

МЕТРОСТРОИТЕЛЬ



ГАЗЕТА ОАО «МЕТРОСТРОЙ». №1(3716). ЯНВАРЬ 2016 г. ИЗДАЕТСЯ С ФЕВРАЛЯ 1942 ГОДА

С ЮБИЛЕЕМ, МЕТРОСТРОЙ!





*Дорогие метростроевцы! Друзья!
Уважаемые ветераны!*

Невозможно себе представить, как сегодня Санкт-Петербург смог бы существовать без метро. Ежедневно огромное количество пассажиров перевозят его экспрессы. Как были мудры наши предшественники – организаторы, ученые, конструкторы, проектировщики, строители первой, самой памятной и самой трудной, Кировско-Выборгской линии Ленинградского метро. Уже тогда, в 1939 году, задолго до начала строительных работ, они понимали и то, как мощно будет разрастаться Ленинград в будущем, и то, что развитая сеть подземных железных дорог будет ему просто жизненно необходима. Поэтому общий исторический вклад Метростроя в решение транспортных и социальных проблем нашего города, в функционирование огромного городского хозяйства в течение семидесяти пяти лет просто не оценим. Санкт-Петербург гордится вами, вашим ратным мужеством, трудовым упорством, вашими золотыми руками. Построенный вашими руками Ленинградский – Санкт-Петербургский метрополитен входит в число крупнейших и красивейших сооружений мира, созданных человечеством в XX веке.

Участвуя во всех без исключения программах развития транспортной инфраструктуры Северной столицы, повышая технический уровень транспортного строительства не только в рамках отдельных строительных проектов, но и в масштабах отрасли, наш коллектив всегда стремился к передовым рубежам технического прогресса. В сотрудничестве с отечественными и зарубежными инженерами, учеными и конструкторами специалистами Метростроя были освоены самые современные тоннелепроходческие комплексы, внедрены новые конструкции железобетонных обделок, установлены рекордные скорости проходки тоннелей.

Петербургский метрополитен – это созданное вашим талантом и трудом уникальное сооружение, обслуживающее пятимиллионный мегаполис, а Метрострой сегодня – это крупнейшая строительная организация Санкт-Петербурга, лидер всего нового в отечественном метростроении. Наш коллектив способен решать самые сложные технические задачи в тяжелых гидрогеологических условиях, при этом не изменяя традиционно метростроевскому, творческому подходу к организации работ в коллективах горных строителей – проходчиков, механиков, монтажников.

В день 75-летия нашего с вами общего дома – Санкт-Петербургского Метростроя – желаю всему коллективу и каждому метростроевцу здоровья, благополучия, успехов в нашем важном и нужном для города и его жителей деле.

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



Урок истории

МЕТРОСТРОЙ:



*Они были первыми.
Строители Ленинградского метрополитена*

СТРОИТЕЛЬСТВО №5 НКПС

Вопрос о строительстве метрополитена в Ленинграде, колыбели пролетарской революции, стоял на повестке с осени 1939 г. Официального решения еще не было, но в Исполкоме Ленгорсовета уже вовсю обсуждался черновой проект, составленный Ленинградским НИИ коммунального хозяйства. Вот, оказывается, когда еще была заложена добрая метростроевская традиция «готовить сани осенью». Проект предусматривал несколько линий метро, но инженеры и планировщики справедливо считали трассу Автово – Финляндский вокзал по Кировско-Выборгскому направлению самой необходимой: через перегруженные пассажиропотоками районы, включающие многочисленные вокзалы, Невский проспект, Кировский завод, Технологический институт.

Решение о сооружении ленинградского метро было утверждено 21 января 1941 г. приказом Народного комиссара Лазаря Кагановича за №27 «О создании Строительства №5 НКПС», в котором ему, Строительству №5, собственно, и предписывалось все построить. План как всегда «горел», поэтому было решено строить до утверждения смет и технического проекта. Так чиновники Народного комиссариата путей сообщения заложили в фундамент нашего метростроения еще одну «добрую» традицию – начинать строительство без утвержденной технической документации.

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

Стянутые в единый узел строительства, отнесенного к категории важнейших в стране, буквально на ходу перестраивались большие заводы: Усть-Славянский лесопильный завод, железобетонный завод, «Ленинградский литейщик», станкостроительный, трубопрокатный, Пикалевский цементный завод и множество других.

Грандиозную стройку возглавил потомственный строитель, талантливый инженер, один из первых (с 1933 г.) строителей московского метро, Иван Георгиевич Зубков. Позже – первый начальник Ленметростроя, генерал-директор пути и строительства второго ранга, Герой Социалистического Труда, один из немногих, удостоенных этого звания в годы войны.



В Ленинград вместе с Зубковым приехало 300 московских проходчиков, механиков и инженеров. На главную, «министерскую» стройку того времени ленинградскими Горкомом и Обкомом КПСС было откомандировано пять тысяч лучших рабочих с местных заводов и фабрик. В основном, молодых комсомольцев, энтузиастов с огромной энергией и желанием быть полезными родному Ленинграду, но под землей никогда не работавших, горного дела не знавших, навыков в строительстве не имевших. Тем не менее, именно они, энтузиасты, бессребреники, сложили крепчайший фундамент знаменитого на всю страну предприятия. Сложили, отстояли наш город в войну и ушли в легенду – М. Тузин, А. Черняк, Н. Филиппов, К. Косарев, А. Дрязгов, А. Старков, А. Козлова, Д. Сепитый, П. Твердохлеб, А. Строчилов, Е. Седнев, М. Николаева, Т. Смирнова, В. Иванова, Т. Иванова, В. Путятин, С. Старостин и многие, многие другие рабочие люди, ленинградцы. К горькому сожалению, первый начальник Ленметростроя И.Г. Зубков не вернулся с войны достраивать ленинградское метро, он разделил судьбу сотен других метростроевцев, павших под Ленинградом. 28 июня 1944 г. самолет с Зубковым был сбит при облете реки Свирь. Гроб с телом Ивана Георгиевича Зубкова провожали к Александро-Невской лавре тысячи спасенных от голодной смерти ленинградцев.



РАБОЧИЙ ФРОНТ ОТ АВТОВО ДО ВЛАДИМИРСКОЙ ПЛОЩАДИ

А тогда, последней предвоенной зимой 1941 г., вся трасса Автово – Владимирской площади к апрелю были заложены 34 шахтных ствола. Вряд ли мы, сегодняшние, можем представить, какими тяжелыми были условия проходки. Специальной проходческой техники не было и в помине. Отбойный молоток, лопата и лом. Вбивая кувалдами в суглинок шпунтовые доски, сколачивали временное крепление, преодолевая водоносные слои, пласты ленточных глин, скопления валунов в руслах древних ледников, метровые слои песчаника, люди строили стволы глубиной 30 м. Горняцкое мастерство приходило только с потом и мозолями. Впрочем, ни «сюрпризы природы», ни неопытность в расчет не принимались никогда: установленные сроки работ должны были выдержаны безоговорочно. Вот и еще одна традиция, которую сегодняшний Метрострой свято соблюдает.

Трудно представить, но уже весной 1941 г. по всей трассе началась проходка штолен непосредственно к линиям будущих транспортных магистралей, протяженность подходов тоннелей составляла 675 п.м. Уже вынуты первые кубометры породы из будущих подземных вестибулей...

22 июня 1941 г. на русскую землю пришла самая большая беда – началась Великая Отечественная война. Вокруг Ленинграда неотвратно смыкалось блокадное кольцо немецких армий. Все работы по сооружению метро были свернуты, шахты законсервированы. Но коллектив строительства №5 НКПС, наш Метрострой, не был расформирован, а оставлен как полноценное боевое формирование для выполнения важных и сложных заданий Военного совета фронта, стал участником героической обороны.



ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ВСЕГДА

ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА, ВСЕ ДЛЯ ПОБЕДЫ!

Из состава метростроителей были сформированы 10 батальонов – мобильных, маневренных, военизированных подразделений, оснащенных самой продвинутой по тому времени строительной техникой. Бывшие проходчики наводили мосты и переправы, бетонировали доты и рыли траншеи на Лужском рубеже, настилали рельсы в болотах и строили на Ладоге пристани для приема грузов, эвакуации детей, женщин и стариков. Впрочем, нередко приходилось оставлять кабины экскаваторов, бросать лопаты и с автоматом в руках, в только что вырытом окопе отбивать атаки гитлеровцев.

Метрострой под вражеским огнем укреплял правый берег Невы в районе Шлиссельбурга и устанавливал там пулеметные точки. У Невской Дубровки на строительстве танковой переправы на «Невский пятачок» погибла пятая часть его личного состава. На Ладожском озере истощенные до предела люди в невероятно трудных условиях сооружали порты, строили железнодорожную ветку от Войбокало до Косы – основную часть Дороги жизни. Метростроители наводили мосты через Неву, реки Назия, Черная, строили станции на ветке, соединившей Ленинград с Большой землей. Вместе с мостами-переходами эта линия по праву названа Дорогой победы.

Выполнение такого объема работ силами голодных, замерзающих людей даже по военным меркам – подвиг. Поэтому каждого метростроителя – участника обороны Ленинграда можно назвать героем.



Строительство железной дороги по льду Ладожского озера. 1942 г.

ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ

В 1946 г. за огороженные площадки строительства, где в канун войны закладывались первые шахты, возвращалась рабочая жизнь, очищались котлованы, из затопленных забоев откачивалась вода, возобновили измерения маркшейдеры. В Ленинград возвращались метростроители. Возвращались оставшиеся в живых проходчики, специалисты горного дела, которым довелось сооружать первые шахты и тоннели. Метрострой пополнялся новыми кадрами, создавались специальные курсы для их обучения – школы передового опыта. На заводах Ленметростроя осваивали выпуск нового шахтного оборудования – тельферов, шахтных клетей, механизмов выгрузки породы, редукторов для шахтного подъема. Нарастивали мощности производства бетона. Новый начальник Ленметростроя, Константин Александрович Кузнецов, потомственный шахтер, строитель Московского метро, в период Великой Отечественной войны – командир мостовосстановительного отряда №1, не устал повторять: «Механизация и еще раз механизация! Кембрий резать надо, а не крошить отбойным молотком». В 1949 г. опытный образец проходческого щита был готов и установлен в забое. В день испытаний резцы без напряжения вошли в кембрийские глины, порода непрерывным потоком пошла по транспор-

теру. За создание горнопроходческого щита группа инженеров Кировского завода была удостоена Государственной премии СССР. Специалисты Метростроя и НИИ Горной механики и маркшейдерского дела создали оптический прибор, позволяющий с высокой точностью вести щит в забое. Совместно с ленинградским Горным институтом была создана шахтная подъемная установка с опрокидывающимися клетями. Процесс отгрузки породы значительно ускорился. Метростроители стали участниками мощного соцсоревнования, развернув-



Возведение здания вестибюля станции «Площадь Восстания»



Кобоно-Кареджский порт

ВОЕННЫЙ ДНЕВНИК МЕТРОСТРОЯ

1941 г.

С 28 июня по 5 июля возведены оборонительные сооружения на линии Парголово-Сестрорецк; с 6 по 12 июля – на участке Перкярви – Мусла (линия Маннергейма); с 13 июля по 1 сентября – на линиях Лужского рубежа: Луга – Батецкая – Толмачево, а также на линиях обороны Кингисепп – Веймарн – Волосово, Петергоф – Гатчина – Красное Село.

Е.П. Солдатов, начальник парка механизации Строительства №5

В районе Невской Дубровки налажена танковая переправа. Построены: мол, причалы и оборонительные сооружения на Ладоге. Построены тупики для бронепоездов и складов, железнодорожные ветки протяженностью 30,5 км. Построено 640 дзотов и дотов, открыто 90 км. окопов, сооружено 55 км противотанковых препятствий, установлено 1100 ж/б надолб.



Бригада Пуштырева №3

обходная ж/д трасса Левобережная – Междуречье. Продолжается строительство угольных шахт в Комарове.

1944 г.

Восстанавливаются и строятся дороги и станционные сооружения на Гдовском, Новгородском, Волховском, Псковском и других направлениях. Вводятся в строй ж/д коммуникации вслед за наступающим 3-м Украинским фронтом, сооружаются Карпатские тоннели, ведутся восстановительные работы в районе Севастополя, порта Кауна. За героический труд на строительстве Дороги жизни и Дороги победы сотни метростроителей награждены орденами и медалями СССР.

1945 г.

Построены вокзалы на станциях Любань, Гатчина, Мга, Волховстрой, Чудово, Малая Вишера, Пушкин, Луга, Раквере и Томсалу в Эстонии, а также порт в Таллине. В Ленинграде метростроителями подготовлены к работе Пролетарский, Октябрьский, коксогозовый заводы, отремонтировано свыше 500 жилых домов. Построено и восстановлено около 6 000 км связи. Началась реконструкция шахт метрополитена.

шегося по всей стране. В ленинградских газетах появились репортажи о новых проходческих «звездах» комсомольско-молодежных бригад Ленметростроя: Е. Ражеве, И. Жукове, Н. Кувине, Ю. Шибаеве, И. Николаеве, А. Батове, Н. Трошине, А. Тарасове, В. Скудрите, А. Божбове, А. Китовцеве, М. Чеснокове, Н. Ряскове, В. Кабаеве, П. Харитонове, Н. Кувине, С. Мурашко, Д. Кузнецове, Н. Твердохлеbove и других.

В марте 1954 г. бригада проходчиков Л. Конькова уложила последнее тубинговое кольцо в левом перегонном тоннеле между станциями «Владимирская» и «Пушкинская». Мехщит вышел в демонтажную камеру. Этой сбойкой была полностью завершена проходка перегонных тоннелей на всей трассе первой очереди Ленинградского метрополитена. Началось строительство наземных вестибюлей, отделка, электромонтажные работы. 8 октября 1955 г. по первому участку первой очереди (станции «Площадь Восстания», «Владимирская», «Пушкинская» (на прогон), «Технологический институт», «Балтийская», «Нарвская», «Кировский завод», «Автово») прошел пробный поезд. 15 ноября 1955 г. в Ленинградском метрополитене началась постоянная эксплуатация станций первой очереди. Начало свою работу и первое депо – «Автово». За трудовую доблесть коллектив Ленметростроя был удостоен высшей награды – ордена Ленина.



Урок истории

ВРЕМЯ, ВПЕРЕД!



Станция «Автово» перед открытием в дни посещения по билетам. 6 ноября 1955 г.

ЭТАПЫ БОЛЬШОГО ПУТИ

1956 г. Стартуют работы на строительстве второго участка первой очереди ленинградского метро. В ночь на 15 августа началась атака на Ковенский разрыв, а уже в конце октября первый тоннель прошел через этот сложный участок.

1957 г. В начале марта досрочно завершена проходка левого перегонного тоннеля под Невой. Правый перегонный тоннель был закончен через 70 дней. Так в первый раз метростроители пересекли Неву.

1 июня 1959 г. Вступил в строй второй участок Кировско-Выборской линии (станции «Чернышевская», «площадь Ленина»). На Брюссельской выставке ленинградский механизированный щит получил «Гран-при». Такой же награды была удостоена и станция колонного типа «Технологический институт».

1959 г. Первая скоростная проходка на перегоне между станциями «Электросила» и «Московские ворота»: за 6 месяцев щит преодолел 1300 м. Наивысшая среднесуточная скорость – 18 м.

1960 г. Завершены проходческие работы на первом участке Московско-Петроградской линии. Началась отделка станций и вестибюлей, монтаж постоянных конструкций. 13 августа 1960 г. введен в действие второй наклонный ход с вестибюлем станции «Площадь Восстания»

26 апреля 1961 г. По трассе первого участка Московско-Петроградской линии прошли пробные поезда. 29 апреля 1961 г. открыты станции «Парк Победы», «Электросила», «Московские ворота», «Фрунзенская», «Технологический институт-П». Протяженность подземных дорог увеличилась до 20 км. Построен первый пересадочный узел.

1962 г. Открыт второй наклонный ход ст. «Площадь Ленина» и новый вестибюль на Боткинской улице. Соединены перегонными тоннелями станции «Горьковская» и «Петроградская». Закончено сооружение южного вестибюля и переходных тоннелей станции «Московская». Звания «Заслуженный строитель РСФСР» первыми в Ленметрострое удостоены бригады проходчиков А.Ф. Мурашов, Н.А. Твердохлебов,

С.А. Сухов, монтажник эскалаторов А.Н. Чурляев, бригадир штукатуров А.Ф. Ушакова.

1963 г. В строй вступила новая подземная магистраль: «Технологический институт» – «Площадь Мира» – «Невский проспект» – «Горьковская» – «Петроградская».

1966 г. 1 июня сдан в эксплуатацию участок метро «Автово» – «Дачное». Впервые метростроители вели трассу на поверхности.

1967 г. 30 апреля введен в строй второй наклонный ход станции «Невский проспект». 3 ноября принял первых пассажиров первый участок Невско-Василеостровской линии со станциями «Василеостровская», «Гостиный двор», «Маяковская», «Площадь Александра Невского».

1968 г. Сдан в эксплуатацию второй наклонный ход станции «Гостиный двор». На механизированной проходке перегонного тоннеля «Пл. Александра Невского» – «Елизаровская» установлен рекорд дальности – 3 км.

1969 г. Завершено сооружение третьего участка Московско-Петроградской линии протяженностью 1,7 км, вошла в строй действующая станция «Московская».

1970 г. Пущен второй участок Невско-Василеостровской линии со станциями «Елизаровская» и «Ломоносовская». На опытно-участке впервые пройдены тоннели с тубинговой железобетонной обделкой, обжатой в породе.

1971 г. Заложены первые шахты в районе будущих станций «Выборгская», «Лесная», «Площадь Мужества», «Политехническая», «Академическая».

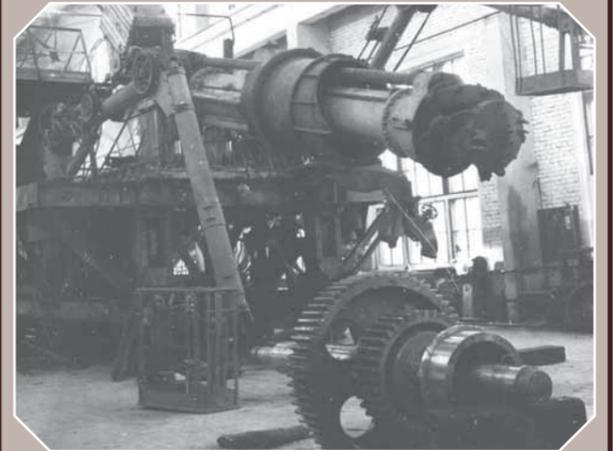
1972 г. 3 февраля осуществлена сбойка с выходом тоннеля на поверхность по трассе между станциями «Звездная» и «Купчино». 25 декабря введены в строй станции «Звездная» и «Купчино», а также электродепо «Московское». Протяженность участка 4,4 км.

1974 г. 8 апреля на перегоне у станции «Площадь Мужества» хлынул пльвун. Для быстрой ликвидации его последствий впервые было применено искусственное замораживание грунтов жидким азотом. Впервые на этом участке тоннели располагались один под другим.

История Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» началась в 1947 году, одновременно с началом строительства метро в городе на Неве. Тогда была создана контора электромеханомонтажных работ (КЭММР). В 1963 году предприятие преобразовалось в КЭПРО – контору эксплуатации, проката, ремонта оборудования, а уже в 1978 году было реорганизовано в Управление механизации.

При непосредственном участии УМа строились и строятся все станции метро в Ленинграде-Петербурге. Горнопроходческое и строительное оборудование в ведении специалистов этой организации всегда служили гарантией производительной и качественной работы всего ОАО «Метрострой».

Без специалистов УМа невозможно было бы строительство Комплекса защитных сооружений (сегодня УМ ведет обслуживание всего оборудования КЗС, включая батопорты судопропускного сооружения С1), Ленинградской АЭС-2, где механики монтируют сложнейшее оборудование атомной станции, второй сцены Мариинского театра. И, конечно же, без знаний и опыта УМовцев была бы невозможна реализация проходок тоннелей метрополитена с применением современных тоннелепроходческих комплексов. Именно УМовцы вели щит «Аврора» по первому наклонному ходу на станции «Обводный канал» и далее, на «Адмиралтейской» и «Спасской», и щит «Надежда» на проходке первого двухпутного участка на Фрунзенском радиусе.



В настоящее время Управление механизации состоит из семи специализированных участков и двух обособленных подразделений общей численностью около 900 человек. Все оборудование, используемое на работах ОАО «Метрострой», находится под надежным контролем специалистов Управления механизации, начиная от вагонеток и заканчивая кранами и проходческими щитами. В ремонтном цехе УМа ремонтируются и собираются различные укладчики, буровые установки, проходческие комбайны. Коллектив разрабатывает и производит собственное оборудование. Так, недавно на участке эксплуатации передвижных компрессоров и средств малой механизации были изготовлены два высокочастотных гидравлических вибропогружателя марки ВПГ-32, близких по техническим характеристикам к современным западным аналогичным машинам по забивке и вытаскиванию металлического шпунта, но в несколько раз дешевле.



СУББОТНИК В УМе 21 АПРЕЛЯ 1979 ГОДА

В центре: начальник Николай Михайлович Филитов; у входа (в очках) главный инженер Владимир Васильевич Голубев, рядом Константин Исаичев; группа справа: Владимир Андреевич Старков, Анатолий Михайлович Салганик, Валерий Дмитриевич Кузнецов



Строительство станции «Технологический институт». 1954–1955 гг.



Первые посетители станции «Технологический институт»



Урок истории



Проходчики Г. Шафран и В. Куценко

1975 г. Вступил в строй четвертый участок Кировско-Выборгской линии со станциями «Выборгская» и «Лесная». 31 декабря приняли первых пассажиров станции «Площадь Мужества», «Политехническая», «Академическая». На проходке тоннелей от «Площади Ленина» до «Академической» 4,8 км тоннелей сооружено с помощью нового проходческого щита КТ-1-5,6.

1976 г. На перегоне «Академическая» – «Гражданский проспект» бригадами ТО-3 установлен мировой рекорд скоростной проходки: пройдено 676 п.м. тоннеля за месяц! Работы велись по методу бригадного подряда. За успехи в скоростном строительстве Ленинградского метрополитена коллектив Ленметростроя награжден орденом Октябрьской Революции.

1977 г. 29 сентября вошел в строй пятый участок Кировско-Выборгской линии: «Ленинский проспект» – «Проспект Ветеранов». Под речкой Красненькой метростроители вели тоннели в кессоне.

1978 г. Пуск станций «Гражданский проспект» и «Комсомольская» шестого участка Кировско-Выборгской линии, а также депо «Северное».

1979 г. 28 сентября вошел в эксплуатацию четвертый участок Невско-Василеостровской линии со станцией «Приморская». В ноябре-декабре на шахте №316 комплексная бригада К.С. Татаринича за месяц соорудила 1070 п. м. готового тоннеля.



«Черная речка».

Строительство наклонного хода станции. 1980 г.



МАРКШЕЙДЕРЫ ТО-3:

Ю.И. Николаев и В.Н. Зуев (станция «Приморская»)

1980 г. Сдан в эксплуатацию второй наклонный ход и первая очередь реконструкции станции «Технологический институт-II».

1981 г. Результат скоростной проходки, стартовавшей в декабре 1980 г. на шахте №321, на перегоне «Удельная» – «Пионерская» – 1250 м за месяц. Бригада проходчиков ТО-3 под руководством Э. Лубинского добилась наивысшего достижения в практике мирового метростроения.

10 июля 1981 года состоялся досрочный пуск III участка Невско-Василеостровской линии со станциями «Пролетарская» и «Обухово».

1982 г. На сооружении правого перегонного тоннеля трассы Правобережной линии от станции «Проспект Большевиков» до «Площади Александра Невского-II» суточные показатели механизированной проходки с применением КТ-1-5,6 достигли 20 п.м.

6 декабря введены в эксплуатацию станции «Черная речка», «Пионерская» и «Удельная» Московско-Петроградской линии.

1983 г. Впервые под руслом Невы сооружается тоннель без кессона. С января бригады проходчиков СМУ-17 ведут сквозную проходку левого перегонного тоннеля на Правобережной линии.

Впервые комплексной бригадой Н. Панченко (СМУ-15) пройдена 700-метровая затяжная кривая с радиусом 180 м.

1984 г. Вошли в строй станция «Рыбацкое» и депо «Невское» на III участке Невско-Василеостровской линии. Третий метровокзал совмещен с железнодорожной станцией.

1985 г. 30 декабря – пуск первого участка Правобережной линии, в строю «Площадь Александра Невского-II», «Красногвардейская», «Ладожская», «Проспект Большевиков».

1987 г. На первом участке Правобережной линии введена в эксплуатацию станция «Улица Дыбенко».

1988 г. Сданы в эксплуатацию станции «Озерки» и «Проспект Просвещения» на V участке Московско-Петроградской линии. В Ленинградском метрополитене действует 51 станция, протяженность подземных магистралей превысила 92 км.

1990 г. Начинается сооружение уникальной двухъярусной станции «Спортивная». Автором уникальной глубинной пересадочной станции нового типа вместе с Н.И. Кулагиним и А.И. Саланом является генеральный директор ОАО «Метрострой» В.Н. Александров, в то время – главный инженер Ленметростроя.

1991 г. Руководство Ленметростроем принимает Вадим Николаевич Александров. Новый начальник управления строительства «Ленметрострой» начал трудовую деятельность в системе Метростроя в 1963 г. и последовательно прошел все ступени метростроевской биографии – от начальника смены до руководителя ведущей строительной организации Ленинграда. Автор множества публикаций, докладов, рационализаторских предложений и изобретений. Почетный гражданин Санкт-Петербурга, Заслуженный строитель Российской Федерации, Почетный строитель России, лауреат премии Совета Министров СССР, награжден орденами России и СССР, доктор транспорта Академии транспорта России, доктор транспорта АТ России. Является членом президиума правления и научно-технического экспертного совета Тоннельной ассоциации России. Как руководителю В.Н. Александрову достался, может быть, самый тяжелый период в истории Метростроя. «Рынок» лишил строительство ассигнований, а строителей – заслуженной оплаты тяжелого труда. Величайшая заслуга В.Н. Александрова в том, что в этих условиях Метрострой сохранился как самостоятельная организация, как боеспособный трудовой коллектив.

30 декабря введен в эксплуатацию второй участок Правобережной линии со станциями «Площадь Александра Невского-2», «Лиговский проспект», «Достоевская», «Садовая» протяженностью 4690 м. Метрополитен передан из Министерства путей сообщения в ведение администрации города.

1992 г. Путем преобразования государственного предприятия «Управление строительства Ленинградского метрополитена «Ленметрострой» 23 декабря 1992 г. было учреждено ОАО «Метрострой». В июле 1992 г. переименованы станции «Комсомольская» в «Девяткино»; «Площадь Мира» в «Сенную площадь»; «Красногвардейская» в «Новочеркасскую». На начало 1992 года строительные работы велись на 14 станциях и примыкающих к ним участках. Это шесть станций Приморского радиуса («Адмиралтейская», «Спортивная», «Чкаловская», «Крестовский остров», «Старая Деревня», «Комендантский проспект»), две станции на Правобережной линии («Спасская» и тоннели к «Народной»), станция «Парнас» и депо «Выборгское» на Московско-Петроградской

линии и пять станций Фрунзенского радиуса («Звенигородская», «Обводный канал», «Волковская», «Бухарестская», «Международная»). Среднее время возведения станции метро в Ленинграде – 5-6 лет, поэтому при достаточном финансировании все работы на названных станциях должны были быть завершены не позднее 1997 г., что было бы рекордом в истории строительства Петербургского метрополитена. Однако в связи с осложнившейся экономической обстановкой в стране возникает и серьезное снижение темпов строительства новых участков метро.



Митинг у Смольного

1995 г. Весной 1995 г. резко осложнилась обстановка на перегоне «Лесная» – «Площадь Мужества». Значительно увеличилось поступление воды и песка в тоннели. Гидроизоляция не справлялась, водопесчаная смесь протачивала трещины в стенах и сводах тоннелей. В ночь с 3 на 4 декабря мощный пльвун прорвался в нижний тоннель. Пути были заблокированы, вода прибывала с каждым часом, пассажирское движение на перегоне было прекращено. Началась срочное возведение бетонных пробок в обоих концах аварийного перегона. Единственным решением, которое позволило бы хоть частично спасти перегон, стало немедленное затопление нижнего тоннеля, с тем чтобы выровнять давление на его внешние и внутренние стенки. Тоннель был затоплен. Однако спасти перегон не удалось. В ночь с 15 на 16 декабря началась закачка воды и в верхний тоннель. Перегон «Лесная» – «Площадь Мужества» прекратил свое существование. Началась восьмилетняя борьба с «размывом».

1997 г. – Сдан в эксплуатацию участок «Садовая» – «Спортивная» – «Чкаловская» Правобережной линии (4,73 км).

1999 г. – Пуск участка «Чкаловская» – «Старая Деревня» Правобережной линии (4,11 км). 3 сентября на Правобережной линии открыта станция «Крестовский остров». Впервые в практике Санкт-Петербурга все сооружение – и подземная станция и ее наземный вестибюль – были выполнены в сборном железобетоне.

2001 г. – 1 февраля сдано в эксплуатацию электродепо «Выборгское». Постройка велась ускоренными темпами, чтобы разгрузить депо «Невское», обслуживавшее после «размыва» сразу две линии.

2004 г. – 26 июня восстановлено движение на участке «Лесная» – «Площадь Мужества» Кировско-Выборгской линии. Авария на перегоне между станциями «Лесная» и «Площадь Мужества» произошла в результате разрушительного воздействия пльвуна. Перегонные тоннели критически просели, поэтому их пришлось закрыть и затопить. 2 декабря 1995 г. движение на участке было прекращено. По проекту Ленметрогипротранса Метростроем было реализовано сложное решение: строительство новых трасс в стороне и на 20 м выше аварийных. 25 мая 2004 г. в от станции метро «Лесная» в сторону «Площади Мужества» прошел поезд, которого горожане ждали восемь с половиной лет – с декабря 1995 г. 26 июня пассажирское движение на аварийном участке было полностью восстановлено.

2005 г. – В апреле открыт участок Правобережной линии со станциями «Старая Деревня» – «Комендантский проспект» (2,66 км).

2006 г. – 22 декабря открыта станция «Парнас». В Санкт-Петербурге стало 60 действующих станций.

2008 г. – Пуск первой очереди Фрунзенско-Приморской линии. Метро пришло к четырем новыми станциями: «Спасской», «Звенигородской», «Обводным каналом» и «Волковской». «Спасская» – первая станция петербургского метро, которая имеет пересадку на две линии.



Урок истории

Метростроители сдали городу главные морские ворота Санкт-Петербурга – судопропускное сооружение С1 в составе Комплекса защитных сооружений города от нагонных наводнений со стороны Финского залива. Выиграв тендер на сооружение этого объекта в апреле 2006 г., Метрострой завершил работы в рекордно сжатые сроки при отличном качестве.

В этом же году метростроители приступили к сооружению подземной части второй сцены Мариинского театра.

Еще одним значимым для Метростроя событием 2008 г. стало получение лицензии на ведение работ на строительстве 2-й очереди Ленинградской атомной станции (ЛАЭС-2).

2009 г. – 7 марта открыта станция «Спасская» Лахтинско-Правобережной линии. Поезда с «Достоевской» стали прибывать к новой станции «Спасская» с переходом на «Сенную площадь» и «Садовую». А участок «Комендантский проспект» – «Садовая» присоединен к Фрунзенско-Приморской линии. 26 декабря открыт наземный вестибюль станции «Звенигородская». На открытии губернатор Валентина Матвиенко отметила, что вестибюль построен в сотрудничестве с коммерческой организацией – компанией «Алмант». Опыт совмещения выходов станций с торговыми и офисными помещениями будет продолжаться. По крайней мере, такие задумки есть по «Адмиралтейской» и «Обводному каналу».



ванный комплекс «Аврора» немецкой фирмы Herrenknecht диаметром 10,5 м с активным пригрузом забоя. Сложность работ по сооружению эскалаторного тоннеля заключалась в крайне неустойчивых грунтах, почти половина трассы ТПМК проходила в условиях пльвуна. Вторая трудность заключалась в необходимости сохранить уплотненную застройку Центрального района, где каждый дом является памятником архитектуры. Ситуацию усугубляли также стесненные условия строительной площадки, которая была в два раза меньше, чем требовалось. Проходка велась под углом в 30 градусов и длилась два с половиной месяца. Длина эскалаторного тоннеля составила более 120 м.

2012 г. – 28 декабря приняли первых пассажиров новые станции второй очереди Фрунзенского радиуса «Бухарестская» и «Международная». Две новые станции возведены в кварталах массовой жилой застройки Купчино на юге Санкт-Петербурга. Этот участок Фрунзенского радиуса строили около двадцати лет. В 1990-х гг. из-за отсутствия финансирования работы были заморожены. Строительство было возобновлено в 2005 г.

2013 г. – В мае завершилось строительство второй сцены Мариинского театра. Площадь нового театра составляет 79 120 м², что делает его одним из крупнейших театральных сооружений в мире. За колоссальные объемы бетонных работ, завершившихся в сентябре 2012 г., отвечали ЗАО «СМУ-11 Метрострой», ЗАО «Управление-20 Метрострой» и ЗАО «Тоннельный отряд-3». В зоне фойе расположены три уникальных лестницы, смонтированных специалистами Управления механизации.



7 ноября на Сенной площади открылся новый наземный вестибюль станции метро «Спасская». Как и обещали метростроевцы, на год раньше установленного срока. Трудями лучших коллективов Метростроя – ЗАО «СМУ №13 Метрострой», ЗАО СМУ-9 «Метрострой» и многих других – создан полноценный пересадочный узел, соединивший сразу три линии метро. Теперь петербуржцы и гости города могут попадать на узловую станцию сразу, без утомительного перехода через вестибюли «Сенной» или «Садовой».

2014 г. 20 мая 2014 г. генеральный директор Метростроя В.Н. Александров утвердил Положение о конкурсе на лучшую организацию труда по проходке наклонных ходов №1 и №2 станции «Проспект Славы». В производственном соревновании проходчиков участвовали коллективы ЗАО «Управление №10 Метростроя» и ЗАО «Управление-15 Метрострой». Как всегда, победила дружба!

2015 г. 27 мая, в День города петербуржцы получили прекрасный подарок – второй выход станции метро «Спортивная» и переходной коридор под Малой Невой с Васильевского острова на Петроградскую сторону, оборудованный горизонтальными эскалаторами – траволаторами.

11 июня торжественно завершилась проходка первого в России двухпутного тоннеля метрополитена на строительстве трехкилометрового перегона «Южная» – «Дунайский проспект» – «Проспект Славы» Фрунзенской линии. Сегодня коллектив Метростроя – единственный в России обладатель отработанной технологии строительства двухпутных тоннелей метро.

25 ноября в Невской Дубровке был торжественно открыт памятник героям-метростроевцам.



Генеральный директор ОАО «Метрострой» В. Александров: «Этот мемориал – дань памяти тем, кто в самом начале Великой Отечественной войны по приказу Северного фронта остановил работы в тоннелях будущего метрополитена Ленинграда и отправился на строительство оборонительных сооружений, в эпицентр кровопролитных боев. Метрострой – это уникальный коллектив, героически проявивший себя во время войны, а в послевоенное время – на строительстве метро и важнейших городских объектов. В любых обстоятельствах наш коллектив достойно справлялся с поставленной задачей».



2010 г. – 30 декабря открыт наземный вестибюль станции «Обводный канал». Впервые для сооружения наклонного хода станции метрополитена был применен тоннелепроходческий механизированный комплекс немецкой фирмы Herrenknecht, построенный специально для проходки в условиях смешанных грунтов под углом 30°. До последнего времени при проходке использовалась технология заморозки. Новая немецкая технология примерно вчетверо ускоряет проходку и делает ее безопасной для окружающей застройки.

2011 г. – 4 апреля открыт пересадочный узел «Садовая» – «Спасская» – «Сенная площадь». В декабре открыта станция «Адмиралтейская». 65-я станция петербургского метро, расположена на углу Малой Морской улицы и Кирпичного переулка. Самая глубокая в России – 96 м. Оформление станции посвящено становлению российского флота в эпоху Петра Великого. Наклонный ход устроен в виде каскада из основной и малой балюстрад эскалаторов, что связано с большой глубиной залегания станции. Для сооружения наклонных ходов применялся новый тоннелепроходческий механизиро-

ЧТО И ГДЕ ЕЩЕ СТРОИЛИ ЛЕНИНГРАДСКИЕ МЕТРОСТРОИТЕЛИ В МИРНОЕ ВРЕМЯ?

На строительство метрополитена в Киеве Ленметрострой направил в столицу Украины своих ведущих инженеров, квалифицированных проходчиков и механиков. На завершающей стадии строительства первой очереди киевской подземки ленинградцы выполнили устройство постоянных путей и монтаж эскалаторов.

На Волго-Доне ленинградские метростроевцы направили специалистов и технику для сооружения гидротехнических тоннелей под водоразделом Дона и Сала на оросительной системе Цимлянского водохранилища.

В центре пострадавшей от землетрясения столице Узбекистана – Ташкенте – наши инженеры и рабочие соорудили подземный переходной коридор.

В конце пятидесятых принципиально новая ленинградская сборная железобетонная обделка применялась при реконструкции тоннелей в Карпатах, а также на строительстве водоводных тоннелей близ города Ангрэн Узбекской ССР.

Опыт ленинградцев при сооружении наклонных тоннелей был использован на строительстве наклонной транспортной галереи Криворожского железорудного месторождения. Работы под руководством ленинградских метростроителей были выполнены в рекордные сроки.

Ленметростроевский способ опускания колец большого диаметра лег в основу сооружения горнообогатительного комбината на Соколовско-Сарбайском месторождении.

На Кольском полуострове, в Хибинах, на руднике Расвумчорр нашими метростроителями были построены железнодорожный тоннель с комплексом развязок и рудоспусков. В течение многих лет на руднике строились целые системы горизонтальных и наклонных транспортных подходов и тоннелей.

Для асбестового комбината города Джетыгора Метрострой построил конвейерный тоннель обогатительной фабрики.

В Армении и в Грузии ленинградцы помогали коллегам строить метро в столицах этих республик.

В Афганистане наши строители участвовали в прокладке высокогорной автострады и трехкилометрового тоннеля через хребты Гиндукуша на север страны, осуществив тем самым вековую мечту афганцев. Ленинградские специалисты принимали участие и в строительстве тоннелей Джелалабадской оросительной системы.

Около города Асуан на реке Нил Метрострой участвовал в строительстве высотной Ассуанской плотины – самого грандиозного гидротехнического сооружения Египта.

Ленинградские метростроители проходили подземные трассы и монтировали горное оборудование в метрополитенах Праги и Будапешта.

На сооружении «магистрали 20-го века» – БАМе – наши метростроевцы руководили комсомольско-молодежными проходческими бригадами, а воспитанник Ленметростроя И.А. Салопекин вообще был назначен начальником управления БАМтоннельстроя.

Вот такая славная история у ленинградского-петербургского Метростроя!



МЕТРОСТРОЙ СЕГОДНЯ



Б.М. Синичкин, начальник Производственно-распорядительного отдела Управления ОАО «Метрострой»:

«Объемы есть, финансового обеспечения нет»

— Ситуация у нас сейчас двоякая. С одной стороны, фронтами работ мы обеспечены, как никогда. По объемам у нас сейчас лучше, чем когда бы то ни было. Три радиуса в работе. Одна линия должна появиться — там протяженность, сложные пересадочные узлы. Три линии у нас были только в восьмидесятые, но к девяностым все быстро сошло на нет.

Так что такими объемами можно только гордиться. Но все это совпало с не очень удачным периодом для страны в целом. Объемы есть, а обеспечить их финансирование ни город, ни страна не могут. В результате работа есть, а начать работать в полную силу коллектив не может.

В девяностые тоже был кризис. Но тогда мы понимали этот кризис. Сокращались до пределов по всем предприятиям. Было 8 тысяч человек, сократились до двух тысяч. Делали трехдневку. Сохранили предприятие. А сейчас мы не можем

сокращаться. Объемы большие. Как сокращаться, если вдруг потребуется сразу приступить к новой работе? А еще тогда, в 90-е, мы знали, что быстро наберем сотрудников. А сейчас мы не уверены в том, что, уволив людей, сможем быстро набрать штат.

Сейчас очень многое зависит от заказчика. Его стремление сократить стоимость работ превзошло все пределы. Сметы, проектные работы — все сокращают до невозможного. Это эфемерная экономия. Работы не начались, а финансирование режут. А это — основы экономики: экономить можно в процессе деятельности коллектива, а иллюзорная экономия ни к чему хорошему не приведет.

Надеюсь, что и мы, и страна выберемся из кризиса, и начнет работу, полезная для города и для горожан. Ведь все линии, которые мы строим, жизненно необходимы людям.



В.Д. Кузнецов, директор Управления механизации — филиала ОАО «Метрострой»:

«Что нас беспокоит?»

— Беспокоят два вопроса: банковское сопровождение и сметы, в которых не предусматривается прибыль предприятия.

И первое, и второе — это новые правила игры города с подрядчиками.

Банковское сопровождение предполагает проводку платежей только в рамках конкретного проекта. Мы же, работая в одной организации, чьи предприятия заняты на разных объектах, привыкли «обобщать». Например, за электроэнергию по разным объектам платили одним счетом. И так далее. Сейчас же нам придется учиться

вести отдельную дифференцированную бухгалтерию и соблюдать жесткую отчетность. Это правильно, но трудоемко.

Теперь о сметах. Экономия экономией, но в работе любого предприятия главное — прибыль. А сейчас сметы ужимают так, что доходы в лучшем случае равняются расходам. Можно строить дамбу, атомные реакторы, но хочется работать, получая не только по затратам. Предприятие должно развиваться, а без прибыли это невозможно. Техника устаревает — надо покупать новую, модернизировать.

Радуется, что работы в этом году будет много. И дай бог, чтобы, играя по новым правилам, мы с ней справились.

ТОННЕЛЕПРОХОДЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ПРОЕКТА S-782 ДВИГАЕТСЯ К «НОВОКРЕСТОВСКОЙ»

Горнопроходческий щит прошел первые 200 метров двухпутного тоннеля в направлении «Новокрестовской». Впереди 5 километров — до намывных территорий Крестовского острова под Большой и Малой Невками, далее к станции «Приморская».

Корреспонденты «Метростроителя» приехали на шахту 462 с первыми морозами. Работа на площадке бурлила. Монтажники разбирали 160-тонный кран, с помощью которого по частям в стартовом котловане собирался щит. Рабочие разгружали грузовики с модулями для транспортной ленты. Бригада по обслуживанию транспортеров воевала с обледенением валов. Морозы нагрянули неожиданно, а монтаж перекрытий для утепления перегрузочных узлов и погрузки тюбингов только начался, да и материалов еще не подвезли. Грунт — мокрый, вода стекает на валы, застывает и парализует работу конвейера. Это пока самое уязвимое звено. И рабочие воевали со льдом: топили его тепловой пушкой, сбивали и соскребали с валов, чтобы принять новую партию мокрой породы и потом снова раз за разом растапливать лед.

Непосредственно на щит нас проводил главный инженер Управления механизации Сергей Чумаков. С ним мы спустились в тоннель.

Одна смена — экипаж щита — это около сорока человек. Пилот щита, машинисты — тюбингоукладчика, растворного узла, трансферкрана и податчика тюбингов, перегрузочного бетононасоса. Потом дежурные: гидравлик, электрик, программист.

Бригады — нагнетания раствора, водители МТС, погрузчики компонентов смазки, обслуживания транспортеров.

В тоннеле было теплее, чем на улице. Атмосфера гудела. Народ был занят.

Из-за сжатых сроков была разработана безостановочная конвейерная технология работ. Щит идет, и системы подачи воды и раствора, системы отвода воды и грунта надо наращивать. Прошли два кольца, нарастили трубы, нарастили конвейер, еще два кольца — и по новой. Потом уже и электрики удлиняют свои кабели. И так будет на протяжении почти шести километров. Щит движется, укладываются тюбинги, и сразу же строится все, что можно построить: идет бетонирование нижнего лотка и вентиляционных перекрытий. А скоро начнется укладка рельсов. Сначала будут класть только один путь, чтобы оставить место для движения МТС. А когда щит дойдет до «Новокрестовской», рельсоукладчики пойдут обратно, укладывая второй путь.

Нормальный, отработанный на Фрунзенском радиусе

Пилот щита
Константин Богатырев



режим — одна пересменка в сутки. Для тех, кто не занят, есть комната отдыха.

Когда мы спустились, все находилось на рабочих местах. Командир гидравликов-наладчиков Виктор Веселов беспокоился о своих смазках: его бойцы укутывали от холода оборудование. Показал обернутые утеплителем баки с мастикой.

Бригада тюбингоукладчика крепила очередное кольцо, а следующие тюбинги уже отгружали в районе стартового котлована. Там же в цистерну закачивалась новая порция раствора, которую ждали на щите.

Параллельно группа специалистов проводила испытания барокамер, без которых водолазам-кессонщикам не войти в забой, чтобы поменять режущий инструмент. При нас там проверяли все системы: работу приборов, связь, датчики и так далее.

Тут началась какая-то суеда у режущего элемента. Из-под какого-то шланга пошел воздух с песчаной крошкой. Туда пошли разбираться гидравлики. Понаблюдать возможности не было, слишком мало места: вокруг сердца щита 48 домкратов, которые толкают щит от тюбингов, 20 приводных моторов, которые двигают режущий инструмент. В общем, корреспондент «Метростроителя» только мешался.

Не находил себе места и пилот щита Константин Богатырев. Его из кабины выгнали электрики. У них не прозванивался какой-то кабель, и они искали разрыв. Но ненадолго. Испытания и мелкий ремонт закончился, пропускающий шланг закрепили, пилот вернулся в кабину. Экипаж надел наушники. Щит запустили. Вибрация охватила весь этот подземный завод по проходке, укладке тюбингов и строительству тоннеля. Вибрация, шум... Да тут невозможно находиться! Как они все тут работают?

А ведь работают. И, в отличие от нас, трудились все новогодние праздники.



С.Д. Сепитый, генеральный директор ЗАО «СМУ №13 Метрострой»:

«Не сокращать строчки коэффициентов в сметах»

— С момента создания нашей организации не было такого, чтобы мы задерживали выплату заработной платы нашим работникам. К сожалению, на сегодня сложилась именно такая ситуация. Зарплату работникам за ноябрь 2015 года в конце концов мы сумели выплатить, с задержкой, правда, но сумели. А вот удастся ли решить вопрос с выплатой очередной зарплаты, пока неясно.

На сегодняшний момент ситуация с определением стоимости проходческих работ при строительстве метрополитена в городе Санкт-Петербурге критическая, говоря проще, творится полный беспредел. Сметная стоимость просто не покрывает фактические затраты на производство работ. Происходит это по целому ряду причин, в том числе, и вследствие принимаемых заказчиком волеугодных решений.

Во-первых, в действующей сметно-нормативной базе «ТСНБ Госэталон 2012 ДИЗ2» изначально занижена сметная составляющая заработной платы. Она в разы не соответствует фактической.

В этой базе часовая тарифная ставка рабочего 4 разряда на подземных работах установлена в размере 151,09 рублей. Таким образом, среднемесячный заработок проходчика 4 разряда составляет 24 476,58 рублей. Фактическая среднемесячная заработная плата проходчиков составляет 65-70 тысяч рублей. Таким образом, сметная заработная плата занижена в среднем в 2,75 раза по отношению к фактической.

Практически всегда повышающие коэффициенты, положенные по нормативам: на стесненность (1,15), для шахтных поверхностей (1,15), открытый способ работ (1,25) не применяются. Одновременно заказчик вводит общий понижающий коэффициент ко всем составляющим сметной стоимости.

Ко всем расценкам на работу в подземных условиях к оплате труда и нормам затрат труда рабочих-строителей и рабочих, обслуживающих машины, применяется коэффици-

ент 1,68. Такой коэффициент должен применяться при производстве работ в подземных условиях при отсутствии вредных условий и полном 8-часовом рабочем дне. При наличии же вредных условий производства работ, требующих сокращения рабочей недели, этот коэффициент предусмотрен в размере от 2,05 до 2,8. В нашем случае это должно быть 2,05. Кроме того, не заложены средства на оплату отпусков, в сметах идет занижение сметной прибыли (заказчиком применяется коэффициент 0,85), накладных расходов, из которых мы платим в том числе заработную плату ИТР, налоги на всю заработную плату (заказчиком применяется коэффициент 0,8). Все это ведет к значительному снижению объема денежных средств для формирования фонда оплаты труда в составе оплачиваемых Заказчиком выполненных и принятых работ.

Волеугодно устанавливаются понижающие коэффициенты. При проведении конкурсов на строительство линий метрополитена применяются общие понижающие коэффициенты ко всем затратам (по линии Ф-П это 0,7).

При выборе расценок для производства определенных видов работ, при прочих равных условиях, сметчиками заказчика и проектировщика применяются самые минимальные расценки, из сметчиков и их руководителей никого не волнует, что примененные расценки меньше всего соответствуют фактически понесенным затратам.

Таким образом, в метростроевских организациях просто отсутствуют средства для оплаты дополнительных, положенных подземщикам отпусков, нет средств для исполнения обязательств по коллективным договорам, а работники наших коллективов вместо справедливой оплаты своего труда получают нечто, не знаю, как правильно это назвать. В результате профессии метростроителей утрачивают привлекательность, и производить так называемое омоложение коллективов практически уже не возможно. Но Метрострой на то и есть Метрострой, и люди, в нем работающие, особенные: не было, нет и не будет такого, чтобы метростроевцы не сдержали своего слова и что-то сорвали из производственной программы.

Метростроение



**А.В. Морозов, генеральный директор ЗАО «СМУ-11 Метрострой»:
«Если финансирование наладится – хорошо»**

— **П**ерспективы производственные у СМУ-11 в юбилейном году интересные. Например, мы должны завершить в основных конструкциях станционный комплекс станции «Дунайский проспект» и перейти к архитектуре, монтажу оборудования, сооружению выходов и переходов.

Перспективы финансовые – неинтересные. Стоимость работ по стадии «П» даже не покрывает наших затрат. За такие деньги станцию построить невозможно никому, цены за выполненные работы занижены необоснованно. Приходится плотно этим заниматься совместно с Управлением Метростроя и проектировщиками и скромно надеяться, что заказчик с пониманием отнесется к объективной проблеме. Надеюсь, что она будет совместными усилиями решена.

Выполнение работ с марта по декабрь нам подписали почему-то только на днях, хотя все они выполнены, а главное – приняты без замечаний. Все финансовые документы предъявлены, но под разными предлогами откладываются у заказчика. Их подписание занимает сегодня 7-9 месяцев. Люди получают зарплату с большой задержкой, исключительно благодаря Метрострою. Метрострой берет кредиты. Это ненормально. Тормозится не только ход строительства, но и подвергается риску целостность Метростроя. К сожалению, я пока не вижу реальных предпосылок к тому, чтобы положение вещей как-то менялось.



Что касается «Театральной»... Контракт подписан в сентябре. В сентябре мы и должны были бы начать. Однако разрешительные документы заказчиком не предоставлены.

Минкультуры информирует о том, что заказчик не выполнил мониторинговые функции, не произвел археологические обследования. Вполне возможно, что сегодняшние технологические решения в условиях плотной исторической застройки вообще будут не реализуемы. Придется думать о иной технологии строительства. Поэтому «Театральная» – это пока один большой вопрос. Вопрос и к проектировщикам, и к заказчику – ко всем.

Так что же вам сказать оптимистичного? Если финансирование наладится – хорошо. СМУ-11 никогда сроков не срывало. На «Дунайской» около трех месяцев простояли, но график строительства догнали (*Не было проектной документации. Это когда питерский «Ленметрогипротранс» сменили на московский.* – прим. ред). На К/К, кстати, можем наступить на те же грабли. Люди оказались несостоятельными в проектировании одной линии, их приглашают на другую. Нонсенс. Тем не менее – выстоим. Хотя бы потому, что другого выбора нет.

ДУНАЙСКИЙ ВАЛЬС

На стройплощадке холодно. Зима. Заявилась все-таки. Обещают морозы за двадцать. Вот идет сменный мастер Дмитрий Бакалов. Улыбается. Чему? Денег нет, а он улыбается. А все-равно. Это же лучше, чем кислая физиономия навстречу.

– Потихонечку что-то замелькало, денег нам пулынули, постепенно оживаем!

На участке не было ни гидроизоляции, ни бетона. Встали. Все расчеты начальника участка конечно полетели вверх ногами. Цепочка порвалась, без работы изоляционщики, арматурщики, бетонщики. Здравствуй, мама, Новый год.

– А вчера гидроизоляция приехала! Мы ее нанесли и наконец-то начали заливать перекрытие на отметке +6.4, – улыбается Дима. Понятно теперь, чему он улыбается. Привезли композитную арматуру, гидроизоляцию, дали бетон. Еще бы ему не улыбаться.

В пятницу над НВУ залили последний участок верхнего перекрытия. По периметру «крышки» осталось забетонировать несколько участков обвязочной балки. И все. Верхнее перекрытие можно было бы потихоньку засыпать. Но не зимой же... На поверхности площадки почти никого. Хотя нет, вон заработал погрузчик – привезли солянку, разгружают. Бакалов это видит и улыбается.



– Народ, конечно, обрадовался! Еще бы, перед Новым годом все-таки дали денег. Полтора месяца ничего не давали. А тут вдруг с рабочими полностью рассчитались.

«Жизнь-то налаживается!». Похоже на правду. Жены довольны, а это главное.

– Пошли вниз. Там хоть теплее?

– А как же! Мы для этого и специальные крышки сделали – ими закрываем все проемы. И есть электрические тепловые пушки!

Опять улыбается. Ну что за люди! В галерее и правда малость потеплее, градусов на пять точно. Спустились в самый низ, стоим на шпиге свода, на кольце. Мимо куда-то порхнула стайка ростехнадзорцев. Виктор защелкнул затвором. Это хорошо. По крайней мере, есть что фотографировать. Над головой плита +6.4, та самая, третья сверху вниз, она же самая последняя, которую «наконец заливают». Забетонированы, правда, только ее «крылья», а середину, конечно же, залить не смогут – мешают кольца. А гляди-ка, под крайним проемом демонтаж колец уже начался. Канатная пила пилит первые тубинги. За пилой с философическим видом наблюдают два слесаря. И тоже, понимаешь, улыбаются. Может жен вспоминают? Визг стоит сногсшибательный. Встали рядом. Улыбаемся.

– Это мы выпиливаем проем для спуска «секретной» демонтажной установки! – улыбается Дима. – В тоннеле мы ее поставим на рельсы и начнем демонтировать кольца. Сдернем первое и пошли дальше – до конца галереи. Установка будет демонтировать кольца группой по четыре кольца одновременно.

Первые четыре кольца разберут и через проемы в перекрытиях выдадут на поверхность. На их место установят небольшой экскаватор, который начнет выбирать грунт последнего яруса. Одновременно начнется вязка арматуры и бетонирование центральной части последнего перекрытия, того самого, на отметке +6.4. Короче, самые «танцы» только начинаются. Простояли.



**А.В. Уханов, генеральный директор ЗАО СМУ-9 «Метрострой»:
«За свой счет метро не построишь»**

— **Ю**билейный год начинается нелегко. Контракт на строительство нового участка Фрунзенской линии по субъективным причинам был подписан с ценой на 30% ниже сметной стоимости. У всех организаций, задействованных на этом участке, возник финансовый разрыв между затратами и подписанным выполнением, в том числе, и у «девятки». На производство и установку эскалаторов «откинули» одну треть необходимых средств. Создается впечатление, что и заказчик не представляет, что же с этим сегодня делать. За свой счет метро не построишь.

Чтобы выйти из этой ситуации достойно, необходимо идти на повторную Главгосэкспертизу, доказывать, что чиновники, след которых давно простыл, необоснованно занизили цену и подписывать дополнительное соглашение к Контракту. Уверен, что Главгосэкспертиза не будет утверждать нелепый вариант сметы. Потому что в итоге это может привести к серьезной аварии и к длительной остановке строительства. Дело осложняется и тем, что документы на повторную экспертизу должен подавать заказчик и Ленметрогипротранс, мы же, Метрострой, выступаем в роли просителя.

Так когда же мы оказались в этой роли? Когда кто-то начал грубо, без понимания сути процесса вмешиваться в годами создаваемый и укрепляемый механизм организации строительства, в нюансы работы заказчика. Думали, что просто, а оказалось непросто. Оказалось – большая работа. Чтобы правильно заказать оборудование, определить стоимость работ, люди оттачивают квалификацию десятилетиями. А срезать 30% с контракта – просто. Но преступно.

Как бы то ни было, мы свою работу продолжаем. Не сидим, не ждем, а делаем все, чтобы не отстать от графика и при этом сохранить коллектив. На «Проспекте Славы» должны изготовить и смонтировать 8 больших эскалаторов. В двухпутном тоннеле и во всех прилегающих выработках Ф-2 выйти на прокладку кабельных трасс, смонтировать электрощитовые. Чем сейчас и занимаемся. Мы могли бы работать уже и на Красносельско-Калининской, вести замораживающее бурение: там полно наклонных и вертикальных стволов. Однако и здесь нас поджидает «проблемка»: контракт наш, а рабочая документация выполняется московским проектировщиком. Такой «сюрприз» мы уже получили в 2014 году. Были выбиты из графика строительства Ф-2, хромаем по сей день. Любые срывы графика смежных работ, в том числе, и из-за бестолковой «рабочки», для нас чреват крупными неприятностями: мы теряем людей, деньги, под угрозой оказывается репутация Метростроя. Но похоже, предстоит еще раз строить по рабочей документации не петербургских коллег, проверенных временем, а московских проектировщиков.

В юбилейный год Метростроя хочется пожелать обновленному составу нашего заказчика «изменить подачу»: Метрострой нужно не гробить, а как раз наоборот, помогать строить метро. Кстати, необходимое городу. Заказчик поставлен не палки в колеса вставлять, не зарплаты лишать тысячи рабочих семей, а разбираться, где деньги и почему они рабочему человеку на карточку не попадают? Почему выделенные счета не позволяют своевременно оплатить выполненный объем работ, чтобы работяге перед Новым годом зарплату скинуть? В чем проблема? Почему кому-то «до лампочки»?

Рабочие – это те самые люди, которые смотрят и оценивают, как власть работает. Да и зачем вообще ставить искусственные ловушки производственному предприятию? На мой взгляд, это объясняется неумением работать и попыткой отодвинуть ответственность подальше от себя.

Мы же, Метрострой, ходим по тоннелям наших особо опасных объектов с самоспасателями через плечо. Нас под одну гребенку с пришлыми шабашниками ровнять нельзя. У нас тяжелая работа, другая квалификация и другая психология. И другая, совсем другая история.



Метростроение

ЧТО БУДЕТ ПОСЛЕ «ПРОСПЕКТА СЛАВЫ»?

На «Проспекте Славы» проходчики, монтажники, бетонщики, плотники и сварщики практически вручную сооружают станционные тоннели. В первом полугодии был сделан средний. 19 декабря, в субботу (в выходной день!) был закончен левый. К маю должны сдать правый.

Мы побывали в тоннелях как раз накануне сдачи левого. Люди горели. Рабочая брань раздавалась прямо у клетки. Там маневрировали вагонетками. Одни с грунтом ждали подъема, другие – с материалами – ждали электровозов. Поезда с вагонетками сновали туда-сюда. И рабочие тоже. Одни тянули по перегонам тачки с арматурой. Другие носили куда-то доски, а один сварщик почти бежал, прижимая к груди коробки с электродами. Он будто опасался, что кто-нибудь догонит и отберет. Мы почему-то оказывались у всех на пути и только успевали уворачиваться.

Нас провели по всем объектам. Показали, как расширяются левый и правый тоннели, показали средний тоннель и блок служебных помещений. Кстати, если правый и левый только расширяли, то средний и БСП проходили вручную полностью.

Левый тоннель при нас как раз заканчивали. Мы видели, как сдернули тьюбинги последнего кольца. А сварщики уже варили арматуру для армирования штолен 12 пассажирских и четырех служебных проходов на платформу. Все рабочие интересовались, что будет, когда они закончат «Проспект Славы».

Ведь уже недолго осталось.

Этот вопрос мы задали главному инженеру ТО-3 Виктору Тишкину:

– Ну как недолго? Надо доделать правый тоннель. Со второго квартала начнем пробовать проходы. Это очень трудоемкая работа. Придется ломать бетон высокого класса прочности и водонепроницаемости. Потом будем воевать в мокрых грунтах. На строительство одного прохода требуется три месяца. Будем делать параллельно и поэтапно. Надеемся уложиться в 11 месяцев. Что дальше?



У нас есть 7-й пусковой участок в тоннеле у «Международной». Там мы на 90% смонтировали рельсошпальную решетку, с марта начнем завоз рельсовых плетей, с мая планируем приступить к рельсоукладке. Далее Невско-Василеостровская линия. Следом за проходкой двухпутного тоннеля мы начнем работы по монтажу постоянного пути, сначала в одну сторону, потом в обратную. К тому моменту горные работы на «Проспекте Славы» будут завершены. Одну бригаду проходчиков переведем на рельсоукладку. А остальные участки, мы очень надеемся, приступят к работе по строительству шахты №842 на Красносельско-Калининской линии. Но тут все будет зависеть от подготовки рабочей документации – от согласования чертежей и смет. Хотелось бы начать с весны. Эта шахта должна обеспечить нас работой еще на полтора года.



Н.И. Власов, генеральный директор ЗАО «Управление-15 Метрострой»:

«Опыт и профессионализм будут востребованы»

— Для нашего предприятия — Духодящий год был успешным, объемы работ по сравнению с предыдущим периодом существенно возросли, и мы надеемся, что эта тенденция сохранится в дальнейшем. В 2016 году планируем завершить

строительство наклонного хода и вестибюля №2 станции метро «Проспект Славы» и пешеходного перехода улицы Бухарестская. Совместно с коллегами из УМа – филиала ОАО «Метрострой» и ЗАО «Метроподземстрой» приступили к проходческим работам на строительстве очередного двухпутного тоннеля Ø 10,3 м на Невско-Василеостровской линии. Впервые пройдем щитом под дном Финского залива.

Убежден, что в 2016 году мы успешно выполним график по проходке тоннеля Невско-Василеостровской линии и строительству станции «Новокрестовская» – объекта транспортной инфраструктуры к Чемпионату мира по футболу 2018 года.

Также планируем с начала года приступить к работам в рамках строительства Красносельско-Калининской линии.

Юбилей Метростроя встречаем с оптимизмом и твердым убеждением, что наш опыт и профессионализм будут востребованы, а трудности – это временное явление. Петербургу необходима современная транспортная инфраструктура, и метростроевцы обладают всеми возможностями для реализации проектов метростроения любого уровня сложности.

Максим Сергеевич Федоров, начальник участка №6 ЗАО «Управление-15 Метрострой»: «Надеемся, что ситуация с финансированием нормализуется».

– Совместно с партнерскими организациями «Управление-15 Метрострой» завершило работы по устройству «стены в грунте»: выполнено почти 600 п. м. на глубину 32 м. В настоящий момент продолжается укрепление грунтов по технологии струйной цементации в пределах станции «Новокрестовская», выполнено более 65% работ. Началось сооружение свай-колонн и основных конструкций станции. На сегодняшний день эти работы осуществляются коллегами из УМа – филиала ОАО «Метрострой», но в ближайшее

время, как только появятся дополнительные средства, к ним подключатся специалисты ООО «Геострой», имеющие в своем арсенале 2 современные буровые установки. Привлечение дополнительного оборудования позволит повысить темпы строительства. Одновременно силами Управления-15 разрабатывается демонтажный котлован и вертикальный ствол: грунт выбран более, чем на 8 м.

Для обеспечения высоких темпов строительства внедряется поточный метод. Когда на участке площадью 20 м² будет сооружено 8 свай-колонн, специалисты нашего управления приступят к работам по водопонижению и сооружению 1-го и 2-го этажа станции. Если говорить о ситуации на станции «Новокрестовская» в целом, признать ее удовлетворительной трудно, потому что очень много времени упущено. Мы не удовлетворены темпами строительства. Львиную долю занимают непроектируемые работы: сказывается нехватка топлива и стройматериалов. Надеемся, что ситуация с финансированием нормализуется, работы будут идти высокими темпами, а город получит важный инфраструктурный объект точно в срок.



В.В. Кондратенко, генеральный директор ЗАО «Метробетон»:

«Таких заводов по России – раз-два и обчелся»

— Сегодня многие декларируют желание работать в метростроении, демонстрируют свою решительность и

техническую готовность. В сложный для нас «век тендеров» сменяющиеся один за другим вице-губернаторы пытались привлечь строительные компании со стороны... Но за короткий срок своей деятельности, надеемся, успели понять, что Метрострой – это надежней и проще. Профессионализм, мощная техническая база – на особо опасном объекте это оказывается важнее, чем результаты тендеров. С другой стороны, Метрострой, как любое производственное предприятие, реализующее крупные городские проекты, зависит от состояния экономики, привязано к бюджетному финансированию. Вспомните темный период 1990-х, мы тогда только поддерживали шахты. Сегодня метро необходимо Санкт-Петербургу как воздух, но подземное строительство пока так и остается «в нацерицах» у домостроения. Потому что в домостроение вкладываться не нужно, оно развивается на коммерческой основе. А метростроение – это серьезно, это объекты повышенной опасности. Туда приходится вкладывать бюджетные средства и отвечать за их расходование. Поэтому хочу в юбилейном году пожелать Метрострою, чтобы у города были средства, государственная воля и желание городских чиновников развивать подземную транспортную инфраструктуру.

Что такое «Метробетон» сегодня? «Метробетон» – это уникальный в масштабах России завод, построенный Метростроем. Правильно подобрано оборудование, сети и электрические кабели – новые, подстанции – новые, внутренние сети – новые, производственная линия – новая. Качество железобетонных изделий изменилось в корне: это водонепроницаемая обделка, в том числе, и на наклонных ходах, это блоки больших размеров и

сложной конфигурации. Да и обделка на диаметр 5,63 радикально изменилась: если раньше мы «вписываемся» в допусках ±2 см, то сейчас «вписываемся» в миллиметры. Тем не менее, прошедший год был трудным. Почему? Потому что простояли: завод был настроен на быстрый разворот строительства двухпутного тоннеля на Невско-Василеостровской линии. Мы были готовы начать подачу блоков в январе 2015 года, но прошла зима, весна, лето. Начали только в октябре! Все это время сохраняли коллектив, получивший ценнейший опыт выпуска новой обделки на строительстве двухпутного тоннеля «Южная» – «Проспект Славы». В период вынужденного простоя людей поддерживали материально, предоставляли оплачиваемые отпуска. С началом проходки смогли оперативно восстановить коллектив и запустить производство. И сегодня набираем хорошие темпы.

Полтора года работы на Невско-Василеостровской линии – это очень большой объем. Параллельно начнется работа на станции «Горный институт» и возможно – на Красносельско-Калининской линии. Как президент ассоциации «Бетон – северо-запад» должен признать, что серьезных производств железобетонных конструкций сегодня осталось мало, поэтому оставшимся производителям – легче. А у нас, на «Метробетоне», технические возможности как раз повысились. При этом мы сохранили рабочий коллектив и сильный инженерный состав. И мы активно работаем над заказами, в том числе, и с московскими метростроителями.



В.Н. Филиппов, генеральный директор ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя»:

«Финансовое положение завода стабилизируется»

— 2015 год можно охарактеризовать как один из самых сложных периодов в истории

завода. Кризисные явления, которые наблюдаются в нашей стране, отразились на деятельности предприятий Метростроя. Строительно-монтажные организации существенно снизили количество заказов на металлические изделия, применяемые на строительстве метрополитенов. Значительно сократились объемы работ, выполняемых ЛМЗ для других городских и иногородних (в основном московских) заказчиков. В целом, приходится признать, что отрасль металлообработки находится в тяжелом положении. Несмотря на непростую экономическую ситуацию, нам удалось сохранить коллектив и в полном объеме выполнить задачи, поставленные Метростроем. В первой половине 2015 года ЛМЗ внес свой вклад в политику импортозамещения, изготовив металлоконструкции транспортеров механизированного щита для отгрузки породы на строительстве Фрунзенского радиуса петербургского метрополитена. В конце 2015 года ЛМЗ получил крупный заказ от завода «Метробетон» на изготовление закладных изделий для тьюбингов, которые будут использованы на строительстве двухпутного тоннеля Невско-Василеостровской линии. В ближайшее время ожидаем заказ на путевские изделия от ЗАО «Тоннельный отряд-3», а также заказ на изготовление металлоизделий для архитектурной отделки станций «Проспект Славы», «Дунайский проспект», «Южная». Такая работа для нас не впервой – на станциях «Волковская», «Бухарестская», «Международная» установлены металлические элементы декора производства ЛМЗ. Надеюсь, что и на других строящихся линиях будут применяться изделия нашего завода. Считаю, что юбилейный 2016 год станет для нас переломным, а финансовое положение завода стабилизируется. Учитывая большие планы города по развитию метрополитена, надеюсь, что в ближайшем будущем производственные мощности предприятия будут задействованы в полном объеме, и работников завода ожидает напряженный труд. Хочу пожелать, чтобы все строительно-монтажные организации Метростроя и сопутствующие предприятия работали дружно и эффективно. Вместе мы преодолеем все те невзгоды, которые выпали на нашу долю во 2-й половине 2015 года. Впереди еще много трудностей, но сообща мы их преодолеем.



70 лет дружбы и совместной работы

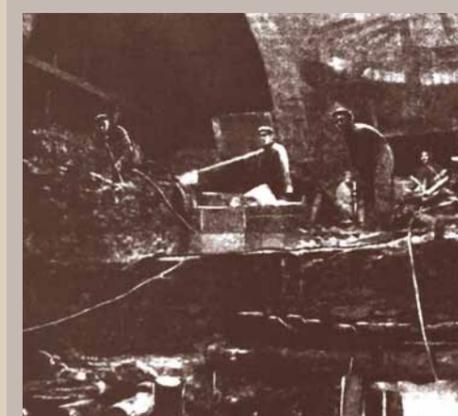
II. Первые 10 лет работы института

ДАЕШЬ ПРОЕКТ ПЕРВОЙ ТРАССЫ!



Советник Генерального директора Ленметрогипротранса, заслуженный строитель РФ и транспортного строительства, д.т.н. Н.И. Кулагин

Для метростроителей Ленинграда – Петербурга этот 2016-й год – юбилейный: в январе отмечаем 75 лет со дня основания Метростроя, а 3 декабря – 70 лет Ленметрогипротрансу. Все эти годы оба коллектива дружно работали и для своего города, и для страны.



Когда в январе 1941 г. появился приказ о создании в Ленинграде Ленметростроя, на широком фронте по трассе первого участка первой очереди от Автово до Московского вокзала развернулись работы. За 6 месяцев оборудовали 15 стволов шахт, приступили к выемке первых кубометров грунта под некоторые вестибюли.

Вот какую историю о начале изыскательских и проектных работ рассказывает начальник отдела геологии послевоенных лет Раиса Николаевна Кремнева:

«Когда в 1940 году правительство приняло решение о строительстве в Ленинграде метрополитена, перед инженерами-геологами возникло множество неясных проблем. Старые геологические данные выбранной трассы требовали проверки, поправок, уточнений. И если бы не широкая, всесторонняя помощь ленинградских ученых, то штатным геологам Ленметростроя потребовались бы годы для того, чтобы обосновать проект трассы. В течение четырех месяцев удалось провести громадный цикл исследований.»

На трассе мы поставили 12 буровых комплектов, работавших в три смены. Нам чрезвычайно важно было получить неразрушенные образцы. На помощь пришли научные и проектные организации города.

Когда началась война, мы не сразу прекратили подземную разработку. Бои уже шли под Лугой, на восток уходили последние эшелоны с эвакуированными, а мы еще продолжали бурение. Лишь в конце августа с буровых сняли станки и убрали вышки. К этому времени проходчики затопили водой шахтные стволы, чтобы предохранить их от обвалов.

Было решено оставить материалы геологической разведки в Ленинграде. Мы тщательно все упаковали, сложили в ящики и замуровали в подвале управления Метростроя на площади Островского. Коллектив Ленметростроя, в том числе наши буровые мастера и рабочие, отправился на Ладогу помогать фронту.

Я вернулась в Ленинград по вызову Ленметростроя уже в 1944 году. Первой моей заботой было достать замурованные в подвале материалы довоенных геологических разведок. Это оказалось несложно – здание управления Ленметростроя не пострадало от обстрелов и бомбежек.

На первых порах, пока не был создан геологический отдел «Ленметропроекта», об-

работку материалов под моим наблюдением вел «Лентранспроект».

В 1945 г. на трассе начали откачку шахтных стволов. Тогда же возобновились и разведочные работы. Бурение вел вначале «Гидроэнергопроект», потом на помощь пришли москвичи. Позднее был организован инженерно-геологический отдел при «Ленметропроекте», где сосредоточились все буровые и геологические работы».

3 декабря 1946 года заместитель министра путей сообщения СССР Гоциридзе подписал приказ об организации в Ленинграде для проектирования Ленинградского метрополитена конторы «Метропроекта» – «Ленметропроекта» (ЛМП) – первого филиала московского института «Метропроект».

Через две недели в соответствии с этим приказом был издан приказ уже по Главтоннельметрострою МПС о назначении и.о. начальника ЛМП М.Д. Семиза и главного инженера Б.В.Грейца. Отдельным пунктом этого приказа новому коллективу была поставлена задача «организовать работы по составлению технического проекта и генеральной сметы I-й очереди строительства со сроком окончания к 1.08.1947, а также по обеспечению текущих работ Ленметростроя проектно-сметными материалами. Первые постоянные руководители Ленметропроекта начальник В.М. Ленин и главный инженер Б.В. Грейц приступили к работе непосредственно в Ленинграде 1 августа 1947 г.

С 1 февраля 1947 г. была утверждена структура Ленметропроекта по отделам:

- трассы (ПТЭ);
- проектирования строительных конструкций (ПК);
- организации производства и механизации работ (ПО);
- электротехнических устройств (ПЭЛ);
- отдел генеральной сметы (ПС);
- отдел промышленных и подсобных предприятий;
- гражданского и жилищного строительства;

● наземных сооружений метрополитена (ПДО);

- инженерно-геологический отдел (ПГ);
- чертежное бюро и машинопись;
- административно-управленческий аппарат.

На 1 февраля 1947 года новый коллектив уже насчитывал 49 человек, 1 марта 1948 г. – 107 человек, в августе 1954 г. – 214 сотрудников.

Из Стройпроекта №5 (т.е. из Ленметростроя) в «Ленметропроект» было переведено 20 человек. В коллектив вошли люди, отстоявшие в боях свободу и независимость Родины и своего родного города и горевшие желанием в мирное время отдавать все силы строительству счастливой жизни. Вскоре пришла большая группа молодых специалистов, за плечами которых была война и после нее – учеба в высших и средних учебных заведениях Ленинграда, Москвы, Новосибирска и др. городов.

Первые годы все усилия направлялись на разработку проекта 1-й линии от Автово до Московского вокзала, проектно-сметной документации по созданию промышленной базы Метростроя, объектов соцкультбыта – жилых домов, поликлиники, детсадов, стадиона ЛМС, и, естественно, рабочей документации для активно строящейся 1 очереди.

Газета «Ленинградское метро» от 13 июля 1948 г. сообщала о завершающемся строительстве «первого крупного сооружения на строительстве Ленинградского метро» – монтажной щитовой камеры на ст. «Кировский завод» – поперечной камеры большого сечения для монтажа проходческих станционных щитов этой станции. А уже из номера от 21 декабря этого же 1948 г. читатели узнали о начале щитовой проходки перегонного тоннеля от станции «Кировский завод» в сторону станции «Автово».

К 1 сентября 1949 г. технический проект 1-го участка был успешно защищен в экспертизе МПС. Прошли защиту также проекты завода по производству железобетонных тоннельных тубингов, вместо чугуна, а также первого механизированного щита Ленинградского типа, разработанного специалистами Ленметростроя и Ленметропроекта. К этому времени уже было готово и проектное задание 2-го участка первой очереди Кировско-Выборгской линии от Московского до Финляндского вокзала.

4 августа 1954 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР было образовано Общесоюзное Министерство транспортного строительства, в которое вошли и Ленметрострой (в Главтоннельметрострой), и «Ленметропроект» (в Главтранспроект) и в рамках которого оба коллектива более 50 лет дружно и успешно трудились над созданием новых линий метрополитена.

И наконец, главным итогом послевоенного десятилетия стал для наших коллективов пуск в эксплуатацию I участка I очереди метрополитена Ленинграда, 60-летие которого отметили в ноябре прошлого года.

Поздравляю весь коллектив Метростроя Петербурга с 75-летием, желаю новых успехов, а всем нынешним работникам и ветеранам – здоровья, счастья и хорошего настроения.



Нас поздравляют друзья

*Уважаемый
Вадим Николаевич!*

Поздравляю Вас и всех сотрудников компании Метрострой с 75-летием со дня образования!

Это не только юбилейная дата предприятия, но и дата начала принципиально нового этапа освоения подземных пространств Северной столицы. Созданная в Ленинграде 21 января 1941 года постановлением Совета народных комиссаров организация – Строительство №5 НКПС была призвана решить

острую транспортную ситуацию растущего мегаполиса. Однако помешала война. Во время блокады Ленинграда сотрудники предприятия активно участвовали в героической обороне города, возводили защитные рубежи и переправы, строили Дорогу жизни. После прорыва и снятия блокады они восстанавливали разрушенное городское хозяйство, производственные комплексы, жилые дома. Но главной целью предприятия оставалось строительство метро, обеспечение города надежным, быстрым и удобным транспортом.

За прошедшие годы предприятие не раз меняло свое название, но всегда успешно и эффективно решало поставленные задачи. В непростые 1990-е годы удалось сохранить техническую и производственную базу, социальную инфраструктуру, кадровый потенциал, уделять особое внимание подготовке молодых специалистов.

75 лет – небольшой срок для истории, но для Метростроя этот период стал очень насыщенным и продуктивным. Были построены десятки станций метро, проложены сотни километров тоннелей метрополитенов, в том числе в других городах России и зарубежья. Петербургские метростроители, опираясь на свой уникальный опыт и славные традиции, используя инновации и передовые технологии, построили объекты Комплекса защитных сооружений Петербурга от наводнений, новое здание Мариинского театра и многие важные для города объекты.

Сегодня Метрострой остается лидирующим предприятием не только Петербурга, но и всей России. Он активно расширяет сферу своей деятельности, вносит значимый вклад в укрепление отечественной экономики. Уверен, что вам по силам строительные задачи любой сложности.

Пусть 75-летие Метростроя станет точкой отсчета для новых успехов и достижений! Желаю всем крепкого здоровья, добра, мира и благополучия!

*Председатель Совета Федерации
Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. Матвиенко*



Дорогие друзья!

Сердечно поздравляю коллектив Метростроя с 75-летием вашего прославленного предприятия!

Трудовая биография Метростроя неразрывно связана с историей великого Санкт-Петербурга, обладающего непревзойденным обликом. Благодаря высокопрофессиональному труду вашего многотысячного сплоченного коллектива в нашем городе построен один из самых красивых метрополитенов в мире.

Для петербуржцев и гостей Северной столицы метрополитен был и остается самым популярным, надежным и удобным видом общественного транспорта.

Более двух десятилетий Метрострой неизменно возглавляет Почетный гражданин Санкт-Петербурга Вадим Николаевич Александров. Во многом благодаря его настойчивости и профессионализму ваш коллектив сумел достойно преодолеть все испытания и шагает сегодня в ногу со временем.

За свои трудовые успехи ваш коллектив награжден высокими наградами Родины. Предприятие сегодня динамично развивается, внедряет передовые инновационные технологии. Уверен, что ваша слаженная эффективная работа позволит городу и дальше открывать быстрые подземные линии и прекрасные станции метро.

Желаю всему большому коллективу Метростроя новых трудовых свершений, успехов и удачи во всех делах и начинаниях!

*Губернатор Санкт-Петербурга
Г.С. Полтавченко*

Уважаемые метростроители!

Поздравляю вас с 75-летием вашего прославленного предприятия. Ленинградский, петербургский Метрострой – это целая эпоха в развитии промышленности страны, большая глава в истории подземного строительства и настоящая веха в истории Санкт-Петербурга!

Предприятие было создано в канун Великой Отечественной войны. И метростроевцы приняли на себя все тяготы и испытания войны и блокады – участвовали в обороне Ленинграда на фронте и в тылу, строили Дорогу жизни на Ладоге, прокладывали Дорогу победы на Невской земле.

После войны коллектив Метростроя восстанавливал разрушенный Ленинград, возвращал к жизни разрушенное городское хозяйство, возводил жилые жилые дома и железнодорожные станции.

Одновременно, в тяжелейших условиях, когда не хватало техники и специалистов, метростроевцы строили будущее метро. И в городе с самыми сложными грунтами построили самое красивое метро в мире. Недаром вестибюли первой линии ленинградского метрополитена называют подземными дворцами и восьмым чудом света.

Метростроевцы и сегодня верны традициям. Новые станции уже петербургского метрополитена находятся в авангарде мирового метростроения – они неповторимы по сложности и по красоте.

Свой опыт метростроевцы успешно применяют не только в подземном строительстве. Дамба, ЛАЭС-2, вторая сцена Мариинского театра, тоннели для нефте- и газопроводов – это тоже объекты Метростроя, на которых предприятие осваивает новейшие технологии. Не только в Петербурге, но и в других городах России, в городах других стран. Метрострой воистину двигатель прогресса, строительной науки и практики. Уверен, что нет таких задач, с которыми не могли бы справиться метростроевцы.

Желаю всем сотрудникам предприятия новых трудовых свершений, удачи и личного счастья.

*Президент Российского союза строителей
В.А. Яковлев*



Дорогие друзья, уважаемые коллеги!

От имени всех сотрудников Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и от себя лично поздравляю ОАО «Метрострой» с Юбилеем!

Метрострой был и остается одной из ведущих строительных организаций не только Санкт-Петербурга, но и всей России. Уникальные технологии и огромный опыт в строительстве крупнейших объектов нашего города позволяют ОАО «Метрострой» всегда идти в ногу со временем.

Сейчас петербургские метростроители работают над продолжением четырех линий метрополитена – это колоссальный объем работ и сложнейшие технические решения. Часть работ ведется при помощи механизмов, которые впервые используются в нашей стране.

Также хочу отметить, что метростроители нашего города – профессионалы высочайшей квалификации, пользующиеся заслуженным почетом и уважением. Искренне желаю ОАО «Метрострой» процветания и новых интересных проектов.

Отдельные слова признательности и благодарности выражаю генеральному директору ОАО «Метрострой» Вадиму Николаевичу Александрову – человеку, без которого сложно представить развитие отрасли, посвятившему петербургскому метрополитену всю свою жизнь.

Спасибо вам за ваш труд, за преданность своему делу. Крепкого вам здоровья, счастья и семейного благополучия!

*Председатель Комитета
С.В. Харлашкин*



Дорогие друзья, коллеги!

Примите самые искренние поздравления с семидесятилетием славного коллектива петербургских метростроителей!

Эту дату Метрострой встречает как мощная структура, охватывающая различные сферы строительной деятельности, специалистам которой подвластно сооружение объектов любой степени сложности, включая строительство атомных электростанций и Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений.

Но основная ваша миссия и предназначение – это метрополитен, который шестьдесят лет назад обрела Северная столица. Строительство Ленинградского–Петербургского метрополитена – яркая страница в истории отечественного метростроения, мечта

многих поколений жителей нашего города, воплощенная в реальность вашими руками, умом и талантом.

Петербургский метрополитен двадцать первого века – это мощнейший транспортный конвейер, услугами которого ежегодно пользуется почти миллиард пассажиров, становой хребет транспортной системы пятимиллионного мегаполиса. Это ваше детище, достойное того, чтобы чувство гордости за свой труд испытывал каждый метростроевец.

Коллективы Метростроя и Петербургского метрополитена переплетены сотнями деловых, творческих и просто дружеских связей, которые с годами становятся все прочнее.

Хочется пожелать вам дальнейших свершений в деле, которому вы преданно служите. Пусть множатся километры построенных вами подземных трасс, пусть появляются на схеме Петербургского метрополитена новые станции и перегоны!

Счастья вам, здоровья и удачи!

*Начальник Петербургского метрополитена
В.А. Гаргузин*

Уважаемые метростроевцы!

75-летие Петербургского Метростроя – знаменательная дата для людей, связавших свою жизнь с проектированием и строительством тоннелей и метрополитенов. В этот торжественный день шлем вам и ветеранам организации самые теплые и сердечные поздравления.

В настоящее время коллектив петербургских метростроителей является мощным коллективом, укомплектованным профессиональными рабочими, инженерными и руководящими кадрами, который способен на самом высоком уровне выполнять сложнейшие работы, связанные с развитием инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Опыт подземного строительства, накопленный в вашей организации за все эти годы, разработанные и освоенные современные технологии, позволяют вам занимать ведущие позиции не только в уникальных условиях строительства объектов петербургского метрополитена, но и выполнять работы на других сооружениях любой категории сложности. Свидетельством этому являются построенные вами объекты Комплекса защитных сооружений города Санкт-Петербурга, привлечение вашей организации к работам на Ленинградской атомной электростанции и др.

Приверженность к инновациям в подземном строительстве свойственна вашей организации. Новые эффективные способы укрепления грунтов, технология проходки наклонных ходов с применением ТПМК, проходка двухпутных тоннелей с применением ТПМК – всего лишь немногий перечень из тех достижений, которых добился ваш коллектив за последнее время.

Вам есть, чем гордиться: введенные вами в эксплуатацию объекты петербургского метрополитена и другие сооружения являются украшением всеми нами любимого города на Неве. Спасибо вам за ваш героический труд.

В день юбилея Президиум Правления Тоннельной ассоциации России поздравляет всех вас с достигнутыми успехами и желает дальнейших трудовых и творческих свершений вашему коллективу, а каждому из членов вашего коллектива – крепкого здоровья, радости от результатов своего труда, счастья.

*Президиум Правления
Тоннельной ассоциации России*

Нас поздравляют друзья



Уважаемые коллеги!

21 января исполняется 75 лет дорожному, уважаемому, боевому Ленметрострою, Метрострою Санкт-Петербурга!

Начав строительство метрополитена в Ленинграде еще до начала войны, сразу же после ее окончания Метрострой вернулся к главному делу своей жизни. Все силы были брошены на строительство I участка I линии от Автово до Московского вокзала.

Пуск в эксплуатацию первого участка метро был как бы воплощенным в металле, бетоне и кирпиче гимном в честь победы над поверженным врагом, гимном мирному труду ленинградцев.

А далее были первая и последующие проходки тоннелей под Невой, целая серия станций без боковых посадочных платформ (первая из них – «Парк Победы»), новые пересадочные узлы, новые конструкции станций с железобетонных тубингах с разжатием обделки на породу, односводчатые, начиная с «Площади Мужества» и кончая двухэтапной пересадочной станцией «Спортивная» на две линии метрополитена.

Сегодня метрополитен нашего города действует на длине 114,5 км (в двухпутном исчислении) с 67 станциями. А всех выработок различного назначения более 260 км! А в строительстве еще участки на двух линиях. И все это построено коллективом орденосного Метростроя! И как во все эти годы, сегодня славный коллектив Метростроя внедряет в практику строительства новые конструкции, новые технологии, новые механизмы.

Уже сменилось не одно поколение в коллективе Метростроя, есть (и немало!) фамильных династий. От отцов к детям, от одного поколения к другому передается «стафетная палочка» – добрые традиции коллектива. И все это создает условия и является гарантией будущих успехов.

Коллектив «Ленметрогипротранса» сердечно поздравляет своих коллег с 75-летием и желает Метрострою Петербурга благополучия, новых успехов, а всем его работникам здоровья и счастья!

Генеральный директор ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс» В.А. Маслак



Уважаемые Вадим Николаевич и Виктор Владимирович! Дорогие метростроевцы и ветераны отрасли!

От имени Президиума Центрального Комитета Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей и от себя лично сердечно поздравляю вас с 75-летием образования ОАО «Метрострой».

За годы своего существования организация три раза меняла свое название. Но во все времена главной целью работы коллектива всегда являлось обеспечение Ленинграда (позже Санкт-Петербурга) надежным и удобным транспортом – метро.

Предприятие хорошо себя зарекомендовало и на строительстве других важнейших объектов: причалов, пирсов, паромных переправ, линий связи, жилых домов. Ярким событием в жизни города стало открытие в 2011 году движения по автодорожному тоннелю Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений.

ОАО «Метрострой» является одной из немногих организаций города, обеспечивающих достойную социальную поддержку своих работников и членов их семей. Не каждый в переломные этапы развития нашей страны сумел бы, как вы, сохранить и достойно содержать свои базу отдыха и стадион, обеспечить необходимую подготовку кадров на базе собственного лица.

Нельзя не отметить, что благополучие метростроевцев и их уверенность в завтрашнем дне во многом зависит от уровня социального партнерства между работодателем и профсоюзной организацией, что является фундаментом в обеспечении надежной защиты трудовых прав коллектива.

Сегодня ОАО «Метрострой» переживает не самые лучшие времена. Но хотел бы выразить уверенность, что благодаря сплоченности вашего коллектива, имеющего качественную инженерную школу, высокий уровень квалификации специалистов и способность эффективного применения современных технологий будет обеспечена стабильность и развитие организации.

От всей души желаю вам, дорогие друзья, доброго здоровья, счастья, благополучия и дальнейших успехов в труде.

Председатель РОСПРОФЖЕЛ Н.А. Никифоров



Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I – Alma Mater нескольких поколений инженеров-метростроителей – поздравляет коллектив ОАО «Метрострой» с 75-летним юбилеем.

Образованная в январе 1941 года в Ленинграде под названием «Строительство №5 НКПС» организация должна была проложить пути для невиданного доселе в Северной столице подземного транспорта – метрополитена. К сожалению, война, начавшаяся через 5 месяцев, внесла свои коррективы в грандиозные планы, однако не смогла перечеркнуть их. Метростроевцы, не раз творившие ратные подвиги на полях сражений, совершили трудовой подвиг: через 10 лет после окончания Великой Отечественной войны по подземным тоннелям Ленинграда, проложенным ими, поехали голубые экспрессы.

Название «Ленметрострой», полученное в 1946 году, в 1991-м сменилось на ОАО «Метрострой», но это не изменило ни качество, ни суть вашей работы, дорогие друзья. Профессия метростроителя – мужественная и, можно сказать, героическая – вызывает уважение, как и люди, обладающие этой профессией. Это рабочие, инженеры, руководители – люди, глубоко осознающие важность своего дела, его значимость для города и высочайшую ответственность перед будущими поколениями.

В день юбилея мы желаем коллективу ОАО «Метрострой» больших успехов, процветания на благо нашего великого города и многих километров новых подземных путей, проложенных вами.

С искренним уважением, ректор ПГУПС А.Ю. Паньчев

Уважаемый Вадим Николаевич!

От всей души поздравляю Вас и весь коллектив ОАО «Метрострой» с 75-летием!

Сегодня, продолжая славные традиции прошлого, соединяя огромный опыт с самыми современными технологиями, Метрострой по праву остается лидером в области подземного строительства. Опытные руководители, талантливые инженеры и профессиональные рабочие продолжают писать историю знаменитого Метростроя, создание которого 75 лет назад положило начало одному из важнейших проектов в истории нашего города – Ленинградскому метрополитену.

В настоящее время коллектив Метростроя состоит из профессионально подготовленных специалистов различного профиля, владеющих всеми видами строительных технологий, умеющих грамотно использовать сложнейшую технику, добросовестно выполнять работу с соблюдением норм и требований.

Уверен, что нынешнее поколение метростроевцев достойно продолжит славные трудовые традиции.

В день юбилея примите искренние пожелания крепкого здоровья, сохранения производственных традиций, осуществления планов и уверенного взгляда в будущее! Пусть удача и процветание будут вашими верными спутниками, а новые перспективы открывают свои горизонты. Желаем вам реализовать весь потенциал и одержать множество непростых, но достойных побед.

Руководитель Северо-Западного управления Ростехнадзора Г.В. Слабиков



Дорогие метростроевцы!

Метрострой является лидером строительной отрасли России. На сегодняшний день ни одна организация в области подземного строительства не обладает такой мощной производственной базой, современными технологиями и оборудованием, а главное – высококвалифицированными специалистами, среди которых представители строительных династий.

Транспортная ситуация в Санкт-Петербурге и других крупных городах России такова, что без масштабного развития сети метрополитенов и комплексного освоения подземного пространства невозможно обойтись. Существующий мировой опыт развития и реконструкции крупнейших мегаполисов мира, не уступающих Петербургу ни по численности населения, ни по значимости культурно-исторического наследия, лишь подтверждает этот тезис.

Метрострой способен решать весь комплекс технических задач по строительству метрополитенов, включая производство элементов высокоточной железобетонной обделки тоннелей и эскалаторного оборудования. Компетентность и опыт метростроевцев является гарантом качества и безопасности подземного строительства в сложнейших гидрогеологических условиях Санкт-Петербурга.



Наряду с реализацией комплекса производственных задач, Метрострой принимает активное участие в общественной деятельности по развитию отрасли подземного строительства, поддерживает инициативы Объединения, направленные на актуализацию нормативно-технической базы и системы ценообразования в подземном строительстве, занимается вопросами формирования системы подготовки кадров и разработки отраслевых профессиональных стандартов.

От имени Объединения подземных строителей и проектировщиков и от себя лично хочу поблагодарить Метрострой за сотрудничество и пожелать дальнейших успехов в реализации современных проектов подземного строительства на благо города и горожан.

Генеральный директор Объединения подземных строителей и проектировщиков С.Н. Алпатов

Дорогие метростроевцы, уважаемые коллеги!

Сердечно поздравляю вас с важной датой в истории вашего предприятия – 75-летием со дня образования компании Метрострой!

Значение вашей организации в истории нашей страны трудно переоценить. Руками метростроевцев созданы не только линии петербургского метрополитена, но многие значимые городские объекты. В том числе, объекты Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений.

Вот уже несколько лет ОАО «Метрострой» и холдинг «ТИТАН-2» ведут совместную работу по возведению замещающих мощностей Ленинградской атомной станции.

За это время сотрудники вашей компании зарекомендовали себя высококлассными специалистами, доказали умение решать любые поставленные задачи в такой сложной и ответственной отрасли, как строительство объектов атомной энергетики. С такими профессионалами приятно работать вместе и можно всегда быть уверенным в высоком качестве труда.

От всей души желаю всем специалистам ОАО «Метрострой» успехов в работе, крепкого здоровья, семейного благополучия и неиссякаемого запаса энергии! Убежден, что наш дальнейший совместный труд будет плодотворным и позволит нам выполнить все намеченные операции качественно и в срок.

Председатель Совета директоров холдинга «ТИТАН-2» Г.М. Нагинский



Уважаемые метростроевцы!

Путь, пройденный вашим коллективом за 75 лет, неотделим от жизни Ленинграда – Санкт-Петербурга!

Это начало проектирования и строительства первых линий метро, это героический вклад вашего предприятия и его сотрудников в оборону Ленинграда в годы Великой Отечественной войны и участие в послевоенном периоде восстановления города на Неве. Строительство современных и важнейших объектов для Петербурга также связано с вашим именем.



Ваше участие в крупнейшей городской стройке на рубеже XX–XXI веков по возведению объектов судопропускного сооружения С1 способствовало решению важнейшей задачи – созданию защиты Санкт-Петербурга от наводнений. Ваша работа – яркая демонстрация трудовой доблести и применения новейших технологий.

От имени коллектива ФКП «Дирекция КЗС г. СПб Минстроя России» и от себя лично поздравляю вас с 75-летием и желаю новых трудовых свершений на благо России, Санкт-Петербурга и его жителей.

С уважением,

Генеральный директор Комплекса защитных сооружений г. СПб от наводнений В.И. Шекачихин



В НАШЕМ ВОЛЕЙБОЛЕ – ЛЕГИОНЕРЫ

В этот юбилейный для Метростроя год и Спартакиада юбилейная: оргкомитет просит сборные не приглашать людей со стороны.



Итоги XXIX Спартакиады ОАО «Метрострой» 2015 года были подведены 24 декабря. Участие в корпоративных соревнованиях приняли 19 организаций, сотрудники которых для зачета должны были защищать честь своих предприятий в трех обязательных видах спорта – лыжные гонки, легкая атлетика, туристический слет, и минимум в 8 из 13 дисциплин по выбору – лыжная эстафета, теннис, дартс, волейбол, плавание, футбол, осенние старты, стрельба, бильярд, баскетбол, гири, шахматы, шашки. Полностью программу Спартакиады выполнили 9 команд. Первые места, соответственно, заняли сборные Тоннельного отряда-3, Управления механизации и Семнадцатого управления. Остальных 10 организаций не хватило даже на обязательную программу.

Тут, правда, надо оговориться, что лыжная эстафета вообще не состоялась из-за отсутствия в прошлом году снега. Кроме того, из зачета был выведен волейбол. Потому что метростроевцы начали приглашать в свои команды легионеров – спортсменов, не имеющих трудовых отношений с нашими предприятиями. А еще говорят – кризис. В общем, решением оргкомитета этот вид спорта был дисквалифицирован. По тем же причинам не пошел в зачет и волейбол турслета. Футбол тоже был под подозрением, но этот вид спорта пока в зачете оставили.

Основная борьба в командном зачете велась между ТО-3 и УМом. У них львиная доля призовых мест. До самого конца они шли ноздря в ноздю, но подкачали УМовские шашкисты. Давно, наверное, не брали в руки шашки.

По отдельным же видам спорта в призерах побывали команды 12 предприятий. Это очень хороший результат, который говорит об активности спортсменов.



Кстати, старший тренер Спортивного клуба «Метрострой» Андрей Синюгин попросил особо отметить успехи Семнадцатого управления, которое впервые после долгого перерыва вышло в призеры в командном зачете, показав отличные результаты, а главное, представив своих спортсменов во всех дисциплинах. А вот сборная Метробетона, по мнению Андрея Юрьевича, не раскрыла свой потенциал:

– Могла бы быть в призерах. Но куда-то делся спортивный азарт, выступали как-будто для галочки, и раз за разом сдавали позиции.

Но впереди юбилейная, 30-я Спартакиада Метростроя. И мы надеемся, что организации покажут свою активность. Ведь главное – участие. И тогда не будет пропущенных дисциплин. В юбилейный год Метростроя, в юбилейный год Спартакиады надо себя показать, и, тем более, обойтись без легионеров.



Акционерное собрание

Открытое акционерное общество по строительству метрополитена
в городе Санкт-Петербурге «Метрострой»



190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а
тел.: 635-77-55
факс: 635-77-47

Уважаемый акционер!

Совет директоров Открытого акционерного общества по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой» принял решение о созыве внеочередного общего собрания акционеров.

Собрание состоится 17 февраля 2016 года в 11.00 ч. по адресу: Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а. Форма проведения собрания – собрание.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. О досрочном прекращении полномочий Совета директоров Общества.
 2. Об избрании Совета директоров Общества.
- С информацией, подлежащей представлению акционерам, можно ознакомиться в рабочее время, начиная с 28 января 2016 года по адресу: Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а, комната 213, тел. 635-77-27.
Регистрация участников внеочередного общего собрания будет проводиться по месту его проведения. Начало регистрации – 17 февраля 2016 года в 10 час. 30 мин.

С уважением,

Совет директоров ОАО «Метрострой»

Спорт

ТАБЛИЦА XXIX СПАРТАКИАДЫ ОАО «МЕТРОСТРОЙ» 2015

№	Коллектив	Обязательные виды			Виды по выбору													Поощрительные очки	ИТОГИ	
		Льжи гонки	Легкая атлетика	Тур. слет	Льжи эстафета	Теннис	Дартс	Волейбол	Плавание	Футбол	Осенние старты	Стрельба	Бильярд	Баскетбол	Гири	Шахматы	Шашки		Очки	Место
		О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М			
1	ТО-3	1	2	3	-	6	1	9	6	11	2	2	5	1	1	1	2	3	18	1
2	УМ	2	1	2	-	2	3	4	3	9	1	3	2	2	2	3	6	3	20	2
3	Семнадц. управл.	3	4	1	-	10	2	13	5	4	7	5	3	10	4	4	3	3	35	3
4	СМУ №13	6	3	10	-	4	4	6	2	7	3	9	1	5	8	8	1	3	43	4
5	Управление №10	4	6	4	-	8	6	5	8	6	5	1	7	8	5	7	7	3	55	5
6	Управление	5	7	7	-	5	11	1	4	10	6	7	10	3	3	9	10	3	63	6
7	СМУ-9	8	8	6	-	3	8	3	10	8	8	10	13	4	7	10	5	3	72	7
8	Управление-15	10	10	9	-	12	7	8	1	1	10	8	4	9	11	12	9	3	77	8
9	СМУ-11	7	9	13	-	1	12	2	9	13	-	4	9	-	10	5	-	0	92	9
10	Компакт	-	5	8	-	7	14	10	7	3	4	6	8	-	6	6	8	2	58 н/з	10
11	ЛМГТ	11	-	12	-	9	-	7	-	2	9	14	-	7	9	-	-	0	73 н/з	11
12	СМУ-19	14	-	14	-	-	10	12	-	12	-	11	11	-	-	-	-	0	82 н/з	12
13	Метрокон	-	11	15	-	11	7	-	11	-	-	13	-	-	-	-	-	0	68 н/з	13
14	Метробетон	-	-	5	-	-	-	11	-	5	-	-	14	-	-	2	4	0	30 н/з	14
15	ГПС	12	-	-	-	13	13	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	0	53 н/з	15
16	ЛМЗ	-	-	11	-	-	-	-	-	14	-	-	-	6	-	-	-	0	31 н/з	16
18	Метромаш	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	12	12	-	-	-	-	0	29 н/з	18
19	ВЦ	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	13 н/з	19
	Количество команд	14	11	15		13	14	14	11	15	10	14	14	10	11	12	10			
	Колич. участников	113	119	347		44	56	98	72	99	77	95	47	63	42	41	34			

Поздравляем!
**ПОЗДРАВЛЯЕМ
НАШИХ ВЕТЕРАНОВ**

От всего коллектива поздравляем с днем рождения нашего ветерана, Идею Федоровну Быкову. 22 января она отмечает большой юбилей – 90 лет. Идея Федоровна проработала в Метрострое с 1953 года, всю жизнь.



В Ленинград приехала после войны, в 1945 году. Сначала устроилась в Ветеринарную лечебницу и одновременно училась на вечернем отделении педагогического училища, которое окончила с золотой медалью.

И сразу пришла в Строительство №5 НКПС – в детский садик №47, где работала воспитателем. Оттуда в 1956 году ее перевели в детский садик №53. С 1964 года Идея Федоровна была инспектором по дошкольному воспитанию детских учреждений. Длительное время фотография Идеи Федоровны была на доске почета Ленметростроя.

В 1958 году она заняла должность неосвобожденного председателя профкома Ленметростроя, на которой трудилась вплоть до 1977 года, когда стала также неосвобожденным секретарем парторганизации.

В 1997 году Идея Федоровна возглавила Совет ветеранов РЭУ, которым руководила до 2014 года.

За военные годы награждена медалью «За доблестный и самоотверженный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». В мирное время награждена медалью «Ветеран труда», а также ей было присвоено звание «Ветеран труда Метростроя», она была признана «Ударником коммунистического труда».

Дорогая Идея Федоровна, от всей души желаем Вам здоровья, счастья и благополучия!

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



ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

ФЕВРАЛЬ

4	Василий Васильевич ВЕСЕЛОВ (Семнадц. управл.) – 80-летие Наталья Николаевна БИБИЧЕВА (Управление-20) – 65-летие	15	Владимир Николаевич НЕФЕДОВ (УМ) – 65-летие Владимир Михайлович ДАНИЛОВ (СМУ №13) – 85-летие
5	Василий Владимирович СЕРГЕЕВ (ТО-3) – 60-летие Константин Дмитриевич АРТЕМОВ (ТО-3) – 50-летие	16	Надежда Яковлевна КУЗНИЦКАЯ (СМУ №13) – 80-летие Любовь Сергеевна ПЕШЕХОНОВА (СМУ-11) – 65-летие
7	Алексей Григорьевич ТЮЛЬПАНОВ (ТО-3) – 75-летие	18	Валентин Александрович ЧЕРНОВ (Семнадц. управл.) – 65-летие
8	Борис Федорович ЯКОВЛЕВ (Управление) – 85-летие	19	Анна Григорьевна СЕМЕНОВА (Управление-15) – 85-летие
9	Валерий Дмитриевич КУЗНЕЦОВ (УМ) – 65-летие Алексей Николаевич ЗИНИЧЕВ (СМУ-9) – 60-летие	20	Евгения Павловна ЗУБАКИНА (Семнадц. управл.) – 70-летие
12	Александр Евгеньевич ХОМУТОВ (Управление-20) – 65-летие	21	Нина Владимировна ХАЗОВА (СМУ-11) – 85-летие Михаил Серафимович ПИВОВАРОВ (СМУ-11) – 60-летие
13	Владимир Николаевич ШАШКИН (УМ) – 75-летие Юрий Николаевич БУШМАНОВ (СМУ-11) – 55-летие	23	Алексей Николаевич СИНЯЕВ (СМУ-9) – 60-летие
14	Михаил Федорович ЮРЫШЕВ (УМ) – 75-летие Михаил Евгеньевич КОРШУНОВ (СМУ №13) – 60-летие Игорь Васильевич ВАСИЛЬЕВ (СМУ-11) – 50-летие Сергей Викторович ХЛЕБОСОЛОВ (УМ) – 55-летие	24	Надежда Феофановна ПАХОМЕНКОВА (СМУ-11) – 60-летие
		25	Николай Федорович САМУЙЛОВ (Управление-15) – 85-летие
		28	Геннадий Кириллович ЛЕБЕДЕВ (Семнадц. управл.) – 70-летие Юрий Александрович ПОТОРОЧИН (СМУ-11) – 50-летие

Редактор: *Андрей Бергнер*
Корреспонденты: *М. Телехов, И. Сидорина*
Фото: *Виктор Чумаков*
Верстка и дизайн: *Елена Тальянова*
Номер подписан в печать 18.01.2016 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 4 300 экземпляров.