

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

**МЕТРОСТРОЙ,
СО ЩИТОМ!
И С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ!**
СТР. 2

**НА ЛАЭС-2 «БАНКУ»
ПОЛОЖИЛИ
ТОЧНО!**
СТР. 3

**900 ДНЕЙ СТОЙКОСТИ
ГОРОДА-ГЕРОЯ
ЛЕНИНГРАДА**
СТР. 4-5

**НАКЛОННЫЙ ХОД
«СПОРТИВНОЙ-2»**
СТР. 6

ЗА ГЕНЕРАЛЬНОГО – 99,99%!

Главный вопрос собрания – о досрочном переизбрании генерального директора ОАО «Метрострой» на ближайшие пять лет был поднят В.Н. Александровым по собственной инициативе.

В нашем материале мы приводим его выступление практически «без купюр». Результаты голосования членов акционерного общества вынесены в заголовок передовицы и говорят сами за себя. Остается лишь от всего сердца поздравить глубокоуважаемого Вадима Николаевича с единогласным избранием «новым» генеральным директором Метростроя, пожелать здоровья и ярких строительных побед на благо Петербурга и легендарного коллектива, имя которому – Метрострой.



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

– Уважаемые коллеги, уважаемые гости!

Прежде всего, я хотел бы поздравить присутствующих с большим праздником – 70-летием освобождения Ленинграда от фашистской блокады. Метрострой и впредь должен свято чтить имя первого руководителя нашего предприятия, Ивана Георгиевича Зубкова, сделавшего невероятно много для нашего города в тяжелейшие годы блокады. В начале наступления на Ленинград Иван Георгиевич возглавлял строительство оборонительных рубежей, возводимых нередко под шквальным огнем, но самое главное – под его руководством Метрострой построил Дорогу Жизни, спасшую от голодной смерти тысячи ленинградцев. На войне и в блокадном кольце погибли сотни наших старших товарищей – первых ленинградских метростроителей, в том числе, и Герой Социалистического Труда Иван Георгиевич Зубков. Предлагаю почтить их память минутой молчания...



27 января в актовом зале Колледжа Метростроя прошло внеочередное собрание акционеров ОАО «Метрострой». Повестка дня – досрочное прекращение полномочий генерального директора ОАО «Метрострой» В.Н. Александрова, избрание нового Совета директоров, увеличение уставного капитала Общества путем размещения дополнительных акций.



Уважаемые коллеги! Сейчас мне бы хотелось коротко рассказать о том, что же успел сделать Метрострой за последние пять лет. Сданных городу объектов немало. Было бы здорово, если бы таких объектов оказалось не меньше и в последующие пять лет. В 2009 году был сдан наклонный ход и вестибюль станции «Звенигородская», в декабре 2010 года – наклонный ход и вестибюль станции «Обводный канал», через год, в декабре 2011 года, Метрострой сдал городу наклонный ход и вестибюль станции «Адмиралтейская». Это был очень сложный проект, мы не могли к нему приблизиться до тех пор, пока у Метростроя не появился специализированный щит для проходки наклонных ходов. В 2012 году мы сдали метрополитену две станции – «Бухарестскую» и «Международную».



7 ноября 2013 года заказчик получил наземный вестибюль и эскалаторный тоннель станции «Спасская». Такovy наши достижения в метростроении за пять лет. Конечно, этого не достаточно. Однако мне представляется, что переломный момент все-таки наступил, и следующие годы ознаменуются существенным прогрессом именно в метростроении. Метрострой остается ведущей организацией в сфере подземного строительства, мы с вами сделали для этого очень многое. Например, приобретенный в конце прошлого года щит для проходки двухпутного тоннеля на Фрунзенской линии – это, как сказал губернатор, настоящий инновационный прорыв в области горизонтального тоннелестроения. Петербургский Метрострой выступает первопроходцем в этом направлении. Но мы рекордсмены и по внедрению горнопроходческих щитов для проходки наклонных ходов: наш щит «Аврора» построил три наклонных хода, один из которых, на станции «Спасская», уникален по скорости проходки.



Продолжение читайте на стр. 2

Акционерное собрание

ЗА ГЕНЕРАЛЬНОГО – 99,99%!

В течение этих лет мы старались активно работать и по другим строительным направлениям. В октябре 2009 года ООО «Тоннельный отряд-4» сдал заказчику сеть главного коллектора в городе Гатчина. И по сей день гатчинцы благодарят Метрострой за восстановление всей канализационной системы их города. В 2010 году Метрострой досрочно сдает объекты инженерной инфраструктуры на территории комплекса «Балтийская жемчужина» в юго-западной и приморской частях Петербурга. В целом, Метрострой является «пионером» и в сфере микротоннелирования, он начинал осваивать это направление еще в семидесятых годах и успешно развивает его сегодня на базе

ООО «Тоннельный отряд-4». В августе 2011 года был построен и передан городу Комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений, открыто движение автомобильного транспорта по автодорожному тоннелю под Финским заливом. Метростроевцев лично поздравлял В.В. Путин. К сожалению, наша роль в этом уникальном строительстве немного подзабылась, а ведь мы построили грандиозный заслон, который много раз спасал город. В 2012 году пробита вторая ветка микротоннеля под Сайменским каналом в рамках проекта трассы Северного газопровода. Тяжелое было строительство, и я благодарю всех метростроевцев, занятых в этом уникальном проекте.

За наши достижения нам вручили «подарок» – подряд на строительство второй сцены Мариинского театра, и мы прекрасно с ним справились. Театр мы построили великолепный, но «подарок» этот дался Метрострою непросто, особенно в части художественной отделки. Общее мнение абсолютного большинства петербуржцев: внутреннее убранство и акустика Мариин-

ки просто выдающиеся. А ведь это сделано руками метростроевцев!

В этом году Метрострой отметил пятилетие своего участия в возведении первого энергоблока ЛАЭС-2. Качество нашей работы – на высшем уровне и надеюсь, что строительство следующих энергоблоков без Метростроя не обойдется. Вот что сделано за последние пять лет нашим замечательным коллективом.

По второму вопросу акционерного собрания.**ЧЛЕНЫ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «МЕТРОСТРОЙ», ИЗБРАННЫЕ НА ВНЕОЧЕРЕДНОМ ОБЩЕМ СОБРАНИИ АКЦИОНЕРОВ 27.01.2014 г.**

№ пп	Фамилия, имя, отчество	Место работы
1.	АЛЕКСАНДРОВ Вадим Николаевич	Генеральный директор ОАО «Метрострой»
2.	АЛЕКСАНДРОВ Николай Вадимович	Заместитель генерального директора ОАО «Метрострой»
3.	ГАРЮГИН Владимир Александрович	Начальник ГУП «Петербургский метрополитен»
4.	КАРГИН Иван Николаевич	Заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга
5.	КАСРАДЗЕ Клименти Григорьевич	Генеральный директор ЗАО «Компакт»
6.	КОМИССАРОВ Александр Геннадьевич	Заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга
7.	СЕПИТЫЙ Сергей Дмитриевич	Генеральный директор ЗАО «СМУ №13 Метрострой»
8.	ФУРСА Аркадий Георгиевич	Заместитель начальника ГУП «Петербургский метрополитен»
9.	ЯНКИНА Марина Михайловна	Заместитель председателя Комитета по управлению городским имуществом

По третьему вопросу акционерного собрания.

Предложение об увеличении уставного капитала общества путем эмиссии дополнительных акций ОАО «Метрострой» собранием не принято.

Из выступлений участников акционерного собрания:

«Сегодня Метрострой работает в совершенно новых экономических условиях. Остаться в это время без человека, который пользуется безграничным доверием всего коллектива, начиная от откатчика и заканчивая генеральными директорами структурных подразделений Метростроя, было бы полным безумием».

*Генеральный директор ЗАО «СМУ №13 Метрострой»
С.Д. Сеницкий*

«На этом этапе очень сложно представить себе кого-то другого на месте Вадима Николаевича. И не только потому, что он возглавляет наш коллектив многие десятилетия. Сегодня генеральный директор Метростроя прилагает колоссальные усилия для возрождения петербургского метростроения».

*Генеральный директор
ЗАО «Управление-20 Метрострой»
Г.А. Дружининский*

**Метростроение**

МЕТРОСТРОЙ, СО ЩИТОМ! И С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ!

23 января на стройплощадке станции «Южная» состоялась торжественная презентация и начало тестирования нового тоннелепроходческого комплекса «Надежда». Событие действительно выдающееся и для Метростроя, и для Петербурга. И произошло оно в дни празднования 73 годовщины со дня основания ленинградского Метростроя. Поздравляем тебя, Метрострой!

Через контрольный пункт на спуск в тоннель аккредитованных журналистов пропускали быстро и предельно корректно, так что от нештучного мороза, сковавшего в этот день Питер, никто из работников пера и объектива в ожидании своей очереди, не пострадал.

В ожидании почетных действующих лиц «Метростроитель» «прилип» к главному инженеру Управления механизации Сергею Юрьевичу Чумакову. Отдадим должное богатырскому терпению Сергея Юрьевича, на все вопросы он отвечал спокойно, обстоятельно и миролюбиво.

С.Ю. Чумаков:

– На проходке задействованы четыре пилота, в целом же, работу щита поочередно обслуживает группа высококлассных мастеров Управления механизации в составе двадцати человек. За исключением бригад Метроподземстройа, занятых на наращивании магистралей и монтаже тубингов, движение щита по трассе будут обеспечивать исключительно специалисты УМа: машинисты щита, тубингоукладчика, трансфер-крана, систем нагнетания, мультитранспортных средств и т.д. Безусловно, на щите будут нести вахту дежурные гидравлики, электрики и механики. Наши ребята также обеспечивают работу башни-накопителя транспортной ленты. Сейчас башня заряжена полностью: на 200 м проходки накопитель вмещает 400 м ленты. Производительность конвейерной ленты – 1000 (!!!) т породы в час.

Режимы работы обслуживающих систем, а также состояние конвейерных линий машинист щита контролирует непосредственно из кабины пульта управления, опираясь на показания мониторов. При возникновении любой нештатной ситуации, как в хорошем автомобиле, на мониторе автоматически загорается показатель ошибки. Компьютеризация всего и вся в одном отдельно взятом тоннеле!

Наконец, появился губернатор. В соответствии с замыслом организаторов презентации губернатор в сопровожде-

нии чиновников и метростроителей проследовал в кабину управления горнопроходческого комплекса, где в 13.30 и совершил историческое нажатие красной кнопки. Пуск! Включились все маслостанции, заработали все три конвейера – щитовой, магистральной и отвальный. Метростроители приготовились к показательному монтажу тубинга первого временного кольца. Машинист трансфер-крана подал тубинг на тубингоукладчик. Как собирается кольцо, губернатор смотреть не стал и под жадными объективами фоторепортеров вышел к журналистам. «Метростроителю» показалось, что Георгий Сергеевич, мягко говоря, изумлен масштабом строительства и буйством современных технологий. Состоялся «пресс-подход». Градоначальник произнес торжественную речь:

– Мы являемся свидетелями знакового события в метростроении не только нашего города, но и России. Впервые запущен тоннелепроходческий щит для строительства двухпутного тоннеля. Такого щита не было ни в Советском Союзе, ни в России. И сегодня в Санкт-Петербурге мы этот щит запустили. Символично, что запуск этого щита произошел



в дни, когда мы отмечаем рождение нашего ленинградского Метростроя. Он был создан 21 января 1941 года и в течение всех последующих лет активно работает на благо нашего города. В период блокады метростроевцы строили Дорогу Жизни, поэтому я от всей души хочу поблагодарить и поздравить замечательный коллектив с Днем рождения и с общим нашим праздником – 70-летием полного освобождения от фашистской блокады.

Мы приняли решение о выделении 73 миллиардов рублей на строительство метрополитена. Это позволит до 2020 года построить не менее 12 станций метро. Мы поддерживаем развитие предприятий, занятых в строительстве метро, это важно, потому что там где заказы, там и новые технологии и новые высокооплачиваемые рабочие места. Скажу честно, мне этот щит и рабочий настрой метростроевцев очень понравились! Желаю вам успешной работы, ну а мы будем стараться вас такой работой снабжать, ведь без финансовых средств говорить о развитии транспортной инфраструктуры трудно. Это один из главных приоритетов городского правительства на ближайшую перспективу.

Генеральный директор Метростроя В.Н. Александров предложил дать проходческому комплексу красивое имя «Надежда». Оно было с энтузиазмом подхвачено журналистами, поддержал предложение и губернатор. «Надежда» Метростроя прокопает тоннель в три с лишним километра на участке Фрунзенского радиуса от станции «Южная» до станции «Проспект Славы» с промежуточной станцией «Дунайский проспект». На всякий случай напомним, что в специально изготовленное оборудование было вложено 32 млн евро. Изначально на строительство метро от станции «Международная» до станции «Южная» планировалось затратить 40 млрд рублей, однако на момент проведения конкурса стоимость была снижена до 26 млрд рублей. Построить линию метро от «Международной» до «Южной» планируется к 2017 году.

Трудовые будни

НА ЛАЭС-2 «БАНКУ» ПОЛОЖИЛИ ТОЧНО

С СОБЛЮДЕНИЕМ ВСЕХ ТРЕБОВАНИЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ШТАТНОЕ МЕСТО ТОЧНО УСТАНОВЛЕНО ОСНОВАНИЕ КУПОЛЬНОЙ ЧАСТИ РЕАКТОРА ЭНЕРГОБЛОКА №1.



Заместитель руководителя обособленного подразделения «Управление по реализации проекта ЛАЭС-2» от Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» **Дмитрий Сергеевич Никулин:**

– Моя задача заключалась в организации и обеспечении подъема основания купольной части реактора. Группа наших специалистов должна была проверить соответствие всех креплений данным рабочей документации, подтвердить их надежность непосредственно на площадке и убедиться в технической готовности подъемных средств.

В процессе подготовки нам пришлось потребовать внести конструктивные изменения в узел крепления подъемного крана к куполу. В сжатые сроки монтажниками участка И.И. Филиппова модернизированный узел был установлен. Кстати, именно под руководством Игоря Ивановича Филиппова проводились все сборочные работы и монтаж основания купола. 9 января мы подтвердили полную готовность к подъему металлоконструкций основания купольной части реактора по всей технологической цепочке.

12 января операция началась с пробного подъема: метростроевцы сняли конструкцию со стапеля, подняли на высотную отметку, выдержали в таком положении контрольное время, осмотрели в присутствии генподрядчика, ну, и как водится, «вира!».

Пока кран с «банкой» наводился на реактор, мы вывели людей из опасной зоны. Когда основание купола зависло над зданием реактора на высоте 5 метров, монтажники распределились по периметру внутренней защитной оболочки, прихватили конструкцию страховыми фалами, чтобы, если потребуются, аккуратно ее подвернуть на точки крепления, подравнивали, совместили геодезические контрольные метки и аккуратно осадили.



Исполнительный директор проекта Павел Владимирович Мозеров:

– Координация установки конструкции на расчетное место включала точное наведение 297-тонного основания купола внутренней защитной оболочки на здание реактора на высоте 46,6 метра, детальный геодезический контроль, подготовку точек крепления. На 18 точек подвеса распределились без малого триста тонн.



На ЛАЭС-2 с инспекцией один из самых строгих и внимательных проверяющих, директор Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» Валерий Дмитриевич Кузнецов



Один из лучших рабочих коллективов Управления механизации, бригада Михаила Сергеевича Севастьянова: «Это и наших рук дело!»



Работай в очках, береги руки товарища!

Д. С. Никулин:

– Как поведет себя конструкция? Определенное беспокойство вызывало возможное изменение геометрии основания реактора в процессе подъема. Притяжение – страшная сила, опасная и неуправляемая. Но мужики матерые, опыт многолетний, предусмотрительно в несколько раз повысили коэффициент прочности всей навески. В ход пошли высокопрочные болты, чтобы избежать изгибающих нагрузок, на болт поставили специальные косые шайбы, заложили дополнительные точки сварки. И прошло, прокатило как по маслу... Спокойствие и безопасность, Ньютон отдыхает под яблоней. Сейчас монтажники УМа уже приступили к обварке установочных опор: крепим их к закладным деталям основной конструкции здания реактора.



Начальник участка И.И. Филиппов, заместитель руководителя проекта Д.С. Никулин: «Работу сдал! – Работу принял!»

Вот так, в общем-то буднично, сухоовато, «в текущем режиме», без неуместного на ЛАЭС-2 самолюбования Метрострой осуществил грандиозную операцию: на 45-метровой высоте без сбоев, накладок, модных сегодня «нештатных ситуаций» был установлен основной элемент системы локализации и защиты ядерного реактора мощной атомной станции. «Ловили», «осаживали» и устанавливали основание купола многие замечательные специалисты: инженеры, рабочие Метростроя. И думается, все мы еще не раз

будем благодарить этих скромных людей за их мастерство и ответственность. Станция скоро даст энергию всему Северо-Западному региону, в которой он так остро нуждается. Большинство участников подъема, кстати, считают, что это отнюдь не самое главное и не самое трудоемкое, ну подняли, ну поставили, а самое-то главное растворилось в круговороте дней – изготовление и укрупненная сборка элементов основания купольной части реактора, сложнейшие геодезические работы. Монтаж элементов отвода тепла, т.н. теплообменники, вмонтированные в основание купола, – это вообще отдельная тема. Дополнительная система безопасности, уникальная разработка петербургского АЭПа, новое слово в энергетике... Кто бы спорил, вещь нужная, но вот утяжелила основание реактора еще на 100 тонн.



Метрострой приступил к изготовлению марок купольной части реактора, «тобетейки», как ее называют на ЛАЭС-2

П.В. Мозеров:

– Монтажники ЗАО «Компакт» начинают обустройство мощного наружного арматурного каркаса (Ø прута – 40 мм, шаг ячейки – 200мм, такого армирования нет ни на одной из известных мне станций), специалисты УМа готовятся к монтажу системы каналообразователей VSL, затем наружная сетка, опалубка, бетон и дальше, и выше, и быстрее – с каждым месяцем объем работ и их темпы будут только нарастать.



Прекрасные сварщицы УМа: контролер сварочных работ Светлана Леонидовна Цимбал и мастер по сварке Нурсиля Мирсаляповна Яппарова



900 ДНЕЙ СТОЙКОСТИ

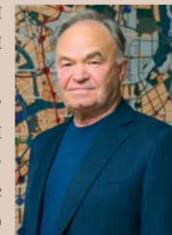


27 ЯНВАРЯ – особая дата в истории нашего города. В этом году мы отмечаем 70-летие со дня полного освобождения Ленинграда от блокады фашистскими войсками, это великая дата не только для нашего города, но и для всей страны.

900 блокадных дней – это 900 страниц беспримерного мужества, стойкости, надежды и веры в победу в истории нашего Города-героя. Подвиг ленинградцев был показательным для всего народа: нестигаемую волю и силу духа жителей осажденного города не сломали ни бесконечные артиллерийские обстрелы, ни ревущие танки, ни голод, ни небывалые морозы, каких не было сотню лет. Огромную долю в оборону города от врага вложили ленинградские метростроители, с первых дней войны вставшие на защиту Невской твердыни. Непроступные оборонительные рубежи, мосты, переправы, железнодорожные пути, Дорога Жизни и Дорога Победы – все это было построено метростроителями.

Дорогие ветераны Великой Отечественной войны, жители блокадного города, метростроители! От всей души поздравляю вас с этой великой датой, с 70-летием со дня снятия блокады! Ваш подвиг всегда будет поводом для гордости за наш Город-герой! Крепкого вам здоровья и благополучия!

Генеральный директор ОАО «Метрострой»
Вадим Николаевич Александров



ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВИЧ ЕВСТАФЬЕВ: ПОЧТИ ПОЛВЕКА В МЕТРОСТРОЕ

Владимир Васильевич Евстафьев, работавший проходчиком в Метрострое, принес в редакцию пожелтевшую от времени записку, письмо брата его матери в осажденный город. Это обычное рядовое послание, какие приходили нередко, но сейчас каждое из них – на вес золота.

– Когда в июне 1941 года началась война, мы с теткой, маминой сестрой, отдыхали в Сланцах, – рассказывает Владимир Васильевич. – На тот момент мне исполнилось 9 лет, и я все уже понимал, оттого и не люблю вспоминать те страшные дни.

Мама работала машинисткой в торговой флотской организации, что находилась на площади Труда, в доме №1. Я был единственным ребенком в семье, и оттого с мамой был неразлучен, как нитка с иголкой. Каждый день в осажденном городе мы вдвоем совершали вылазки на работу. Пока трамвайное движение не прекратилось – добирались на трамвае, а потом приходилось идти пешком. Жили мы в том самом доме, где сейчас расположен вестибюль станции «Технологический институт». Каждый день мы совершали маршрут от пересечения Загородного и Московского проспектов до площади Труда. Эту дорогу я в подробностях помню и по сей день: какими улицами и переулками мы шли...

Маршрут был длинный, стояли морозы, а силы уже кончались, голодуха была страшная... Мамино начальство, видя, что мы совсем обессилены, выделило для нас, вольнонаемных, убежище в подвале, переоборудовало его для жилья, выдало топчаны, тюфяки – там мы и жили с ноября 1941 года, во многом это нас спасло. Там была столовая, карточная система на питание. Еды было мало, но самое главное – нам давали горячую пищу. А с 1942 года, когда в городе от нехватки витаминов и скудного питания свирепствовала цинга, нарубали молодые побеги с хвойных деревьев, из которых готовили настой. Бак с этим настоем стоял при входе в столовую, его мы употребляли, чтобы не вываливались зубы и не болели десны. У меня была детская карточка на питание, а у мамы – взрослая. Меня по моей детской кормили даже лучше, чем маму, и все равно жили впроголодь. А потом маме, видя, что ей совсем тяжело, дали рабочую карточку, по которой кормили чуть лучше. Я, кстати, из-за блокадного детства так и не вырос – «метр с кепкой и это на коньках», хотя в семье все были высокими...

Владимир Васильевич вспоминает, что хоть время было и жуткое, город выглядел вполне прилично – его убирали, подметали...

– Рассказывают, что в блокаду на улицах повсюду трупы валялись, – вспоминает он, – лично я такого не помню, а трупы на улице видел всего единожды за все время, их старались сразу убрать. Правда, когда мимо Никольской церкви ходили, туда сносили крошечные завернутые трупы детей...

В конце сентября 1942 года я сильно заболел, чем – так и не выяснили, а мне становилось все хуже и хуже. Одна мамина знакомая работала в детском саду. И когда детский сад в ноябре эвакуировали, мама попросила, чтобы я поехал вместе с ними в качестве няньки ухаживать за малышами. Там, в эвакуации в Свердловской области, городе Карпинске, я и пошел в школу – мне было уже 11 лет. В январе 1944 году прорвали блокаду, а в апреле мама приехала за мной и отвезла в Ленинград. В эвакуации я пробыл чуть меньше полутора лет.

В 1946 году я окончил 4 класса школы, а в 1948 году – ремесленное училище токарем, потом стал работать на заводе «Электроприбор» на Петроградской. А в мае 1949 года вызвали меня в цеховой комитет комсомола и порекомендовали на строительство метро. Мне тогда еще и



17 не было, выглядел я откровенно дохлым, но раз строительство метро – значит, надо... Взяли меня работать в СМУ-15 откатчиком 3 разряда. Так с 25 июля 1949 года я стал метростроевцем... Со временем доработал до проходчика 4 разряда, а потом был вынужден по семейным обстоятельствам уволиться – мне было необходимо работать в одну смену, но начальство на это не пошло. Без Метростроя я пробыл недолго – уже в 1964 году вернулся в СМУ-19. Потом перешел работать в созданное СМУ-11 и до 1982 года, до выхода на пенсию, работал там. Строил станции «Технологический институт», «Пушкинскую», «Проспект Ветеранов», «Пионерскую», «Ладожскую», спецобъекты в метро...

За строительство станции «Выборгская» Владимир Васильевич был награжден Орденом Трудовой славы 3 степени.

– Уже когда был на пенсии, – продолжает Владимир Васильевич, – снова вернулся в СМУ-11, работал сторожем на строительстве станций «Комендантский проспект», «Звенигородская», «Адмиралтейская». Как раз когда наступили непростые времена и денег не было, наш директор, Андрей Владиславович Морозов, предложил пойти работать сторожем, за что до сих я пор ему благодарен. Вообще, он про ветеранов организации никогда не забывает, всегда, если нужно, оказывает помощь... После завершения строительства «Адмиралтейской» я ушел на заслуженный отдых. Когда пришел в отдел кадров, попросил сосчитать общий метростроевский свой стаж – вышло 43 года...



Город переживал изоляцию и засилье врага, но ленинградцы сохраняли силу духа. Обессиленные и голодные, они помогали армии, выпуская военную продукцию, строили укрепления. Не ушла и культурная жизнь города: работали театры, музеи, библиотеки, радио, проходили футбольные матчи... Город жил, и во многом это помогало выстоять блокаду. Важно было доказать врагу, а главное, самим себе: блокада не сломала ленинградцев!

Продолжалась жизнь и в Метрострое. С пометкой «со стройки не выносить!» регулярно выходила газета «Стройтель», предшественница современного «Метростроителя». Всего лишь один лист, с обеих сторон которого были новости о том, как наступают на врага наши войска, как продвигается строительство оборонительных рубежей, разработка угольных шахт, чего не хватает на стройплощадках. Газету перечитывали, передавали друг другу, берегли. В архиве редакции сохранились газеты, выпущенные в разгар блокады Ленинграда...

МИНУТА МОЛЧАНИЯ НА МОГИЛЕ ПЕРВОГО ДИРЕКТОРА ЛЕНИНГРАДСКОГО МЕТРОСТРОЯ

27 февраля, в семидесятую годовщину полного снятия фашистской блокады Ленинграда, руководство ОАО «Метрострой» и группа ветеранов-метростроевцев возложили цветы к могиле первого начальника ленинградского Метростроя, Героя Социалистического Труда Ивана Георгиевича Зубкова. У могилы легендарного директора Метростроя собрались многие руководители подразделений и строительно-монтажных управлений нашего предприятия, ветераны Метростроя, блокадники, пережившие ужас голодных зим 1941-1944 годов. Слова глубокой благодарности человеку, под руководством которого первые метростроевцы спасли сотни тысяч ленинградцев от голодной смерти, проложив по Ладоге ледовую Дорогу Жизни, произнес генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров.

– Нам выпала честь продолжать великое дело, которое было заложено 21 января 1941 года легендарным коллективом Метростроя, созданным под руководством Ивана Георгиевича Зубкова. В 1941 году первому руководителю Метростроя было всего тридцать семь лет, но, выдающийся инженер и талантливый организатор, он возглавил и успешно реализовал первую, самую тяжелую и сложную стадию создания метро в нашем великом городе. Изучая историю того периода, невозможно не восхищаться работоспособностью созданного им коллектива. Сейчас в нашем распоряжении уникальная техника, развитые производственные мощности, в те же времена ничего подобного проходчики не имели. Но был великий, искренний энтузиазм и вера в прекрасное будущее. Когда началась война, многие метростроевцы всем сердцем рвались на фронт, но такие уникальные специалисты были нужнее

ГОРОДА-ГЕРОЯ ЛЕНИНГРАДА

«МАМА» И «ПАПА» ЗАБОРЩИКОВЫ

Когда корреспонденты газеты «Метростроитель» пришли в гости к Ларисе Георгиевне Заборщиковой, бывшему главному бухгалтеру Тоннельного отряда-3, пережившей блокаду Ленинграда, их вместе с супругой встретил и Михаил Никитич Заборщиков, известный и уважаемый морской спасатель. Все повествование о пережитой Ларисой Георгиевной блокаде Заборщиковы вели вместе, частенько исправляя друг друга по части дат и событий, при этом ласково обращая друг к другу «мама» и «папа».

— Когда началась война, мне исполнилось 14 лет, — вспоминает Лариса Георгиевна. — Мы жили на Театральной площади рядом с Мариинским театром. Помню, как-то в начале войны был дан сигнал воздушной тревоги, мы укрылись в подвале своего дома, а в это время в Мариинский театр угодила бомба. Из дома выбило все стекла... Дров у нас не было, а теперь и окна незащищенными остались... Моя мама в то время работала в ДЛТ, где был подвал-бомбоубежище, куда нам и пришлось перебраться на время. Жить в ДЛТ постоянно было невозможно, и мы ушли жить к маминной тетке, на улицу Слуцкого («Таврическую, мама!») — поправляет Михаил Никитич). Полтора года мы находились в оккупированном Ленинграде, а потом маму отправили на лесозаготовки в Ириновку, на Дорогу Жизни. Мама к тому моменту была уже совсем истощена, и я поехала вместе с ней. Туда, в Ириновку, на паровых поездах я привозила из дому какие-то вещи, одежду и меняла их на еду. Через некоторое время повезло: за меня замолвил слово наш полковник, Дмитрий Андреевич Андреев, и меня взяли вольнонаемной во второй стрелковый батальон, находившийся в Ваганово. В этом батальоне, воинской части 75-793, я пробыла с 1 февраля 1943 года, а когда война закончилась, ушла в увольнение. Помню, когда до нашей воинской части дошла весть о снятии блокады, мы радовались, как дети. Уже тогда чувствовали, что конец не за горами.

— Всю блокаду фактически она была здесь, — добавляет Михаил Никитич, — потому что постоянно ездила в разбитую квартиру на Театральной площади и вывозила оттуда вещи в обмен на еду...

Сама Лариса Георгиевна не рассказывает в подробностях про ужасы войны. Как она признается, ворошить эти страшные воспоминания ей совсем не хочется. Наверное, это и хорошо: память сама стирает все то, о чем хотелось бы забыть...



После войны Лариса Георгиевна работала некоторое время в ремстройконтуре Государственного университета, потом в тресте при Балтспецгидрострое.

С мужем, спасателем Заборщиковым, познакомилась, когда тот еще был водолазом.

— Увидела его впервые в 1955 году, — рассказывает, улыбаясь, Лариса Георгиевна. — Он мне на партсобраниях пальто подавал, ухаживал... а вскоре и в гости ко мне пришел. Поженились, и с тех пор я постоянно за него волновалась, места себе не находила. Он уходил на ликвидации аварий, связи с ним почти никакой не было, а я переживала и ждала.

— 27 апреля будет ровно 59 лет, как мы вместе, — дополняет «маму» «папа» Михаил Никитич.

Полноценного образования Лариса Георгиевна так и не получила — сначала помешала война, а потом уже нужно было работать, поэтому все бухгалтерские премудрости постигала на практике. В 1972 году поступило предложение пойти работать в бухгалтерию третьего тоннельного отряда в Ленметрострое.

— В 1972 году в Тоннельном отряде-3 Ленметростроя искали на работу бухгалтера, — вспоминает Лариса Георгиевна. — Меня позвал работать Дмитрий Ильич Сепитый, бывший тогда начальником Тоннельного отряда-3, и я пошла. В «третьем тоннельном» и оставалась до выхода на пенсию, успела поработать с восьмью начальниками — Сепитым, Салопекиным, Домбровским, Горышиным, Александровым, Филоновым, Зубовым, Чурляевым... Работы в бухгалтерии всегда было очень много...

Лариса Георгиевна ушла на пенсию с должности главного бухгалтера в 1994 году. Не считая огромного количества благодарностей за добросовестный труд, она награждена медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина» и медалью «За оборону Ленинграда».

Побывав в гостях у Михаила Никитича Заборщикова, «Метростроитель» не мог обойти вниманием столь заслуженного и пользующегося уважением спасателя...

Заборщиков Михаил Никитич — самая почитаемая и уважаемая личность, как в Балтийском отряде, так и во всей морской спасательной службе России. 22 июня 2012 состоялась церемония спуска на воду многофункционального аварийно-спасательного судна «СПАСАТЕЛЬ ЗАБОРЩИКОВ», названного в его честь. За долгие годы работы Михаил Никитич был и водолазом, и водолазным специалистом, и заместителем начальника отряда по АСР и ПТР. С 1963 по 1968 год был избран председателем Комитета плавсостава БМП. Участник экспедиции особого назначения — ЭОН-12 по расчистке порта Читтагонг (Бангладеш) в 1972-1974 гг. Участник более двухсот аварийно-спасательных и судоподъемных операций, в том числе и сверхсложных операций по спасанию т/х «Михаил Рудницкий», «Стахановец Котов», «Сага Своя» и «Еурабия Скай», «Комсомолец Татарии», «Иосиф Дубровинский». Многими операциями он руководил, иногда официально, а чаще фактически. В числе заслуженных наград этого спасателя числятся орден Великой Отечественной войны, 16 медалей (в том числе бронзовая медаль ВДНХ) и знак Почетного работника Морского флота.

(По материалам журнала «Судостроение. Энергетика. Транспорт»)



ВЫПОЛНЕНИЕ						
горных работ по комаровской группе Строительства 5						
за время с 21 по 26 августа 1943 года.						
№№ шахт.	Количество забоев.	Выполнено в погонных метрах.			Отработано забоев/сутки.	Проходка на один отработанный забой/сутки.
		За 5 дней.	За 5 дней по 1 забой.	За сутки по 1 забой.		
Горизонтальные выработки.						
7		81,15	11,6	2,32	38	2,14
5		28,2	5,6	1,12	26	1,12
2		5,85	2,90	0,58	4	0,73
4		19,5	4,90	0,98	18	1,08
4		5,55	1,39	0,28	6	0,93
Вертикальные выработки.						
		5,55			8	0,69

Самодельность в Путыреме-1

Заметно оживилась культурно-массовая работа в Путыреме-1. С помощью комсомольцев устроили спортивную площадку для игр в волейбол, городки, сделали турники. Объявили передвижную библиотеку, раздала книги. Кроме того, культурно-просветительная работа ведется в бригадах, в 100 с лишним рассказов в бригадах, армейцы читают рассказы, вечера, балеты, в массе которых шесть вечера в программе, в которых рассказывали о героическом подвиге комсомольцев в Путыреме-1. Расквитались море широкими драмами, возмездие, хор и балетные номера.

В постановке «Расквитались море широкими драмами, возмездие, хор и балетные номера» роль Елены работница путовой колонны т. Терентьева. Неплохо сыграла первого офицера в Путыреме-1 работница путовой колонны т. Галинская.

Самодельность в Путыреме-1 процветает, а в Путыреме-1 процветает самодеятельность. Самодельность в Путыреме-1 процветает, а в Путыреме-1 процветает самодеятельность.

Д. Войханский.

27 января 1944 года Ленинград салатовал 24 залпами из 324 орудий в честь полной ликвидации вражеской блокады — разгрома немцев под Ленинградом. В этот же день поэтесса Ольга Берггольц написала стихотворение «Ленинградский салют»:

...И снова мир с восторгом слышит
Салюта русского раскат.
О, это полной грудью дышит
Освобожденный Ленинград!

ЗДЕСЬ РАБОТАЮТ ДЕВУШКИ

В Путыреме-3 работают преимущественно девушки. Они только в прошлом году приняли участие в строительстве. Все девушки, занятые в строительстве, освоились с трудной работой — разборкой путей, выемкой из воды глубоко забитых свай, а потом и с укладкой новых путей.

Сейчас на вывозке грунта из резерва по отемке железнодорожного полотна, при задании дают 8—9 кубометров, девушки выемкой из воды глубоко забитых свай, а потом и с укладкой новых путей.

Любовь Вильямовна и т. т.

Впервые в шахте

Маленькая, белокурая женщина стояла над стволом тринадцатой шахты и пытливо взглядывала в зияющую глубину. Эльвина Кох никак не могла представить себе, что там делают, как выглядит забой, как в нем работают?

Завтра она должна стать шахтером, на своей, 21 шахте.

Неудержимая любознательность привлекла ее, усталую, после рабочего дня сюда, к шахте. Радостно-взвол-

нованно прислушивалась она к новым словам: «копер», «ствол», «забой», «на гора».

Одна из первых пришла она на другой день к месту своей рождающейся шахты, энергично принялась за работу.

Ни в ловкости, ни в силе, ни в смелости не уступает она мужчинам с первых же дней своей работы даже по установке креплений.

М. ВЕЛИКАНОВА.



здесь, в осажденном Ленинграде, на строительстве оборонительных рубежей, на строительстве Дороги Жизни. Все, что было построено руками метростроителей в суровое время ленинградской блокады, — это огромный, неоценимый вклад в оборону Ленинграда.

В нашем городе, наверное, не найти семьи коренных ленинградцев, которая не потеряла бы в годы войны с фашистской Германией своих близких. В 1942 году героически погиб за родину и мой отец — командир особого гвардейского минометного дивизиона «Катюш». Поэтому считаю, что прорыв ленинградской блокады — великий праздник для всех ленинградцев-петербуржцев. Но как же грустно осознавать, что истинных блокадников, переживших ад ленинградских зим 1941-1944 годов, остается с нами все меньше и меньше. Наш долг никогда не забывать об этих тяжелейших годах и чтить память ушедших героев.

Минутой молчания почтили собравшиеся первого директора Метростроя, Ивана Георгиевича Зубкова и всех метростроителей, отдавших свои жизни за победу в великой войне.

Метростроение

НАКЛОННЫЙ ХОД «СПОРТИВНОЙ-2»: ОТВЕТСТВЕННО И ПРОФЕССИОНАЛЬНО

Все строительные работы на станции «Спортивная-2» идут в соответствии с установленным графиком. Сегодня можно уверенно говорить о том, что проходка 64 метрового наклонного хода этой очень непростой во всех отношениях станции закончена. О том, как развивается обустройство наклонного хода, а также строительство подземного вестибюля, наш корреспондент расспрашивал проходчиков и горных инженеров ЗАО «СМУ-11 Метрострой».



НАКЛОННЫЙ ХОД

Рассказывает бригадир проходческой бригады ЗАО «СМУ-11 Метрострой» **Юрий Александрович Гусев**: – Межрамное пространство обделки наклонного хода заполня-

лось набрызгом, при этом бетон попадал и на внутреннюю плоскость арок временного крепления. Поэтому сейчас, перед следующим этапом работ, гидроизоляцией по черновому бетону, практически по всей площади наклонного хода приходится вручную подрубать остаточный бетон. Естественно, это тормозит рабочий процесс и вызывает вопросы у проходчиков.

Юрий Александрович трудится на проходке, можно сказать, всю сознательную жизнь. Начиная со стволового на каолиновых шахтах новгородской области, работал бы с удовольствием на родине и дальше, но с «упразднением» социализма добыча стратегического сырья, основы отечественной металлургии (из каолина делают огнеупоры для доменных печей), оказалась почему-то «нерентабельна», и градообразующее предприятие из шести шахт закрылось за ненадобностью. Шахтеры разбрелись кто куда в поисках лучшей доли. Так, восемнадцать лет назад Юрий оказался в ленинградском Метрострое. Впрочем, бригадир и сейчас с сожалением и грустью вспоминает о шахтерской работе на родине:

– Самые лучшие годы прошли там, на шахтах. Во-первых, был Советский Союз, во-вторых, все было профессиональней и грамотнее, в-третьих, была перспектива: мы поставляли каолин не только своим металлургическим предприятиям, но и за рубеж. Был стимул работать, было интересно. Но главное – была абсолютная уверенность в завтрашнем дне. Люди без задержек получали зарплату и знали, как потратить свои деньги. Такого, как было, сегодня в стране нет, и вряд ли будет.

Семь лет назад, уже на СМУ-11 Юрий Александрович стал бригадиром, проходчики выбрали его по результатам тайного голосования, а это дорогого стоит...

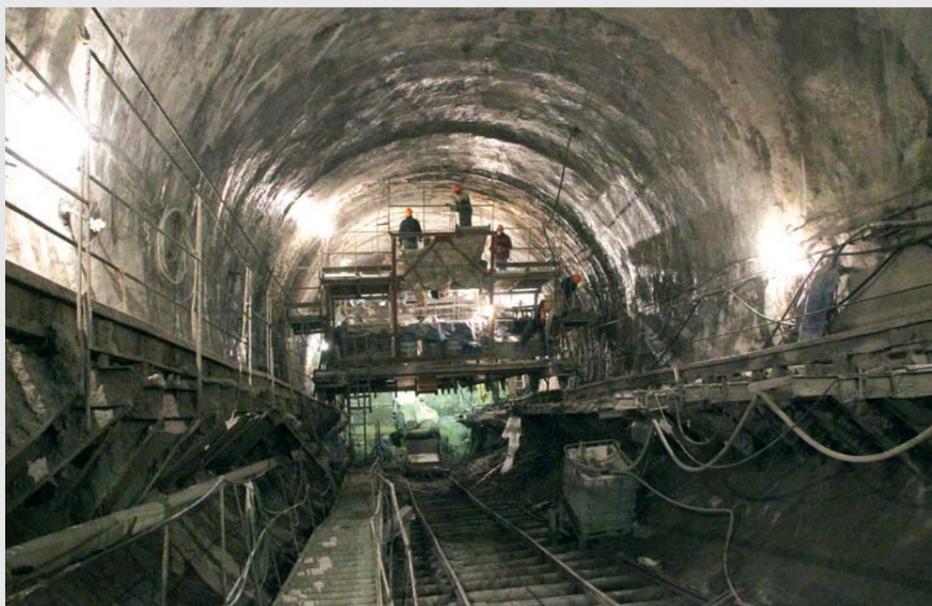
– Бригадирство – это совершенно другая ответственность. Отвечаешь за свои действия не только перед самим собой, но и перед коллективом бригады, – считает бригадир Гусев.

«М»: Бригада удовлетворена выплатами за проделанную работу на строительстве наклонного хода?

– Да, мы полностью удовлетворены. В этом плане ни малейших претензий быть не может. Все, что нам гарантировало руководство за работу, мы получили.

«М»: Как Вы считаете, что оказалось самым трудоемким на этой проходке?

– Проходка давалась, действительно, трудно. Если в начале наклона мы просто укладывали бетон за металлическую опалубку, затем передвигали ее и шли дальше, то потом переключились на новый метод – начали бетонировать наклон по новой технологии, методом набрызг-бетона. Сейчас получается, что ребята нанесли чрезмерное количество бетона, приходится его срубать, чем вручную мы и вынуждены заниматься. Бетон очень прочный, со специальными добавками, так что сами понимаете, рубить его – еще то удовольствие. Собственно, если бы не эти лишние трудозатраты, наклонный ход был бы не сложнее, чем на станции «Звенигородская». Конечно, новую технологию еще только начинаем осваивать, навыка пока не хватает. Иногда думаешь, а не лучше ли вернуться к старому способу бетонирования?



«М»: Можете обосновать свое мнение?

– Во-первых, расход бетона будет намного меньше, ведь по «классике» мы заливаем бетон только за опалубку, и при этом получается гладкая, ровная бетонная поверхность. Во-вторых, потеря времени и лишние усилия проходчиков на «тупой» работе... Мое мнение подтвердят и другие проходчики. Конечно, если бы вся эта технология была отработана до мелочей, возможно, и был бы смысл, а пока это, конечно, очень осложнило нашу работу.



Разговор с начальником участка ЗАО «СМУ-11 Метрострой» **Романом Николаевичем Орлом** мы начали с вопроса о его отношении к перспективам технологии набрызг-бетона в метростроении.

Р.Н. Орел:

– Начнем с того, что внедрение любых новых технологий практически всегда вызывает недовольство, например, когда мы начинали осваивать скребковые конвейеры на строительстве подземной части Мариинского театра, шел буквально шквал негативных высказываний. Однако освоив технологию, люди постепенно оценили ее преимущества.

Любая новая технология должна давать определенный результат, выраженный в качестве продукта. Да, подрубки остаточного бетона не избежать, но ее можно свести к минимуму. Если рассматривать технологию набрызг-бетона в целом, то конечно, сегодня мы видим ее плюсы и минусы. Но плюсов

больше, и главный из них – повышенная надежность обделки. Но набрызг-бетон – это не только улучшенные прочностные характеристики черного бетона, это и исключение трудоемких процессов монтажа и демонтажа опалубки, первичного и контрольного нагнетания. Еще раз повторюсь: этот способ обделки, безусловно, намного надежнее, он исключает использование деревянных элементов – кровли и забутовки. Любые деревянные элементы в обделке со временем снижают ее прочность, их разрушение приводит к просадке грунтов, что совершенно недопустимо в условиях плотной застройки центра города. Надежность технологии набрызг-бетона подтверждается проверяющими комиссиями



У торцевой стены наклонного хода станции «Спортивная-2» бригада Юрия Александровича Гусева (ЗАО «СМУ-11 Метрострой»)

уже сегодня: результаты мониторинга подтверждают отсутствие просадок. Прочность конструкции обделки обеспечивается именно спецификой данной технологии, при которой массив грунта переходит в целик бетона без каких-либо деревянных конструкций между грунтом и бетоном.

Необходимо также добавить, что все проверяющие подтверждают практически абсолютное отсутствие влаги: более сухого наклонного хода никто из членов комиссии не видел. И это – результат успешного внедрения технологии набрызга: под высоким давлением происходит проникновение бетона в грунтовый массив и его естественное омоноличивание, что, в свою очередь, обеспечивает надежную гидроизоляцию обделки.

«М»: Расскажите о дальнейших работах в наклонном ходе. Что предстоит сделать в ближайшее время?

– На зачистку тоннеля – максимум неделя. Параллельно готовим черновой бетон к гидроизоляционным работам. Подготовка заключается в оштукатуривании внутреннего диаметра наклонного хода специальным гидроизоляционным составом «Долмат». Затем, когда штукатурное покрытие будет отшлифовано, приступаем к нанесению 8 мм слоя гидроизоляции, далее покрываем поверхность еще одним защитным слоем штукатурного состава и только после этого приступаем к сооружению арматурного каркаса и бетонированию. Бетонирование будет производиться классическим способом, с использованием бетоновода и скользящей металлической опалубки. К маю наклон должен быть подготовлен к установке эскалаторов.

ВЕСТИБЮЛЬ

В строящемся вестибюле станции «Спортивная-2» метростроители ЗАО «СМУ-11 Метрострой» развернули работы по укладке гидроизоляции и сооружению основных монолитных конструкций. Фактически выполнено 70% объема. В то же время на небольшом участке котлована еще продолжается выемка грунта и железобетона, демонтируются внутренние участки «стены в грунте». По мере углубления котлована здесь будут поярусно наращиваться расстрелы. К выборке грунта строители подходят очень осторожно: из соображений общей надежности конструкции котлована раскреплять расстрелы следует в строго установленной последовательности, при этом перескочить установленную высотную отметку грунта ни в коем случае нельзя.

Р.Н. Орел:

– Можно говорить, что в контуре внешней стены будущего вестибюля весь грунт взят. Земляные работы остаются только на площадках подземных переходов и лестничных спусков. На этих участках работы еще не начинались: нет ни ограждающих конструкций, ни, соответственно, котлованов. Хочу отметить, что здесь предстоят достаточно серьезные подготовительные работы. Дело в том, что в границах этих строительных площадок под проезжей частью набережной Макарова проходит газовая магистраль, которую на время подземных работ придется демонтировать. Сейчас мы достраиваем «воздушку» – временную обходную газовую магистраль. Когда газ пойдет по этой временке, движение транспорта будет перераспределено: ближе к лету полосы движения автотранспорта на набережной Макарова переместятся на территорию сегодняшней строительной площадки, а на месте действующей автотрассы, соответственно, развернется строительство переходов и лестничных спусков. Все строительные работы по сооружению конструкций подземных переходов и лестничных спусков планируем закончить в 3-4 кварталах 2014 года.

«М»: Как вы оцениваете работу коллектива на этом объекте?

– Работа выполняется хорошо. Все проходческие бригады ответственно и без сбоев реализуют поставленные задачи. Можно считать, что на строительстве «Спортивной-2» сформировался сильный, грамотный, перспективный коллектив, хотя в процессе работы были и определенные кадровые перестановки. Считаю, что качество работ возросло на порядок. Хотелось бы этим же коллективом принять участие и в строительстве станции «Театральная».

СБОЙКА БЕЗ СБОЕВ



В начале февраля в подземных недрах Васильевского острова состоится историческая сбойка наклонного хода станции «Спортивная-2» и переходного коридора под Малой Невой, соединившего Петроградский и Василеостровский районы Петербурга. В ближайшем будущем в этом тоннеле коллектив ЗАО «СМУ №13 Метрострой» развернет работы по сооружению внутренних конструкций и начнет подготовку к монтажу уникального для нашего города подземного траволатора, посредством которого петербуржцы смогут «перелетать» на Васильевский остров и обратно. О подготовке к сбойке «Метростроитель» рассказывает генеральный директор ЗАО «СМУ №13 Метрострой» Сергей Дмитриевич Сепитый.

Во времена Советского Союза в Ленинграде была построена уникальная, единственная в мире двухъярусная станция «Спортивная» с выходом и подземным вестибюлем в Петроградском районе на углу Большого проспекта П.С. и улицы Добролюбова, недалеко от дворца спорта «Юбилейный». Уже тогда был задуман и второй выход на Васильевский остров. По проекту проход в переходном коридоре и выход на Васильевский должны осуществляться с нижней платформы станции «Спортивная», выход же в Петроградский район – с верхней. Место определялось долго, в итоге строительство второго выхода на ВО было отложено на неопределенное время. Впрочем, при сооружении станции некоторые заделы на будущее все-таки были предусмотрены: под правым берегом Малой Невы Тоннельным отрядом-3 Ленметростроя были пройдены часть переходного коридора диаметром 7,9 м и ряд вспомогательных выработок.

Теперь же переходный коридор начинается в Петроградском районе, а заканчивается на Васильевском острове. Он пройден с поворотом практически под прямым углом, так что по отношению к трассе тоннеля Тучков мост расположен как гипотенуза.

Сегодня выход на Васильевский остров строят два строительного-монтажных управления Метростроя – ЗАО «СМУ-11 Метрострой» и ЗАО «СМУ №13 Метрострой». СМУ-11 возводит подземный вестибюль с пешеходными выходами у Тучкова моста и наклонный ход со всеми сопутствующими и последующими работами. СМУ №13, получив в свое распоряжение один из вентиляционных стволов – шахту 516, ведет горнопроходческие работы по строительству переходного коридора. Смонтировав тубингоукладчик на отрезке переходного коридора, построенного когда-то Тоннельным отрядом-3, проходчики СМУ №13 возобновили проходку

в направлении Васильевского острова двумя догоняющими забоями. В какой-то момент один забой «догнал» другой, тоннели встретились, один из укладчиков был демонтирован, в сторону наклонного хода продолжил свой путь оставшийся. Всего от станции «Спортивная» на Петроградке до наклонного хода на Васильевском 376 колец и монолитная вставка длиной 20 метров на повороте. 25 января проходчики смонтировали 368 кольцо, по графику сбойка переходного коридора и наклонного хода станции «Спортивная-2» произойдет 1-2 февраля.

Должен сказать, что сбойка – это всегда непростая операция, особенно при больших (9,8 м) диаметрах обделки и требует детальной подготовки, в том числе, и в сфере охраны труда и техники безопасности. Все соответствующие подготовительные мероприятия сегодня завершены. Скорость проходки, которую достигли горнопроходческие бригады на строительстве переходного коридора, на 10-15% превышает нормативные значения и в среднем составляют полный цикл установки кольца 0,75 м в сутки. В действительности, скорость проходки всегда жестко привязана к диаметру тоннеля. В свое время бригада Героя Социалистического Труда Михаила Григорьевича Тихановича ставила за смену два кольца диаметром 5,5–6,0 м. Два метра тоннеля, врукопашную, на одних отбойных молотках. Достойно восхищения и глубочайшего уважения. Но замечу, что выработки большого диаметра – это несравнимо более сложное и трудоемкое крепление лба забоя: на диаметре 5,5 м – всего три расстрела, на 9,8 м – минимум семь. А ведь это тяжеленные, мощные трубы, и, чтобы установить любую из них, в забое «упирается» вся бригада. Получается, что судить о скорости проходки только по объему выбранной породы нельзя.

Наша проектная группа закончила разработку документации ППР на сбойку, причем, по моему распоряжению готовились сразу два варианта документов, по возможным сценариям развития событий в забое. В сущности, сбойка – это такая же рабочая смена, как и все остальные. Вместо очередной заходки и вырубки штробы в породе для заведения кровли проходчикам предстоит выйти на бетон встречного забоя СМУ-11 и пробить штробу уже в этом бетоне. Судя по тщательности подготовки к сбойке горных инженеров и проходчиков СМУ-11, все произойдет без каких-либо накладок.

«М»: Какова будет последовательность работ в переходном коридоре после сбойки?

– Далее мы практически сразу начнем строить перегородку и снова разделим пространство, чтобы на территории, закрепленной за каждым из наших СМУ, продолжали действовать утвержденные планы ликвидации аварий. Затем предстоит закончить проходку притоннельных выработок, вывести весь грунт и обеспечить подачу бетона для строительства внутренних конструкций. Процесс изготовления железобетонного перекрытия мы переносим, так сказать, в полевые условия: изготовление опалубки, вязка арматуры, укладка бетона – все будет происходить непосредственно в переходном коридоре, подача бетона по бетоноводу будет осуществляться с поверхности, из автобетоносмесителей, можно сказать, «с колес». Схема подачи бетона давно отработана, специальная группа подземных строителей сейчас приступает к возведению внутренних конструкций, при этом параллельно продолжаются горные работы – все восемь проходческих бригад выполняют свои задачи в забое.

24 января мы впервые увидели сигнальный экземпляр чертежей на архитектурно-отделочные работы. Пока еще трудно оценить предстоящий объем работ: в нашем распоряжении только эскизы, а не рабочие документы и чертежи. А между тем, доставка конструкций траволатора к месту монтажа должна начаться уже в июле-августе этого года. По нашим расчетам, транспортировка секционных элементов траволатора в переходном коридоре займет около двух месяцев. Фрагменты поставят в герметичной упаковке, при этом, одним из главных условий успешной сборки изготовитель выдвинул практически полное отсутствие пыли в месте монтажа.

«М»: Как Вы оцениваете работу проходческих бригад на этом объекте?

– Считаю, что рабочий коллектив СМУ №13 сегодня исключительно работоспособен и высоко профессионален, хотя непосредственно в забое работает не так уж и много людей. Просто все проходчики нашего СМУ, такие бригады, как бригады Сергея Тоцакова, Игоря Хмельёва, Евгения Заец, Сергея Бондарева – работают очень эффективно. Но прибавлять, тем не менее, еще можно и нужно. Всегда и во всем нужно прибавлять.

«М»: Что можете сказать о перспективных объемах работ, переданных Управлению ОАО «Метрострой» СМУ №13 в рамках городской программы метростроения?

– До недавнего времени наш коллектив вел параллельно строительство трех больших объектов: автодорожный тоннель на Дамбе, станцию метро «Спасская» со всеми прилегающими выработками и башню испарительной градирни на ЛАЭС-2, при этом было задействовано около полутора тысяч человек. Те строительные-монтажные работы, которые СМУ №13 ведет сегодня, не превышают 35% от этих объемов. Так что нас можно и нужно загружать работами, особенно на метростроении.

Новости Объединения подземных строителей и проектировщиков

ПОДГОТОВКА КАДРОВ – ПРИОРИТЕТНАЯ ЗАДАЧА

В 2014 году Объединение подземных строителей и проектировщиков планирует развивать основные направления деятельности, предусмотренные действующим законодательством в отношении саморегулируемых организаций, а также продолжит поиск эффективных решений проблем, сдерживающих комплексное освоение подземного пространства.

Развитие системы подготовки и повышения квалификации профессиональных кадров для подземного строительства, как рабочих специальностей, так и ИТР, является приоритетным направлением деятельности партнерства в 2014 году. Сотрудничество Объединения подземных строителей и проектировщиков с Аппаратом Национального объединения строителей (НОСТРОЙ), Комитетом по освоению подземного пространства НОСТРОЙ, Управлением профобразования НОСТРОЙ, Тоннельной ассоциацией России, Международной ассоциацией специалистов горизонтального направленного бурения и профильными вузами по вопросам строительного образования будет активно развиваться.

Очевидно, что для эффективного решения вопросов подготовки кадров требуется разработка профессиональных стандартов – в 2014 году партнерство сосредоточит свое внимание на решении этой важнейшей отраслевой задачи. На заседании Комитета по освоению подземного пространства Национального объединения строителей, состоявшемся 17 декабря 2013 года, директор Департамента профессионального образования и квалификационных стандартов НОСТРОЙ Надежда Прокопьева обратилась с предложением осуществить разработку 3 профессиональных стандартов для рабочих в области подземного строительства. Предложение было единогласно под-



Члены Комитета по освоению подземного пространства НОСТРОЙ и приглашенные гости в Колледже Метростроя

держано членами Комитета, которые рекомендовали поручить разработку стандартов ЗАО «МЕТРОКОН» – предприятию, входящему в систему ОАО «Метрострой», и учебному центру МАС ГНБ. «Профессиональное сообщество подземных строителей, возглавляемое председателем Комитета по освоению подземного пространства НОСТРОЙ Вадимом Николаевичем Александровым, способно оперативно и квалифицированно разработать профессиональные стандарты, а члены Комитета по освоению подземного пространства – дать глубокую экспертную оценку этим документам», – считает Надежда Прокопьева.

Большое внимание партнерства в 2014 году будет уделяться вопросам вузовской подготовки. На сегодняшний день Объединение подземных строителей и проектировщи-

ков является единственной саморегулируемой организацией в России, учредившей именную стипендию для талантливой молодежи, обучающейся по направлению «подземное строительство». В 2013-2013 годах стипендиатами стали 10 студентов и аспирантов из пяти ведущих профильных вузов России. В нынешнем году эта работа будет продолжена.

Специалистами Объединения будет осуществляться организация видеоконференций по актуальным проблемам отрасли. «Одним из способов реализации дистанционного обучения является вебинар. Мы говорим о том, что специалисты в области подземного строительства и эксперты с мировым именем зачастую не имеют возможности приехать в Россию, но с использованием ИТ технологий возможно организовать лекции с их участием. Современные средства связи объединяют мир, позволяя нивелировать расстояния, и это чрезвычайно важно. Я убежден, что проведение ознакомительных лекций в форме вебинара является как раз той формой обучения, которую необходимо развивать наиболее активно», – считает генеральный директор Объединения подземных строителей и проектировщиков Сергей Алпатов.

В 2014 году начнется подготовка к Конференции и Генеральной ассамблее Объединения исследовательских Центров Подземного Пространства Мегалополис (ACUUS), проведение которой в Санкт-Петербурге запланировано на 2016 год.

С более подробной информацией можно ознакомиться в материалах к Общему собранию партнерства, которое состоится 19 марта 2014 года на базе «Колледжа Метростроя» (г. Санкт-Петербург).

Лариса Дубровская,
Объединение подземных строителей
и проектировщиков

Поздравляем!

ПРОФЕССИОНАЛ С БОЛЬШОЙ БУКВЫ



Первому заместителю генерального директора ОАО «Метрострой», Владимиру Евгеньевичу Харенкову – 65! Сорок восемь из них отданы главному делу всей жизни – метростроению и любимому дому – Метрострою. Как же начинался путь в Метрострой для мальчишки из поселка Горка Ленинского района Калининской области?

Трудно они начинались, эти первые годы взрослой жизни. Так уж вышло, что с первой попытки поступить в институт не удалось. Именно 1966 году произошел переход к десятилетке, школу одновременно закончили выпускники и 11-х, и 10-х классов, конкурс в ЛИИЖТе подскочил вдвое. Вот тогда молодой человек проявил настоящий, мужской характер. Вместо возвращения в поселок, под родительское крыло, Владимир для начала поступает в ПТУ Ленметростроя и начинает осваивать мужскую профессию проходчика. Практически одновременно поступает на вечерний факультет ЛИИЖТа. Для юноши начались самые трудные годы. Семь лет, до призыва в армию Владимир Евгеньевич работает проходчиком, а вечерами постигает в институте горную науку. Смену – на отбойном молотке, а вечером за парту...

Разве это возможно без твердого характера, огромной силы воли, целеустремленности?

Отслужив срочную, молодой горный инженер возвращается в родной дом – в Ленметрострой. С 1974 года Владимир Евгеньевич начальник смены в Тоннельном отряде-3. А за плечами семилетний опыт проходчика, институт, армия. Через четыре года перспективного инженера с большим практическим опытом, с заслуженным авторитетом в рабочем коллективе, с твердым словом и спокойным мужским характером назначают начальником участка СМУ №13 Ленметростроя, а еще через четыре, в 1982-м – Владимир Евгеньевич уже главный инженер СМУ №13. Возможно, работа метростроителя-практика так и продолжалась бы по прямой, если бы не один неожиданный поворот: в 1985 году «закоренелый» производственник привлекается к партийной работе на должность секретаря парткома КПСС Ленметростроя. Началась партийная школа, и оказалось, что именно в этот период будущий первый зам. генерального директора Метростроя приобрел ценнейший организаторский опыт и масштабное видение ситуации в метростроении. Этот опыт, безусловно, пригодился в новой работе, в новой должности. Опытнейший метростроитель-производственник, прошедший партийную школу, проработавший три года депутатом Куйбышевского райсовета, был назначен заместителем начальника Ленметростроя. На тот момент Владимиру Евгеньевичу было всего-то 39 лет!

Через пять лет Владимир Евгеньевич – заместитель по производству, а еще через семь – первый заместитель генерального директора ОАО «Метрострой». Позади десятки построенных станций, побед и неизбежных неудач, ученики,

которым дал путевку в жизнь, все они стали настоящими метростроителями, многие – руководителями подразделений Метростроя. Владимир Евгеньевич Харенков Профессионал с большой буквы: проходил стволы, наклонные ходы, строил вестибюли, участвовал в скоростной щитовой проходке, в ликвидации «Размыва», но главное – он настоящий человек, отзывчивый, а когда необходимо и жесткий, но всегда справедливый.

Владимир Евгеньевич награжден многими государственными наградами:

- 1983 г. – медаль «За трудовую доблесть»
- 1991 г. – медаль «Ветеран труда»
- 1998 г. – почетное звание «Заслуженный строитель Российской Федерации»
- 2003 г. – медаль «В память 300-летия Санкт-Петербурга»
- 2004 г. – орден «Дружбы»
- Ведомственные награды:
- 1996 г. – знак «Почетный транспортный строитель»
- 2003 г. – звание «Почетный строитель России»
- 2009 г. – «Строительная слава России»

У первого зама большая хорошая семья, две дочери и сын, внуки. Алексей Владимирович пошел по стопам отца и стал метростроителем. Сейчас – заместитель начальника управления обособленного подразделения «Управление по эксплуатации Комплекса защитных сооружений».

Уважаемый Владимир Евгеньевич! От всего сердца поздравляем Вас с прекрасным юбилеем! Желаем богатырского здоровья, семейного счастья, исполнения всех замыслов и планов и, конечно, успешной трудовой деятельности в нашем главном коллективе.

С юбилеем!

Трудовой коллектив ОАО «Метрострой»



ВЛАДИМИРУ ВАСИЛЬЕВИЧУ КОНДРАТЕНКО – 60!

Это юбилейная дата, поздравляя с которой, хочется сказать самые теплые, самые добрые, самые искренние слова, пожелать Владимиру Васильевичу крепкого здоровья, успехов во всех начинаниях, семейного благополучия и всегда двигаться только вперед и вверх!

Жизнь связала Владимира Кондратенко с метростроением в 1977 году, когда юный выпускник Междуреченского горностроительного техникума приехал в Ленинград и устроился на работу в Ленинградский Метрострой. Владимир Васильевич работал и учился, изучал журналистику в Ленинградском университете. Но волею судеб, по окончании университета и получения диплома журналиста остался в метростроении. Было очень интересно работать. Пытливый ум и огромная энергия позволили Кондратенко В.В. вырасти из мастера бетонно-сырьевого цеха до руководителя предприятия. В 1989 году Владимир Васильевич приехал на производственную площадку Метростроя в Коломягах заместителем директора по производству, а в 1990 году возглавил самостоятельное предприятие по производству бетона и железобетона для метростроения. В 1993 году предприятие было зарегистрировано как закрытое акционерное общество «Метробетон».

Благодаря личным качествам Владимира Васильевича, его интуиции и рабочей хватке предприятие стало одним из ведущих в городе по производству товарного бетона и железобетона. Личный девиз генерального директора «Движение – это жизнь!» стал таковым для всех сотрудников нашего предприятия! Для Владимира Васильевича нет мелочей ни в личных делах, ни в работе! Без внимания не остается ни один сотрудник предприятия. Умение Владимира Васильевича найти для каждого нужные слова позволяет коллективу сохранять свой состав вот уже на протяжении 20 с лишним лет!

Коллектив предприятия от всей души поздравляет своего генерального директора с Днем рождения! И надеется, что мы вместе еще 60 лет будем трудиться на благо нашего прекрасного города и его жителей.



Начальнику охраны Управления ОАО «Метрострой»

Маджиду Исмаиловичу Казымову – 60!

Коллектив Управления ОАО «Метрострой» сердечно поздравляет Вас с юбилеем! Примите самые искренние пожелания доброго здоровья, благополучия и неиссякаемой жизненной энергии, столь необходимой в Вашей ответственной работе. Пусть богатый опыт, высокий профессионализм и глубокие знания станут залогом дальнейших профессиональных успехов.

Желаем оптимизма, жизненной стойкости, семейного счастья и удачи!

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

ФЕВРАЛЬ

- 2** Сергей Иванович ЧЕРНЫЙ (СМУ-19) – 60-летие
Виктор Михайлович БУЯКОВ (СМУ-9) – 65-летие
- 9** Татьяна Даниловна АЛЕКСЕЕВА (УМ) – 55-летие
Владимир Кузьмич ТИМУШ (УМ) – 65-летие
- 12** Апполинария Ивановна СОКОЛОВА (РЭУ) – 90-летие
- 15** Василий Федорович ФЕДОРОВ (ЖБКиД) – 70-летие
- 18** Владимир Николаевич МАЛОНОГ (УМ) – 55-летие
- 19** Елизавета Николаевна МАЛЬЦЕВА (Управление-20) – 60-летие



Поздравляем с 70-летием главного специалиста отдела промышленной безопасности и охраны труда ОАО «Метрострой» ВЛАДИМИРА ВСЕВОЛОДОВИЧА СМОЛЬСКОГО!

На пути к сегодняшнему посту в петербургском Метрострое Владимир Всеволодович прошел многие ступени в системе здравоохранения. Работал врачом-терапевтом Всеволодской поликлиники, главврачом Ириновской участковой больницы, главным врачом поликлиники №18 Красногвардейского РЗО, заведующим отделом здравоохранения Исполкома Красногвардейского райсовета Ленинграда. С 1989 года Владимир Всеволодович – главный врач поликлиники Ленметростроя, в этой должности он проработал более двадцати двух лет! В 2012 году Владимир Всеволодович назначен главным специалистом отдела промышленной безопасности и охраны труда ОАО «Метрострой».

Огромный опыт, доскональное знание не только лечебного дела, но и специфики управления медицинским учреждением, добросердечность, равнодушное отношение к работе, ответственность и трудолюбие позволяли Владимиру Всеволодовичу добиваться эффективных результатов в непростой работе врача-руководителя.

Коллеги от всей души поздравляют Владимира Всеволодовича Смольского с юбилеем и желают ему крепкого здоровья, оптимизма и благополучия во всем!



Главному бухгалтеру ЗАО «Тоннельный отряд-3» МИХАИЛУ ЮРЬЕВИЧУ НИКОЛАЕВУ – 60!

На строительстве метро в Санкт-Петербурге Михаил Юрьевич Николаев работает с 1979 года. В Тоннельном отряде-3 – с 1988 года, а с 2000 года Михаил Юрьевич – главный бухгалтер ТО-3. За период работы в Метрострое проявил себя профессионалом с большой буквы, умелым и мудрым руководителем. В отделе пользуется заслуженным уважением сотрудников.

Михаил Юрьевич одним из первых начал внедрять компьютерные программы для расчета заработной платы сотрудников, а в дальнейшем – для любых бухгалтерских операций. С 2002 года при его активной поддержке внедрена электронная система «Банк-Клиент». Позднее были внедрены электронные системы сдачи бухгалтерской и налоговой отчетности в налоговые органы, в пенсионный фонд.

В 2000 году Институтом профессиональных бухгалтеров России Михаилу Юрьевичу присвоена квалификация «Профессиональный бухгалтер-главный бухгалтер», «Бухгалтер-эксперт (консультант)». В 2000 году Михаилу Юрьевичу присвоено звание «Ветеран Метростроя», за отличный труд он неоднократно поощрялся Почетными грамотами Тоннельного отряда-3 и ОАО «Метрострой».

Коллектив ЗАО «Тоннельный отряд-3» от всей души поздравляет Михаила Юрьевича, желает крепкого здоровья, семейного благополучия и дальнейших трудовых успехов!

Информация

ВЫЧИСЛИТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР – ФИЛИАЛ ОАО «МЕТРОСТРОЙ» ПЕРЕЕХАЛ!

Вычислительный центр – филиал ОАО «Метрострой» в связи с переездом сообщает свой фактический адрес:
198095, Санкт-Петербург, ул. Маршала Говорова, д. 39
E-mail: metrostroy-vc@yandex.ru
Наши телефоны:
(812) 244-38-71, (812) 244-80-71

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



Редактор: *Андрей Бергнер*
Фото: *Виктор Чумаков*
Корреспондент: *Ирина Сидорина*
Верстка и дизайн: *Елена Тальянова*
Номер подписан в печать 31.01.2014 г. 11.00 ч.
Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а
Телефон: (812) 635-77-28
metrostroitel@mail.ru
www.metrostroy-spb.ru
Отзывы направлять по адресу редакции.
Тираж 1700 экземпляров.