экватор. Подробности у нашего корреспондента — стр. 2

ЗАМОЧНАЯ СКВАЖИНА

Генеральный директор СМУ-25 Метростроя Павел Хватов рассказал, что больше всего вдохновляет и как организован его рабочий день — стр. 3

ПАМЯТЬ

Мосметрострой попрощался с представителями одной из старейших трудовых династий — Зинаидой и Владимиром Галкиными. Вспоминаем их жизненный путь — стр. 4

№1 (13688)

31 января 2023 года

МЕТРОСТРОЕВЕЦ

ГАЗЕТА АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ» Издается с 6 августа 1932 года

РАБОТАЕМ ЧЕРЕЗ ДВА ПОРТАЛА

ВЕРНЫМ КУРСОМ

В Приморском крае между населенными пунктами Шкотово и Смоляниново продолжается большая подземная стройка. Два новых железнодорожных тоннеля протяженностью 1420 и 1450 погонных метров позволят обойти существующий Шкотовский перевал и избавиться от необходимости применения дополнительной тяги на данном участке Дальневосточной железной дороги. Работы ведет ММС Интернэшнл — дочерняя структура АО «Мосметрострой».

Фото – архив ММС Интернэшнл

За плечами рабочих и специалистов подготовительный этап — обустройство строительных и промышленных площадок, вынос из местной зоны инженерных коммуникаций и ссооружение подъездных дорог . Также более чем на 80% разработаны припортальные выемки и пройдены участки тоннелей открытым способом работ.

В связи со сжатыми сроками сооружение тоннелей выполняется одновременно с западного и восточного порталов. На данный момент пройдено с двух сторон около 500 погонных метров. Из-за сложных инженерно-геологических условий проходка ведется под защитой опережающего крепления (экранов из труб) тремя уступами.

Параллельно с проходкой, с отставанием от забоя, выполняются работы по сооружению постоянной чистовой обделки. Для сооружения ее на своде и тоннелях применяется самоходная механизированная опалубка, спроектированная и изготовленная специально под данный проект. Сама конструкция и очертания внутренней защиты уникальны. Их выбирали из-за сложной геологии горного массива. На конец января выполнено более 300 погонных метров постоянной обделки основания и 50 метров — на своде и стенах.

По сути, строители создают слоеный пирог из самых разных материалов: оклеечной гидроизоляционной полихлорвинил-мембраны, арматурного каркаса и бетона.

На ход работ сильно влияет погода. В зимний период Шкотовский перевал часто накрывают тайфуны, когда кроме минусовых температур вмешиваются и ледяные дожди со снегопадами. В таких условиях для обеспечения надлежащего качества железобетонных конструкций крайне важно соблюдение температурно-влажностного режима, поэтому все бетонные работы производятся в обогреваемых тепляках. Кроме того, непогода отрицательно сказывается на логистике — осложняет доставку на объект необходимых материалов и конструкций.

Сегодня на создании тоннелей задействовано свыше 750 человек. Рабочие, собранные из многих регионов России, трудятся вахтовым методом. Водители работают местные, знающие особенности перевала. В арсенале строителей — горные экскаваторы, тоннелепроходческие комбайны, миксеры, мобильные гидромолоты, погрузочные самоходки и прочая «тяжелая» техника.

Данный объект является частью масштабного инвестиционного проекта: «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей», который находится на контроле федерального правительства и его главы Михаила Мишустина. ■

Фото – архив ММС Интернэшнл

НОВОСТИ

ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ КОМПАНИИ ОТМЕТИЛИ В КАЛЕНДАРЕ

Президент Российской Федерации Владимир Путин учредил новый профессиональный праздник — **День метростроителя**. Соответствующий указ №23 глава государства подписал 23 января 2023 года. Документ опубликован на официальном сайте Кремля.

Его будут отмечать **2 октября** — в день рождения Московского Метростроя! Этот праздник стал лучшим подарком для тысячи строителей метро, которые сейчас и днем, и ночью трудятся перед открытием Большой кольцевой линии. Слова благодарности строителям направили представители федеральных и городских властей.

ОФИСНОЕ ЗДАНИЕ ЗАИГРАЛО ЯРКИМИ КРАСКАМИ

ФОТОФАКТ

Красное кирпичное здание головного офиса Управления Мосметростроя на Цветном бульваре заметно преобразилось. Где раньше зияли пустые проемы, теперь появились витражные панно. Традицию украшения городской подземки впервые продолжили на поверхности. Так, по задумке специалистов, поддерживается связь прошлых и нынешних достижений. Рисунок на панно отсылает зрителя к витражу «Артисты цирка» в торце станции. По легенде, именно для них и прежде всего Юрия Никулина был создан «Цветной бульвар».

Фото – Александр Попов

Во всей красе эксклюзивные арт-панели раскрываются в темное время суток, когда рядом зажигаются огни. Подсветка придает особый шарм разноцветным узорам.

От идеи до реализации проекта ушло три месяца. Инициативу генерального директора АО «Мосметрострой» Сергея Жукова поддержали заместитель по общим вопросам и взаимодействию с органами власти Василий Ломакин, генеральный директор ООО «Институт Инжпроект» Александр Голубчиков и его главный архитектор Евгений Косыгин.

Производство выполнялось фирмой ООО «Диалог» по технологиям молодой, но быстро набирающей обороты компании Marmaro, которая специализируется на производстве инновационных арт-панелей, не имеющих аналогов в России. Их изготовили по уникальной технологии с применением искусственного интеллекта, который генерирует изображение высочайшей детализации в несколько тысяч мегапикселей. Нанесение можно делать на любом материале: стекле, поликарбонате, пластике, дереве, металле.

Было предложено пять вариантов дизайна из которых художественная комиссия с участием архитектора здания Марка Фельдмана выбрала самый удачный: яркие краски складываются в единое панно с флористическим орнаментом. Сверху по углам разместили логотипы Московского метрополитена и Мосметростроя. Так специалисты закрепили неразрывную связь между теми, кто строит метро, и кто затем его эксплуатирует. ■

НОВОСТИ

НА ЛЬДУ ИГРАЮТ В САЛОЧКИ ВЕСЕЛЫЕ КОНЬКИ

По зеркальной поверхности скользят коньки — большие и маленькие. Артем догоняет маму. Папа малыша рядом. Родители учат сына играть в хоккей. Перебинтованная клюшка отрабатывает возможные пасы.

— Пробуем новый лед, — улыбается молодая семья.

Фото редакции

Накануне Нового года специалисты Мосметростроя передали построенный каток в эксплуатацию ГБУ «Автомобильные дороги» ЮВАО. Новый спортивный объект площадью почти 1800 квадратных метров возвели вдоль Наличной улицы рядом со станцией метро «Лефортово» Большой кольцевой линии.

Метростроевцы смонтировали коробку, поставили защитный борт и специальную подложку, необходимую для «наращивания» на ней искусственного льда. Заливку катка провели поэтапно. Вначале постелили айсматы. Установленные современные холодильники обеспечивают прочность покрытия. Каждый день на нем могут скользить все желающие.

Рядом — отапливаемая раздевалка. Есть скамейки, вешалки для вещей. Под ногами — специальные коврики, чтобы растаявший снег не растекался под ногами грязными лужами.

Вся ледовая площадка огорожена, есть пункты для инвентаря и охраны. После окончания зимнего сезона каток можно будет использовать как площадку для активных занятий спортом. Здесь предусмотрено резиновое покрытие. ■

МОЛОДЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ПОКАЗАЛИ МАСТЕРСТВО

Конкурс профмастерства среди молодых специалистов строительной отрасли города Москвы прошел 10 декабря. Для его проведения выбрали привычную очную форму. В мероприятии приняли участие представители 26 проектных и строительных организаций.

Наши коллеги из ТО-6 Метростроя заняли **второе место** в номинации «Лучшая команда молодых специалистов в области подземного строительства».

1 место — ООО «МИП-Строй № 1»
2 место — ООО «ТО-6 Метростроя»
3 место — АО «Мосинжпроект»

Победителями и призерами в индивидуальном зачете стали:

Производитель работ — **Георгий Сабашвили** (заместитель начальника участка, Тоннель-2001) — 1 место;
Маркшейдер — **Егошин Андрей** (маркшейдер, ТО-6 Метростроя) — 1 место.
Производитель работ — **Алексей Мурзин** (начальник отдела, СМУ-12 Мосметростроя) — 2 место.
Производитель работ — **Анвар Фазылов** (заместитель начальника участка, ТО-6 Метростроя) — 3 место;
Маркшейдер — **Андрей Щербаков** (заместитель главного маркшейдера, СМУ-12 Мосметростроя) — 3 место;
Сметчик — **Татьяна Платонова** (заместитель начальника отдела, ТО-6 Метростроя) — 3 место;
Специалист по охране труда — **Татьяна Кожушкина** (заместитель начальника отдела, СМУ-12 Мосметростроя) — 3 место. ■

ДОЛГОЖДАННЫЙ ОДНОСВОД

ИЗНУТРИ

В 2023 году Люблинско-Дмитровская линия метро должна получить три станции. Корреспондент «Метростроевца» рассказывает о текущем ходе работ на конечной станции «Физтех».

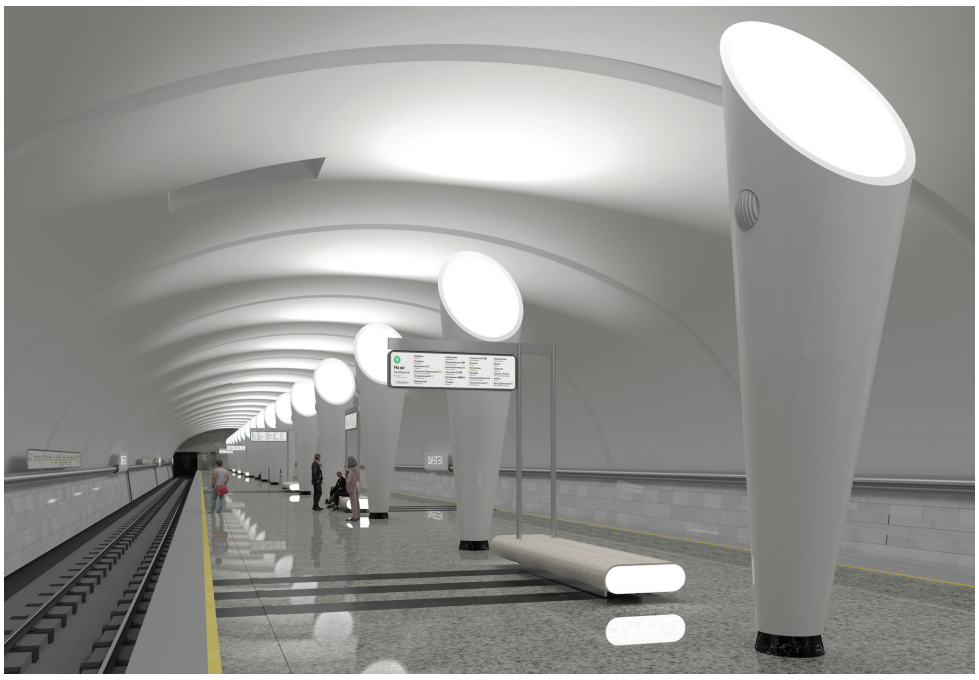
Фото – Александр Попов

Новый шестикилометровый участок Люблинско-Дмитровской линии улучшит транспортную доступность сразу нескольких районов. Дмитровский, Восточное Дегунино, Бескудниковский и Лианозово и поселок Северный получат доступ к городской подземке. После ввода трех станций — «Яхромской», «Лианозово» и «Физтех» — местные жители сэкономят в среднем 15 — 20 минут на поездках по городу.

Еще одним плюсом станет разгрузка крупных магистралей, в первую очередь — на Дмитровском шоссе. Свободнее станет и на действующих направлениях метро, в частности, пассажирам будут комфортнее на северных участках Серпуховско-Тимирязевской и Замоскворецкой линий метро.

Конечной на отрезке станет станция «Физтех», где уже завершены работы по разработке грунта. Их провели в несколько этапов: сначала подготовили демонтажную камеру для одновременного выхода двух тоннелепроходческих комплексов, далее выбрали грунт в зоне платформы и вестибюлей, а затем перешли к оборотным тупикам за станцией.

Котлован «Физтеха» считается одним из самых протяженных на нынешних стройках — почти 700 метров. Так как в нем расположены не только станция с вестибюлями, но и оборотные тупики. Вместе с ними в едином котловане сооружаются тягово-понизительная подстанция и вентиляционный узел, которые находятся над камерой съездов.



Практически готова лотковая часть оборотных тупиков, а по перекрытиям монолитные работы выполнены на 80 процентов. На поверхности продолжается обратная засыпка котлована в зоне оборотных тупиков. Параллельно ведется укладка жесткого основания. По мере выдачи рабочей документации метростроевцы приступят к сооружению внутренних стен, отделке и монтажу инженерных систем, как в самих тупиках, так и тягово-понизительной подстанции с венткамерой.

Кроме того, на строящемся «Физтехе» идет устройство свода платформенной части из монолитного железобетона с применением передвижной металлической опалубки. Бригады ТО-6 преодолели экватор работ. Они стартовали в конце сентября, а зимой их ведут с соблюдением температурных условий, необходимых для схватывания бетона. Его крепкая и надежная конструкция состоит из 18 заходок, 12 из них уже готовы готовы. Возведение свода должны завершить к концу марта.

Фото – Александр Попов

В среднем укладывается в одну заходку 270 кубометров. Производственный цикл осуществляется раз в десять дней, и связано это с технологическим процессом: передвижкой опалубки, армированием и укладкой бетонной смеси новой заходки. Параллельно в конце января началось бетонирование первых 25 метров пассажирской платформы.

Еще одной особенностью «Физтеха» станут два вестибюля. Изначально в проекте был заложен один — южный, который вывел бы пассажиров к бульвару Академика Ландау.

Теперь станции добавили еще один выход — северный. Таким образом учли пожелания местных жителей по более удобному расположению вестибюля. ■

НОВЫЙ ГОД — ВРЕМЯ ДОБРЫХ ДЕЛ

Метростроевцы приняли участие в традиционной акции «Елка желаний». Благодаря ей исполнились заветные мечты детей из детских домов ГБУ ЦССВ «Радуга» в Москве и ГКУ ВО «Карабановский детский дом» во Владимирской области.

В субботу, 24 декабря, участники Совета молодых специалистов привезли детям подарки. С горящими глазами ребята тут же принялись знакомиться со своими обновками, игрушками и гаджетами. Некоторые из них превзошли все ожидания малышей.

Фото Совета молодых специалистов

Так, маленькая Снежанна даже не смогла поднять свой набор маркеров. Донести его до комнаты помогал ее друг.

«Елка желаний» проходит с 2018 года в рамках всероссийского проекта «Мечтай со мной». За время существования акции было исполнено более 60 тысяч желаний. Подобные акции повсеместно проводятся в региональных правительствах, государственных корпорациях. В Московском метрострое «Елка желаний» устанавливается на протяжении четырех лет по инициативе генерального директора компании Сергея Жукова. ■

БОЛЬШЕ ВСЕГО ВДОХНОВЛЯЕТ УМЕНИЕ НАЙТИ КОМПРОМИСС

ЗАМОЧНАЯ СКВАЖИНА

Павел Хватов уверен, что руководитель должен решать самые разные вопросы: от корректировок хода работ непосредственно на стройплощадке до распределения приоритетов в работе персонала. Каждый день преподносит задачи разной сложности, искусно разрешить которые — задача хорошего управленца. Корреспондент «Метростроевца» узнал, как организован рабочий день генерального директора СМУ-25.

Фото – Александр Попов

Проблема времени для руководителя всегда стоит очень остро. Поэтому его рабочий день начинается намного раньше, чем у рядовых сотрудников. Производственные вопросы Павел Хватов решает уже на выходе из дома и по пути к офису. Ежедневно в восемь часов утра в компании проводится оперативное совещание, на котором обсуждаются текущие дела на строительных площадках. Их, к слову, по городу немало.

Сегодня бригады СМУ-25 задействованы на сооружении нового отрезка Люблинско-Дмитровской линии от «Яхромской» до «Физтеха», городского паркинга возле станции «Электрозаводская» Большого кольца, а также на реконструкции «Каширской», ныне ставшей частью южного участка БКЛ. И, как зачастую бывает, на всех них требуется личное присутствие руководителя. Хватов трижды в неделю принимает участие в совещаниях, которые проводятся на штабах строительства совместно с представителями заказчика и со всеми исполнителями. На них нередко, в режиме реального времени, выносятся производственные вопросы и обсуждаются способы их решения.

— Умение договариваться и уступать друг другу — необходимые составляющие при создании новых объектов в мегаполисе. Выверенный компромисс вдохновляет порой больше всего, — говорит он. — Особенно это касается переноса и прокладки инженерных коммуникаций, от надежности которых зависит снабжение станций и ее систем необходимыми энергоресурсами. Иногда другие подрядчики уступают нам место на участке. Так мы оперативнее выполняем свой объем.

В фокусе внимания — и качество. Поскольку предъявляемые генеральным подрядчиком требования всегда высоки, а сроки при этом сжатые. Не все могут выдержать такой темп. К счастью, за последние годы в СМУ-25 образовалась сильная слаженная команда, способная справиться с подобными задачами.

После обходов на строительных площадках Павел Хватов возвращается в офис, который некоторое время назад сменил адрес своего месторасположения — со штаба возле «Петровско-Разумовской» на помещения модульного здания строительной площадки станции «Авиамоторная». Это потребовало определенных организационных усилий: кого и как разместить, сделать так, чтобы всем было удобно. Новоселье дополнилось наступлением «горячей» поры для строителей — зимой, когда нужно много успеть закрыть именно по документам.

— После объездов разбираю договоры, подписываю те, которые невозможно делегировать заместителям, — рассказывает Хватов, дополняя список своих обязанностей: — Распределяю загрузку строительных участков между объектами, участвую в сдаче работ, расставляю приоритеты в деятельности отделов, находящихся в прямом подчинении директора. Это юридический и тендерный отделы. В свою очередь костяк моих заместителей главный инженер работают с людьми на местах.

Несмотря на все сложности и длинный рабочий день, который может длиться допоздна, Павел Хватов называет главным удовольствием сам процесс созидания, когда от первых проектов в компьютере и на бумаге до готовой станции проходит несколько лет. И за это время коллектив проходит огромный путь, а москвичи получают новую точку транспортного каркаса. Огромная гордость за проделанную работу охватывает не только руководителя, но и весь возглавляемый им коллектив, а также единомышленников, с кем плечом к плечу приходилось трудиться все годы.

— Так мы все вместе развиваем транспортную инфраструктуру Москвы, делая столицу лучшей в мире. Наш коллектив готов оперативно заканчивать начатые ранее проекты и участвовать в новых, создавая уникальные станции метро, равных которым в мире практически нет, — резюмирует он. ■

СПРАВКА

Павел Хватов родился 27 июня 1986 года в городе Москва. После окончания средней общеобразовательной школы поступил в Московский автодорожный институт (МАДИ), на факультет «Автомобильных дорог и аэродромов». Работал в организации, специализацией которой было проектирование инженерных сетей, после — в российско-немецкой компании, построившей гоночный трек в Подмосковье. В организации прошел путь до заместителя начальника ПТО. Следующим местом работы стало дорожное строительно-ремонтное управление.

В 2014 году перешел в Московский метрострой. В компании начинал свою работу в должности заместителя главного инженера ООО «Мосметрострой», а через год на аналогичной должности в ее дочерней компании – СМУ-25, где в последствии стал главным инженером. В 2022 году был назначен генеральным директором СМУ-25.

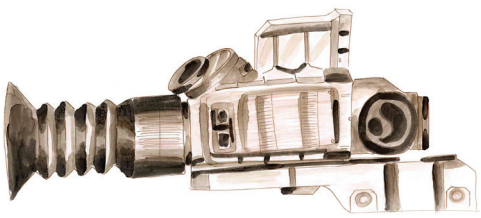
Женат, воспитывает троих детей. Увлекается спортом: виндсерфингом, хоккеем, сноубордом, лыжами, катанием на роликах и велосипеде. В качестве отдыха предпочитает круглогодичные загородные поездки на дачу или водохранилище.

ПОМОГАЕМ ДОБЛЕСТНО ЗАЩИЩАТЬ РУБЕЖИ

СОЦИАЛЬНЫЙ КОМПАС

Коллектив Московского метростроя поддержал солдат, принимающих участие в специальной военной операции. «Метростроевец» подводит итоги всех акций, в которых была задействована компания в прошлом году, и рассказывает о новых проектах. Их еще предстоит реализовать.

Усилия объединили со старейшим городским изданием — «Вечерней Москвой». Осенью в редакции газеты был объявлен сбор средств, к которому присоединился и Московский метрострой. Их направили на закупку различного оборудования для морпехов из 61-й бригады Северного флота. В конце ноября ребятам на передовой доставили четыре квадрокоптера, набор дополнительных аккумуляторов и винтов, а также тепловизор и тепловизионный прицел.



Тепловизионный прицел
Conotech Polaris 335RL

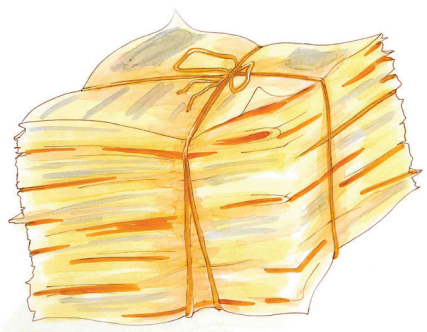
2 Квадрокоптера
DJI Mavic 3 Fly More Combo

— Сбор ведем через профсоюзы и благодаря добровольным пожертвованиям сотрудников компании, — рассказал генеральный директор АО «Мосметрострой» Сергей Жуков. — На собранные средства закупаем теплую одежду, квадрокоптеры и многое другое. Кроме того, в конце прошлого года на совете директоров приняли решение, что весь заработанный за один день фонд оплаты труда направим на помощь нашим ребятам. Чтобы они продолжали доблестно защищать наши рубежи.

В свою очередь парни из разведбата 61-й бригады морской пехоты Северного флота после получения важной посылки, выразили слова благодарности и записали видеообращение к метростроевцам.

В общей сложности в 61-ю бригаду отправлены и уже получены адресатами более 100 комплектов термобелья, два квадрокоптера DJI Mavic 3 Fly More Combo и тепловизионный прицел, кошки альпинистские разборные, коробка носков, собранных читателями «Вечерней Москвы», медикаменты, бандажи, кровоостанавливающие турникеты, а также части экипировки – три варбельта, три чехла от бронежилетов, подсумки и камуфляж.

Кроме того, Московский метрострой в прошлом году принял участие в акции по сбору макулатуры.



2 тонны 862 килограмма
макулатуры

Сотрудниками было сдано 2 862 килограмма, а вырученные средства в размере 31 500 рублей решили направить на помощь бойцам специальной военной операции.

Дополнительные средства были собраны для нашего коллеги — инженера-механика КСУМа, а ныне капитана отдельного противотанкового артиллерийского дивизиона военной части № 33916 Дениса Вдовенко. Ему и его бойцам направили тепловизор, четыре прибора ночного видения, а также бытовые и продовольственные товары.

Поддержку получили и беженцы. Еще весной 2022 года компания поучаствовала в акции «Москва помогает». Работники Московского метростроя собрали свыше 80 различных наименований продуктов и предметов личной гигиены для жителей Луганской и Донецкой Народных республик. А сотрудничая с благотворительным фондом «Мир детства», компания решила поддержать семьи мобилизованных.

Более **80 различных наименований** *бытовых и продовольственных товаров*

— Детей тех, кто ушел на фронт, сможем принять в подведомственные АО «Мосметрострой» детские сады. Организуем группу численностью порядка 30 человек. Все это осуществим на безвозмездной форме, — заявил Сергей Жуков. ■

ПОМНИМ. ГОРДИМСЯ. СКОРБИМ

Фото из семейного архива Галкиных

Николай, Зинаида и Александр Галкины на открытии станции «Сходненская» 30 декабря 1975 года

ПАМЯТЬ

В Мосметрострое широко известна трудовая династия Галкиных, общий стаж которой — более 250 лет. Свое начало она берет от Александра Прокофьевича, мобилизованного на первую очередь строительства метро с одного из московских заводов в 1932 году, и его супруги Зинаиды Ивановны.

Нередко в нашей газете появлялись материалы о них и других представителях этой династии. Чаще — к юбилеям и праздникам, ведь многие из них — видные работники. Но были и поминальные материалы.

Так, в 1997 году ушел из жизни первостроитель, заслуженный работник Метростроя, Почетный железнодорожник и ветеран ТО-6 Александр Прокофьевич Галкин. В 2002 году скончался его младший сын, главный маркшейдер СМУ-9, Николай Александрович. Будучи руководителями среднего звена, они внесли существенный вклад в строительство Московского метрополитена.

И вот ушедший год принес горькую весть: 18 декабря не стало старшего сына основателей династии — Владимира Александровича Галкина, ветерана Мосметростроя и Трансинжстроя, в прошлом — специалиста по водопонижению и замораживанию грунтов. Он известен прежде всего как один из авторов разработки и внедрения новаторского метода бурения наклонных скважин в обводненных грунтах, что в условиях плотной городской застройки в 1970-е годы позволило значительно сократить сроки строительства станций метро «Пушкинская», «Тверская», «Марксистская», «Площадь Ильича» и др.

Владимир Александрович участвовал также в сооружении Кодарского и Северо-Муйского тоннелей БАМа, а перед уходом на пенсию работал в СМУ-15, затем в СМУ-6 Метростроя. Вместе с братом Николаем они были мастерами спорта по академической гребле, призерами различных соревнований, в том числе чемпионатов Москвы в 1960-х годах. Талантливый инженер, разносторонне образованный, позитивный, добропорядочный человек, надежный друг, он оставил о себе светлую память.

В мае прошлого года Владимир Александрович отметил свой юбилей — 80 лет, а его мама, ветеран и Почетный работник Мосметростроя — Зинаида Ивановна — 103-й свой день рождения. Собирались родные, близкие, друзья. Были поздравления от руководства Мосметростроя и Совета ветеранов. Юбиляр был весел, много шутил. Да и Зинаида Ивановна не унывала, много хорошего вспоминала о любимой организации, всех благодарила. Эта хрупкая, прикованная к постели после перелома шейки бедра, но сильная, женщина, служила нам примером несгибаемого преодоления и христианского смирения. И, как говорится, ничто не предвещало…

В самом начале года, второго января не стало нашего старейшего ветерана, близкого нам человека.

Зинаида Галкина родилась 31 мая 1919 года в Тульской области, получила среднее образование. 16-летней девушкой в 1936 году пришла на строительство станции метро «Маяковская», работала учетчицей. Затем была станция «Белорусская» и замужество с инженером Метростроя Александром Галкиным.

Оба высокие, статные, активисты общественной жизни, участники многих соревнований и знаменитых спортивных парадов конца 1930-х годов. Александр Прокофьевич к тому времени уже стал председателем, а Зинаида Ивановна — инструктором оргмассового отдела легендарного метростроевского спортивного общества «Стрела».

Незадолго до Великой Отечественной войны Зинаиду Ивановну направили на работу в Дорпрофсож Метростроя. Организовывала отдых и досуг детей метростроевцев, летом работала вожатой в пионерском лагере в Румянцеве под Москвой. А о начале войны узнала в Китае, куда был командирован муж как один из лучших специалистов — для разработки месторождения редкоземельных металлов, в которых остро нуждалась страна. Там же родился первенец — Владимир, а в 1944-м, уже в Москве, Николай.

А в 1947-м, после нескольких лет работы в профсоюзной организации Метростроя, они с детьми снова оказались в Китае. Тогда командировка была на целых три года.

Фото из семейного архива Галкиных

Владимир Галкин в день своего 80-летнего юбилея

По возвращении Зинаида Ивановна работает в Управлении Метростроя, в том числе секретарем начальника Метростроя Николая Губанкова, а в конце 1955 года Александр Прокофьевич направляется партией в числе коммунистов-тридцатитысячников поднимать сельское хозяйство в Воронежской области. Конечно, едет с семьей — женой и двумя сыновьями. Он — председатель колхоза, а Зинаида Ивановна — и помощник председателя, и секретарь-машинистка, и спорторг, и, конечно, домашняя хозяйка.

К 1958 году с поставленными задачами председатель колхоза успешно справился — вывел отстающее хозяйство в успешное — и семья вернулась в Москву. Оба сына Зинаиды Ивановны здесь успешно окончили институты, стали спортсменами, специалистами метростроения. И она продолжила трудиться в родной организации. Но вскоре вновь поехала за мужем, теперь в Афганистан, строить Джелалабадский тоннель.

И снова вернулась в Метрострой. В Коммунально-строительном управлении занимала должности заведующей канцелярией, товароведа, техника. В КСУМе Зинаида Ивановна трудилась около десяти лет, а на пенсию уходила из СМУ-5, где работала в отделе снабжения.

Долгую, насыщенную яркими событиями жизнь прожила Зинаида Ивановна. Пережила мужа, сыновей. Боль потерь не сломила ее, не ожесточила. До последних дней она была приветлива и доброжелательна, сохраняла ясную память, по имени-отчеству называла многих метростроевцев, радовалась пускам новых станций, просила кланяться всем, кто ее знает…

Такой мы ее и будем помнить — сильной духом и доброй душой, женщиной, так много успевшей на своем веку: труженица, спортсменка, любимая жена, заботливая мама, любящая бабушка и милая прабабушка.

Пусть же не гаснет светоч памяти об ушедших ветеранах-метростроевцах, а династия Галкиных продолжается. ■

Совет ветеранов войны и труда Мосметростроя

НОВЫЕ СПОРТИВНЫЕ ГОРИЗОНТЫ

СПОРТ

В декабре состоялся корпоративный турнир ПАО Сбербанк по стритболу — разновидности баскетбола, которая от обычного отличается количеством членов команды — их по 3, и зоной действия — половиной поля с единственным кольцом. В турнире приняли участие спортивные коллективы ведущих предприятий города. Среди них на высоком уровне выступила и сборная Мосметростроя.

Хотя она была сформирована только летом, спортсмены проявили себя как очень умелые игроки — из пяти проведенных туров уступили победу в одном, обыграв хозяев соревнований. И это не удивительно: баскетболисты из СМУ-8 и СМУ-6 начали свои тренировки еще на открытом воздухе, когда у них не было своего зала. Энтузиазм и любовь к спорту объединили молодых людей и принесли свои плоды. Незадолго до матча Территориальный профессиональный союз работников Московского метростроя арендовал для них помещение.

— Сейчас мы занимаемся еженедельно и готовы бороться за призовые места в будущих соревнованиях, — рассказал сменный механик СМУ-8, капитан команды Андрей Кошман.

Кроме того, в последнем месяце 2022 года прошло первое в спортивной истории Мосметростроя соревнование по пулевой стрельбе из малокалиберной винтовки СМ-2 с диоптрическим прицелом на расстояние 50 метров. Это однозарядное малокалиберное оружие относится к классу спортивных тренировочных винтовок и предназначено для подготовки спортсменов-разрядников. Соревнования проходили в тире стрелкового клуба «Динамо», недалеко от станции метро «Бауманская». В них приняли участие 27 человек из десяти дочерних компаний Мосметростроя. Первое место в личном зачете занял Алексей Семушин, Тоннель-2001, с результатом 92 очка из 100 возможных. ■

Фото организаторов турнира

Команда Мосметростроя по баскетболу: Станислав Ефанов, Алексей Некрасов, Иван Князев, Андрей Кошман.

ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРОВ ЯНВАРЯ!

50 лет

Васичкин А.Н., электросварщик, УММ
Данилов Н.И., подсобный рабочий, Тоннель-2001
Казаченко И.Н., электрогазосварщик, ММС Интернэшнл
Кочетов В.И., арматурщик, Тоннель-2001
Кучин В.В., машинист, УММ
Маслов М.А., мастер горный, Тоннель-2001
Минченко Л.В., уборщик, КСУМ
Мориц А.В., монтажник, СМУ-25 Метростроя
Никитин С.И., электрогазосварщик, ММС Интернэшнл
Пермяков А.Н., электрослесарь, ТО-6 Метростроя
Петрова С.В., инженер, ММС Интернэшнл
Садчиков С.С., проходчик, СМУ-8 Метростроя
Седых Л.В., техник, СМУ-24 Метростроя
Щукин А.Н., машинист, СМУ-8 Метростроя
Ященко А.Г., проходчик, СМУ-8 Метростроя

55 лет

Абулаханов Р.Д., монтажник, СМУ-25 Метростроя
Агаджанян П.В., водитель, Мосметрострой
Акимов В.А., бетонщик, Строймехсервис Метростроя
Веряскин И.Н., слесарь, УММ
Давыдов И.Н., проходчик, Тоннель-2001
Илларионов В.Н., машинист, Тоннель-2001
Копчикова В.И., подсобный рабочий, Тоннель-2001
Меньшин Ю.А., заместитель директора по общим вопросам, УММ
Мелихов А.Ю., проходчик, ТО-6 Метростроя
Погорелкин А.В., горнорабочий, Тоннель-2001
Поташевский В.В., машинист, ТО-6 Метростроя
Скляренко В.Е., машинист, Строймехсервис Метростроя

60 лет

Блошкин И.И., проходчик, ТО-6 Метростроя
Давыдов И.В., подсобный рабочий, Тоннель-2001
Дешевых И.Ю., водитель, СМУ-1 Метростроя
Гиголо С.Э., подсобный рабочий, Тоннель-2001
Ивушкин В.А., водитель, ТО-6 Метростроя
Квачакидзе Г.С., электромонтер, Тоннель-2001
Лысенкова Т.Н., курьер, УСР Мосметростроя
Николашин И.В., бетонщик, ТО-6 Метростроя
Орехова Н.Н., рабочий производственных бань, Тоннель-2001
Подшибякин А.Н., электрослесарь, Тоннель-2001
Рогачев А.И., токарь, Строймехсервис Метростроя
Сексяев Н.И., ветеран ТО-6 Метростроя
Трофимова Т.Д., начальник отдела труда и заработной платы, Тоннель-2001
Умудумов С.Ф. начальник отдела ОТ и ПБ, СМУ-24 Метростроя
Шилова Т.И., ведущий экономист, Институт Инжпроект

65 лет

Золотарева В.Е., рабочий производственных бань, Строймехсервис Метростроя
Мельяненков В.А., машинист, ТО-6 Метростроя
Шишкин А.И., начальник АХО, УСР Мосметростроя

70 лет

Булгаков В.С., проходчик, СМУ-8 Метростроя
Весенева О.А., ветеран ТО-6 Метростроя
Самуленкова Г.А., ветеран СМУ-8 Метростроя
Фолин Н.Е., слесарь, УММ

75 лет

Орлов И.Д., ветеран СМУ-8 Метростроя
Татаринцев А.С., подсобный рабочий, СМУ-1 Метростроя
Чернов Ю.П., ветеран ТО-6 Метростроя

80 лет

Стрельников А.И., ветеран ТО-6 Метростроя
Усачев В.В., ветеран УСР Мосметростроя

85 лет

Евдокимов А.Г., ветеран СМУ-24 Метростроя
Свечников Н.Н., ветеран СМУ-8 Метростроя

Над номером работали: *Екатерина Шергина, Ольга Коновалова, Анастасия Ключарева, Александр Попов, Павел Калинин.*

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 30.01.2023 г.
Газета отпечатана в типографии ООО «Типография Софит»: 119180, г. Москва, улица Полянка Б., д. 7/10, стр.3, пом.IX, комн.Б
Тираж 1700 Распространяется бесплатно