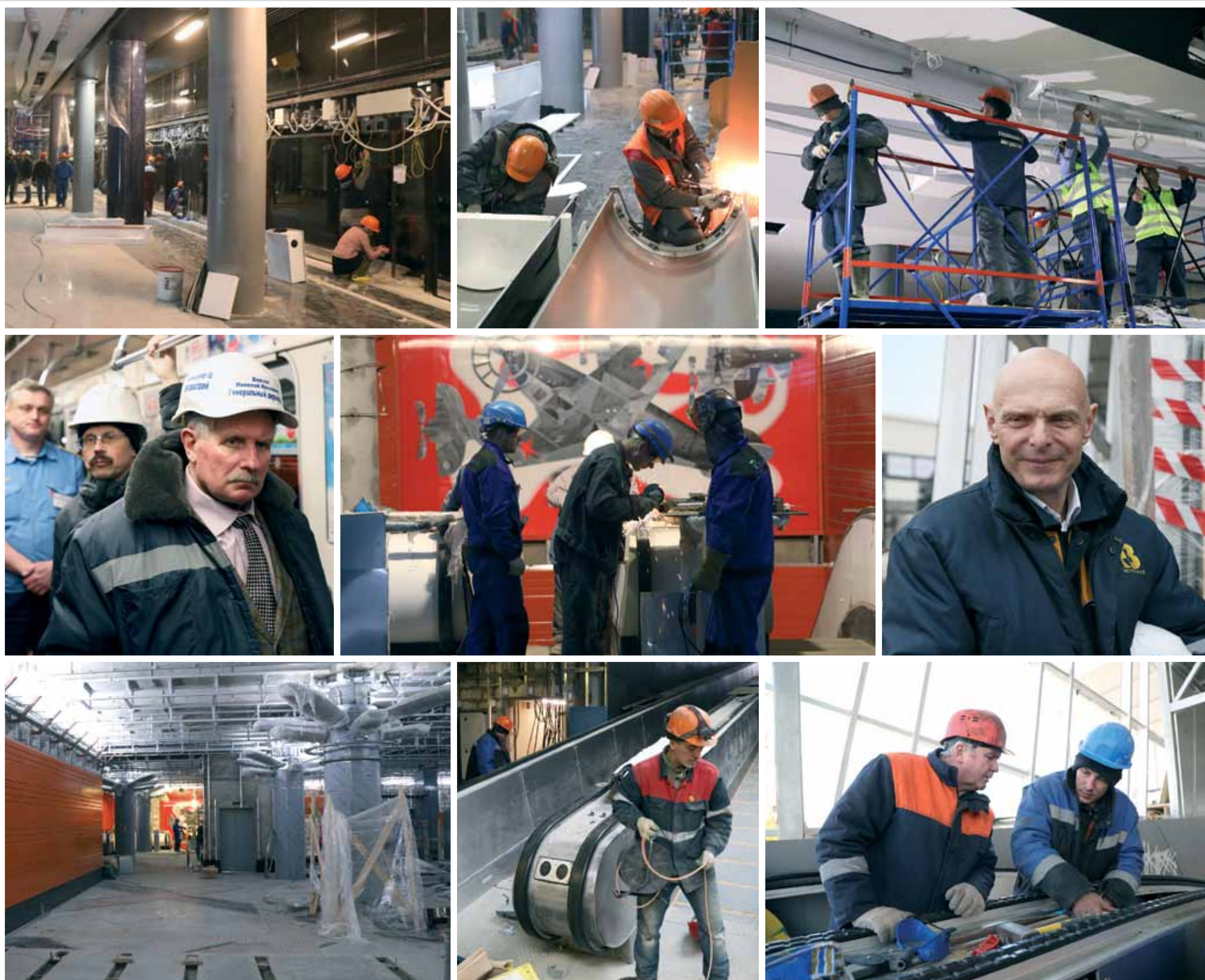


РАБОЧЕЕ ДВИЖЕНИЕ

29 апреля по новому участку Невско-Василеостровской линии в тестовом режиме началась эксплуатация станций и перегонов. Заместитель председателя правительства РФ Виталий Мутко подписал график контрольных мероприятий по 11 городам-организаторам ЧМ-2018. Для Петербурга и, соответственно, для Метростроя тоже выбрана дата «проверки на прочность». Москва проверит «Новокрестовскую» и «Беговую», мост через Серный остров, пешеходный мост от «Новокрестовской». А 13 мая на главном стадионе Петербурга состоится матч «Зенит» – «СКА-Хабаровск». Надеемся, что победа будет за нами!



СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

НА ОГНЕННОМ
ПЛАЦДАРМЕ



СТР. 2



СТР. 4-6

ДАЙДЖЕСТ
СОБЫТИЙ



СТР. 7

Иван Волкотруб:
«НЕ В МОЛОКЕ
ДЕЛО...»



БОЛЬШАЯ
БАСКЕТБОЛЬНАЯ
ЗАРУБА

СТР. 8

НА ОГНЕННОМ ПЛАЦДАРМЕ



Сентябрь 1941 года. Ожесточенные бои идут на ближних подступах к Ленинграду. Пала станция Мга, прервана железнодорожная связь с центральными районами страны. Военным советом Ленинградского фронта издана директива о немедленной подготовке к разрушению Ленинградского железнодорожного узла и подхода к нему, спецподразделения инженерных войск минируют мосты, город готовится стать неприступной крепостью. Вместе с другими ленинградскими заводами механические и бетонные предприятия Строительства №5 НКПС запускают производство ручных гранат, мин, деталей орудий, пулеметных гнезд, железобетонных надолбов и огневых точек. Благодаря документам ЦГА СПб боевой путь метростроителей можно проследить с точностью до дня. Строительство рубежей обороны: с 28 июня по 5 июля на линии Парголово-Сестрорецк; с 5 июля по 12 июля на линии Перьярви-Муола (бывшая линия Маннергейма); с 13 июля по 1 сентября на линиях Луга-Батцкая-Толмачево, Кингисепп-Веймарн-Волосово, Петергоф-Гатчина-Красное Село; с 1 сентября на оборонительных рубежах правого берега Невы. В результате Строительству №5 НКПС удалось создать мощный оборонительный пояс вокруг Ленинграда.

Через Мгу немцы вышли к Неве в районе 8-ой ГРЭС. От незащищенного берега и прямого выхода к окраинам Ленинграда их отделяло 350 метров серой воды. Но форсировать Неву гитлеровцы не стали и продолжали двигаться вдоль левого берега на Шлиссельбург. 8 сентября город пал.

Ленинград прикрывался с юго-востока по Неве от Колпина до Ладожского озера. С боями на этом рубеже началась блокада. На правом берегу срочно развернулось строительство оборонительных сооружений.

Начальник политотдела Строительства №5 НКПС В.П. Ковалев в очерке «Метростроители на Неве» вспоминал: «Автомобили, тракторы, экскаваторы, компрессоры, передвижные электростанции – всю эту технику использовали на строительстве оборонительных укреплений на Неве – от Володарского моста до Осиновецкого маяка на Ладоге».

На левом берегу Невы ниже 8-ой ГРЭС сохранялся лишь один маленький плацдарм 115 стрелковой дивизии у деревни Московская Дубровка. Опасаясь расширения плацдарма, немцы непрерывно обстреливали наши позиции из артиллерийских орудий и минометов. 28 сентября самолеты обрушили на защитников «пятак» 8600 авиабомб.

Из воспоминаний **Юрия Рейгольдовича Пореша**, помкомвзвода 576 стрелкового полка 115 стрелковой дивизии: «За крошечный клочок земли длиной в два километра вдоль Невы большинство защитников гибли на переправе, а те, кому удавалось переправиться, гибли в бою, в окопах и траншеях – от бомбежек и минометного огня. Все окопы, ходы сообщений были забиты замерзшими трупами. Они лежали на всей площади «пятак», там, где их настигла пуля или осколок. Ни одного деревца или куста, ни одного кирпича на окраине – все снесено огнем, все это на фоне постоянного грохота канонады, отвратительного звука немецких штурмовиков, стона раненых, мата живых, кроющих немцев, войну и этот гиблый пятак, а иногда и наших артиллеристов, лупивших по своим позициям. Мало кто надолго задерживался на этой земле и выходил оттуда живым, день-два, максимум неделя, и неизбежное ранение или смерть, а на их место переправлялись новые бойцы».

Плацдарм удерживался нашими войсками около четырехсот дней, вплоть до прорыва блокады в январе 1943 года. На крошечный клочок земли вдоль берега Невы длиной в два километра и 500 метров в глубину немцы обрушивали до 2 тысяч снарядов и мин в час, от 15 до 25 пуль из различного вида оружия в минуту на каждый его метр.

ПЕРЕПРАВА, ПЕРЕПРАВА! БЕРЕГ ЛЕВЫЙ, БЕРЕГ ПРАВЫЙ...

Днем широкая лента Невы пустыня. От нее веет холодом и мрачной отчужденностью. В светлое время пересечь реку не отважится ни одна лодка. Ее расстреляют раньше, чем она дойдет до середины реки.

Но вот наступает ночь. На правом берегу по едва заметным тропам, по траншеям к урезу воды подходят пехотинцы, тащат орудия артиллеристы...

Осиплые, простуженные голоса:
– Кто на вторую переправу, давай сюда!
– Кто на пятую, держи правей!

Шлюпки и понтоны устремляются к левому берегу.

К октябрю месяцу батальоны Строительства №5 НКПС получили необходимый опыт по возведению оборонных сооружений. Отряд метростроителей во главе с Иваном Георгиевичем Зубковым прибыл в Невскую Дубровку. В октябре же подошли танковые части. Их надлежало переправить на Невский плацдарм. Но как перевезти многотонные стальные машины через реку с быстрым течением? Технический отдел Строительства №5 НКПС по заданию Зубкова разработал проект переправы на базе плашкоутов водоизмещением 33 тонны, которые выпускал Балтийский завод для перевозки грузов через Ладожское озеро. Проект выполнил инженер С.Г. Кубкин.

Обстраивали первый паром механики Е.П. Солдатов, А.В. Корбут, Н.А. Елисеев, А.И. Кацук, А.Н. Герасимов и строительные подразделения. Паром испытывался на Коркинском озере. Ночью с помощью взрывчатки пробили обширную полынь и опустили плашкоуты, соединенные в паром. По команде грузный КВ въехал на плавучее сооружение. Все получилось так, как и было рассчитано.

Металлические конструкции доставлялись из Ленинграда на грузовиках с прицепами. В лесу, у совхоза «Мокрый луг», группа метростроителей под руководством инженеров А.В. Корбута и С.Г. Кубкина подгоняли к ним деревянные стойки, балки, настилы. От места выгрузки плашкоутов до паромной переправы были вырыты траншеи, по которым подвоз плавсредств к берегу мог производиться скрытно от наблюдателей противника.



Начальник инженерных войск Ленинградского фронта Бычевский: «Только танк вошел на паром, как вблизи разорвался снаряд, осколок пробил плашкоут. Паром осел набок. Громадина танка накренилась и, казалось, вот-вот он рухнет в воду».

Перекошенный паром медленно отчалил, и тогда, чтобы спасти танк, сержант Чернов вывел машину обратно на берег.

Не разобравшись в причине срыва переправы, командующий Невской оперативной группой приказал арестовать командира понтонного батальона С.И. Фоменко, а заодно и И.Г. Зубкова. Пришлось звонить в Смольный члену Военного совета фронта А.А. Кузнецову, чтобы охладить пыл генерала Конькова и спасти невинных людей».

Война – это всегда риск, готовность действовать в экстремальной обстановке. В.П. Ковалев приводит такой пример. На паром осторожно вполз первый КВ. Используя трос, натянутый через реку с помощью якорей и блоков, понтоны направились на левый берег. Танк перевезли благополучно. Однако, чтобы нарушить переправы, гитлеровцы пустили по течению Невы громадный плот из кругляка. Этот плот налетел на тросы и сорвал их с якорей.

К счастью, понтоны прибило к правому берегу. Через некоторое время тросы были закреплены на прежнем месте, и переправа возобновила работу. За ночь удавалось переправить до десяти танков.

Москва требовала усилить наступление в районе Московской Дубровки. 8 ноября Сталин по прямому проводу сказал: «Нас очень тревожит ваша медлительность в деле проведения известной вам операции... Если в течение нескольких дней не прорветесь на восток, вы загубите Ленинградский фронт и население Ленинграда... времени осталось у вас очень мало, скоро без хлеба останетесь».

В обеспечении этой операции принимали участие инженерные войска и метростроители.

НЕВОЗМОЖНОЕ ВОЗМОЖНО



Из докладной записки И.Г. Зубкова секретарю ЦК ВКП(б) Жданову: «По решению Военного Совета Ленинградского фронта от 15 ноября 1941 года за №00398 (два нуля – значит «совершенно секретно» – прим. авт.) для обеспечения надежной и быстрой переправы через реку «Н» в районе Невская Дубровка проведены работы по сооружению танковой переправы, на которых было занято 850 человек».

Обращаясь к руководству инженерных войск фронта, Жданов потребовал: «Вы обязаны перебросить на плацдарм танки. Понимаете, обязаны, во что бы то ни стало!»

К этому времени на Неве осталась чистой ото льда лишь небольшая полынья. Путь на «пятак» лежал только через эту полынь. Но противник пристрелял ее и топил все, что появлялось на воде.

И все же в ходе оперативного совещания был выработан план, как обмануть противника: для видимости начать готовить танковые переправы в других местах реки и при этом суметь перебросить бронемашину через полынь.

Началась подготовка к операции. Вместе с заместителем начальника инженерных войск фронта подполковником С.И. Лисовским И.Г. Зубков почти сутки провел в одной из воронок, выбирая безопасный участок реки. Вовремя одной из разведок Ивана Георгиевича ранило в ногу. Раненый, он пришел на погрузку первого Т-34. Машина сбросила газ и легко въехала на плашкоут, паром плавно направился к левому берегу.

Об отвале метростроителей во время переправы не писали в газетах. «Ленинградская правда» сообщала: «Сооружалась важная переправа. Уже спустились на воду понтоны. Надо приступить к самой ответственной части задания – механическим и такелажным работам. Под вражеским огнем бригада механиков, инициативных и смелых людей во главе с т. Солдатовым, должна соединить секции понтонов, установить блоки, натянуть канаты между берегами. Люди ползком пробирались по льду, волоча за собой тяжелый трос. Несколько раз проваливались в воду. Ледяную ванну приняли помощник Солдатова, т. Корбут, механик т. Герасимов. Но в опасную минуту всегда рядом оказывался товарищ. Он подставлял доску, и по ней люди выбирались на поверхность».

Но одни лишь канаты не обеспечивали надежности переправы. Их могли порвать вражеские снаряды. Надо было спустить на воду буксиры. И эту работу выполнили механики. Ночью подвезли к берегу суда и такелаж. Буксиры устанавливались на сани, мощные тракторы стаскивали их в воду. С заданием командования строители оборонных сооружений справились в срок.

Вскоре механики получили другое задание, еще более сложное. Предстояло протянуть через реку 18 тросов. Люди



самоотверженно трудились в мороз и пургу, ежеминутно рискуя жизнью. В результате вражеского артиллерийского обстрела посреди реки образовалась большая майна – диаметр ее достигал 10 метров. Что делать? Останавливать работу нельзя! Выход был найден. Быстро сколотили легкие стеллажи, настелили на льду и переползли на другой берег. Раненный осколком мины механик т. Герасимов не покинул своего поста, пока работа не была закончена.

На строительстве переправ кроме механиков Солдатов, Корбута, Герасимова отличились товарищи Кацук, Качалов, Коломиец, Богоявленский, Елисеев, Купкин, Балыков и Грудяев».

...Последний танк переправили на Невский пятачок под прикрытием дымовой завесы 30 ноября.

Всего 50 танков. Почти половину из них переправили метростроевцы.

За образцовое выполнение боевой задачи и проявленные доблесть и мужество от имени Президиума Верховного Совета Союза ССР были награждены работники Строительства №5 НКПС.

Орденом «Красная Звезда» – Иван Георгиевич Зубков и инженер Георгий Петрович Деев, погиб при выполнении задания.

Медалью «За отвагу» – механик Герасимов Александр Николаевич.

Медалью «За боевые заслуги» – механик Александр Ильич Кацук, крановщик Анатолий Александрович Козлов, крановщик Павел Петрович Колосов, механик Евгений Петрович Солдатов.

Из докладной записки начальнику политуправления НКПС С.О. Багаеву: «За успешное выполнение заданий Правительства на строительстве оборонительных сооружений вокруг г. Ленинграда **орденом «Знак почета»** награждены горный техник Павел Семенович Кремнев, директор завода №2 Павел Иванович Кудрявцев, бетонщик титула №20 Васипов Исхака Салахетдинович, токарь завода №2 Петр Яковлевич Яковлев».

К началу 1942 года Строительство №5 НКПС потеряло 40 человек, 234 метростроевца получили ранения.

Мужество, грамотные, профессиональные действия метростроевцев были оценены командованием Ленинградского фронта: «...коллективом Строительства №5 проведены большие работы по обеспечению танковой переправы через реку Неву. Эти работы проходили под непрерывным минометным и артиллерийским огнем противника. Однако настойчивость и уверенность не покидала работников Строительства. В результате танки КВ в количестве 23 шт. и Т-34 в количестве 10 шт. были переправлены на левый берег Невы. Несмотря на потери в людском составе работники Строительства №5

показали образцы мужества, выносливости, смелости и отваги. Ряд отличившихся работников Строительства №5, в том числе и Начальник Строительства т. ЗУБКОВ, представлены к правительственным наградам в декабре 1941 года.

Весь коллектив Строительства №5 за время войны показал высокие образцы сплоченности, организованности и дисциплины.

Начальник инженерных войск Ленинградского фронта полковник Бычевский, военный комиссар инженерных войск Ленинградского фронта полковой комиссар Король. 01.01.1942 года»

«Своей героической работой коллектив Строительства помог войскам Ленинградского фронта измотать противника на подступах к городу Ленина, остановить его и перейти к обороне.

Коллектив Строительства, как один из небольших винтов механизма фронта, своей четкой работой дал возможность командованию Ленинградского фронта сорвать план захвата орденосного города Ленина – колыбели пролетарской революции – коричневыми фашистскими бандами.

Славная работа коллектива Строительства войдет в историю Отечественной войны.

Начальник штаба Ленинградского фронта генерал-майор Гусев, военный комиссар штаба Ленинградского фронта бригадный комиссар Холостов, начальник отдела укрепленных районов штаба Ленинградского фронта подполковник Монес»

В декабре специалисты Строительства №5 НКПС приступили к строительству переправ на Ладожском озере. Но часть метростроевцев оставалась в Невской Дубровке в составе воинских подразделений. По решению Генштаба РККА метростроевцы были освобождены от мобилизации. Несмотря на это из Строительства ушли в действующую армию и в народное ополчение с июня 1941 по 15 декабря 1941 года 891 человек.

Память

ИЗ ЗАБОЯ – НА ВОЙНУ

7 мая 2018 года ровно в 14.00 на берегу Невы у Невской Дубровки прозвучал чеканный голос диктора: «Вечная слава героям, павшим в боях за свободу и независимость нашей Родины!»

Все дальше в историю уходит Великая Отечественная, а вместе с ней людские судьбы, благодаря которым была добыта трудная, кровная Победа в этой страшной войне. Среди них – первые метростроевцы во главе со своим первым начальником, Героем Соцтруда, Иваном Георгиевичем Зубковым. Покинув забой, десятитысячный коллектив ушел на войну. И хоть воевали они не с оружием в руках, а с кирками и лопатами, строя оборонительные сооружения, работая на Дороге жизни, падая под пулями на Дороге победы, на строительстве мостов и железных дорог, вклад метростроевцев в защиту нашего города не оценим.

Замерли на миг гребни невых волн, притихли покрытые молодой зеленью берега реки. И солнце, время от времени прятаясь в тучах, наконец-то засветило во все небо – салютуя героям!

– Стало замечательной традицией в канун праздника – Дня Победы в Великой Отечественной войне – встречаться здесь, у памятника метростроителям, вспоминать о минувшей войне, о днях блокады, о том, какой ценой была добыта победа над вероломным врагом, – обратился к собравшимся Почетный гражданин Санкт-Петербурга, специальный представитель губернатора Санкт-Петербурга Вадим Александров. – Это не просто день Победы, это праздник силы нашего народа, нашего единства. Здесь собрались ветераны, жители блокадного Ленинграда и наша молодежь, наша надежда и перспектива! Многие метростроевцы так и не вернулись в годы войны из Невской Дубровки...

22 июня 1941 года, узнав о начале войны, вся ночная смена метростроителей, поднявшись на поверхность из забоя на станции метро «Технологический институт», решила добровольно уйти на фронт. И хотя был приказ метростроевцев в армию не призывать, вскоре им пришлось законсервировать объекты подземки и возводить оборонительные сооружения вначале на дальних, а затем и на

ближних подступах к Ленинграду. Поэтому памятная доска у подножия памятника, повествующая об этой стране биографии коллектива, символична: из недр земли, где лежат плотные пласты кембрийских глин, поднялись на поверхность метростроители и встали на защиту своего любимого города. Венчает композицию фигура проходчика. Это Николай Филиппов. В феврале 1941 года он пришел на строительство первых шахт метро. А с началом войны строил ДОТы на Лужском оборонительном рубеже, где во многом решалась судьба Ленинграда, когда замкнулось кольцо блокады, участвовал в обеспечении переправы танков на Невский плацдарм в районе Невской Дубровки. После окончания войны он вернулся к прежней профессии и 40 лет своей мирной жизни посвятил строительству метро.

Место для памятника неслучайно выбрали на берегу Невы, где в годы минувшей войны была танковая переправа. Инженеры, механики, горнорабочие Строительства №5 (так до войны назывался Метрострой) трудились над созданием жизненно важного для блокадного Ленинграда объекта. По проекту инженера Кубкина был создан понтон, на котором на протяжении двух месяцев с одного берега Невы на другой переправлялись танки. Руководил строительством лично Иван Зубков, получивший тут ранение в ногу, но продолжавший работать на переправе. За это Иван Георгиевич был награжден орденом Красной Звезды.

Памятник в Невской Дубровке появился не так давно, в 2015 году. Но и сегодня метростроителями многое делается для благоустройства территории мемориального комплекса. За последнее время уложено порядка двух тысяч квадратных метров тротуарной плитки, установлена новая ограда, четко очерчивающая границы памятника. Всего установлено 130 секций общей протяженностью 250 метров. Вся композиция памятного мемориала Метростроя наполнена энергией, героикой и жизнеутверждающей



силой – рядом с метростроителем фигурка маленькой девочки, как символ роста, начала новой жизни.

– Памятник с самого начала стал точкой притяжения для работников нашего коллектива, – рассказал заместитель генерального директора Александр Петров. – Ведь он связывает прочными узами поколение первостроителей подземки и сегодняшних метростроевцев.

Для сорока метростроителей воды Невы стали вечной памятью, более двухсот человек из отряда в 850 работников получили ранения различной степени тяжести.

Все меньше ветеранов приходят в праздничный день к памятнику. Но все больше среди участников торжественных мероприятий

молодых лиц – внуков и правнуков поколения победителей. Традиционно в митинге принимают участие учащиеся Колледжа метростроя, выступают с литературно-художественной композицией, рассказывая о событиях октября – ноября 1941 года на Невском плацдарме.

Участники молодежно-патриотического клуба «Сестрорецкий рубеж» показали реконструкцию событий Великой Отечественной войны: штурм огневой точки противника. А потом все направились к полевой кухне, которая была развернута тут же и гостеприимно ожидала собравшихся.

В конце мероприятия звучали фронтовые песни. Они вновь напомнили о тех, кто из забоя ушел на войну. О тех, кто добыл Победу.

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

ИЮНЬ

8

Чумаков Виктор Васильевич (Управление ОАО «Метрострой») – 60 лет

16

Михайлова Валентина Павловна (ЖБКид) – 70 лет

19

Коханская Надежда Александровна (СМУ-13) – 60 лет

20

Митина Елена Николаевна (СМУ-11) – 65 лет

30

Крестьянинова Мария Ивановна (УПТК) – 95 лет

ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР И ГЛАВА МИНТРАНСА ПРОВЕЛИ РЕВИЗИЮ

12 апреля Заместитель Председателя Правительства РФ Аркадий Дворкович и Министр транспорта Максим Соколов прибыли на строительную площадку «Новокрестовской», чтобы оценить готовность станции к Чемпионату мира по футболу FIFA. На этом и других объектах их сопровождали вице-губернатор Игорь Албин, председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга Сергей Харлашкин, генеральный директор ОАО «Метрострой» Николай Александров.

Информацию о готовности станций «Новокрестовская» и «Беговая» представил Николай Вадимович Александров.

На 12 апреля на станциях продолжался монтаж инженерных сетей (водо- и электро-снабжение, вентиляция, системы безопасности и пожаротушения, системы связи и т.д.), пусконаладка эскалаторов, траволаторов и лифтов. Продолжались отделочные работы: укладка гранита, декорирование стен и потолков, монтаж светильников. Вдоль

платформ «Новокрестовской» и «Беговой» устанавливались автоматические раздвижные и эвакуационные распашные двери. Строительная готовность «Беговой» приблизилась к «Новокрестовской». Общая готовность участка НВЛ достигла 95%. На строящемся участке открыто регулярное движение дизельных хозпоездов. Бригады путейцев закончили монтаж рельсошпальной решетки, ходового и контактного рельсов, готовились к подаче напряжения для пропуски пробного поезда.



Вице-губернатор отметил, что «Новокрестовская» изначально спланирована как станция пересадочная, высоким гостям показали место будущего примыкания к Лахтинско-Правобережной линии.

Территория «Новокрестовской» передана под благоустройство. Вице-премьер Аркадий Дворкович обратил особое внимание на организацию парковочного пространства. У Петербурга подготовлен транспортный план ЧМ по футболу, в котором предусмотрена организация 5,5 тысяч парковочных мест. Высокие гости отметили необходимость установки навигационных и информационных стенов о возможностях парковок. Предложили рассмотреть варианты дополнительных парковочных мест на Васильевском острове для тех, кто прибывает к стадиону по ЗСД.

Проверяющие осмотрели территорию строительства пешеходного моста, который должен вывести пассажиропоток от «Новокрестовской» к входным группам стадиона «Санкт-Петербург» на востоке. Все монтажные работы должны быть закончены к 29 апреля.

Непосредственно на «Санкт-Петербург Арена» вице-премьеру показали чашу с три-

бунами, поле, единый центр управления стадиона, освобожденную для перемещения футбольного поля внешнюю площадку, медицентр. Эксплуатирующие службы готовятся выкатить поле между матчами 18-29 апреля, подключить к инженерным системам внешнего периметра, протестировать их и закатить поле обратно. Следующий выкат запланирован на середину мая.

Далее Аркадий Дворкович посетил тренировочную площадку на проспекте Металлистов. Ее протестировали в прошлом году, во время Кубка конфедераций. В период ЧМ-2018 этим стадионам сможет воспользоваться любая из команд, которой предстоит играть в Петербурге. Затем площадку передадут воспитанникам детско-юношеской спортивной школы.

В целом подготовкой Петербурга к Чемпионату мира по футболу FIFA 2018 участники рабочего визита остались удовлетворены.

gov.spb.ru

официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга



ПРАЗДНИК ДОБРОВОЛЬНОГО ТРУДА

У ПАВИЛЬОНОВ СТАНЦИИ «НОВОКРЕСТОВСКАЯ» ВЫСАДИЛИ ДЕРЕВЬЯ.



21 апреля в Санкт-Петербурге стартовал месячник благоустройства. В общегородском субботнике приняли участие специальный представитель губернатора Санкт-Петербурга Вадим Александров и генеральный директор ОАО «Метрострой» Николай Александров. Холодный ветер с дождем энтузиастов не остановил. Поработать лопатой на площадке у павильонов «Новокрестовской» вышли вице-губернатор Игорь Албин, руководители органов власти транспортного строительства и подведомственных организаций: председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Сергей Харлашкин, генеральный директор СПб ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» Евгений Целиков, начальник ГУП «Петербургский метрополитен» Владимир Гарюгин.

Добровольцы бесплатной трудовой смены высадили на газонах 10 лип. Крупномерные деревья с комом (третья, четвертая и пятая категории по ГОСТу) высаживаются только в особо ответственных местах – на проспектах, главных улицах, перед административными зданиями, в скверах. Как считают специалисты, приживаемость восьмилетних саженцев из питомников Ленинградской области практически стопроцентная. По проекту у павильонов новой станции будет высажено 300 лип, 200 дубов и пять тысяч кустарников. Игорь Албин приветствовал участников суб-

ботника: «По традиции в апреле губернатор и все жители нашего города проводят месячник благоустройства – чистим, моем, убираем Петербург, приводим в порядок сады и скверы. Блок транспортного строительства и метрополитена приняли решение лично заняться благоустройством западной части Крестовского острова. Нам предстоит в ближайшее время открыть две новые станции метро – «Новокрестовскую» и «Беговую». Желаю, чтобы Петербург становился краше год от года ценой наших усилий и нашими общими трудами». Территория у стадиона «Санкт-Петербург



Арена» с каждым днем преобразается, отметили участники субботника. «Раз идет благоустройство, сажаем деревья, значит, скоро придут пассажиры», – поделился своей приметой начальник ГУП «Петербургский метрополитен» Владимир Гарюгин.

Работы по благоустройству на этой территории в соответствии с госконтрактом ведет СПб ГУП «Водоканал». В рамках контракта будет проведено озеленение, асфальтирование, устройство инженерных сетей, освещение и другие работы на общую сумму 1,7 млрд рублей.

Газета «Петербургский дневник»

НА «НОВОКРЕСТОВСКОЙ» И «БЕГОВОЙ» ОЖИЛ КОНТАКТНЫЙ РЕЛЬС

23 апреля первый поезд с «Приморской» на припорошенном строительным мусором перроне «Новокрестовской» ждали без цветов, зато с включенными камерами смартфонов. За полупрозрачными дверями-загородками мелькнули огни, раздался гудок, кто-то выдохнул: «Пришел!»



Проверить первый рейс решились все, кто так или иначе отвечал за готовность новых станций: вице-губернатор Петербурга Игорь Албин, глава петербургского метрополитена Владимир Гарюгин, глава КРТИ Сергей Харлашкин, гендиректор «Метростроя» Николай Александров и еще полтора десятка ответственных лиц.

Оглашая тоннель протяжными гудками, состав подъехал к платформе станции «Беговая». По сравнению с «Новокрестовской» тут было сочно: на сером строительном фоне выделялись фрагменты оранжевых отделочных панелей и модельной внешности дежурная по станции в красной пилотке. Дежурная приветливо улыбалась. Пассажиры первого в истории «Беговой» поезда прильнули к дверным



окнам, там, где написано «Не прислоняться». Станция «Беговая» оказалась всем очень привлекательной. Но тут выяснилось, что выпустить из поезда никого не будут: тестовый состав идет дальше, в сторону «Приморской», чтобы по другому пути вернуться обратно на Крестовский остров.

По словам Николая Александрова, отделочные работы на станциях завершены процентов на 70. Осталось доделать еще инженерные конструкции. Глава метрополитена Владимир Гарюгин отметил, что после первого поезда будет запущена непрерывная обкат-

ка рельсов, также предстоит отрегулировать систему движения составов по путям.

25 апреля на «Новокрестовской» планируют начать «помывочные дни», то есть вся отделка должна быть закончена. Отмывать «Беговую» будут чуть позже, 26–27 апреля. Вице-губернатор Игорь Албин подчеркнул, что обе станции будут готовы через неделю.

«Когда на станции пустят первых пассажиров, решит губернатор, – сказал Албин. – Мы будем готовы, как и договаривались, 29 апреля».

Фонтанка.ру ■

Гендиректор «Метростроя» Николай Александров: «Основной проблемой были и остаются сроки»

БОЛЬШОЕ ИНТЕРВЬЮ

Генеральный директор ОАО «Метрострой» Николай Александров в интервью Dr.ru рассказал о запуске участка от «Приморской» до «Беговой» в тестовом режиме, о новых технологиях, использованных при его строительстве, и о грядущем открытии новой ветки метро для горожан.

– В каком режиме работали строители накануне тестового запуска? Какие работы пришлось выполнять в последний момент?

– Строительство продолжения Невско-Василеостровской линии велось в условиях сокращенных почти вдвое сроков, поэтому режим работы у нас был крайне напряженный. Геологические условия, в которых протекало строительство, требовали вести его без остановки – только так можно было добиться беспроблемной проходки и соблюсти требования безопасности. Поэтому работы шли без перерыва на праздники и выходные, в круглосуточном режиме. И даже на последнем этапе, когда в основном остались монтажные и отделочные работы, мы не сбавляли темп, а, наоборот, мобилизовали все наши силы. Здесь уже причиной были именно сроки, в которые «Метрострою» необходимо было уложиться. Сейчас на этом участке сконцентрировано максимально большое количество рабочего персонала – общее число превышает 2 тыс. человек. Это и отделочники, и монтажники, и электрики, и сотрудники клининговых организаций, которые уже приступили к помывке перед подготовкой объекта к пуску.

– С какими проблемами вы столкнулись при подготовке к тестовому запуску? С чем связаны эти проблемы?

– Помимо геологических условий, основной проблемой были и остаются сроки. По проекту на строительство отводилось 4 года, но по факту Метрострой должен был выполнить все работы за 29 месяцев. И эти сроки, в которые необходимо было уложиться, стали определяющим фактором. Нам потребовалось пересмотреть и оптимизировать порядок работ, выполнять их параллельно, а не последовательно, как это было всегда. И даже найти способ исключить некоторые этапы, как, например, было с прохождением щита внутри котлована станционного комплекса «Новокрестовской». Двигаясь вперед, щит оставляет за собой тоннель. Традиционный способ строительства включает последующую разборку участка этого тоннеля внутри станционного комплекса. Мы разработали технологию, при которой щит протаскивался через станцию домкратами. Таким образом, нам не понадобилось тратить время на демонтаж тубингов.

Кроме того, мы зависим от поставок оборудования. Когда по каким-то причинам они задерживаются, мы вынуждены ждать и терять время.

Среди сложностей, с которыми мы столкнулись, отмечу тот факт, что трасса тоннеля проходила под железнодорожными путями и дважды пересекала водную артерию. Такие условия всегда добавляют проблем, поскольку требуют соблюдения повышенных мер безопасности ведения работ.



– Какие инновации были применены «Метростроем» на строительстве этого участка?

– Абсолютно новой для России практикой стало строительство тоннеля под намывными территориями, расположенными в западной части Крестовского острова. Станция «Новокрестовская», построенная здесь нами, – уникальный объект, аналогов которого нет во всем мире. Она залегает на глубине 25 метров, имеет габариты, способные пропускать 30 тыс. пассажиров в час. Кроме того, на станции расположено более 500 служебных помещений. Это количество обусловлено тем, что в будущем здесь планируется построить пересадочный узел на «Новокрестовскую-2».

С точки зрения строительства станция «Беговая» также имеет свои уникальные особенности. Тиксотропные грунты, в которых она располагается, очень пластичны и подвижны, и нам потребовалось решать проблему их закрепления – без этого построить «Беговую» было бы в принципе невозможно.

Если говорить о конструктивных особенностях станций, нужно было отталкиваться от необходимости обеспечения безопасности в условиях увеличенного пассажиропотока. Было принято решение вернуться к практике, характерной исключительно для петербургского метрополитена – «горизонтальным лифтам». Отличие их от уже существующих в

том, что новые путевые двери – прозрачные, а также в том, что помимо автоматических на платформе смонтированы эвакуационные распашные двери.

Отдельно отмечу, что на обеих станциях установлено новое подъемное оборудование. Среди нововведений – траволаторы производства ОАО «Метрострой». Это будут первые траволаторы, сделанные в Петербурге специально для метрополитена, – до этого пассажирские горизонтальные конвейеры устанавливались только на станции «Спортивная» и принадлежали немецкому производителю. Кроме того, станции оборудованы поэтажными эскалаторами и лифтами, предназначенными для маломобильных групп.

– Каковы дальнейшие планы работ на этом участке?

– До получения объектом необходимой документации и передачи его в эксплуатацию нам предстоит еще очень важный этап совместной работы с метрополитеном, которому необходимо будет разместить здесь свой персонал и подготовить машинистов и других специалистов к работе на новом участке. Для этого ежедневно от «Приморской» до «Беговой» и обратно будут ходить поезда, чтобы машинисты смогли привыкнуть к трассе, как следует изучить ее. Будет проведена проверка всех инженерных систем, отработка их функционирования на практике. Так что предпусковой период для нас очень насыщенный.

– Когда состоится передача новых станций метрополитену?

– Метрострой делает все, чтобы это состоялось 29 апреля. Этот объект был для нас очень сложным, поэтому мы с волнением ждем открытия – события, которое станет символическим завершением всего проекта.

Строительство этих станций постоянно находилось под пристальным вниманием СМИ: всех очень беспокоило, успеем ли закончить работы к Чемпионату мира, справимся ли. Это создавало излишнюю напряженность. И сейчас, когда до открытия остаются считанные дни, мы ждем возможности показать петербуржцам, на что способен «Метрострой». Сегодня западная часть Крестовского острова – и стадион, и Яхтенный мост, и, конечно, станция «Новокрестовская» – это гордость Метростроя. Я уверен, что это место станет одним из любимых для петербуржцев и гостей нашего города.

Впереди у нас не менее ответственная задача – достроить Фрунзенский радиус со станциями «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары». Сразу после окончания строительства Невско-Василеостровской линии метростроители сконцентрируются на этом объекте. Кроме того, не забываем о Лахтинско-Правобережной и Красносельско-Калининской линиях. Там работы не останавливались – идут и будут продолжаться согласно госконтрактам.

Dr.ru ■

ПОЧЕТНЫЕ ГРАЖДАНЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПОЗНАКОМИЛИСЬ С «НОВОКРЕСТОВСКОЙ»

Академик РАН, доктор экономических наук Владимир Окрепилов, Заслуженный учитель России Лариса Листова, директор Фонда «Петербургское наследие и перспектива» Галина Ефимова посетили строящуюся станцию «Новокрестовская». Сопровождал Почетных гостей специальный представитель губернатора Санкт-Петербурга Вадим Александров.

Традиция Почетных граждан посещать объекты ОАО «Метрострой» существует уже достаточно давно. Так, Почетные граждане уже знакомы с работой Комплекса защитных сооружений от наводнений, посещали вторую сцену Мариинского театра, и вот теперь побывали на станции «Новокрестовская». Гости показали помещения кассового зала, платформы с уже установленными вдоль путей раздвижными и распашными дверями, торговую зону, в которой планируется размещение точек по продаже прессы, а также магазин «Зенит». Заместитель генерального директора – главный инженер ОАО «Метрострой» Алексей Старков рассказал гостям о предстоящем монтаже уникальных декоративных панелей, на которых будет изображен Финский залив зимой, весной, летом и осенью. А также о том, как будет выглядеть территория вокруг станции после благоустройства. Почетные гости интересовались пропускной способностью станции, способом ее сооружения и этапами строительства, количеством человек, которые трудятся сейчас над созданием станции, которая уже совсем скоро будет доставлять болельщиков до стадиона «Санкт-Петербург Арена».



Как отметил Владимир Валентинович Окрепилов, масштабы строительства и его сложность потрясают. Первая станция, сооруженная на намыве, построенная всего за три года – это труд большого коллектива, который достоин самого глубокого уважения.

– Я потрясена, – сказала Галина Александровна Ефимова. – С поверхности кажется, что станция маленькая, но, спустившись под землю, понимаешь, какая огромная работа проделана. И мы рады, что нам удалось побывать здесь, увидеть эту удивительную станцию до ее открытия. Это исторический момент.

Напомним, что станция «Новокрестовская» сооружается на искусственно созданной территории в западной части Крестовского острова. Именно она будет обслуживать болельщиков во время матчей Чемпионата мира-2018.

– Это уникальное место, – сказал по итогам встречи Вадим Николаевич Александров. – Когда все будет достроено, я убежден, что оно станет любимым местом для прогулок, променада по красивой набережной для многих петербуржцев.

www.metrostroy-spb.ru
сайт ОАО «МЕТРОСТРОЙ»

ГЕОРГИЙ ПОЛТАВЧЕНКО И АЛЕКСАНДР БЕГЛОВ ПРОИНСПЕКТИРОВАЛИ ГОТОВНОСТЬ ОБЪЕКТОВ К ЧЕМПИОНАТУ МИРА ПО ФУТБОЛУ

24 апреля губернатор Петербурга Георгий Полтавченко и полномочный представитель Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе Александр Беглов провели выездное рабочее совещание по готовности объектов инфраструктуры к Чемпионату мира по футболу.

Участники совещания осмотрели станции метро «Беговая» и «Новокрестовская». На станциях завершаются отделочные работы и монтаж оборудования. Уровень готовности обеих станций высокий. На 29 апреля запланирована их передача от строителей эксплуатирующей организации ГУП «Петербургский метрополитен». Георгий Полтавченко и Александр Беглов ознакомились с ходом благоустройства территории вокруг новых станций метро. Также участники совещания посетили Единый центр управления стадионом «Санкт-Петербург», где прошли учения по отработке совместных действий специальных служб в случае чрезвычайной ситуации.

В последние годы, занимая должность полпреда в Центральном федеральном округе, он часто бывал в северной столице по выходным и, как рассказывают очевидцы, любил гулять по Невскому проспекту. Разумеется, к нему прямо на улице подходили люди, которые знали его по началу 2000-х. Некоторым из них Беглов откровенно признавался, что мечтает вернуться из Москвы в Петербург.

gov.spb.ru

официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга,
интернет-журнал «Интересант»



ПЕШЕХОДНЫЙ МОСТ ДО СТАДИОНА «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» ОТКРОЮТ 13 МАЯ

Под особым контролем федерального центра возле стадиона на Крестовском острове спешно строят пешеходную переправу над Южной дорогой. Эксперты полагают, что без этой эстакады может быть небезопасно эксплуатировать в дни футбольных матчей новую станцию «Новокрестовская».

Выход из «Новокрестовской» расположен с западной стороны Южной дороги, а стадион – с восточной. Но просто перейти дорогу, чтобы попасть на футбол, недостаточно. Главная футбольная арена Петербурга обращена к «Новокрестовской» задней частью. Поэтому арену нужно еще обойти. Быстрее всего это можно сделать с южной стороны, поскольку «Новокрестовская» смещена относительно стадиона к югу. Вдоль Южной дороги надо пройти на восток не менее 500 метров. При этом в противоположном направлении будет двигаться масса болельщиков со стороны автобусной станции «Крестовский остров».

Чтобы избежать пересечения потоков, над Южной дорогой неподалеку от площадки выкатного поля стадиона строят временный пешеходный мост. Уже стоят опоры по обеим сторонам автомобильной трассы. Мост возводят в пределах стройплощадки

«Новокрестовской», но генеральным подрядчиком выступает не «Метрострой», а строительная компания «Мир». «Метрострой» был привлечен на этот объект в качестве субподрядчика. В отличие от Яхтенного моста новая эстакада будет только пешеходной.

Все строительные-монтажные работы на переправе будут закончены к 29 апреля, далее начнется ее «тестирование». Дата выбрана не случайно. Напомним, 29 апреля на стадионе пройдет матч «Зенит» – «ЦСКА». В этот же день намерены открыть рабочее движение по новому участку Невско-Василеостровской линии (со станциями «Новокрестовская» и «Беговая»).

Как отметили в Смольном, первый пропуск людей по пешеходной эстакаде состоится только 13 мая на матче «Зенит» – «СКА-Хабаровск».

Газета
«Санкт-Петербургские Ведомости»

«Не в молоке дело...»



Очень хотелось написать про Ивана Сергеевича Волкотруба, главного энергетика СМУ-9. Уникальная личность, легендарный мастер, безоговорочный авторитет, гордость Метростроя. Ждал целый месяц. Наконец, в среду, 25 апреля, Волкотруб кладет на стол сотовый, который потом раз двадцать обрывал нашу беседу, снимает очки и одобрительно кивает, мол, давай, начинай.

– Кем были Ваши родители, Иван Сергеевич?

– Отец работал водителем, мать – заведующей хозяйственной частью в школе. Я родился на Украине в 1954 году. Через год мы отправились осваивать целинные земли, а через восемь – вернулись обратно.

В кабинет вдруг заходит начальник участка №2 Анатолий Соколов.

– Так что делать будем?

За Соколовым подтягиваются еще несколько человек. Теперь говорят все одновременно, а на столе заливается телефон. Псыпалось:

– Кто думает над этим проектом? Как людям работать в тоннеле? Машина будет заперта в тупике... – Минут сорок Иван Сергеевич отвечает на вагон вопросов. Наконец, они уходят, Волкотруб поворачивается ко мне:

– На чем я остановился?

– Вы вернулись...

– Да, мы вернулись. Мне было 8 лет, и я впервые «увидел» Украину. Зеленые поля, лошади, огромные стада коров, вдоль дороги красная стена черешни, ни конца, ни края не видно. Такая вот у меня в памяти сказочная страна детства.

– А в Метрострой как попали?

– Я заканчивал училище по специальности электрослесаря-монтажника. Из Ленметростроя пришел запрос – требуются молодые специалисты. Направили меня.

В кабинет просовывается голова:

– Не помешаю?

– Заходи. Получилось договориться? Отлично, молодец, тогда делаем так...

Подробная «пошаговая инструкция» и наш разговор возобновляется:

– Приехал в Питер в 1971 году, с тех пор строю метро. Зачислили в СМУ-9 и сразу на подземные работы – на станцию «Купчино». Мне не было семнадцати лет. Перед самым пуском призвали в армию. Вернулся в Метрострой ровно через три года. Разумеется, никакого отпуска не брал...

– Почему «разумеется»?

– Хотелось быстрее «нырнуть» в работу. Устроился в бригаду Павла Дубровки, на участок №4. Проработал в ней (Иван Сергеевич задумчиво крутит дужку очков) долго. Каждый год пускали станцию, а то и несколько. Все пуски сложные, но мы были молодые, счастливые. Нас не надо было уговаривать работать, мы гордились тем, что

строили. Сейчас люди деньги зарабатывают. Но мелкого желания «заработать» – маловато будет для нашего дела, духом «подземки» надо жить. Кто приходил в Метрострой за деньгами, как правило, надолго не задерживался. Правда, с годами люди привыкают к этой непростой работе, срастаются с ней, но я не вижу в этом ничего постыдного. Истинное мастерство приходит не только с опытом, но и с разочарованием и долготерпением. А какой же это опыт, если все идет без сбоев, если не приходится просиживать в ожидании стройматериалов, если каждому в производственной цепочке – проходчику, монтажнику, механику, отделочнику – никто не мешает делать свое дело? И работать радостно, и усталость не ощущается. Ты поработай, когда дело организовано неумело, когда проект сырой, проходка отстает, монтажники не успевают, отделочники опаздывают, когда и сам ты отстаешь уже на месяц-два. Когда мысль об отставании день за днем давит так, что не заснуть, когда появляется раздражение, апатия, разочарование. Такую работу любить трудно. Но тогда и приходит настоящее мастерство.

Хорошо, когда идешь на работу и знаешь, что ты сегодня обязательно увидишь результат своего труда. Занимаешься, к примеру, освещением в тоннеле, хочешь зажечь свет, собрал светильники, подал питание – заработало!

Глаза Ивана Сергеевича тоже светлеют.

– В былые времена если я знал, что есть что-то незаконченное, мне это покоя не давало. Потому что была идея сделать идеально.

Вот что такое Метрострой моей молодости. Стабильность. Мы знали, что для нас всегда есть место в душевом комбинате, а на каждой шахте и под землей и на поверхности – буфет. О нас волновались, и если вдруг мы отставали от графика, нам в тоннель спускали ящики с молоком. Не в молоке дело, конечно, но это была жизнь, понимаешь?

Волкотруб долго молчит. Тишину кабинета разрывают трели, гудки. Играет сотовый, гудит стационарный. Прижав трубки к ушам, Иван Сергеевич терпеливо объясняет кому-то, как правильно поступить, как лучше сделать: «Услышал меня? Тогда действуй!»

– Помните Ваш первый день в тоннеле?

– Такое запоминаешь на всю жизнь! Первый раз спускаешься в клети – трясет, выходишь испуганный, а тебе еще и говорят: «не носи ничего длинного, здесь все под напряжением». Такая шутка. Помню, в первые дни только под ноги и смотрел, все боялся за рельсы зацепиться. И всегда оглядывался, чтоб, не дай бог, чего не задеть.

– Новичка в тоннеле легко узнать?

Иван Сергеевич улыбается:

– По чистой спецовке и по каске необшарпанной. Кто в тоннеле отработал, топает

Анатолий Соколов, начальник участка №2 СМУ-9 и давний друг Ивана Сергеевича:

– Сергеевич помогает всем. В нижнем ящике стола прячет свой «волшебный инструмент», полный комплект. Весь четвертый этаж ходит к нему: «Вот светильник сломался, память о дедушке»... Сергеевич берет этот светильник, колдует над ним, разбирает, собирает, восстанавливает и с довольным видом возвращает, мол, на, внучок, не забывай дедушку...



спокойно в своей затертой куртке, по сторонам не глядет, прет себе и прет. А новичок прыгает, как бы не отстать от старшего, оглядывается, чтобы не споткнуться.

– От слесаря-монтажника до главного энергетика... Что Вас, как теперь говорят, мотивировало?

– Интерес и желание. Я хотел учиться, знать и уметь. И очень любил свою бригаду...

Иван Сергеевич увлекается, глаза его теплеют, он рассказывает о бригаде электро-монтажников на участке №2, в которой проработал 16 лет – с 1975 по 1991 год.

– Мы были настоящей семьей. Сплоченной, крепкой. Ходили друг к другу в гости, все праздники проводили вместе. Представь, отправляясь на работу, я мог ребенка оставить в семье своего бригадира. Это был коллектив «прожженных» подземщиков, настоящих строителей, любивших свое дело всем сердцем, но и при этом отзывчивых, душевных людей.

В 1993 году мне предложили должность замначальника участка №2. Через 8 лет я стал начальником этого участка, отработал 12 лет, в 2013 году назначили главным энергетиком СМУ-9 на подземных работах в шахте. Еще 5 лет долой... Целая жизнь, а кажется, что вчера все это было.

– «Новокрестовская», «Беговая», двухпутный тоннель – построены за два с половиной года...

– Да, серьезная работа. И заметь, все кабельные металлоконструкции в двух-



путном тоннеле на участке «Приморская»-«Новокрестовская» смонтированы «Девяткой». Огромный объем. Еще не было ни жесткого основания, ни путевого бетона, а мы уже влезли в сырой и грязный тоннель и монтировали кабельные трассы.

Однако самым сложным оказалась завершающая стадия работ на подстанции «Беговой». Здесь еще «крутились» строители, а мы уже монтировали трансформаторы, щиты. Нужно было срочно прокладывать кабель и подавать питание от подстанции в тоннель. Но как? Ведь кабельные коллекторы не установлены. Прокладывать кабель короткими кусками невозможно, длина стандартного отрезка – 200 метров. Времени было мало, поэтому мы гнали кабельные конструкции одновременно с установкой кабельных коллекторов. Тяжело, сложно, но, оказывается, можно.

Снова телефонный звонок. Похоже, что-то важное. Иван Сергеевич моментально переключается, он предельно внимателен:

– Так, без меня не начинать. Встречаемся завтра на «Новокрестовской» в девять утра.

БОЛЬШАЯ БАСКЕТБОЛЬНАЯ ЗАРУБА

29 апреля баскетболисты «Метростроя» стали участниками интереснейших баталий: первой в истории российского любительского баскетбола встречи сборных Звезд Москвы и Санкт-Петербурга и финала кубка чемпионата ФСО профсоюзов. Рассказывает начальник команды НП СК «Метрострой» Вячеслав Фандеев.

ЗВЕЗДЫ ПЕТЕРБУРГА УБРАЛИ С НЕБОСВОДА МОСКВИЧЕЙ

В сборную Звезд Санкт-Петербурга из баскетбольной команды СК «Метрострой» на этот знаменательный матч пригласили Сергея Оденцова и Алексея Шевцова. Ребята прекрасно проявили себя и на кубке, и на чемпионате города, и на чемпионате ФСО профсоюзов. Шевцов вообще – лидер по забитым мячам в чемпионате Санкт-Петербурга, – говорит Вячеслав Фандеев.

– Ребята вошли в тройку лучших снайперов в команде СПб. Алексей забил 11 мячей за игру, Сергей – 10. Сергей к тому же с травмой выступал. Я был уверен, что они хорошо выступят, и они не подвели. Здорово сыграли. Тренер сборной Дмитрий Василевский сказал, что парни показали себя отлично. А в трудный момент – выручили.

Вот что сказали сами ребята об этом запоминающемся матче:

– Уровень игры, конечно, там другой, даже в высшей лиге играть легче. В целом игра мне очень понравилась. Напряженная получилась схватка. За первый период мы проигрывали 16 очков. За второй – 20. Такой счет трудно отыгрывать за две десятиминутки. Борьба на последних минутах была сумасшедшая, мяч в мяч. Но в итоге мы обыграли их в 2 очка, – говорит Алексей Шевцов.

– Я бы не сказал, что прям сложнее там играть. Просто мы провалили первую четверть и поставили себя в трудное положение. Пришлось догонять москвичей, – добавляет Сергей Оденцов.

ПЕРЕД ФИНАЛЬНОЙ СХВАТКОЙ НА ЧЕМПИОНАТЕ ФСО ПРОФСОЮЗОВ

Самый опасный соперник для нас на турнире – «СЗГУ Банк». В двух предыдущих матчах мы выигрывали, но тяжело, счет выходил почти равный. Сыграли 9 игр на этом чемпионате и ни разу не проиграли. Удалось хорошо оторваться по очкам, поэтому в финальной (третьей) игре с «Банком», даже если проиграем, все равно по сумме очков окажемся впереди.

Я знаю ребят, они захотят обыграть «Банк», несмотря на то что первое место нам обеспечено. Не будут расслабляться. Даже если соперник приведет свой самый сильный состав, всех мастеров спорта, все равно наши сцепятся с ними и устроят зарубу, – сказал «Метростроителю» перед матчем Вячеслав Фандеев.

МЕТРОСТРОЙ ПРОТИВ БАНКИРОВ!

На поле – мужская баскетбольная команда СК «Метрострой», пятикратная обладательница кубка чемпионата ФСО профсоюзов, и команда «СЗГУ Банк». Матч начинается стремительно. Игрок «Банка» делает движение руками, показывая, что сейчас будет бросать. Его пытается «накрыть» наш баскетболист, но «банкир» резко меняет направление, буквально пролезает между защитниками и плавным движением кладет мяч в корзину. 2:2. «Метрострой» бросается в ответную атаку. С глухими ударами баскетбольный мяч перелетает от одного игрока к другому, метростроевцы перемещаются в зоне противника, первая комбинация, мяч выныривает из под руки нашего баскетболиста, короткий пас под кольцо, а там – открытый Дмитрий Абрамов, в чужой зоне как у себя дома, спокойно принимает мяч и по-хозяйски закидывает в корзину.

– Принял! Сейчас заслон будет! Слева со смелой! – рычит Виталий Безруков в защите. На Виталия ставят заслон, но вовремя приходит на помощь Иван Соловьев и встречает игрока «Банка».

Спортивный зал разрывается от криков. «Банкир» забрасывает третью «трешку», и Юрий Обвалов, тренер нашей команды, берет тайм-аут. Собирает всех, энергично крутит пальцем в воздухе, что, видимо, означает «больше финтов, движения, перекрестных смен в зоне».

– Все, поехали! – Юрий отправляет своих подопечных на поле.

Наш баскетболист делает финт, вкручивается в штрафную зону, оттягивая на себя двух игроков. В ту же секунду, пользуясь ошибкой защитников, с шестиметровой линии забегает Виталий Безруков, получает в воздухе мяч и вколачивает его в корзину.



Заканчивается первая четверть. Счет 29:26 в пользу «Банка». Юрий Обвалов яростно жестикулирует: «Надо забивать!» Метрострой играет по классической схеме: 4 игрока растянулись по трехочковой линии, а один забегает в зону под кольцо. Атака разворачивается, баскетболисты, на первый взгляд, носятся по полю в хаотичном порядке, но у каждого есть цель: отвлечь защитника, оттянуть от трехочковой линии, чтобы дать свободу для броска своему напарнику. Дмитрий Абрамов остается один на шестиметровой линии. Поднимаются локти, отклоняется назад правая кисть. Бросок – и мяч в кольце. Запасные вскакивают, аплодируют.

«Метрострой» выглядел в финальной встрече гораздо увереннее. Динамичные комбинации, постоянные отрывы и сама скорость игры была намного выше. Заслуженная победа СК «Метрострой» со счетом 97:86 и первое место в чемпионате ФСО профсоюзов. Метростроители, не проиграв ни одной схватки, становятся шестикратными чемпионами кубка ФСО профсоюзов.

Герои спорта

САМОЕ ГЛАВНОЕ В ЖИЗНИ НИКОЛАЯ МОРЩИНИНА



– Убирайте к черту! Не можем тубинг протащить!

Николай подлетел, дернул, в предплечье что-то противно скрипнуло и порвалось. «Да ты, парень, связку оторвал», – приговорил Морщинина старик-изолировщик. Полгода «протоптался» на больничном, дальше определили в охрану, «на легкий труд». Спасибо начальнику участка, Сергею Абдулину, через несколько месяцев предложил работу – обслуживать стройплощадку, сортировать и складировать материалы. Вот вам и «проходчик на поверхности».

– Такая моя незамысловатая рабочая история, – извиняется Николай, и ни слова о построенных станциях, о наклонных ходах, о том, сколько бетона за сорок лет перелопачено. Не об этом сейчас разговор, а о самом главном его увлечении – о спорте.

– Травма, конечно, потащила за собой кучу проблем: тренироваться в полную силу уже не могу. Обидно, конечно. На районной спартакиаде пенсионеров проиграл первому одно очко – из-за силового упражнения. Лыжную гонку пробежал здорово и проплыл лучше всех... А отжался всего 55 раз. На лыжах боли в руке не чувствую совсем, правда, потом, после соревнований, стреляет, как будто кровь по сосудам себе дорогу пробивает.

Спорт для Николая – это жизнь.

– С детства у меня буквально мания к спорту. Все еще спят, а я, маленький, в шесть утра вскакиваю, делаю зарядку. Братья, сестры, родители – все надо мной смеялись. Они у меня не спортсмены, один такой уродился. Загадочная внутренняя потребность.

В пятнадцать лет Николай уехал из родной деревни, поступил в Кузнецкий техникум электронных приборов и сходу выиграл осенний кросс. Городские пацаны бежали в спортивной форме, а он в дешевых «трениках», в майке, в красных кедах. Но первый!

– Легкая атлетика здорово пошла. Выступал за техникум, потом на средних дистанциях – за Кузнецк. Это все хорошо, конечно, но был у нас в группе лыжник. Сильный. В 1976 году Александр Елизаров стал олимпийским чемпионом в Инсбруке по биатлону. В Кузнецке мы жили рядом, у самого парка, вот он и предложил: «Давай вместе бегать по утрам». Ближе к зиме Саня меня «поставил» на лыжи. Гонял и в хвост и в гриву, но с той поры лыжи – самый любимый вид спорта. Правда, кончились наши тренировки довольно-таки бесславно. На областных гонках Саша легко всех обошел и стал призером. Его давай переманивать в Пензу, в другой техникум. Он говорил, мол, поехали, там другие возможности, другое будущее. А я испугался. Ну как один в чужом городе? Отказался, потом жалел. Зря, конечно, не поехал с ним. А с другой стороны, зачем переживать, у каждого своя судьба. Верно я говорю? В «Десятке», например, очень сильная команда лыжников сложилась. Мы четыре года подряд в Метрострое всех «давили», никому не уступали.

И в этом году на первенстве Метростроя по лыжным гонкам Морщинин дал жару.

– В своей возрастной группе я пришел третьим. Удивительное дело, наша группа 60+ порвала «молодежку» 20-29. Мне говорят: чего ты напрягаешься? Кому доказываешь? Никому я ничего не доказываю, но сам себе говорю: «Ты еще в отличной форме, так выложишься до конца! Если проиграешь, то достойно».

– А самый обидный проигрыш помнишь?

– Был такой. В 85 году в Москве проводился всемирный Фестиваль молодежи и студентов. Я и Коля Дубоусов из СМУ-15 поехали делегатами от Ленметростроя бежать «фестивальную милю». Я готовился, старался. Перед самым забегом Коля мне и говорит: «Придется нам всю дистанцию бежать с плакатом «Партия – наш рулевой!» Будет телевидение. Главное, не отстать от основной группы».

– Да я же к соревнованиям готовился! Почему с плакатом?

– А для тебя что главнее, коллектив или личный интерес?

Куда деваться? Партия сказала, комсомол ответил... А потом выясняется, что с плакатом бежать было вовсе не обязательно, и «милю» выиграл какой-то местный бухарь. Я к Дубоусову: как же так?

Друг Коля отвечает: «А что? Я подумал, что мне у тебя ни в жизнь не выиграть. Так дай-ка я тебя к себе прицеплю...» Я три ночи не спал, так было тоскливо. До сих пор переживаю: мог же выиграть фестиваль! На Дубоусова не обиделся – надо свою голову на плечах иметь. Мы и по сей день друзья. Обидно другое – мог выиграть!

– Коля, как приходится выкручиваться, если нельзя руку напрягать на тренировке? На что налегаешь?

– Летом налегаю на бег и катаюсь на роликах. Зимой, разумеется, лыжи. Тренируюсь постоянно, но по погоде. Дождь – бегаю, асфальт сухой – встаю на ролики. Каждый день тренироваться нельзя – чем ты старше, тем продолжительнее должна быть фаза восстановления. И изучать свой организм.

Слушаешь Николая и думаешь: удивительная штука оптимизм. Из ниоткуда берется, держится на божьем слове, ничего не боится, не продается и ни за какие деньги не покупается.

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Открытое акционерное общество 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

0+

Редактор: Андрей Бергнер

Корреспонденты: Андрей Окунь, Ирина Сидорина, Сергей Подкуйко, Лариса Дубровская. Фото: Виктор Чумаков
Верстка и дизайн: Елена Тальянова
Номер подписан в печать 8.05.2018 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-spб.ru
Отзывы направлять по адресу редакции.
Тираж 1 400 экземпляров.