

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

## 8 августа – День строителя

Поздравляем метростроевцев  
с профессиональным праздником!

**Олег Мельников:**

**«И построим тоннель,  
и зажжем в нем свет...»**

В прошлом году метростроевцы подарили москвичам три станции: «Митино», «Волоколамскую» и «Мякинино». В июне этого года в строй действующих вступили «Достоевская» и «Марьина Роща» на центральном участке Люблинско-Дмитровской линии. О последнем пуске, как о самом недавнем праздничном событии, мы и говорим сегодня, накануне Дня строителя, с заместителем главного инженера ОАО «Мосметрострой» Олегом Николаевичем МЕЛЬНИКОВЫМ.

– Последний пуск – это...

– А это то, что метростроевцы в очередной раз качественно сделали свою работу. Мы успешно выполнили те задачи, которые поставили перед нами правительство Москвы и заказчик.

– Жаль только, что станции войдут в историю, как долгострой.

– Как и все станции глубокого заложения, сооружались они в общей сложности пять лет. Другое дело – тот длительный простой, связанный с отсутствием финансирования. Это линия 90-х годов, строительство которой дважды прекращалось и дважды возобновлялось. Даже в последнее время, с 2005 года, когда мы вновь раскрутили работу на центральном участке Люблинско-Дмитровской линии, пуск не раз откладывался. Сначала «Достоевскую» и «Марьину Рощу» планировалось сдавать в конце 2009 года вместе со станциями Митинско-Строгинской ли-

нии, затем последовали новые даты. Эти рывки выбивали из ритма как руководителей ОАО «Мосметрострой», так и генподрядных организаций. Пришлось привлекать людей по срочным договорам, чтобы максимально выйти на сроки, которые были определены. Но, тем не менее, – справились. Приятно сознавать, что центральный участок, как и предыдущая линия, построен с минимальным количеством незавершенных работ.

– Генподрядчиками на пусковом участке были СМУ-1, СМУ-6, СМУ-8 и СМУ-4 по электромонтажным и сантехническим работам. Кому пришлось тяжелее?

– На этом пуске всем было трудно. Если брать «Достоевскую», то здесь к пуску задел был значительно выше. Свою роль сыграла даль-

**И.И. Колдунов,**  
генеральный директор  
СМУ-6.

Станция «Достоевская».



доставку материалов и оборудования. Доставка в подземных условиях сама по себе всегда сложна, тем более что из-за ликвидации шахты «Марьиной Рощи» длина откаточных путей составляла 1300 метров. Но работа велась всегда четко, без сбоев.

Большой объем на центральном участке выполнил коллектив СМУ-8 под руководством Николая Александровича Сорокина. Участок Камиля Ибрагимовича Маматказина сооружал наклонный ход и вестибюль станции «Достоевская», курировал объект главный инженер Александр Александрович Медведев. Проходку наклонного хода «Марьиной Рощи» с помощью ТПМК «Ловат» вел участок Накипа Галиевича Файзрахманова, куратор – технический директор Вениамин Владимирович Максимов. В сложных гидрогеологических условиях пришлось работать на строительстве тупиковых тоннелей и трех камер съездов участку Романа Александровича Устрицкого. Куратором объекта был заместитель главного инженера Александр Николаевич Кормушин.



Начальник участка СМУ-6  
Н.А. Панов.

– Что нового внедрялось на центральном участке?

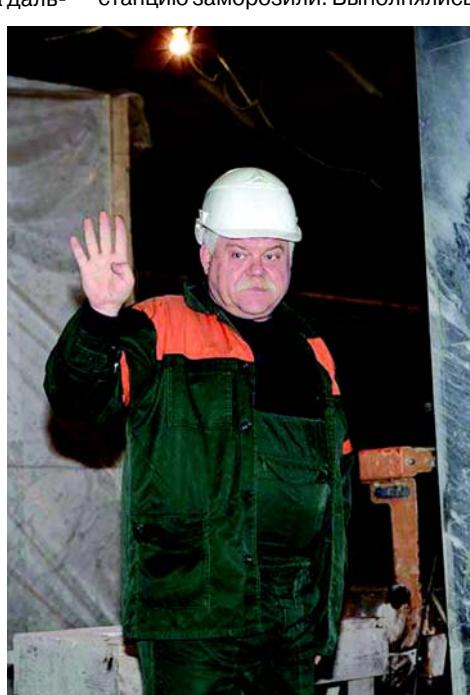
– Если раньше проходка велась в одном направлении, то на «Марьиной Роще» впервые станционные тоннели прошли забоями навстречу друг другу.

Впервые в России и в мире была выполнена проходка наклона механизированным способом ТПМК «Ловат». Надо сказать, что московские многослойные грунты создавали значительные проблемы. Но строители СМУ-8 справились с поставленной задачей.

В начале следующего года мы

только работы по безопасному поддержанию выработок.

Поручив «Марьину Рощу» СМУ-1, руководство Метростроя в выборе не ошиблось. Все инженеры, специалисты проявили себя как настоящие профессионалы. Это – директор СМУ-1 Александр Васильевич Иванов, главный инженер Александр Александрович Чуднцов, его заместитель и куратор станции Сергей Витальевич Стрельников, начальник участка Алексей Александрович Носов, начальник подземного участка Николай Валентинович Полосухин и, конечно, начальник участка откатки Юнир Касымович Юсупов, коллектив которого осуществлял бесперебойную



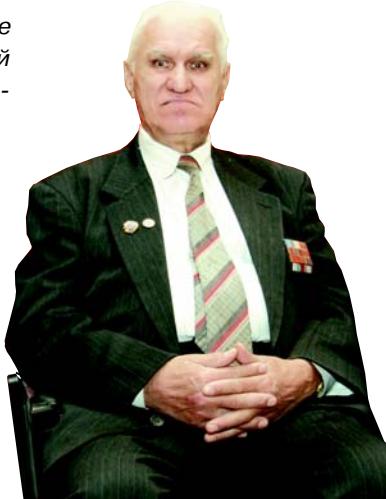
# Тридцать лет назад...

1 августа 1980 года в составе Московского метростроя появился еще один коллектив, СМУ-14 (теперь это СМУ-1). Его возглавил Николай Григорьевич Зайдуллин. Сегодня первый начальник СМУ-14 вспоминает события тридцатилетней давности...

Прошло уже немало лет, а память, кажется, сохранила все до мельчайших подробностей. Приказ Министерства транспортного строительства о создании на Метрострое нового СМУ был подписан 23 июня 1980 года, а по Управлению Метростроя — 30 июля. В этом приказе за № 228 были перечислены объекты, которые передавались новому коллективу. Прежде всего, необходимо было включиться в работу на послепусковом комплексе станции «Горьковская» («Тверская»), включая пересадочные узлы на «Пушкинскую» и на перспективную «Чеховскую». Затем в этом списке значились: реконструкция действующего на перегоне «Горьковская»—«Маяковская» вентиляционного узла шахты № 74; сооружение двухпутного транспортного тоннеля методом продавливания под семью действующими путями Московской окружной железной дороги, предназначенного для обеспечения транспортного сообщения и прохода людей между двумя базовыми площадками автозавода им. Лихачева. На коллектив были возложены также задачи по сооружению комплекса ствола шахты № 613 и строительство через него перегонных и туннелей, межтоннель-

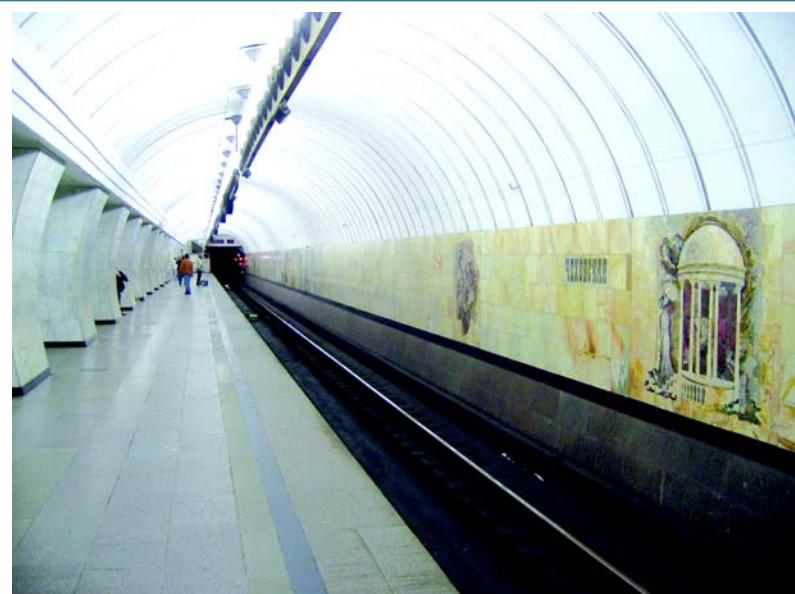
ных выработок за станцией «Новокузнецкая» («Третьяковская»), тоннелей за станцией «Братеево» («Красногвардейская»). Плюс к этому — нулевые циклы под 22-этажные жилые дома в Нагатине. Перспектива радовала, но большинство из этих объектов пока лишь числились на бумаге. Самым «живым» участком на первых порах была шахта № 834 в Козицком переулке, где и развернулись основные события того периода. Прежде всего, мы оборудовали в действующем душкомбинате шахты контору и склады. А вскоре приступили и к горнoproходческим работам на шахте. Бригады Саида Валеева, Иосифа Зелинского и Михаила Лобкова занялись проходкой первых «прорезных» колец для продления среднего зала станции «Горьковская». Работать приходилось между двумя действующими перегонными тоннелями, когда нетронутый целик составлял лишь 4,15 м с каждой стороны, с ограничением буровзрывных работ. Тоннель в диаметре составлял более 10 метров. Дело шло трудно. Когда же в забой направили еще две бригады — Михаила Лободы и Виктора Кошелькова — появилась возможность перейти на скользящий график.

Реконструкция шахты № 74 началась с разработки, согласования и



оформления совместных мероприятий с Метрополитеном, так как работу предстояло выполнять в условиях действующей линии метро. К концу 1980 года, после перекладки 32-х электрических кабелей, попавших в сечение продавливаемых тоннелей, постепенно стали разворачиваться работы и на автозаводе им. Лихачева. К 1 января 1981 года участком Г. Туркевича было завершено продавливание тоннелей, что позволило приступить к сооружению портальных участков, к производству дорожных, отделочных, монтажных работ. А в марте механизаторы СМУ-9 предоставили нам первые 40 погонных метров лотка для устройства бетонной подготовки и выполнения последующих работ за станцией «Красногвардейская».

Но, чтобы успешно строить и раз-



«Чеховская».

виваться, коллективу, прежде всего, требовалась кадры. В СМУ приходило новое пополнение — город отдал нам практически весь лимит. Но это были необученные люди, у которых жизнь только начиналась, в основном, демобилизованные воины или выпускники ПТУ. 834-я шахта сыграла существенную роль в становлении коллектива. Шахта стала прекрасной школой для освоения новичками своих профессий. Опытные бригадиры, пришедшие вместе со мной из СМУ-7 и других метростроевских коллективов, не скучая, передавали им свой опыт и знания. Из числа молодых быстро выделились лидеры, которые впоследствии возглавили комсомольские бригады. К началу 1981 года в СМУ работало уже 300 человек, затем 400, 600...

Сегодня можно многое рассказать о том, как трудился коллектив

на порученных ему объектах, какие преодолевал препятствия на «Чеховской», самой главной нашей станции, где мы открыли сразу три здания и вели ручную проходку... О рекордах, когда за полтора месяца комплексная бригада Ю. Никанорова раскрыла 34 проема из 38, и когда она вместе с бригадой В. Зятева за месяц выполнила конструкцию платформы и подплатформенных помещений в среднем тоннеле... Рассказать о той высокой производительности, с которой работали бригады С. Валеева, И. Зелинского, Ю. Егорова, А. Коваленко, Н. Кондратюка, В. Тихомирова... От большом опыте, приобретенном нашими молодыми инженерами — П. Соболевым, В. Родиным, Е. Чу-

Окончание на стр. 4

## Четвертая смена отправляется в путь

3 августа из оздоровительного лагеря «Юный метростроевец» в Москву возвратилась третья смена. А сегодня, 6 августа, начинается последняя — четвертая. Лето близится к завершению, неумолимо приближается сентябрь, а вместе с ним и школьные дни. Но пока еще рано готовить портфели, пока еще шагает по калужской земле лето, а впереди у отдыхающих 21 день веселья, радости и счастья.

Сегодня в 10 часов утра автобусы вновь отправятся в дальнюю дорогу, в Балабаново, от площадки у церкви Михаила Архангела на Юго-Западе

столицы. Может быть уже в эти минуты родители дают последние указания своим ребятишкам, обнимают и целуют их. И может именно сейчас мальчики и девочки рассаживаются по своим местам в комфортабельных «Икарусах». В добрый путь, ребята! Счастливой дороги!

Четвертая смена обещает быть не менее интересной, чем три предыдущие. Конкурсы, веселые старты, эстафеты, концерты, театральные представления, занятия в кружках, костер и песни под гитару — все это ждет ребят уже в ближайшие дни. И, конечно же, четвертая смена не ос-



Можно и по горке побегать...

### Трио.

танется в стороне от главного события этого года — 65-летнего юбилея «Юного метростроевца». Ребята познакомятся с историей строительства первых линий, узнают имена георгев-первоходцев, помечтают о метро будущего и, быть может, предложат свои варианты архитектурной отделки новых метровокзалов.

### Кто же победит?



Планируется организовать для ребят экскурсию в исторический музей великого русского ученого П.Л. Чебышева, вывезти их в храм Спаса Преображения села Спас-Прогнанье, где похоронен один из оптинских старцев — архимандрит Амвросий.

Организаторы детского отдыха как всегда рекомендуют родителям не привозить скоропортящиеся продукты и напитки — в лагере

### Песня добрая такая...

тей прекрасно кормят. Не стоит оставлять детям мобильные телефоны и деньги.

Итак, здравствуй, четвертая смена! Здравствуй, Балабаново!

Возвращение ребят в Москву 26 августа.

За четыре смены в «Юном метростроевце» в общей сложности отдохнуло более 1400 детей.

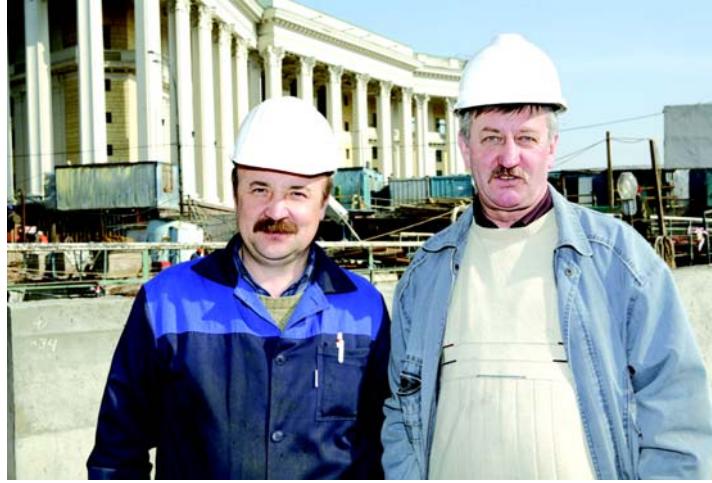


Играют все!





А.И. Мышенков, генеральный директор УСР.



Начальник участка СМУ-8 К.И. Маматказин и начальник участка УСР Н.И. Рекутин.



Н.А. Сорокин, генеральный директор СМУ-8.

## Олег Мельников: «И построим тоннель, и зажжем в нем свет...»

Окончание, начало на стр. 1

приступим к проходке второго наклонного хода станции «Марьина Роща». Нужно будет учесть и исправить все те шероховатости, которые встретились на первом наклоне. Уже в этом году СМУ-1 должно сдать камеру под монтаж щита.

— Монтажникам, наверное, особенно нелегко было на этой пусковой линии...

— Соорудить строительные конструкции — полдела. Главное вдохнуть жизнь в построенный объект, начинить его сложнейшим оборудованием и подготовить к безопасной эксплуатации. К сожалению, монтажникам всегда остаются укороченные сроки. К тому же в последнее время оборудование, которое заказывает для них Метрополитен, идет на тендер. А поставщики иногда свои сроки срывают и доставляют все необходимое в последний момент. Спасает то, что руководители Московского метростроя и его организаций имеют колоссальный опыт. За счет этого опыта любая ситуация воспринимается без паники, вовремя оценивается, просчитывается и решается.

— Обе станции заслуживают восхищения, наши отделочники во главе с Александром Ивановичем Мышенковым — снова на высоте.

— На самом деле так оно и есть. Сроки были настолько сжатыми! На моей памяти не было такого, чтобы

за месяц, а в данном случае за апрель, отделочники уложили более 7 тысяч квадратных метра камня.

— Проекты станций были сделаны в 90-х годах. С тех пор немало воды утекло... Это как-то отразилось на архитектуре?

— Архитектурная концепция осталась неизменной. Единственно, что подверглось корректировке, опять же в связи со сроками, это облицовка путевых стен на обеих станциях. Если бы применялся мрамор, потребовалось бы два-три месяца. Монтаж же алюминиевых панелей на путевых стенах был выполнен за две недели.

Отделку станции «Марьина Роща» вел участок Александра Ивановича Шишкина, «Достоевской» — Николая Ивановича Рекутина.

Все участники строительства показали себя достойно, в том числе и субподрядчики: коллективы СМУ-5, СМУ-10, СМУ-2, СМУ-12, СМУ-15, ООО «Транстоннельстрой», ООО «М-Автоматика». Особенно хочется отметить путейцев. Тоннельный отряд № 6 не только выполнял проходку на этом участке, но и четко укладывал верхнее строение пути, оперативно сдавал его службе пути, что позволяло доставлять материалы и оборудование из депо «Печатники» мотоединицами Метрополитена. За неполных два месяца было осуществлено более 400 рейсов.

— 20 лет сдержать выработки в безопасном состоянии невероятно сложно...

— А.В. Иванов, генеральный директор СМУ-1.



Очередной обход пусковой линии руководителями Метростроя и организаций. Апрель 2010 года.

— Не менее сложно было сохранить костяк коллектива, те оставшиеся в строю квалифицированные кадры, которые сами умеют качественно вести проходку и обладают способностью обучить этому других. Замкнуть кольцо — мастерство особое. Тем более — выполнить работу безопасно. Московский метрострой еще раз доказал свою уникальность и подтвердил

Начальник участка СМУ-1 А.А. Носов.

высокий профессионализм: коллектив за всю свою историю не сорвал ни одного пуска.

— Что бы вы пожелали метростроевцам накануне Дня строителя?

— Поздравляю коллег с профессиональным праздником. Нам есть за что любить свою профессию. Она дарит людям радость. А метро для москвича — это самый значимый

символ города. Когда человек говорит о том, где живет, чаще всего он называет не улицу, а ближайшую станцию метро. Желаю всем метростроевцам новой работы на новых линиях метро.

К сожалению, сегодня новых проектов нет. Всё, что мы сдали, построено по проектам советского времени. А коллектив, который может выполнить любые задачи, поставленные правительством Москвы и России, простоять не может. Верим, что свет в конце тоннеля будет. Только дайте построить этот тоннель, и мы зажмем в нем свет. Метростроевцы заслуживают того, чтобы всегда быть в работе и гордиться результатом своего труда, как это было всегда.

— Мы, журналисты газеты, присоединяемся к вашим, Олег Николаевич, поздравлениям. С праздником! Здоровья и счастья желаем всем метростроевцам!

— А я в свою очередь поздравляю с днем рождения «Метростроевец», первый номер которого вышел 78 лет назад, 6 августа. Творческих успехов и сотрудникам газеты, и внештатным авторам.

Беседу вели  
Нина СОЛОВЬЕВА.



## С благодарностью за поздравления

Во второй половине июля директор ЗАО «КСУМ» Николай Алексеевич Агапов отметил свой юбилей. Наша газета отозвалась на это событие большим интервью юбиляра.

Николай Алексеевич обратился в редакцию «Метростроевца», чтобы поблагодарить всех, кто внимательно отнесся к знаменательной дате в его жизни.

Из многочисленных поздравлений Николаю Алексеевичу особенно приятно отметить приветствиегене-

рального директора ОАО «Мосметрострой» Геннадия Яковлевича Штерна. «В сложных современных условиях, — говорится в приветственном адресе, — Вы много сделали и делаете для того, чтобы все объекты социальной сферы Мосметростроя были на высоком уровне. Общежития КСУМа являлись одни из лучших в Москве на протяжении многих лет. Мы по праву гордимся нашим оздоровительным лагерем «Юный метростроевец»,

Дворцом культуры, детскими садами и другими объектами, основа эффективной деятельности которых была заложена под Вашим непосредственным руководством.

Мы уверены, что огромная энергия, знания и большой опыт позволят Вам долгие годы плодотворно трудиться на благо Вашей организации, на благо Московского метрополитена.

Большой теплотой и сердечностью отмечено приветствие члена правительства города Москвы, префекта Восточного административного ок-

руга Н.Н. Евтихиева с пожеланием: «Пусть Ваши профессиональные знания, навыки и умение в дальнейшем служат во благо процветания москвичей и нашей Столицы!»

Распоряжением председателя ФНПР М.В. Шмакова Н.А. Агапов награжден нагрудным знаком «За содружество».

Коллектив детских садов Мосметростроя — АНО «Мир детства» выступил на юбилее с целой эстрадной программой, в ходе которой прозвучали песни, посвященные Метрострою и юбиляру, написанные сотруд-

ником коллектива Людмилой Лавренчук.

Руководители Мосметростроя и СМУ, общественных организаций и учреждений, полковники и генералы, врачи, ученые, заслуженные артисты, ветераны, комсомольцы 1970-х годов — друзья Николая Алексеевича Агапова, весь коллектив КСУМа — таков далеко не полный круг адресатов, которым Николай Алексеевич Агапов убедительно просил передать глубокую благодарность за поздравления и участие в юбилейных торжествах.

## Тридцать лет назад...

Окончание, начало на стр. 2

маковым, впоследствии возглавляемыми СМУ-14. Скажу главное: с первых шагов коллектив СМУ-14 показал себя сильным и работоспособным. Мы брались за любую работу, даже за такую, от которой на отрез отказывались другие коллективы. Взять, к примеру, отрезок перегонных тоннелей с межтоннельными выработками за станцией «Чертановская». Этот участок не зря называли в шутку «переходящим кубком», не было желающих работать в условиях болота. Мы проложили здесь два канала водостока диаметром 2,0 метра, канализационные трубы. И поскольку сро-ки поджимали, серьезно занялись рационализацией. В итоге — задание по перекладке коммуникаций и строительству тоннелей выполнены досрочно, с хорошим качеством. Это было в ноябре 1983 года. Работами руководил здесь В. Горяев. Многие участники этой стройки были отмечены крупными денежными премиями и награждены орденами и медалями.

В 1985 году коллектив СМУ-14 оказал помощь СМУ-1 в сооружении и отделке служебных помещений в тупиках за станцией «Орехово». Руководил работами начальник участка П. Соболев.

Ранее я упоминал о двух высотных домах в Нагатине, нулевые циклы которых сооружал наш коллек-

тив. Здесь строители СМУ-14 получили свои первые квартиры. Это было для всех огромной радостью.

«Чеховская» — особенная гордость для тружеников СМУ-14. Наша любовь. Я и сегодня помню лица тех, кто самоотверженно сражался за высокое качество и своевременную сдачу станции: инженеры Н. Лашкевич, В. Иванов, А. Чертенков, Е. Макаров, Н. Демкин, Г. Морозов, И. Тараненко, А. Пальчиков, Н. Шкалев, А. Клопов, Н. Плисов, И. Митин, Н. Зубарев, Ю. Мухин, уже названные выше бригадиры, а также бригадиры Е. Кузьмин, Г. Смирнов, В. Калиничев...

«Чеховская» — это победа. А победителю полагается награда. Этой наградой стала следующая большая порученная коллективу работа по строительству комплекса станции «Крестьянская застава». Для освоения площадки туда был направлен участник Е. Чумакова. 8 декабря 1987 года специалисты треста «Шахтспецстрой» завершили сооружение ствола шахты № 933, и СМУ-14 смогло в полную силу включиться в сооружение второй в своей биографии станции глубокого заложения. «Крестьянская застава» была сдана в эксплуатацию в составе первой очереди Люблинской линии в 1995 году. Но так как в конце 80-х годов я перешел в Управление Метростроя начальником комплекса, то был всего лишь куратором объектов СМУ-14.



«Крестьянская застава».

«Марьина Роща» — еще одно детище коллектива. Ее строительство начиналось под руководством начальника участка, потомственного горняка Чуднцева. А вот пуск станции, который затянулся на многие годы и состоялся не так давно, Александр Александрович встретил уже главным инженером СМУ-1.

Годы бегут... И я все это время слежу за судьбой коллектива, у истоков которого стоял. Горжусь тем, что многие мои ученики стали талантливыми инженерами и руководителями, занимают теперь высокие должности — Евгений Федорович Чумаков, Игорь Николаевич Тараненко, Павел Петрович Соболев. Горжусь тем, что коллектив

стал универсальным — он приобрел немалый опыт в сооружении автодорожных развязок и других городских объектов. Сегодня в СМУ-1 уже практически не осталось тех, кто 1 августа 1980 года принес свою трудовую книжку в отдел кадров СМУ-14. Теперь это новый коллектив, который возглавляет Александр Васильевич Иванов. Но я надеюсь, что традиции, заложенные тридцать лет назад, сохраняются и преумножаются.

Желаю коллективу трудовых успехов, новых больших строек, а главное — новых красивых станций метро.

**Николай ЗАЙДУЛЛИН,**  
первый начальник СМУ-14.

### Игра команд ТО-6 и СМУ-3.

болистами СМУ-1 начал результативно. Только один Игорь Есиков забил четыре гола. На перерыв команды ушли со счетом 5:1 в пользу тоннельщиков.

Во втором тайме спортсмены СМУ-1, которыми руководил Геннадий Масленников, начали предпринимать отчаянные попытки переломить неблагоприятный для них ход игры. Но эти усилия оказались напрасными. Все попытки создать стопроцентную голевую ситуацию остановлены тоннельщиками. И все же второй тайм футболисты СМУ-1 провели лучше, чем первый. Окончательный счет — 7:2. Пятая подряд победа действующих чемпионов, футболистов ТО-6, это хорошая заявка на победу в 2010 году.

### Команда СМУ-13 находит свою игру

В 8-м туре чемпионата встречались команды СМУ-13 и Метромаша, СМУ-1 и СМУ-3.

С самых первых минут футболисты СМУ-13 атаковали ворота Метромаша. Проанализировав проведенные матчи, они явно намеревались изменить свою игру. И в результате в первом тайме — четыре забитых



Атака тоннельщиков на ворота СМУ-3.  
С мячом Андрей Лубянай.

мяча, реализовали которые Дмитрий Поляковский. Только один мяч откатали футболисты Метромаша. Отличился Александр Гольшев.

Второй тайм принес тоже победу СМУ-13. С начала игры футболисты Метромаша сделали несколько попыток для взятия ворот, но атаки пресекались защитниками СМУ-13. И они тут же организовывали свою атаку. На 32-й и 35-й минутах Дмитрий Коровченко доводит счет до 6:1. Имея явный игровой перевес, практически с самого начала владея инициативой, футболисты СМУ-13 под конец матча забивают последний, седьмой, гол. Отличился Андрей Кельцев. Общий счет — 7:2 в пользу СМУ-13.

### Боевая ничья

Игра футболистов СМУ-1 и СМУ-3 изобиловала изнурительным противоборством обеих коллективов. Команда СМУ-3 имела явное преимущество. Но футболисты СМУ-1 все-таки сумели удержать счет до 18-й минуты первого тайма. В это время лучший форвард СМУ-3 Сергей Кузнецов прорвался к их воротам и забил гол.

Во втором тайме свое преимущество команда СМУ-3 удерживала до 38-й минуты, когда нападающий СМУ-1 Виктор Кторов удачным ударом восстановил равновесие в счете — 1:1. Команда СМУ-3, уже считавшая себя без трех минут победительницей, была сильно расстроена пропущенным голом. Но сил для новой атаки у нее не нашлось, поэтому концовка матча проходила под знаком воскресших надежд футболистов СМУ-1. Им очень хотелось закрепить и развить свой успех. Они навалились на ворота СМУ-3, но вратарь своим решительными действиями перечеркнул все голевые варианты нападающих. Ничейный результат — 1:1. Это один из лучших матчей команды СМУ-1.

**Николай АКИМОВ,**  
председатель спортивного клуба  
Мосметростроя.

**КАНАДИН**  
Иван Михайлович

После продолжительной болезни на 87-м году жизни скончался Иван Михайлович Канадин, ветеран Московского метростроя, участник Великой Отечественной войны.

Он родился 28 августа 1923 года в Тверской области. Суровые испытания выпали Ивану Михайловичу во время Великой Отечественной войны. После окончания военного училища в сентябре 1941 года он был направлен на фронт командиром пулеметного взвода. Первый бой — на Калининском фронте. Вскоре родные получили на него похоронку. На самом деле Иван Михайлович был тяжело ранен, контужен и оказался в плену. Но мужество не оставило его, и он дважды совершил побег.

В 1946 году Иван Михайлович приехал в Москву, устроился рабочим на строй участок в Коммунально-строительную контору № 2 Метростроя в метрополитене в Лоси. Позднее трудился мастером участка, заведующим складом, прорабом строй участка, освобожденным председателем профкома КСУМа. В июне 1972 года И.М. Канадин был назначен заместителем начальника КСУМа. На этой беспокойной должности он трудился до 1978 года, когда был переведен начальником АХО в Управление Мосметростроя. В пенсионные годы он работал в СКТБ ГГМ, откуда в 1992 году ушел на заслуженный отдых.

Боевые и трудовые заслуги Ивана Михайловича Канадина отмечены государственными наградами. На всех должностях, которые занимал, он проявил свои лучшие качества: порядочность, душевность, принципиальность, внимательное и добросердечное отношение к людям.

Иван Михайлович оставил о себе добрую память. Он был добросовестным тружеником, умелым и ответственным руководителем, мудрым наставником рабочей молодежи, с которой щедро делился своим жизненным и производственным опытом. Ивана Михайловича очень любили и уважали в коллективе.

Выражаем глубокое соболезнование его вдове Александре Семеновне Данилиной — ветерану КСУМа, дочерям, всем родным и близким по-коиного.

Имя Ивана Михайловича Канадина останется в истории Московского метростроя и в нашей памяти.

**Коллектив ЗАО «КСУМ»,**  
совет ветеранов.

**МАТВЕЕВ**  
Игорь Ильич

На 80-м году жизни скончался бывший начальник участка СМУ-2 Мосметростроя Игорь Ильич Матвеев.

Ушел из жизни скромнейший человек, высококвалифицированный инженер, на счету которого самые разные стройки: станции метро, жилые дома, объекты промышленного и гражданского строительства. После землетрясения в Ташкенте, как один из лучших, Игорь Ильич был откомандирован Мосметростроя на восстановление разрушенного города.

В коллективе СМУ-2, в тех организациях, с которыми Игорь Ильич взаимодействовал в ходе строительных работ, к нему относились с большим уважением и любовью. Ценили за добрый характер, отзывчивость, помощь и за отличное знание своего дела. Труд Игоря Ильича Матвеева отмечен правительственными наградами.

Выражаем искреннее соболезнование родным и близким покойного. Память об Игоре Ильиче навсегда останется в наших сердцах.

**Совет ветеранов СМУ-2.**

**УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»**

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.

Адрес редакции:  
127051, г. Москва,  
Цветной бульвар, 17

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)  
E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в типографии МГУ им. Ломоносова  
(119991, Москва, Ленинские горы., д. 1, стр 15).

Номер подписан в печать 03.08.2010 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264  
Тираж 2031

Заказ № 2045

**Редактор**  
Ф.А. БЛИНОВА