

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

СТЕНКА
НА СТЕНКУ

СТР. 2-3

ЗА КУБОК
МЕТРОСТРОЯ!

СТР. 4

АРСЕН ДАЛГАТОВ: «РЭУ МЕТРОСТРОЯ –
КОЛЛЕКТИВ ЗОЛОТОЙ!»

СТР. 6

900 ДНЕЙ БЛОКАДЫ
АЛЕКСАНДРА ШАФЕРА

СТР. 8

ПОЧЕТ И УВАЖЕНИЕ!

21 января, в свой 74-й день рождения, петербургский Метрострой торжественно поздравлял победителей производственного соревнования проходческих бригад.



НАШИ ПОБЕДИТЕЛИ: ЗАО «Управление №10 Метростроя»: Д.А. Смирнов, проходчик, В.А. Сатинский, горнорабочий, С.А. Огуцов, проходчик;
ЗАО «Управление-15 Метрострой»: Н.О. Степанова, сменный маркшейдер, Д.С. Ивченков, механик участка; А.А. Кель, бригадир проходчиков.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!



Возродить прекрасную, но утраченную традицию социалистического соревнования предложил сам генеральный директор Метростроя Вадим Николаевич Александров. И поныне не побит мировой рекорд скоростной проходки перегонного тоннеля, установленный в 1981 году бригадами Тонельного отряда №3 на отрезке трассы «Пионерская» – «Удельная». 1250 метров в месяц! Значит, молодым метростроевцам есть куда стремиться и есть кому подражать!

14 марта 2014 года был дан старт соревнованию коллективов проходчиков ЗАО «Управление №10 Метростроя» (генеральный директор К.Ю. Пидник) и метростроителей ЗАО «Управление-15 Метрострой» (генеральный директор Н.И. Власов). Проходка наклонных ходов №1 и №2 станции метро «Проспект Славы» на несколько месяцев стала арендой нештучного противостояния. За ходом соревнований, организованных профсоюзным комитетом Метростроя, внимательно следила наша газета. Ноябрь 2014 года – последние, самые трудные метры проходки, последние кольца. Кто «на коне»? Комиссия во главе с первым заместителем генерального директора Метростроя Владимиром Евгеньевичем Харенковым решает: боевая ничья! Конечно, у болельщиков на этот счет может быть свое мнение, но разве главное сейчас в том, кто первое? Главное, что «процесс пошел!» Вот об этом и говорил генеральный директор Метростроя, поздравляя лучших из лучших.

**Генеральный директор ОАО «Метрострой»
Вадим Николаевич Александров:**

Дорогие друзья! Поздравляю вас с нашим общим праздником – днем рождения Метростроя. Считаю, что свой 74-й день рождения петербургский Метрострой встречает в неплохой «спортивной форме». Главное – продолжать развиваться в верном направлении: всемерно усиливать техническую оснащенность наших предприятий – заводов, строительномонтажных управлений, филиалов. Но не только этим необходимо заниматься. Я уверен, что следует возрождать хорошие и совершенно напрасно забытые рабочие традиции, например, дух производственного соревнования. Несколько лет назад в заграничной поездке я испытал искреннее чувство обиды за утраченные начи-

нания: в странах «загнивающего капитализма» развивают и совершенствуют форму нашего социалистического соревнования, охватившего в свое время все сферы производственной деятельности СССР. Соревнование – это ведь не только денежный приз, премия, награда, хотя это, безусловно, немаловажный фактор. Соревнование – это еще обмен опытом, знаниями, умением, это дружба, это работа во благо своего предприятия, своего города. Отдавая дань истории Метростроя, мы обязательно должны вспоминать и возрождать все полезное и нужное, что было заложено первыми поколениями метростроевцев. Организация производственных соревнований хорошо опробована нашими предшественниками, что и подтверждает правильность принятого решения.



СТЕНКА НА СТЕНКУ

Бригадами Метростроя успешно завершено строительство «стены в грунте» прямого участка галереи и комплекса котлованов №1 (стартовый) и №2 на северном окончании Невско-Василеостровской линии.

Последнюю заходку «стены в грунте» забетонировали 31 декабря, а уже 2 января нового, 2015 года очередная смена, занятая на строительстве стартовых котлованов и соединяющего их 90-метрового участка галереи, вышла на стройплощадку 462 шахты. Пребывающее в сладостном анабиозе народонаселение микрорайона еще досматривало новогодние сны, когда буровики Управления механизации приступили к струйной цементации участка, примыкающего к стартовому котловану №1. Первые 150 свай в зоне входа горнопроходческого щита будут выполнены уже к концу января. Параллельно с буровыми работами со 2 января началось строительство галереи и стартового котлована №2: впереди у строителей разработка грунта, демонтаж форшахты, вязка арматурного каркаса оголовка стартового котлована. 14 января в офисе нового административно-бытового комплекса нашу пресс-группу встретил начальник участка №5 Управления-15 Юрий Викторович Каретников. Конечно, нам хотелось узнать, как будет развиваться строительство котлованов и галереи. Ведь в недалеком будущем здесь начнется «вторая жизнь» тоннелепроходческого комплекса S-782, пробивающего сейчас почти четырёхкилометровый участок Фрунзенского радиуса. Но, прежде всего, мы надеялись услышать от руководителя работ, какими усилиями далась Метрострою «стена в грунте».

ЗДЕСЬ И СЕЙЧАС

Юрий Каретников:



– Сейчас на глубину до 3 метров разрабатываем грунт прямого участка между двумя стартовыми котлованами и параллельно монтируем первый ярус опорного пояса. Всего в тоннеле будет установлено 5 ярусов опорного пояса из труб диаметром 530, 1220, 1020 мм. Монтаж первого яруса (22 трубы) мы закончили уже 19 января. Работа трудоемкая, точная, сложная, требуется безупречная слаженность действий всех специалистов – маркшейдеров, монтажников, сварщиков, стропальщиков. И здесь я считаю своим долгом особо отметить ударную работу рабочего коллектива Управления-15. Комплексные бригады метростроителей под руководством матерых бригадиров Дмитрия Александровича Пронченко и Александра Александровича Масленникова на деле доказали свое мастерство и ответственность, с такими грамотными, обстрелянными «зубрами» можно твердо рассчитывать на успех в самом сложном деле.

Далее, по окончании монтажных работ на первом ярусе, мы переключаемся на разработку грунта и устройство второго яруса галереи. Параллельно выполняем выемку породы из второго стартового котлована на глубину 10 м с последующим монтажом арматурного каркаса обделки ствола.



Начальники участков №5 Управления-15 и №3 Управления №10 Метрострой Юрий Каретников и Николай Меньшиков: «В сроки укладываемся!»

Кстати, в дальнейшем планируется значительное расширение рабочего коллектива нашего участка: например, в устройстве железобетонной монолитной обделки ствола будет участвовать более сорока человек в смену, на прямом участке двухпутного тоннеля – около шестидесяти. Не исключено, что второй ярус котлованов №1 и №2 (ниже 10 метров) и галерею будем строить одновременно, тогда наших метростроителей здесь, на 462 шахте, будет еще больше!

«СТЕНА В ГРУНТЕ»

Строительство «стены в грунте» на участке 462 шахты началось в сентябре, утвержденный срок окончания работ – 31 декабря, последний день уходящего 2014 года. Всего за три с половиной месяца метростроителям предстояло построить 35-метровую железобетонную «стену в грунте» протяженностью более 380 метров!

Юрий Каретников:

– В строительстве принимало участие четыре мощных структурных подразделения Метростроя: Управление-15, УМ, Управление №10 и СМУ-11. Большую помощь в возведении стены оказал давний партнер Метростроя – сильная строительная компания «Геострой». На площадке одновременно работало около 25 строительных машин, в зоне строительства у каждого управления был смонтирован собственный бентонитовый завод. В ходе строительства связано свыше 1500 тонн арматуры, уложено более 14000 м³ бетона.

ДОСЬЕ МЕТРОСТРОИТЕЛЯ

Начальник участка Управления-15 Юрий Викторович Каретников закончил Горный техникум в городе Апатиты Мурманской области, а затем – горный факультет Санкт-Петербургского Горного института. Дальнейшее развитие событий знакомо многим инженерам-строителям: студенческое общежитие, дневные лекции, вечерами – работа на стройке.

Кстати, студентом-первокурсником Юрий работал на реставрации здания первой в Петербурге водонапорной башни, рядом с Таврическим дворцом, какое-то время руководил студенческой строительной бригадой. Уже на втором курсе Юрий устраивается в Метрострой проходчиком. Первые шаги в метростроении делал в Тоннельном отряде-3, затем с 2004 года работал проходчиком в бригадах Семнадцатого управления, участвовал в проходке тоннелей станции «Международная». С 2008 года работал мастером в ООО «Струйные технологии и строительство». С 2009 – тоннельным мастером в ГУП «Метрополитен», с 2013 года – начальником дистанции тоннельных сооружений. «Мастер должен знать и понимать дело не хуже, а лучше проходчиков, иначе авторитета не будет», – считает Каретников. В 2013 году уже в должности начальника участка Управления-15 Юрий Викторович принимал участие в строительстве двухпутного тоннеля Фрунзенского радиуса, а с 2014 года Каретников – линейный руководитель строительства стартовых котлованов и участка двухпутного тоннеля на Невско-Василеостровской линии. Доброжелателен, коммуникабелен, хороший организатор и грамотный специалист. Женат, воспитывает дочь.

Наиболее производительной машиной для выемки грунта с круглым ковшем весом более 20 т от немецкой компании Liebherr располагал «Геострой», поэтому бригады «Геостроя» приступили к разработке траншеи по кругу стартового котлована №1, Управление механизации – по прямому участку тоннеля, позднее к УМовцам присоединились рабочие коллективы СМУ-11, «десятка» вела работы по кругу второго



Маркшейдерская группа Управления-15: «Оптимизм – это наше все!»

Поздравляем !



СРАЗУ ДВА ЮБИЛЕЯ ОТМЕТИЛИ В ЯНВАРЕ В БУХГАЛТЕРИИ УПРАВЛЕНИЯ ОАО «МЕТРОСТРОЙ»

4 января отпраздновала свой юбилей главный бухгалтер Управления ОАО «Метрострой» Надежда Ивановна Зубенко.

Надежда Ивановна окончила Горный институт по специальности «Экономика и организация горной промышленности». Сразу же после обучения начала свой долгий метростроевский путь: с 1979 года Надежда Ивановна работала в СМУ-17, более чем за 20 лет трудовой деятельности пройдя нелегкий путь от старшего до главного бухгалтера организации.

С 2000 года Надежда Ивановна Зубенко работает в Управлении ОАО «Метрострой» заместителем главного бухгалтера, а с 2004 года – главным бухгалтером. Более 10 лет она успешно и внимательно организует и контролирует нелегкую работу бухгалтерии, оставаясь всегда доброжелательной и чуткой к коллегам. За трудовые достижения Надежда Ивановна награждена Почетной грамотой Корпорации «Трансстрой», медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», Почетным знаком «Лучший бухгалтер России-2007», а также неоднократно награждалась Почетными грамотами ОАО «Метрострой».

17 января праздновала круглую дату бухгалтер Управления ОАО «Метрострой» Татьяна Владимировна Шагун.

Татьяна Владимировна – выпускница ЛИИЖТа по специальности «Водоснабжение и канализация». После окончания вуза Татьяна Владимировна работала в организациях, не входящих в структуру Метростроя, но в 2000 году волею судьбы стала главным бухгалтером НП СК «Метрострой», где трудилась 4 года, после чего стала работать в той же должности в РЭУ. С 2012 года она трудится бухгалтером 1 категории в Управлении ОАО «Метрострой». За трудовые успехи награждена Почетной грамотой ОАО «Метрострой».

Дорогие, уважаемые Надежда Ивановна и Татьяна Владимировна! Примите самые теплые и искренние поздравления! Желаем вам успехов в работе, крепкого здоровья, счастья, побольше радости!

Метростроение

стартового котлована. Должен прямо сказать, разработка траншей шла тяжело. Техника с большим трудом справлялась с 35-метровой проектной глубиной. Некоторые из машин могли бы отлично показать себя на меньшей глубине, например, Casagrande Управления №10. Грейферная установка производительная, маневренная, но она не приспособлена для работы на предельных глубинах, у нее слишком легкий ковш, в плотной, осложненной скоплениями валунов породе эта машина просто не может пробивать грунт. Для решения проблемы Управление механизации предоставило буровую установку, с помощью которой выполнялось предварительное разбуривание участка траншеи. Вообще, должен сказать, что Управление механизации своей буровой техникой помогало буквально всем строительным организациям.

На глубине от 22 м существенно осложнилась геологическая обстановка: по всему периметру трассы началась плотная валунная зона, приходилось раскалывать камни до 2 м³, из-за таких булыжников мы были вынуждены кое-где частично демонтировать форшахту. Часто ломались зубы ковшей, это приводило к крайне нежелательным простоям. А вот «Геострой» отлично продвигался практически до окончания своего участка, мы рассчитывали перебросить его Liebherr на второй стартовый котлован, в помощь «десятке», у которой произошла серьезная поломка штанги грейферной установки. Однако вышло все по-другому: руководство Управления №10 справилось с проблемой, метростроевцы сумели оперативно заменить оборудование и продолжили работу, а вот «Геострою» не повезло. Буквально на последней заходке 35-метровая обсадная труба диаметром 1 метр, установленная в качестве отсечки, намертво «схватилась» в бетоне. Я считаю, что был упущен момент, когда следовало начинать

вращение трубы. Труба вмерзла в бетон и вытащить ее геостроевцы уже не смогли. Многочисленные попытки извлечь трубу привели к разрыву креплений ее верхней секции. В дальнейшем трубу пришлось вытаскивать фрагментами, буквально взламывая крепления секций. На это ушло слишком много драгоценного времени. И тем не менее, я считаю, что «Геострой» достойно справился с проблемой: 31 декабря последняя заходка была забетонирована. Я еще раз хотел бы подчеркнуть: «Геострой» – хорошая команда и надежный партнер.

Разработка траншеи, грунтозамещение и бетонирование производились участниками строительства практически одновременно, по рабочим участкам трассы курсировали многочисленные самосвалы, средний объем ежедневно вывозимого грунта составлял более 500 м³. При этом на площадке сохранялась спокойная рабочая атмосфера, доброжелательное отношение друг к другу, взаимная поддержка, готовность прийти на помощь. Я не вспомню ни одного серьезного конфликта или случая некорректного поведения наших коллег. Под руководством грамотных, целеустремленных, напористых специалистов, таких, например, как начальник участка №3 Управления №10 Николай Меньшиков, мастер буровых работ Управления механизации Виктор Павлович Рожков, начальник участка компании «Геострой» Даниил Анатольевич Миронов, мой однокашник по Горному институту, старший мастер СМУ-11 Сергей Иванов, а также руководитель проекта, заместитель генерального директора Управления-15 Андрей Леонидович Шахов, комплекс работ по строительству «стены в грунте» был выполнен в предельно сжатые сроки, несмотря на многочисленные технические проблемы.



ОБЪЕДИНИВ УСИЛИЯ

Компания «Геострой» является надежным партнером Метростроя, поэтому каждый новый совместный проект заставляет нас подходить к работе с особым интересом и ответственностью. В 2014 году ЗАО «Геострой» стал подрядчиком Метростроя на строительстве «стены в грунте» стартового котлована №1 Невско-Василеостровской линии. В своем арсенале наша компания использовала грейферную установку Liebherr HS 855 с ковшом полукруглой формы и автоматический бетонитовый узел, производства фирмы Bauer. Высокотехнологичная автоматизированная система приготовления бетонитового раствора позволила нам значительно ускориться.

Основная специфика работы состояла в значительной глубине траншеи и круглой форме стены котлована. Легкая и быстрая откопка первых заходов на последних метрах превращалась в тяжелую и долгую. Твердые в нижней части грунты с большим трудом пробивались установкой, это приводило к потере времени и к износу сменных частей грейфера. Хорошо еще, что конструкция арматурного каркаса предусматривала жесткое крепление неизвлекаемой боковой «отсечки», это стало большим преимуществом, потому что извлечение бокового ограничителя привело бы к дополнительным затратам времени.

Основной состав участка «стена в грунте» – не старше 35 лет, поэтому советы и помощь более опытных геостроевцев, таких, как наши лучшие бригадиры Александр Вячеславович Смольянинов и Отари Антонович Кобалия, конечно же очень помогли в работе. Начальник участка «Стена в грунте» Даниил Миронов считает, что коллектив геостроевцев работал дружно, все бригады отлично сработались и показали на деле, что могут действовать как единый отлаженный механизм. В процессе работ у «Геостроя» была возможность посмотреть, как работают другие организации, увидеть плюсы и минусы различных типов техники, обменяться идеями с опытными коллегами из «Метростроя». Каждый сотрудник, работающий на объекте, понимал, что его ответственность – это залог качества, и от того, как он выполняет свою работу, напрямую зависит качество и безопасность будущей станции метро.

Коллектив компании «Геострой»



На смене один из лучших рабочих коллективов Управления-15, комплексная бригада Дмитрия Пронченко

Поздравляем!



ВЛАДИМИР ЧЕРНЯК: «СЛАВНЫЕ ТРАДИЦИИ ПРОШЛОГО – ЗАЛОГ УСПЕХА В БУДУЩЕМ»

8 января 2015 года отметил 65-летие главный инженер ЗАО «СМУ №13 Метрострой» Владимир Александрович Черняк. При его непосредственном участии были введены в эксплуатацию станции петербургского метро: «Рыбацкое», «Площадь Александра Невского-II», «Улица Дыбенко», «Чкаловская», «Комендантский проспект», пересадочный узел станции «Сенная площадь – Садовая», сооружен наклонный ход станций «Обводный канал», «Спасская».

Мы попросили Владимира Александровича поделиться самыми яркими моментами своей профессиональной судьбы, ведь как считает сам юбиляр, «метростроевец» – это не профессия, это призвание.

– Владимир Александрович, с чего начинался Ваш путь в метростроении?

– Мой отец Александр Соломонович Черняк возглавлял СМУ-19 Ленметростроя – в то время предприятие занималось не только отделочными, но и проходческими работами. С самого детства вместе с отцом я участвовал в жизни коллектива. Несмотря на то, что был совсем маленьким, хорошо помню церемонию открытия мемориала защитникам

Ленинграда в Кронштадте, на котором специалисты СМУ-19 завершили ремонтно-восстановительные работы. Нас всех тогда погрузили на корабль и торжественно доставили Кронштадт... Вопрос, куда пойти учиться после окончания школы, для меня не существовал – я поступил в ЛИИЖТ.

– Какими запомнились Вам студенческие годы?

– Учиться было очень интересно. Буквально с первого курса мы вышли на геодезическую и геологическую практику, а в 1970 году поехали на ознакомительную практику в Чехословакию. Затем работали на строительстве метрополитена в Тбилиси. Проходка шла механизированным щитом, для закрепления грунта применялась технология монолитно-прессованной обделки. Тогда еще никто не помышлял о терактах – нам доверяли бурить шпур и закладывать в них взрывчатку. С бывшими сокурсниками до сих пор поддерживаю дружеские отношения. Жаль, что некоторых уже нет в живых...

– Расскажите, пожалуйста, подробнее о своей работе в Метрострое.

– У меня, как и у всех выпускников ЛИИЖТа тех лет, было огромное желание строить метро. 1 августа 1972 года, сразу после окончания института, я приступил к работе в СМУ-17 в должности начальника смены на строительстве «Площади Мужества» – первой односводчатой станции петербургского метрополитена. Мы бетонировали опоры, осваивали пневмобетонукладчики.

Бетононасосов тогда еще не было, и бетон возили в кузовах самосвалов. Мы гордились, что в нашу смену было поставлено первое кольцо верхнего свода односводчатой станции. Со временем я перешел в ПТО, прошел путь от инженера ПТО до исполняющего обязанности начальника ПТО, а в 1980-м году СМУ-13 возглавил Алексей Николаевич Лапин, он пригласил меня к себе, здесь я проработал в должности начальника ПТО вплоть до 2005 года. В 2005 году Сергей Дмитриевич Сепитый назначил меня главным инженером СМУ №13.

– Кого из старшего поколения метростроевцев Вы считаете своими учителями?

– Мне посчастливилось работать под руководством замечательных, преданных своему делу людей – Марата Васильевича Тузина и Михаила Абрамовича Корогодского. У них и у горных мастеров в забое я прошел хорошую профессиональную школу. Мы равнялись на них и перенимали их опыт.

– Владимир Александрович, каким Вы видите «сегодня» и «завтра» ОАО «Метрострой»?

– Метрострой был и остается коллективом единомышленников, высококлассных специалистов, способных решать сложнейшие технические задачи. Несмотря на объективные трудности, с которыми сегодня нам приходится сталкиваться, мы смотрим в будущее с оптимизмом, потому что убеждены: отрасль подземного строительства будет успешно развиваться, а на смену нам придут молодые специалисты, которые с гордостью будут называть себя «метростроевцами».

Метростроение

ДУНАЙСКИЙ ПРОСПЕКТ: БЕТОНИРУЕМ ВЕРХНЕЕ ПЕРЕКРЫТИЕ СТАНЦИОННОГО КОТЛОВАНА



– 300 мм верхняя железобетонная плита перекрытия лежит на мощном (1200 мм) сварном основании, выполненном из продольных и поперечных балок. Все бетонные, сварочные, гидроизоляционные работы производятся под прикрытием временного теплового сооружения, в просторечье тепляка, собранного на деревянном каркасе и обтянутого полимерной пленкой. Внутреннее пространство такого укрытия обогревается тепловыми пушками: помимо создания оптимальной для твердения бетона тепло-влажной среды, эта очень полезная конструкция защищает рабочих от холода и непогоды. Монтаж конструкций и омоноличивание двадцатиметровой заходки занимает около двух недель, в целом, на станции предстоит залить бетоном еще 6 заходок. Получается, что перекрытие в полном объеме будет построено месяца через два-два с половиной. Отремонтированный УМовцами щит начнет движение уже завтра,



На день подготовки информации (26 декабря 2014 г.) бригады СМУ-11 выполнили монтаж и бетонирование более трети площади верхнего перекрытия станции «Дунайский проспект»: из 205 метров плиты залито 80. Подготовка к бетонированию четвертой из десяти заходок включает армирование, монтаж закладных, оформление проемов, установку отсечки и т.д. О ходе работ рассказывает заместитель начальника участка СМУ-11 Вячеслав Суходолов.

прорезав торцевую стенку, он пройдет через всю станцию. Как только щит выйдет за бетон противоположной торцевой стены, мы начнем выборку грунта в станционном котловане до уровня шельги свода щита. Отгрузка грунта через технологические отверстия будет производиться «одноруким» экскаватором Hitachi, откопка под плитой – маленькими гусеничными экскаваторами. Выборка грунта в станционном котловане будет вестись параллельно с бетонированием оставшихся заходок верхней плиты перекрытия. Когда первый ярус станционного котлована будет полностью освобожден от грунта, мы начнем монтаж и бетонирование несущих стен станции и плиты следующего перекрытия, также оставляя технологические отверстия для выгрузки грунта и тубингов. Следующий этап – отгрузка грунта в зоне последнего, третьего перекрытия, монтаж и бетонирование несущих стен и плиты. Грунт на поверхность придется выдавать уже через два горизонта технологических отверстий. По нашим расчетам, длины «руки» экскаватора для такой отгрузки должно вполне хватить. До разборки и выгрузки тубингов дело дойдет не ранее 2016 года...

ЛУЧШЕЕ ЗВЕНО НА ПРОХОДКЕ «ШУШАРЫ» – «ПРОСПЕКТ СЛАВЫ»

В конце 2013 года в монтажном участке Управления механизации были сформированы звенья для обеспечения безаварийного движения проходческого щита и конвейерной линии на участке трассы «Шушары» – «Проспект Славы» Фрунзенского радиуса. Для выполнения вспомогательных работ (вентиляция, освещение, людской ходок и т.д.) к ним присоединились бригады Метроподземстрой. В феврале 2014 года щитовая проходка стабилизировалась, показатели суточной производительности установились в пределах нормы. Нашим объединенным коллективом было принято решение о подсчете смонтированных за месяц колец. В конце года механик нашего участка Виктор Васильевич Яскевич предложил произвести подсчет смонтированных за год колец по звеньям. По результатам подсчета наше звено оказалось лучшим!

НАШЕ ЗВЕНО:

Механик Виктор Васильевич Яскевич, пилот щита Константин Богатырев, заместитель пилота Игорь Одегов, оператор тубингкрана Виктор Мельник, оператор тубингоукладчика Александр Зиборев, заместитель оператора Константин Новицкий, оператор конвейера Евгений Ляхов, заместитель оператора конвейера Алексей Уваров, оператор растворного узла Денис Васильев, заместитель оператора р.у. Вячеслав Оноприенко, дежурный электрик Алексей Илларионов, дежурный гидравлик Алексей Коренков, бригадир монтажников Сергей Мигитин, монтажник Иван Юрчик, сварщик Сергей Серезжин.

Информацию подготовил оператор конвейера Евгений Ляхов

ИТОГИ ПРОХОДКИ ДВУХПУТНОГО ТОННЕЛЯ ТОННЕЛЕПРОХОДЧЕСКИМ КОМПЛЕКСОМ S-782 НА УЧАСТКЕ ТРАССЫ «ДЕПО ЮЖНОЕ» – «ПРОСПЕКТ СЛАВЫ» ЗА 2014 г.

УМ: механик В.В. Яскевич, звено К.В. Богатырева Метроподземстрой: бригада А. Смолина	296 колец
УМ: механик И.Ю. Гольцев, звено А.И. Черкасова Метроподземстрой: бригада С.С.Гаврилова	290 колец
УМ: механик В.А. Кучеров, звено В.А. Срыбного Метроподземстрой: бригада И.С. Гарпинченко	271 кольцо
УМ: механик А.В. Борисов, звено В.К. Михайлюка Метроподземстрой: бригада В.О. Буянова	262 кольца



Звено	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
Звено К.В. Богатырева	3	23	41	103	106	126	137	144	180	225	263	296
Звено В.А. Срыбного	0	11	42	95	101	114	117	120	149	192	234	271
Звено В.К. Михайлюка	0	20	37	101	105	125	133	140	168	204	235	262
Звено А.И. Черкасова	0	17	35	104	106	124	131	133	163	205	253	290

Спорт

ЗА КУБОК МЕТРОСТРОЯ

21 января состоялся Финал Кубка по мини-футболу, посвященный дню рождения Метростроя. В упорной борьбе победу одержала футбольная команда Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой». В соревнованиях, проходивших в спорткомплексе ОАО «Метрострой», приняли участие команды 7 организаций ОАО «Метрострой», а также команды ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс» и ГлавПетербургСтроя.

На первом этапе команды-участники были разбиты на 3 группы по 3 команды, игра шла по круговой системе. Затем две лучшие команды продолжили борьбу за главный приз. На втором этапе из борьбы вышли футболисты Управления ОАО «Метрострой», Метроподземстроя и ГлавПетербургСтроя. Первым финалистом стала команда ЛМГТ,

в четвертьфинале она обыграла сборную СМУ-9 (4:1), в полуфинале – команду Комплекта (4:2). Вторым финалистом стали спортсмены УМа, победившие в четвертьфинале команду Управления-15 в серии послематчевых пенальти (3:2; основное время закончилось со счетом 0:0). В полуфинале УМ встретился с командой СМУ№13 и одержал уверенную победу 7:1. Финал кубка состоялся 21 января – в день 74-й годовщины образования Метростроя. На игре присутствовали: генеральный директор ОАО «Метрострой» В.Н. Александров, заместитель генерального директора А.А. Петров, генеральный директор ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс» В.А. Маслак и директор Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» В.Д. Кузнецов. Первый тайм прошел в обоюдоострых атаках, но успех сопутствовал команде Управления механизации. Дальним ударом счет открыл игрок УМа В. Колос. Во втором тайме футболисты ЛМГТ перехватили инициативу и несколько раз создали опасные моменты у ворот соперника, но их удачно защищал В. Золотарев. В середине тайма результативную атаку УМа вновь

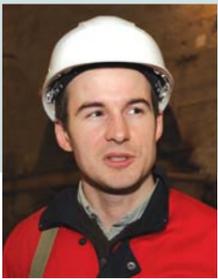


завершил В. Колос. Счет стал 2:0. Надо отдать должное спортсменам ЛМГТ: они продолжили давление и за 4 минуты до окончания матча сумели отыграть один мяч. Финальный свисток судьи А. Кочерга зафиксировал итоговый счет 2:1. Команда Управления механизации – победитель турнира. Генеральный директор ОАО «Метрострой»

В.Н. Александров поздравил всех участников с праздником, поблагодарил игроков обеих команд за интересную и содержательную борьбу и вручил основной приз турнира – Кубок Метростроя.

Старший тренер Спортклуба ОАО «Метрострой» А.Ю. Синогин

СРЕДНИЙ ТОННЕЛЬ «ПРОСПЕКТА СЛАВЫ»: КОЛЬЦО ЗА КОЛЬЦОМ



С заместителем начальника участка ЗАО «Тоннельный отряд-3» Алексеем Юрьевичем Наумовым мы находимся в среднем станционном тоннеле станции «Проспект Славы». На пройденном отрезке уже установлены три кольца из металлических тубингов – это обрамление рам проемов. В местах их установки к основному тоннелю будут примыкать боковые. Всего таких проемов в среднем тоннеле шесть – один для служебного пользования и пять для пассажиров. Сейчас проходчики ведут монтаж 52 кольца укладчиком УТ-2С.

Алексей Наумов:

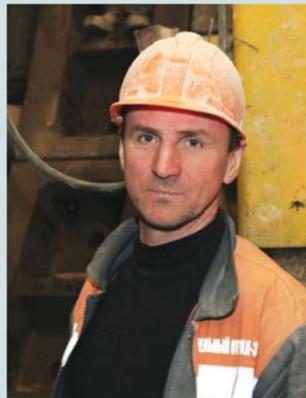
– УТ-2С совершенный проходческий механизм, в нем предусмотрена возможность одновременно с проходкой выполнять различные операции: гидроизоляционные работы, чеканку, первичное и контрольное нагнетание. Сам монтаж кольца происходит поэлементно, в шахматном порядке: начиная от подошвы свода фрагменты монтируются в направлении к своду. Кольцо содержит 19 железобетонных элементов, замыкает его так называемый «замок» – это самый маленький фрагмент, который устанавливается точно по линии свода. Установка каждого элемента происходит с участием маркшейдера: от центра измеряется радиус и пикетное значение тубинга, только после этого дается разрешение на монтаж следующего. Когда кольцо замыкается, проходчики производят его рихтовку, чтобы достичь необходимой эллиптичности. Только после этого кольцо принимается и разрешается разработка породы на следующее.

Со стороны участие маркшейдера может показаться минимальным, ведь установку выполняет бригада проходчиков, а он стоит со своим теодолитом где-нибудь в стороне. Оператор тубингоукладчика подает тубинг на кольцо, бригадир подправляет его командами: «Выдай! Еще! Укороти!..». Тяжелый тубинг плотно и точно подгоняется к предыдущему и связывается с ним болтами. Кто-нибудь из



ВОТ ТАКАЯ «КОНКРЕТНАЯ» БРИГАДА У АНДРЕЯ ЕСЕЧКО!
«Спасская», «Адмиралтейская», «Звенигородская», «Международная» – станции, построенные и руками проходчиков из бригады Андрея Есечко, и, конечно, его руками

бригады обтягивает соединения, а бригадир уже командует установкой следующего фрагмента. Для этой работы действительно необходимо особое чутье и большой опыт. Хорошо монтировать получается далеко не у всех. Для этого придется собрать не одну сотню колец. Вот у бригадира Андрея Есечко получается. Он, похоже, делает это на слух – по звуку определяет, куда подправить бетонный блок, чтобы тот занял точное положение. Делает это быстро и безошибочно.



АНДРЕЙ ЕСЕЧКО:

«Сейчас от того, как быстро закончим средний тоннель, во многом зависит и начало переборки правого. Поэтому стараемся побыстрее шевелиться. Ну, и зарабатывать надо...»

Полный цикл разработки породы и установки кольца диаметром 9,8 м занимает четыре смены. Порода по всему диаметру постепенно «обнижают» к подошве на величину заходки – 76-77 см, ставят временную крепь, монтируют кольцо, передвигают тубингоукладчик. И так метр за метром. Закончить проходку среднего станционного тоннеля (145 колец) планируется уже в июне этого года.



НОВОСТИ ЛЕНМЕТРО- ГИПРОТРАНСА

- В настоящее время в Ленметрогипротрансе ведется рабочее проектирование и авторский надзор южного участка Фрунзенско-Приморской линии от ст. «Международная» до ст. «Южная» с промежуточными станциями «Пр. Славы» и «Дунайский пр.».
- В октябре 2014 г. проект Лахтинско-Правобережной линии метрополитена от станции «Спасская» до станции «Большой проспект В.О.» получил положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» (по технической части) и ГАУ «Центр государственной экспертизы» (по сметной части). Проектом предусмотрено строительство двух станций метрополитена, одна из которых – «Театральная» – на первом этапе будет эксплуатироваться «на проход». Ожидается объявление конкурсов на рабочее проектирование и строительство.
- Проект Красносельско-Калининской линии от станции «Казакская» до станции «Путиловская» 25 декабря получил положительное заключение «Главгосэкспертизы России». Теперь в I квартале текущего года предстоит защита сметной части в ГАУ «Центр государственной экспертизы». Проектом предусматривается строительство двух станций, а также соединительной ветки на Кировско-Выборгскую линию. Одна из станций – «Путиловская» – имеет пересадку на станцию «Кировский завод».
- Проект строительства Невско-Василеостровской линии от станции «Приморская» до станции «Улица Савушкина» в декабре был сдан в ФАУ «Главгосэкспертиза России». В настоящее время ожидается начало государственной экспертизы, после прохождения которой станет возможным начать полномасштабные работы по линии. До сегодняшнего дня велись первоочередные работы по строительству стартового котлована для ТПМК на Туристской ул. и строительству шахты № 467 с подходными выработками на ул. Кораблестроителей, что стало возможным благодаря выделению данных работ в отдельный этап.
- В связи с медленным разворотом проектных работ в Петербурге, Ленметрогипротранс участвует в проектировании на новых линиях московского метрополитена.
- В прошлом году институт вместе с Метростроем принял участие в праздновании 40-летия начала строительства БАМа и в передаче материалов об участии в этой стройке петербургским музеям железнодорожного транспорта и Политической истории. В 2014 г. начались подготовительные работы по строительству второго Байкальского тоннеля, в которых принимает участие и Ленметрогипротранс.
- В дополнение к открытому три года назад в здании Ленметрогипротранса музею истории института прошлой осенью вышел из печати пятый том истории института – «пятое десятилетие».
- В январе ветераны института отмечают юбилей бывшего инженера проектов Меевича Леонида Александровича – 75-летие (20.01.2015 г.) и бывшего специалиста электротехнического отдела Марголиной Ларисы Анатольевны – 70-летие (28.01.2015 г.).

**Советник Ген. директора
Ленметрогипротранса
Н.И. Кулагин**

Трудовые будни

АРСЕН ДАЛГАТОВ:

«РЭУ Метростроя – коллектив золотой!»



— Начнем с того, что Ремонтно-эксплуатационное управление – это прежде всего служба оперативного реагирования. Структура, созданная специально для предупреждения и устранения аварийных ситуаций на коммунальных объектах Метростроя. С другой стороны, ее технический потенциал значительно шире ограниченных возможностей банальной жилищно-коммунальной

конторы. Общеизвестна безупречная репутация РЭУ Метростроя именно в сфере текущих, а также капитальных ремонтов жилых и офисных помещений. Ключевое преимущество аварийной группы РЭУ заключается в комплексном подходе к решению проблемы: наши специалисты не только устраняют аварию, снимают, так сказать, «острую зубную боль», но решают не откладывая «в долгий ящик» и следующую задачу, не менее трудоемкую и ответственную: проводят полноценный ремонт пострадавшего помещения. Являясь филиалом ОАО «Метрострой», РЭУ выполняет практически все ремонтно-восстановительные работы по себестоимости. Вот примерный перечень ремонтно-восстановительных работ по объектам Метростроя, предстоящих аварийной группе в наступившем 2015 году:

– Для базы отдыха в Приморске: бурение скважин, реконструкция линии электроснабжения, ремонт и отделка корпуса №4;

– По зданию администрации Управления ОАО «Метрострой»: асфальтирование автостоянки, ремонт офисных помещений и коридоров, покраска фасада;

– По спортклубу на Левашовском пр., д.11/7: ремонт кровли, замена ограждения стадиона, ремонт фасада;



Начальник аварийной группы Ремонтно-эксплуатационного управления – филиала ОАО «Метрострой» Арсен Вагабович Далгатов в строительных подразделениях Метростроя более тридцати лет, в РЭУ Метростроя – двадцать. Говорят, что настоящим специалистом можно стать досконально изучив свою профессию, а вот мастером – лишь обучив другого. Арсен Вагабович – мастер однозначно, ведь большинство молодых специалистов аварийной группы РЭУ прошли его школу мастерства. «Что же такое аварийная группа РЭУ Метростроя?» – спросил «Метростроитель» Арсена Вагабовича.



– По модульному комплексу на Турухтанных островах: благоустройство территории, косметический ремонт помещений;

– По КЭС: устройство локальной канализации, бурение 50 м скважины;

– По зданию на ул. Зверинская, д.17: ремонт помещений.

Безусловно, это далеко не полный список. Авральные работы возникают, сами понимаете, стихийно. Такие ремонты нельзя ни отложить, ни перенести. Поэтому, в сущности, весьма небольшой рабочий коллектив без дела не сидит никогда... Времена, однако, подталкивают нас шире задействовать технические возможности производственной базы и большой строительный опыт сотрудников аварийно-строительной группы (за время своего существования Ремонтно-эксплуатационное управление Метростроя не меняло профиля работ, а лишь увеличивало ассортимент предлагаемых строительных услуг, – прим. ред.). Сегодня мы предлагаем свои возможности в реконструкции и комплексном ремонте офисных и жилых помещений любой сложности, в том числе, квартир, коттеджей

и загородных домов. Наша аварийно-строительная группа выполнит комплексный ремонт и отделку помещений любого уровня «под ключ». Мы метростроевцы, поэтому умеем и можем делать все: перегородки, напольные и настенные покрытия, подвесные и многоуровневые потолки, отделку стен (покраска, обои, декоративная штукатурка, кафельная плитка), устройство полов (ламинат, паркет, ковролин, доска, линолеум, плитка), плотницкие работы (двери, окна, плинтус, арочные проемы), малярные работы (штукатурка, шпателька, окраска), выполняем любые электромонтажные и сантехнические подряды, отремонтируем водопровод, канализацию, систему газопровода, при необходимости выполним благоустройство территории, гидроизоляцию кровли, восстановим фасад здания. При этом наше Ремонтно-эксплуатационное управление Метростроя оказывает большую помощь ветеранам и прежде всего помогает с недорогими ремонтами квартир.

Невозможно говорить о РЭУ Метростроя и не рассказать о его главной «ударной» силе – рабочем коллективе. Сергей Сергеевич Космицкий – электросварщик шестого разряда, он же и классный сантехник, отлично знает плотницкое дело, настоящий мастер-универсал. Леонид Тихонов мастерски выполняет работы по дереву – занимается изготовлением мебели, раздвижных шкафов, хороший паркетчик. Андрей Мусихин – сложные работы по электрике, по протяжке кабельных линий, витой пары, телефонных линий, но может и кафельные работы выполнить «по высшему разряду». В штате Ремонтно-эксплуатационного управления есть и замечательные штукатуры – Александр Ананин, Везенчин Сергей, Ефремов Евгений Николаевич. Ребята молодые, но мастера уже признанные, незаменимы и как отделочники, и как специалисты по гипсокартону, дереву, циклевке полов. Безупречно выполняют свою работу маляры-штукатуры Андрей Нерода, Елена Соколова, Любовь Шевченко, Антонина Кальницкая, отлично получаются у них штукатурные, шпаклевочные работы любой сложности, оклейка и покраска обоев, лакокрасочные покрытия паркетных полов. Работу делают всегда быстро, аккуратно, ответственно. Одним словом, коллектив у нас золотой!



Сварщик «золотые руки» Сергей Сергеевич Космицкий

Анна Алексеевна Белова:

«60 ЛЕТ ПРОШЛИ, КАК ОДИН ДЕНЬ!»



составе дружной делегации от РЭУ-филиала ОАО «Метрострой» помогает сделать эти три дня пребывания на берегу Финского залива комфортнее и лучше. Анна Алексеевна убирает территорию лагерей, готовит и помогает поварам по кухне. Глядя на ее открытую и приветливую улыбку, проворность и готовность всегда помочь ближнему, тяжело поверить, что ей 78 лет, 60 из которых она без усталости работает в метростроевском коллективе.

60-летие своей работы в РЭУ – филиале ОАО «Метрострой» Анна Алексеевна Белова отпраздновала 15 октября.

– Помню, как 18-летней девчонкой пришла работать в Метрострой уборщицей помещений, – вспоминает Анна Алексеевна. – Мне нужно тогда было где-то жить, вот одна знакомая и подсказала про Метрострой, где имелась возможность получить комнату в общежитии. Так я здесь и осела... Иногда, как представляю, что уже 60 лет прошло с того момента, сама себе не верю: время пронеслось очень быстро!

Свою работу Анна Алексеевна искренне любит и никогда не думала менять на что-то другое.

– Я много где успела поработать, – говорит она, – и общежитие на Севастьянова убирала, и

на Благодатной работала, долгое время летом ездила в детский метростроевский лагерь в Вырице... Где-то работать было легче, где-то чуть тяжелее, но всегда, сколько себя помню, я шла на работу с радостью. Для меня это уже давно вошло в крепкую привычку: я рано встаю, и в 7 утра уже на работе. Коллектив у нас в РЭУ всегда подбирается хороший, поэтому и чувствую я себя очень уютно. А еще, знаете, движение – это жизнь, поэтому я себе даже представить не могу, чтобы взять, залениться и не выйти на работу!

С мужем, который тоже работал проходчиком в СМУ-17, Анна Алексеевна воспитала сына, а теперь помогает воспитывать и двух внуков. Летом, особенно в хорошие солнечные дни, она любит ездить на дачу и заниматься огородом. Когда слушаешь Анну Алексеевну, иногда кажется, что у нее неиссякаемый запас бодрости!

60 лет безупречной работы в РЭУ, чуткое и ответственное отношение к работе и ни одного нарекания от начальства. На протяжении многих лет Анна Алексеевна была победителем соцсоревнований, награждена соответствующим наградным знаком, а также много раз завоевывала звание «Ударник коммунистического труда». За добросовестный



труд Анна Алексеевна награждалась почетными грамотами ОАО «Метрострой», имеет звание «Ветеран труда Метростроя» и медаль «Ветеран труда».

Уважаемая Анна Алексеевна! Примите наши искренние поздравления с 60-летием работы в дружном коллективе метростроителей! Желаем Вам крепкого здоровья, оптимизма и благополучия!



ВЛАДИМИР МАКАРОВ:

«Проблемы подземного строительства во Владивостоке не менее актуальны, чем в Санкт-Петербурге»

В Санкт-Петербурге состоялась рабочая встреча генерального директора Объединения подземных строителей и проектировщиков Сергея Алпатова с профессором кафедры «Горного дела и комплексного освоения георесурсов» Инженерной школы ДВФУ Владимиром Макаровым. По итогам мероприятия корреспондент «Метростроителя» задал эксперту из Владивостока несколько вопросов.

– Владимир Владимирович, на Ваш взгляд, актуальна ли идея подземной урбанизации для России?

– Безусловно! Комплексное освоение подземного пространства – понятие, включающее в себя не только строительство линий метрополитена и транспортных тоннелей, но и широчайший спектр подземных сооружений коммерческого, культурного и спортивного назначения. На мой взгляд, работа по популяризации идеи подземной урбанизации российских городов среди представителей государственной власти, профессионального сообщества и широкой общественности, которую ведет Объединение подземных строителей и проектировщиков, имеет огромное значение, потому что сегодня люди совершенно не информированы о возможностях подземного строительства. Дальневосточный Федеральный университет и наша кафедра «Горного дела и комплексного освоения георесурсов» также активно работают в этом направлении. Только совместными усилиями мы сможем преодолеть укоренившиеся в обществе стереотипы о чрезвычайной сложности, опасности и неоправданно высокой стоимости подземных объектов.

– Недавно во Владивостоке прошел Форум «Агломерации трансграничные для стабильности и соразвития – будущее Владивостока». Каковы Ваши впечатления?

– Форум, проходивший при поддержке администрации края и при непосредственном участии мэра Владивостока

Игоря Пушкарева, стал для нас знаковым событием. Мероприятие вызвало большой интерес среди представителей государственной власти, бизнес-сообщества, специалистов проектных и исследовательских организаций, а также экспертов в области комплексного освоения подземного пространства из соседних стран – Китая, Японии, Южной Кореи. Заседания проходили в формате живой дискуссии по трем основным тематическим направлениям: «Региональные тренды и модели трансграничной урбанизации и формирования глобальных городов на основе агломераций», «Агломерации и создание трансграничных мультиинфраструктур развития и связанные с этим перспективы Владивостокского транспортно-логистического узла в системе региональной связности», «Региональный опыт проектирования агломераций и новая концепция Генерального плана Владивостока». Это позволило максимально широко рассмотреть возможности и преимущества подземной урбанизации Владивостока – с учетом российского и зарубежного опыта подземного строительства и создания инновационной городской среды, дружественной для человека и природы.

– Находят ли идеи развития подземного пространства поддержку администрации края?

– Мэр Владивостока Игорь Пушкарев проявляет серьезный интерес к вопросам подземного строительства. Это очень важно, так как комплексное освоение подземного пространства невозможно осуществлять без поддержки государства, последовательности в корректировке законодательства и развитии системы долгосрочного градостроительного планирования. Пока мы находимся в самом начале пути.

– В чем особенности подготовки специалистов в области подземного строительства?

– Наиболее эффективно обучение интенсивным методом на базе студенческих конструкторских бюро, что предполагает активное вовлечение будущих специалистов в научную и проектную работу. Итогом обучения становится дипломный проект, но не абстрактный, а совершенно конкретный, под реального заказчика. Такая образовательная технология дает прекрасные результаты, позволяя воспитать не только грамотного инженера, но и творческую личность. Должен отметить, что на нашей кафедре проходят обучение талантливейшие ребята из России и из-за рубежа. Развивается сотрудничество с Цилиньским (КНР), Луизианским (США), Пхеньянским (Корея) и другими университетами. По программам обмена наши студенты и аспиранты ежегодно проходят стажировку у ведущих зарубежных специалистов и ученых. Надеюсь, что наши выпускники пополнят ряды специалистов не только в производственных организациях, но и в профильных административных структурах, смогут

заниматься вопросами перспективного развития и продвигать идеи подземного строительства в ДВФО.

– Несмотря на географическую удаленность, Владивосток и Санкт-Петербург сталкиваются с одинаковыми проблемами: автомобильные пробки, неблагоприятная экологическая обстановка...

– Вопросы подземного строительства во Владивостоке не менее актуальны, чем в Санкт-Петербурге, так как без комплексного освоения подземного пространства невозможно решить транспортные проблемы, сохранив при этом уникальную культурную и природную среду. Владивосток – жемчужина у моря, а нам предлагают через уникальные заливы строить мосты, нарушая сложившиеся экосистемы! Кроме того, следует понимать, что строительство автомобильных тоннелей позволит создать дополнительную, а главное – независимую транспортную систему, позволяющую разгрузить наземные магистрали. Конечно, мосты и транспортные развязки позволяют сделать некоторые участки более доступными, но не решают вопросы кардинально. Хорошим примером в этом смысле является город Сидней (Австралия), где система наземного муниципального транспорта дополняется подземными автомобильными тоннелями и наземным монорельсом. Опыт наших западных коллег весьма интересен и для российских мегаполисов.

– Владимир Владимирович, как Вы планируете развивать сотрудничество с Объединением подземных строителей и проектировщиков?

– Сегодня профессиональное сообщество подземных строителей как никогда нуждается в объединении. Поддержка петербургских специалистов очень важна для профессионального сообщества Владивостока, а я надеюсь, что наше взаимодействие будет расширяться. Мы налаживаем информационный обмен, участвуем в работе по созданию дорожной карты «План устойчивого развития подземного пространства российских городов», инициированной Объединением подземных строителей и проектировщиков. Важно, что этот документ разрабатывается с учетом мирового опыта подземной урбанизации, а его положения обсуждаются и корректируются в широком профессиональном кругу. Также в наших планах – сотрудничество в рамках подготовки XVI Конференции Международного Объединения исследовательских Центров Подземного Пространства Мегаполисов (ACUUS), которая состоится в Санкт-Петербурге в сентябре 2016 года. Впереди у нас большая работа, и я убежден, что совместными усилиями мы сможем вывести российскую отрасль подземного строительства на качественно новый уровень.

Метромир

НОВАЯ СТАНЦИЯ МЕТРО – НОВОГОДНИЙ ПОДАРОК ЖИТЕЛЯМ САМАРЫ



Станция метро «Алабинская», строящаяся в Самаре в течение семи лет, была открыта в тестовом режиме 26 декабря 2014 года. Работу «Алабинской» протестировал губернатор Самарской области Николай Меркушкин. Вместе с журналистами и жителями города он проехал в четырехвагонном составе до станции «Российской». «Открытие новой станции – знаковое событие для города. Метро всегда будет

удобно жителям, потому что оно сокращает их время на проезд. Семь лет строительства оказались непростыми, у людей не оставалось веры в то, что станция откроется. Но, несмотря на все сложности, мы довели строительство до логического конца, и «Алабинская» начала свою работу», – сказал губернатор. Планируется, что первых посетителей новая станция сможет принять уже в середине января, до этого времени поезда будут ходить в тестовом режиме до окончания пуско-наладочных работ. Сообщение между «Алабинской» и ближайшей действующей станцией «Российская» будет осуществляться по левому перегонному тоннелю. В полную силу станция заработает после окончания строительства второго пути. Общая стоимость строительства станции метро «Алабинская» с полуперегонами и камерой съезда оценивается в 9,3 млрд рублей. К настоящему времени на строительство станции было потрачено 5,7 млрд рублей. После открытия станции метро «Алабинская» эксплуатационная протяженность самарской подземки увеличилась почти на 1 км – до 11 км. Станция расположена на пересечении двух наиболее оживленных улиц города – Осипенко и Ново-Садовой, она стала десятой в самарском метрополитене.

ТУРЦИЯ ОБЪЯВИЛА 2015 ГОД ГОДОМ ТОННЕЛЕСТРОЕНИЯ

В ходе церемонии открытия автомобильного тоннеля Бартин-Амасра, позволившего сократить время пути в Бартин с 30 минут до 5, министр транспорта Турции Лютфи Эльван объявил 2015 год годом тоннелестроения.

«С 1923 по 2003 годы в Турции было построено всего 50 км тоннелей, к 2014 году эта цифра возросла более, чем вдвое и составила 119 км. К 2015 году мы планируем увеличить общую протяженность тоннелей до 128 км. Очевидно, что развитие транспортной инфраструктуры является основой прогресса», – подчеркнул Лютфи Эльван. Отметим, что месяцем ранее президент Турции Реджеп Тайип Эрдоган проинформировал общественность о планах по строительству двух парных тоннелей протяженностью 12 км, которые соединят порты восточной части Черного моря и внутренние области Турции и Ирана.

СТАНЦИЯ ТАШКЕНТСКОГО МЕТРО ПОПАЛА В СПИСОК КРАСИВЕЙШИХ В МИРЕ



ДЛЯ СПРАВКИ: станция метро имени Алишера Навои (великого узбекского поэта и государственного деятеля) колонного типа с подземным и наземным вестибюлем. Интерьер украшен орнаментом, на стенах зала установлены панно, выполненные художниками Ч. Ахмаровым, И. Каюмов по сюжету Хамсы Навои. Дата открытия – 8 декабря 1984 года.



Блокада

900 ДНЕЙ БЛОКАДЫ АЛЕКСАНДРА ШАФЕРА



Медаль «За оборону Ленинграда» Александр Шафер получил осенью 1944 года.

«Она выглядит изрядно потрепанной, потому что я был настолько горд, получив ее в 14 лет одним из немногих школьников, что целый год носил не снимая»

По признанию Александра Ильича, воспоминания о жизни блокадного Ленинграда у него отрывочные, но события, которые запали в память особенно, он помнит в деталях.

– Начало войны я встретил в пионерском лагере под Ленинградом, недалеко от Елизаветино, – вспоминает Александр Ильич. – Вывезли нас туда даже несмотря на начало войны, но уже через месяц пришлось в срочном порядке эвакуировать. Отца забрали в армию, хотя ему было уже 47 лет. А мы остались втроем – я, сестра, только окончившая школу, и мать. Жили в коммунальной квартире около Сенного рынка, занимали одну из пяти комнат. Всех наших соседей эвакуировали, а их квартиры опечатали. И это я запомнил особенно: опечатали для того, чтобы люди вернулись, а их жилье осталось в целостности и сохранности. Мне было 11 лет, когда началась блокада Ленинграда, и я только закончил 4-й класс

в школе на Гороховой улице. С началом войны в 5-й класс я пошел уже в школу на набережной Фонтанки, рядом с Сенным рынком, но пробыв там недолго: с разворотом боевых действий находившаяся в школе стало опасно, и нас «доучивали» в подвале дома №1 по Московскому проспекту. С наступлением холодов ученики в подвале больше мерзли, а не учились, и «гранит науки» отложили до весны. Той же весной нас от школы вывезли за город, где я поел сурепки (ягоды еще не созрели). Я до сих пор помню ее вкус... Отчетливо запомнил Александр Ильич, как в самом начале войны на Сенной рынок сбросили бомбу, после чего машинами вывозили с рынка трупы. Помнит, как горели Бадаевские склады, и шлейф от дыма доходил до Сенной площади. Помнит, как те, кто сохранял силы, ездили на эти горящие склады и собирали обожженный в пожаре сахар. Помнит, как вставал в 6 утра, укутывался в теплую одежду

Александра Ильича Шафера читатели «Метростроителя» наверняка хорошо знают. Бессменный рабкор газеты с 1966 года, специалист по стандартам качества, а ныне инженер по качеству ЗАО «СМУ №13 Метрострой», он постоянно появляется в рубрике «ГОСТы и стандарты» в нашей газете. Но в этот раз Александр Ильич не будет рассказывать нам о СНиПах и метростроевских буднях. Он расскажет нам о 900 днях блокады Ленинграда, каждый из которых прожил в осажденном городе...

и шел в очередь за хлебом: на троих с сестрой и матерью им полагался совсем небольшой кусок. Но и этих крох можно было лишиться: как-то раз, пока Александр Шафер спешил из очереди домой, в подворотне хлеб пытались отобрать, но урвали лишь корку... Несмотря на этот эпизод с хлебом и ему подобные, даже в нечеловеческих условиях войны и блокады люди в Ленинграде сохраняли человеческое достоинство.

– Если кто-то обманом пытался получить лишку продовольствия, ему устраивали самосуд, – говорит Александр Ильич. – Много было эпизодов человечности в войну. Как-то раз, помню, по улице мужик вез тележку (транспорт тогда не ходил), а на ней были коробки с конфетами. Свою поклажу он случайно уронил, а проходящие мимо люди пришли ему на помощь, все собрали и погрузили обратно в тележку, после чего он повез ее дальше.



Осколок снаряда, разорвавшегося в городе, Александр Ильич подобрал на улице и оставил на память

Был и другой пример. В коммуналке, где жила семья Александра Шафера, стоял нечеловеческий холод, а в коридор можно было выйти только в теплой одежде. Для обогрева в комнате поставили печь «буржуйку», а на дрова пускали собствен-

ФАКТ:

В начале блокады Ленинграда в результате массированных авианалетов германской авиации 8 и 10 сентября 1941 года Бадаевские склады сгорели, вследствие чего город лишился значительной части своих продовольственных запасов. На складах сгорело около 40 помещений, в которых, по официально опубликованным данным, находилось 3 тыс. тонн муки и 2,5 тыс. тонн сахара. До 1 тыс. тонн горелой муки и до 900 тонн горелого сахара в дальнейшем были переработаны пищевыми предприятиями.

ную мебель. Когда мебель закончилась, Александр Ильич ходил в магазин красок неподалеку от дома, собирал там пустые деревянные бочки, тащил их наверх, разрубал и топил печурку.

– Наша соседка была кандидатом наук, – говорит Александр Ильич, – и у нее было очень много книг. Книжки были и в нашем коридоре, но мы их не трогали, просто потому, что даже в голову не приходило топить печь книгами!

В военное время город тщательно убирали: шли бомбежки, люди голодали и замерзали, но город всегда сохранял опрятный вид.

– Весной 1942 года, когда все начало таять, нас собрали на общий субботник, – рассказывает Александр Ильич. – Мы на большие фанерные листы собирали снег и свозили его в Фонтанку...

Александр Ильич вспоминает, что несмотря на тяжелое положение и морозы, 1 января 1942 года в «школе со львами» (ныне школа №239) организовали для учеников елку с праздничным выступлением и подарками.

– Было настолько холодно, что артисты выступали в шубах, изо рта пар валил!

В самом начале войны были организованы дежурства на крышах домов. С крыш следили, куда немцы сбрасывали «зажигалки». Александр Ильич был одним из таких дежурных. Его семье

повезло, и в их дом снаряд не угодил, но он своими глазами видел, как одна из «зажигалок» попала в ЛИИЖТ, застряла между трубами, и ее оттуда вытаскивали.

В июле 1942 года отец Александра Ильича, Илья Израилевич, по болезни был демобилизован, и тогда же он устроил сына работать на завод, где нарезали резьбу на трубы. Александр Шафер работал в бригаде из мальчишек. Те, что постарше, лазили через ограду на хлебозавод, находившийся рядом, и приносили своей бригаде отряски из муки (то, что оставалось после разгрузки мешков с мукой) – ими мальчишки и питались. Работа на заводе долго не продолжилась: летом 1942 года вышел приказ, что все, кому еще не исполнилось 14 лет, должны вернуться в школу и продолжить обучение.

– Я вернулся в школу, – рассказывает Александр Ильич. – Школьное время тоже всплывает в памяти обрывками: помню, что в столовой нас подкармливали, давали соевое молоко.

Помню, как участвовал в самодеятельности, выступал перед ранеными в госпитале, читал стихи Пушкина. Начиная с лета 1943 года ездил работать в подсобные хозяйства под Ленинградом. Там выращивали овощи, мы работали за то, что сами и выращивали. Овощи можно было есть, но варить что-либо запрещалось. Поэтому я ел все в сыром виде, и даже картошку. Иногда на сладкое нам давали глюкозу. Жили мы всегда впроголодь...

Отчетливо запомнил Александр Ильич один из самых важных дней в печальной повести блокады – 18 января 1943 года, день прорыва блокадного кольца.

– День прорыва блокады для нас был даже более существенным знаком, чем день снятия блокады. Это был переломный момент, когда стало ясно, что врага мы одолеем. Помню и день снятия блокады. Был салют, и я поехал на Марсово поле, где собралось много народу. Все радовались этому событию, многие плакали. Кто от счастья, кто от горя, кто и от того, и от другого сразу. А я ощущал себя как-то зажато, что ли. Понимал, что произошло важное, долгожданное событие, но мне тогда было 14 лет, я не участвовал в боях, и, наверное, до конца не мог осознать всю значимость этого дня. Я лишь точно был уверен в том, что день этот – особенный для истории всего Ленинграда.

ЮБИЛЕИ ВETERАНОВ МЕТРОСТРОЯ

ФЕВРАЛЬ

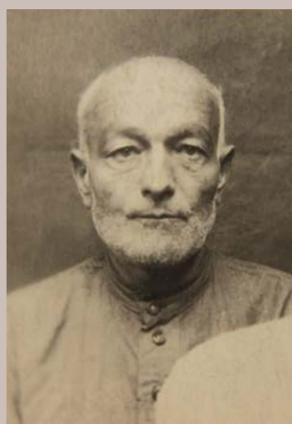
1	Михаил Тимофеевич ТАИРКИН (СМУ-9) – 55-летие
3	Павел Александрович ПШЕНИЧНИКОВ (Управление-15) – 65-летие Виктор Алексеевич ЕРМИШИЧЕВ (СМУ-9) – 85-летие
4	Лариса Илларионовна МАЛЬЦЕВА (Управление-15) – 65-летие
8	Светлана Николаевна ОРЛОВА (Управление-15) – 75-летие
12	Людмила Яковлевна КУЧЕРОВА (ЛМЗ) – 80-летие
10	Владимир Алексеевич ПОНОМАРЕВ (УМ) – 65-летие
12	Татьяна Юрьевна КОРОТИЧ (СМУ-19) – 60-летие
18	Анатолий Иванович КУЦЫРЬ (СМУ №13) – 75-летие
20	Клавдия Ивановна ВАСИЛЬЕВА (Семнадцатое упр.) – 90-летие
27	Федор Николаевич ТКАЧЕВ (Семнадцатое упр.) – 85-летие

ВНИМАНИЕ ВETERANAM!
Ежемесячные выплаты детям войны

В соответствии со статьей 68 Закона Санкт-Петербурга от 22.11.2011 г. №728-132 «Социальный кодекс Санкт-Петербурга» (принят ЗС СПб 09.11.2011 г.), редакция от 29.10.2014 г. гражданам из числа лиц, указанных в пункте 3 настоящей статьи, являвшимся несовершеннолетними детьми в период Великой Отечественной войны 1941-1945 годов, родившимся в период с 22 июня 1928 года по 3 сентября 1945 года, предоставляется денежная выплата в размере 1500 рублей ежемесячно, либо ежемесячная денежная выплата, установленная в пункте 3 настоящей статьи (по выбору гражданина).

За назначением денежной выплаты необходимо обращаться в районные Многофункциональные центры (МФЦ) по месту жительства.

При обращении предоставляются паспорт и пенсионное удостоверение.



Эти две фотографии отца Александра Ильича, Илья Израилевича, сделаны с разницей менее чем в год, в 1941 году и, соответственно, в 1942 году, а кажется, что между ними – пропасть времени.

Как говорит сам Александр Ильич, это наглядный пример того, что с людьми делал голод...

УЧРЕДИТЕЛЬ:

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



Редактор: Андрей Бергнер
Корреспондент: Ирина Сидорина
Фото: Виктор Чумаков
Верстка и дизайн: Елена Тальянова
Номер подписан в печать 27.01.2015 г. 11.00 ч.
Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

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