

С ДНЁМ РОЖДЕНИЯ, МЕТРОСТРОЙ!

ИТОГИ-2008, ЗАДАЧИ-2009

2008 год был богат на события, и все они были знаковыми и имели большое значение как для Метростроя, так и для всех жителей нашего города.

Самым ожидаемым событием ушедшего года стал пуск 1-й очереди Фрунзенского радиуса метрополитена. За последние несколько лет сдача в эксплуатацию новых станций стала для Метростроя доброй традицией. В 2005 году была открыта станция «Комендантский проспект», а в 2006-м – «Парнас». Следующий, 2007-й, стал для метростроителей решающим и успешным в подготовке к пусковому 2008-му году. И пусковая программа была полностью выполнена. 8 декабря по новой, 5-й ветке метро прошёл пробный поезд, 20 декабря состоялось открытие регулярного сообщения между станциями этой линии.

Итак, в минувшем году метро приросло четырьмя новыми станциями: «Спасской», «Звенигородской», «Обводным каналом» и «Волковской», и это означает появление в Северной столице ещё одной, пятой, Фрунзенско-Приморской линии метрополитена. Новым стало также и то, что среди пусковых станций две являются пересадочными. А одна из них – «Спасская» станет первой станцией петербургского метро, которая будет иметь пересадку на две линии.

В 2008 году Правительство города приняло несколько градообразующих документов, среди которых – «Концепция развития метрополитена и других видов скоростного внеуличного транспорта». Согласно этому документу, до 2020 года Петербург должен пополниться 41-ой новой станцией. Но это долгосрочная перспектива. Первоочередные же планы Метростроя отнесены к строительству 2-й очереди

Фрунзенского радиуса. На 2010-2011 годы намечен ввод в эксплуатацию ещё двух станций 5-й линии – «Бухарестской» и «Международной». Здесь уже полным ходом идёт проходка перегонных и станционных тоннелей. Помимо этого, Метрострою предстоит «вывести на поверхность» станцию «Звенигородская», а также «пробить» наклонный ход станции «Обводный канал». Программа, как видим, не менее напряжённая, чем в пусковом 2008 году, т.е. для расслабления у метростроителей право есть, а времени – нет.

Ещё одно знаковое событие произошло в октябре 2008 года: метростроители сдали городу Главные морские ворота Санкт-Петербурга – судопускное сооружение С-1 на Комплексе защитных сооружений города от нагонных наводнений со стороны Финского залива. Выиграв тендер на сооружение этого объекта в апреле 2006 года, Метрострой завершил работы в рекордно сжатые сроки при отличном качестве.

По словам директора Департамента капитальных вложений Минрегионразвития РФ Владимира Когана, «КЗС на сегодняшний день является самым крупным строительным проектом в России». Количество бетона, уложенного в ходе строительства С-1, исчисляется в сотнях тысяч кубометров – один только этот факт полностью подтверждает слова руководителя Департамента.

Ввод С-1 в эксплуатацию имеет очень большое значение для города и России, так как позволяет с полной уверенностью говорить о защищённости Петербурга от нагонных наводнений.

Еще через два года намечено завершить строительство автодорожного тоннеля, который проходит под плитой основания С-1 на глубине 28 ме-

тров. Это станет очередным знаковым событием – замкнется кольцевая дорога вокруг Петербурга.

Участие Метростроя в строительстве важных и крупных объектов Петербурга на этом не заканчивается. В 2008 году метростроители приступили к сооружению подземной части второй сцены Мариинского театра. С точки зрения подземного строительства этот объект является наисложнейшим уже потому, что котлован размером 150x80 метров с конечной глубиной 12,5 метра приходится копать в непосредственной близости от жилых зданий. Ещё один опасный фактор – грунты в зоне производства работ влагонасыщенные и неустойчивые.

По этим причинам для разработки способов ведения строительства был организован научно-технический совет, который возглавил вице-губернатор Петербурга Александр Вахмистров. Разработана новая концепция: принято решение вести работу поэтапно, постепенно опускаясь на более низкие уровни. Объёмы стройки впечатляют: например, для сохранения контуров котлована на площадке предстоит пробурить более 2-х тысяч скважин по технологии «джет граунтинг» и 350 свай, поддерживающих перекрытия. Окончание строительства второй сцены намечено на конец 2010 года.

Ещё одним значимым событием для Метростроя в уходящем году стало получение лицензии на ведение работ на строительстве 2-й очереди Ленинградской атомной станции (ЛАЭС-2). Подготовительные работы на стройплощадке в Сосновом Бору начались в августе прошлого года: сооружался штаб, монтировались бетонные заводы, строились бытовые помещения. Специально для нужд строительства в Копорье была приобретена база быв-

В НОМЕРЕ:

68 славных лет

.....2 стр.

Трасса подвигов

.....3 стр.

Память

.....4 стр.

Официально

.....5 стр.

Юбиляры

.....6 стр.

Спорт

.....6 стр.

шего асфальтового завода для монтажа одного из бетонных заводов производственностью.

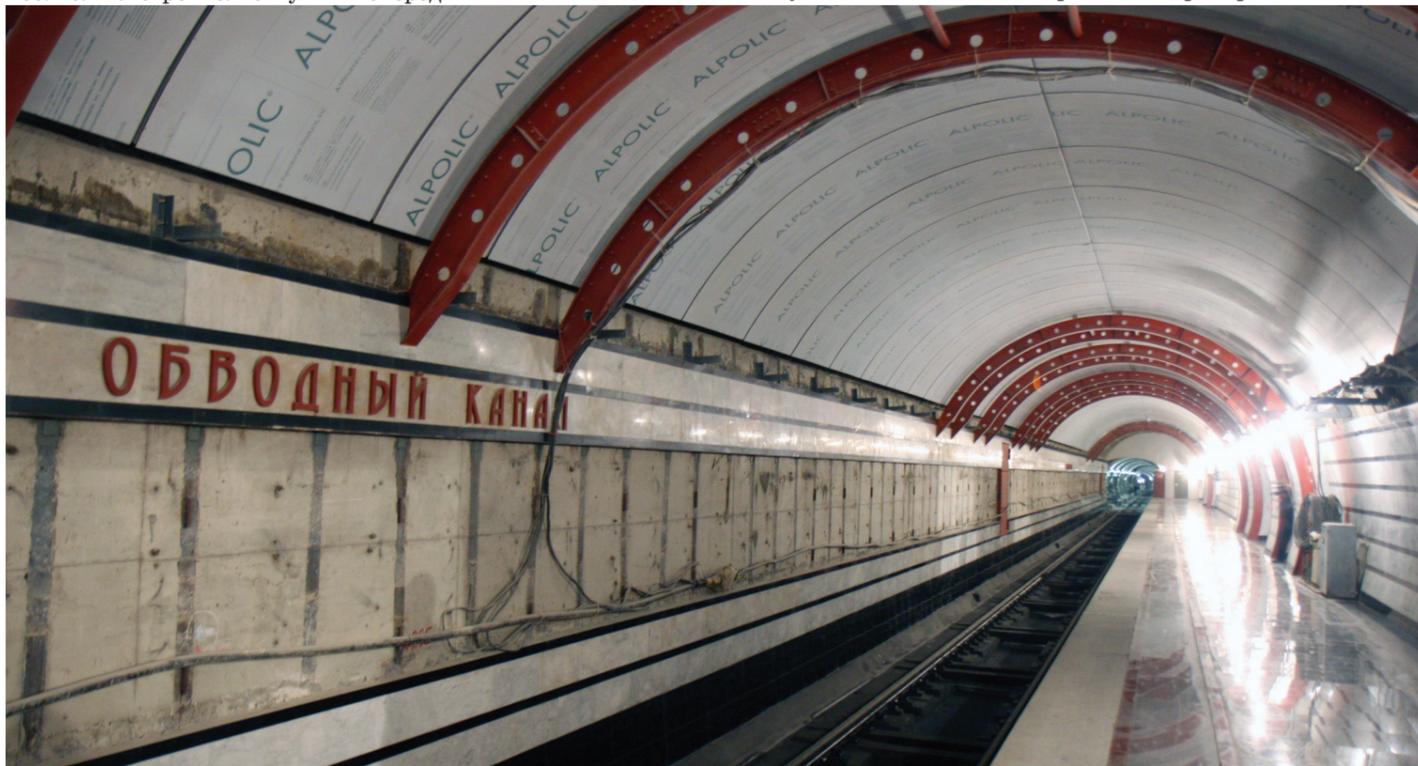
Параллельно велась подготовка необходимой документации для заключения договора на 2009 год. В договор, в частности, включено возведение фундамента под ядерный реактор (так называемый «ядерный остров») и охлаждающих градирен, которые являются уникальными по своим масштабам сооружениями. В перспективе – участие Метростроя в строительстве наземной части основного здания новой АЭС.

Ещё одна важная задача наступившего года – переход, согласно Закону, строительной отрасли на саморегулирование. Для строителей вообще и метростроевцев, в частности, это означает: необходимо объединяться, чтобы коллективно выполнять функцию, ранее принадлежавшую государству – выдачу допусков к определенным видам работ.

Для подземных строителей Закон стал «толчком» к созданию специализированного объединения.

Закон предписывает организационную форму некоммерческого партнерства, которое по заполнении его членами в количестве 100 юридических лиц может преобразоваться в саморегулируемую организацию (СРО). Тоннельная ассоциация России и ОАО «Метрострой» создали такое некоммерческое партнерство и сегодня ведут активный набор членов будущей СРО.

Специализация – очень важный для подземных строителей принцип объединения, так как подземные работы относятся к особо опасным, технически сложным и уникальным. Они требуют более жесткого подхода к выдаче допусков и контроля за исполнением работ. А это, в свою очередь, налагает большую ответственность на участников. Поэтому переход на саморегулирование является для Метростроя наиважнейшей задачей на 2009 год. Но сомнений в том, что она будет выполнена, нет, так же как и на строительстве метро, и на Мариинском театре, и на ЛАЭС-2 и на других объектах. В Метрострое по-другому быть не может.



Фрунзенский радиус: продолжение следует

С ДНЁМ РОЖДЕНИЯ, МЕТРОСТРОЙ!

68 СЛАВНЫХ ЛЕТ



К 40-м годам прошлого века население Ленинграда превысило 1,5 млн человек. И вновь встал вопрос о строительстве метро. Была создана специальная комиссия, работой которой руководил председатель Ленгорисполкома А. Н. Косыгин. По ее рекомендации 17 января 1941 г. Совет народных комиссаров принял Постановление «О строительстве метрополитена в Ленинграде». И 21 января приказом Народного комиссариата путей сообщения была организована специальная организация – «Строительство № 5 НКПС». В 1946 г. она была переименована в «Управление строительства Ленинградского метрополитена – Ленметрострой». А в 1993 г. преобразована в ОАО по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге – «Метрострой».

За самоотверженный труд, за высокие показатели в производстве после 1955 года более 1500 работников Метростроя отмечены высокими государственными наградами – орденами и медалями. Гордостью Метростроя являются Иван Георгиевич Зубков, Анатолий Сергеевич Божбов, Михаил Григорьевич Тихонович, Алексей Александрович Малышев, удостоенные высокого звания Героев Социалистического Труда.



1950 год
За создание горнопроходческого комбайна и механизированного щита творческая группа метростроевцев удостоена Государственной премии СССР

1955 год
За подвиг и трудовую доблесть, в связи с пуском 1-й очереди Ленинградского метрополитена коллектив «Ленметростроя» награжден высшей наградой СССР - орденом Ленина

Сентябрь 1958 года
Почетная грамота Президиума ВЦСПС за достижение высоких производственных показателей в социалистическом соревновании

16 апреля 1962 года
Диплом Комитета совета ВДНХ СССР за разработку проекта и внедрение в строительство станций метрополитена нового типа с боковыми тоннелями одинакового диаметра с перегонными и разделительными стенками, снабженными автоматически открывающимися дверями типа «Парк Победы» Ленинградского метрополитена

18 февраля 1969 года
28 апреля 1969 года
1 августа 1969 года
29 апреля 1971 года
3 августа 1971 года
Переходящие Красные знамена Министерства транспортного строительства СССР и Центрального Комитета профсоюза рабочих железнодорожного транспорта с первой денежной премией за высокие производственные показатели, достигнутые во Всесоюзном социалистическом соревновании

21 ноября 1973 года
24 декабря 1975 года
11 декабря 1980 года
10 декабря 1981 года
7 декабря 1989 года
Дипломы Главного комитета ВДНХ СССР

26 января 1974 года
Красное знамя Центрального комитета КПСС, Совета министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ за достижение наивысших результатов во всесоюзном социалистическом соревновании

1976 год
За успехи в скоростном строительстве Ленинградского метрополитена коллектив «Ленметростроя» награжден орденом Октябрьской Революции.

За создание комплекса высокоэффективных подземных конструкций в группе метростроевцев присуждена Государственная премия СССР в области техники

21 апреля 1978 года
Почетная грамота Президиума Верховного Совета Узбекской ССР за активное участие в проектировании, строительстве и досрочном вводе в эксплуатацию первой очереди Ташкентского метрополитена

1979 год
Диплом победителя во Всесоюзном общественном смотре-конкурсе на лучшее качество строительства за хорошее качество строительства Невско-Василеостровской линии Ленинградского метрополитена имени В.И. Ленина от станции «Василеостровская» до станции «Приморская»

6 августа 1979 года
Диплом Министерства транспортного строительства, ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта за высокие показатели в социалистическом соревновании в честь 25-летия Минтрансстроя

26 мая 1980 года
Почетная грамота Ленинградского областного Комитета защиты мира за активную деятельность в движении сторонников мира

1980 год
Диплом Жюри 5 конкурса произведений литературы и искусства на промышленных предприятиях и в профессионально-технических училищах под девизом «Наш современник - строитель коммунизма» за плодотворную и многолетнюю работу по содружеству с Академическим Большим драматическим театром имени М.Горького.

1981 год
Государственная премия СССР. За разработку и внедрение пространственных армоцементных конструкций в массовое строительство общественных зданий и сооружений большой группе работников «Ленметростроя» присуждена премия Совета Министров СССР

1982 год
Диплом ВЦСПС, ГК СССР по развитию профессионально-технического образования, ГК СССР по труду и социальным вопросам за достижения высоких результатов во Всесоюзном смотре профессионального обучения рабочих

27 июня 1984 года
Почетная грамота Ленинградской областной комиссии содействия советскому Фонду мира

1984 год
Диплом победителя во Всесоюзном общественном смотре-конкурсе за хорошее качество строительства третьего участка Невско-Василеостровской линии Ленинградского метрополитена от ст. «Обухово» до ст. «Рыбацкое»

1987 год
Диплом победителя во Всесоюзном общественном смотре-конкурсе на лучшее качество строительства

1990 год
Премия Совета Министров СССР за проектирование и строительство Правобережной линии Ленинградского метрополитена

2001 год
Знак общественного признания за вклад в развитие города и области. Почетная грамота Госстроя

2003 год
Диплом и звание лауреата премии «Российский национальный олимп» в номинации «Строительство. Транспорт. Связь» за выдающийся вклад в историческое развитие России. Свидетельство о присуждении «Знака общественного признания» в номинации «Вклад в развитие города и области»

2006 год
Диплом победителя конкурса за высокие показатели качества работ, разработку и внедрение новейших технологий строительства и прогрессивных проектов в транспортном комплексе, возрождение и поддержание престижа Петербургской марки. Диплом «За внедрение передовых технологий при освоении подземного пространства»

2008 год
Присвоение звания «Почётный Гражданин Санкт-Петербурга» генеральному директору ОАО «Метрострой» В. Н. Александрову.

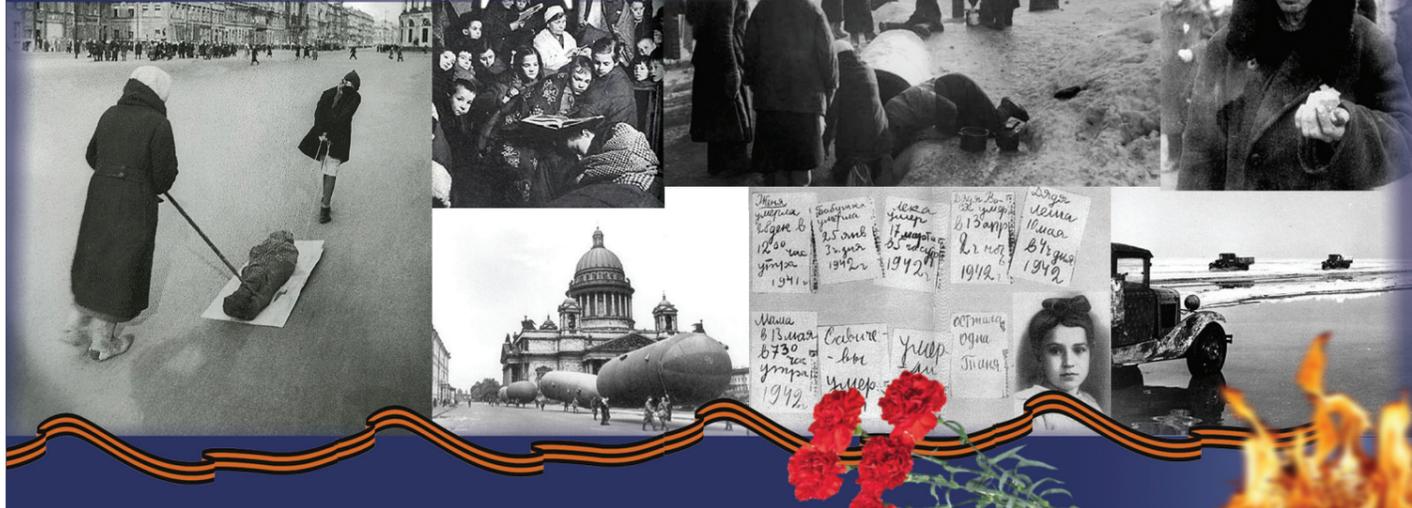
Присвоение звания «Почётный строитель России» Старкову А.Ю. - главному инженеру ОАО «Метрострой», Плауму А.И. - генеральному директору ЗАО «Метромаш», Веселову В.И. - главному инженеру ЗАО «СМУ-9 Метрострой», Черняку В.А. - главному инженеру ЗАО «СМУ №13 Метрострой», Пономарёву В.А. - электрослесарю-монтажнику подземного горнопроходческого оборудования УМ - филиала ОАО «Метрострой», Моисееву А.Н. - электрослесарю-монтажнику горнопроходческого оборудования ЗАО «СМУ-11 Метрострой».

Награждение Почётной грамотой Министерства регионального развития РФ

21 работника подразделений и организаций ОАО «Метрострой».

ТРАССА ПОДВИГОВ

27 ЯНВАРЯ
ДЕНЬ
ПОЛНОГО
ОСВОБОЖДЕНИЯ
ЛЕНИНГРАДА
от фашистской
БЛОКАДЫ



В летописи Великой Отечественной войны Советского народа с гитлеровскими захватчиками почетное место будет отведено героическим делам наших военных железнодорожников. Четвертый год самоотверженно трудятся они над восстановлением железнодорожных путей, по которым непрерывно идет снабжение фронтов всем необходимым для осуществления сокрушительных ударов по врагу. Одна из важнейших проблем войны – проблема коммуникации – нашими железнодорожниками решается успешно.

Передовая ЦО «Правда»
от 12 февраля 1945 г.

Созданный 21 января 1941 года для сооружения Ленинградского метрополитена коллектив Строительства №5 с первых дней войны вынужден был переключиться на возведение оборонительных рубежей, переправ, железнодорожных путей и других важнейших объектов. Вскоре Строительство №5 было преобразовано в рабочий отряд в составе 10 батальонов и одной механизированной роты. Возглавил отряд Иван Георгиевич Зубков.

Все работы, как правило, велись под артиллерийским, миномётным и пулемётным огнём немцев. Нередко метростроевцы занимали построенные своими

руками позиции и вступали в бой с фашистами. Так было, например, у станции Веймарн. Под ожесточённым артогнём работал батальон у деревни Княжая Горка... Последними покидали метростроители горящую Гатчину, увозя женщин и детей...

В кровопролитных боях наши воины захватили крохотный плацдарм на левом берегу Невы. Военный совет Ленинградского фронта решил переправить на «Невский пятачок» танки. За строительство переправы и проявленные при этом мужество и героизм многие метростроевцы были отмечены правительственными наградами.

После того как железнодорожное сообщение Ленингра-

произвели дноуглубительные работы, вынули 70 тысяч кубометров грунта, построили склады, проложили «узкоколейку» для мотовозов, смонтировали на причалах краны... И снова – под непрерывными бомбёжками и артобстрелом. За этот подвиг все строители Осиновецкого порта, в том числе отряд Ивана Зубкова, удостоены благодарности Военного совета Ленинградского фронта.

В конце ноября 1941 года началось движение автомашин по льду Ладожского озера.

Автотранспортная колонна метростроевского отряда направила на трассу 18 лучших водителей и 40 автомобилей. Уже с 25 декабря в Ленинграде впервые была увеличена хлебная норма – на 100 граммов рабочим и на 75 граммов – остальным блокадникам.

1 января 1942 года открылись сквозное движение Тихвин-Волхов-Войбокало и 4 трассы через Ладогу. А с 24 января – новое повышение выдачи хлеба.

Однако к тому времени из 3,5 тысячи машин 1300 вышли из строя в ремонт, в том числе повреждённые от действий авиации и артиллерии фашистов. Поэтому Военный совет принимает решение строить железную дорогу от Войбокало до Косы на берегу Ладоги. В результате путь для автотранспорта сократился сразу на 34 километра, что значительно увеличивало его оборачиваемость и в два раза – тоннаж завоза в Ленинград продовольствия, топлива, боеприпасов. 11 февраля железнодорожная ветка Войбокало-Коса вступила в эксплуатацию. С этого же дня в третий раз была увеличена норма выдачи хлеба.

Ещё одному проекту – строительству свайно-ледовой железнодорожной переправы через озеро – для успешного обеспечения войск в связи с

подготовкой к наступлению, не суждено было завершиться. Войска Ленинградского и Волховского фронтов, разбив противника, отвоевали узкую полосу земли вдоль Ладожского берега и, освободив Шлиссельбург, встретились в рабочем посёлке №5... В полосе прорыва метростроителям было поручено построить ширококолейную железную дорогу с мостами через Неву, Назию и Чёрную. Срок готовности – 20 дней! Строительство снова велось на простреливаемом пространстве, и, тем не менее, дорога была завершена за 15 суток, а мост через Неву – за 11! 7 февраля 1943 года по дороге прошёл первый поезд с продовольствием для Ленинграда.

Прорыв блокады и постройка в полосе прорыва железной дороги, соединившей Ленинград с Большой землёй, имели огромное военное, экономическое и политическое значение. Ленинградцы стали получать снова повышенные нормы продуктов, в город был завезён уголь, приступили к работе 2 электростанции, ожили дополнительно 85 предприятий. Ленинградский фронт накопил необходимые силы и боевые средства. 27 января 1944 года город был полностью освобождён от вра-

жеской блокады.

Стремительное наступление наших войск потребовало быстрых темпов восстановления разрушенного. Ещё в январе 1943 года, после прорыва блокады на южном берегу Ладожского озера, часть сил метростроевцев была направлена на строительство угольных шахт Комаровского бассейна. В тяжелейших условиях строители за год сдали в эксплуатацию 10 (!) шахт, давших Ленинграду зимой 1943-1944 годов 110 тысяч тонн угля. Шахтостроители проявили поистине массовый героизм. Среди передовых были бригады Кравцова, Харитоновой, Зачесова, Гусарова, Халитова, Казикова, Акимова, Степанова, Андреева и женские – Антиповой, Великановой и многие другие.

1945-й для Строительства №5 стал годом капитального восстановления вокзалов и промышленных предприятий.

Справка

За героический труд во время Великой Отечественной войны 5019 метростроевцев были удостоены правительственных наград.



Ветераны Метростроя на диораме прорыва блокады

Справка

На строительстве трассы отличились бригады Рубцова, Антиповой, Ивановой, комсомольско-молодёжные бригады Твердохлеба, Пластковой, Дудиной, Бодулева, Комарова и погибшего на трудовом (боевом) посту во время бомбёжки Кораблёва.

да с внутренними районами страны прекратилось, организация снабжения блокированного города стала общегосударственной задачей. В бухте Осинец неподалёку от Шлиссельбурга было решено построить порт. Перевозки грузов наметили осуществлять по водно-сухопутной трассе Вологда-Череповец-Тихвин-Волхов-Новая Ладога-Осиновец-Ленинград.

В кратчайшие сроки строители соорудили 4 пирса,



ИВАН ГЕОРГИЕВИЧ ЗУБКОВ



Ранним утром 28 июня 1944 года на секретном аэродроме вблизи Лодейного Поля ждали небольшой военный самолет. На нём должен был прилететь начальник Управления военно-восстановительных работ Ленинградского фронта Иван Георгиевич Зубков. Самолет задерживался, но это не вызвало особого беспокойства, поскольку линия фронта давно уже отодвинулась за реку Свирь. Около десяти часов утра бортовой радист передал сообщение: «Нас обстреляли, но будем пытаться совершить посадку»...

Иван Георгиевич Зубков родился 26 июля 1904 года в Ессентуках. В 1930 году окончил Харьковский технологический институт. Затем – Москва. В столице в начале тридцатых годов начиналось сооружение подземной дороги. На строительство метро потянулись энтузиасты со всей страны. Среди них был и молодой инженер Иван Зубков. Он начал трудиться сменным инженером шахты № 9 – в самом центре города. Быстро сошёлся с людьми, знал путь к рабочим, многое умел сам, да и организаторской хватки было не занимать.



С 1933 по 1940 год Зубков занимался строительством Московского метрополитена, пройдя весь путь от начальника смены до руководителя шахты.

В июне 1940 года его назначают начальником строительства новой железнодорожной линии в Молдавии. А 21 января 1941 года Зубков переезжает в Ленинград, чтобы возглавить строительство Ленинградского метрополитена. Началась прокладка первой линии Автово – Финляндский вокзал. Но через полгода война прервала строительство. Стройка была заморожена, а метростроители стали возводить оборонительные укрепления на Карельском перешейке. В сентябре 1941 года советские войска форсируют Неву в районе Невской Дубровки и занимают плацдарм на её левом берегу, известный как «Невский пяточок».

Ленинградским метростроителям во главе с Зубковым было поручено организовать понтонную переправу для транспортировки танков на левый берег Невы. Строительство переправы происходило под постоянным обстрелом немецкой артиллерии.

Зимой 1942 года отряд Зубкова начинает возведение железнодорожной ледовой переправы через Ладожское Озеро. Предполагалось класть путь с широкой колеёй по льду. Общая длина дороги составляла более 35 километров. Вплоть до последнего момента оставались сомнения, выдержит ли лёд тяжесть железнодорожных вагонов. Зубков принимает решение строить узкоколейный путь, и размещать его не непосредственно на льду, а на свайно-ледяной эстакаде. Аналогов такому строительству в мировой практике не было.

Необыкновенное инженерное решение – железная дорога по льду Ладожского озера – «Дорога жизни», спасла осажденный Ленинград от голода.

В январе 1943 года подразделение Зубкова совершает очередное инженерное чудо: за пятнадцать дней строит тридцатитрёхкилометровый участок железнодорожного пути Шлиссельбург – Поляны. Такое строительство крайне трудно сделать и в мирное время, тем более во время – военных действий...

...Самолет появился над секретным аэродромом совсем не с той стороны, с которой его ждали. За левым мотором отчетливо виднелась сизая полоса дыма. Не долетев нескольких сотен метров до посадочной полосы, самолет стал разваливаться на куски и рухнул на землю. Из членов экипажа и пассажиров не выжил никто...

...В Ленинграде Ивана Георгиевича ждали жена и двое маленьких детей. Генерал-директор пути и строительства II ранга, Герой Социалистического Труда, Иван Георгиевич Зубков не дождался Победы совсем немного – меньше года. В последний путь по Староневскому в Александро-Невскую лавру И. Г. Зубкова провожали десятки тысяч ленинградцев.



АЛЕКСАНДР БОРИСОВИЧ ШАТАЛОВ

Было время, когда всё украшение маленькой комнаты будущего космонавта Владимира Шаталова состояло из авиационного пропеллера, повешенного на стену отцом...

23 июня 1941 года появился приказ Наркома путей сообщения о формировании восстановительного поезда Связьрем-1 с местом дислокации – станция Мурманские Ворота под Ленинградом. Его задачей было обеспечение Ленинградского узла бесперебойной связью. Штат поезда состоял из 223 человек, восьми лошадей, трех автомобилей, трех автодрезин и одного паровоза.

В октябре 1941 года начальником Связьрем-1 был назначен отец будущего космонавта Александр Шаталов. Он занимал эту должность десять лет, причем руководил так, что 6 ноября 1943 года ему присвоили звание Героя Социалистического Труда. Кроме того, он дважды награждался знаком «Почетный железнодорожник».

...С тридцатых годов родители Володи жили в Ленинграде, в двух комнатах большой коммунальной квартиры, её окна выходили на свалку. Александр Борисович был необыкновенно скромным человеком, считал неудобным пойти и попросить себе новое жильё, тем более сослаться при этом на свои заслуги и звания.

В 1964 году один из «отцов города» заявил в печати, что в Ленинграде все герои войны и труда переселены в новые благоустроенные квартиры. Александр Борисович не обратил внимания, а вот Володя расстроился. Его состояние заметил Юрий Гагарин, который к тому времени уже слетал в космос, стал депутатом Верховного Совета, его знала вся страна. В общем, будучи в Ленинграде, он зашел к тому чиновнику и рассказал о «благоустроенном» жильё Володиного папы. Через несколько дней родители получили небольшую двухкомнатную квартиру в новой пятиэтажке...

...Авиационный пропеллер висел на стене комнаты довольно долго. Сам склонный к изобретательству, Александр Шаталов ценил это качество и в других. Поэтому, когда в соседнем дворе появился кружок энтузиастов аэросанного дела, он без колебаний отдал в него свою реликвию.

Судьба Александра Шаталова удивительна: родившийся в феврале 1890 года и всю жизнь проработавший на железной дороге, он не переставал мечтать о небе. Это не было случайностью: во время Первой мировой войны он служил техником в авиационной части. Ему не довелось осуществить свою мечту, но он смог сполна передать её сыну:

– Отец часто рассказывал мне о своей юности, о боевых делах знакомых летчиков, о самолетах, которые в то время называли аэ-

ропланами. Я готов был слушать эти рассказы до поздней ночи. Музыка для меня звучала для меня слова: «нюпор», «фарман», «Илья Муромец». Однажды отец повел меня на аэродром. Как замороженный, смотрел я на поднимающиеся в воздух крылатые машины. Сделав круг, они заходили на посадку, а через некоторое время снова взлетали...



Отец был для меня высшим авторитетом. Я любил и уважал его за строгость и доброту, за честность и справедливость. Он был великий труженик и большой мастер.

Мирная жизнь закончилась 22 июня 1941 года. Вечером того же дня Александр Шаталов отправился на станцию Мурманские Ворота, к месту дислокации «Связьрема-1». А для его сына началась своя военная жизнь: дежурство по ночам на крышах, тушение «зажигалок», рытье окопов. Потом она стала военной настоящестью.

– В августе, – вспоминает космонавт, – неожиданно вернулся с фронта отец. Он забежал на часок домой и предложил мне поехать с ним в часть. Мне кажется, он боялся оставлять меня в Ленинграде, знал, что могу наделать глупостей, сбежать на фронт. Он добился для меня разрешения быть в его части. Нес я службу старательно, стоял в карауле, дежурил по кухне. Несколько раз бойцы брали меня на поимку диверсантов: фашисты забрасывали их тогда в огромном количестве. Но мне не повезло: диверсанты нам не попадались. В конце августа наш поезд перебросили на станцию Мга. Здесь во всем чувствовалась близость фронта. Поступило распоряжение эвакуировать женщин, детей, стариков. Попал под этот приказ и я. Так закончилась моя полугодовая фронтальная служба. Потом была долгая жизнь в авиации и космонавтике, но начиналась она здесь, рядом с отцом, на железной дороге...

Александр Борисович Шаталов умер в июне 1970 года. Говоря словами Пушкина, он в полной мере исполнил «долг, завещанный от Бога».

ШАТАЛОВ
Александр Борисович
Герой Социалистического Труда (1943).

В 1941–1945 гг. – начальник специального поезда по восстановлению железнодорожной связи и сигнализации колонны паровозов особого резерва НКПС. Участвовал в строительстве железнодорожной переправы по льду Ладожского озера, в прокладке свайно-ледовой дороги на линии Мга–Волховстрой (на правом берегу Невы), эстакады через Неву у Шлиссельбурга.

Награжден пятью орденами.



**ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРОПОЛИТЕНА
В ГОРОДЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ «МЕТРОСТРОЙ»**

П Р И К А З

от 21 января 2009 г. Санкт-Петербург № 10-к

В соответствии с архивными документами Строительства № 5 НКПС, Управления строительства Ленинградского метрополитена «Ленметрострой» и в целях упорядочения документов Санкт-Петербургской общественной организации ветеранов войны, труда и пенсионеров «Метрострой», входящих в состав Межрегиональной общественной организации Ленинградских ветеранов войны и военной службы-однопольчан,

ПРИКАЗЫВАЮ:

Установить дату основания общественной организации ветеранов-метростроителей 21 января 1966 года.

Генеральный директор
ОАО «Метрострой»

В. Н. Александров

ПОЗДРАВЛЕНИЯ

У Анны Захаровны БАРАНОВОЙ, работавшей маляром в РЭУ - филиале ОАО «Метрострой» в январе не «круглая», не юбилейная дата, но... Исполняется этой женщине 99 лет! Анна Захаровна - легенда Метростроя. Она работала ещё с первым директором Строительства №5 Иваном Георгиевичем Зубковым. Её самоотверженный труд на спасении осаждённого фашистами Ленинграда отмечен медалью «За оборону Ленинграда», многочисленными грамотами и благодарностями. Эта скромная, обаятельная женщина никогда не занимала высоких должностей, никогда не сетовала на трудности.

Она стойко и мужественно пережила все испытания: революцию, гражданскую войну, разруху и голод, сталинское лихолетье, блокаду.

Сразу после войны она пришла работать маляром в жилищно-коммунальную контору Ленметростроя и оставалась на этом «посту» 20 лет, до ухода на пенсию. И работала так же добросовестно, как во время войны, как после неё. С днём рождения, Анна Захаровна! Оставайтесь такой же мудрой и обаятельной. А самое главное - доброго Вам здоровья на долгие годы!

Совет ветеранов ОАО «Метрострой»

Коллектив ЗАО «Метроподземстрой» поздравляет с 70-летием сменного маркшейдера Эльвиру Анатольевну ФОТЬКИНУ! Эльвира Анатольевна прекрасный человек и работник, награждалась грамотами и медалью «За трудовое отличие». А главная награда для коллектива в том, что Эльвира Анатольевна, придя в Метрострой в 1957 году, работает по настоящее время. Счастья Вам, Эльвира Анатольевна, здоровья, благополучия и хорошей «погоды» в доме и на работе. Поздравляем!

*Н.И. Власов,
Генеральный директор
ЗАО «Метроподземстрой»*

Коллектив ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя» поздравляет с юбилейной датой – 30-летием работы в системе Метростроя водителя большегрузного автомобиля Анатолия Николаевича ЕФРЕМОВА!

*Н.В. Кукина,
старший специалист по кадрам
ЗАО «АТП Метростроя»*

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРОПОЛИТЕНА В ГОРОДЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ «МЕТРОСТРОЙ»

П Р И К А З

От 16.01.2009 Санкт-Петербург № 5 -к

По личному составу

21 января 2009 года исполняется 68 лет со дня основания Санкт-Петербургского Метростроя.

В соответствии с Положением о присвоении звания «Ветеран труда Метростроя», утвержденным 10.12.96г. на заседании профкома АО «Метрострой», и ходатайствами руководителей и профсоюзных организаций ЗАО и филиалов ОАО «Метрострой»

П Р И К А З Ы В А Ю :

Присвоить звание «Ветеран труда Метростроя» работникам ОАО «Метрострой»:

По ЗАО «СМУ-9 Метрострой»

1. БОНДАРЕНКО Владимиру Алексеевичу - электрослесарю-монтажнику ПГПО
2. ЗУБОРЕВУ Василию Андреевичу - электрослесарю-монтажнику ПГПО
3. СТРУКОВУ Валерию Ивановичу - подсобному рабочему

По ЗАО «Управление N10 Метростроя»

1. БАРАБАНОВУ Евгению Леонидовичу - проходчику
2. КИНДЕЕВУ Станиславу Владимировичу - изолировщику
3. ЛОБАШОВУ Александру Леонидовичу - дежурному электрослесарю
4. НЕРОДЕ Андрею Семеновичу - проходчику
5. СЕМЁНОВУ Геннадию Евгеньевичу - проходчику
6. СМИРНОВУ Борису Викторовичу - изолировщику
7. СОБОЛЕВУ Владимиру Владимировичу - проходчику
8. ЧЕГЛАКОВУ Евгению Николаевичу - проходчику
9. ЧЕРНЫШОВУ Эдуарду Петровичу - электрослесарю-монтажнику ПГПО
10. ШАКИРЗЯНОВУ Салиху Иосифовичу - электрослесарю-монтажнику ПГПО

По ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

1. СОТНИКОВУ Александру Анатольевичу - заместителю главного инженера
2. ЛЕГКОВИЦКОМУ Анатолию Степановичу - проходчику

По ЗАО «Управление – 15 Метрострой»

1. БАБАЯРОВУ Виталию Джуракуловичу - проходчику

2. МАЛЬЦЕВОЙ Ларисе Илларионовне - машинисту шахтного подъема
3. МОЛЕВУ Алексею Николаевичу - электрослесаря
4. СУПРУН Вере Павловне - рабочей душкомбината
5. ЩИПЕ Александру Анатольевичу - горному мастеру

По ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

1. ДУМАЕВОЙ Светлане Александровне - электрослесарю-монтажнику
2. НИКОЛАЕВУ Дмитрию Павловичу - ствольному
3. ФОМИНУ Николаю Ивановичу - неосвобожд. бригадиру проходчиков
4. ЧУГУНОВУ Виктору Васильевичу - проходчику
5. ЦУБАРЕВУ Николаю Владимировичу - арматурщику
6. ХАЙРЕДИНОВОЙ Елене Ивановне - главному бухгалтеру
7. ШИРОКОМУ Юрию Аркадьевичу - проходчику

По ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

1. ИВАНОВУ Сергею Павловичу - мастеру

По ЗАО «Управление -20 Метрострой»

1. ЩЕПИЛОВУ Николаю Ивановичу - старшему инженеру по ГО и спец.работе
2. СУМАНЕНКО Валерию Викторовичу - электрослесарю
3. ШАРАФУТДИНОВУ Александру Мударисовичу - водителю

По ЗАО «Тоннельный отряд - 3»

1. ПОРТНИХИНУ Юрию Владимировичу - изолировщику

По ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя»

1. АЗАРЕНКОВУ Виталию Васильевичу - слесарю-ремонтнику
2. БОНДАРЕНКО Валерию Александровичу - формовщику

По ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»

1. РЯБОВУ Андрею Борисовичу - водителю автомобиля

2. УЗИКОВУ Сергею Ивановичу - водителю автомобиля

По Управлению механизации - филиалу ОАО «Метрострой»

1. БЕРЕЗИНОЙ Нине Васильевне - распределителю работ
2. ПАРАЮ Алексею Ивановичу - сменному механику
3. ПОПКОВУ Александру Яковлевичу - электрослесарю-монтажнику ПГПО
4. СМИРНОВУ Вячеславу Юрьевичу - электрослесарю-монтажнику ПГПО
5. ШИБАЛЕНКОВУ Евгению Васильевичу - электрослесарю-монтажнику ПГПО

По РЭУ – филиалу ОАО «Метрострой»

1. КАРЕТНИКОВОЙ Ирине Геннадиевне - бухгалтеру 1 категории
2. ГОРМАШ Полине Сергеевне - бывшему работнику

По УПТК – филиалу ОАО «Метрострой»

1. СМИРНОВОЙ Надежде Николаевне - заместителю заведующего складом

По Управлению ОАО «Метрострой»

1. БОЯРКИНУ Николаю Федоровичу - диспетчеру

По ЗАО «Метробетон»

1. ВОРОШНИНОЙ Вере Ивановне - старшему диспетчеру
2. АРХИПОВОЙ Нине Александровне - буфетчице
3. ИСАКОВОЙ Нине Александровне - кухонной рабочей
4. ФИЛАТОВОЙ Татьяне Леонидовне - машинисту мостового крана
5. БРАЗЕВИЧУ Ивану Ивановичу - бывшему работнику
6. АКИМОВУ Виктору Александровичу - бывшему работнику

Генеральный директор
ОАО «Метрострой» В. Н. Александров

Председатель Территориальной профсоюзной организации В. В. Зорька

Спорт

МАРАФОНЕЦ

В нынешнем году Юрию Михайловичу Кузнецову исполнится уже 63 года. Впрочем, «уже» вполне уместно заменить на «ещё»: на свой возраст он, что называется, не «тянет». Потому что, по его словам, он «практически всю жизнь в спорте»:

– Я себя называю не профессионалом, а рабочим спортсменом. Сначала занимался плаванием, потом лёгкой атлетикой, а с 1987 года перешёл на лыжи.

Работал он в судостроении, на Адмиралтейских верфях сборщиком корпусов металлических судов. А когда судостроение стало никому не нужно, ушёл оттуда и пришёл в Метрострой. В тоннельном отряде работал знакомый, он и пригласил: приходи, пока есть работа, нужны слесари на строительстве метро. А когда пошёл на пенсию, перевёлся в охрану, и работаю уже 7 лет. Одной из причин перевода был удобный график, оставляющий достаточно времени для тренировок.

Это далеко не просто: взял и побегал, надо постоянно держать форму. Поддерживает её Юрий Михайлович на своей «инфраструктуре». У него есть дом за городом, там баня, чистый воздух, все условия для тренировок. И там он – от снега до снега, с ноября до апреля:

– Бегаем мы очень много. Например, два сезона подряд ездим в Финляндию. Там бежим лыжный марафон «Хихта», 50 километров «классикой». Народу очень много. В прошлом году стартовали 3,5 тысячи человек. Возраст спортсменов там не учитывается. Кто-то идёт 5, кто-то 6 часов. Мы бежим быстрее, потому что наши российские гонщики сильнее, даже возрастные. Во всяком случае, так я видел по протоколам. Например, я был 581-м, ребята помоложе вошли в 400-сотые.

В феврале 2008-го на международной лыжне Хаппеярве я был третьим в своей группе.

Вообще популярность лыжного спорта во всём мире падает. Чтобы мало-мальски бежать на лыжах, получать от этого удовольствие, надо постоянно тренироваться.

Кузнецов, например, тренируется 6 раз в неделю. Иначе нельзя, ведь



пробежать 50 километров – не шутка, и чтобы пробежать их зимой на лыжах, надо работать летом. А бежать 90 км, считает Юрий Михайлович – это почти то же самое, что 50.

Наша команда уже подала заявку. От Петербурга в Швецию поедут 24 человека. Марафон пройдёт 1 марта. Кстати, это самый популярный марафон в мире: стартуют порядка 30 тысяч человек. В таком суперзабеге Кузнецов ещё не участвовал, и вообще 90 километров пока не бегал. Но уверен – пробежит:

– Ничего страшного. Мы же готовимся. Конечно, если сейчас поставить меня и сказать: беги, точно не смогу. Хотя 50 километров мы бегаем каждый год: в Гатчине, на Горской... Привыкаешь. Меня часто спрашивают: а не скучно бежать шесть, а то и более часов? Я всегда отвечаю: когда бежишь, конечно, мысль возникает: зачем мне это надо? А на финише, когда всё выплеснется, – другая мысль: всё нормально, надо тренироваться дальше.

Дома у него к этому делу относятся нормально. Семья не считает это увлечение причудой. Да и сам он не считает себя фанатом, и хозяйством домашним занимается. Дом построил, детям помогает, воспитывает внуков 10 и 6 лет, приобщает их к спорту. Причём не только к бегу:

– Я их гоняю. Они и на роликах катаются, один занимается акробатикой, другой спортивными танцами. Внуки говорят мне: деда, мы бегали, в футбол играли. Я отвечаю: это всё ерунда. Вы должны выполнять работу. Со мной. Вот я бегу кросс, а они садятся на велосипеды. Я бегу 15 километров, они – со мной столько

же. Идут кататься на роликах, я им говорю: вы должны ехать столько, сколько я вам скажу. Пусть пот со лба, но ехать ты должен. То есть, они приучаются к дисциплине. Пищат, возмущаются, но это без толку. Привыкли. Теперь им даже нравится, что бегают быстрее других мальчишек.

Был такой случай. Одна женщина шла из магазина и сказала мне: вы совсем их не жалеете, в дождь кататься заставляете. Я ответил: если бы не жалел, они бы дома сидели у телевизора.

Отец с матерью, конечно, жалеют ребятшек, но ко мне претензий не имеют. **Основа спорта идёт всё-таки от здорового образа жизни.**

Я вот плавать начинал в Ломоносове, так мы плавали в открытой воде, в бассейне на Нижнем пруду. А зимой ездили в Ленинград в ДЮСШ. В то время, в 60-е годы было 3 бассейна, и всем хватало. А сейчас бассейнов понастроили, и все – платные. Это делает ЗОЖ не массовым, а элитарным занятием. Отсюда и наши «достижения» в большом спорте.

Заканчивать он пока не собирается, считает, что чисто по жизни спорт даёт очень много. И всегда приводит поучительный пример. У отца, Михаила Гавриловича, было 4 брата. Отец 19-го года рождения. Старший брат прошёл всю войну, он с 16-го года рождения. Младший, Вадим, 42-го года, и дядя Толя – 30-го. Их уже никого нет, кроме Анатолия Гавриловича, который занимается бегом ещё и сейчас, в 78 лет... А вообще самый возрастной «гонщик», который сейчас бежит, и которого Юрий Михайлович хорошо знает – Шкелёв (прозвище «Сынок») – родился в 1913-году! Так вот, «Сынок» ещё катается на лыжах в парке Авиаторов. Вот такой его ближайший ориентир, а там видно будет:

– Люди, оказывается, не знают, какие они сильные и здоровые. Главное – работать над собой и не подчиняться болезням. Двигаться, двигаться! Я, например, тренируюсь каждый день. И ломать себя мне не приходится, это уже потребность. Когда последний раз был у врача? А я к ним не хожу.

Валерий ХЛОПОТОВ

ЮБИЛЯРЫ ЯНВАРЯ

80-ЛЕТИЕ ОТМЕЧАЮТ:

КОРНЕЕВА

Нина Дмитриевна,
работавшая техником
в «Метролесе»

ПАРФЁНОВ

Василий Елизарович,
бывший слесарь-монтажник
ЗАО «СМУ-9 Метрострой»

75-ЛЕТИЕ ОТМЕЧАЮТ:

АРТЕМЬЕВ

Валентин Иванович,
трудившийся проходчиком
в ЗАО «Семнадцатое
управление Метрострой»

ГОЛЬДМАН

Юрий Васильевич,
бывший механик
ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

ДЕМЬЯНЕНКО

Нина Андреевна,
работавшая медсестрой
в ЗАО «Поликлиника
Петербургского Метростроя»

СТЕПАНОВА

Зинаида Васильевна,
работавшая главным
бухгалтером
в ЗАО «Литейно-механический
завод Метростроя»

70-ЛЕТИЕ ОТМЕЧАЮТ:

ЕВДОКИМОВА

Валентина Ивановна,
бывшая рабочая
душевого комбината
ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

МАКЕЕВА

Антонина Артемьевна,
бывшая рабочая «Метролеса»

ПУСТОВОЙТ

Евгения Анисимовна,
работавшая инженером ПТО
в ЗАО «Управление-20
Метрострой»

УЧРЕДИТЕЛЬ:
Акционерное общество открытого типа по строительству метрополитена в Санкт-Петербурге «Метрострой»
Газета зарегистрирована региональной инспекцией по защите свободы печати и массовой информации Российской Федерации (Санкт-Петербург) 10.11.93 г. Регистрационный номер П 0597

Редактор: Валерий ХЛОПОТОВ
Фото: Виктор ЧУМАКОВ
Верстка и дизайн: Максим ХЛОПОТОВ
Изготовление фотоформ и печать тиража: ЗАО «Белл»

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
198013, Санкт-Петербург,
Загородный пр., д. 52а.
ТЕЛЕФОН: 635-77-67
Отзывы направлять по адресу редакции
Тираж 1100 экземпляров.