

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

КОГДА СДАЕМ  
СТАРТОВЫЕ  
КОТЛОВАНЫ?

СТР. 2

«СПОРТИВНАЯ-2»:  
НАВОДИМ ЛОСК  
В ПЛАНОВОМ РЕЖИМЕ

СТР. 3



МЕТРОСТРОЙ  
НА ЛУЖСКОМ  
РУБЕЖЕ

СТР. 4

КОНСТАНТИН  
ТАТАРИНОВИЧ:  
ЗАЖЕЧЬ МОЛОДЕЖЬ!

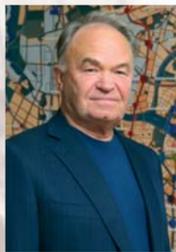
СТР. 9

# С ПОБЕДОЙ!



Дорогие коллеги, друзья!

**70 ЛЕТ ПРОШЛО С ТОГО МАЙСКОГО ДНЯ, КОГДА НАШ НАРОД ОДЕРЖАЛ ВЕЛИКУЮ ПОБЕДУ НАД ГИТЛЕРОВСКОЙ ГЕРМАНИЕЙ. ВСЕ ДАЛЬШЕ В ПРОШЛОЕ УХОДЯТ СОБЫТИЯ ТОЙ ВОЙНЫ, УХОДЯТ ЛЮДИ, ВЕРШИВШИЕ ПОБЕДУ.**



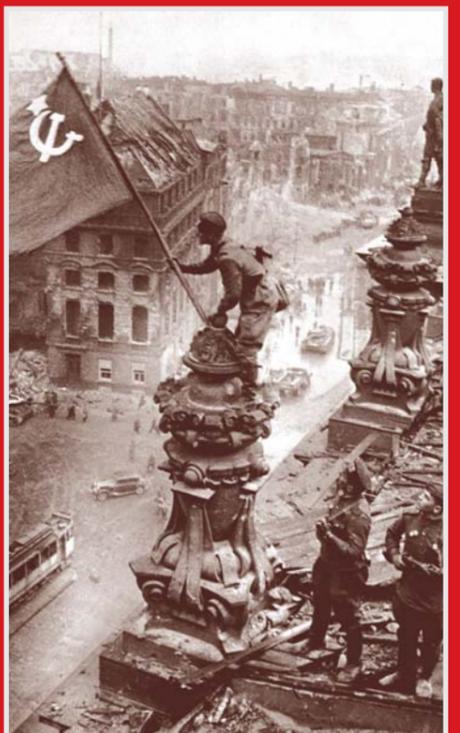
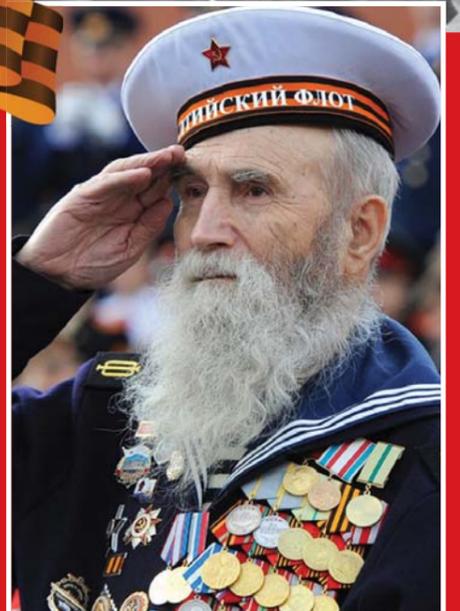
Так пусть светом благодарной памяти и скорби озарятся имена всех, кто отдал жизнь за Победу. Вспомним тех, кто бился с врагом на фронте, кто без сна и отдыха трудился в тылу.

Мы, метростроители, гордимся тем, что внесли достойный вклад в бессмертное дело Победы.

Вспомним тех, кто возводил укрепления на Карельском перешейке, устанавливал ДЗОТы на Лужском рубеже, сооружал огневые точки в железнодорожных насыпях на Пулковских высотах. Вспомним бойцов строительных батальонов Строительства № 5 НКПС, под огнем проложивших танковую переправу через Неву на «Невский пяточок», где стояли насмерть защитники плацдарма. Вспомним тех, кто холодной осенью 1941 года строил Осиновецкий порт, в лютые январские морозы 1942 года под бомбежками прокладывал железнодорожную ветку Войбокало—Кобона—Коса. Вспомним строителей «Военно-автомобильной дороги № 101» – Дороги жизни, спасшей тысячи ленинградцев от голодной смерти. Вспомним, какими нечеловеческими усилиями под налетами вражеской авиации был построен Кобона-Кареджский порт, причалы на реке Волхов в Новой Ладоге. Вспомним январь 1943 года, когда за 15 дней (!) была построена железная Дорога победы. Вспомним строителей угольных шахт Комаровского бассейна, где за год, в тяжелейших условиях, метростроители построили 10 шахт, давших Ленинграду 110 тысяч тонн угля. Низкий поклон всем метростроевцам – ветеранам той страшной войны!

Проходят годы, сменяются поколения, но разве можно предать забвению подвиг людей, защитивших не только нашу жизнь, но и будущее наших детей, внуков и правнуков. С великим праздником памяти, дорогие друзья, с Днем Победы!

Генеральный директор ОАО «Метрострой»  
В.Н. Александров



Метростроение

# КОГДА СДАЕМ СТАРТОВЫЕ КОТЛОВАНЫ?



О ходе строительных работ на 462 шахте продолжает информировать наших читателей заместитель начальника участка Сергей Викторович Малофеев.

## СТАРТОВЫЙ КОТЛОВАН №2

В стартовом котловане №2 ЗАО «Управление-15 Метрострой» добрало грунт до нижней проектной отметки (26 метров) и завершило бетонную подготовку основания в полном соответствии с проектной документацией.

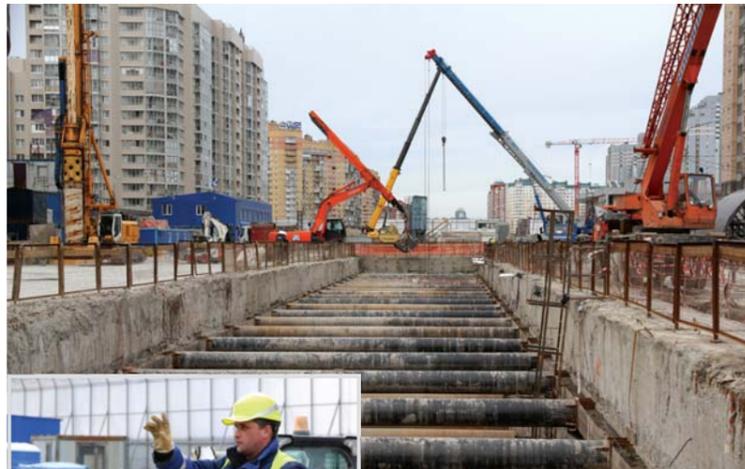
Также выполнено армирование жесткого основания котлована с выпусками под «рубашку» и основные конструкции. В ближайшей перспективе – армирование последнего, 15-метрового участка «рубашки». Сейчас по периметру котлована оборудованы леса, с которых продолжается ручная вырубка наплывов бетона и параллельно вяжется арматурный каркас. В целом, за прошедший месяц из котлована №2 взято около

3000 м<sup>3</sup> грунта. Арматурный каркас «рубашки» планируем закончить 18 апреля 2015, далее бетонируем «рубашку» и переходим к армированию внутренних конструкций ствола – зон лестничного отделения и зоны вертикального конвейера для выдачи грунта. В процессе подготовки каркаса «рубашки» будут выполнены технологические проемы для режущего органа, для этого сейчас устанавливаются

специальные элементы опалубки в форме кольца (кружало). К бетонированию «рубашки» приступим с 19 апреля 2015 года.

## НА ПРЯМОМ УЧАСТКЕ ГАЛЕРЕИ

На прямом участке галереи установлено 13 труб пятого опорного пояса. Мы выбрали грунт до проектной отметки основания на отрезке в 45 метров (из 96) – это



практически половина прямого участка. Здесь уже выполнена бетонная подготовка основания, ведутся гидроизоляционные работы. В ближайшее время на этом участке начнем вязать арматуру жесткого основания. В настоящий момент в галерее продолжается разработка грунта на уровне 4–5 опорных поясов в зоне, примыкающей к стартовому котловану №2. Наконец-то дан «зеленый свет» на разработку этого важного участка галереи: если проектный институт дал добро, значит, в надежности конструкции ствола можно не сомневаться. Добираем здесь грунт до четвертого пояса и опускаем малогабаритный экскаватор Takeuchi.

Пока же уровень позволяет брать грунт экскаватором Hitachi с телекопическим грейфером. На аналогичном участке галереи у стартового котлована №1 разработка грунта не производится: чтобы ее начать, нужно забетонировать основание ствола.

## КОТЛОВАН №1

На сегодняшний день грунт в стартовом котловане №1 взят на глубину 18,5 метров. До проектной отметки основания еще 8,5 метров (4000 «кубов»). Разработку грунта выполняем мощным экскаватором Volvo 210. Чем хорош этот аппарат? Он многофункционален. Ковш можно быстро заменить на гидромолот: это позволяет поочередно выполнять две основные операции, выемку грунта и вырубку наплывов бетона. Если бы на стене их не было, мы наверняка бы сейчас уже выбрали весь грунт.

## Максирейдер участка Дмитрий Тарненко:



– Маркши е й д е р ы вынуждены постоянно контролировать качество вырубку наплывов бетона, это замедляет выполнение

плановых строительных работ. Наплывы не позволяют перейти к следующему этапу – монтажу арматурного каркаса «рубашки». Строители не могут приступить к арматурным работам, не очистив стену от лишнего бетона до проектного значения. Из-за этого по основным строительным работам (вязка арматуры, бетонирование «рубашки») у нас просто «вылетели» две недели...



## Бригадир Юрий Прокофьев:

– Гидроизоляционные работы в галерее будут выполнены без нареканий, тем более, что качество используемых отечественных материалов (специальная ПВХ-мембрана) вполне достойное. Этот вид гидроизоляции применяется только на прямом участке, заводится в стартовые котлованы №1 и №2 и там глушится. Что касается сроков, мы выполняем свой объем работ в рамках общего производственного плана: наращивание гидроизоляции производится параллельно с демонтажом 4 и 5 опорных поясов, т.е. наши сроки «привязаны» к срокам демонтажных работ.



Отличная бригада проходчиков-универсалов. Сейчас ребята успешно занимаются гидроизоляцией подготовленного участка галереи



# ВПЕРЕД И ВНИЗ!



Станционный комплекс «Дунайский проспект» перекрыт верхней плитой, последняя заходка была забетонирована 6 апреля. А сегодня метростроители СМУ-11 готовятся к бетонированию первой заходки уже следующей плиты перекрытия, на отметке +9.900. В дневную смену на участке работает 40 арматурщиков, 4 изолировщика, 6 проходчиков, слесарная команда, 5 машинистов, обслуживающих строительную технику, то есть, около 60 человек. В ночную – человек 35-40. О ходе работ на строящейся станции рассказывает горный мастер Роман Вишняков.

Для заливки второго перекрытия необходима надежная опора поддерживающих конструкций. С этой целью проектом предусмотрен монтаж временной опорной плиты на отметке +7.00. Мы ее построили и теперь на отметке +9.900 вяжем несущие балки каркаса второго перекрытия, выставляем опалубку. Сейчас готовим к бетонированию каркас первой заходки. Здесь самая

кропотливая и трудоемкая работа – монтаж несущих балок и их опора на специальные опорные столики (чтобы перераспределить часть нагрузки с балок на сваи-колонны, по проекту ЛМГТ по всему горизонту 9.900 сейчас к сваям-колоннам привариваются усиленные опорные столики. На эти столики и будут опираться несущие балки второго перекрытия, – прим. ред.). В целом, это перекрытие будет выполнять также и роль распорной плиты, обеспечивающей общую надежность кон-

струкции станционного комплекса. Первая заходка второго перекрытия будет заливаться дней через десять – в конце апреля. Параллельно будет производиться монтаж следующей заходки. В зоне подготовки этой следующей заходки активно ведется монтаж опорных столиков и гидроизоляция стены в грунте. В то же время в южной части станционного тоннеля продолжается выборка грунта с отгрузкой на поверхность через технологические отверстия в верхней плите перекрытия. Грунт разрабатывается японским миниэкскаватором Takeuchi. Машинка очень хорошо зарекомендовала себя под землей, а также мы с успехом использовали их на строительстве Мариинского театра. На поверхность грунт забирает «длиннорукий» экскаватор. Параллельно строители СМУ-11 выполнили и еще одну большую работу: при помощи канатной пилы в торце станционного вестибюля был сооружен проем в НВУ 626 для дальнейшего сооружения основных конструкций НВУ станции.



# «СПОРТИВНАЯ-2»: НАВОДИМ ЛОСК В ПЛАНОВОМ РЕЖИМЕ

До сдачи «Спортивной» остаются считанные дни. К 27 мая на станции и на прилегающей к ней территории будет красиво и чисто. Все будут поздравлять друг друга и радоваться, что вот, наконец, работа выполнена, в Петербурге появилась еще одна, очень нужная станция и не только станция, но и уникальный для нашего города «подводный мост» – траволаторный переход под Невой. Многим петербуржцам станет легче и проще добираться на работу, бывать в центре города, быстрее попадать с Васильевского острова в любую точку города... И очень скоро это станет обыденностью, само собой разумеющейся данностью. И это правильно. Но, конечно, никто, кроме самих метростроевцев, крепкой команды подземных строителей, так и не осознает в полной мере, что же это такое – построить с нуля, на пустом месте, действующую подземную станцию. Уложиться в сроки. Никого не подвести. Сдержанное слово. Станцию, которая будет десятки лет служить людям. Вот они, последние фотографии строящейся станции. Еще наводим лоск, еще готовимся... Но уже в следующем номере читайте репортаж со станции «Спортивная-2», открытой и действующей!



## Метромир



### 2 НОВЫЕ СТАНЦИИ МЕТРО В АЛМА-АТЕ

18 апреля 2015 года президент Казахстана Нурсултан Назарбаев открыл новые станции алматинского метрополитена – «Сайран» и «Москва».

Глава государства подчеркнул важность метрополитена как элемента транспортной инфраструктуры мегаполиса.

Он отметил, что ежедневно услугами метро пользуются 24 тыс. человек, с открытием новых двух станций это количество увеличится.

Одна из новых станций называется «Москва», в Москве построена станция «Алматы». Таким образом, укрепляются узы дружбы между Казахстаном и Россией.

«Мы делаем все для того, чтобы центр города был удобен для пешеходов. Алматы – чистый, зеленый, безопасный город, и он будет продолжать развиваться как финансовый, культурный центр», – сказал Нурсултан Назарбаев.

### КИТАЙ ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ ТОННель ЧЕРЕЗ ЭВЕРЕСТ

Китай рассматривает возможность строительства железнодорожной линии в Непале с тоннелем через Эверест. Официальный представитель Тибета заявил, что строительство линии планируется завершить к 2020 году.



Министр иностранных дел Китая Ван И, посетивший Катманду в декабре прошлого года, заявил, что линия может быть продлена до

### ВЕЛОСИПЕДНАЯ ТРАССА ВМЕСТО ЗАБРОШЕННОГО ТОННЕЛЯ

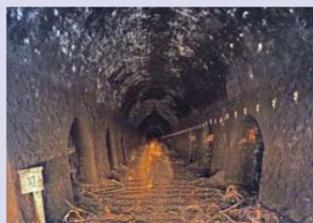
Викторианская железнодорожная линия, законсервированная 50 лет тому назад, может превратиться в самый протяженный велосипедный тоннель Великобритании.

Длина тоннеля, расположенного под Валлийскими холмами, составляет 3,148 м. Он был открыт в 1890 году во времена угольного бума, а законсервирован в 1968 году – в рамках программы Ричарда Бичинга по сокращению маршрутной сети и реструктуризации железных дорог Великобритании.

В настоящий момент специалисты оценивают объект с точки зрения безопасности его дальнейшей эксплуатации.

После реконструкции туристы со всего мира смогут проследовать по историческому маршруту, по которому паровозы с углем шли из долины Ронда в порт Суонси.

**На фото: тоннель был законсервирован 50 лет тому назад.**



непальской столицы и далее, потенциально обеспечивая связь между Китаем и Индией.

По мнению китайской стороны, строительство новой трассы позволит повысить уровень жизни в Гималаях, где на протяжении многих лет Пекин строит дороги, а также инвестирует миллиарды долларов в объекты гидроэнергетики и телекоммуникаций.

В Нью-Дели Китай обвиняют в попытках окружить Индию. Проект подвергается критике со стороны правозащитников, которые озабочены последствиями для региональной безопасности и хрупкой экосистемы уникального горного массива.

**На фото: железная дорога Цинхай-Тибет.**

## С юбилеем!



**КОЛЛЕКТИВ ЗАО «СМУ № 13 МЕТРОСТРОЙ» СЕРДЕЧНО ПОЗДРАВЛЯЕТ С 50-ЛЕТИЕМ ЕЛЕНУ ИВАНОВНУ ТИТОВУ!**

В ЗАО «СМУ №13 Метрострой» Елена Ивановна работает с 1989 года. В 2003 году закончила Санкт-Петербургский институт экономики и управления по специальности «финансы и кредит». В настоящее время – главный бухгалтер СМУ.

Елену Ивановну отличает высокая квалификация, профессионализм, отличное знание производства, эрудиция, добросовестное отношение к порученному делу. Она профессионал высокого уровня, позитивный и отзывчивый человек, привлекательная и обаятельная женщина.

За годы работы Елена Ивановна подготовила к самостоятельной работе много квалифицированных специалистов-бухгалтеров. Требовательная к себе во всем, она требует высокой дисциплины труда и самоотдачи и от сотрудников подчиненного ей отдела.

Награждена медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», за многолетний добросовестный труд на строительстве метрополитена удостоена Почетной грамоты ОАО «Метрострой».

Коллектив ЗАО «СМУ №13 Метрострой» от всей души поздравляет Елену Ивановну Титову со знаменательным юбилеем, желает крепкого здоровья, домашнего тепла, бодрости, вечной молодости, исполнения заветных желаний!

70 лет Великой Победы!



# МЕТРОСТРОЙ НА ЛУЖСКОМ РУБЕЖЕ

## НА ЗАЩИТУ ЛЕНИНГРАДА

В первые дни войны Военный Совет Северного-Западного фронта принял решение о строительстве оборонительных рубежей, а уже в июле-августе на строительстве укреплений на ленинградском направлении работало до полумиллиона человек. Особое внимание уделялось укреплению Лужского рубежа.

Лужский рубеж охватывал Ленинград полукольцом в 280 км с запада и юго-запада по реке Луге и от ее верховий по рекам Мшага и Шелонь к озеру Ильмень. Лужская оперативная группа войск генерал-майора А.Н. Астанина, занимавшая там оборону, была разделена на Кингисеппский (правофланговый), Лужский (центральный) и Восточный (левофланговый) участки обороны.

7-8 июля на южные участки оборонительного строительства с Карельского перешейка были переброшены силы Управления строительства №5 НКПС под руководством Ивана Георгиевича Зубкова, талантливого инженера, первого начальника Ленметростроя. В состав управления входило 6 тысяч квалифицированных рабочих – проходчиков, бетонщиков, плотников, каменщиков, такелажников с мощной производственной базой: механизмами, транспортом, мастерскими.



Этот строительный отряд своими силами изготавливал бетонные противотанковые надолбы и устанавливал их с помощью кранов и лебедок, отрывал экскаваторами противотанковые рвы, прокладывал тоннели для установки орудий в больших железнодорожных насыпях. Техническая оснащенность отряда была значительно выше, чем в саперных частях того времени. Только за девять дней, с 14 по 22 июля, управлением №5 НКПС по правому берегу реки Луга на Восточном участке Лужского рубежа от станции Смычково до деревни Большой Волок было построено 82 ДЗОТа и отрыто 18,5 километров эскарпов, контрэскарпов и противотанковых рвов; а с 21 по 30 июля на участке от деревни Большой Волок до деревни Любино Поле – 40 ДЗОТов и 6,5 километров эскарпов.

## ПОСТРОИТЬ ДЗОТ!

Метростроевцы выполняли непосредственное возведение железобетонных ДЗОТов. На подготовительных работах – заготовке песка, щебня, древесины – широко использовалось местное население. Затем в районе строительства устанавливался полевой бетонный завод, проводились маскировочные работы. Котлован отрывался обычно с помощью механизмов. На дно котлована укладывался слой щебня, заливался бетонный фундамент, устанавливалась опалубка и арматура, монтировались бронекороба под вооружение, ДЗОТ бетонировался с одновременной установкой части оборудования. После затвердения бетона опалубка снималась, монтировалось вооружение. На заключительном этапе устраивалась



гидроизоляция (наружные стены накрывались битумом), проводились обсыпка и маскировка готового ДЗОТа.

14 июля Военный совет фронта принимает решение о дополнительном изготовлении спроектированных Метростроем новых типов ДЗОТов из железобетонных блоков. В результате этих мер в июле 1941 г. на Лужский рубеж было завезено 653 комплекта артиллерийских и пулеметных ДЗОТов, свыше 16 тыс. надолб, установку которых в основном выполнял коллектив строительства №5 НКПС.

## ЛЕНИНГРАД – ЛУЖСКОМУ РУБЕЖУ

Из Ленинграда железной дорогой и по Киевскому шоссе на строительство укреплений поступало все необходимое: техника, транспорт, вооружение. В Луге разгрузочные платформы в северном железнодорожном парке были буквально завалены железной арматурой, цементом, щебенкой, железобетонными конструкциями, передвижными подъемными кранами и иной строительной-монтажной техникой. Все это выгружалось у хлебокомбината и тотчас отправлялось по шоссе на дороге в сторону Городца, где в районе Раковического озера у поворота на Скреблово, на дальних подступах к Луге отстраивалась первая линия обороны.

## ПЕРВЫЙ РУБЕЖ

Здесь, на дальних рубежах лужского укрепрайона, устанавливали стальные ДОТы. Инженеры Кировского завода разработали принципиально новые конструкции: с обеспечением круговой защиты, простые в массовом изготовлении, удобные в транспортировке, их можно было монтировать на любом грунте практически без специального оборудования. Иногда не хватало опыта, допускались просчеты. Лобовые плиты выдерживали прямые попадания даже крупных снарядов, но ДОТ был открыт сзади, при прорывах противника в тыл такие сооружения были беззащитны. Последующие конструкции могли транспортироваться в готовом виде танком или трактором на место, иногда вместе с оружием и расчетом. Они верно служили в болотах и на снегу, имели расширенный сектор обстрела, броневые двери с амбразурами для автоматов. Выдерживали при этом огонь полевых и танковых орудий с любой дистанции. В строительстве дотов принимали участие курсанты военно-морских училищ (в первую очередь Военного инженерно-технического училища НК ВМФ), инженерные батальоны, специалисты ленинградских заводов, метростроевцы.

## БЛИЖНИЙ РУБЕЖ

А перед самой Лугой, по ее юго-восточному и юго-западному обводу, сооружалась еще одна оборонительная полоса с эскарпами, противотанковыми рвами, бетонированными артиллерийскими и пулеметными точками. Здесь работали

10 июля 1941 года немцы вышли к реке Плюсса с целью захватить город Луга и двигаться дальше – на Ленинград. Но солдаты и ополченцы, защищавшие город, сумели остановить их. 45 дней защитники Лужского рубежа сдерживали натиск фашистов, не давая им даже приблизиться к Луге. 45 дней они подарили Ленинграду, чтобы город на Неве сумел подготовиться к обороне.

строительно-монтажные бригады управления №5 НКПС, рабочие ленинградских заводов им. Кирова, Балтийского, «Электросилы». Окраинная черта города ошетинивалась железобетонными противотанковыми надолбами и ловушками. Для прохода оставляли узкие, хорошо пристрелянные артиллерией и другими огневыми средствами обороны пространства. В поймах рек Вревки и Облы устанавливались противотанковые и противопехотные мины. Город готовился к серьезной и решительной обороне. Луга продолжала принимать новые и новые тысячи оборонщиков из Питера и направляла их, вооружив лопатами, кирками и ломом, в сторону Батецкой, Чеголей, Раковичей, Бараново, Ведрово, Лесково. Население Луги выросло в два раза: укрепработы велись и в городской черте. Прибывали ополченцы, оседали беженцы, не желавшие удалиться от своих мест за сотни километров в надежде на скорое возвращение, на какое-то время задерживались те, кто стремился добраться к родственникам в Ленинград, под защиту большого города.

В первые же недели войны Луга была опоясана противотанковым рвом в три с половиной метра, который был опутан проволочными заграждениями, укреплен ДОТами и ДЗОТами. Были оборудованы противотанковые ловушки, поставлены бетонные и гранитные надолбы. А весь оперативный простор, словно поле семенами, был засеян противотанковыми и противопехотными минами.

Английский корреспондент А. Верт, находившийся в течение всей войны в СССР, в своей книге «Россия в войне» позднее отмечал: «...Если принять во внимание, что немцы достигли Лужской оборонительной линии, проходившей в 125 км к югу от Ленинграда, через три недели с начала вторжения, но потом, чтобы достичь окраин города, потратили еще полтора месяца, то будет ясно, что строительство оборонительных рубежей сыграло важнейшую роль в спасении Ленинграда». Ленинград оказался первым стратегическим объектом на пути гитлеровской армии, который она не смогла взять, и в этом огромная заслуга первых ленинградских метростроевцев – строителей оборонительных рубежей.

## ВОСТОЧНОЕ КРЫЛО

Особенно тщательно на Лужской позиции метростроевцы укрепляли восточный сектор обороны Ленинграда. Работы здесь велись в непосредственной близости от противника, под пулеметным и артиллерийским огнем, бомбежками с воздуха. Случалось, метростроевцы занимали построенные ими же укрепления и отбивали яростные атаки гитлеровцев.

Трудились по 12-16 часов в сутки. Метростроевцы М. Гатцев и Н. Александров выполняли нормы на 300-400%, комсомольско-молодежная бригада Е. Ивановой – на 250-300%. А норма была – 6 кубометров грунта на человека!

## ВСЕ ДЛЯ ПОБЕДЫ!

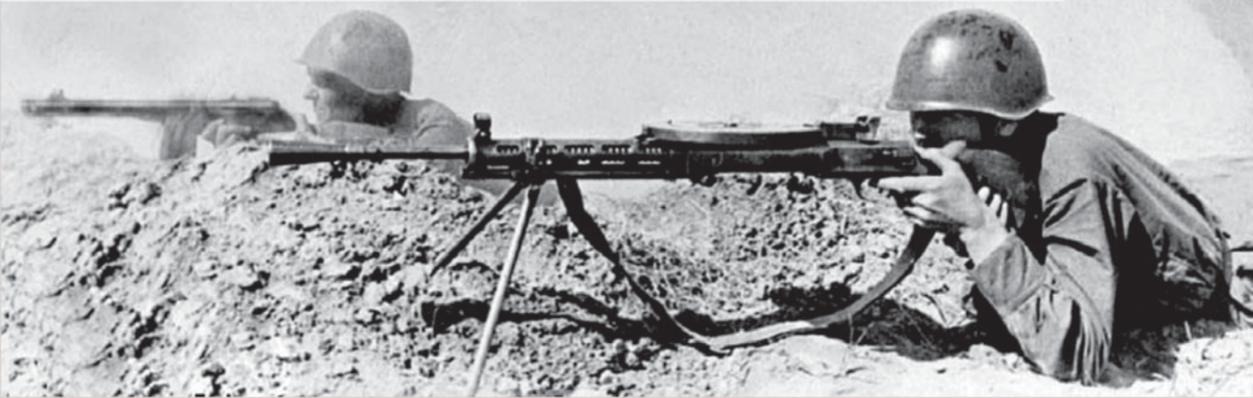
На Лужском рубеже коллектив Строительства №5 выполнил колоссальный объем работ. С 28 июня по 1 ноября 1941 года было построено 640 артиллерийско-пулеметных ДЗОТов и ДОТов, отрыто 67 600 погонных метров стрелковых окопов и 960 артулеметных окопов, 22 000 погонных метров ходов сообщения, устроено 32 700 метров противопехотных и 56300 метров противотанковых препятствий, изготовлено и установлено на танкоопасных направлениях 1100 надолб, проложено 24 километра автогужевых дорог, построено 7 километров железнодорожных веток («усов») для бронепоездов. За это же время выполнено 850 000 кубометров земляных работ и 27000 м³ каменно-бетонных ... За этими цифрами – героический, напряженный труд ленинградских строителей метро, не жалевших сил, а часто и самой жизни ради победы над фашизмом.



70 лет Великой Победы!

# СВОИМИ ГЛАЗАМИ ВИДЕЛ ЖУКОВА!

В апреле отпраздновал 90-летие ветеран СМУ-19 Метростроя, участник Великой Отечественной войны, строитель первой линии ленинградского метро и просто хороший человек Алексей Васильевич Мороз. «Метростроитель» побывал в гостях у четы Мороз и поговорил с юбиляром о жизни...



— Войну я встретил учеником ремесленного училища в городе Бобруйске. Уже 28 июня Бобруйск был взят, но я каким-то чудом успел оттуда сбежать и один через всю страну отправился в Самарканд. В Самарканде мама и пятеро моих братьев и сестер гостили у тетки. Отец погиб еще на финской войне, в 1939 году.

В Самарканде с месяц поработал на строительстве Курганского водохранилища и подался в Магнитогорск строить пятую Комсомольскую доменную печь. В 1943 году мы ее построили. Примерно в это же время там, в Магнитогорске, я узнал, что вся моя семья погибла в оккупированном Бобруйске. Зачем только они туда вернулись?

**Бобруйск — город областного подчинения в Белоруссии, расположен на реке Березина в 110 км на юго-запад от Могилева и в 150 км от Минска.**

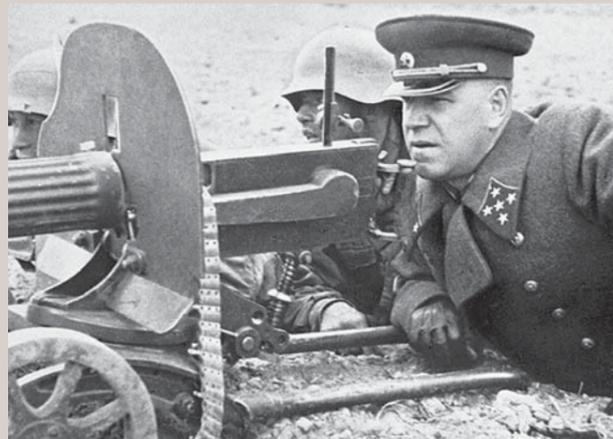
Да, Бобруйск — место во многом уникальное. Ну скажите, где еще, в каком городе не евреи говорили бы на идише? А в Бобруйске говорили! Ведь все хотят быть понятыми... Конечно, времена теперь не те. И на идише здесь мало кто говорит. Но что бы ни делали с этим городом, еврей в Бобруйске остался. Бог даст, не покинут его и впредь.

До войны в Бобруйске было 80 тысяч жителей, 70 тысяч из них были евреи: тут издавна проходила черта оседлости, подаренная евреям царской милостью. В первые дни войны в Бобруйске оказались тысячи советских военнопленных, не успевших отступить за Березину. Все мосты через Березину были взорваны. Из местных жителей успело эвакуироваться лишь небольшое число. В дальнейшем почти всем им суждено погибнуть: кому в немецких лагерях, кому в советских штрафных

батальонах. На территории Бобруйска фашисты устроили четыре концентрационных лагеря. В ноябре-декабре 1941 года в районе деревень Каменка и Слободка около 20 тысяч евреев были расстреляны подразделением эйнцагруппен «Б».

Бобруйское гетто было закрытого типа, оно было огорожено, охранялось, и выход из него воспрещался. Обитатели гетто были до крайности истощены, им не разрешалось мыться, многие умерли от голода и болезней. От чувства безысходности некоторые решались на самоубийство. Оккупанты и коллаборационисты глумились над узниками гетто, насиловали женщин. Гитлеровцы регулярно устраивали в гетто облавы на подростков, отвозили пойманных в госпиталь, где брали у них кровь. Часто евреев привлекали к нацистской версии саперных работ: людей впрягали в борозы, и они тащили их по минному полю. На тех, кто пытался спрятаться, направляли собак. В 1943 году начальником оккупационной полиции Бобруйска стал бывший офицер Красной Армии Кардаков. Начальник артиллерии 280-й стрелковой дивизии попал в немецкий плен в 1942 году и очень скоро согласился сотрудничать с нацистами. Зимой 1943 года под его началом в Бобруйске было 228 полицейских. «Бобики», как называли полицейских местные жители, отличались особой жестокостью, которой порой удивляли даже хозяев-немцев.

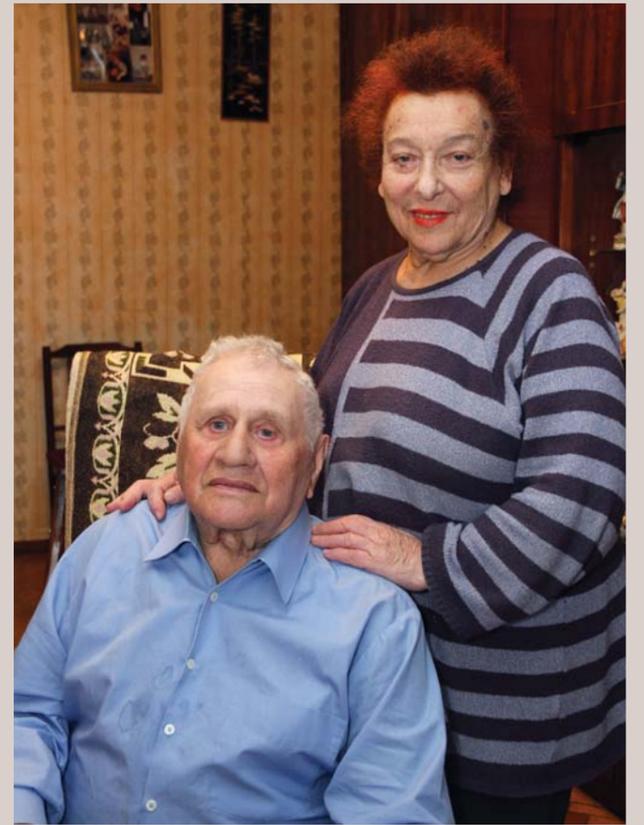
Когда советские войска перешли в наступление, гитлеровцы попытались уничтожить следы своих преступлений. В начале 1944 года под Бобруйском они стали извлекать из могил останки расстрелянных и закопанных заживо людей и в массовом порядке сжигать их. Там, где у них это не получалось, в спешном порядке сеяли зерновые, сажали деревья, укладывали дороги. В 1978 году на месте массового убийства узников Бобруйского гетто возле деревни Каменка создан Мемориальный комплекс, он реконструирован в 2006 году. Общее число уничтоженных евреев Бобруйска составляет примерно 25 000 человек.



— Я рвался на фронт. В 1943 году под Брянском была сформирована 34 минометная бригада 30-й Венской дивизии и я (наконец-то!) отправляюсь на передовую. Будапешт, Вена, Брно, Братислава, Прага — от «коричневой чумы» Красная Армия освобождала Европу, и я, рядовой Алексей Мороз, участвовал в этих сражениях, был ранен, своими глазами видел Жукова, Малиновского, Рокоссовского!

Но в Праге война моя не закончилась: в 1945 году я был переброшен на западную Украину, где под городом Яровым, недалеко от Львова, до 1948 года принимал участие в боях с бендеровскими бандами. Эти были еще хуже немцев: народу от них гибло больше, чем на фронте.

Демобилизовавшись, вернулся в Бобруйск. Из близких — никого, дом разрушен, ни кола, ни двора. «Налегке»



**Жена Алексея Васильевича, Дора Борисовна: «Семья у нас большая, дружная, внуки, правнуки, все нас любят, помогают. Так что было бы здоровье... Но его в магазине не купишь...»**

я поехал в Ленинград. Там у меня оставался дядька, он и посоветовал устроиться в ленинградский Метрострой. С 1948 года всю жизнь проработал на одном месте — в Метрострое сварщиком. Вообще-то, сварщик — самая вредная специальность, недаром в 55 лет — на пенсию. Но когда платят хорошо — нравится. А вот когда не платят — не нравится. Без ложной скромности могу сказать: сварщик я очень неплохой, варил под давлением, обучил этому ремеслу много отличных ребят, был помощником бригадира. В течение двадцати лет — бессменный неосвобожденный парторг цеха коммунистического труда!

## СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»



### ПОРТИК РУСКА

Обширное пространство между Перинной линией Гостиного двора, называемой в старину Большой Суrowsкой, и зданием бывшей Городской думы существует сравнительно недавно. Еще в первой половине 18 века здесь и по нынешней Думской улице протекал Глухой проток, засыпанный в 1758 году. В 1797–1798 годах, как дополнение к недавно построенному Гостиному двору, тут выстроили на средства купцов-гостинодворцев здание Перинных торговых рядов. В 1802–1806 годах архитектор Луиджи Руска пристроил к торцу здания портик, который архитектурно связал аркады Гостиного двора и находящихся напротив Серебряных рядов.

В связи со строительством станции метро «Невский проспект» в 1962 году разобрали остатки Перинного ряда и портик. Незадолго до разборки архитектор И. Бенца произвела обмер портика и в содружестве с архитектором Е. Севастьяновым составила проект его воссоздания. В 1971–1972 годах, были сооружены конструкции и выполнена отделка этого строгого дорического портика с его классическим треугольным фронтоном.

Строил все станции первой ветки ленинградского метро: «Площадь Восстания», «Кировский завод», «Балтийская» и еще многие другие... Принимал участие в отделке портика Руска. Готовился в Москву ехать — варить Кремлевские часы — но там, в столице, нашлись мастера получше...

**70 лет Великой Победы!**

# СОГРЕТЬ ГОРОД



**Подвиг ленинградцев в страшные дни Блокады – урок мужества и стойкости. Тот, кто не ушел на фронт, самоотверженно трудился в тылу, повышая обороноспособность города. Четырнадцатилетним подростком на угольной шахте начала свой трудовой путь Клавдия Ивановна Васильева, ветеран «Метростроя», чья жизнь неразрывно связана с развитием ленинградского метрополитена. В канун Дня Победы мы встретились с этой удивительной женщиной, энергии и жизнелюбия которой можно только позавидовать.**



«В 1941 году в Ленинграде я получала 125 грамм хлеба, и этот кусочек нужно было разделить на завтрак, обед и ужин. Мой отец, сестры и братья, а в нашей семье было шестеро детей, все умерли в блокаду. Цинга свирепствовала, от нее и умерла моя младшая сестренка. В живых остались только я и мама», – горько вздыхает Клавдия Ивановна.

«Моей первой трудовой вахтой стала работа в Комарово. Как хватало сил? Да не хватало! – продолжает наша собеседница. – Условия были страшными, как мы жили, не дай бог никому. Спали в холодных палатках, работали, преодолевая голод. Хлеб был очень плохой,



невкусный, как бумага, а холод такой, что волосы примерзали, с утра невозможно было расчесать, хотя буржуйка топилась постоянно».

Добыча угля велась посменно, в забой спускались по двое – мужчина и девушка. Больше узкие и низкие шахты не вмещали. «Бьешь киркой, уголь падает, а порода остается. Порода там полно было, а угля совсем чуть-чуть». Мужчины разрабатывали породу, а девушкам приходилось отбивать и собирать угольные пласты, стоя на коленях.

## ДОРОГА ЖИЗНИ

Отработав несколько месяцев в угольной шахте, Клавдия Ивановна была переведена на строи-

тельство железной дороги, однако планы связать осажденный город с Большой землей так и не осуществились.

«Во время войны мне пришлось поработать и в шахте, и на строительстве железной дороги на Ладого. Мы малолетки были, какой от нас прок? Ломики даже не могли в руках удержать. Помню, начальник участка дал нам веревочки, чтобы мы ломики привязывали к руке. Наши тогдашние начальники были очень хорошие люди. Нас жалели, давали валенки, полшубки, чтобы не мерзли. Работы курировал Иван Георгиевич Зубков, человек с большой буквы, уже при жизни ставший легендой. Тогда мы, конечно, многого не понимали», – рассказывает Клавдия Ивановна.

**ТАКАЯ СУДЬБА**  
В те страшные годы Клавдия Ивановна Васильева даже не предполагала, что ее жизнь будет тесно связана со строительством ленинградского метро. Однако судьба распорядилась так, что именно в «Ленметрострое» она проработала более полувека.

Клавдия Ивановна есть, что вспомнить: как ведрами выкачивала воду из шахты будущей станции «Пушкинская», как лопатами грузила по 30 кубов бетона, как работала откатчицей, крепильщицей, а потом – чеканила швы чугунных тубингов, училась на слесаря, осваивала систему управления подъемными механизмами.

Трудовые достижения Клавдии Ивановны были неоднократно отмечены Ленметростроем. Но своей главной наградой она считает построенные станции и успехи учеников, для которых она стала не только наставником, но и добрым другом.



«Нашему поколению пришлось много и тяжело трудиться, но мне не на что жаловаться. Я знала, что моя работа нужна людям, а тяжелые военные годы научили ценить каждый прожитый день и верить в лучшее», – делится своей простой мудростью Клавдия Ивановна. Таков рецепт ее счастья – простой и емкий, как сама жизнь.

## КОМАРОВСКИЕ ШАХТЫ

8 сентября 1941 года гитлеровские войска заняли г. Шлиссельбург, замкнув кольцо блокады Ленинграда. Город лишился не только продовольствия, но и необходимых топливных ресурсов. Уже в декабре 1941 года производство электро- и теплоэнергии по сравнению с 1940 годом снизилось почти в 10 раз с 11,4 млн.кВт.ч до 1,6 млн.кВт.ч.

Правительством было принято решение начать разработку месторождений Боровичевского угленосного района, расположенных в Новгородской области. В Любытинском районе было создано новое шахтоуправление – Комаровское, за годы войны давшее Ленинграду 223 216 тонн угля.

Строительство угольных шахт было поручено Ленметрострою. Работы велись в сложных гидрологических условиях при отсутствии необходимого оборудования, материалов, спецодежды.

Большую часть работ на строительстве шахт и в забоях выполняли женщины.

Сюда на разработку угольного месторождения в поселке Комарово была направлена Клавдия Васильева – вчерашняя школьница, окончившая 7-й класс.

## Колледж

# КОЛЛЕДЖ МЕТРОСТРОЯ: К АРМИИ ГОТОВ!



**О подготовке учащихся к службе в армии «Метростроителю» рассказал директор Колледжа Метростроя Александр Дмитриевич Филатов.**

Начнем с истории. Когда я пришел работать в ПТУ-66, в базовое учебное заведение тогда еще ленинградского Метростроя – это было фактически военное училище. «Контингент» на 100% составляли мальчишки, и отбор по физическим данным был весьма строгим. Училище располагало 50-метровым тиром, подобных которому не было ни в одном учебном заведении, базой стрелкового оружия, искусственными полосами препятствий. Земельный участок, отведенный под эти направления военной подготовки, составлял 5,5 гектаров! Около 3 гектаров занимал стадион. Но в то же время, училище было прокурено «от подвала до потолка», коридоры звенели, как бы помягче выразиться, нецензурной лексикой. Стало ясно, что без девчонок не обойтись.

Что же мы имеем сегодня? Из 5,5 гектаров осталось 2,5. Остальную землю город забрал под строительство федерального центра подготовки конькобежцев – там будет построен крытый трек для спортивных школ. Возможно, это и правильно: содержание такого большого куска земли обходится недешево. Взамен (правда, пока на словах) мы получим две спортивные площадки с искусственным покрытием, их проще содержать, и, уверен, они будут более функциональными, чем полноценный футбольный стадион. Сегодня в отремонтиро-

ванном помещении мы имеем модернизированный тир: колледжем было приобретено шесть стрелковых кабин и шесть немецких спортивных винтовок, а также два электронных имитатора стрельбы, в тире работает квалифицированный тренер. Занятия стрельбой входят в программу колледжа по общей физподготовке. В рамках этой программы ребята занимаются и строевой подготовкой. В колледже три раза в неделю проводятся плановые занятия по ОБЖ под руководством опытного преподавателя. Колледж предлагает своим студентам несколько спортивных секций: восточные единоборства, бокс и т.д. В дополнение к основному спортзалу в колледже есть автономные тренажерные помещения, где с удовольствием занимаются и ребята, и девушки.



Помимо всего перечисленного, в колледже проводятся мероприятия под контролем районного военкомата. Мы готовим автослесарей, строителей, студенты училища имеют возможность сдать экзамены на водительские права категории «В». Водительская подготовка дается в обязательном порядке и входит в учебный план. Вообще, должен сказать, что отношение учеников нашего колледжа к армии кардинально меняется, это и понятно: сокращение срока службы до года практически упраздняет «дедовщину» и, соответственно, возрождает интерес к службе, к получению военной специальности.

## 1 мая отмечает 60-летие директор Колледжа Метростроя АЛЕКСАНДР ДМИТРИЕВИЧ ФИЛАТОВ

23 года Александр Дмитриевич руководит коллективом колледжа. Под его началом ПТУ-66 стало лицеем, а с 2013 года и колледжем.

За это время подшефное учебное заведение ОАО «Метрострой» трижды добивалось звания «Лучшее учебное заведение строительной отрасли», а его учащиеся становятся победителями и призерами конкурсов профессионального мастерства городского, всероссийского и международного уровня.

Александр Дмитриевич является для коллектива колледжа примером оптимизма, жизнелюбия, здорового образа жизни.

Коллективы ОАО «Метрострой» и Колледжа Метростроя от всей души поздравляют Александра Дмитриевича!

**ТАК ДЕРЖАТЬ!**

70 лет Великой Победы!

# САПЕРОМ ОТ СТАЛИНГРАДА ДО БЕРЛИНА



О своем отце, командире взвода саперного батальона Станиславе Владимировиче Любинском, прошедшем славный путь война от Сталинграда до Берлина, рассказывает Станислав Станиславович Любинский, начальник участка строительных работ Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой».

— Я редко достаю отцовские награды. В нашей семье отношение к ним трепетное, так я воспитывал и своих детей...

Орден Красной Звезды, орден Отечественной войны 2 степени, медаль «За отвагу», медаль за «Боевые заслуги» — для младшего офицерского состава этот «офицерский набор» считался самым почетным.

Отец родился в Петрограде в 1924 году, бабушка, потомственная петербурженка, была бухгалтером, а дед, поляк из Вильно, Владимир Александрович Любинский, работал электромехаником на заводе Козицкого.

Перед самой войной папа учился в школе №43 Октябрьского района, потом — в железнодорожном техникуме, но закончить его уже не успел.

Призывная комиссия решила будущего инженера-железнодорожника почему-то отправить в ветеринарное училище. Конница, лошади, дело, конечно, нужное, а ветеринаров не хватало... Но отец заартачился: «Какой из меня ветеринар? Я технар!» И добился направления в Борисовское инженерное училище, которое в 1941 году было эвакуировано в Архангельск.

А уже 21 декабря 1941 года младший лейтенант Станислав Любинский был направлен в город Калач-на-Дону. Этот город сыграл большую роль в завершающем этапе Сталинградской битвы (1943 г.). В Калачевском районе началось и завершилось окружение немецкой группировки, в результате которого в «Сталинградском котле» оказались 22 дивизии фельдмаршала Паулюса. Вплоть до февраля 1943 года мой отец, командир взвода 121 отдельного саперного батальона в составе первого гвардейского Донского танкового корпуса участвует под Сталинградом в наступательной операции «Малый Сатурн». Операция задумывалась как грандиозный прорыв обороны противника на юге Воронежской области с выходом к Ростову-на-Дону, «воротам Кавказа», как выражались немецкие военачальники. Цель — захлопнуть «ворота», оставив за ними более 76 000 солдат вермахта. Но не получилось: остатки немецких танковых частей с внешней стороны сталинградского «котла» яростно пытались разорвать кольцо



окружения. Советская танковая группировка, нацеленная на Ростов, была вынуждена отказаться от операции и переключить атаку на остатки немецких танков, а также на немецкий аэродром близ станции Тацинская западнее Сталинграда (этот маневр и называли «Малый Сатурн»). Отсюда начинался воздушный мост, снабжавший окруженных в Сталинграде гитлеровцев. После разгрома аэродрома солдаты Паулюса стали поедать замерзших дохлых лошадей.

Сапером отец прошел всю войну с первым гвардейским танковым корпусом в составе 65-й армии генерала П.И. Батова. Корпус участвовал в самых значительных операциях Великой Отечественной войны в период с 1943 по 1945 года:

в Сталинградской наступательной операции («Малый Сатурн») [19.11.1942–02.02.1943]; Миллерово-Ворошиловградской наступательной операции («Скачок») [01.01.1943–22.02.1943]; Харьковской оборонительной операции; Орловской стратегической операции («Кутузов») [12.07.1943–18.08.1943]; Гомельско-Речицкой наступательной операции [12.11.1943–30.11.1943]; Калининско-Мозырской наступательной операции [08.01.1944–30.01.1944]; Белорусской стратегической наступательной операции («Багратион») [23.06.1944–29.08.1944]; (Бобруйская [24.06.1944–28.06.1944] и Минская [29.06.1944–04.07.1944] фронтовые наступательные операции; Восточно-Прусской стратегической операции (Млавско-Эльбингская фронтовая наступательная операция) [13.01.1945–25.04.1945]; Восточно-Померанской стратегической наступательной операции [10.02.1945–04.04.1945]; Берлинской стратегической наступательной операции [16.04.1945–08.05.1945].

**Константин Рокоссовский:** «С 65-й армией я не разлучался со Сталинграда и имел возможность много раз убедиться в превосходных боевых качествах ее солдат и командиров, и, конечно, самого Павла Ивановича Батова, смелого и талантливого военачальника». Кстати, считается, что именно Павел Батов стал прототипом генерала Гольца в романе Эрнеста Хемингуэя «По ком звонит колокол» (прим.ред.).

После Сталинградской битвы войска 65-й армии были переброшены на Центральный фронт. Наступая на направлении главного удара, армия Батова прорвала оборону противника и захватила важные плацдармы на западном берегу реки Сож, затем форсировала Днепр, перерезала железнодорожные линии снабжения немецких войск в районе Гомеля.



При проведении Бобруйской операции в 1944 году 65-я армия первой прорвала оборону противника на своем участке фронта, сбив его с толку смелым маневром. В хорошо проходимом районе Паричей оборона была плотной, поэтому Батов сместил удар к юго-западу, в район болот. Через непроходимую топь саперные батальоны проложили гати, и 65-я армия с ходу прорвала оборону ошеломленного таким маневром противника. Вечером того же дня на узком шестикилометровом участке прорыва Батов ввел в бой 1-й гвардейский Донской танковый корпус Панова, продвинулся до двухсот километров на Слуцком направлении, нанеся противнику тяжелое поражение: танкисты значительно расширили коридор и вышли в тыл группировки противника.

Далее войска 65-й армии наступали в направлении Бреста и к концу августа с боями вышли к Варшаве.

В январе 1945 года армия перешла в наступление в Восточной Померании, участвовала в освобождении городов Гдыня и Данциг. Затем наступала на Штеттин и, наконец, вышла на побережье Балтийского моря в районе Росток. Росток переполняли бежавшие на запад солдаты вермахта. 1 мая 1945 года город был взят советскими войсками практически без боя. Отец со своим танковым корпусом закончил воинский путь в городе Варнемюнде 8 мая 1945 года.



Здесь надо сказать, что День танкиста папа всегда отмечал как свой профессиональный праздник, и в душе почему-то считал себя именно танкистом, хотя всю войну прошел сапером. Переправы, мосты, гати, минные поля и минные коридоры — удел и судьба саперного батальона. А в остальном они та же пехота, «царица полей», и все боевые награды отца — за взятие штурмом городов и



укрепленных позиций противника. Он был дважды контужен, дважды ранен, прошел в авангарде своего танкового корпуса через огонь самых тяжелых сражений 1942–1945 годов, расчищая танковые проходы и налаживая переправы. По воспоминаниям ветеранов из состава «среднего» (500 человек) саперного батальона, к концу войны оставалось не более 30 «стариков».

Удивительно, но война, смерть, потери не изменили в отце главного — он оставался добрым и ярким человеком, сумевшим до самых преклонных лет сохранить в себе любовь к жизни. Он мог удивлять. Однажды, уже в 70-х годах, мне случайно попалась фотография, где отец вдохновенно играет на пианино: оказывается, до войны он серьезно занимался музыкой, а я до седых волос так ничего об этом и не знал. Демобилизовавшись в 1948 году, пошел учеником стеклодува. Разве может хороший стеклодув не уметь рисовать? Отец прекрасно рисовал, но никогда не относился к этому своему дару чересчур серьезно: он был легким и скромным человеком.

Жаль, но он никогда не рассказывал, за что конкретно получал боевые награды — например, орден Красной Звезды или медаль «За отвагу». «Мы воевали не ради медалей», — дежурный ответ папы на просьбы рассказать историю ордена или медали. С другой стороны, он очень хотел, чтобы его фронтовые награды всегда хранились в семье и передавались от сына к внуку. Сейчас, мне кажется, я понимаю отца: война и Победа стали главной нотой его жизни, самым светлым и праведным временем.

После войны он долгое время работал стеклодувом в лаборатории государственного оптического института имени Вавилова (ГОИ), а потом перешел стеклодувом же на завод «Красный автоген». До конца жизни отец продолжал работать на этом предприятии.

**70 лет Великой Победы!**

# «ПО ТРУДНЫМ ДОРОГАМ ВОЕННЫМ...»

**О ВКЛАДЕ В ПОБЕДУ СОТРУДНИКОВ ЛЕНМЕТРОПРОЕКТА**

С того далекого дня Победы 1945 года прошло 70 лет. Но не уменьшилось с годами значение подвига, совершенного советским народом, нашими отцами и дедами, мамами и бабушками. Не изгладится из памяти их подвиг в боях за свободу Родины, в дни блокады нашего города гитлеровскими войсками.

Среди защитников нашего города, нашей страны были и будущие сотрудники нашего института, образованного уже после войны, в декабре 1946 года. В нашем коллективе, особенно среди тех, кто были первыми, много людей, прошедших войну, с боями за Москву, Ленинград, Советское Заполярье, Кавказ, Украину, Белоруссию. Людей, освобождавших страны Европы, воинов, дошедших до Берлина и участвовавших в штурме столицы 3-го Рейха.

Наш народ помнит всех их, погибших и выживших.

Вот лишь несколько примеров фамилий этих людей, пришедших после войны в Ленметропроект.

**Лиманов Юрий Андреевич** – начальник проектно-конструкторского отдела Ленметростроя (стр. №5 НКПС) 1941–1946 гг., в первые годы Ленметропроекта он руководил отделом организации работ. При проектировании пирсов и причалов на Ладожском озере показал исключительную оперативность и четкость в организации проектных работ.

Был награжден орденами Красной Звезды, Знак Почета, 9 медалями, в т.ч. «За оборону Ленинграда».

**Медейко Владимир Иванович** – начальник Ленметропроекта в 1969–1981 гг., с июля 1941 г. курсант училища ПВО, затем на Ленинградском фронте, в Балтийском флоте. Командир батареи минозаградительного дивизиона. Затем – участник освобождения Эстонии, Латвии, Восточной Германии. Награжден медалями «За отвагу», «За оборону Ленинграда», орденом Красной Звезды, медалью «За победу над Германией».

**Фролов Леонид Всеволодович** – начальник отдела ПК, во время войны – командир взвода, зам. командира артдивизиона, начальник штаба гаубичного артполка. Воевал в составе Северо-Западного, Ленинградского, 2-го Прибалтийского фронтов.

Награжден медалями «За победу над Германией», орденами Александра Невского, Отечественной войны, Красной Звезды.

**Лукьянов Виктор Николаевич** – добровольцем ушел в армию, в истребительный батальон Выборгского района Ленинграда. Награжден медалями: «За боевые заслуги», «За победу над Германией». Дважды был в госпиталях. Работал у нас в институте в отделе ПК и ГИПом.

**Гл. архитектор Соколов Александр Михайлович** в осажденном Ленинграде участвовал в восстановлении Кировского театра, разрушенного одной из первых бомбежек, затем на строительстве Ледовой Дороги жизни, с 1943 г. – в экспертном бюро по музейному комплексу Павловска. Награжден медалью «За оборону Ленинграда».

**Сорочкин Владимир Васильевич**, зав. хозяйством, комендант Ленметропроекта в 1947–1951 гг., оборонял Ленинград, награжден медалями «За боевые заслуги», «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина», «За победу над Германией».

**Давыдова Раиса Алексеевна**, гл. специалист отделов ПО и ПС, окончив 9-й класс школы в Смольнинском районе Ленинграда уже во время войны, служила в отдельном гвардейском артиллерийском разведдивизионе, младшим сержантом-вычислителем батареи топографической разведки. Участвовала в боях за Ленинград, воевала на Карельском, 2-ом и 1-ом Белорусских фронтах. Прошла с боями Польшу, Германию. Участница штурма Берлина. Награждена медалями «За оборону Ленинграда», «За боевые заслуги», «За взятие Берлина», «За победу над Германией».

**Егоров Владимир Иванович** – главный специалист отдела ПТЭ, после окончания школы 8 месяцев обучался в Высшем военноморском инженерном училище, далее Западный фронт, Северный Кавказ. Разведчик. Под Темрюком получил тяжелое ранение, попал в госпиталь, стал инвалидом войны.

Награжден орденами Славы III степени, Отечественной войны, медалями «За оборону Кавказа», «За победу над Германией».

**Иванова Инна Васильевна** – школьницей 9-го класса уехала перед войной в Геологоразведочную партию, в марте 1942 г. добровольцем ушла в Красную Армию, командир отделения аэрофотозаграждения ПВО Московской Особой Армии. Затем Западный и Центральный фронты. Награждена орденом Отечественной войны II степени, медалью «За победу над Германией».

**Модлый Владимир Маркович** – зам. директора ЛМП – участник битвы за Новороссийск (Малая земля). Потом – Западный фронт, освобождал Польшу. Награжден медалями «За отвагу», «За боевые заслуги», «За оборону Кавказа», «За победу над Германией», орденом Красной Звезды.

**Гуцко Владимир Антонович** – гл. конструктор отдела ПО, после окончания в 1940 г. Московского станкостроительного института был призван в Армию и до 1945 г., до победы над Японией воевал в Манчжурии в должности командира отдельной парковой автомобильной роты 2-го Дальневосточного фронта.

Награжден медалью «За победу над Японией».

**Бродский Евгений Исаакович**, сын известного художника Бродского, автора многих монументальных полотен, в 1946–1948 гг. работал в отделах ПГС и ПО, во время войны служил в саперных частях действующей армии от командира взвода до начальника штаба саперного батальона. Был ранен. Награжден орденом Красной Звезды, медалями «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией».

**Эпштейн Самуил Михайлович** – начальник ПТО и гл. инженер Горем №3, работал и воевал на Волжском и Ленинградском фронтах, будущий главный конструктор отдела ПК, награжден двумя орденами Красной Звезды, медалями «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией».

За участие в боевых действиях советских войск в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов будущие сотрудники Ленметропроекта были награждены:

Медалью «За отвагу» – 5 человек, «За боевые заслуги» – 6 человек, «За оборону Москвы» – 6 человек, «За оборону Советского Заполярья» – 2 человека, «За оборону Кавказа» – 6 человек, «За оборону Сталинграда» – 1 человек, «За освобождение Варшавы» – 4 человека, «За оборону Ленинграда» – 30 человек, «За освобождение Будапешта» – 2 человека, «За взятие Берлина» – 3 человека, «За победу над Японией» – 3 человека. Орденами Красной Звезды – 17 человек, Отечественной войны – 9 человек, Ордена Славы – 3 человека, Ордена Александра Невского – 1 человек, медаль «За победу над Германией» – 32 человека.

Тяжелая доля выпала и тем, кто, находясь в блокаде, защищал наш город, жизнь свою и своих близких и детей. Бомбежки, артобстрелы, холодные зимы, голод и смерть, смерть вокруг! И надежда, а затем и уверенность в Победе, в том дне, который «был от нас далек, как в костре потухшем таял уголек».



И пришел этот день: сначала прорыв, затем полное освобождение от блокады и, наконец, – Победа!

Среди наших пенсионеров-ветеранов института тоже много жителей блокадного Ленинграда. Это Р.М. Александрова, В.И. Борисова, В.А. Богданова, Н.С. Григорьева, С.А. Дьяконова, Н.Е. Иванова, Г.И. Знахуренко, Г.Н. Клемидина, И.С. Лагсберман, М.Н. Лобачева, Б.А. Романов, В.И. Усанова, З. Щетникова.

Но победа добыта не только на поле боя, она ковалась и в тылу, где готовились самолеты, танки, артиллерия, боеприпасы, выращивался хлеб и пропитание, шились шинели, рукавицы, валялись валенки. Транспорт, и в т.ч. железнодорожный, обслуживал огромную машину войны. И многие из тружеников тыла награждены медалями «За доблестный труд в ВОВ», «За трудовую доблесть в ВОВ». В нашем коллективе таких людей было около 30 человек.

И в заключение приведу стихи Ю.В. Мантейфеля-Мирского, техника-геодезиста Ленметропроекта в 1965–1986 гг., а в 1941–1945 гг. участника войны, кавалера ордена Красной звезды, двух медалей «За боевые заслуги», медали «За победу над Германией», участника боев в составе Советских войск в 1944–1945 гг. в Польше, Венгрии, Чехословакии, Румынии, Австрии, Югославии.

Из стенгазеты «Метро» №5 от 23 февраля 1966 года.

*Влекомый стремленьем к победе,  
Великою верой ведом,  
Я шел по горящей планете  
Извечным солдатским путем,*

*Где мины пронзительно воют  
И пули, как осы, свистят.*

*Я знал, что они не накроют,  
Что сердце мое не пронзят.*

*Все эти солдатские беды:  
Раненья, контузия, смерть,  
Пока не добились победы,  
Меня не посмели задеть!*

*Ведь это не зря и недаром,  
Хоть в стужу, но в поте лица  
Под городом, под Сталинградом  
Прошел я науку бойца.*

*Недаром под Ржевом и Брянском,  
На выгнутой Курской дуге  
Терпеньем, уменьем, упрямством  
Врага пересилить сумел.*

*Солдатские думы и мысли  
Недаром я в сердце носил,  
Пускай и тонул я на Висле,  
Но все-таки выжил, доплыл!*

*Недаром в бою под Варшавой  
Из роты один уцелел  
Мне павших бессмертная слава,  
Как знамя, досталась в удел.*

*По трудным дорогам военным  
От Волги до вражеских мест  
Я с ветром попутным, веселым  
Донес и солдатскую месть*

*Пусть рвались снаряды и мины!  
Пройдя через сотни преград,  
Я все же дошел до Берлина,  
Как роты своей делегат!*

**Советник генерального директора  
Ленметрогипротранс,  
заслуженный строитель РФ  
Н.И. Кулагин**



# Константин Станиславович ТАТАРИНОВИЧ: САМОЕ ВАЖНОЕ В БРИГАДЕ – ЗАЖЕЧЬ МОЛОДЕЖЬ!



Строительство метро в Ленинграде не раз сопровождалось подвигами, рекордами, борьбой со стихией, но всегда венцом всех испытаний городу являлись новые станции, в народе не зря называемые подземными дворцами. В те времена ударной стройки немало фамилий ленинградцев-метростроевцев было вписано в историю строительных достижений. Среди этих фамилий есть и фамилия «Татаринич», произносившаяся сегодня, мы всегда подразумеваем «дружная бригада, слаженная проходка, высокие темпы», а сама фамилия стала почти синонимом выражения «прирожденный бригадир». Так и есть: на счету легендарного метростроевского бригадира проходчиков Константина Станиславовича Татаринича множество наград за трудовые успехи, каждая из которых заслужена справедливо.

## НАЧАЛО ДОЛГОГО ПУТИ

Свой трудовой путь Константин Станиславович начинал в СМУ-9 арматурщиком. Как и многие в то время, в Ленметрострой попал случайно.

– Я учился в ФЗО №13 в Сосновой Поляне, и нашу группу направили на прохождение практики на строительство станции «Автово», – вспоминает Константин Станиславович. – Там мы вязали арматуру, помогали по строительству. Мне было 18 лет. В 21 год я пошел в армию, пробыл там 3 года и 3 месяца. За это время за отличную службу дважды заслужил отпуск, был занесен в книгу части. Меня оставляли учиться на офицера, но я отказался – не мое это. Я люблю работать, чтобы было и где подумать, и где силу применить, а наказывать и контролировать – не могу.

После армии Константин Станиславович вернулся в СМУ-9, на строительство станции «Чернышевская», где его поставили на чеканку наклонных ходов. За «Чернышевской» была «Площадь Ленина». Константин Станиславович вспоминает, что на строительстве каждой станции метростроевцы сталкивались с трудностями – и каждый раз уверенно шли вперед. Не мог бригадир Татаринич (с 1971 года уже работавший в СМУ-15 – прим. ред.) не вспомнить о покорении первого размыва на перегоне «Лесная» – «Площадь Мужества» в 1974–1975 годах...



Про размыв 1974–1975 годов режиссер Д. Светозаров снял фильм «Прорыв». За воссозданием деталей этой страшной аварии обращались к метростроевцам, работавшим на ликвидации размыва. Так Светозаров познакомился с К. Татариничем. На фото: К. Татаринич и Д. Светозаров. По признанию Константина Станиславовича, в реальности было намного страшнее, чем показано в фильме.

Константин Станиславович Татаринич – бригадир проходчиков СМУ-15 Метрострой. Родился 15.04.1935 г. в деревне Гащица Ляховичского района Брестской области.

За время трудовой деятельности в Ленметрострое освоил несколько смежных специальностей и был назначен неосвоенным бригадиром проходчиков. Участник строительства первой очереди метрополитена.

Принимал участие в строительстве станций «Автово», «Балтийская», «Площадь Восстания», «Чернышевская», «Горьковская», «Петроградская», «Лесная», «Площадь Мужества», «Парк Победы», «Гражданский проспект», «Девяткино», «Черная речка». «Площадь Александра Невского-2», «Лиговский проспект», «Улица Дыбенко». При осуществлении скоростной проходки на перегоне «Петроградская» – «Черная речка» бригадой К.С. Татаринича построила за месяц 1070 метров тоннеля, установив мировой рекорд. Наставник молодежи, ветеран труда. За заслуги в строительстве метрополитена награжден орденом Трудового Красного Знамени, орденом Ленина, медалью «За трудовую доблесть». Лауреат Государственной премии СССР. В 1979 году ему было присвоено звание «Заслуженный строитель РСФСР». На пенсии с марта 1999 года.

## ТРАССА МУЖЕСТВА

«...Начиная очередную проходку, бригада В.В. Скрышниковой пробурила в замороженном забое разведочную скважину. Когда вынули бур – хлынула вода. Закупорить отверстие удалось. Но под натиском пльвуна лопнула ледяная стена забоя, в тоннель устремился поток воды, смешанный с песком. К тому времени был подготовлен к закрытию затвор, – ждали лишь, когда опасную зону покинут люди. Пльвун заполнял пространство со скоростью 200 кубометров в минуту. Человеческих усилий не хватало, подогнали электровоз...» (здесь и далее – цитируется книга «Летопись Ленметростроя» Л.Е. Иванкина, 1984 г. – прим. ред.).

Константин Станиславович Татаринич рассказывает:

– Все помню... Пришли на работу, пошли работать на верхний тоннель (перегонные тоннели на трассе «Лесная» – «Пл. Мужества» находятся не на одной глубине, а один над другим), а бригада Скрышниковой работала на нижнем тоннеле. В некоторых местах на нижнем тоннеле грунт был плохо заморожен. Бурили везде, но видимо, на линзу не попали. Вдруг нам начальник участка говорит, что в нижнем тоннеле что-то не так. Мы побросали отбойные молотки и с бригадой пошли в нижний тоннель. У бригады Скрышниковой никак не получалось закрыть затвор. И я, недолго думая, схватил лом, ударил по сварке...откуда сила тогда взялась – не знаю. Потом схватил крюк с тросом от электровоза, подцепил затвор... и только затвор закрыли,



как его начало рвать. Если бы тогда нам этот затвор не удалось закрыть – страшно представить... Навечно бы там все и остались... До сих пор помню, как по трубам-«соткам» в тоннеле понесся пльвун с таким свистом – аж жутко было... Боролась мы с этим пльвуном без сна и отдыха. С четырех дня до пяти ночи. А потом по новой. Про то, что хотелось спать – уже и не думали, все мысли были заняты тем, как согреться – работать приходилось по колено в воде. Страшно было...

## РЕКОРДЫ СКОРОСТИ

Знаменита бригада Константина Станиславовича Татаринича и тем, что поставила мировой рекорд, преодолев тысячный рубеж в скоростной проходке на трассе Московско-Петроградской линии («Петроградская» – «Черная речка») – 1070 метров тоннеля в месяц.

Руководить бригадой на скоростной проходке Константину

Станиславовичу было поручено неспроста: возглавляя когда-то звено в бригаде А.А. Малышева, он добился недостижимой на тот момент скорости 16,1 метра проходки за смену. И задача заключалась не в том, чтобы сделать рывок, а в том, чтобы обеспечить стабильную, без сбоев, высокую производительность труда в течение всех суток.

«По прошествии 20 дней с начала проходки щит оставил за собой почти 800 метров одетого в бетон тоннеля. На графике кривая нарастания темпов работ держится намного выше проектной отметки. Среднесуточная проходка составляет 36 метров вместо 23 по плану. «Молнии», оповещающие о ходе уникального эксперимента, стареют буквально на следующий день. Вчера бригада К.С. Татаринича вплотную приблизилась к наивысшему уровню – 39 метров за сутки – мировому рекорду, установленному год назад, а сегодня взят новый рубеж – 44,2 метра».

Как удавалось бригадиру Татариничу добиться таких впечатляющих результатов? Как получалось настроить бригаду на такой подвиг?

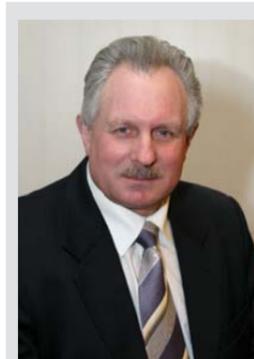
– Самое важное – зажечь молодежь, – с улыбкой говорит Кон-

стантин Станиславович. – Нужно с ребятами уметь разговаривать, уметь их затравить. К каждому найти подход, у каждого узнать характер. А 10 человек в бригаде – это 10 разных характеров, и мотивировать всех одним способом – не получится. В своей бригаде я знал и дружил с каждым, домой к ним ездил и никогда никому не отказывал в помощи. Это умение складывается из честного отношения к коллегам. Всегда нужно выслушать каждого! Бригада – это семья. Здесь всегда в приоритете честность, помощь и взаимовыручка. Здесь – один за всех и все за одного. Каждый раз, когда за трудовые успехи давали премию, я делил ее между всеми поровну, никого не выделяя, и себя в том числе! Когда в коллективе складываются уважительные и доверительные отношения – тогда и работа спорится.

Такое доброе отношение к людям Константин Станиславович сохраняет и по сей день, ставя во главу угла помощь и взаимовыручку. Его супруга Инесса Иосифовна, с которой, к слову, они живут душа в душу вот уже 62 года, рассказывает, что на даче он помогает всем: кому калитку починить, кому засов...

Константин Станиславович – заядлый рыбак. Летом на даче он уже с 4 часов утра на ногах – собирает на рыбалку. Любит лес, ходить по грибы-ягоды...

– А вообще, знаете, я все люблю! – говорит с задором Константин Станиславович. – А особенно люблю, когда работа спорится и молодежь, мне с молодыми всегда нравилось работать!



## Генеральный директор ЗАО «Управление-15 Метрострой» Н.И. Власов о К.С. Татариниче:

Константин Станиславович – исключительный наставник и воспитатель молодежи, трижды за свою трудовую деятельность он набирал новые проходческие бригады из числа молодежи, как правило, комсомольцев. Во время работы для него был закон – везде быть первым: по производительности труда, по качеству и безопасным приемам работ. Во всем и всегда он принципиален и добропорядочен.

Я познакомился с бригадиром Татариничем на шахте №410 Северного канализационного коллектора, где мы оба принимали участие в скоростной проходке, достигшей скорости 876 п.м. за месяц. Тогда мы оба были «не на первых ролях»: я – заместителем начальника участка, а он работал в звене комплексного бригадира А.А. Малышева, ставшего Героем Соцтруда. Работа нас сблизила, и через год на строительстве станции «Черная речка» уже на первых ролях нам удалось перешиазнуть километровый рубеж месячной скоростной проходки – 1070 п.м. в месяц.

Помню, в 1979 году сразу после окончания проходки, Константин Станиславович за рулем собственных «Жигулей» уехал ко мне во Псковщину, где целую неделю мы провели на подледной рыбалке, а Константин показал себя заядлым и подготовленным рыболовом. Эта страсть к рыбалке сохранилась у него до сих пор: на даче в Дивенской его можно встретить на зорьке рано утром или поздним вечером и непременно с удочками.

Много можно хорошего сказать о Константине Станиславовиче... Горячо поздравляю его с 80-летием, желаю и дальше быть здоровым, крепким, жизнерадостным, счастливым и полезным для всех человеком!



15 апреля Константин Станиславович отпраздновал 80-летие. За праздничным столом, накрытым к приезду гостей гостеприимной хозяйкой дома, супругой Инессой Иосифовной, виновник торжества вспоминал свои трудовые будни в Ленметрострое, говорил об увлечениях, рассказывал про коллег и друзей и отвечал на поздравительные телефонные звонки, которых было немало.

Уважаемый Константин Станиславович!

Поздравляем Вас с 80-летием!

Желаем Вам крепкого здоровья и благополучия!

Конкурс

# В ПЕТЕРБУРГЕ ВЫБРАЛИ ЛУЧШИХ ШТУКАТУРОВ



По условиям конкурса, за отведенное на выполнение практического задания время участники должны были оштукатурить конструкцию П-образной формы при помощи гипсовой штукатурки, которая была предоставлена деловым партнером конкурса – компанией Knauf. От Колледжа Метростроя в конкурсе приняли участие 4 учащихся 1 курса: Галина Балутина, Никита Дегтев, Анна Молчанова и Михаил Симдянкин.

26 марта в Белом зале Дворца труда состоялось торжественное награждение победителей и участников конкурса. Призовые места распределились следующим образом:

**В номинации**

**«лучший штукатур»:**

**1 место** – Раиса Барабошкина, штукатур 4 разряда ЗАО «УНР-41».

25 марта в стенах гостеприимного Колледжа Метростроя стартовал восьмой по счету конкурс профессионального мастерства «Лучший штукатур-2015». По традиции, кроме мастеров со стажем из петербургских строительных компаний, соревновались между собой и учащиеся из различных учреждений профессионального образования Санкт-Петербурга, Тихвина и Липецка.



Призеры-2015: Анна Молчанова и Михаил Симдянкин

Профессиональный конкурс «Лучший штукатур» проводится с 2008 года по инициативе профсоюза работников строительства и промышленности строительных материалов и при поддержке компании Knauf, профильных комитетов Правительства Санкт-Петербурга, профессиональных, а также общественных объединений.

Победители и призеры городского конкурса будут выдвинуты номинантами всероссийского этапа Национального конкурса российских строителей «Строймастер».

Генеральным информационным партнером конкурса является газета «Строительный еженедельник».

**2 место** – Абдувасит Тошев, штукатур ГК «РосСтройИнвест».

**3 место** – Валентина Чекалева, штукатур 4 разряда ЗАО «УНР-41». **В номинации «лучший учащийся по специальности штукатур»:**

**1 место** – Анна Молчанова, Колледж Метростроя

**2 место** – Михаил Симдянкин, Колледж Метростроя

**3 место** – Антон Григорьев (Липецкий индустриально-строительный колледж) и Лев Мышалов (Колледж строительной индустрии и городского хозяйства).

Победителям были вручены денежные призы и подарки от спонсоров мероприятия.

**ПОЗДРАВЛЯЕМ!**

Поздравляем!

## ЮБИЛЕИ ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ

МАЙ

<b>2</b>	Николай Александрович ВИНОГРАДОВ (Управление-20) – 55-летие Наталья Евгеньевна КОМБАРОВА (ЛМЗ) – 60-летие Александра Григорьевна ТИХОНОВА (Управление-15) – 80-летие
<b>3</b>	Галина Васильевна ЗЯТИКОВА (ТО-3) – 55-летие
<b>5</b>	Николай Алексеевич МИРОНОВ (ТО-3) – 50-летие Зойджон Худойбердыевич ТОЛИБАЕВ (УМ) – 55-летие
<b>9</b>	Анна Ивановна ИВАНОВА (Управление-15) – 70-летие
<b>10</b>	Любовь Петровна БЛАГОВИСНАЯ (Управление-20) – 70-летие Надежда Филипповна МОИСЕЕВА (РЭУ) – 90-летие Валерий Анатольевич КЛИМКИН (ТО-3) – 50-летие
<b>12</b>	Ираида Ивановна ЧЕРЕПОК (АТП) – 80-летие
<b>15</b>	Клавдия Васильевна ТРОФИМОВА (СМУ-19) – 80-летие
<b>16</b>	Геннадий Кондратьевич ДЕМЬЯНОВ (СМУ-11) – 65-летие Григорий Васильевич ЦАРЕНКО (Управление-15) – 60-летие
<b>19</b>	Александр Михайлович АДАМЕНКО (Управление-20) – 70-летие
<b>20</b>	Раиса Петровна ОРЛОВА (ЖБКид) – 75-летие Николай Васильевич АНИСИМОВ (АТП) – 75-летие
<b>23</b>	Анатолий Николаевич ПОЛЯКОВ (Управление-15) – 55-летие
<b>26</b>	Николай Матвеевич ЛЕБЕДЕВ (СМУ-11) – 75-летие Фатима Борисовна МАКСИМОВА (Поликлиника) – 65-летие
<b>29</b>	Андрей Васильевич КОПЫЛОВ (ТО-3) – 55-летие

Спорт

# НУЖНА ПОБЕДА!

## МЕТРОСТРОЙ ВНОВЬ ПОБОРЕТСЯ ЗА ПЕРВОЕ МЕСТО В СПАРТАКИАДЕ СТРОИТЕЛЕЙ «ЗА ТРУД И ДОЛГОЛЕТИЕ»

После пятилетнего перерыва команда Метростроя вернулась в Спартакиаду. – Мы нацелены на победу, – говорит спортивный директор НП СК «Метрострой» Вячеслав Фандеев. – Три года подряд – в 2008, 2009 и 2010 годах – мы были победителями Спартакиады «За труд и долголетие» и вновь претендуем на то, что получим кубок победителя на награждении в Ледовом дворце из рук губернатора Георгия Полтавченко.

Состязания Спартакиады проходят с октября по июль, а награждение победителя – на праздновании Дня строителя в Ледовом дворце в августе. Команды спортсменов из ведущих строительных организаций города соревнуются по следующим видам: боулинг, стрельба, настольный теннис, ветеранский волейбол, шахматы, бильярд и мини-футбол. Ранее в программе были и такие виды, как лыжные гонки и баскетбол, в которых, к слову, становились лидерами метростроевские спортсмены, но эти виды впоследствии были исключены из программы.

По словам Вячеслава Фандеева, спортивная команда Метростроя имеет все шансы на победу. Во-первых, в Метрострое всегда существовал спорт, и ему уделяется большое внимание: ежегодно проводится своя Спартакиада, а с этого года руководством Метростроя было принято решение провести в коллективах организации сдачу норм ГТО. Во-вторых, Метрострой – многочисленная организация, где работают достойные спортсмены, в-третьих – имеется собственный спортклуб и своя спортивная база для подготовки спортсменов любого уровня, чем другие организации похвастаться не могут.

– Если сравнить внутреннюю метростроевскую Спартакиаду и Спартакиаду «За труд и долголетие», – добавляет Вячеслав Фандеев, – первая окажется намного серьезнее в спортивном плане, ведь включает 16 видов спорта, среди которых и легкая атлетика, и баскетбол, и лыжные гонки и эстафета, и плавание, и многие другие виды спорта.

Из проведенных на сегодняшний день 6 соревнований в рамках Спартакиады строителей (боулинг осенью и зимой, стрельба осенью и зимой, шахматы, настольный теннис) Метрострой в 5 соревнованиях занял первые места. Впереди – состязания по бильярду, ветеранскому волейболу и мини-футболу. Желаем спортивной команде Метростроя успехов и верим в победу!

Идея спартакиады принадлежит основателю Союза строительных объединений и организаций Александру Вахмистрову, который сегодня является почетным президентом ССОО. Спартакиада «За труд и долголетие» проводится Союзом строительных объединений и организаций с 2003 года. Уровень организации соревнований спартакиады традиционно очень высок. Состязания проходят на самых престижных городских спортивных площадках: Петербургский теннисный клуб имени Никифорова, зал академии волейбола имени Платонова, СК «Юбилейный», стадион «Петровский» и др. За время существования Спартакиады участие в ее мероприятиях приняли более 20 строительных организаций и предприятий.

# СПАРТАКИАДА ОАО «МЕТРОСТРОЙ»

**НАСТОЛЬНЫЙ ТЕННИС**

4 апреля в спортивном комплексе ОАО «Метрострой» прошло командное первенство по настольному теннису. В соревнованиях приняло участие 13 команд. Состав команды: 2 мужчин и 1 женщина. В результате борьбы в подгруппах определились сильнейшие команды, которые в стыковых играх определили итоговые места. Все финальные игры прошли в напряженной борьбе: за 1 место – СМУ-11 и Управление механизации (2:1); за 3 место – СМУ-9 и СМУ №13 (3:0); за 5 место – Управление и ТО-3 (2:1); за 7 место – Компакт и Управление №10 (2:1); за 9 место – ЛМГТ и Семнадцатое управление (2:1); за 11 место – Метрокон и Управление-15 (2:1).

13 место – у дебютанта соревнований – команды ГлавПетербургСтрой.

Победителем в третий раз стала команда СМУ-11 в составе: Т. Чижиковой, В. Белецкого, В. Зазулина. На втором месте – теннисисты УМа: Н. Лузина, А. Васенькин, А. Парай. Спортсмены СМУ-9 – на третьем месте (Э. Тюхова, Е. Мишаченко, С. Степанов).

Интересно, что первая пятерка команд такая же, как в первенстве 2014 года.

**ДАРТС**

15 апреля состоялось первенство ОАО «Метрострой» по дартсу, в котором приняло

участие 58 спортсменов из 14 команд. Участники выявляли сильнейших не только в командном, но и в личном первенстве. Каждый игрок выполнял 10 серий бросков по 3 дротику (набор очков). Состав команды: 4 человека (не менее 1 женщины). В командном первенстве (сумма результатов 4 игроков) сильнейшими стали представители ТО-3 в составе: А. Трофимовой, О. Ващилко, Е. Федорова, О. Кликина – 2228 очков. Второе место заняла команда Семнадцатого управления: Т. Волохина, О. Харитоновна, Е. Жданов, Е. Денисов – 1912 очков. Спортсмены УМа – на третьем месте: Ю. Ерохина, П. Попов, Ю. Смирнов, В. Петрунцев – 1906 очков, 4 место – СМУ №13 (1836), 5 место – Метромаш (1713), 6 место – Управление №10 (1706), 7 место – Метрокон (1699), 8 место – СМУ-9 (1676), 9 место – СМУ-15 (1665), 10 место – СМУ-19 (1568), 11 место – Управление (1561), 12 место – СМУ-11 (1485), 13 место – ГлавПетербургСтрой (1324), 14 место – Компакт (1303).



В личном первенстве среди женщин призами стали: 1 место – Т. Волохина (Семнадцатое управление, 553 очка); 2 место – О. Ващилко (Тоннельный отряд-3, 535 очков); 3 место – Л. Андреева (Управление № 10, 483 очка). Среди мужчин: 1 место – О. Кликин (Тоннельный отряд-3, 663 очка); 2 место – Е. Федоров (Тоннельный отряд-3, 653 очка); 3 место – М. Жариков (СМУ №13, 607 очков).

Скорбим

### 15 АПРЕЛЯ 2015 ГОДА ТРАГИЧЕСКИ ПОГИБЛА ВИОЛЕТТА ЮРЬЕВНА СОЛОДОВНИКОВА



Виолетта Юрьевна работала в РЭУ – филиале ОАО «Метрострой» с 1997 года распределителем работ базы отдыха в городе Приморске. Зарекомендовала себя как грамотный, добросовестный, ответственный работник. Обладала большими организаторскими способностями, отличалась доброжелательным отношением к людям, душевной щедростью, жизнелюбием. Виолетта Юрьевна принимала активное участие в общественной жизни коллектива. Ветеран труда Метростроя.

Коллектив Метростроя глубоко скорбит о безвременной кончине Виолетты Юрьевны. Светлая память о Виолетте Юрьевне Солодовниковой навсегда сохранится в наших сердцах. Выражаем глубокое соболезнование родным и близким.

Коллектив Метростроя

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



Редактор: Андрей Бергнер  
Корреспондент: Ирина Сидорина  
Фото: Виктор Чумаков  
Верстка и дизайн: Елена Тальянова  
Номер подписан в печать 28.04.2015 г. 11.00 ч.  
Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

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