

Вместе с нач. участка №2 ТО-6 Евгением Бачуриным корреспондент прошелся по новому тоннелю ЛДЛ к легендарному ТПМК с именем «Клавдия» – стр. 2

Исполнилось 60 лет с момента открытия «Фили». Как преобразилась станция к своему юбилею после реконструкции всей Филевской линии – стр. 3

Спортивные достижения: наши футболисты привезли победу из Санкт-Петербурга, обыграв команду ОАО «Метрострой» – стр. 4

МЕТРОСТРОЕВЕЦ

ГАЗЕТА АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Издается с 6 августа 1932 года

ПУТЕВЫЕ СТЕНЫ УКРАСИЛИ НАЗВАНИЯ СТАНЦИЙ

На пусковых объектах Большой кольцевой линии установили названия – «Авиамоторная» и «Лефортово». Наш корреспондент выяснил, как идет подготовка к открытию станций, запланированному на конец текущего года.

ВЕРНЫМ КУРСОМ

Обстановка на «Лефортово» и «Авиамоторной» схожа. На этажах станций шумно, пыльно, слышны звуки инструментов. Монтажники тянут коммуникации электрической подсветки и вентиляции. Следом отделочники облицовывают колонны, коридоры и полы. Но оказавшись в станционном зале, точно понимаешь, где ты находишься. На путевых стенах «Лефортово» и «Авиамоторной» появились названия станций.

ВЗМЫЛИ КРЫЛЬЯ

В зал «Авиамоторной» строители попадают из лестничной галереи в центре. Ступеньки облицованы, осталось установить перила из нержавеющей стали. Полы готовы на 99%, идет доводка по краям колонн и стен. Сложный витиеватый рисунок формируют камни черного и серого цвета. До окончания работ напольный гранит бережно прикрыт фанерными листами, поэтому пока не видно общей картины.

К потолку взмывают колонны в форме крыльев самолета. В них за облицовкой строители прячут от посторонних глаз вытяжку. В будущем она снабдит пассажиров свежим воздухом. Колонны одевают в алюминиевые панели и фибробетон.

Отделкой на «Авиамоторной» занимается участок №3 УСР под руководством Николая Арапова. Круглосуточно здесь трудятся 80 человек в несколько смен.

Каркас потолков смонтирован в полном объеме, ведется монтаж алюминиевых сотовых панелей. Они отличаются по



Фото – Александр Попов

1

конфигурации и располагаются в разных плоскостях. Форма потолка будет поддерживать тему авиации. Параллельно СМУ-24 прокладывает освещение, – показывает работы заместитель начальника участка №3 Александр Осоткин.

Облицовка путевых стен уже завершилась. Надписи «Авиамоторная» заняли на них свои места. Каждая буква крепилась отдельно. Сами стены выложены полосками алюминиевых панелей длиной от четырех до шести метров параллельно полу. Кажется, что полосы разных оттенков серого цвета расположены хаотично. На самом деле они монтировались строго по номерам, формируя мозаичное панно.

ПОТОЛОК ВОСПАРИЛ

Аналогичные алюминиевые фактурные панели в градациях серого цвета украсили путевые стены станции «Лефортово». Они разместились перпендикулярно полу и разбавлены вставками черного гранита габро-диабаз. Надписи «Лефортово», изготовленные из нержавеющей стали, также расположились на стенах.

Отделка на станции завершена на 85%. Здесь трудятся в две смены 80 сотрудников участка №1 УСР под началом Ивана Сопова.

Основные работы сосредоточены на потолке станционного зала. Каркас везде смонтирован, в центре к нему крепят прямые алюминиевые панели, со стороны путевых стен под углом вешают ламели.

Станция получается легкой за счет конструкции потол-

ков. Подвесные ламели дают пространственность, – говорит зам. участка №1 Александр Простов. – Освещение ленточное, в середине зала выполнено прямоугольником, у платформ – отдельными светильниками.

На стенах остались небольшие доработки. Пол выложен из сибирского серого и светло-серого гранита в сочетании с черным габродиабазом. Колонны станционного зала бетонные, облицованы мрамором с одной стороны, фибробе-

КСТАТИ

Названия станций поддерживают исторически сложившуюся топонимическую систему Москвы. Они призваны каждый день напоминать пассажирам об истории районов. В отделке вестибюлей и платформ преимущественно использованы гранит и мрамор в светлых и темных тонах. Объемные металлические буквы из нержавеющей стали выполнены индивидуальными шрифтами.

Художественный облик «Авиамоторной» с плавными симметричными линиями ассоциируется с воздушными потоками пролетевшего реактивного самолета. Интерьеры «Лефортово» стилизованы под старинные гравюры XVII–XVIII вв. с монохромными тематическими рисунками в кассовом зале и вестибюле.

тоном – с другой. При строительстве применяется «сухой» метод, когда все материалы крепятся на алюминиевом каркасе.

Отделочники сейчас ждут, когда полностью смонтируют наклонный ход. Здесь на стенах будет уложен мрамор. Наземный вестибюль, в который ведут эскалаторы, пока не готов. Идут монолитные работы. Его фасад и колонны выполнят на 70% из фибробетонных панелей в сочетании с черным гранитом (30%).



Фото – Александр Попов

2

Имена пусковых станций на путевых стенах (1),(2)

ИНТЕРЕСНО

«Сухой» метод облицовки подразумевает крепление отделочных материалов на подсистему кронштейнов. При такой технологии процесс монтажа проще, чем при «мокрый» методе, когда используют цементно-клеевой раствор. Кроме того, сокращается время работы.

Впервые «сухой» метод облицовки в строительстве метро был применен в 1971 году при реконструкции «Чистых прудов» Сокольнической линии. Тогда на станции полностью заменили покрытие путевых стен.

НА «ШЕРЕМЕТЬЕВСКОЙ» ГОТОВА НАТЯЖНАЯ КАМЕРА

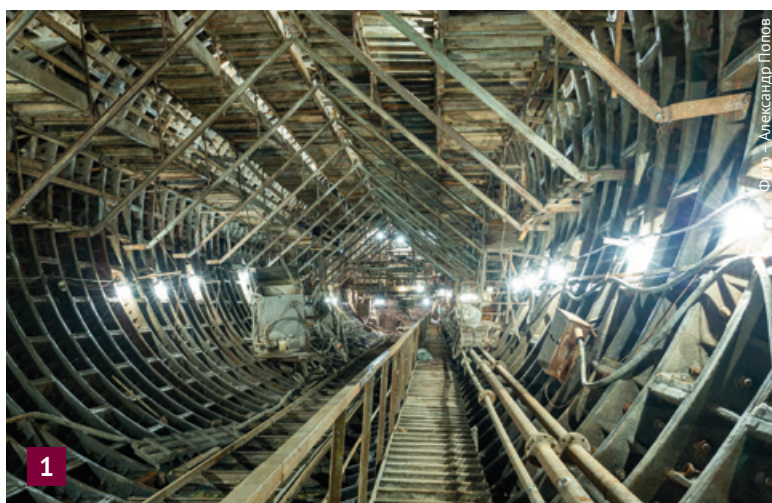


Фото – Александр Попов

1

На будущей станции «Шереметьевская» Большой кольцевой линии СМУ-8 завершили проходку натяжной

камеры. Совсем скоро она соединит станционный зал с эскалаторным спуском, ведущим к единственному наземному вестибюлю.

– Из-за сложных геологических условий все работы велись вручную. Камеру сечением 11,5 метров соорудили с конца мая текущего года, – рассказал зам. начальника участка СМУ-8 Михаил Николаев.

Все это время по требованиям проекта проходка наклонна была приостановлена. Сейчас строительство возобновили, осталось смонтировать 18 колец и оформить сопряжение с натяжной камерой. Работы завершатся к весне.

Напомним, что эскалаторный ход на «Шереметьевской» длиной в 135 метров станет одним из самых протяженных в московском метро.

Наверху близятся к окончанию монолитные работы по возведению наземного вестибюля. Первый этаж почти построен. Го-

това опалубка под колонны второго, где расположат технические помещения. Параллельно на уровень ниже заливают фундаменты под эскалаторы.

Внешний вид вестибюля, выйти из которого можно будет между 4-м и 5-м проездом Марьиной Рощи, выполнят в форме параллелограмма.

СПРАВКА

Натяжная камера – часть конструкции станций глубокого заложения метро.

Зал, соединяющий в зависимости от проекта центральный зал, аванзал или промежуточный вестибюль с наклонным ходом.

Под полом камеры располагают фундаменты и натяжные полотна эскалаторов.



Фото – Александр Попов

2

Наклонный ход на «Шереметьевской» (1) Строительство вестибюля (2)

ДЕЛО ТЕХНИКИ

ГОТОВИМ «КЛАВДИЮ» К НОВОЙ ПРЕГРАДЕ

Легендарный тоннелепроходческий комплекс Lovat-242SE, стартовавший в июне за тупиками «Селигерской», продолжает путь на север. Как продвигается прокладка тоннеля и зачем останавливают щит, выяснил наш корреспондент.

У «Клавдии» сегодня передышка. Щит, прошедший 600 метров, необходимо осмотреть и заменить изношенные резцы, чтобы успешно продолжить работу. Впереди находится вторая ограждающая стена будущей станции «Улица 800-летия Москвы» Люблинско-Дмитровской линии.

Для усиления конструкции из-за большого водопритока первые 128 колец тоннеля смонтированы из чугуна. Далее идут привычные железобетонные кольца.

– Геология непростая, присутствует вода. Попадают валуны.



Бригадир слесарей Геннадий Маренов, слесарь Рушан Утемишев, сменный механик Евгений Шамрин, машинист ТПМК Дмитрий Алдохин, горный мастер Виталий Федоренко, зам. начальника участка Кирилл Вальнюков и начальник участка Евгений Бачурин (1) Один из опытных сотрудников ТО-6 Владимир Ткачев проводит техническое обслуживание дизельного (2) Валуны, прошедшие в ротор, складированы на поверхности (3) Новые резцы для ТПМК (4)



Те, что проходят через ротор, достаем и складываем на площадке, – рассказывает об особенностях проходки начальник участка №2 ТО-6 Евгений Бачурин.

Вдоль тоннеля к «Клавдии» тянутся коммуникации для подачи и отвода воды, которая необходима для охлаждения оборудования щита. При при-

ближении к месту проходки шум в тоннеле нарастает. Работает трансформатор, который снабжает электроэнергией щит. Здесь же оборудован небольшой склад, где хранятся в холодное время бочки со смазкой. Ее используют для щеточного уплотнения ротора и его подшипников.

Коммуникации по мере движения тоннелепроходческого комплекса наращивают. Удлиняют и рельсовый путь. По нему доставляют железобетонные блоки, выгружают породу или, как сейчас, привозят новые резцы на замену предыдущим.

Ревизия состояния комплекса продлится одну смену. Уже завтра «Клавдия» продолжит свой путь к будущей станции «Лианозово». Ей остается пройти 1800 метров.



Параллельно в монтажной камере ведется техосмотр дизельного локомотива, который используют для откатки породы и доставки железобетонных блоков. Как и любая техника, дизельловоз требует регулярного обслуживания. Его производят примерно раз в месяц.



КАХОВСКАЯ ЛИНИЯ ПОЛНОСТЬЮ ЗАКРЫТА

Самая короткая линия московского метрополитена 26 октября стала недоступна для пассажиров. Началась активная работа в двух направлениях – демонтаж оборудования на станциях и путях и подготовка к прокладке новых тоннелей для интеграции в Большую кольцевую.



На «Каховской» завершён демонтаж облицовки (1) Отсечные ворота в конце тупиков (2)

ИЗНУТРИ

В начале октября на «Каховскую» переехал участок Евгения Бибикина из Тоннеля-2001. Весной следующего года они начнут проходку двух тоннелей от электродепо Замоскворецкое до камеры съездов между «Каховской» и «Варшавской».

До этого участку Бибикина предстоит обустроить площадку к разработке котлована – будущей монтажной камеры. Отсюда стартует проходка. Новые тоннели построит взамен существующим, которые имеют малый радиус поворота и не выдерживают современных стандартов строительства.

– Осваиваем территорию: устанавливаем забор вокруг площадки №18, стелим плиты. Впе-

реди предстоит вынос коммуникаций, подводка электроэнергии и воды, – поделился планами Евгений. – Затянулся снос гаражей на прилегающей территории, это мешало полноценной работе. Пока нет ни офисов, ни штабов. Совещания проводим в вестибюле «Каховской».

На самой станции «Каховская», которую закрыли еще в марте, снята старая облицовка со стен, колонн, потолков, платформ, убраны кабельные коммуникации и верхнее строение путей. О том, что это за станция, можно понять только по оставшимся на путевых стенах литым вставкам с сюжетами гражданской войны.

– Разбираем вестибюль «Каховской», демонтируем верхнее строение пути на станции и в перегонах. Демонтируем плиты платформ, после чего возведем новую платформу. Готовим две строительные площадки. Одна станет командным пунктом реконструкции Каховской линии. Вторая – основной рабочей площадкой станции, с ее помощью расширится западный вестибюль «Каховской», из подвального перехода которого можно будет перейти на станцию «Севастопольская» Серпуховско-Тимирязевской линии, – рассказал Александр Валах, начальник участка ММС Интернэшнл.

Также участок Александра ведет работы на площадке №13, где находится тяговая подстанция Т-38, нуждающаяся в расширении и увеличении своей мощности перед включением в состав Третьего пересадочного контура.

В тоннелях Каховской линии устанавливают отсечные ворота. Все организации, занятые в реконструкции, ждут их с нетерпением. Ворота, монтаж которых ведется только два часа в сутки, в технологические «окна», позволяют работать на определенном участке в круглосуточном режиме. Всего планируют установить 21 отсечные ворота.



ПОЧТИЛИ ПАМЯТЬ ПЕРВЫХ СТРОИТЕЛЕЙ МЕТРО

НОВОСТИ

Совет ветеранов совместно с руководством Мосметростроя 29 октября провели ежегодную акцию памяти, посвященную началу истории сооружения столичного метро.

Осенняя поездка по значимым местам началась со станции «Красносельская», где установлена памятная доска Татьяне Федоровой. Первая женщина, возглавившая руководство шахтой, была удостоена звания Героя Социалистического Труда. Собравшиеся поделились воспоминаниями о трудовой биографии заслужен-

ной метростроевки и совместной работе с ней.

Вторым пунктом в традиционном списке мест посещения стал венткиоск на улице Русаковской, где когда-то располагалась первая строительная шахта метро. В 1971 году в память об этом событии здесь установлена мемориальная табличка. К ней ветераны возложили корзину цветов.

Последним пунктом, который посетила делегация, стало Введенское кладбище. Здесь покойся много известных метростроевцев. В том числе первый руководитель компании – Павел Роттерт, возглавлявший Мосметрострой с 1931 по 1938 год.

МАШИНА ВРЕМЕНИ

«ФИЛИ» ПРЕОБРАЗИЛАСЬ К ЮБИЛЕЮ

Одна из старейших станций московского метрополитена 7 ноября встретила свое шестидесятилетие. Рассказываем, как строили «Фили» и что изменилось после реконструкции Филевской линии.

Станция «Фили» открылась в 1959 году в составе участка «Киевская» – «Кутузовская». Название получила по местоположению. В середине прошлого века район Филевского парка активно развивался, строились новые жилые кварталы. Многочисленные работники и служащие, получающие квартиры в новых домах, нуждались в быстром транспортном сообщении с центром столицы.

Благодаря стахановскому движению среди метростроевцев и местным жителям, которых привлекали к строительству, «Фили» возводилась рекордными темпами. Скорости сооружения способствовало использование более простых материалов и унифицированный проект Филевской линии.



1

Вид на обновленный западный вестибюль (1) «Фили» в день открытия. 1959 год (2) Станция «Фили» после реконструкции. 2019 год (3)



2

Станцию из железобетонных конструкций спроектировали наземной, с прямыми береговыми платформами. Архитекторы «Фили» – Юрий Зенкевич и Римидаль Погребной.

Особенностью станции является расположение – на стыке тоннеля и открытых путей. Со стороны центра поезда прибывают из тоннеля, а уезжают уже по открытым путям. Над ее северной частью проходит путепровод Багратионовского проезда, над южной – железнодорожный мост, связывающий Западный речной порт и завод им. Хруничева.

Самым сложным этапом строительства стала проходка тоннеля под железнодорожными путями. Но коллектив СМУ-8 Метростроя под руководством Павла Бурцева справился с этой задачей без остановки движения поездов.

За полвека эксплуатации некоторые элементы инфраструктуры и облицовка пришли в негодность, инженерные кон-



3

струкции сильно износились. В 2016 году приняли решение провести капитальный ремонт. Станция уже не соответствовала современным требованиям безопасности.

Метростроевцы привели «Фили» в порядок без прекращения работы метрополитена. Реконструкция длилась около двух лет в технологические «окна». За

ИНТЕРЕСНО

Имя станция получила в честь села Фили (ранее Хвили), располагавшегося на реке Фильке недалеко от столицы. Населенный пункт впервые упоминается в летописях в 1454 году. Словари толкуют слово «хвили» как непогоду, вьюгу, мокрый снег, метель.

ОН МОГ ВОЗГЛАВИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО БАМА

Работу на стройке Бурцев совмещал с учебой на рабфаке. В 1943 году получил диплом Московского института инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Мосты и тоннели».

Вслед за этим Павел Семенович назначен начальником смены, далее – начальником участка, главным инженером, а позднее – начальником СМУ-8 Метростроя. При этом экзамен на техническую зрелость Бурцеву пришлось сдавать еще не один раз.

БЫЛ ИНЖЕНЕРОМ ТВОРЧЕСКОГО ПОИСКА

Еще в должности начальника участка Павел Бурцев разрабатывал новый способ сооружения перегонных тоннелей, который в будущем применил на Калужском радиусе. На станциях «Октябрьская» (радиальная) и «Китай-город» («Площадь Ногина») использованы комбинированные конструкции тоннелей с плоским лотком. Кстати, «Октябрьская» благодаря новым технологиям стала первой станцией глубокого заложения с меньшим диаметром тоннелей, чем строили ранее.

Универсальный щит, способный идти с большой скоростью не только в сыпучих, но и в мягких породах, также изобретение Бурцева. Его создание велось од-

новременно со строительством Ждановского радиуса. Технологию взяли на вооружение зарубежные тоннелестроители: при сооружении берлинского метрополитена и коллекторов в Вашингтоне. Работу выдвинули на соискание Государственной премии, лауреатом которой Бурцев стал в 1968 году.

Под руководством Павла Семеновича на Замоскворецком радиусе установлен мировой рекорд скоростной проходки – 430,6 метра в месяц. Его приглашали советником при сооружении мет-

ро в Санкт-Петербурге, Праге, Будапеште, Тбилиси и Ереване.

В ЗАБОТЕ О РАБОЧИХ

Про Бурцева в шахте говорили: «За дело накажет, а в беде всегда поможет». Несмотря на высокую профессиональную требовательность и строгость в работе, Павел Семенович заботился о безопасности труда и бытовых условиях сотрудников.

Современники вспоминают его скромность. Будучи депутатом Моссовета, Бурцев с семьей

жил в общежитии, проявляя солидарность с рабочими. Он понимал, что хорошие дела помогают решать люди.

В 1973 году Павел Бурцев назначен начальником Управления 10-А. По воспоминаниям дочери, его приглашали возглавить строительство Асуанской плотины и Байкало-Амурской магистрали. Но здоровье не позволило Павлу Семеновичу ехать в такие дальние командировки.

Бурцев умер 22 октября 1979 года. Похоронен на Кунцевском кладбище Москвы.

Интересный факт: именно он выступил против глубокого заложения при строительстве Филевской линии. В этих местах во времена Екатерины II хоронили умерших от чумы. Сооружение метро на глубине могло быть небезопасным для здоровья людей.

СПРАВКА

СТАНЦИИ, ПОСТРОЕННЫЕ ПОД РУКОВОДСТВОМ ПАВЛА БУРЦЕВА:

- «Белорусская» (кольцевая)
- «Фили»
- «Октябрьская»
- «Волгоградский проспект»
- «Щербаковская»
- «Юго-Западная»
- «Площадь Ногина»
- «Щукинская»



1

Сорок лет назад Мосметрострой попрощался с Павлом Бурцевым, одним из выдающихся инженеров-строителей метро. Вспоминаем трудовую биографию и достижения бывшего начальника СМУ-8.

ВСЕ ИНСТАНЦИИ ПРОШЕЛ

Павел Семенович родился 7 января 1918 года в г. Мозырь Гомельской области Белоруссии. Окончил школу фабрично-заводского обучения при Метрострое и в 17 лет попал на строительство московской подземки. Начинать арматурщиком, был изолировщиком, бетонщиком, проходчиком, нагнетальщиком.



2

Портрет Павла Семеновича Бурцева в газете «Метростроевец». 1962 год (1) Памятная табличка на станции «Улица 1905 года» с именем Бурцева (2)

ПРИВЕЗЛИ ПОБЕДУ ИЗ СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЫ

Сборная команда АО «Мосметрострой» по футболу посетила Санкт-Петербург, где провела товарищеский турнир с коллегами-метростроителями и театральными актерами.



Сборные команды футболистов метростроевцев (1) «Кубок Дружбы» и мяч с подписями Санкт-Петербургской театральной лиги (2)

СПОРТ

Соревнования с символическим названием «Дружба» прошли 25 октября на стадионе Метростроя на Левашовском проспекте Санкт-Петербурга. Команду Мосметростроя из восьми игроков сопровождал председатель Теркома профсоюза Сергей Штененко.

Мы играли с питерскими коллегами – футболистами ОАО «Метрострой», а также со сборной Санкт-Петербургской театральной лиги. Футболисты Мосметростроя одержали победу на чужом поле, не имея времени на подготовку.

Первый матч прошел с театральными. Команду представили артисты пяти театров: Комедии, «Цеха», Мариинского, ТЮЗа и Театра антрепризы им. А.Миронова.

– Только не в лицо! Нам вечером на сцену! – шутили театраль-

ные работники. При этом играли на высшем уровне. Их тренирует бывший профессиональный футболист Дмитрий Корелов. Команда является постоянным партнером по играм питерского Метростроя. Встреча закончилась со счетом 1:4 в нашу пользу.

Второй матч выдался не менее напряженным. Питерские метростроители оказались сильными игроками. В ожесточенной борьбе мы стали первыми со счетом 3:4. Судил игру инспектор Ассоциации мини-футбола России Дмитрий Штрейс.

В конце соревнований команды обменялись подарками. От Мосметростроя коллега из Санкт-Петербурга вручила книгу «Фронт и тыл». Одна из ее глав посвящена первому руководителю ленинградского Метростроя Ивану Зубкову.

Московские гости также не уехали с пустыми руками. Они привезли в столицу «Кубок Дружбы» и мяч с подписями ко-

манды Санкт-Петербургской театральной лиги.

Турнир организован Терком профсоюза столичного и питерского Метростроя. Он стал возрождением старых добрых традиций, существовавших между метростроевцами двух городов в 50-60-е годы прошлого века. ■



ОПРЕДЕЛИЛИ ЛУЧШИХ ПЛОВЦОВ

Традиционный осенний заплыв прошел 27 октября в бассейне спорткомплекса МГТУ имени Н.Баумана. Дистанцию длиной в 50 метров собрались покорить около 30 метростроевцев.

Соревнования лично-командного первенства проводились в рамках Спартакиады Мосметростроя-2019. По условиям плыть можно было любым стилем. Количество участников в командах не ограничивалось, а в зачет включали три лучших результата подразделения.

Лучшим среди мужчин стал Никита Шевченко (Тоннель-2001). Он преодолел дистанцию, уложившись в 27.07 секунды. Вторым – Дмитрий Тюрин (Тоннель-2001)

со временем 28.14, третьим – Константин Шабалин (ТО-6). Его время составило 29.86 секунд.

Среди женщин первой на финиш пришла Лидия Тудорович (УММ) со временем 49.09 секунды. Второй дистанцию покорила Надежда Навроцкая (СМУ-6) со временем 49.50, третьей – Мария Гончарова (СМУ-6), проплывшая за 1.00.92 секунды.

В командном зачете приняли участие 10 команд. По итогам первое место заняли представители Тоннеля-2001. Второе закрепили за собой пловцы из ТО-6. Замкнула тройку лучших команда из УММ.

После стартов на время спортсмены смогли поплавать в свое удовольствие. ■



Победителям заплыва вручили медали, грамоты и памятные подарки

СЫГРАЛИ БЛИЦ ПО ШАХМАТАМ

Сотрудники Мосметростроя 14 ноября приняли участие в турнире по шахматам. Соревнования в формате блиц-турнира прошли в здании Управления. У каждого из участников было пять минут на партию. По правилам блица, если игра не завершается матом, то поражение терпит тот, у кого раньше кончится лимит отведенного времени. По итогам турнира лучшим шахматистом стал Егор Шапино (УММ). Второе место занял Айдар Еникеев (СМУ-12), третье – Султан Джуспеков (СМС). ■

КАЛЕНДАРЬ

23 ноября – III Кубок «Мосинжпроект» по шахматам среди строителей.

24 ноября – День матери.

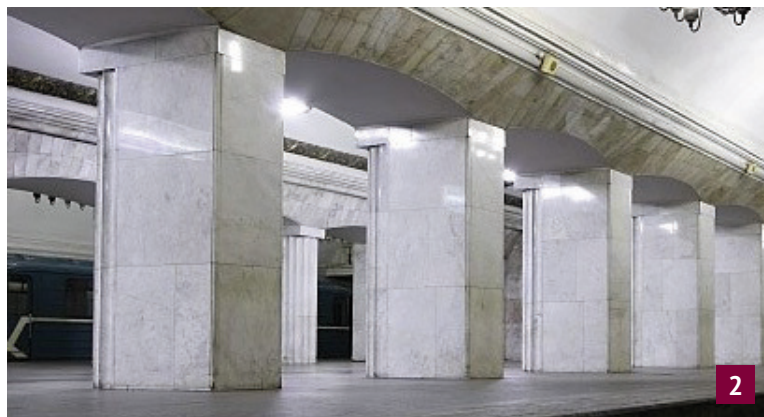
30 ноября – Турнир по настольному теннису.

12 декабря – День Конституции Российской Федерации.

14 декабря – Кубок по пулевой стрельбе памяти А.Д. Винокурова. Соревнования по дартсу.

19 декабря – Детский фестиваль Радуга талантов.

«КУРСКАЯ» (КОЛЬЦЕВАЯ) СПУСТЯ 70 ЛЕТ



1949 год. Маркшейдеры делают замеры в станционном зале «Курской» (кольцевой) (1) 2019 год. Каннелированные колонны «Курской» (кольцевой) облицованы светло-кремовым мрамором (2)

БЫЛО - СТАЛО

На фото 1949 года запечатлена «Курская» (кольцевая). На станции начинаются облицовочные работы. Совсем скоро колонны оденутся в белый мрамор, как на фото, сделанном 70 лет спустя.

«Курская» (кольцевая) открылась 1 января 1950 года в составе «Курская» – «Парк Культуры». Название получила в честь расположенного рядом Курского вокзала.

Со станции можно перейти на «Курскую» Арбатско-Покровской линии и «Чкаловскую» Люблинско-Дмитровской линии. ■

ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛАРОВ НОЯБРЯ

50 лет

Артамонова Е.В., маркшейдер подземный, СМУ-6
Дорофеев С.В., электрогазосварщик, СМС
Ждамаров И.А., проходчик, СМУ-1
Ковтун В.В., заместитель начальника управления, АО «Мосметрострой»
Колес С.В., монтажник горного оборудования, СМУ-8
Корженков Д.В., заместитель начальника участка, УММ
Мартынова А.С., рабочий производственных бань, ТО-6
Мишин В.Н., электрослесарь, ММС Интернэшнл
Подлесский С.В., проходчик, СМС
Самадов Д.А., электросварщик, СМУ-8
Семенова М.А., заведующая складом, МТК
Слюсарев Е.В., проходчик, ТО-6
Товкис А.А., бетонщик, СМУ-25

55 лет

Акматалиев Ш.К., подсобный рабочий, СМУ-25
Арсенин В.В., проходчик, СМС
Архипов А.И., проходчик подземный, СМУ-6
Бурыйгин О.М., горнорабочий, СМУ-8
Гущин А.Г., камнетес, УСР
Дубровский С.А., подсобный рабочий, Тоннель-2001
Желтовский В.А., электросварщик, ТО-6
Клычников С.В., арматурщик, Тоннель-2001
Макеенко Е.С., токарь, УММ
Малыгин С.П., токарь, ТО-6
Меньшикова М.В., ведущий специалист отдела кадров, СМУ-6
Метленков А.А., механик, СМУ-1
Смирнов А.В., проходчик, ТО-6
Танан Д.В., главный энергетик, СМУ-8

60 лет

Алексеев В.А., распределитель работ, УММ
Баканова О.В., оператор по диспетчерскому обслуживанию лифтов, КСУМ
Безгубова Н.И., ветеран КСУМ
Васильев В.А., слесарь строительный, УСР
Захариков А.А., руководитель контракта, АО «Мосметрострой»
Ишанов С.И., бетонщик, СМУ-1

Калинин П.Ю., заместитель директора, КСУМ
Лупан Е.П., техник, СМУ-6
Маковеев В.А., проходчик подземный, СМУ-6
Маскальчук С.В., электрогазосварщик, СМС
Мишук А.Н., мастер, СМУ-1
Перепечин С.И., машинист крана автомобильного, СМС
Петин А.Г., машинист компрессорных установок, УММ
Плюто А.В., монтажник, СМУ-25
Пятин Е.И., машинист экскаватора, СМУ-6
Семина Л.В., старший бухгалтер, СМУ-1
Тамило В.В., слесарь по ремонту автомобилей, СМС
Текотин М.И., водитель, Тоннель-2001
Холопов Н.А., водитель, СМУ-12
Якушев А.И., проходчик подземный, СМУ-6

65 лет

Димитрович Ю.Н., сменный маркшейдер, СМУ-1
Илюшкин С.И., ветеран ТО-6
Калашьян В.В., электрослесарь, ТО-6
Калинкин В.Н., ветеран ТО-6
Карев В.И., электрослесарь, СМУ-1
Медведев А.А., первый заместитель гендиректора, СМУ-8
Незаметдинов Т.К., ведущий инженер, АО «Мосметрострой»
Солодовник С.В., заместитель начальника отдела, УММ
Хомченко В.А., начальник отдела, АО «Мосметрострой»
Щеглов М.Ф., ветеран ТО-6
Юсов А.К., сторож, СМУ-6

70 лет

Кускова Л.В., ветеран АО «Мосметрострой»
Полубина Э.А., ветеран СМУ-8
Рибачук Л.И., ветеран ТО-6

75 лет

Куликов В.В., ветеран ТО-6

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

над номером работали: Ольга Демьянова, Павел Кораблин, Нана Король