

Пульс. Октябрь

НА ОЧЕРЕДИ – ПУСК

По итогам работы метростроителей в октябре контуры предстоящего ввода в эксплуатацию 1-го пускового комплекса Фрунзенского радиуса метрополитена обозначились вполне реально. Практически стало очевидным то, что задача, поставленная принятой в начале года правительством Санкт-Петербурга Концепцией развития метро до 2020 года, в нынешнем году будет выполнена. А задача на 2008-й перед метростроителями стояла простая по формулировке и сложнейшая по реализации – дать жизнь четырём новым станциям: «Спаской», «Звенигородской», «Обводному каналу» и «Волковской».

Бетонные, самые трудоёмкие работы завершаются на всей пусковой линии Ф-1. Наибольшие объёмы к середине октября оставались у ЗАО «СМУ-13 Метрострой» на станции «Спаская», где заканчиваются сооружение притоннельных выработок и бетонирование лож (оснований) под будущим наклонным ходом. К 1 декабря все бетонные работы должны закончиться. Что-то «по мелочам», возможно, останется, но это не будет препятствовать пуску по линии пробного поезда (намечается на начало декабря).

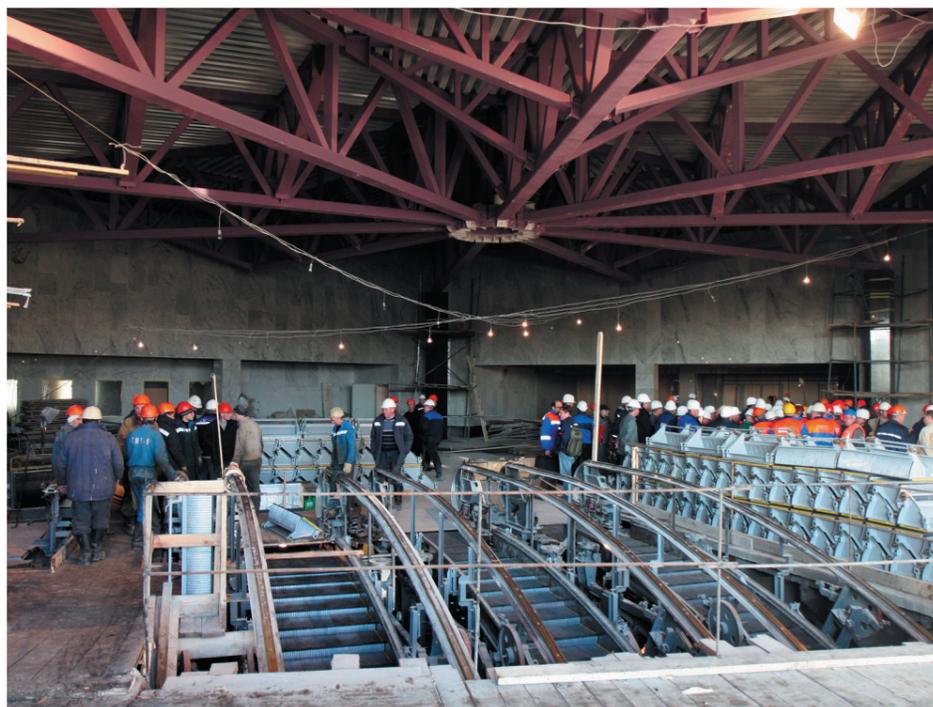
Что касается плановых цифровых показателей, то они таковы. За месяц установлено 319 «колец» при плане 240. Уложено 5567 кубометров конструктивного монолитного бетона при запланированных 4663 «кубах». В лидерах на укладке бетона – ЗАО «Управление №10 Метростроя» (план 100 м³, факт – 398 м³ (!), ЗАО «СМУ-11 Метрострой» (план 741 м³, факт 895 м³ и СМУ-13 (план 1772 м³, факт 1811 м³).

Основной задачей в ноябре является подготовка стационарных тяговых

подстанций (СТП) к приёмке напряжения от Ленэнерго. Все кабельные линии по Ф-1 метростроителями проложены. На очереди – подводка кабельных линий к точкам подключения НВУ-615, Ладжская подстанция и НВУ-619. Эти работы ведёт Ленэнерго. Подача напряжения на стационарные тяговые подстанции – очень важный этап: с появлением напряжения на всей трассе можно начинать «раздачу», запитывать силовые установки и другое электрооборудование и, конечно, подавать напряжение в тяговую сеть, на контактные рельсы. Подчеркнём: главная задача перед пуском – подключить СТП и обязательно запустить ОВУ – основные водоотливные установки.

лоссальный объём работ, но и сделать предстоит ещё очень много. Самые большие объёмы к середине ноября оставались на «Спаской», потому что её станционный комплекс огромен сам по себе: две пересадки, три переходных коридора, очень большая сама станция. Но, тем не менее, названные коллективы намерены отделочные работы закончить своевременно.

Коллектив ЗАО «Тоннельный отряд-3» заканчивает монтаж рельсовых цепей контактного рельса. На 1 ноября оставалось смонтировать порядка 3,5 километра по всей линии – это пятая часть общего объёма. К декабрю монтаж необходимо закончить, к контактным рельсам подключить тяговые сети. Работа путейского



Станция «Волковская»: до пуска - считанные дни

Объём работ по укладке кабелей ещё достаточно большой. В частности, много кабеля тяговой сети предстоит укладывать ЗАО «СМУ-9 Метрострой», Управлению механизации – филиалу ОАО «Метрострой». Несколько сдерживает субподрядчика СМУ-9 фирму «Орион» поставка триаксиального кабеля связи в тоннелях. Уложить его надо порядка 12 километров. При получении кабеля метростроителям придётся «включить форсаж». Кстати, монтаж такого кабеля в метро – новинка: раньше связь с локомотивными бригадами осуществлялась через медный «волновод».

Поставка оборудования – самый «большой» вопрос. Занимаются им как заказчик – служба СКС, так и УПТК – филиал ОАО «Метрострой». Все заказы размещены, оборудование приходит, но, к сожалению, не всегда в необходимые сроки. Поэтому монтаж и установку оборудования придётся производить фактически в экстремальном режиме.

За октябрь сделан большой «шаг» вперёд на отделке всех четырёх станций. Необходимо отметить хорошую работу отделочников ЗАО «СМУ-19 Метрострой» и субподрядчиков 13-го СМУ. Ими в октябре выполнен ко-

участка ТО-№3 идёт в нормальном режиме. С небольшим отставанием от графика идёт (на середину ноября) работа по обделке и подбивке стрелочного перевода и перекрёстного съезда за станцией «Спаская». Так получилось потому, что метростроители вынуждены были сконцентрировать силы на станции «Волковская». Однако есть уверенность, что на «Спаской» задача будет выполнена в срок, т.к. без этого перекрёстного съезда движение по линии Ф-1 также не может быть открыто.

Степень готовности станций к пуску разная. Если говорить об СТП, то самые готовые – СТП «Волковская» и «Спаская», поскольку эти станции и шли всегда с опережением графика. На «Звенигородской» и «Обводном канале» работа идёт в нормальном режиме, без отставания от графика. То есть, в принципе Метрострой готов принимать напряжение от Ленэнерго уже сегодня.

Готовность облицовки и обделки станционных комплексов наилучшая – на станции «Волковская». Хотя там ещё есть серьёзные объёмы работ, но, без сомнения, все они будут «закрывать» вовремя. Похожая «картина» по степени готовности на «Звенигород-

В НОМЕРЕ:

Фрунзенский радиус

.....2 стр.

Новая схема метро

.....3 стр.

Зима нечаянно нагрянет

.....4 стр.

Метрострой в Москве

.....5 стр.

Юбиляры

.....6 стр.

Метрополитены мира

.....7 стр.

Память. Шлиссельбург

.....8 стр.

ской» и «Обводном канале», а самое сложное положение – на «Спаской». Однако там сегодня круглосуточно трудится очень много людей, дело движется с большой скоростью. Есть надежда, что коллектив СМУ-13 и субподрядчики с задачей справятся, тем более что задержек с поставками материалов на новые станции нет и не предвидится. Так, например, в октябре метростроители получили порядка 350 мотовозов, а на ноябрь Метрополитен, так же как Метрострой заинтересованный в пуске новой линии, выделил уже более 400 мотовозов.

Параллельно продолжается работа на станциях второго пускового комплекса Фрунзенского радиуса – «Международной» и «Бухарестской». Это – ближайшая перспектива Метростроя, там необходим как можно больший задел, чтобы люди, высвобождающиеся с первого пускового участка, приходили на готовые «фронта» работ. На Ф-2 сегодня работают коллективы ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой», ЗАО «СМУ-11 Метрострой», коллектив ТО-3 подготавливает забой, на проходке ствола шахты 621 трудится коллектив ЗАО «СМУ-15 Метрострой».

Дамба сегодня уже не является приоритетным объектом Метростроя, нет того накала как в предыдущие два с половиной года. Всё, что планировалось по вводу в действие нового судходного фарватера, выполнено в срок. Но это положение – временное. Идёт подготовка к реализации следующего тендера – продолжения автодорожного тоннеля как части КАД вокруг Санкт-Петербурга. А с весны будущего года «дамба» снова станет объектом №1, разумеется, наряду с Фрунзенским радиусом метрополитена и новым грандиозным проектом, доверенным Метрострою, – второй очереди Ленинградской атомной электростанции.

Внимание!

30 ноября заканчивается подписка на газету «Метростроитель» на 2009 год. Подписной индекс – 16925. Цена годовой подписки – 70 рублей. Для пенсионеров подписка остаётся бесплатной.

Подписаться можно в редакции газеты по адресу Загородный проспект, 52, каб. 205., тел. 635-77-67. Расчёт для предприятий – безналичный, через бухгалтерию ОАО «Метрострой» (необходимо представить гарантийное письмо). Расчёт для индивидуальных подписчиков – наличный, через редакцию газеты.

Доставка газеты будет осуществляться: для пенсионеров и индивидуальных подписчиков – через отделения связи по месту жительства; для предприятий – через курьеров из индивидуальных ячеек предприятий в канцелярии ОАО «Метрострой».

ФРУНЗЕНСКИЙ РАДИУС ПЕРВЫЙ ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС

«Волковская»



«Волковская» – пилонная станция глубокого заложения. Первоначально планировалось строительство односводчатой станции, но для удешевления и ускорения строительства проект был изменён на колонную, а затем на пилонную. Пилонный проект был принят в 2004 году и сразу начал реализовываться.

Художественное оформление станции посвящено историческо-дорожной тематике. Станция украшена мозаичными панно в технике флорентийской мозаики.

«Волковская» станет конечной на первом пусковом участке Фрунзенско-Приморской линии с юга, а затем будет находиться между станциями «Обводный канал» и «Бухарестская». За станцией оборудуются камеры съездов и четыре тупика.

Наземный павильон станции расположен на пересечении Касимовской и начала Бухарестской улиц вблизи одноимённой железнодорожной станции. Пятиугольное в плане четырёхэтажное здание, полностью предназначенное под нужды метрополитена, соединено со строящимся торговым комплексом.

«Звенигородская»



Станция расположена на Фрунзенско-Приморской линии между станциями «Садовая» и «Обводный канал». Вестибюль «Звенигородской» появится в 2009 году.

Планируемая дата открытия станции – декабрь 2008 года, она будет открыта в составе первого пускового участка Фрунзенского радиуса и введена в эксплуатацию без выхода на поверхность. Открытие вестибюля и наклонного хода намечены на 2009 год. К моменту пуска первой очереди Фрунзенского радиуса в 2008 году будет задействован переходный коридор между станциями «Звенигородская» и «Пушкинская» и эскалаторный тоннель станции «Пушкинская». Станция станет частью пересадочного узла к поездам Кировско-Выборгской линии. Конструкция сопряжения переходного тоннеля со станцией уникальна для Петербургского метрополитена. В центре станции будет приподнята платформа центрального зала (продольные лестницы перед и после неё), и уже с этой платформы – лестницы над путями, ведущие в короткий – 30 м. переходный тоннель к станции «Пушкинская».

«Звенигородская» – колонно-стенная станция глубокого заложения. Первоначально станция планировалась, как колонная, но из-за долгого перерыва в строительстве было принято решение заменить часть колонно-прогонного комплекса простенком для предотвращения смещения уже установленных колонн. Боковые тоннели станции имеют увеличенный, по сравнению с типовой колонной станцией, диаметр 9,8 метра.

Тематика художественного оформления станции посвящена Семёновскому полку, казармы которого располагались в районе выхода станции на поверхность. Пол будет выполнен из зелёного мацуловского гранита с цветными вставками. Стены облицуют травертином, габбро и мрамором. Станция будет украшена мозаичными панно из смальты с изображением самых первых «семёновцев» Петра Великого

«Обводный канал»

Обводный канал интересен своей особой промышленной архитектурой. Именно поэтому необходимо, чтобы станция метро гармонировала с другими зданиями. Эту идею как нельзя лучше воплощают терракотовый кирпич и металл со стеклом. Гранитное основание здания украсят строгие колонны. В результате комплекс станет похожим на современный завод. Мотивы старой промышленной архитектуры будут характерны и для вестибюля будущей станции. Все работы по подземному вестибюлю уже выполнены.

Вход в метро с Лиговского проспекта откроется с просторной площади. Выход пассажиров будет организован на Обводный канал и Лиговку. На первом этаже, устроенном по принципу галереи Гостиного Двора, расположатся магазины и кафе. Остальные этажи займут офисы. Появится конференц-зал. Предусмотрена и парковка для машин. Открытие станции в полном объёме запланировано в 2010 году.



«Спасская»



До 60-х годов прошлого века здесь, на Сенной площади, стоял храм Успения Пресвятой Богородицы или «Спас-на-Сенной». Его, а также другие утраченные церкви Петербурга изображены на мозаичном панно. Оформление «Спасской» – тёмно-жёлтый полированный китайский гранит Новая станция 4-й линии метро откроется в декабре в комплексе Фрунзенского радиуса.

Станция «Садовая» после открытия «Спасской» с «оранжевой» ветки перейдёт на новую – «фиолетовую». Впрочем, весь участок от «Спортивной» до «Комендантского проспекта» также будет соединён с Фрунзенским радиусом и станет пятой линией, которую уже решено отметить фиолетовым цветом.

У станции «Спасская» до 2010 года не будет выхода на поверхность, но поезда через нее пойдут уже к концу 2008-го. Она станет пересадочной для двух веток – синей (Московско-Петроградской) и оранжевой (Правобережной). При этом находится она будет на Фрунзенском радиусе. Через «Спасскую» будут следовать поезда на сторону «Комендантского проспекта» от двух также открывающихся в декабре станций – «Волковской» и «Звенигородской». Это первая подобная пересадочная станция в городе, также впервые здесь появятся и принципиально новые эскалаторы.

Надземный вестибюль «Спасской» появится в 2011-м году. А годом раньше на новой, пятой, ветке метрополитена появятся станции «Обводный канал», «Бухарестская» и «Международная».

ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС Ф-1
по данным производственно-распорядительного отдела ОАО «Метрострой»
(по состоянию на 10 ноября)

СТАНЦИЯ «СПАССКАЯ»

Заканчиваются архитектурно-отделочные работы:
- завершается облицовка путевых стен, устройство полов из гранита;

- ведётся монтаж металлоконструкций и облицовка пилонов;

- ведётся монтаж зонтов в левом станционном тоннеле. В правом тоннеле зонты установлены

В служебных помещениях заканчиваются отделочные и электромонтажные работы, ведётся монтаж вентиляции и водопровода.

Завершён монтаж эскалаторов в наклонном ходе №2 (переход на станцию «Сенная») и наклонном ходе №3 (переход на станцию «Садовая»).

Ведутся укладка полов, облицовка стен и навеска зонтов в переходном коридоре №4 на станцию «Садовая» и №№ 1 и 2 на станцию «Сенная».

Исполнитель - участок №4 ЗАО «СМУ-13 Метрострой»

Производится обустройство вентиляционного тоннеля №2 НВУ - 520 для сдачи в постоянную эксплуатацию.

Исполнитель - участок №1 СМУ-13

Заканчивается устройство перекрытия в переходном коридоре №3 и людского и технического хода.

Исполнитель - участок №1 ЗАО «СМУ-15 Метрострой»

Завершаются отделочные работы в релейно-щитовой АТДП, БСП, пункте смены машинистов.

Ведутся отделочные работы, производится монтаж постоянного оборудования в притоннельных сооружениях.

Исполнитель - участок №1 СМУ-13

На шахте 519-«бис» производится разборка копра и временной армировки ствола;

- в вентиляционный тоннель смонтированы постоянные вентиляторы;

- ведётся монтаж оборудования в электрокамере и обустройство НВУ для сдачи в постоянную эксплуатацию.

Исполнитель - участок №2 СМУ-13

СТАНЦИЯ «ЗВЕНИГОРОДСКАЯ»

Заканчиваются отделочные работы в служебных помещениях.

Исполнитель - ЗАО «Управление - 20 Метрострой»
Завершается облицовка стен и колонн мрамором «Коелга» и «Индиана Грин»

Необходимо смонтировать 110 декоративных арок между колоннами.

Исполнитель - ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

Ведётся навеска зонтов в боковых и среднем тоннелях станции.

Исполнитель - фирма «САС»

Ведутся бетонирование станционного затвора и вскрытие скважин ОВУ-601 и СУ-602.

Исполнитель - ЗАО «Тоннельный отряд - 3»

СТАНЦИЯ «ОБВОДНЫЙ КАНАЛ»

Ведутся архитектурно-отделочные работы:

- укладка мрамора «Коелга» и габбро-диабазы «Карелия» в путевые стены (выполнено 90% объёма);

- устройство полов из гранита «Возрождение» и габбро-диабазы «Карелия» (уложено 75%);

- облицовка пилонов;

- монтаж зонтов в правом станционном тоннеле.

Исполнитель - ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

Заканчиваются отделочные и электромонтажные работы, ведётся монтаж вентиляции и водопровода в служебных помещениях станции

Продолжается бетонирование конструкций станционного затвора в камере металлоконструкций

Ведутся отделочные работы, производится монтаж оборудования в притоннельных сооружениях.

Исполнитель - ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

СТАНЦИЯ «ВОЛКОВСКАЯ»

Заканчивается устройство путевых стен

Фактически завершён монтаж зонтов станции, переходного коридора и эскалаторного тоннеля

Ведётся монтаж карнизов станции

Завершается монтаж балюстрады эскалаторов в наклонном ходе продолжается монтаж подвесного потолка в вестибюле станции

Заканчиваются отделочные работы в помещениях вестибюля

Производится монтаж оборудования в вестибюле станции

Заканчиваются отделочные и электромонтажные работы, ведётся монтаж вентиляции и водопровода в служебных помещениях станции

Ведутся отделочные работы, производится монтаж оборудования в притоннельных сооружениях.

Исполнитель - ЗАО «Управление №10 Метростроя»

ЗИМА НЕЧАЯННО НАГРЯНЕТ?

В соответствии с распоряжением по ОАО «Метрострой» от 26.06.2008г. № 36 «О подготовке к работе в зимний период 2008-2009 г.г.» с 14.10.2008г. по 22.10.2008г. комиссия ОАО «Метрострой» выборочно проверила готовность ряда филиалов и субподрядных организаций на готовность к работе в зимних условиях. Результаты проверки показали, что намеченные мероприятия в целом выполнены. Комиссия констатировала готовность к работе в зимних условиях 2008-2009г.г. филиалов и субподрядных организаций ОАО «Метрострой» при условии завершения в течение ноября 2008 года следующих мероприятий:

По ЗАО «СМУ-9 Метрострой»:

- утеплить ворота на складе участка №2 производственной базы;
- завершить утепление окон в цехах;
- улучшить качество текущей уборки производственных и административно-бытовых помещений;
- усилить освещенность в производственных помещениях и на рабочих местах;
- дооборудовать комнату приема пищи микроволновой печью, сушилкой для посуды, pedalным вентрилом, моющими средствами, холодильником.

По ЗАО «Управление № 10 Метростроя»:

- закончить утепление пожарных гидрантов на шахте № 618;
- усилить освещение строительной площадки наклонного хода шахты № 620.

По ЗАО «СМУ-11 Метрострой»:

- сдать воду из АБК шахты № 520 на анализ;
- получить экспертное заключение по программе производственного контроля.



Идет обсуждение резолюции

По ЗАО «АТП Метростроя»:

- произвести техническое обслуживание аккумуляторных батарей с регистрацией в журнале учета;
- создать необходимый запас песка и дорожной соли для подсыпки проездов автомобилей и пешеходных дорожек;
- представить лабораторные протоколы по программе производственного контроля;
- не функционирует вытяжка на сварочном посту.

По ЗАО «Тоннельный отряд – 3»:

- представить экспертное заключение по программе производственного контроля;
- промыть бойлер в душевом комбинате (повышенное содержание железа в воде);
- хозяйственно-бытовой мусор не вывезен своевременно с территории строительной площадки (контейнер переполнен);
- произвести косметический ремонт в душкомбинате (следы протечки).

По УМ – филиалу ОАО «Метрострой»:

- закончить очистку канализационных колодцев;
- произвести замену масел и охлаждающих жидкостей на зимние;
- закончить ремонт бытового помещения в компрессорной шахты №622.

По УПТК – филиалу ОАО «Метрострой»:

- освободить от плесневого грибка и произвести косметический ремонт душевых и преддушевых АБК;
- установить вентилятор в мужской раздевалке;
- улучшить качество текущей уборки бытовых помещений;
- утеплить кабины козловых кранов.

По ЗАО «ЛМЗ Метростроя»:

- сдать горячую и холодную воду на анализ;
- устранить течь воды в козырьке над входом в механический участок.

По ЗАО «Метробетон»:

- завершить остекление оконных проемов в бетоно-сырьевом цехе;
- отремонтировать и утеплить металлические ворота ангара «Б» и отремонтировать тепловую завесу ангара «В» в деревообрабатывающем цехе;



Душевой комбинат Управления механизации - образец для подражания

- оборудовать козырек над тельферной балкой багетного участка.

По ЗАО «ЖБКиД»:

- завершить утепление дверных и оконных проемов производственных, бытовых и административных помещений.

По объекту «С-1 и тоннель» КЗС:

- провести паспортизацию вентиляции в АБК и получить экспертное заключение;
- в жилищно-бытовом городке обустроить кухню в одноэтажном корпусе;
- устранить протечки распределительных коллекторов бойлерной системы ГВС в АБК;
- сдать воду (горячую и холодную) на анализ на соответствие санитарным нормам;
- установить дефлектор в душевом отделении АБК.

По всем организациям и объектам:

- завершить прививочную кампанию;
- полностью обеспечить работников зимней спецодеждой в соответствии с нормами.



Президиум собрания:

А. А Петров, Л. П. Поначева, В. В. Зорька



Буфет-столовая Управления механизации

По ЗАО «СМУ № 13 Метрострой»:

- отремонтировать пол в преддушевой АБК шахты № 521-bis;
- упорядочить размещение спецодежды в душкомбинате в соответствии с санитарными нормами;
- своевременно заменять перегоревшие электролампы в АБК (на момент комиссии не работали 40% ламп в «грязной» раздевалке АБК шахты № 521-bis);
- усилить контроль за работой мед. пункта.

По ЗАО «Управление-15 Метрострой»:

- на шахте № 621 оборудовать место обогрева стволового горизонта «0»;
- на наклонном ходе шахты № 622 установить обогреваемую туалетную кабину;
- представить лабораторные протоколы по программе производственного контроля.

По ЗАО «Метроподземстрой»:

- представить программу производственного контроля, сдать воду на анализ.

По ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»:

- представить акт выполненных работ по канализации на стр. площадке ш.622;
- сдать воду из АБК ш.622 на анализ.

Резолютивная часть

Терком профсоюза отмечает, что в ряде организаций недостаточно эффективно ведётся контроль за состоянием санитарно-бытовых помещений (УПТК - филиал ОАО «Метрострой», ЗАО «СМУ-9 Метрострой»).

Не проведён анализ соответствия бытовых помещений положениям СанПиНа.

Низкими темпами ведётся аттестация рабочих мест, приведение их в соответствие нормам охраны труда (ЗАО «Метроподземстрой»).

Неудовлетворительным остаётся наличие и исполнение технологической документации (ЗАО «СМУ-9 Метрострой»).

Вместе с тем, планомерной работой по улучшению санитарно-бытовых условий отмечают УМ-филиал ОАО «Метрострой», ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя», ЗАО «СМУ-11 Метрострой», ЗАО «Управление-15 Метрострой».

20 ноября совместное заседание администрации и территориального комитета профсоюза ОАО «Метрострой» постановило признать подготовку объектов метростроения к работе в зимних условиях удовлетворительной.

В. В. ЗОРЬКА,

заместитель Председателя комиссии

по подготовке к зиме,

председатель территориальной профсоюзной

организации ОАО «Метрострой»

МЕТРОСТРОЙ В МОСКВЕ: ПОЛНЫЙ УСПЕХ

В ноябре Метрострой принял участие в V Международной выставке «Подземный город», проходившей в рамках Второго Международного форума «Строительство городов. City Build – 2008».



Выставка проходила в выставочном центре Крокус Экспо в Москве с 10 по 13 ноября. Подземную отрасль представила Тоннельная Ассоциация России, объединяющая основных участников подземного строительства нашей страны. На почти 18 тысячах квадратных метров разместились экспозиции ведущих российских и зарубежных производителей современной техники и материалов, а также строительных организаций, которые продемонстрировали посетителям выставки свои новейшие достижения. Среди участников выставки были такие известные мировые компании как Herrenknecht, NFM Technologies, Lovat, Brokk, Мосметрострой, НПО «Космос» и другие.

Метрострой представил на выставке одно из своих по-

следних приобретений – проходческий комбайн фирмы Herrenknecht, который в данный момент готовится к монтажу для проходки наклонного хода станции «Обводный канал». Экспонат вызвал активный интерес у специалистов, заинтересованных техническими характеристиками «автоматизированного проходчика» и планами Метростроя по его применению. Посетителям выставки «Подземный город» представилась уникальная возможность сравнения проходческого комбайна Herrenknecht с аналогичным оборудованием других производителей.

На второй день работы выставки экспозицию посетил генеральный директор ОАО «Метрострой» В. Н. Александров, который присутствовал на открытии конференции, а

затем провел ряд коротких встреч в рамках выставки.

Представители крупнейших строительных компаний имели возможность обменяться опытом благодаря насыщенной деловой программе, в которой принимал активное участие и Метрострой. Так, с докладом на Международной научно-технической конференции «Особенности освоения подземного пространства и подземной урбанизации в крупных городах мегаполисах» выступил главный технолог ОАО «Метрострой» Николай Лаптев. Тема доклада – «Безосадочная проходка тоннелей в протерозойских глинах», в которой освещалась совместная с НИИ «Ленметрогипротранс», СПГУПС, ЗАО «СМУ-11 Метрострой» и ККС «Петербургский метрополитен» разработка уникальной технологии опережающего забой крепления с применением фиброгласовых анкеров.

Кстати, от всей души поздравляем всех причастных к этой работе специалистов: разработку стала победителем проходившего в рамках выставки Четвертого конкурса на лучшее применение прогрессивных технологий при строительстве подземных сооружений!

Еще одним немаловажным событием выставки стал «круглый стол», посвященный переходу строительной отрасли на саморегулирование. О значимости этого события говорит количество участников, присутствовавших на мероприятии, а также докладчиков, среди которых – директор правового департамента Ассоци-

ации строителей России А. С. Самойлов, генеральный директор Российского Союза строителей М. Ю. Викторов, первый заместитель завкафедрой «Техническое регулирование» МГСУ М. Ю. Слесарев и генеральный директор НП «Объединение подземных строителей» С. Н. Алпатов.

Тема создания специализированных саморегулируемых организаций (СРО) вызвала большой резонанс. Руководители-«подземщики» выразили глубокую озабоченность отсутствием наработанной информации: нормативов, актов, договоров и прочей рабочей документации, на которую можно было бы опереться при создании СРО. Именно поэтому предложение С. Н. Алпатову о создании единого информационного центра на базе НП «Объединение подземных строителей» вызвало одобрение присутствовавших.

Еще одной актуальной темой стало разделение строительной отрасли (благодаря принятию 148-го закона о

саморегулировании в строительной отрасли) на три самостоятельные части – изыскательские работы, проектирование и строительство. Многие отметили, что подобный подход может привести к тому, что крупным строительным компаниям придется вступать одновременно в несколько СРО, чтобы обеспечить возможность ведения комплекса работ. А это, в свою очередь, повлечет за собой немалые финансовые затраты на компенсационные взносы, страховку, оплату членства в некоммерческом партнерстве и т.д. Подводя итоги, можно сказать, что тема саморегулирования ввиду вступления 148-го закона в силу уже с января следующего года заставила строителей задаться многими вопросами, на которые пока нет ответов.

В заключение хотелось бы выразить благодарность организаторам форума – компании «Глобал Экспо» и МВЦ «Крокус Экспо».



Глава Метростроя Вадим Александров и главный механик Красноярскметростроя Александр Бондарь

ЗНАЙ НАШИХ!

12 ноября в большом актовом зале Смольного состоялось торжественное награждение организаций-победителей конкурсов 2008 года по качеству выпускаемой продукции «Сделано в Петербурге». Эти конкурсы являются единственной официальной общегородской системой Конкурсов по качеству, учрежденной Правительством Санкт-Петербурга.

В конкурсах первого этапа приняли участие более 550 организаций. 177 из них отобраны для участия во втором этапе, но только 70 компаний были рекомендованы Главным организатором – Санкт-Петербургским Государственным учреждением «Центр контроля качества товаров (продукции), работ и услуг» – на соискание звания Победи-

теля конкурса. А окончательно по решению Наблюдательного Совета Победителями названы 66 предприятий и организаций.

Церемония проводилась уже в четвертый раз, и о её значимости, о важности конкуренции товаров на потребительском рынке говорит тот факт, что вручали награды глава города Валентина Матвиенко и члены городского правительства. Предприятия, признанные авторитетной и беспристрастной комиссией лучшими, удостоены Знаков качества и Почётных дипломов. И в их числе, что особенно приятно для всех метростроителей – ЗАО «Метробетон», получившее награды за освоение производства труб для микротоннелирования.

Поздравляем!



Валентина Матвиенко вручает награды Победителям конкурса «Сделано в Петербурге» генеральному директору ЗАО «Метробетон» Владимиру Кондратенко

Юбилей

КОНСТАНТИН АЛЕКСЕЕВИЧ ШАЛИСКО



На свои 80 лет Константин Алексеевич явно не выглядит. Он строен, подтянут, подвижен, у него блестящая память. В общем, он тот же, каким его знали несколько поколений метростроевцев Ленинграда-Санкт-Петербурга.

Трудно представить, но это факт: с 1948 года до ухода на заслуженный отдых в 1987-м первым, последним и единственным местом работы Константина Алексеевича был Метрострой.

Константин Шалиско – один из организаторов путеукладочных работ на строительстве 1-й очереди Ленинградского метрополитена, и возглавлял он это направление до самого ухода на пенсию. А за ввод в эксплуатацию первых станций метрополитена ещё в 1995 году Константин Алексеевич был награждён орденом «Знак Почёта».

Он постоянно был переполнен идеями, его рационализаторские предложения практически всегда внедрялись «с колёс». И

вполне заслуженно К. А. Шалиско в 1968 году было присвоено звание «Заслуженный рационализатор РСФСР» - первому в Ленинграде! А всего в стране на то время обладателей этого звания до Шалиско было только 16, он стал 17-м.

Сегодня путеукладочными работами на метростроении руководят ученики Константина Алексеевича. И это именно их идея: в знак благодарности Учителю и в честь его юбилея вернуть на одном из участков пути Фрунзенского радиуса метрополитена – пусковом объекте-2008 станции «Звенигородская» – символический серебряный шуруп.

**Поздравляем с юбилеем!
Долгих лет жизни Вам,
Константин Алексеевич!**



14 ноября отметил 80-летие Николай Николаевич Теленков – личность для Ленинградского-Санкт-Петербургского метрополитена, которому он посвятил всю свою трудовую биографию, всего себя, – знаковая. Его судьба могла сложиться и по-иному, но, без сомнения, в любой другой сфере деятельности этот талантливый человек проявил бы себя в полной мере.

– Я уверен, – говорит проработавший рядом с Теленковым много лет начальник производственно-распорядительного отдела ОАО «Метрострой» Борис Моисеевич Синичкин, – если бы Николай Николаевич после института пошёл по научной «линии», то стал бы и доктором наук, и академиком, и лауреатом всех премий. Но его направили строить метро, и это для метро стало большой удачей.

...А до института была война, эвакуация из Ленинграда с матерью и сестрами в Башкирию, годы лишений, голода. Как и многие дети военной поры Николай рано

сформировался как личность, повзрослел в 13 лет. Трудолюбивый, стремящийся в любом вопросе докопаться до самой сути и обязательно найти ответ, честный, порядочный – таким он остаётся и по сей день.

После снятия блокады семья Теленковых вернулась в Ленинград, и Николай снова пошёл учиться. Школу он закончил с «опозданием» – война! – на три года и в ЛИИЖТ в сентябре 1947 году поступил уже 19-летним, зная, что посвятит себя самой мирной профессии на Земле. Так и вышло. Через пять лет, в августе 1952 года в трудовой книжке Николая Теленкова появилась первая запись: принят в Ленметрострой начальником смены строительства № 17.

А через два года в трудовой биографии молодого специалиста произошёл поворот, после которого Теленков уже никуда не сворачивал: его назначили инженером проектно-сметной группы Управления Ленметростроя. Очевидно, энциклопедически грамотный, технически «подкованный», исполнительный, скромный и обязательный молодой человек вполне устраивал руководство именно в этой должности. Хотя Теленков её явно «перерос», но, будучи начисто лишённым карьерных амбиций, он никогда и ни у кого для себя не просил – ни повышений в должности, ни большей зарплаты. Поэтому, наверное, только через пять лет, в 1959-м, его повысили до старшего инженера той же

проектно-сметной группы. Ещё на четыре года, по прошествии которых Николай Николаевич был переведён на строительство № 13 заместителем начальника производственно-технического отдела.

И далее «карьерный рост», если этот процесс можно так назвать, шёл так же неспешно. В марте 1966 года Николай Николаевич был назначен на свою предпоследнюю должность – начальником технического отдела Управления Ленметростроя. И проработал в ней семь лет. А с июля 1973 года стал работать заместителем главного инженера-главным технологом Управления строительства Ленинградского метрополитена – «Ленметрострой». И именно здесь раскрылся и как инженер, и как творческая личность, и как человек, который всегда и всем нужен, незаменим на своём месте. Практически на любой вопрос у Николая Николаевича был ответ. Если речь шла о производстве – он мог разговаривать на одном техническом языке как с рабочими, мастерами, начальниками участков, так и с руководителями любого более высокого уровня, поскольку знал производство досконально, «изнутри». Если дело касалось почти любой области знаний – лучшего собеседника, чем Теленков, не сыскать.

Свои обширные знания он не держал в себе, не «закимал». Напротив, щедро делился с молодыми специалистами, многие из которых сегодня с гордостью называ-

ют себя учениками Теленкова. А сам он был постоянно нацелен, как и положено по должности, на совершенствование производства, техническое перевооружение, внедрение новых технологий и материалов и на «мелочи» вроде рацпредложений.

Николай Николаевич Теленков – автор более тридцати рационализаторских предложений, семи запатентованных изобретений и десяти опубликованных научно-технических работ. Например, под непосредственным руководством Теленкова была разработана технология проходки тоннелей опережающей временной крепью, что позволило свести к минимуму осадки «дневной» поверхности при строительстве метрополитена. Технология была успешно применена при строительстве станции «Адмиралтейская».

Николай Николаевич – участник строительства всех линий Санкт-Петербургского метро. Он принимал активное участие в разработке и организации скоростных проходов при строительстве метрополитена. На его «лицевом счету» – командировки от Метростроя на строительство БАМа на участке Братск-Усть-Кут, тоннелей оросительной системы на Дону, объекты Семипалатинского полигона, он консультировал строительство автодорожных тоннелей в Болгарии. И везде его теоретические знания и практический опыт, человеческие качества помогали грамотно и спокойно, без надрыва и штурмовщины ре-

шать технические вопросы и снимать возникающие технические проблемы.

Главный технолог – должность вроде бы не героическая, роль не «переднего плана», но правильно говорится: не место красит человека... Скромный, глубоко порядочный человек, Николай Николаевич Теленков искренне считал, что нельзя работать как-то по-другому, не на совесть, не уходя в работу «с головой» или за поощрения и награды.

Кстати, награды не обошли стороной Николая Николаевича. За заслуги в области строительства он награждён орденом Трудового Красного Знамени, Серебряной медалью ВДНХ, медалью «За разработку и внедрение пространственных тонкостенных крупногабаритных железобетонных конструкций»; удостоен званий Лауреата премии Совета Министров СССР, «Почётный транспортный строитель», «Почётный строитель России».

Сказать, что Теленков «всегда пользовался большим авторитетом и уважением» у всех, с кем ему довелось работать и общаться – будет правильно, но слишком скупо и казённо. Правильнее было бы – он был и до сих пор необходим людям, он интересен, он умеет слушать и слышать, притягивает к себе как магнит. И он – настоящий, оставався таким всегда и везде.

**С юбилеем Вас, Николай Николаевич!
Доброго и долгого Вам здоровья!**

Юбиляры ноября

85- ЛЕТИЕ отмечают:

ЗУБАНОВА Екатерина Васильевна,
бывшая нормировщица ЗАО «СМУ-19 Метрострой»
НИКОЛЕНКО Татьяна Алексеевна,
работавшая кассиром АТК

80-летие отмечают:

ГРАДОВ Григорий Степанович,
трудившийся слесарем-монтажником
в ЗАО «СМУ-17 Метрострой»
ДЕРЕВЯГИН Викентий Павлович,
бывший главный механик ЗАО «СМУ-9 Метрострой»
КИСЕЛЁВ Сергей Фёдорович,
работавший машинистом экскаватора
в Управлении механизации-филиале ОАО «Метрострой»
МЕЗЕНЦЕВ Николай Егорович,
трудившийся слесарем-монтажником
в ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»
СПИРИН Михаил Павлович,
бывший бригадир слесарей-ремонтников
Управления механизации-филиала ОАО «Метрострой»

75-летие отмечают:

ИВАНОВ Иван Иванович,
трудившийся проходчиком и изолировщиком
в ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»
ШАМОВА Зоя Александровна,
работавшая распределителем работ
в ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ ТЕЛЕНКОВ

Метро в древности

Оказывается, метрополитен как вид транспорта возник не в начале XX века и не в Лондоне, а ещё до новой эры...

ДРЕВНИЙ ЕГИПЕТ

В Древнем Египте метрополитен имел важное религиозное значение и использовался во время праздников и обрядов погребения. Всего было построено две ветки. Первая соединяла храмы в Фивах. Вторая была проложена под Нилом на запад, в Долину Царей. По этой ветке движение было организовано только в одну сторону, обратно из Долины Царей никто не возвращался. Тоннель квадратного сечения расписывался сценами из древнеегипетской жизни, своды станций подпирались гигантскими резными колоннами. Богатство и роскошь египетского метрополитена позднее не без успеха были воспроизведены в московском метро.

Вдоль тоннелей были проложены каменные рельсы из мрамора и гранита, освещение осуществлялось масляными светильниками. Начальником египетского метрополитена (метрархом) становился Верховный жрец храма Анубиса – бога подземного мира, царства мёртвых.



На строительстве работали не только рабы, но и свободные граждане – крестьяне и ремесленники. Служение богам считалось почётным делом, кроме того, им обещалось, что после смерти всех, кто отработал на строительстве или обслуживании метрополитена более 12,5 лет, ждёт награда в виде беззаботного, блаженного существования. Храм-депо был огромен. Он начинался гигантским пилоном. За ним расположен большой двор, обнесённый колоннадой, которая открыта в сторону малых храмов. Второй пилон ведёт к Большому гипостильному залу, где находились каменные поезда. Он занимает площадь 5000 квадратных метров и сегодня стоит под открытым небом. Когда-то на высоте 24 метра над землей была крыша и ее поддерживали колонны охватом в 10 метров, выстроенные в несколько рядов. Их капители имели форму цветков и бутонов папируса. Далее третий пилон ведёт в центральный двор, где находился цех подъёмного ремонта за ним проходишь мимо еще трех пилонов (аппаратная, инструменталка и ДДЭ) к святилищу. Оно служило местом хранения трех священных книг: «Правил технической эксплуатации», Инструкции по Движению и Маневровой работе, а также Инструкции по Сигнализации.

Машинистов набирали из специально обученных крестьян, которые с самого детства попадали в техшколу – «в обучение». Вагоны высекались из каменных блоков на каменоломнях в Верхнем Египте, доставлялись в Фивы, где украшались росписями и барельефами. В движение они приводились рабами, тянувшими их за канаты. Другая группа рабов лила на рельсы масло и благовония, чтобы уменьшить трение. После прохода поезда рельсы проверял специальный жрец-дефектоскопист.

Со временем метрополитен пришёл в упадок и был заброшен, а все сокровища и святыни разграблены. Станции и перегоны были завалены мусором, стены покрыты богохульными надписями. Однако египетские жрецы сумели сохранить опыт, и однажды их труды увидел Пифагор. Но это уже другая история.

ДРЕВНЯЯ ГРЕЦИЯ (АФИНЫ)

Идеи древнеегипетских инженеров нашли своё продолжение в метрополитене Древней Греции. Но грекам оказался чужд религиозно-элитарный дух египетского метро. Не метро для избранных, а метро для простого демоса – вот лозунг Афинского метрополитена. Идеями демократии пронизаны все аспекты этого хозяйства. Во-первых, все должности были выборными. От уборщика до начальника метрополитена. Граждане Афин на агоре решали, кому доверить эти важные посты.

Во-вторых, все вопросы по бюджету и расходованию денежных средств также решались коллегиально и открыто. В-третьих, метрополитен был открыт для всех афинян.

Но в Афинах полноправными гражданами считались лишь мужчины, у которых и отец, и мать имели афинскую прописку. Тех, кто пытался выдать себя обманом за гражданина, обращали в рабство и посылали на тяжёлые работы. Греки, переселившиеся в Афины из других городов, и даже их потомки были лишены прав гражданина и платили особый налог при пользовании метрополитеном.

Женщины-афинянки не только не участвовали в народных собраниях, но и редко выходили из дома, не говоря уже о поездках на метро. Подземные тоннели и станции, принадлежавшие Афинскому государству, строили около 20 тысяч рабов. Глубоко под землей, при тусклом свете чадающих светильников они выламывали руду ломом, кирками и тяжёлыми молотами.

Много рабов греки покупали для работы в метрострое. Здесь труд был особенно тяжёл. Подземные коридоры были такими низкими, что работать в них иногда приходилось полулежа. Рабам давали такие большие задания по проходке тоннелей, что им едва хватало времени для еды и сна.

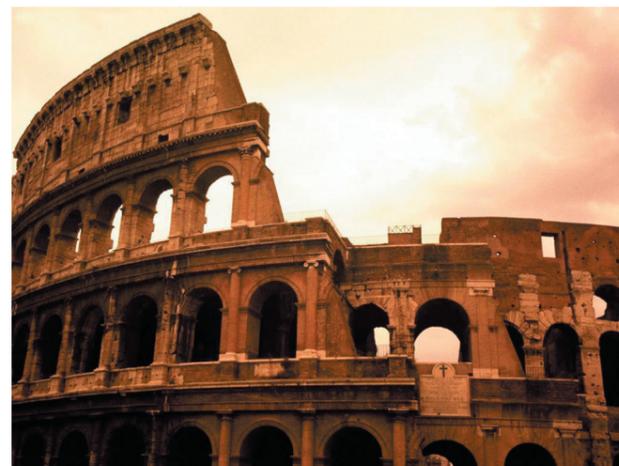
Всего было построено три ветки. Первая соединяла агору и акрополь, вторая объединила культурные места города, а третья шла в порт Пирей.

Каменные египетские вагоны в Греции использоваться не могли: для греков это было бы слишком неэстетично. Поэтому подвижной состав был изготовлен из оливковых прутьев. Это обеспечило необходимую красоту и лёгкость.

Главной особенностью греческих вагонов было отсутствие пола. Пассажиры, находясь внутри вагона, бежали по путям, толкая состав. Разогнавшись до 20-30 км/ч, они вставали на подставки и некоторое время отдыхали. Тормозами управлял машинист.

Все должности, связанные с движением поездов, были распределены между гражданами Афин и ближнего Подафинья. Тоннели и станции были хорошо освещены, а вдоль путей расставлены статуи и барельефы.

Конец метрополитену положили спартанцы, разрушившие его до основания. Однако несколько вагонов сохранились и использовались римлянами.



ДРЕВНИЙ РИМ

С превращением Римского государства в огромную державу его столица – Рим – стала крупнейшим городом Средиземноморья. В первые века нашей эры в нем было более миллиона жителей. Остро встал вопрос о развитии общественного транспорта. Тут-то и пригодился опыт греков. Работа закипела. Римляне широко использовали опыт и технику эллинского метрополитена. Но, кроме того, римские архитекторы научились строить дугообразные перекрытия – арку, свод и купол, сложенные из обтесанных и пригнанных друг к другу камней. Они изобрели бетон, который, застывая, приобретал прочность и долговечность камня. Все это позволило римлянам создать величественное и очень прочное метро.

Арки использовались при постройке метромостов – «метродуков», по которым на разных уровнях ходили поезда, телеги и пешеходы. Образцом купольной постройки являлась несохранившаяся до наших дней станция «Римская» в Риме. Ощущение высоты и простора внутри еще более усиливается благодаря свету, льющемуся сверху через огромное круглое окно в середине купола. Статуи, рельефы, арки, колонны, прославлявшие начальника римского метрополитена, должны были убеждать в божественности и могуществе его власти. Парк Римского метрополитена состоял из вагонов, вывезенных из Греции.

Первыми машинистами были патриции. Им прислуживали сотни рабов. В их числе были врачи, учителя, музыканты, художники, часто более образованные, чем их хозяева; обычно это были греки. На работу в депо рабы несли знатных римлян на носилках. Вместо цепной собаки у входных дверей депо сидел раб-привратник, прикованный цепью к стене. Во время подмены для питания машинистов привозили живых рыб, редкие фрукты и вино со всех концов империи. Но со временем стали набирать на работу городскую бедноту – свободных, но небогатых горожан Рима.

Чтобы не допустить волнений голодной бедноты, ей раздавали от имени начальника метрополитена хлеб и мелкие деньги. Сотни бедняков толпились у домов богачей, надеясь получить какую-нибудь подачку. Римская беднота, развращенная вынужденным бездельем и подачками, отвыкшая от труда, не хотела работать. Не только рабовладельцы, но и бедняки считали труд делом рабов, унижающим свободного человека. Они требовали от начальников «хлеба и зрелищ!». В конце концов, работать в кабинетах стали рабы. В 74 году до н.э. председатель профсоюза рабов метрополитена фракийец Спартак призвал к забастовке. Она была жестоко подавлена Гаем Юлием. Но штрейкбрехеры не справились с работой. Крушения составов, пожары и разрушения метродуков привели к тому, что метрополитен пришлось закрыть. Вскоре последовало нашествие гуннов, довершивших падение Римского метрополитена.

ШЛИССЕЛЬБУРГ

Метростроители свято чтят историю, традиции посещения памятных мест, сложившиеся много лет назад и всемерно поддерживаемые руководством ОАО «Метрострой». Очередной экскурсией, организованной по инициативе отдела имущества, кадров и социального развития ОАО «Метрострой» (начальник отдела В. П. Забродина), стала поездка по местам духовной и боевой славы русского оружия: Александро-Невской лавры, битвы на Неве, Невской пятичакла, Прорыва блокады. А главным объектом экскурсии был Шлиссельбург и, в частности, героическая крепость Орешек.

Шлиссельбург (Петрокрепость, Орешек) – город в Ленинградской области, в 64 км к востоку от Санкт-Петербурга. Нева – единственная река, вытекающая из Ладожского озера. В самом истоке реки природа создала каменистый остров, как будто специально предназначенный для строительства крепости. И она стоит здесь, являя собой уникальный памятник русской фортификации. В 1323 году новгородцы во главе с князем Юрием Даниловичем, внуком Александра Невского, заложили здесь крепость, названную по имени острова, – Орешек.

До 1702 г. крепость называлась Орешком, затем – Нотебургом, до 1944 г. – Шлиссельбургом. В 1944–1992 гг. – Петрокрепость.

В 1323 году на Ореховом острове у истока Невы из Ладожского озера новгородцы основали форпост для защиты от притязаний шведских феодалов.

1352 г. построены каменные стены.

1410 г. крепость достраивается, ее размеры увеличились.

В конце XV – начале XVI вв. полностью перестроена (имела 10 башен и цитадель).

В сентябре 1611 г. крепость осаждена шведами. В мае 1612 г. русский гарнизон сдался (из 1300 человек уцелело не более 100).

11 сентября 1702 г. после 10-днев-

ной бомбежки русские войска под командованием Б.П. Шереметьева взяли крепость штурмом (во взятии участвовал в чине «бомбардирского капитана» Петр I).

В 1703–1715 гг. по чертежу Петра I сооружено 5 земляных бастионов.

В начале XIX века крепость потеряла свое военное значение и далее использовалась как тюрьма.

В 1941–1943 гг. в течение 500 дней небольшой гарнизон оборонял крепость от немецких захватчиков.

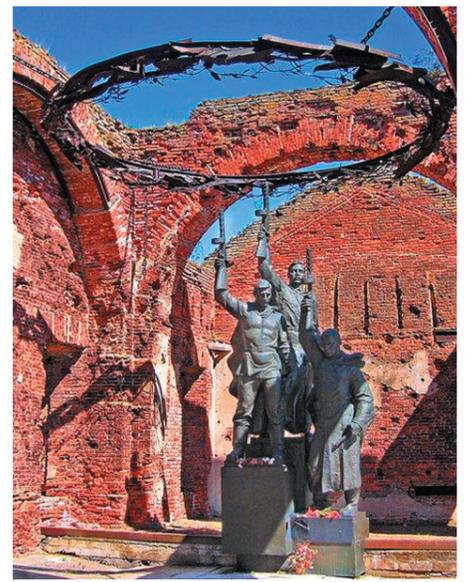
27 сентября 1702 года, уже во время боевых действий Северной войны, русские войска подошли к крепости и расположились на левом берегу Невы. Через лес от Ладожского озера до Невы прорубили просеку, по которой русские солдаты протащили 50 лодок. Крепость Нотебург была окружена, и Петр I предложил ее команданту сдаться, но получил отказ. Десять суток длилась бомбардировка крепости. 11 октября в два часа ночи русские войска начали штурм. Однако лестницы, сделанные для подъема на крепостные стены, оказались несколько короче, чем нужно. Русские «охотники» (добровольцы), первыми переправившиеся на остров, несли серьезные потери. Петр послал на остров офицера с приказом командиру штурмующего отряда М. М. Голицыну отступить. Голицын ответил посылному знаменитой фразой: «Скажи царю, что теперь я уже не его, а Божий». Вскоре на помощь штурмующим подошел отряд А. Д. Меншикова, и шведы ударили в барабаны, что означало сдачу крепости. Русские солдаты, погибшие при штурме, были похоронены в братской могиле на территории крепости, эта могила сохранилась до наших дней.

Если говорить об энергетике места, то в Шлиссельбурге она должна быть тяжелой. Политическая тюрьма, где томилось в казематах, было замучено, казнено, покончило с жизнью немало людей, захоронения прямо на территории, место казни брата В. И. Ленина Дмитрия Ульянова... Вообще список узников крепости огромен. За два с лишним столетия в ее стенах

томилось немало выдающихся людей. Это писатель Ф. В. Кречетов, журналист и общественный деятель Н. И. Новиков, декабристы; дольше всех – почти 38 лет, причем в одиночной камере – в крепости провел Валерий Лукасинский, майор польской армии, один из организаторов борьбы за освобождение Польши. Три года в Шлиссельбурге провел М. А. Бакунин. Народовольцы и другие «бомбисты» были постоянными жителями этой тюрьмы, считавшейся одной из самых строгих, а ее надзиратели были известны особой жестокостью. Тюрьма сломала многих узников: с 1884 года по 1906й в Новой и Старой тюрьмах находилось 68 человек. Из них 15 были казнены, 15 умерли от болезней, восемь сошли с ума, трое покончили собой.

Особая страница в истории Орешка – Великая Отечественная. Война. 500 дней и ночей осады... В центре крепости – руины Иоанновского собора, разрушенного бомбёжками. На колокольне храма – самой высокой точке крепости – воины, защищавшие Шлиссельбург, поднимали красный флаг, а фашисты стреляли по нему. Храм решили не восстанавливать – руины были законсервированы как память о тех страшных и героических днях. В его алтарной части под открытым небом стоит памятник защитникам крепости. Над их головами – на фоне неба – ведь свода нет – «венки», «сплетённый» из кусков железных рельс, колючей проволоки и – единственная искусственно отлитая деталь – дубовых и лавровых листьев... В зияющих дверных и оконных проёмах – композиции из фрагментов найденного здесь боевого оружия. О происходивших здесь событиях скупко сообщает надпись на мемориальной доске. Но сколько судеб стоит за этими скупыми, краткими строками:

«В сентябре 1941 года воины Ленинградского фронта и моряки Краснознамённого Балтийского флота в ожесточённых боях с фашистскими захватчиками отстояли Шлиссельбургскую крепость Орешек, не до-



пустив врага на правый берег Невы, сорвав замысел гитлеровского командования соединиться с войсками, наступавшими на Карельском перешейке, и захватить Ленинград. Враг обрушил на крепость десятки тысяч мин и снарядов, но гарнизон Орешка 500 дней и ночей стоял насмерть, препятствуя фашистским войскам прервать связь Ленинграда со страной по Дороге Жизни. 12–18 января 1943 года войска 67-й армии Ленинградского фронта и 2-й ударной армии Волховского фронта прорвали блокаду Ленинграда, освободив город Шлиссельбург-Петрокрепость от фашистов. Крепость Орешек огнём своей артиллерии поддерживала наступление наших войск».

А рядом, на стене – клятва:

«Мы, бойцы крепости Орешек, клянёмся защищать её до последнего. Никто из нас при любых обстоятельствах не покинет её. Увольняются с острова: на время – больные и раненые, навсегда – погибшие. Будем стоять здесь до конца».

Сегодня крепость Орешек – филиал Государственного музея истории Санкт-Петербурга. Крепость Орешек – это памятник, который мы должны сохранять, чтобы и нашим потомкам было чем гордиться.



ПОЛУХИНА
ГАЛИНА ГЕОРГИЕВНА
15.04.1920г. – 10.11.2008г

10 ноября 2008 года ушла из жизни Галина Георгиевна ПОЛУХИНА, бывший хирург поликлиники Метростроя, участница Великой Отечественной войны, майор медицинской службы.

С сентября 1941 года по апрель 1946 года служила хирургом на Ленинградском фронте в эвакогоспитале № 2011 медсанбата № 101. Награждена орденами «Красной Звезды» и «Отечественной войны» I степени, медалями «За оборону Ленинграда» и

«За Победу над Германией».

По окончании войны Галина Георгиевна работала хирургом в училище подводного плавания, а затем более тридцати лет – с марта 1962 года до ухода на пенсию в октябре 1992 года – её трудовая деятельность была связана с Метростроем Ленинграда-Санкт-Петербурга. Она трудилась в поликлинике Ленметростроя и была беззаветно предана своему делу, оставаясь чутким к людской беде Хирургом и Человеком, всегда готовым прийти на помощь. Галине Георгиевне был присущ высокий профессионализм, добросовестность, доброжелательное

отношение к людям.

После ухода на заслуженный отдых много сил и времени Галина Георгиевна отдавала общественной деятельности. Была избрана председателем Совета ветеранов поликлиники, активно участвовала в работе Совета ветеранов Метростроя. За многолетний и добросовестный труд Г. Г. Полухина заслужила много благодарностей, поощрений. Ей присвоены звания «Ветеран труда» и «Ветеран Метростроя».

Светлая память о Галине Георгиевне Полухиной навсегда останется в сердцах всех, кто ее знал, работал с ней.

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Акционерное общество открытого типа по строительству метрополитена в Санкт-Петербурге «Метрострой»

Газета зарегистрирована региональной инспекцией по защите свободы печати и массовой информации Российской Федерации (Санкт-Петербург) 10.11.93 г. Регистрационный номер П 0597

Редактор: Валерий ХЛОПОТОВ

Фото: Виктор ЧУМАКОВ

Верстка и дизайн: Максим ХЛОПОТОВ

Изготовление фотоформ и печать тиража: ЗАО «Белл»

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

198013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а.

ТЕЛЕФОН: 635-77-67

Отзывы направлять по адресу редакции

Тираж 1000 экземпляров.