

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

НАШЕСТВИЕ НА «МЕЖДУНАРОДНОЙ»

В конце мая журналисты спустились в шахту № 622

СТР. 2

ОТ ВАГОНА ДО ЖЕТОНА

Все найдется в музее Петербургского метрополитена

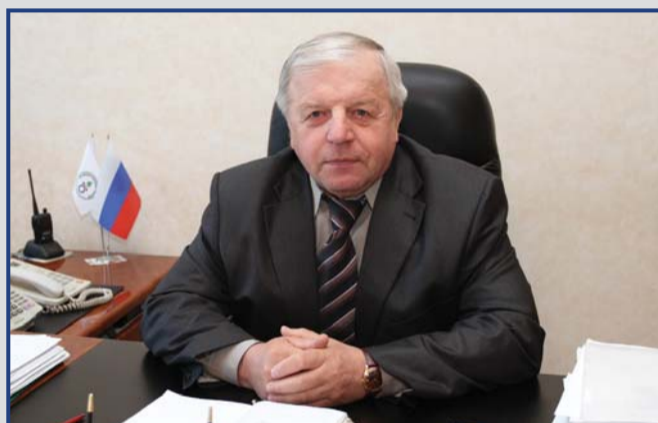
СТР. 7

«ЗДОРОВЬЕ – БЛАГО ПЕРВОЕ НА СВЕТЕ»

19 июня – День медицинского работника

СТР. 8

ЛИТЕЙНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД! 70 ЛЕТ В СОСТАВЕ МЕТРОСТРОЯ



В настоящее время Литейно-механический завод Метростроя (ЛМЗ) представляет собой производство полного цикла, отвечающее самым широким требованиям. Здесь есть и литейное производство, и слесарно-сборочное, и кузнечно-штамповочное, а также механическая и термообработка металлов. Понятно, что с таким производственным «набором» предприятие может выпускать самую разнообразную продукцию и работать с разными заказчиками.

– Но в первую очередь мы – Литейно-механический завод Метростроя, и уже потом все остальное, – говорит генеральный директор ЛМЗ Владимир Николаевич Филиппов. – Это значит, что метростроевские заказы для нас всегда на первом месте.

ДАТЫ И НАЗВАНИЯ

История существования нынешнего Литейно-механического завода Метростроя началась в далеком 1941 году.

– Перед самой войной, в период со 2 по 23 июня 1941 года по распоряжению власти 3 городских завода перешли в состав Строительства №5 НКПС, нынешнего Метростроя, – рассказывает генеральный директор ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя» Владимир Николаевич Филиппов.

(Продолжение читайте на стр. 4)

Метростроение

НАШЕСТВИЕ НА «МЕЖДУНАРОДНОЙ»

В конце мая журналисты спустились в шахту № 622

Двадцать шестого мая строительная площадка «Международной» пережила настоящее нашествие. Тридцать два журналиста, а также почетные гости – глава Фрунзенского района Терентий Владимирович Мещеряков, депутат Законодательного собрания Санкт-Петербурга Анатолий Евгеньевич Костерев и начальник ГУП «Петербургский метрополитен» Владимир Александрович Гарюгин – прошли через синие ворота с надписью «Шахта № 622». За ними их ждали сотрудники Семнадцатого управления Метростроя, проследившие, чтобы все гости получили метростроевские каски и куртки. И экскурсия началась. В качестве экскурсовода выступил Вадим Николаевич Александров.



Первым делом все отправились осмотреть наклонный ход. Фотокорреспонденты и телеоператоры с энтузиазмом кинулись снимать ход работ, а журналисты плотным кольцом окружили ньюсмейкера. И ударная волна вопросов досталась Вадиму Николаевичу. В первую очередь, журналистов интересовали сроки долгожданного запуска станций. Вадим Николаевич в очередной раз подтвердил, что планируемый



Петербургжцы, а особенно жители Фрунзенского района, очень ждут открытия станций «Международная» и «Бухарестская», которые существенно облегчат жизнь. Ждут уже давно. И теперь, когда до знаменательного события осталось чуть больше года, ожидание становится все более нетерпеливым. В связи с этим, Администрация района попросила Метрострой устроить экскурсию на строительную площадку «Международной».



срок сдачи – август 2012 года – остается без изменений. И рассказал о состоянии работ на сегодняшний день. Наклонный ход станции «Международная» уже полностью закончен, на глубину 65 метров уже спущена часть конструкций эскалаторов. Под землей пройдены все тоннели, ведутся отделочные работы. Соединительная тяговая подстанция полностью готова к установке оборудования, на поставку которого в настоящий момент проходит конкурс.

– А вы сегодня сюда с инспекцией? – поинтересовался один из «экскурсантов».

– Да, с инспекцией, – серьезно кивнул головой глава Метростроя, и с хитрой улыбкой добавил: – Хочу проинспектировать, каким образом журналисты освещают такие важные городские объекты как строительство метро.

Далее экскурсантов ожидал тур под землю. Кто-то из журналистов, пережив впечатляющий спуск в рабочей клетке, посетовал: «А что, нельзя более современные лифты поставить?», вызвав улыбки у сопровождающих представителей Семнадцатого управления. Им, кстати, пришлось не сладко. Вездесущие журналисты так и норовили залезть или провалиться куда-нибудь, а некоторые представительницы прекрасного пола даже неблагоразумно одели туфельки на каблуках.

После прогулки по тоннелю, осмотра будущего вестибюля и служебных помещений, журналисты опять окружили Вадима Николаевича. Интересовало все: и как давно идет строительство, и сколько было потрачено денег, и как будет



выглядеть будущая станция, и, конечно, какие станции будут строиться дальше. Последний вопрос – самый насущный. Вадим Николаевич объяснил, что для нормального развития метрополитена требуется нормальное финансирование, как минимум, вдвое превышающее существующее. К 2013 году будут сданы следующие долгожданные объекты: «Адмиралтейская» (открытие запланировано на декабрь 2011 года), «Бухарестская» и «Международная» (открытие запланировано на август 2012 года), а также вестибюль «Спасской» и второй выход «Спортивной» на Васильевский остров. Дальше пока загадывать невозможно, хотя планы есть и весьма интересные. С февраля метростроители ждут утверждения плана развития метрополитена до 2025 года. Есть надежда, что этим летом он будет представлен правительству.

СПРАВКА

На «Международной» функцию главного субподрядчика выполняет ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой». Бригады ЗАО «Управление-15 Метрострой» сейчас ведут проходку вентиляционного хода, а также заканчивают бетонирование машинного помещения вестибюля и выполняют отделочные работы в тоннеле наклонного хода. ЗАО СМУ-9 «Метрострой» трудится над сборкой и монтажом эскалаторов.

Ленинградский Метростроитель

Однажды 25 лет спустя

Из архивов газеты «Метростроитель» за прошлый век

В ходе пресс-тура на станцию «Международная» журналистов в первую очередь волновали вопросы сегодняшнего и завтрашнего дня. Мы же решили заглянуть в прошлое. Ведь начиналось все за 25 лет до запланированного на 2012 год открытия станции.

1988 год

№ 3 (3099) 23 января
Пятая линия

Ленинградского метро

В конце 1987 года институт «Ленметрогипротранс» закончил разработку технико-экономического обоснования Фрунзенского радиуса Ленинградского метрополитена от станции «Площадь Мира» до станции «Улица Бельи Куна». Запроектированный участок является южным концом пятого диаметра метрополитена, соединяющего Ждановский район с Купчином. Северный участок от Богатырского проспекта до площади Мира находится в стадии строительства.

Поезд метрополитена привезет пассажиров от площади Мира к первой станции Фрунзенского

радиуса «Пушкинская», расположенной рядом с действующей станцией Кировско-Выборгской линии и связанной с ней пересадочными устройствами.

Наземный вестибюль расположится в районе пересечения Загородного проспекта и Звенигородской улицы. Это будет пятый выход из метро на Загородном проспекте. Далее будет предусмотрена остановка на углу Обводного канала и Лиговского проспекта. Выход располагается на пересечении многих транспортных магистралей и создает удобства для пассажиров при пересадке их на городской транспорт. Дальнейшее развитие линии происходит в южном направлении. Следующий метровокзал находится на пересечении Волковского проспекта с Бухарестской улицей, у путепровода.

Линия метрополитена выходит на ось Бухарестской улицы и доходит так до улицы Бельи Куна, имея по пути еще одну станцию на пересечении с улицей Салова. Протяженность участка от площади Мира составит 8,5 км. Для переключения движения на южный участок необходимо также построить на площади Мира третью станцию, это даст начало участку метрополитена в район Лахты через Театральную площадь, которая вместе с действующей Правобережной линией образует Правобережно-Лахтинскую линию – от станции «Народная» до станции «Лахтинская».

Строительство Фрунзенского участка метрополитена создает значительные улучшения транспортного обслуживания северной части Купчино.

1992 год
№ 3 (3287) 4 февраля
На Фрунзенской линии

Сейчас на 622-й шахте существует одновременно три забоя: левый перегонный тоннель, по которому движется щит, нижний вентузел, разрабатываемый бригадами В.Н.Титова, Г.Б.Медведева, Н.Н.Фомина, и правый перегон, где идет сборка эректора. Как это ни удивительно, но людей хватает. Не хватает леса, его попросту нет. Выработки крепятся металлом, и тот из старых запасов, а они уже кончаются. Единственный стройматериал, который здесь есть в достаточном количестве, это цемент и соответственно бетон. Их привозят с завода ЖБКД.

1992 год
№ 18 (3302) 23 мая
От перегонов – к станции

На шахте № 622 («Улица Бельи Куна»), где работает участок № 3 СМУ-17, в левом перегонном тоннеле остановлен механизированный щит. Бригады А.В.Форсилова, В.Н.Тихонова и С.Г.Зубцова, которые вели про-

ходку тоннеля, приступили сейчас к сооружению монтажной камеры. Они же начали строительство хода к геодезической скважине. Ибо, как сказал исполняющий обязанности начальника участка А.И.Побидаш, щит прошел расстояние в 3 километра и 40 метров и маркшейдерам необходимо определиться, сориентироваться в трассе.

Незадолго до этого бригады В.Н.Тихонова, А.В.Форсилова и В.Н.Титова закончили сооружение монтажной камеры в левом перегонном тоннеле для приема щита со стороны шахты № 620 («Улица Салова»). Сейчас там ведутся бетонные работы, возводятся торцевая стена камеры. А бригада С.Г.Зубцова одновременно с проходкой в правом перегонном тоннеле занималась и проходкой нижней вентиляционной камеры. Проходчики смонтировали здесь 166 колец, и после этого работы тоже прекращены.

Таким образом, в забоях перегонных тоннелей в данное время проходка практически не ведется. Все, что было возможно в нынешних условиях, пройдено. Но это в перегонах. А самое основное только начинается.

1993 год
№ 5 (3332) 6 февраля
Работа на станции.
Будет или не будет?

На шахте № 622 («Международная») сейчас находится всего две бригады проходчиков. Возглавляемые В.Н.Тихоновым и С.Г.Зубцовым, они работают посменно утром и вечером.

В левом перегонном тоннеле, ближе к «Волковской», заканчивается сооружение монтажной камеры. Осталось разработать породу обратного свода и забетонировать все. Здесь в будущем должны разбирать щит, который придет со стороны «Садовой».

В текущем месяце намечено подойти к станции левым перегонном. Это уже второй тоннель: правый примыкает к станции, в нем установлено 24 кольца. (Там же, кстати, находится щит, который должен идти в тупики в сторону проспекта Славы. Но еще не достигнув тех тупиков, проходка уже находится в тупике – финансовом). В левом тоннеле, диаметром 5,64 метра, также предстоит смонтировать 24 кольца.



Обзор СМИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА
26.05.2011

«По словам генерального директора ОАО «Метрострой»

Вадима Александрова, в настоящее время строители завершили все работы с конструкциями и приступили к отделке. Кроме того, в ближайшее время начнется возведение торгового комплекса, вход в который будет совмещен со станцией метро «Международная». Состояние и темпы строительства не вызывают сомнения в том, что станции будут открыты вовремя – работы ведутся круглосуточно и по графику, отмечает Вадим Александров.

Кстати, «Международная» станет одной из самых «мелких» станций Северной столицы, ее глубина – 65 метров».

РБК
26.05.2011

«Из бюджета Санкт-Петербурга с 1995 г. по 2004 г. за время отсутствия строительных работ на станции метро «Международная» было потрачено порядка 2 млрд 700 млн руб. Как сообщил журналистам в ходе пресс-тура по строящейся станции подземки, которую планируют открыть в 2012 г., генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров, содержание «замороженной» станции метро с прилегающим к ней участком обходилось в 300 млн руб. в год. Также В.Александров подчеркнул, что в Петербурге в настоящее время нет «замороженных» станций. В ближайшие два года «Метрострой» планирует закончить строительство «Бухарестской», «Международной», «Адмиралтейской» станций метро и выход станции «Спасская». Чуть позже будет построена станция «Спортивная-2».

КАРПОВКА.РУ
26.05.2011

«Строящиеся станции метро «Бухарестская» и «Международная» на 5-й линии метро Петербурга будут открыты летом 2012 года, предположительно в августе. Об этом сегодня корреспонденту «Карповки» сообщил гендиректор ОАО «Метрострой» Вадим Александров.

Сейчас конструкции обеих станций готовы, ведется обустройство. Вскоре предстоит поставить по четыре эскалатора.

В перспективе 5-я линия будет продлена до «Проспекта Славы». Эта станция будет находиться на значительно меньшей глубине, чем остальные. А затем пути выйдут на поверхность».

ФОНТАНКА.РУ
26.05.2011

«Метростроители планируют, что в районе Лахты, где предполагается строительство головного офиса «Газпрома», появится метро.

Как рассказал «Фонтанке» генеральный директор «Метростроя» Вадим Александров, в планах компании прокладка новой ветки до района Лахты, где должен появиться головной офис «Газпрома». По его словам, сейчас разговор идет только о проектах, однако он не исключает, что станция метро в районе улицы Савушкина может появиться примерно в 2020 году.

В настоящий момент, по его словам, планы по развитию петербургской подземки уже прошли стадию согласования с вице-губернатором Юрием Молчановым. А ориентировочно 5–6 июня с ними ознакомится губернатор города. После, развитие метро обсудит городской парламент.

Как объяснил Александров корреспонденту «Фонтанки», станция в районе улицы Савушкина станет не продолжением линии, идущей от «Спасской», а, вероятнее всего, будет частью новой ветки».

Официальная информация

На основании решения общего собрания акционеров, состоявшегося 24 мая 2011 года, на должность генерального директора ЗАО «Управление-15 Метрострой» назначен Николай Иванович Власов.

Новости

Международный тоннельный конгресс



С 21 по 27 мая 2011 года в городе Хельсинки прошел Международный тоннельный конгресс – WTC 2011. Организатором мероприятия традиционно выступила Международная тоннельная ассоциация. Задача конгресса – объединение и обмен опытом между организациями, специализирующимися на подземном строительстве. Для этого в самый большой конгресс-центр города Хельсинки съехалось более 1300 подземных строителей из 48 стран. А принимающая сторона, соответственно, сделала все возможное, чтобы в этом году конгресс максимально отразил новейшие тенденции развития отрасли тоннелестроения и подземного строительства.

В рамках конгресса прошла выставка, в которой приняли участие такие известные компании как BASE, Herrenknecht AG, NFM, Brokk и многие другие производственные и строительные фирмы. Некоторые из них представили свои передовые достижения в области горнопроходческого оборудования вживую, выставив образцы на открытой выставке на территории конгресс-центра. Заметным блоком выступили представители производителей строительных материалов: различные добавки в бетон, пластики, фибры и прочие материалы, которые уже успешно применяются или только-только прошли согласование и внедряются в процесс строительства.

Также в рамках конгресса проходила конференция, в которой совместно с институтом Ленме-

трогипротранс принял участие и Метрострой. Доклад «Безосадовочные технологии строительства метро в Санкт-Петербурге» был сделан главным инженером ЗАО «СМУ-11 Метрострой» Алексеем Ухановым. Надо отметить, что в Финляндии, Швеции, Швейцарии и других странах, где подземному строительству уделяется большое внимание, наиболее выгодные геологические условия. На территориях этих стран преобладают скальные породы, в которых многие применяемые у нас технологии по обеспечению гидроизоляции и массивной обделки сооружений, просто не требуются. В условиях же, подобных Петербургу, мало кто строит, а тем более в плотно застроенных районах города. Тем интереснее было для иностранных коллег познакомиться с опытом безосадовочной проходки петербургских строителей.

Особое место в программе конгресса было уделено техническим экскурсиям на подземные объекты города Хельсинки. Финские строители очень активно осваивают подземное пространство города, размещая под землей парковки, спортивно-развлекательные центры, пешеходные переходы, заводы по переработке сточных вод, автобусные вокзалы и другие гражданские объекты. Опыт Финляндии доказывает одно – в больших городах можно и нужно строить под землей. А результаты прошедшего конгресса говорят о том, что для строительства подземных сооружений есть все необходимое и, более того, эта отрасль с годами набирает обороты, развивается и позволяет реализовывать все более амбициозные и интересные проекты.

Следующий тоннельный конгресс пройдет в мае 2012 года в столице Тайланда – Бангкоке. В 2013 году конгресс примет Женева, Швейцария.



Ленинградский Метростроитель

Вот и вся проходка на 622-й шахте. Эти два забоя, сказал начальник участка, к концу месяца будут выработаны. После чего, возможно, предстоит перейти на станцию. А, возможно, что переход не состоится...

1993 год

№ 43 (3370) 22 декабря

Забои закрываются.

Судьба шахты неизвестна

Декабрь – последний месяц работы на шахте № 622 («Международная»). Как сказал начальник участка № 3 А.В.Телегин, поступило распоряжение закрыть до конца года все забои. А их здесь насчитывается не один и не два...

После того, как с участка забрали на другие объекты несколько бригад, на шахте остался всего один коллектив проходчиков. Это именно та бригада, которая неизменно оставалась здесь, когда наступали плохие времена в Метрострое. А они, как известно, в первую очередь били по непусковым объектам.

В таком положении сейчас находится шахта № 622. Оставшаяся одна бригада проходчиков должна в течение последнего месяца года подготовить объект к консервации. Необходимо произвести бетонирование лбов забоев на станции, где в тоннеле диаметром 9,8 метра стоит штт. Кроме

того, предстоит закрыть два тоннеля диаметром 5,6 метра, ведущие от и к натяжной камере. Также бетонруется транспортная штольня на станции и два перегонных тоннеля 8,5 метра.

Таким образом, получается, что шахта № 622 закрывается. Это одна из шахт Фрунзенского радиуса, которая считается старейшей на линии. И здесь проделан наибольший объем работ. Но из-за наступивших финансовых затруднений объект готовится к консервации. По словам начальника СМУ-17 П.В.Рогачева, предварительно планируется закрытие шахты на полгода. Дальнейшая судьба объекта пока неизвестна.

2009 год

№ 12 (3644) Ноябрь

Ф-2 тоже строится

В последнее время основное внимание читателей уделялось двум объектам строящегося Санкт-Петербургского метрополитена – станциям «Обводный канал» и «Звенигородская», входящим в 1-й пусковой комплекс Фрунзенского радиуса Ф-1. Но есть еще второй радиус, Ф-2, строительство которого также включено в Концепцию развития метрополитена до 2020 года. И здесь метростроители, невзирая на экономический кризис, работают, добиваясь при этом существенных результатов.

В частности, это относится к станции «Международная».

«Международная» на период строительства будет временно конечной (как «Волковская» на Ф-1), так как строительство следующих за «Международной» трех станций и депо «Южное» по плану должно начаться в 2012 году. Сейчас на «Международной» развернут основной фронт работ. Сооружаются наклонный ход, станционные тоннели, группы камер съездов, притоннельные объемы выработки. Большие физические объемы в ближайшее время предстоит освоить в 600-метровом среднем тупиковом тоннеле. По мере поступления средств на Ф-2 предстоит завершить проходку второго перегонного тоннеля (проходка на первом завершена полностью) и соорудить станционный комплекс и наклонный ход станции «Бухарестская». Но это задачи на ближайшую перспективу.

<...> В целом, ситуация на Ф-2 складывается нормально. При должном финансировании к заявленному сроку – 2012 год – станции второго Фрунзенского радиуса будут готовы к приему пассажиров. Однако сейчас проходчиков волнует вопрос – что дальше? Ведь, по сути, сегодня доделывается то, что было начато еще в 90-х годах. Между тем, обеспечить объем работ на будущее можно только одним способом – закладывать шахты новых станций метрополитена.

ПОДЗЕМНЫЕ ОБЪЕКТЫ ХЕЛЬСИНКИ

Многофункциональная тоннельная система инженерных коммуникаций Хельсинки (энергоснабжение, водопровод, высоковольтные кабели, оптоволоконные сети, системы кондиционирования и т.д.).
Подземный водный центр Itäkeskus (вырублен в скале, включает в себя спа-центр, бассейны, сауны, также в случае опасности может служить убежищем для 3800 человек).
Завод Viikinnmäki по переработке сточных вод. Завод расположен в скале. При его строительстве было выработано 1 200 000 кубометров скальной породы. В этой скале также присутствует система коллекторов. Переработанная вода по 16 км тоннелю поступает в открытое море. Над заводом располагается жилой массив, в котором проживает 3500 жителей.
Строящееся метро в западной части города (протяженность 13,9 км, 7 станций, строительство начато в 2009 году).
КЕНУ – служебный городской тоннель. Проходит под историческим центром города. Строительство окончено в конце 2010 года. Протяженность 2,5 км. В тоннеле расположены магазины, гостиницы, офисные центры.
Подземный угольный склад и централизованное районное холодоснабжение. Склад построен в 2001-2003гг. Также проект включал в себя электростанцию и 3,5 км вспомогательных тоннелей. Каждое помещение для хранения угля в поперечном сечении представляет собой окружность диаметром 40 м, высота потолков – 65 м.
Кольцевая ж/д ветка Kehärata. 18 км путей, 8 станций, четыре из которых находятся полностью в подземном пространстве.
Подземный паркинг и служебные тоннели для обслуживания зала «Финляндия» и Дома музыки в г.Хельсинки.
Подземная часть VTT – Государственного научно-технического центра – крупнейшего научно-исследовательского центра в Северной Европе. Лаборатория VTT располагается под землей и может служить убежищем для 5000 человек.

ЛИТЕЙНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД!

70 ЛЕТ В СОСТАВЕ МЕТРОСТРОЯ

– Это были Трубопрокатный механический завод, ставший называться Кузнечно-механическим заводом (ул.Егорова, д.25), чугунолитейный завод «Ленлитейщик», получивший название Литейно-механического завода (ул. Рощинская, д. 24), и Ленмашпромсоюз «Станкострой», ставший Механическим заводом №1 (15-я линия ВО, д. 84).

Процесс слияния этих производственных площадок в единый «Металлопроизводственный комбинат Метростроя» (МПК) завершился в конце 1985 года. Позже, в 1994 году МПК преобразовался в ЗАО «Метростроевский механический завод». Наконец, в 2004 году предприятие обрело свое нынешнее название. А постоянным местом расположения завода стал адрес ул. Рощинская, д.24.

– Сейчас наш завод находится на том самом месте, где раньше располагался завод «Ленлитейщик», – говорит Владимир Николаевич. – Это место было выбрано не случайно: содержать «шумные» производственные цеха, работающие зачастую круглосуточно, в центре города, на Васильевском острове, или на улице Егорова, не представлялось возможным. Мало кому нравится, когда в 6 утра под окном в заводском цеху молот грохочет... Именно поэтому производство теперь находится здесь, в исторической промышленной зоне.

Кстати, по легенде, сами литейные цеха на Рощинской улице были построены еще до революции в 1916 году неким финским промышленником.

– После революции эти цеха вошли в состав завода «Ленлитейщик», – рассказывает Владимир Николаевич. – А лет 30-40 тому назад приезжала к нам внучка того самого финна, которая с радостью отметила, что литейный цех удалось сохранить почти в первозданном виде.

ИСТОРИЯ

В тяжелые военные годы заводы, вошедшие в состав Метростроя, работали на оборону города, выполняли изделия для путейских работ на Дороге Жизни и на Дороге Победы. Рабочие в прямом смысле слова ковали победу своими руками, а после войны восстанавливали разрушенное врагом городское хозяйство.

– Немцы, конечно, знали, что наши заводы работают для нужд обороны, – говорит



СПРАВКА

В разные годы заводы, которые впоследствии были объединены в единый Литейно-механический завод, возглавляли Н.И. Самарец, И.С. Хозак, Г.И. Большаков, П.А. Яковлев, Н.Г. Беленцов, Е.А. Миронов, В.П. Кураев.

Владимир Николаевич, – поэтому и били прицельно. Особенно «досталось» в то нелегкое время заводу на улице Егорова. Следы вражеских снарядов остались и на оборудовании... Нетрудно представить, в каких условиях работали люди.

Сразу после окончания войны литейно-механическое производство Метростроя переклюилось непосредственно на строительство метро.

– Планы на строительство первой очереди метро от «Автово» до «Площади Восстания» были грандиозными и масштабными, – говорит Владимир Николаевич, – заказов у завода было много. Война унесла жизни многих мужчин – и вместо них к станку встали женщины. Рабочих рук не хватало, привлекались силы других заводов – все было тогда брошено на строительство ленинградского метро.

ЛМЗ принимает участие в благоустройстве города: многие ограждения набережных в городе – работа мастеров ЛМЗ. Это ограждения Фонтанки, канала Грибоедова, Мойки, Обводного канала, Большой Невки... Один из последних крупных заказов завода – это около 4 километров ограждений набережной Невы в зоне Ушаковской развязки.

– Если внимательно посмотреть на ограждения, – объясняет Владимир Николаевич, – можно заметить, что там есть и литые, и кованные детали, а также слесарная сборка и сварка... Вот, к примеру, на каком-то литейном заводе литье есть, аковки нет, а где-то естьковка, но нет сборки. Заказчику же неудобно разбивать производство на несколько предприятий и терять при этом время. Наше основное преимущество перед конкурентами – это производство полного цикла, где есть и литье, иковка, и сварка, и сборка... Заказчик не озадачива-

етя процессами производства, а просто получает от нас уже готовое изделие, которое изготавливается в границах одного нашего Литейно-механического завода. Другое наше преимущество заключается в том, что мы беремся за заказы разного масштаба, от маленьких до крупных. У нас не самое большое предприятие, и потому мы можем быстро «перестроить» отлаженный технологический процесс и выполнять различные заказы.

– К нам сейчас приходят заказы на продукцию для метростроения даже с Урала, из Свердловска, – говорит Владимир Николаевич. – Это же родина Демидовских заводов, «литейный край», а продукцию для метростроения они не изготавливают – не налажено производство. С Москвы приходит очень много заказов – в столице тоже нет своего литейного завода, работающего на метростроение. Есть заказы и из других городов – Казани, Минска.

МЕТРОСТРОЕНИЕ

Литейно-механический завод Метростроя задействован на протяжении всего процесса строительства метро – с самого начала и до окончания.

– С самого первого вбитого колышка при освоении строительной площадки будущей станции, метростроители не обходятся без нашей продукции, – говорит Владимир Николаевич. – И заказы поступают регулярно: начиная от горнопроходческого инструмента, различных пик, лопаток и заканчивая лестницами, шпалами, различными металлоконструкциями, тьюбинговыми прокладками для перегонных тоннелей.

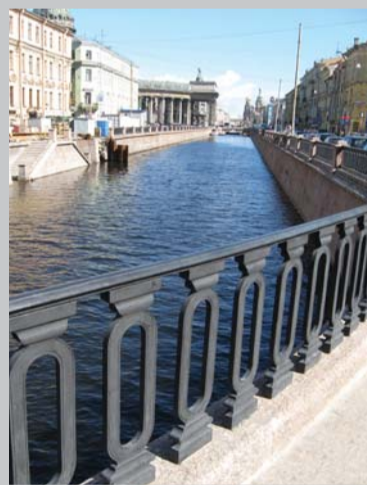
Когда наступает очередь строительства вестибюля и станции, начинается архитектурная отделка, где тоже не обойтись без работы ЛМЗ. Будь то световые карнизы из алюминия, полированные колонны или декоративное литье – все это дело рук мастеров завода, их работу можно увидеть на любой станции метро.

Кризис, который сказался на общих объемах метростроения, не мог не отразиться и на количестве заказов у ЛМЗ.

– Сейчас общая доля заказов для метростроения на заводе порядка 20-30%, – комментирует Владимир Николаевич, – это не самая большая цифра. – Наш персонал, наше оборудование, в основном, «заточены» под метростроевское производство. Мы, конечно, стараемся «расширяться» и за рамки метростроения, например, сейчас регулярно обновляется и расширяется сайт завода в интернете (www.lmzm.ru), где представлен весь спектр услуг, который может привлечь новых заказчиков. Но мы верим, что метро в городе строиться будет и дальше, а значит, будут увеличиваться и метростроевские заказы.

Сейчас ЛМЗ принимает участие в возведении станций «Адмиралтейская» и «Международная».

Петербургские ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ



Гуляя по городу, каждый из нас может по достоинству оценить труд мастеров Литейно-механического завода Метростроя. Многие из ограждений рек и каналов нашего города изготовлены на ЛМЗ. Среди них – ограждения Невы в зоне Ушаковской развязки, участки ограждения реки Фонтанки, например, от Гороховой улицы в сторону Невского проспекта, часть ограждений реки Мойки, канала Грибоедова, у Спаса-на-Крови, Обводного канала. Также умельцы завода изготовили ограждения Румянцевского и Геслеровского сада и фонари освещения на Биржевой и Сенной площадях, в пешеходной зоне 6-7 линии Васильевского острова.

В цехах завода были также отлиты несколько памятников. В том числе и мемориальная композиция Виктору Цою во дворе дома № 15 по улице Блохина в Санкт-Петербурге – рядом со знаменитой кофейной «Камчатка», ставшей клубом-музеем Цоя.





Для «Адмиралтейской» были изготовлены 52 полуколонны с двух сторон среднего зала, напоминающие собой адмиральскую форму: средняя часть этих колонн изготовлена из алюминия, окрашенного в черный цвет, а сверху и снизу – блестящие латунные элементы. Также изготовленные на ЛМЗ элементы декора в морской тематике присутствуют и на дверях кабельных шкафов вдоль путевых стен. «Золотые косички» на потолке зала тоже отлиты в цехах завода. Они, кстати, как объяснил Владимир Николаевич, выполняют не только декоративную функцию, но и практическую – закрывают стыки зонтов.

Есть на «Адмиралтейской» у Литейно-механического завода и другие заказы – обрамление двух мозаичных панно.

– На «Адмиралтейской» обрамление панно существенно отличается от предыдущих работ, например, на «Звенигородской», – рассказал Владимир Николаевич. – Там обрамление делалось в «штампованном» варианте, из-за чего его конструкция получалась не жесткой, и свет отражался по-разному – это создавало впечатление кривизны. В этот раз архитекторы приняли решение собирать обрамление панно из литых латунных пластин достаточной прочности, которые стыковались между собой. Пластины изготавливали и соединяли наши мастера, и сделали это настолько искусно, что порой даже архитекторы не могли найти места соединения.

Пассажиры будущей станции метро «Международная»

также смогут увидеть работы мастеров Литейно-механического завода.

– На «Международной» мы будем выполнять облицовку колонн в зале латунными листами, – рассказал о планах предприятия Владимир Николаевич. – Это трудоемкая задача: все латунные листы должны быть идеально подогнаны друг к другу и, главное, отполированы до зеркального блеска. Колонн на станции будет 30, и еще две – на лестнице, они будут отличаться по размеру. Пока мы переносим все задумки архитекторов на чертежи, чтобы изготовить впоследствии образцы и показать авторам.

Также увидеть изделия завода можно будет и на дверях кабельных шкафов: по задумке архитекторов и в соответствии со смыслом названия станции, там будет изображен сектор земного шара и голубь, держащий в клюве лавровую ветвь.

КОЛЛЕКТИВ

На сегодняшний день в штате Литейно-механического завода работает 100 человек, включая инженерно-технических работников.

– У нас сейчас на предприятии сформировался хорошо укомплектованный коллектив опытных рабочих, – делится Владимир Николаевич, – и любую задачу мы готовы взять на исполнение в любой момент.

Есть в кадровой политике и то, за что, по словам генерального директора ЛМЗ, его часто укоряют: средний возраст сотрудников на предприятии – 47 лет, а опытных работников с многолетним стажем порядка 70% от общего числа.

– Считаю, что 47 лет – это некая золотая середина, когда уже есть опыт за плечами и еще есть силы, – говорит Владимир Николаевич. – Наш коллектив все же постепенно молодеет: выходят с почетом на пенсию пожилые сотрудники, приходит молодая смена. Беда в том, что нет сейчас учебных заведений, которые бы обучали на токарей, фрезеровщиков... Поэтому обновление нашего штата происходит за счет прихода работников с других предприятий. К примеру, недавно к нам с Балтийского завода перешли часть токарей, фрезеровщиков и слесарей, а в качестве инженерно-технических работников трудятся недавние выпускники различных технических ВУЗов нашего города. Им, конечно, еще нужно набраться опыта, но с их энтузиазмом это не составит труда.

Среди сотрудников ЛМЗ есть те, о которых нужно сказать особо: многие из них отдали работе на заводе 30 лет и более, и продолжают работать до сих пор. Среди таких «долгожителей» – Геннадий Иванович Гусев, работающий слесарем по сборке металлоконструкций.

– Он начинал работать, – рассказывает Владимир Николаевич, – еще на бывшем Кузнечно-механическом заводе слесарем в бригаде очень хорошего бригадира – Бориса Николаевича Леонтьева, настоящего «интеллигентного» рабочего. У Бориса Николаевича были золотые руки, он прекрасно разбирался в чертежах... Но самое главное, он настолько болел душой за свою работу, что никогда не допускал брака. Геннадий Иванович Гусев начал работать в бригаде Бориса Николаевича совсем молодым, многое перенял от него и работает на совесть вот уже в течение 41 года. Не

ушел даже в тяжелые для завода времена.

Елена Ивановна Скворцова, которая проработала на ЛМЗ 34 года, начинала свой трудовой путь с работы штамповщицы шайб, которые устанавливают в места соединения тубингов болтами.

– Это очень тяжелая работа, – поясняет Владимир Николаевич, – шайбы делаются из смеси асбеста и битума, а битум горячий, с ним работать очень осторожно нужно! Таких шайб требуется десятки тысяч. Елена Ивановна работала тогда еще на улице Егорова, потом, там же, стала кладовщицей, а, пройдя серьезную школу в цехах, «выросла» до должности ведущего специалиста по кадрам в ЛМЗ.

Один из самых старейших работников литейного цеха – Тофик Абдурахманович Еникеев, электромонтер, отработавший 34 года. О нем Владимир Николаевич говорит с гордостью:

– Он очень грамотный электрик, один из тех, кто обеспечивает все наше электрохозяйство.

Есть на предприятии и представители традиционных метростроевских династий. Например, инженер-технолог Наталья Евгеньевна Комбарова – в «Метрострое» начинали работать еще ее родители и дядя, сейчас начальником участка УМа работает супруг. Или главный бухгалтер Ольга Александровна Коврегина – ее муж, брат и сестра работают в ЗАО «АТП Метрострой». Отец Геннадия Александровича Палюлина, главного инженера, десятки лет отработал в РЭУ.

– Что держит людей семьями в организации? – рассуждает Владимир Николаевич. – Наверное, преемственность поколений и то, что работать в

Метрострое всегда считалось почетным. Ведь бывали разные времена: и зарплату задерживали, и работы не было, а они оставались...

На Литейно-механическом заводе о сотрудниках стараются заботиться. Строго соблюдается единый Коллективный договор, для сотрудников открыта столовая, отремонтированы бытовые помещения, работает здравпункт. На предприятии длительное время нет несчастных случаев, и это позволяет работникам за счет компенсаций по социальному страхованию приобретать путевки в оздоровительные санатории. В связи с тем, что в коллективе появляются молодые сотрудники, с этого года команда ЛМЗ стала принимать участие и в Спартакиаде Метростроя.

РУКОВОДИТЕЛЬ

Владимир Николаевич Филиппов закончил Военно-механический институт (ныне – БГТУ Военмех) по специальности «производство летательных аппаратов». После учебы по распределению три года работал в конструкторском бюро, а затем ушел в Метрострой.

– Все смеялись, – вспоминает Владимир Николаевич, – мол, почти на ракетчика выучился, а теперь в метростроители пошел: как говорится, с небес и под землю...

Работу на Метрострое Владимир Николаевич начал в 1974 году с должности главного механика АТК (ныне ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»). Через семь лет, в 1981 году, он был назначен директором Кузнечно-механического завода Метростроя и вот уже более 25 лет стоит во главе предприятия.

КАК ЛМЗ АМЕРИКУ ПОДКОВАЛ

История, о которой Владимир Николаевич Филиппов рассказывает с улыбкой случилась в «лихие» 90-е годы...



– Дело было так. К нам обратился представитель одного американского предпринимателя, производивший амуницию для лошадей, – вспоминает Владимир Николаевич. – И предложил сделку: он поставляет нам оснастку и металл для изготовления подков, а мы ему – оборудование и рабочую силу. В конечном итоге, как ни странно, даже с учетом стоимости перевозки и прохода таможи выходило дешевле, чем изготавливать подковы в Америке. Огромными фурами по 75 тысяч подков в месяц отправляли мы свой товар в Америку, наверное, в течение лет двух.

На логичный вопрос «Куда американцам столько подков?» Владимир Николаевич, познавший все тонкости «подковного» дела, объясняет:

– Оказывается, лошадей подковывают часто не потому, что подковы приходят в негодность или теряются. Просто копыто у лошади растет, а старая подкова сдерживает его рост и если вовремя не перековать большей по размеру подковой – оно начинает трескаться. И еще на передние и задние копыта нужны разные подковы. Так что потребность в них, если подсчитать, большая.

Американец же, когда приезжал на завод, удивлялся смекалке и профессионализму рабочих ЛМЗ. Не зная языка, он объяснялся буквально «на пальцах», а через полчаса уже получал, что хотел!

– Вот так мы «подковали» всю Америку, – улыбается Владимир Николаевич. – Это не дало заводу простаивать в тяжелое время. Подковали бы еще и Африку с Австралией, да что-то с тем американцем случилось на рынке – конкуренция-то жесткая...

САЛГАНИКА всякий знает...

Анатолий Меерович празднует 75-летие

В 1961 году Анатолий Меерович пришел в контору электро-механо-монтажных работ (именно так тогда называлось управление механизации) механиком. За плечами был Горный институт и опыт работы на шахте по добыче сланца. Но настоящая школа, как признает сам юбиляр, началась именно здесь. Да и учителя-то какие были! Люди, прошедшие войну, блокаду, строившие пирсы на Ладоге, переправы на Невский пятачок. Люди, без преувеличения спасшие город, первостроители метро в Москве и Ленинграде: Николай Михайлович Филиппов (возглавлявший тогда КЭММР), Евгений Петрович Солдатов, Виктор Иванович Макаров.

Придя на монтажный участок, Анатолий Меерович решил, что полученный на электромеханическом факультете Горного института диплом необходимо дополнить знаниями о метростроении, и поступил в ЛИИЖТ, где защитил диплом под руководством профессора Лиманова – метростроевца и известного теоретика ленинградского способа метростроения. В 1968 году он стал начальником смены участка по монтажу подземных проходческих механизмов (а спустя семь лет и начальником участка). Весь свой организаторский талант, свои огромные знания он вкладывал в работу, от которой без преувеличения зависит успех метростроения. Каждый работавший в те годы под землей щит был смонтирован руками Анатолия Мееровича и его монтажников.

В 1978 году Анатолий Меерович возглавил планово-технический отдел УМа, а в нелегкие 90-е годы, когда коллектив «Метростроя» не раз выходил на митинги, отстаивая свое существование, возглавил профком Управления механизации. Причем коллектив четыре раза избирал его на эту должность, на которой он работал с 1989 по 2011 год. Анатолий Меерович 16 лет был бессменным руководителем Ревизионной комиссии Открытого Акционерного Общества «Метрострой», внеся значительный вклад в переход Метростроя на новые экономические рельсы. Газета «Метростроитель» уже неоднократно писала об этом замечательном человеке, профессионале и лидере. В этом, дважды юбилейном для Анатолия Мееровича году, мы предоставляем слово друзьям и коллегам, проработавшим с ним многие годы.

Директор Управления Механизации Валерий Дмитриевич Кузнецов:



– Анатолий Меерович прожил в Метрострое такую насыщенную, творческую, деятельную жизнь, что ему никогда не придется жалеть о прошлом. И его биография навсегда вписана в летопись Метростроя.

Желаю юбиляру радоваться настоящему, быть здоровым и активным, таким, каким мы его всегда знаем.



В этом году 23 июня исполняется 75 лет Анатолию Мееровичу Салганику. Пятьдесят из них были отданы им Метрострою и Управлению механизации. Война, блокада и потеря близких – все это вышло на его детские годы, а выбор профессии определили семейные традиции: и отец, и дед Анатолия Мееровича в разные периоды жизни были горняками.

Председатель территориальной профсоюзной организации ОАО «Метрострой» Виктор Владимирович Зорька:



– Мы с Анатолием Михайловичем хорошо знакомы с тех пор, как он возглавил профсоюзную организацию Управления механизации. Могу сказать, что благодаря его работе в УМе самый четкий, полный и полностью

выполняемый Коллективный договор. И дела профсоюзные переданы моему преемнику в идеальном порядке.

Анатолий Михайлович пользовался и пользуется огромным авторитетом. Это человек, обладающий поистине энциклопедическими знаниями. Сколько раз ему приходилось разбираться в совершенно новых незнакомых для него вопросах – и когда начал вести профсоюзную работу, и когда возглавил Ревизионную комиссию. И всякий раз он во всем разбирался совершенно досконально, с присущей ему вездливостью, и становился настоящим экспертом в доверенных ему вопросах. Есть у него присказка «Даже если я не прав, я все равно прав». И ведь в большинстве случаев, в чем я неоднократно убеждался лично, на самом деле в итоге он оказывается прав.

И, конечно, все знают Анатолия Михайловича как человека поразительно отзывчивого, равнодушного. Кто бы ни обратился к нему за советом или с просьбой о помощи – он всегда вникнет в проблему и поможет. И не только словом, но и делом. Память у Анатолия Михайловича прекрасная... Ты можешь сам забыть, что о чем-то спрашивал, он – никогда. Обязательно разберется и найдет ответ на твой вопрос.

Хотелось бы пожелать Анатолию Михайловичу крепкого здоровья. И, конечно,

не оставлять Метрострой «без присмотра», всегда быть нашим добрым советчиком и щедро делиться своим огромным опытом и знаниями.

Слесарь-ремонтник Управления механизации Виктор Константинович Исаичев:



– Анатолия Михайловича Салганика я знаю с 1979 года, в то время он был заместителем секретаря партбюро УМа по идеологической работе. Это человек с большим талантом инженера и организатора производства, в чем он проявил себя, работая начальником монтажного участка.

Глубокие фундаментальные знания в экономике и юриспруденции позволили ему принимать деятельное участие в трансформации Ленметростроя в открытое акционерное общество. Но познакомиться поближе мне пришлось с ним в «лихие» 90-е годы, когда нам, как и большинству россиян, длительное время с переборами выплачивали зарплату, и мы выходили на протестные мероприятия к зданиям Ленсовета и мэрии, а после краха Советской власти к зданию Законодательного собрания Петербурга и телецентру на Чапыгина.

Активному и продуктивному участию в работе Теркома Метростроя, куда он входил как председатель Профкома УМа, помогли глубокие знания финансово-экономической ситуации в организации благодаря тому, что он является Председателем контрольно-ревизионной комиссии ОАО «Метрострой». На протяжении всей работы в качестве Председателя профкома УМа он проявил себя талантливым организатором профсоюзной работы. Это была многогранная работа и по контролю за соблюдением Коллективных договоров,

и по распределению путевок в санатории и детские оздоровительные лагеря, и выполнению практически всей работы в соответствии с Уставом профсоюза.

Анатолий Михайлович обладает удивительным сочетанием таких черт характера как честность, принципиальность, отзывчивость и доброжелательность, которые способствовали его устойчивому авторитету в организации.

По объективным обстоятельствам он сдал свои полномочия Председателя профкома УМа в январе этого года. В 75-летний юбилей хочется пожелать ему насколько это возможно здоровья, активности, оптимизма и дальнейшего участия в жизни коллектива Метростроя.

Инженер по нормированию труда Любовь Владимировна Капрора и весь коллектив монтажного участка Управления Механизации:

– Я знаю Анатолия Михайловича Салганика с 1975 года, в котором пришла работать на монтажный участок. В этот период строились станции «Выборгская», «Лесная», «Площадь мужества», «Политехническая» и «Академическая», начиналась организация комсомольско-молодежных бригад. Его способности руководителя помогали нам справляться с трудностями и решать задачи любой сложности, а его чуткость, доброта и умение – находить общий язык со всеми. В те годы на участке работали бригады, вклад которых в дело метростроения виден и сейчас: С.Ф.Дубравин, Н.В.Шкадов, В.Т.Клименко, В.Н.Быков, А.Н.Рощин, В.И.Амельченко, А.В. Мартыанов и В.Н.Купоров, возглавивший только-только организованную группу наладчиков.

После Анатолий Михайлович работал начальником ПТО и сменным механиком, многие годы был председателем профкома. О его трудовой жизни в Метрострое можно написать целую книгу – большую и интересную. Он умен, образован, эрудирован, а его воспитание и уважение к людям и сейчас служит нам примером.

От всего коллектива монтажного участка и от себя лично я хочу поздравить Анатолия Михайловича с юбилеем и пожелать здоровья и многие лета.

Сотрудницы Управления механизации Н.М.Тузина, Л.Н.Иванова, С.Г.Лепина, О.И.Шестерикова:

Дорогой Анатолий Меерович! Сердечно поздравляем Вас с 75-летием!

Желаем Вам крепкого здоровья, счастья, удачи, успехов и великолепия во всем. Пусть в Вашем доме будет светло, а на душе ясно и каждый день приносит только радость. Мы знаем Вас как человека талантливого, умного, неповторимого, с неиссякаемым запасом жизненной энергии. А также доброжелательного и отзывчивого, всегда готового помочь и поддержать в трудную минуту.

*Нет на свете почетней труда,
Чем начальника труд беспокойный.
Мы Вас помним сейчас и всегда,
И любви Вашей будем достойны.*

ОТ ВАГОНА ДО ЖЕТОНА

ВСЕ НАЙДЕТСЯ В МУЗЕЕ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Музей Петербургского метрополитена был торжественно открыт к 50-летию организации. Готовились к открытию тщательно, собирая экспонаты «буквально по крупицам». Конечно, не забыли и своего «предшественника» – открытый к 25-летию организации музей, а точнее выставку, скромно существовавшую в административном корпусе депо «Автово».

– В создании Музея принимали участие все службы нашего метрополитена, – говорит руководитель музея Владимир Иосифович Клочков. – Например, элементы декора станций и рабочие инструменты предоставила служба тоннельных сооружений, макет эскалатора – эскалаторная служба. Самый крупный экспонат – кабину машиниста – подготовила служба тяги... Они распилили вагон поезда, по частям завезли его сюда, и снова собрали.

В Музее можно увидеть и эскалатор в разрезе, и часть вагона с кабиной машиниста, и проездные документы старых лет, и рабочее место дежурной станции образца 50-х годов. Есть здесь и барельеф Сталина в 1955 году, установленный на станции метро Технологический институт, и снятый после разоблачения культа личности. Есть и уникальная выставка «суррогатов», то есть того, что «народные умельцы» использовали для прохода в метро, вместо жетонов (или в былые времена «пятак»).

В Музейном архиве можно найти и серьезные кинофильмы об истории Ленинградского – Петербургского метрополитена, и веселый мультфильм, призванный доступно объяснить детишкам правила поведения в метро. Конечно, есть в Музее метро и стенды, посвященные Метрострою, в том числе покорению Размыва. Между прочим, Метрострой имеет и непосредственное отношение к созданию музея: именно специалисты нашей организации реконструировали и оформляли помещение под Музей по проекту, разработанному институтом Ленметрогипротранс.

Музей продолжает расти и развиваться. В скором времени, по словам директора, скоро в музее, в недавно отремонтированном новом помещении, откроется выставка материалов, которыми облицованы станции нашего метро.



В стенах Музея есть стенды, посвященные зарубежным метрополитенам, однако с иностранными представителями музеев, посвященных метро, Петербургский музей связей не поддерживает. Но, конечно, дружат с московскими коллегами.

– Московский метрополитен – самый первый в стране, – рассказывает Владимир Иосифович. – В Москве Музей Метро находится на станции «Спортивная». Экспонатов там, конечно, намного больше, чем здесь, но и открыт этот музей был намного раньше нашего – в 1958 году, успел уже «разрастись». Мы постоянно поддерживаем связь с нашими столичными коллегами: посещаем их музей – а они наш, обмениваемся новостями, экспонатами...

За серыми стенами строгого административного здания метрополитена на улице Одоевского Музей живет бурной жизнью. Одна экскурсионная группа сменяется другой, приходят и поодиночке. Вот зашли ребята из технической школы метрополитена, которые уже в июле этого года станут машинистами метро.

– Мы сюда пришли случайно, – говорит один из будущих машинистов Роман Варзин – просто увидели указатель на улице. Но не пожалели! Здесь много всего интересного,

но больше всего понравилась коллекция суррогатных проездных – всего того, что пытались зашпунуть в турникеты находчивые пассажиры! Вот это фантазия... Обязательно расскажу об этом музее знакомым!

Те, кто помладше, с интересом смотрят на все, но есть и любимые экспонаты.

– В кабину машиниста всегда мечтал попасть, а тут – пожалуйста, – с восторгом говорит Даниил Тавказахов, ученик 4 «а» класса 457 школы Петербурга, пришедший в Музей с классом на экскурсию.

Экскурсии проводит сам директор. Рассказывает с таким воодушевлением, что слушают его, как говорится, «разинув рот» и дети, и взрослые.

– Музей хранит не только экспонаты, но и воспоминания, – говорит Владимир Иосифович. – Тех, кто начинал работать в метрополитене в 1955 году, с момента открытия, становится все меньше, а ведь все воспоминания хочется сохранить для будущих потомков. Есть и еще одна важная задача – привить молодому поколению интерес и уважение к метрополитену.



СПРАВКА

Адрес музея:

Станция метро Приморская, ул. Одоевского д. 29.

Музей работает с ПН по ЧТ с 10:00 до 16:00, ПТ с 10:00 до 14:00 (в выходные и праздничные дни закрыт).

Об экскурсиях необходимо предварительно договориться по телефону: 301-98-99 доб. 5354.

Вход бесплатный.

Необходимо иметь при себе документ, удостоверяющий личность.



КСТАТИ

Музеи метрополитена (или же музеи транспорта, имеющие экспозиции, посвященные метро) есть не только в Петербурге, но и во многих крупных городах мира, в числе которых Берлин, Брюссель, Будапешт, Глазго, Киев, Лондон, Мадрид, Нагойя, Нью-Йорк, Париж, Прага, Роттердам, Стокгольм, Токио, Харьков, Штутгарт. Конечно, есть свой музей и у Московского метрополитена. Он был открыт в 1985 году. За неприметной дверью возле выхода в южном вестибюле станции метро «Спортивная» – вся история московской подземки: основная экспозиция на третьем этаже, а на втором – фотовыставка. Адрес музея: Москва, Хамовнический Вал, 36, южный вестибюль станции метро «Спортивная». А на станции «Выставочная» Филевской линии находится галерея «Метро», в которой 15 июня открылась выставка под названием «Метро, которого нет». Как сообщает пресс-служба московского метрополитена, на ней впервые широкой публике представлены проекты станций метро первой половины XX века, которые по разным причинам не были реализованы. Выставка приурочена к 80-летию со дня принятия окончательного решения о строительстве метрополитена в Москве, произошедшего на Пленуме ЦК ВКП(б) 15 июня 1931 года.

Профсоюз

ПРЕКРАСНОЕ РЯДОМ

С 25 февраля по 29 мая этого года в Николаевском зале Зимнего дворца были выставлены шестьдесят шесть произведений живописи XV–XIX веков из знаменитого мадридского музея Прадо. Это самая большая и представительная экспозиция из Прадо, когда бы то ни было организованная за пределами Испании. Накануне Дня города и Дня библиотек профсоюзная организация ОАО «Метрострой» провела экскурсию в Эрмитаж и 25 сотрудников Метростроя смогли ознакомиться с уникальной выставкой, ставшей одним из самых значимых событий Года Испании в России и России в Испании. Своими впечатлениями от экскурсии поделилась заведующая нашей библиотекой Валентина Михайловна Щемелева.

На выставке были представлены полотна французской, испанской, итальянской, фламандской школ живописи: работы Рубенса, Рафаэля, Босха, Тициана, Пуссена, Эль Греко и других.

Впервые были представлены нашему зрителю прекрасные полотна Франсиско Гойи и Веласкеса. В Эрмитаже Франсис Гойя представлен лишь одним портретом. Здесь же мы увидели прекрасное большое полотно «Сбор винограда». Веласкес был представлен портретами испанских монахов.

Поразил глубоким гуманизмом и человечностью портрет придворного шута и хранителя королевской печати карлика Дон Диего де Аседо (Эль Греко). Впервые петербург-



ский зритель мог лицезреть прекрасный портрет французской королевы Марии Медичи Питера Пауля Рубенса. И в первый раз предстала перед нашей публикой работа всемирно известного Иеронима Босха «Операция глупости».

Особенно нас впечатлила блестящая живопись небольшого полотна «Слепой музыкант, играющий на механической лире» Жоржа де Латура, маленькое полотно Рафаэля «Святое семейство с ягнчком» и глубоко лиричные работы Антуана Ватто.

Интересен был рассказ экскурсовода, обладавшего глубокими познаниями об истории Испании XV–XVIII веков. После окончания экскурсии, многие из нашей группы еще долго бродили по выставке.

Хочется поблагодарить наш профсоюз за организацию такой прекрасной экскурсии после трудового дня и пожелать, чтобы посещения Эрмитажа стали традиционными.

К СВЯТЫНЯМ СЕЛИГЕРА



В июньские праздники Профсоюзный комитет ОАО «Метрострой» организовал трехдневную автобусную экскурсию «К святыням Селигера», в которой приняли участие 44 сотрудника, активно участвующих в спортивной и культурной жизни из 14-и организаций Метростроя.

За первые два дня – 11 и 12 июня – участники поездки посетили Музей золотого шитья в Торжке, Нило-Столобенскую пустынь – древнюю русскую обитель, Знаменский и Житенный женские монастыри в городе Осташкове, а также познакомились с историей этого старейшего города Тверской области. Конечно, спортсмены не забыли о спорте и по возвращении с экскурсий, провели товарищеский матч по волейболу. Последний день был посвящен пище не духовной – на экскурсии «Сырный кусочек Италии» путешественники посетили агротуристическую сырную ферму в селе Медное, где отведали различные сорта итальянских сыров.



Профессиональный праздник

«ЗДОРОВЬЕ – БЛАГО ПЕРВОЕ НА СВЕТЕ»

19 июня – День медицинского работника

Ежегодно в третье воскресенье июня в России, как и во многих бывших советских республиках, отмечают День медицинского работника. Мы поздравляем всех сотрудников Поликлиники Метростроя. И особую благодарность выражаем тем, кто трудится «на передовой» – в здравпунктах, расположенных на предприятиях и стройплощадках. Таких у нас десять, мы наведлись в здравпункт ЗАО «Управление-20 Метрострой», расположенный на территории электродепо «Выборгское».

Здравпункт ЗАО «Управления-20 Метрострой» расположен в промышленной зоне «Парнас», где уже более десяти лет строится электродепо «Выборгское». Галина Владимировна Галкина, заведующая здравпунктом, вспоминает, что в 1999 году, когда пришла сюда работать, вокруг были просторы и пруды. Сейчас «Управление-20 Метрострой» уже завершает строительство.

В небольшом здравпункте – приемная и процедурная – очень уютно. Места немного, но все необходимое есть. Рабочий день начинается в 7 утра, с предрейсового осмотра. Водителям и машинистам строительной техники измеряется пульс, давление, температура, и обязательно, проводится тест на алкоголь.

– Да, дышим в трубочку, – улыбается Галина Владимировна. – Хотя мне и посмотреть достаточно. Но ребята у нас хорошие, с «этим» проблем не бывает.

В 7.30 приходят строители. У кого-то голова болит – зайдет за таблеткой и давление померить, кто-то палец занозил или в глаз соринка попала. Вроде бы мелочи, но нерешенные своевременно они могут стать большими проблемами.

– Одна из наших важнейших задач – это профилактика, – становится серьезной Галина Владимировна. – Если хорошо поставлена профилактическая работа, то риск производственных травм и профессиональных заболеваний минимизируется. Все сотрудники «вредных производств» ежегодно проходят профосмотры – и моя задача, чтобы каждый посетил всех специалистов, которых необходимо. Если врачи обнаруживают проблемы, надо отследить, чтобы работник не нарушал предписания. Нельзя работать на высоте – значит нельзя. Надо наушники одевать – значит надо. Не менее важна и чистота в душкомбинате. Слежу за своевременностью и качеством уборки и дезинфекции, а также, чтобы вовремя сушили вымокшую от дождя одежду.

Надо отметить, что серьезных травм на производстве за время работы Галины Владимировны не было. Хотя скорую помощь вызывать иногда приходится: то давление у кого-нибудь опасно повысилось, то мочекаменная болезнь обострилась.

– Мне только роды на рабочем месте не приходилось принимать, – смеется Галина Владимировна. – Хотя, я это тоже умею. Я же начинала работать после медицинского училища во 2-й городской больнице. И в реанимационном отделении работала. Смотрели сериал



«Скорая помощь»? Вот все тоже самое, только без такой серьезной аппаратуры.

В Поликлинику Метростроя Галина Владимировна пришла еще в 1976 году. Пришла не случайно – продолжила семейную династию. Ее мама работала в Метрострое с первых дней. Муж тоже метростроевец, работает механиком участка в Управлении-20.

– Наш здравпункт опорный. На других объектах, где народу работает поменьше, здравпунктов нет. Но моя задача следить за тем, чтобы на всех площадках были аптечки с необходимыми препаратами. Я отслеживаю, чтобы все было в наличии с неистекшим сроком годности. Также провожу инструктаж для сотрудников, включающий в себя правила оказания первой помощи.

Галина Владимировна с гордостью показывает нам уже построенные для Метрополитена здания, само депо. Мимо проходят рабочие, здороваются. Галина Владимировна для каждого находит пару теплых слов, кое-кому и пальцем грозит: – Почему сегодня утром не зашел? Как давление?

– Вот у меня в окно дорожка видна, – говорит Галина Владимировна. – Иной раз смотрю – идет кто-то, и на глазок определяю, ко мне или не ко мне, а если ко мне, то что болит. И вы знаете, обычно не ошибаюсь. А вообще, Управление-20 очень внимательно относится к здоровью своих сотрудников и оказывает мне поддержку. И связь с Поликлиникой тоже не теряю, в случае необходимости, консультируюсь по телефону.

Спрашивать Галину Владимировну о том, правильный ли она сделала выбор в юности, когда пошла в медицинское училище, явно лишнее. С таким увлечением она говорит о своей работе. Кстати, «сапожник без сапог» – поговорка не про нее: за все время работы в здравпункте ни одного больничного, в свое время решительно бросила курить, ведет здоровый образ жизни.

– Я считаю, что в такие сферы как образование, медицина, люди должны идти только по велению души, только те, кто умеет общаться, любит людей и свое дело, – говорит Галина Владимировна. – К сожалению, у врачей в районных поликлиниках не всегда хватает времени поговорить с пациентом, выслушать его. А ведь это иногда помогает даже лучше, чем лекарства.

Поздравляем!



Генеральный директор
ЗАО СМУ-9 «Метрострой»
**ЛЕОНИД
ВЛАДИМИРОВИЧ
СЕРЕБРЯКОВ**
25 июня празднует
свое 70-летие

Важнейшей составляющей непрерывного и успешного развития организации является грамотное руководство производством и коллективом. Уже 27 лет именно Леонид Владимирович достойно и ответственно справляется с этой непростой задачей.

За долгие годы работы в Метрострое он прошел путь от монтажника горного оборудования до начальника строительного-монтажного управления. Большой профессиональный и жизненный опыт позволили ему сохранить в трудные моменты истории СМУ-9 коллектив и его уникальную многопрофильность.

За заслуги в области строительства Петербургского метрополитена, за многолетнюю плодотворную работу, большой личный вклад в развитие отрасли Леонид Владимирович награжден многочисленными государственными и ведомственными наградами, в том числе медалями ордена «За заслуги перед Отечеством» II и I степени, медалью «Ветеран труда», орденом «Знак Почета» и знаком «Почетный транспортный строитель».

Коллектив ЗАО СМУ-9 «Метрострой» от души поздравляет Леонида Владимировича, – талантливого организатора и замечательного руководителя, с юбилеем. И желает крепкого здоровья, успехов в нелегком труде, семейного благополучия и большого счастья.

ЮБИЛЕИ
ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ

ИЮЛЬ

1	Иван Николаевич ТИТОВ (Управление-15) – 60-летие
2	Николай Николаевич МАТЮШЕНКО (Семнадцатое управление) – 75-летие Антонина Ивановна АБРАМОВА (РЭУ) – 75-летие Валентин Иванович КАШИН (ТО-3, работает бригадиром проходчиков) – 70-летие
6	Антонина Дмитриевна КОМАРОВА (СМУ-11) – 85-летие Владимир Андреевич ШКАБАРОВ (СМУ-11) – 80-летие
9	Раиса Акинфиевна КОШУРИНА (Поликлиника) – 85-летие
10	Юрий Степанович ХАЛЯВИН (СМУ-11) – 80-летие
11	Тамара Ивановна ФАРАФОНТОВА (Семнадцатое управление) – 70-летие Анна Владимировна НАТУНИЧ (ТО-3) – 75-летие
17	Леонид Леонидович ТКАЧЕНКО (Управление-20) – 60-летие
22	Владимир Федорович ЖУРАВЛЕВ (Семнадцатое управление) – 70-летие
23	Нина Григорьевна ЛЫСОВА (Управление-15) – 60-летие Галина Александровна ДЕЛЬВИГ (Управление-15, работает сменным маркшейдером) – 60-летие
24	Татьяна Георгиевна КАРАСЕВА (Управление) – 75-летие
28	Анна Дмитриевна ПЕТРОВА (РЭУ) – 85-летие
29	Наталья Николаевна ПРИВАЛОВА (УПТК, работает заместителем главного бухгалтера) – 50-летие

Спартакиада

ПЛАВАНИЕ

1 июня в бассейне «Динамо» прошло первенство по плаванию. На старт вышли 87 участников (20 женщин и 67 мужчин) из 12 организаций.

Победителями в абсолютном первенстве на дистанции 50 м стали:

Среди женщин:

Ольга Петряева (СМУ № 13),
Александра Шокина (ЛМГТ),
Юлия Алексеева (Семнадцатое управление).

Среди мужчин:

Александр Чикалов (СМУ № 13),
Олег Андреев (Управление-15),
Максим Миловидов (Управление-15).

В эстафете 4 по 50 м первое место заняло Управление-15, второе – СМУ-11, третье – СМУ № 13. В команд-

ном зачете победу одержали пловцы СМУ № 13, второе заняли представители УМ, а третье – Управление-15.

Впервые на старт вышла команда ЗАО «Метромаш» – поздравляем с почином!

ВОЛЕЙБОЛ

9 июня завершилось первенство по волейболу. 14 команд в течении 2 месяцев боролись за звание сильнейшей команды. В финале встретились команды Управления-20 и Компакта. В итоге в третий раз подряд чемпионами стали волейболисты Компакта. Управление-20 соответственно заняло второе место, СМУ-11 – третье.



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: Светлана Дмитриева
Фото: Виктор Чумаков
Корреспондент: Ирина Сидорина
Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 17.06.2011 г.
Газета отпечатана в типографии «Белл», Санкт-Петербург, ул. Книпович, д.12, к.2, www.bell-print.spb.ru.

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

Тираж 1700 экземпляров.