

МЕТРОСТРОИТЕЛЬ



Газета ОАО «МЕТРОСТРОЙ». №2 (3657). Февраль 2011 г.

Издаётся с февраля 1942 года



21 февраля

**генеральному директору
ОАО «Метрострой» исполнилось**

70 лет

Связав однажды свою жизнь с метростроением и пройдя путь от сменного мастера до руководителя Метростроя, Вадим Николаевич Александров является сегодня одним из лучших в мире специалистов по тоннелестроению, настоящим экспертом и признанным профессионалом. Его активная жизненная и гражданская позиция снискали глубокое уважение не только среди ближайшего окружения, но и во многих городских и федеральных ведомствах, благодаря чему Метрострой выстоял в трудные времена и сегодня продолжает удерживать лидирующие позиции в отрасли.

Звание Почетного гражданина Санкт-Петербурга, Заслуженного строителя Российской Федерации, множество других государственных и профессиональных наград – все это лишь отчасти отражает заслугу Вадима Николаевича перед страной, перед городом, перед Метростроем. Главное же, что характеризует этого человека – это сегодняшнее стабильное развитие и процветание нашего с вами общего дела. Мы имеем возможность строить метро, вводить в строй все новые и новые станции, а значит наши семьи накормлены, значит мы можем уверенно смотреть в будущее. Спасибо Вам, Вадим Николаевич!

Коллектив ОАО «Метрострой» сердечно поздравляет Вас со славной датой. Желаем Вам крепкого здоровья, душевных сил, благополучия и как минимум еще столько же открытий, пусков и юбилеев. С Днем рождения!

Коллектив ОАО «Метрострой»

ВАДИМ НИКОЛАЕВИЧ АЛЕКСАНДРОВ: «... ДЛЯ ЧЕЛОВЕКА ОЧЕНЬ ВАЖНО, КОГДА ОН ЧТО-ТО ДЕЛАЕТ ПРАВИЛЬНО И ЧУВСТВУЕТ, ЧТО ЕГО ЗА ЭТО ЦЕНЯТ»

Накануне юбилея я встретила с Вадимом Николаевичем, чтобы взять интервью. Разговор вышел очень живым, душевным, искренним. И я снова отметила характерную для Вадима Николаевича искру в глазах, которая вспыхивала всякий раз, когда речь заходила о проходке, о людях, с которыми ему приходилось работать. В этой искре соединилось все: радость, гордость за свое дело, искренняя любовь и бесконечная преданность своей профессии. Полчаса, в течение которых длилась наша беседа, пролетели быстро и незаметно.

Е. Г.: – Как началась и как складывалась Ваша судьба в Метрострое?

В. А.: – Я не думал, что буду строителем. Моей мечтой было стать военным хирургом. Но при поступлении я не прошел медкомиссию по зрению. А потом посмотрел фильм «Люди на мосту», который тогда произвел на меня огромное впечатление! Фильм о том, как люди в холод, в жару через огромные реки наводят мосты в Сибири... После просмотра я решил, что должен стать строителем мостов и пошел в ЛИИЖТ на факультет «Мосты и тоннели». Уже через год нужно было определиться с направлением – или мосты, или тоннели. К тому времени я побывал в шахте и увидел, как строится метро, в которое я в 1955-м году спустился первый раз. Тогда я понял, что должен стать МЕТРОСТРОИТЕЛЕМ. После первого курса у нас была практика, и мне довелось поработать в бригаде Сухова, Говорова, Тихоновича, где я катал вагоны, грузил грунт лопатой. Помню, в первый день целую смену грузил-грузил, настало время обеда. Ребята сели свои бутерброды есть, а у меня ничего нет! «Ну-ка иди сюда, студент! Ну-ка, давай!». Поделились со мной бутербродами. И я увидел ЛЮДЕЙ! Я увидел труд. И просто влюбился в это дело. Я, конечно, уже ни о чем другом не думал. Я должен был стать строителем метро!

Я считаю, что жизнь тогда мне сама подсказала, кем нужно быть, и в этом мне очень повезло. Среди тех, кто был моим учителем на первых порах, к сожалению, никого уже не осталось. Начальник участка – Коньков Лев Федорович, выдающийся бригадир. Его дочь сейчас работает начальником ПТО в ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой». Бендарев Василий Федорович, заместитель начальника участка. Эти люди были, как говорят, проходчиками «от сохи». Сначала, конечно, было тяжело. Прихожу как-то на смену, вижу от начальника участка мне задание: поставить в колодце унтерцуг, лонгорин находится у лесоспуска, штендера и стойки-рашпаны – возьмете в таком-то месте.

Продолжение читайте на стр. 2.

От первого лица



Пуск станции Обводный канал



В ожидании пробного поезда на станции Волковская



С Ю. Малчановым на церемонии окончания проходки перегонного тоннеля, ст. Международная

Сию, пытаюсь вспомнить, что же такое «унтерцуг», вроде проходили мы его в институте. В этот момент заходит бригадир, спрашивает: «Ну, как?». Я ему: «Вот, надо унтерцуг ставить», а он: «Да, знаю». Я ему «Лонго-рины у лесопилки», а он «Да, видел». Бригадир – знает, а я – нет. Вот так и учился. То, чему я учился в институте, на месте обучался у проходчиков и бригадиров. Учился и восхищался их трудом. Тогда рабочая неделя была шестидневная. Я работал без выходных, потому что понимал – нужно учиться. В течение года работал 7 дней в неделю. Единственное, помню, был случай, когда надо было 2 дня взять, чтобы во Псков поехать на свадьбу к племяннице. На тот момент у меня уже накопилось 22 дня отгулов. Главный инженер, Федоров Георгий Александрович, отпустил, но все оставшиеся отгулы – сгорели.

В те годы интересно было работать. Когда строилась станция «Ломоносовская», мне дали квартиру в Веселом поселке. И я на шахту ходил пешком. Бывает ночью, как только мост сведется, я через него – и на работу. Я готов был все время работать, хотя условия работы были гораздо тяжелее.

Е. Г.: – Кого Вы считаете своим учителем? Кто больше всего повлиял на Вас, как на метростроителя?

В. А.: – Конечно, это – Федоров Георгий Александрович – первый мой начальник. Туманов Анатолий Степанович, у которого я был заместителем, когда он был начальником участка. После перехода Анатолия Степановича на должность главного инженера, я стал начальником участка. Мы тогда строили станцию «Ломоносовская». Потом он ушел в партком, я стал главным инженером. Потом он ушел в райком, я – в партком. Потом он ушел в обком, но тут наши пути разошлись. Мне предлагали должность заместителя заведующего строительства обкома партии, но я отказался. Не мой это стиль.

Е. Г.: – Чем Вы занимались в то время, когда были секретарем парткома Ленметростроя?

В. Н.: – Тогда деятельность парткома была основана на территориальном и профессиональном принципе. Конечно, проводилась и идеологическая работа, но и она заключалась в том, чтобы помогать людям в их работе. Для этого проводилось обучение, организовывались соревнования, курировалась деятельность профсоюзов. Мы работали на земле. Каску на голову – и пошел: общаться с людьми, спрашивать какие проблемы, какая помощь требуется. Это было самое главное – помогать людям. Был у меня один случай, который ярко запомнился. Тогда я был членом бюро райкома партии. На одно из собраний бюро пришел заслуженный врач, руководитель госпиталя, у него три боевых ордена на груди за проведение операций во время бомбежек. Его дочь вышла замуж и уехала в Израиль. Ему грозило исключение из партии. А ведь это человек, который вступил в партию во время войны, который искренне хотел быть членом партии. И тогда я первый раз сказал: «Нет, я возражаю». И все проголосовали за то, чтобы оставить его. Потом я защищал его в горкоме партии, и в результате он остался.

Е. Г.: – Ваша первая награда в жизни – медаль «За воинскую доблесть». Где и как Вы ее получили?

В. А.: – Я человек гражданский, поэтому медаль «За воинскую доблесть» имеет для меня особое значение.

Получил я ее за то, что два года честно служил в рядах Советской армии и честно выполнял свой воинский долг. А воинский долг мой заключался в том, что я строил мост через реку Онега. Работа творчески интересная, вот только контингент людей – солдаты. Также я вместе со своей ротой проявил себя на так называемых учениях «Двина», где забил рекордное количество свай, за что и был представлен к награде. А вообще самая ценная и дорогая сердцу награда – это Почетный диплом Метростроя.

Е. Г.: – А как Вы отнеслись к тому, что были представлены к званию Почетного гражданина Санкт-Петербурга?

В. А.: – Я вздрогнул. Только эта награда дана не только мне, но и Метрострою, и моим родителям, которые что-то заложили в свое время, и тому окружению, которому я обязан своим становлением. Эту награду носит один человек, но заработана она коллективно.

Е. Г.: – Что помогло Вам не опустить руки в трудные периоды: при Размыве, в перестроечный период?

В. А.: – Конечно, руки можно было бы опустить, но что бы из этого вышло? Ведь ты же чему-то служишь: какому-то делу, какому-то коллективу. И если ты хочешь этому коллективу помочь, то просто не имеешь права расслабиться и плыть по течению. Ты должен думать не о себе, а том коллективе, который тебе доверяет, который в тебя верит и надеется на твою помощь.

Одно дело накормить детей, себя самого, а другое дело накормить целую армию. Сделать так, чтобы у них была перспектива, чтобы их семьи были сыты, и чтобы о тебе хорошо вспоминали. Ведь для человека очень важно, когда он что-то делает правильно и чувствует, что его за это ценят. Не так, когда тебя продвинули, и ты много говоришь об этом, а когда ты чувствуешь, что своим хребтом все заработал. Мне в жизни никто не мог помочь: мать – учительница начальных классов, отец погиб на фронте. Кто поможет? Никто. Сам на себя надейся и вперед. Вот когда доверие людей получишь, тогда уже проще карабкаться.

Е. Г.: – Расскажите о своей семье.

В. А.: – Семья у нас была большая. У моей бабушки было 16 детей. Соответственно у меня было 16 тетушек и дядюшек. И у каждого были дети, семьи. Сегодня, когда мне уже 70, их никого не осталось практически. Но тогда все они друг другу помогали. Этот семейный принцип работал и в семье моей мамы. Семью отца никто не помнил, как и его самого фактически. А вот в этой семье, в семье Ковалевых, всегда была взаимовыручка, взаимопомощь, все друг друга любили и очень нежно друг к другу относились. И за счет этого в трудное военное время, в чрезвычайно сложный послевоенный период (многие родственники здесь блокаду пережили от начала до конца) тянули друг друга. Старшие тащили младших, потом младшие помогали старшим. И эта традиция продолжает жить в моей семье.

В этот момент Вадим Николаевич достал фотографию своего внука Николая, которая занимает одно из самых почетных мест на полке среди фолиантов и альбомов о строительстве. С фотографии смотрит серьезный трехлетний мальчик, в чертах которого явно проступают характерные для Александровых черты

глаз, широкие сильные скулы. Но самое главное – взгляд: пронзительный, внимательный, не по-детски серьезный. «Полная копия моего отца – Александров Николай Николаевич!», – с нескрываемой гордостью замечает Вадим Николаевич, счастливый дедушка, обладатель двух внуков и двух внучек.

Помимо своих детей Вадим Николаевич воспитывает будущих метростроевцев – студентов ПГУПС. Со времен вступления в должность главного инженера Метростроя В.Н. Александров является председателем аттестационной комиссии родного ВУЗа.

В. А.: – К сожалению, времени на эту работу в последнее время не хватает. Сейчас я в основном принимаю дипломные проекты, защиты и присваиваю защитившимся звание инженера-строителя. В процессе дипломного проектирования присматриваюсь к студентам, чтобы в дальнейшем пригласить их работать в нашу организацию. Многие из бывших студентов сегодня работают у нас.

Е. Г.: – Мы знаем Вас, как руководителя, как метростроевца, но очень мало кому известно о Вашем увлечении гжелью. В России не так много коллекционеров Вашего уровня. Расскажите, как появилось это хобби?

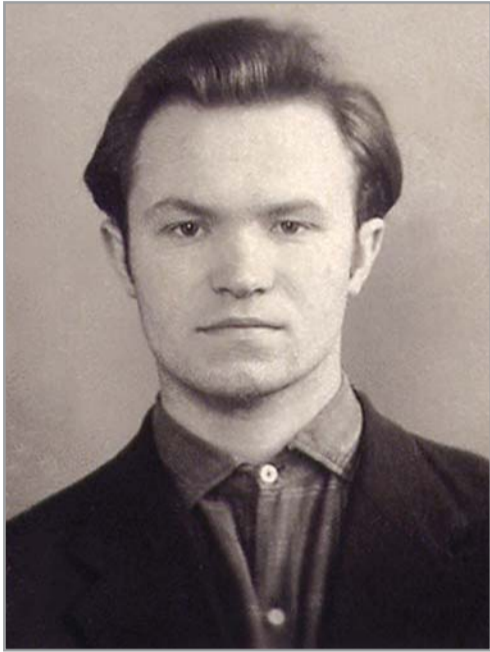
В. А.: – Началось все с пепельницы, которую мне подарили. Я увидел этот красивый узор и влюбился в него. Постепенно, предмет за предметом, гжель привлекала меня все больше и больше. Видно судьба такая: в глинах работаю, изделиями из глины и увлекаюсь. Каждый предмет моей коллекции по-своему уникален. Есть у меня серия статуэток «Банька». Кто парит, кто сидит – щеки красные, разомлевшие. Много статуэток с изображением простого русского человека: кто с топором, кто просто стоит или сидит. Смотришь на них, радуешься, и все плохо уходит. Мне кажется, что именно глина придает этим изделиям такое свойство. Есть в моей коллекции и вещи другого характера. За некоторые из них приходилось бороться, ждать их по несколько лет, уговаривать отдать. Например, статуэтка бывшего мэра Москвы – Лужкова. Первый экземпляр находится у Юрия Михайловича, а второй стоял в коллекции. Я три года выпрашивал продать мне его. В результате – добился своего. Есть еще очень красивые настольные часы, один экземпляр которых был подарен Раисе Горбачевой, а второй – у меня. Вся посуда у меня дома – только гжель. Это моя страсть.

К рассказу Вадима Николаевича добавлю, что в Петербурге нет другого такого ценителя гжели, чья коллекция насчитывала бы порядка 1000 предметов. Вадим Николаевич был хорошо знаком с основателем завода по изготовлению гжели под Москвой – Героем Труда В.М. Логиновым и сейчас продолжает поддерживать тесные связи с петербургским филиалом этого предприятия.

Истинный профессионал – это человек, который старается каждое дело довести до совершенства: будь то трудовая деятельность или увлечение. Вадим Николаевич именно такой человек. Увлечись однажды метростроением, он навсегда связал свою жизнь с любимым делом. И добился того, что Метрострой сегодня представляет собой организацию, крепко стоящую на ногах и уверенно смотрящую в будущее.

Екатерина ГИГИНЯК

РОЖДЁННЫЙ ВСЛЕД ЗА МЕТРОСТРОЕМ



Вадим Николаевич Александров на ответственном посту генерального директора ОАО «Метрострой» вот уже два десятка лет. За это время петербургские метростроители сделали огромный шаг вперёд – и в отношении новых технологий, и в скорости выполнения работ неизменно эталонного качества, и в масштабах сооружаемых объектов.

В рядах метростроителей Вадим Николаевич оказался в 1963 году. Сразу после окончания ЛИИЖТа стал работать начальником смены Строительства №17 Ленметростроя. Перед тем, как стать начальником управления, прошёл трудную школу метростроения, узнал со всех сторон, что значит быть подземным строителем. Но все сложности, встретившиеся ему и под землёй, и над ней, Вадима Николаевича ничуть не испугали – наоборот, ежедневная, на первый взгляд, прозаичная работа всегда была его любимым творчеством, которое после давало свои плоды: появлялись новые механизмы, внедрялись новые конструкции и технологии, принимались сложные, но единственно правильные инженерные решения.

Вадим Николаевич Александров родился 21 февраля 1941 года – спустя ровно месяц после рождения Метростроя. Сейчас можно уверенно сказать: это удивительное хронологическое совпа-

дение было отнюдь не случайно. Сложно представить на посту руководителя такого большого организма под именем Метрострой кого-либо другого...

Он принял руководство огромным коллективом Метростроя в 1990-м году, во время всеобщей нестабильности и неопределённости. Было тяжело, но перед Вадимом Николаевичем стояла ответственная задача: организация с такой непростой и богатой историей, созданная накануне Великой Отечественной войны и выжившая во время неё, не должна «погибнуть» и в 90-е... Задача была поставлена – и достигнута: Метрострой не только удержался на плаву, но и продолжал функционировать, сохранив основной костяк профессионалов. Живым доказательством тому служат открытые в 1991 году станции «Достоевская», «Садовая» и «Лиговский проспект». В 1997 году была введена в эксплуатацию уникальная двухъярусная пересадочная односводчатая станция глубокого заложения «Спортивная», одним из авторов которой был Вадим Николаевич, а затем и станция «Чкаловская». В 1999 году, несмотря на продолжающиеся проблемы с финансированием, были открыты станции «Старая Деревня» и «Крестовский остров», так необходимые городу.

Испытаний у Вадима Николаевича было много – каждое из них он преодолевал с достоинством и выработывал всё большую закалку перед трудностями. Но было и ещё одно – самое большое и запомнившееся испытание, затянувшееся почти на 9 лет: оно началось в 1995 году, а закончилось лишь в 2004... Называлось оно «Размыв»...

9 ЛЕТ МУЖЕСТВА

Если быть точнее – без 5 месяцев и 22 дней девять лет, но тогда казалось, что стихию усмирить удастся не скоро – настолько масштабной была угроза.

Беда пришла неожиданно: 15 марта 1995 года огромный пльвун пробил прочную обделку тоннелей. Повреждённый участок пришлось закрыть, а позже – затопить. Ситуация была критической – и её нужно было решать.

Каждый новый день генерального директора Метростроя был не легче предыдущего. Проблемы шли одна за другой: не было финансирования, удовлетво-

ряющих проектов, техники, механизмов... Были, наверное у Вадима Николаевича и всего коллектива метростроителей тогда только надежда и вера: прошли через многое – прорвёмся и сейчас. Было мужество и стойкость...

Спустя некоторое время появилась надежда на финансирование, обсуждались и варианты спасения аварийного участка. Необходимо было безошибочно принять решение и следовать ему до конца. Никто не сомневался, что Вадиму Николаевичу Александрову это удастся. В итоге решение было найдено: в обход будут построены лишь аварийные участки тоннелей, а проходку будет вести «иностранка». Специально для операции «Размыв» из Италии был выписан тоннелепроходческий комплекс «Виктория», что в переводе означает «победа». Победу над стихией праздновал весь город в 2004 году: в результате уникальной операции по восстановлению перегонных тоннелей движение по участку было возобновлено. Очередной сложный этап руководства Вадима Николаевича Александрова завершился безоговорочной победой.

После покорения «Размыва» ситуация для Метростроя благополучно проясняется: метро городу необходимо, и городской бюджет готов выделять деньги на строительство метро. Во многом эта заслуга принадлежит Вадиму Николаевичу, не уставшему обивать пороги министерств и бесчисленных приемных чиновников различного ранга. Пройдя через все испытания, метростроители открывают новые станции: «Комендантский проспект», «Парнас», «Спасская», «Звенигородская» и другие... Благодаря

богатейшему опыту и неизменно высокому качеству работ сфера деятельности подземных строителей постепенно расширяется: сначала Метрострою доверяют строительство автодорожного тоннеля в составе комплекса Защитных сооружений под водами Финского залива, потом – участие в строительстве ЛАЭС-2 в Сосновом Бору, микротоннелирование, вторая сцена Мариинского театра, Загорская ГАЭС... И везде – только качественная работа без пустых обещаний и приобретённая репутация сильной конкурентоспособной строительной компании.

После работы дома Вадима Николаевича всегда ждёт большая и дружная семья – жена, дети, внуки. Есть у него и любимое увлечение – охота и рыбалка. Человек разносторонний, он находит время и на чтение, несмотря на сильную занятость заботой о своём большом детище – Метрострое. Его коллекция гжели по праву считается одной из самых ценных и больших в России. В свои 70 лет Вадим Николаевич даст сто очков вперёд любому: энергичный, интересующийся, всегда внимательный и справедливый во всём.

И нет сомнения, что приобретённого Метростроем опыта и заслуженной репутации хватит ещё не на одно свершение, и путь только один – вперёд, к новым победам. За прошедшие два десятилетия история достижений большой и дружной организации дополнилась и приумножилась – и будет приумножаться впредь – потому что во главе её стоит грамотный и чуткий руководитель: Вадим Николаевич Александров – Метростроитель с большой буквы.

Ирина СИДОРИНА



Размыв покорен!



Визит В.В. Путина, посвященный покорению Размыва

СПИСОК НАГРАД В.Н. АЛЕКСАНДРОВА

- 1970 г. – медаль «За воинскую доблесть в ознаменование 100-летия В.И. Ленина»
- 1976 г. – орден «Знак Почёта»
- 1981 г. – золотая медаль ВДНХ
- 1983 г. – орден Трудового Красного Знамени
- 1984 г. – золотая медаль ВДНХ
- 1989 г. – медаль «Ветеран труда»
- 1990 г. – премия Сов. Мин. СССР
- 1991 г. – знак «Почётный транспортный строитель»
- 1994 г. – почётное звание «Заслуженный строитель РФ»
- 1998 г. – орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени
- 2000 г. – знак «Почётный строитель России»
- 2003 г. – медаль «В память 300-летия С.-Петербурга»
- 2004 г. – орден «За заслуги перед Отечеством» III степени
- 2004 г. – Почётный диплом Законодательного собрания Санкт-Петербурга
- 2006 г. – грамота губернатора Санкт-Петербурга
- 2008 г. – диплом Почётного гражданина Санкт-Петербурга
- 2008 г. – золотая медаль им. В.Г. Шухова
- 2008 г. – почётная медаль «За отличие в сфере безопасного бизнеса»
- 2010 г. – орден Серебряный крест «За заслуги»

Дню защитника Отечества посвящается...

ГЕРОИ-МЕТРОСТРОИТЕЛИ

В рядах метростроителей поколения 1940-х, защищавших нашу страну во время Великой Отечественной войны, немало настоящих героев, заслуженных орденосцев. Они являются достойным примером для молодого поколения, которое заимствует у ветеранов стойкость, терпимость и самоотдачу для того, чтобы продолжать дело своих отцов. Конечно, времена меняются, меняются люди, ценности, традиции. Но остается неизменным одно: защита своей Родины – это священный долг каждого мужчины.

В этом номере мы вспоминаем и отдаем дань тем, кто во время войны боролся за мир, жертвуя всем ради своих родных и близких, ради всей страны. Эти люди, которых с каждым годом становится все меньше, пройдя всю войну, не опустили руки, продолжая борьбу за благополучие своей страны уже на других полях: на заводах, в забоях – в Метрострое. Спасибо Вам, герои-метростроители!



**МИХАИЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ
БАБАНОВ**

Родился 21 октября 1926 года в деревне Закибье Мшинского района Новгородской области. В 1944 году был призван в армию, а после служил в запасном 252-м полку, в 46-й дивизии.

Во время Великой Отечественной войны был автоматчиком, а потом и разведчиком, участвовал в форсировании польского города Штеттин в составе 340-го полка, первой дивизии.

Были за плечами Михаила Александровича и другие битвы с врагом. «В марте и апреле 1944 года мы почти не раздевались, даже спали одетыми – так много было боёв», – вспоминает он.

1 мая 1945 года полк Михаила Александровича взял остров Рюген, заставив врага сдаться.

На память о Войне у Михаила остались горестные воспоминания потерь, радость от последующей победы и огромное количество орденов и медалей, которые с трудом умещаются на пиджаке. Это и орден Отечественной войны, и медаль «За победу над Германией», и «Медаль Жукова», и много других.

Михаил Александрович был демобилизован в 1950 году, устроился работать в топографический отряд. Со временем решил «осесть», найти постоянную работу: пришёл в марте 1953 года в Строительство №9, стал проходчиком 3-го разряда, а после – и бригадиром. Вышел на пенсию Михаил Александрович в 1976 году, но продолжал работать в Метрострое вплоть до 1999 года.



**НИКОЛАЙ ВАСИЛЬЕВИЧ
КОЙДИН**

Родился 3 декабря 1926 года в деревне Малое Овсянниково Весьегонского района Тверской области.

В 1942 году Николай Васильевич закончил семилетнюю школу и пошёл работать учеником слесаря в Весьегонскую МТС. Двумя годами позже, в феврале 1944 года, был призван в армию. Уже в мае, на одном из пересыльных пунктов, в Угличе, принял присягу. Тогда же, в 1944 году, окончил курсы радистов в Ярославле, и его батарею направили в польский город Белосток. Николай Васильевич попал в малокалиберный зенитный артполк (МЗАП), который стоял на Варшавском направлении и охранял мост через реку Нарев и прилегающую территорию. «Стояли по колено в воде, спали в мокрых шинелях...» – с грустью делится Николай Васильевич. Оттуда, после белостокской осени, – вторая группа инвалидности...

В том же сорок четвёртом телефонист Койдин был зачислен в состав оперативной группы корпуса ПВО. Тогда прошёл и через расправу с Кёнигсбергской группировкой, а в мае 1945 года – снова в Польшу. На этот раз – в город Хелмно на реке Висле, где предстояло уничтожить Данцигскую группировку...

Николай Васильевич был демобилизован в 9 февраля 1946 года, вернулся в Весьегонскую МТС. А уже в 1950-м году переехал в Ленинград и устроился слесарем в АТК Ленметростроя (ныне ЗАО «Автомобильно-транспортное предприятие Метростроя»). В 1973 году перешёл в СМУ-15 Ленметростроя, где работал слесарем пятого разряда вплоть до 1992 года.

За участие в Великой Отечественной войне награждён орденом Отечественной войны II степени, медалями, среди которых – «За победу над Германией», наградным значком «Фронтовик».



**АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ
ТАРАСОВ**

Родился в 1924 году в Калининской области. Через деревню, где жил Анатолий Васильевич, проходила полоса фронта – именно это привело к тому, что в 17 с половиной лет он стал защитником Родины. Военную подготовку проходил в пешем походе к фронту. Участвовал в освобождении Ржева, Старой Руссы, где был тяжело ранен. Потом долго лечился, но вернулся в строй – воевал на 3-м Белорусском фронте (гродненское направление), прошагал по всей восточной Пруссии, штурмовал Кёнигсберг. За взятие Кёнигсберга Анатолий Васильевич был награждён орденом Великой Отечественной войны I степени.

Война закончилась для Анатолия Васильевича в 1946 году – тогда он был на 2-м Дальневосточном фронте. За боевые заслуги награждён многими правительственными наградами.

Свой трудовой путь в Ленметрострое Анатолий Васильевич начал вскоре после войны – в 1948 году проходчиком в СМУ-13. Смелый, сильный, трудолюбивый и в то же время очень скромный, он и на работе был как в бою. Успел поработать не только на строительстве ленинградского метро, но и в Афганистане – на строительстве ирригационного тоннеля. Возглавлял молодёжную бригаду проходчиков, высокие показатели и рекорды которой стали нормой. За высокие показатели в работе – в частности, за пуск первой очереди метро в 1955 году – был награждён орденом Ленина.

Не только трудовыми рекордами известен Анатолий Васильевич, но и спортивными: будучи спортсменом-разрядником, он часто отстаивал честь Ленметростроя на спортивных состязаниях.

Трудовую деятельность Анатолий Васильевич закончил в 1983 году в должности слесаря-монтажника, но те, кто имел честь работать рядом, до сих пор вспоминают его добрыми словами.

*Уважаемые
метростроители!*

**Поздравляю вас
с Днем
защитника
ОТЕЧЕСТВА!**

В этот день мы чествуем тех,
кто защищал нашу Родину во время
Великой отечественной войны, тех,
кто воевал за Россию в Афганистане,
Чечне и других боевых точках.

Мы отдаем дань тем людям,
которые рисковали своей жизнью,
ради мира, согласия
и благополучия нашей страны.

23 февраля мы вспоминаем героев,
которые отдали свою жизнь,
защищая нас с вами. Светлая память
метростроителям, павшим во время
Великой Отечественной войны.

Долг каждого мужчины – защитить
свою землю от врага, каким бы он ни
был. И даже в мирное время мы не
должны забывать о том,

что под нашей опекой находятся
наши семьи, наши дети, наше дело.
И мы должны оправдать их доверие,
защитить их от всех трудностей,

которые преподносит нам
сегодняшний день.

Быть защитником Отечества –
это великая честь, и мы с гордостью
будем нести это звание во имя добра
и мира на нашей земле.

**С ПРАЗДНИКОМ,
ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!**

*Генеральный директор
ОАО «Метрострой»
В.Н. Александров*



ИТОГИ ЮБИЛЕЯ

21 января в 11 часов утра в Александровской лавре состоялось возложение цветов на могилу первого начальника Метростроя Ивана Георгиевича Зубкова. На церемонии возложения присутствовало руководство Метростроя и ветераны организации. В своей речи генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров почтил память первого руководителя, талантливого московского инженера и руководителя, Героя Социалистического труда, трагически погибшего во время Великой Отечественной войны. Всего за историю Метростроя сменилось 9 руководителей, однако заслуга самого первого из них по праву является самой значимой. По случаю 70-летия организации постамент на могиле И.Г. Зубкова был отреставрирован, а свежие цветы, возложенные 21 января, лишь подчеркнули торжественность момента.



В этот же день в 15 часов в БКЗ «Октябрьский» начался праздничный концерт, посвященный юбилею. Открыла концерт губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко, которая в своем поздравлении пожелала дальнейшего роста Метрострою с тем, чтобы к следующему юбилею количество построенных станций превышало количество лет существования организации. Со своей стороны она от лица правительства Петербурга пообещала сделать все возможное для того,



Отгремели фанфары, стихли поздравительные речи, закончился поток телеграмм и открыток в адрес Метростроя. Но слишком значительна дата – 70 лет.

И хочется еще раз вспомнить о том, как это было, еще раз улыбнуться и наполниться чувством гордости за свою организацию, за то, что мы стали участниками этого грандиозного праздника.



чтобы эти слова воплотились в жизнь, особо отметив неразделимость города и ОАО «Метрострой». Весь зал, в котором в этот день наблюдался аншлаг, несколько раз прерывал выступление губернатора аплодисментами, особенно, когда речь шла о благодарности и признательности руководителю Метростроя – Вадиму Александрову. Протокольную часть концерта продолжили выступления председателя Законодательного собрания Петербурга Вадима Тюльпанова и генерального директора ОАО «Метрострой» Вадима Александрова. Все выступающие были единодушны в одном – пожелании дальнейшего процветания организации и ее славному коллективу.

Далее юбилейный концерт продолжили звезды российской эстрады во главе с ведущими концерта Ларисой Лустой и Александром Маршалом. В этот день метростроители вживую увидели выступления таких знаменитостей как Иосиф Кобзон, Валерия, Александр Серов, Татьяна Буланова. Шквал аплодисментов вызвало выступление заслуженного артиста России Михаила Вашукова, который в одном из номеров выступил в паре с ветераном-метростроителем Михаилом Абрамовичем Сергеевым. С тех пор фраза «А я танцую и пою, и мне все до лампочки» стала крылатой. В финале концерта на сцену поднялись представители нового поколения метростроителей – ученики Профессионального лицея Метростроя. Их появление на сцене стало символом будущего, верой в продолжение славной истории Метростроя.

В заключение хочется сказать спасибо всем организаторам этого праздника, людям, чьими стараниями было создано хорошее настроение, объединившее всех метростроителей в этот день. И особенная благодарность нашим коллегам, которые праздновали юбилей на рабочих местах, обеспечивая непрерывность работ по строительству метрополитена, тоннеля С-1 и Ленинградской АЭС-2.

В этот день на объектах метростроения трудились:

– ЗАО «Управление №10 Метростроя» – н/х ст. «Бухарестская», санузел №312 и №613

– ЗАО «СМУ-11 Метрострой» – монтаж последнего 223-го кольца на левом станционном тоннеле шахты №620, монтаж 4-го постоянного кольца на н/х ст. «Адмиралтейская», монтаж 6-ой рамы в натяжной камере станции «Спасская»

– ЗАО «Управление-15 Метрострой» – укладка путевого бетона в левом перегонном тоннеле шахты №621, монтаж ж/б ступеней на н/х ст. «Международная»



– ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» – монтаж 4-го кольца са-нузла № 617

– ЗАО «Тоннельный отряд-3» – монтаж рамы №3 на третьем станционном пути, разработка разгружающего свода над КПШ-6

– ЗАО «Метроподземстрой» – укладка путевого бетона, шахта №622, проходка ствола №623 (заходка №31).

Помимо этого, на объектах КЗС силами ЗАО «СМУ №13 Метрострой» осуществлялись арматурно-опалубочные работы на насосной и вентиляционной шахтах автодорожного тоннеля С-1, производились работы на венткамере ДУ-1 и в здании кабельной шахты. В то же время в Сосновом Бору трудились ЗАО «Тоннельный отряд-3», ЗАО «Компакт» и ЗАО «СМУ №13 Метрострой», укладывая бетон во вспомогательный корпус энергоблока №1, плиты в насосную станцию, осуществляя гидроизоляцию ригелей градирни №1.





АДМИРАЛТЕЙСКАЯ - ОБЪЕКТ ОСОБОГО ЗНАЧЕНИЯ

Строительство наклонного хода станции «Адмиралтейская» с самого начала обещало быть одним из самых трудных и технологически сложных за все время существования Метростроя. Но одно дело – планирование проходки, и совсем другое – процесс реализации. Сегодня специалисты ЗАО «СМУ-11 Метрострой», которым доверили этот объект, на практике преодолевают все те трудности, которые раньше существовали только на бумаге. Однако для метростроителей чем сложнее задача, тем интереснее работа. Метростроители поднимаются все выше и выше по лестнице профессионализма. Относительно «Адмиралтейской», можно сказать, что эта площадка стала настоящим полигоном для испытания новых методов ведения работ. Одним из последних инженерных решений, которое было реализовано именно на этом объекте, стало изготовление и монтаж первого в метростроительной практике защитного сооружения, предназначенного для обеспечения безостановочной проходки. Речь идет об уникальной конструкции, которая вызвала интерес не только в строительной сфере, но и среди простых горожан.

В январе над строительной площадкой наклонного хода станции метро «Адмиралтейская» раскинулся огромный ярко-синий надувной «шатёр», или, говоря по-научному – пневмо-каркасное сооружение (ПКС). Необходимость «укрыть» рабочее место проходческого щита была обусловлена, прежде всего, потребностью обеспечить непрерывность проходки в три рабочие смены. Любая остановка крайне нежелательна и опасна, т.к. в этот момент давление в призабойной зоне изменится и повлечет за собой дополнительные меры для обеспечения безопасности дневной поверхности.

О том, что строительную площадку необходимо защитить от холода, а жителей – от шума, метростроители знали еще до начала проходки. Но решение о том, как именно это сделать, пришло не сразу. Сооружение ангара с металлическим каркасом с самого начала исключили в силу нерациональности. Такая конструкция, во-первых, одноразовая, во-вторых, очень затратная, а в-третьих, ее монтаж растянулся бы не на один месяц. А время для метростроителей очень дорого – срок сдачи станции, поставленный городом,

никто не отменял. Идея использовать ПКС пришла во время одного рабочего совещания, на котором главный инженер ЗАО «СМУ-11 Метрострой» Алексей Валентинович Уханов вспомнил об опыте теннисистов, укрывающих свои корты большими надувными конструкциями. Вопрос изучили, рассмотрели возможные варианты и занялись поиском изготовителя. В Москве была найдена компания, производящая такие сооружения, затем были сделаны замеры, и начался процесс изготовления конструкции. Итого от идеи до воплощения – около 2 месяцев. В конце декабря пневмо-каркас был доставлен на стройплощадку, а с начала января бригады умельцев-монтажников ЗАО «СМУ-11 Метрострой» уже приступили к его установке. Монтаж занял чуть больше недели.

Огромный надувной тент, размером 40x60x30 м, покрыл практически всю территорию, что, конечно, не могло не сказаться на погрузо-разгрузочных работах. Пришлось закрыть въезд с Малой Морской улицы, оставив один единственный въезд с Кирпичного переулка. Это существенно усложнило работу, однако специалисты АТП и СМУ-11 уже отработали систему ввоза-вывоза через



Николай Лаптев,
главный технолог
ОАО «Метрострой»

одни ворота, благодаря чему площадка вовремя снабжается строительными материалами и так же вовремя освобождается от разработанного грунта.

ПКС выполняет сразу несколько важных функций: осуществляет звукоизоляцию, что позволяет метростроителям не нарушать закон и работать по ночам, обеспечивает гидро- и термозащиту строительной площадки. Уже сейчас можно сказать, что эта конструкция себя полностью оправдала. Еще один существенный плюс ПКС – возможность его дальнейшего применения на строительстве других объектов метростроения. Материал, из которого сделан «шатёр», имеет гарантию 10 лет, ремонтпригоден и прост в обращении.

Тем временем, тоннелепроходческий комплекс под чутким руководством специалистов из Управления механизации и ЗАО «СМУ-11 Метрострой» уверенно идёт на стыковку с переходным



Элиан Мамед-оглы
Ахмедов, проходчик
ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

коридором. На момент подготовки материала было установлено 8 временных и 22 постоянных кольца, (всего колец – 116). Впереди у щита – серьёзное испытание. После установки 14 постоянного кольца обделки ТПМК вышел из зоны цементации грунта прямым в зону пльвуна, известного своей неустойчивостью и непред-



Олег Федотов,
проходчик
ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

сказуемостью. Вот тут техника и должна будет проявить свои лучшие качества: пройти опасную зону пльвуна, установив в ней около 60 колец, и закончить проходку в уже более-менее плотных глинах.

Параллельно сооружению наклонного хода, на станционном комплексе бригады метростроителей готовят станцию к будущему пуску. Напомним, что срок сдачи – декабрь 2011 года. С каждым днём облик станции становится всё больше похож на тот, который увидят первые пассажиры «Адмиралтейской». Так, бригады ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» сейчас заняты сооружением внутренних конструкций малого наклонного хода, переходного коридора, а также натяжных камер большого и малого эскалаторов.

Специалисты ЗАО «СМУ-19 Метрострой» выполняют облицовку стен переходных коридоров. В торце станции уже появилось красивое мозаичное панно, где изображены Пётр Первый и его сподвижники.

Третья организация, выполняющая работы на станции «Адмиралтейская», – это ЗАО «СМУ-9 Метрострой», специалисты которой трудятся над устройством вентиляции и освещения подплатформенных помещений. Кстати, устанавливать эскалаторы в будущем эскалаторном тоннеле тоже будут монтажники из СМУ-9.

До ввода в эксплуатацию согласно графику остаётся чуть больше десяти месяцев. Работы по проходке наклонного хода и на самой станции не прекращаются ни днём, ни ночью. Всё это метростроители делают для того, чтобы по сложившейся доброй традиции в преддверии нового 2012 года пассажиры оценили новую станцию метро в самом сердце Санкт-Петербурга, появление которой все ждали более 20 лет.

Ирина СИДОРИНА

ДИРЕКТОРУ УПРАВЛЕНИЯ МЕХАНИЗАЦИИ В.Д. КУЗНЕЦОВУ – 60!



БИОГРАФИЯ

Валерий Дмитриевич Кузнецов родился 9 февраля 1951 года в Гомельской области.

С 1969 по 1971 гг. проходил службу в Советской Армии. После этого поступил в Ленинградский институт железнодорожного транспорта и окончил его в 1978 году с красным дипломом по специальности «инженер путей сообщения – электромеханик». Одновременно с учебой Валерий Дмитриевич устроился слесарем в КЭПРО. С тех самых пор он навсегда связал свою жизнь с Метростроем.

В 1971 году молодой Кузнецов был принят на участок компрессорных станций на должность слесаря-ремонтника. Уже тогда проявились основные черты характера Валерия Дмитриевича, которые впоследствии очень пригодились ему на руководящих постах. И главной такой чертой, по словам всех, кто работал и работает с В.Д. Кузнецовым – это требовательность, прежде всего к себе, и уже потом к подчиненным.

ДОСТИЖЕНИЯ УМа = ДОСТИЖЕНИЯ В. В. КУЗНЕЦОВА

1. Валерий Дмитриевич Кузнецов принимал непосредственное участие в подготовке к эксплуатации горнопроходческой техники на строительстве всех станций Петербургского метрополитена, введенных в эксплуатацию после 1971 года.

2. В работе Валерий Дмитриевич уделяет много внимания не только ремонту оборудования, но и его модернизации, а также применению самых современных механизмов и технологий метростроения. Под непосредственным руководством Валерия Дмитриевича был разработан технический проект нового производственного корпуса для ремонта горнопроходческого и строительного оборудования.

3. Большой личный вклад внёс Валерий Дмитриевич в проектирование, изготовление и освоение агрегата для сооружения свода односводчатых станций.

4. В 2009-2010 году на метростроении под контролем В.Д. Кузнецова были успешно освоены современные технологии: «стена в грунте» и буросекущие сваи, что позволило безопасно вести работы в центре Санкт-Петербурга. В 2010 году для проходки 250-метрового тоннеля под Сайменским каналом при активном участии В.Д. Кузнецова было выполнено проектирование тоннелепроходческого комплекса Herrenknecht, включая одну из основных его деталей – режущего органа. Доработанный ТПМК успешно осуществил проходку микротоннеля в скальных породах.

5. В 2010 году под чутким руководством Валерия Дмитриевича был произведен монтаж и демонтаж новейшего современного тоннелепроходческого комплекса фирмы Herrenknecht диаметром 10,4 метра, с помощью которого был пройден наклонный ход станции «Обводный канал». Данный проходческий комплекс после демонтажа был осмотрен специалистами Управления механизации и подготовлен к новой работе – проходке наклонного хода станции «Адмиралтейская», сооружение которого ведётся в настоящий момент.

6. Валерий Дмитриевич Кузнецов уделяет повышенное внимание охране труда и безопасности при ведении работ, что особенно важно при работе в непростых условиях труда с современными многофункциональными механизмами.

С 1977 года по 1982 год Валерий Дмитриевич переходит на ремонтный участок ПТО, где работает уже старшим инженером-конструктором. С 1982 года В.Д. Кузнецов возглавляет участок эксплуатации передвижных компрессоров и средств малой механизации. В течение последующих пяти лет на этом участке происходят заметные перемены. УЭПКССМ постепенно развивается, внедряет новые направления и расширяется, благодаря чему сегодня специалисты этого участка имеют возможность не только производить испытания имеющихся механизмов, но и самостоятельно производить вагонетки и другие средства малой механизации. И в этом основная заслуга Валерия Дмитриевича.

В этот же период В.Д. Кузнецов является неосвобожденным председателем профкома. Активно участвует в спортивных соревнованиях, возглавляя футбольную команду УМа. Именно поэтому сегодня молодые спортсмены УМа на проводимых соревнованиях занимают призовые места, а в последней Спартакиаде Метростроя принесли своей организации безоговорочную победу.

Приобретенный опыт и добросовестное отношение к своей работе привело к тому, что в 1987 году Валерий Дмитриевич был утвержден на должность главного инженера УМа, а с 2002 года – на должность директора Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой».

За достижения в труде, большой личный вклад в строительство метрополитена в Санкт-Петербурге

Валерию Дмитриевичу Кузнецову присвоено звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации». Он также награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», является Ветераном труда Метростроя.

В 2011 году Валерий Дмитриевич отмечает 40-летие работы в Метрострое. Под его непосредственным руководством УМ значительно «расцвел»: организация стала сильной, конкурентоспособной, на неё равняются и хотят в ней работать. По-другому быть и не могло: человек, который требователен в первую очередь к себе, будет требовать по справедливости и от других. Директор УМа никогда не оставляет без внимания ни малейшей детали, оттого так слаженно работает коллектив – да и все механизмы, которыми «заведует» УМ. Человек, не упускающий ни одной мелочи, Валерий Дмитриевич имеет соответствующее хобби – шахматы. В этот «стратегический» вид спорта играет не только директор, но и весь коллектив УМа, в котором регулярно проводятся шахматные турниры. Есть и другое хобби – сходить в лес по грибы. А вообще, говоря по совести, основное хобби – это работа, которой Валерий Дмитриевич бесконечно предан. Работа без малого занимает 95% его жизни...

Ирина СИДОРИНА

Благодарим коллектив УМа за помощь в подготовке материала.
Особая благодарность Наталье Маратовне Лузиной



Начальник участка ЭИРПО Александр Николаевич Фомич:

«С директором Управления механизации Кузнецовым Валерием Дмитриевичем я знаком практически «тридцать лет и три года», т.е. столько времени, сколько сам работаю в УМе.

Валерий Дмитриевич работал на разных должностях и за эти годы он вместе с УМом и Метростроем прошел огромный плодотворный путь, насыщенный событиями, свершениями, радостью пусковых моментов и горечью утрат, освоением новой техники и технологий, спадами и подъемами объемов метростроения.

Являясь патриотом Управления механизации, он всегда отстаивает интересы «фирмы», а ведь «лицо фирмы» – это в том числе и спецовка, в которой работают люди, и как содержатся душкомбинаты, тепло или нет в производственных помещениях. За последние годы изменения в лучшую сторону очевидны. Особенно меня радует состояние участка, на котором я работаю – УЭИРПО.

У нас полностью заменено освещение (используются экономические лампы), установлена новая система вентиляции и отопления. Идет постоянное обновление – устанавливаются новые станки, что расширяет наши возможности по содержанию горнопроходческого оборудования в технически исправном состоянии, а также мы изготавливаем новое проходческое оборудование.

Внедрены в работу электрогидравлические машины BROKK, у которых современное цифровое дистанционное управление позволяет машинисту работать с большой точностью на безопасном расстоянии.

Старый лозунг «Кадры решают все» и сейчас является актуальным. И поэтому в УМе директор старается уделять максимум внимания работникам, тщательно подбирает специалистов, и буквально растит их.

Квалификация специалистов – фактор важный, но Валерий Дмитриевич отличается стремлением самому дотошно разобраться во всех тонкостях нашей техники. Ему всегда можно задать вопрос и получить грамотный, действительно полезный совет.

Особую благодарность и признательность ему выражают наши ветераны – пенсионеры. Он их не забывает, оказывая поддержку, в которой они нуждаются».

ПОЗДРАВЛЕНИЕ КОЛЛЕГ



Есть такие понятия, над которыми не властно время – долг, профессионализм, ответственность, дух созидания. И все это применимо к директору Управления механизации Кузнецову Валерию Дмитриевичу. Все прошедшие годы Валерий Дмитриевич развивался как личность в соответствии с теми высокими требованиями, которые к себе предъявлял, и приобрел репутацию человека, заслуживающего доверия.

Именно в период руководства Валерия Дмитриевича Управление механизации стало представлять собой организацию, способную выполнять сложнейшие операции с разными горнопроходческими механизмами.

Интеллигентность, выдержка, целеустремленность, а также поддержка людей, попавших в сложную ситуацию, будь то нынешние работники УМа или ветераны нашей организации, – это далеко не все качества, которые вызывают уважение к руководителю нашего коллектива.

Уважаемый Валерий Дмитриевич! Управление механизации – филиал ОАО «Метрострой» поздравляет Вас с Днем рождения! Пусть всегда живет в Вас стремление и энергия для исполнения задуманного, а все лучшее, что сделано Вами, получит развитие и продолжение. Пусть Ваш богатый опыт, профессиональная компетентность, активная жизненная позиция, яркие качества руководителя всегда служат во благо и процветание нашей организации, Метростроя и нашего города! Желаем Вам крепкого здоровья, семейного благополучия, успехов в Вашей деятельности, помощи единомышленников, коллег, родных и близких! Примите наше искреннее уважение и пожелания оставаться тем, кем Вы были для нас все эти годы, тем человеком, за которым хочется идти и с которым хочется работать. С юбилеем Вас, с 60-летием!

Коллектив Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»

Поздравления

БИБИЧЕВА НАТАЛИЯ НИКОЛАЕВНА



Наталья Николаевна вступила в ряды Метростроя в возрасте 21 года в 1972 году, поступив на работу электромонтером в КЭПРО Ленметростроя. С тех пор ее трудовая биография была постоянно связана с Метростроем. Выбрав делом жизни метростроение Наталья Николаевна продолжила дело своих родителей – Иды Архиповны и Валентина Владимировича, которые с марта 1941 работали в Метрострое, посвятив ему всю свою жизнь.

С июля 1976 года Наталья Николаевна работает техническим секретарем-машинисткой в ОПК Ленметростроя, а с ноября 1979 года становится инспектором кадров в СМУ-15. Ее добросовестность и высокая самоотдача были замечены руководством, и с марта 1982 года она была назначена старшим инспектором отдела, а вскоре и начальником отдела кадров СМУ-20. Большинство успехов СМУ-20 в строительстве ленинградского метрополитена были связаны с грамотной работой по подбору и подготовке кадров возглавляемого Натальей Николаевной отдела. Оправдывая доверие руководства, она всегда чутко относилась к людям, умело распознавая в них будущих метростроителей. Работа начальника отдела кадров очень ответственная, но Наталья Николаевна всегда остается веселой, привлекательной и общительной, располагая к себе всех и каждого.

Долгое время Наталья Николаевна исполняла обязанности заместителя секретаря профсоюзного комитета ЗАО «Управление-20 Метрострой», обучала профессии кадрового работника молодое поколение. За высокие показатели в труде Наталья Николаевна неоднократно отмечалась государственными и ведомственными наградами. Она награждена медалью «Ветеран труда», медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», юбилейным знаком «За заслуги в транспортном строительстве» III-й степени. За многолетнюю добросовестную работу, образцовое выполнение трудовых обязанностей ей была вручена Почетная грамота Государственного комитета РФ по строительству и жилищно-коммунальному комплексу. За большой личный вклад в подбор, расстановку, обучение персонала, за многолетний добросовестный труд на строительстве метрополитена Наталья Николаевна удостоена Почетной грамоты ОАО «Метрострой» и звания Ветерана труда Метростроя.

Коллектив ЗАО «Управление-20 Метрострой» от всей души поздравляет Бибичеву Наталью Николаевну со знаменательным юбилеем и желает крепкого здоровья, семейного благополучия и дальнейших трудовых успехов!

ЮБИЛЯРЫ ФЕВРАЛЯ

90-ЛЕТИЕ ОТМЕЧАЮТ:

СТЕПАНЮК Агафья Фёдоровна, бывшая строительная рабочая Управления ОАО «Метрострой»
ФОКИНА Татьяна Сергеевна, трудившаяся в ЗАО «Метролес»

80-ЛЕТИЕ ОТМЕЧАЮТ:

ЯКОВЛЕВ Борис Фёдорович, бывший инженер Управления ОАО «Метрострой»
КИСЛОВ Иван Егорович, работавший монтажником в ЗАО «СМУ-9 Метрострой»

НИКОЛАЕВ Егор Яковлевич, трудившийся изолировщиком в ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

ДАНИЛОВ Владимир Михайлович, бывший плотник-крепельщик ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

САМУЙЛОВ Николай Фёдорович, работавший бригадиром проходчиков в ЗАО «Управление-15 Метрострой»

СЕМЁНОВА Анна Григорьевна, бывшая транспортная рабочая ЗАО «Управление-15 Метрострой»

ЗАУГОЛКИН Иван Николаевич, трудившийся крепельщиком в ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

ПУХОВА Валентина Яковлевна, работавшая маляром в ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

БОБРОВ Иван Иванович, работавший проходчиком в ЗАО «Тоннельный отряд-3»
ХАЗОВА Нина Владимировна, бывшая ствольная ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

БОГАЧ Борис Яковлевич, работавший электросварщиком в ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя»

75-ЛЕТИЕ ОТМЕЧАЮТ:

КУЗНИЦКАЯ Надежда Яковлевна, бывшая участковым маркшейдером в ЗАО «СМУ №13 Метростроя»

ВЕСЕЛОВ Василий Васильевич, трудившийся проходчиком в ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

65-ЛЕТИЕ ОТМЕЧАЕТ:

ЛЕБЕДЕВ Геннадий Кириллович, бывший сменный маркшейдер ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

60-ЛЕТИЕ ОТМЕЧАЮТ:

ХОМУТОВ Александр Евгеньевич, работающий главным энергетиком в ЗАО «Управление-20 Метрострой»

РОГОВСКИЙ Иосиф Мечиславович, бывший плотник ЗАО «Управление-20 Метрострой»

Производственный календарь на 2011 год

ЯНВАРЬ							ФЕВРАЛЬ							МАРТ							АПРЕЛЬ							МАЙ							ИЮНЬ						
ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС	ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС	ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС	ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС	ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС	ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	4	5	6	7	8	9	10	2	3	4	5	6	7	8	6	7	8	9	10	11	12	
10	11	12	13	14	15	16	14	15	16	17	18	19	20	14	15	16	17	18	19	20	11	12	13	14	15	16	17	9	10	11	12	13	14	15	13	14	15	16	17	18	19
17	18	19	20	21	22	23	21	22	23	24	25	26	27	21	22	23	24	25	26	27	18	19	20	21	22	23	24	16	17	18	19	20	21	22	20	21	22	23	24	25	26
24	25	26	27	28	29	30	28							28	29	30	31				25	26	27	28	29	30	23	24	25	26	27	28	29	27	28	29	30				
31																					30	31						30	31												

Количество дней и часов	Янв.	Февр.	Март	1-й кв.	Апр.	Май	Июнь	2-й кв.	I полуг.	
Календарные дни	31	28	31	90	30	31	30	91	181	
Рабочие дни	15	19	22	56	21	20	21	62	118	
Выходные и праздничные	16	9	9	34	9	11	9	29	63	
Рабочее время в час										
При 40 час. раб. нед.	120	151	175	446	168	160	168	496	942	
При 36 час. раб. нед.	108	135,5	157,8	401,2	151,2	144	151,2	446,4	847,6	
При 24 час. раб. нед.	72	90,2	104,6	266,8	100,8	96	100,8	297,6	564,4	
Количество дней и часов	Июль	Авг.	Сент.	3-й кв.	Окт.	Нояб.	Дек.	4-й кв.	II полуг.	2010 г.
Календарные дни	31	31	30	92	31	30	31	92	184	365
Рабочие дни	21	23	22	66	21	21	22	64	130	248
Выходные и праздничные	10	8	8	26	10	9	9	28	54	117
Рабочее время в час										
При 40 час. раб. нед.	168	184	176	528	168	167	176	511	1039	1981
При 36 час. раб. нед.	151,2	165,6	158,4	475,2	151,2	150,2	158,4	459,8	935	1782,6
При 24 час. раб. нед.	100,8	110,4	105,6	316,8	100,8	99,8	105,6	306,2	623	1187,4

*** выходные и праздничные дни**
*** предпраздничные дни, продолжительность рабочего времени сокращается на 1 час**

- 1, 2, 3, 4, 5 января – Новый год
- 7 января – Рождество Христово
- 23 февраля – День защитника Отечества
- 8 марта – Международный женский день
- 1 мая – Праздник весны и труда
- 9 мая – День Победы
- 12 июня – День России
- 4 ноября – День народного единства

<p>УЧРЕДИТЕЛЬ: Акционерное общество открытого типа по строительству метрополитена в городе 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</p>	<p>Редактор: <i>Екатерина Гигиняк</i> Фото: <i>Виктор Чумаков</i> Корреспондент: <i>Ирина Сидорина</i> Верстка и дизайн: <i>Елена Тальянова</i></p> <p>Номер подписан в печать 15.02.2011 г. Газета отпечатана в типографии «Белл», Санкт-Петербург, ул. Книпович, д.12, к.2, www.bell-print.spb.ru.</p>	<p>АДРЕС РЕДАКЦИИ: 194100, Санкт-Петербург, ул. Литовская, д. 4 Телефон: (812) 295-12-17, www.metrostroy-spb.ru Отзывы направлять по адресу редакции.</p> <p>Тираж 1700 экземпляров.</p>
---	--	---