

# МЕТРОСТРОИТЕЛЬ



Газета ОАО «МЕТРОСТРОЙ» №9 (3627). Спецвыпуск. Август 2008г.

Издаётся с февраля 1942 года

## С ПРАЗДНИКОМ!

### Сегодня в номере:

Подземный визит  
губернатора  
.....2 стр.

На дамбе – порядок  
.....3 стр.

Метростроевцы  
.....4 стр.

Спорт, юбиляры  
.....5 стр.

Смех, да и только  
.....6 стр.



### Уважаемые метростроители! Дорогие ветераны Метростроя!

От всей души поздравляю Вас с нашим профессиональным праздником – Днем Строителя!

Благодаря Строителю, его нелегкому, но благородному труду сохраняется культурное наследие нашего прекрасного города, вершится будущее нашей страны. Я горжусь тем, что сегодня вы, решая важнейшие государственные задачи на строительстве метрополитена и Комплексе защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений, реализуя другие масштабные проекты, вносите свою достойную лепту в копилку созидательных достижений строителей Санкт-Петербурга и России.

Метростроитель – это звучит гордо! Нет строительной специальности, которой не владели бы метростроевцы, нет задач, которые им не по плечу. Ваш профессионализм заслуженно вызывает уважение и благодарность. Построенные вами новые линии и неповторимые в архитектурном облике станции метрополитена, сдаваемые в срок и со «знаком качества от Метростроя» объекты промышленного и социального назначения – убедительное доказательство тому, что наша самая мирная на Земле профессия востребована сегодня и будет востребована всегда.

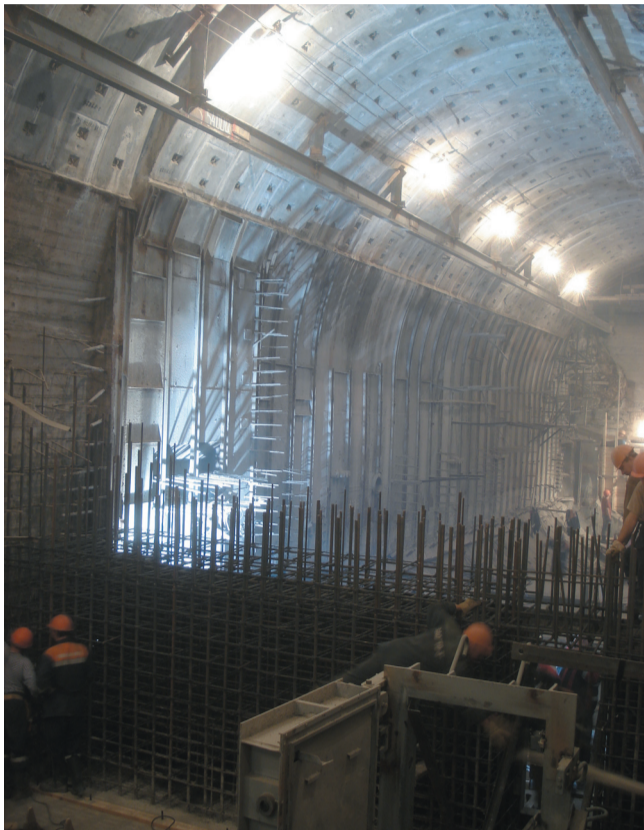
Искренне желаю Вам, вашим родным и друзьям крепкого здоровья, успехов во всех начинаниях, отсутствия проблем, присутствия духа и оптимизма! Пусть у Вас всё получится!

С уважением,  
Генеральный директор ОАО «Метрострой»,  
Почётный гражданин Санкт-Петербурга  
Вадим Николаевич АЛЕКСАНДРОВ



# ОТСРОЧЕК НЕ БУДЕТ

26 июля Валентина Ивановна Матвиенко во главе правительственной делегации Санкт-Петербурга провела плановый объезд строящихся объектов метрополитена и выездное совещание, посвященное графику ввода в строй новых станций.



«Звенигородская».

Работы под землей близятся к завершению

С ходом строительства пускового объекта-2008 - станции метро «Волковская» Фрунзенского радиуса, которую планируется ввести в эксплуатацию в полном объеме, губернатора ознакомил генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров.

В рамках пуска Фрунзенского радиуса, намеченного на конец текущего года, планируется сдача в эксплуатацию следующих объектов:

- станция «Спасская», с переходом на станции «Сенная площадь» и «Садовая» (надземный вестибюль станции планируется к открытию в 2011 году);

- станция «Звенигородская», с переходом на станцию «Пушкинская» (надземный вестибюль планируется к открытию в 2009 году);

- станция «Обводный канал», которая пока будет проходной (поезда будут следовать без остановки). Открытие станции запланировано на 2010 г.;

- станция «Волковская» в полном объеме.

Общая картина на Фрунзенском радиусе метрополитена сегодня выглядит так.



«Адмиралтейская».

Самая глубокая в мире

На «Волковской» пройдены все тоннели (закончены проходческие работы), завершено строительство здания, в котором будет располагаться надземный вестибюль – в нем идут отделочные работы. Планируется, что первых пассажиров станция примет в декабре 2008 года. Открытие первой станции Фрунзенского радиуса, помимо «метроохвата» ещё одного удалённого от центра района, в значительной степени «разгрузит» напряжённую транспортную ситуацию в Фрунзенском районе.

На станции «Спасская», которая станет конечной станцией Правобережной линии, начинается монтаж пересадочных эскалаторов на переходах к станциям «Сенная площадь» и «Садовая».

Станция «Звенигородская», которая также будет открыта в декабре нынешнего года, будет сдача без выхода на поверхность: будет возможна лишь пересадка на станцию «Пушкинская». Эти трудности для пассажиров будут устранены по завершении в 2009 году всего комплекса работ, одним из главных звеньев которого является строительство наклонного хода.

На месте надземного вестибюля станции «Обводный канал» завершается расселение дома. Уже в 2009 году начнется строительство здания общественно-делового центра, на первом этаже которого разместится вестибюль. Предполагается, что станция войдет в строй в 2010 году.

К сожалению, в настоящее время намечается задержка с выходом на новые площадки. Если не принять экстренных мер, уже в 2009 году мы начнем терять набранные темпы строительства.

Отсюда одной из важнейших задач в текущем году является активное участие ОАО «Метрострой» в работе Заказчика – ГУП «Петербургский метрополитен».

Станция «Адмиралтейская» во Фрунзенский радиус метрополитена не входит - она расположена на 4-й линии между станциями «Спортивная» и «Садовая». Тем не менее эта станция является объектом особого внимания городских властных структур. Самая глубокая в мире (более 100 метров), «Адмиралтейская» расположена под самым «сердцем» Санкт-Петербурга, рядом с Дворцовой площадью. Но пока - под землей. И если с «подземными» задачами метростроители справляются успешно - полным ходом ведут отделочные работы, то с выходом на поверхность есть проблемы.

Строительство наклонного хода пока стопорится из-за отсутствия стройплощадки. На её месте в Кирпичном переулке расположен жилой дом, который необходимо снести, предварительно расселив жителей. Валентина Матвиенко на выездном заседании, прямо на платформе будущей станции назвала руководителям Адмиралтейского района жесткие сроки для снятия этого непростого «вопроса»:

- Дальше откладывать нельзя, - сказала глава Петербурга, - проблема слишком затянулась.

«Адмиралтейская» очень нужна городу. Её надо запустить в эксплуатацию в 2011 году. Всё, других сроков не будет.



В. Н. Александров:

«В сроки на Фрунзенском радиусе укладываемся»



Строители «Волковской»

- 2008 год для коллектива ОАО «Метрострой», - считает Вадим Александров, - по важности и сложности стоящих задач, наверное, самый тяжелый за последние 10-15 лет. Завершение строительства и сдача в эксплуатацию пускового участка Фрунзенской линии в сжатые сроки после длительной приостановки работ из-за отсутствия финансирования – задача архисложная. Однако огромный опыт коллектива, наличие преданных делу, высококвалифицированных специалистов, поддержка со стороны городской администрации и лично Губернатора Санкт-Петербурга В. И. Матвиенко вселяют уверенность в том, что всё задуманное будет выполнено в кратчайшие сроки. Для того чтобы метрополитен в Санкт-Петербурге строился нарастающими темпами, необходимо исключить повторение негативного опыта 90-х годов прошлого столетия, когда девять лет мы осуществляли только поддержание пройденных стволов и тоннелей в безопасном состоянии, тратя значительные средства. Сегодня Метрострой в состоянии вести работы минимум на трех-четырёх радиусах, находящихся в разной стадии строительства, строить линии метрополитена в не меньшем объеме, чем в доперестроечный период.

Пусковые-2008

## КЗС: НОВЫЕ УСПЕХИ МЕТРОСТРОЯ

Комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений (КЗС) продолжает оставаться в центре внимания строительного сообщества Северной столицы. При введении в строй сложнейшего и важнейшего из объектов дамбы — судопропускного сооружения С-1 — снова на всю страну прозвучало славное имя питерского «Метростроя». Непосредственным руководителем проекта является наш сегодняшний собеседник, заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» Николай АЛЕКСАНДРОВ.



Руководитель проекта  
Н. В. Александров

— Николай Вадимович, пожалуйста, напомним, каковы основные параметры КЗС и какова роль ОАО «Метрострой» в строительстве объекта?

— КЗС — гидротехнический объект протяженностью 25 км, состоящий из одиннадцати дамб, шести водопропускных сооружений, двух судопропускных сооружений С-1 и С-2, автомагистрали с мостами, тоннелем и транспортными развязками. Судопропускное сооружение С-1 предназначено для прохождения судов водоизмещением до 100 тыс. тонн в течение круглого года. Судопропускное сооружение С-2 будет открыто только на летний период навигации. ОАО «Метрострой» является генеральным подрядчиком на строительстве судопропускного сооружения С-1 и тоннеля.

— Как известно, затопление котлована С-1 завершено. Какие задачи решали метростроевцы на данном этапе?

Старт к затоплению котлована был дан 14 апреля, а 23 мая уровень воды в котловане достиг нулевой отметки, то есть сравнялся с уровнем воды в Финском заливе. В результате южная часть строительного объекта оказалась доступной только по перемычкам с Невской и Финской сторон и по тоннелю под плитой порога. Задача ОАО «Метрострой» при завершении данного этапа заключалась в обеспечении готовности следующих строительных объектов:

— судовой канал, плита порога, крепление откосов молов и дамб Д-4 и Д-3;

— струнаправляющие и направляющие стены гидротехнического сооружения, доковые камеры (где уже идет монтаж батопортов), устои затворов в доковых камерах, причалы вспомогательного флота;

— автомобильный тоннель и проезд технологического транспорта по отсекам тоннеля на южную часть строительного объекта;

— локальный котлован на выезде

из тоннеля на дамбу Д-3 (южная часть объекта), противофильтрационная защита, насосная станция водоотлива, конструкция выезда из тоннеля;

— энергосбережение южной части строительного объекта.

— Какие работы стали основными по достижению нулевой отметки до сегодняшнего дня, что удалось сделать?

— После окончания затопления котлована начались работы по разбору перемычек (шпунтовых ограждений) со стороны Невской губы и со стороны Финского залива. Одновременно выполняются дноуглубительные работы на участке строительства фарватера нового главного судовой канала Санкт-Петербурга. Ведётся прокладка инженерных сетей и строительство надземной части технологических зданий (насосная станция № 2, вентиляционные и кабельные шахты, здание очистных сооружений).

Главные же достижения, на мой взгляд, заключаются в следующем. Впервые, разобрана перемычка со стороны Невской губы. Далее. В тяжелых погодных условиях, которые преподнес нам июнь, выполнялся демонтаж конструкций обечаек и двойной шпунтовой стенки со стороны Финского залива. В штормовых условиях люди и техника противостояли напору ветра и волн, и выстояли, победили.

— Что станет следующим важным этапом в строительстве КЗС?

— Окончание дноуглубительных работ и выполнение работ по укреплению головных участков Северных и Южных молов со стороны Невской губы и Финского залива для открытия навигации к началу сентября 2008 года.

— Какие работы, выполненные метростроевцами на строительстве КЗС, были наиболее сложными и ответственными?

— К сложным и ответственным работам можно отнести все работы по реализации проекта, а к «наиболее» — например, подводно-техническое обследование акватории нового фарватера на предмет обнаружения и подъема взрывоопасных предметов. Так вот, в ходе работ по очистке акватории было обнаружено и обследовано 2230 ферромагнитных предмета, из них 34 взрывоопасных! Представляете, какими могли быть последствия, если бы такое обследование не было заложено в проект?! Кроме того, к очень сложным можно отнести работы по ремонту и восстановлению законсервированных ранее объектов — ведь строительство дамбы было надолго приостановлено в 90-е годы. Очень трудоёмкие операции также потребовалось выполнять при возведении шпунтовой стенки временного котлована (со стороны старого, действующего судовой фарватера), являющегося исходным объектом для продолжения строительства тоннеля.

— Применялись ли на каких-то этапах нестандартные технологические

решения?

— В ходе реализации проекта был осуществлен целый ряд нестандартных технологических решений. В первую очередь, это связано с тем, что изначальные технологические решения по КЗС корнями уходят в 60–70-е годы прошлого века, когда только возникла идея строительства дамбы. С тех пор появились новые технологии, которые имеют значительные преимущества перед устаревшими. Соответственно, при производстве работ практически на всех этапах были использованы прогрессивные технические решения, освоенные ОАО «Метрострой». Можно для примера назвать, скажем, совершенно новую технологию заделки так называемых

Благодаря их тесному взаимодействию, высокой квалификации рабочих и ИТР, чёткому централизованному руководству всеми процессами и использованию опыта, накопленного десятилетиями успешной работы, Метрострой уже продемонстрировал, что имеет необходимую и достаточную техническую оснащённость для реализации проекта судопропускного сооружения С-1 и тоннеля. И не только этого проекта. Если без ложной скромности, метростроителям сегодня по плечу решение любых задач. Перечислять все технические подразделения не стоит, так как этот список займет несколько страниц, а в действительности только часть этого потенциала задействована для реализа-



Строительство локального котлована на южной части объекта

деформационных швов — важнейшего конструктивного звена при строительстве автомобильного тоннеля, особенно в его подводной части. Если говорить об инновационности, то технология устройства деформационных швов тоннеля является новым нестандартным технологическим решением, которое было успешно внедрено в данном проекте. Кроме этого, стали доступны к применению новые материалы, которые имеют более предпочтительные технические характеристики, например, по прочности и долговечности.

— Насколько современна и полна техническая оснащённость ОАО «Метрострой» для реализации проектов, по сложности и масштабам подобных С-1?

— ОАО «Метрострой» располагает необходимой и достаточной, эффективно действующей производственной структурой, состоящей из материально-технических, строительного-монтажных и административных подразделений.

ции самого проекта. Остальные подразделения работают над другими, тоже значимыми проектами.

— Есть ли уверенность, что строительство КЗС удастся завершить в намеченный срок?

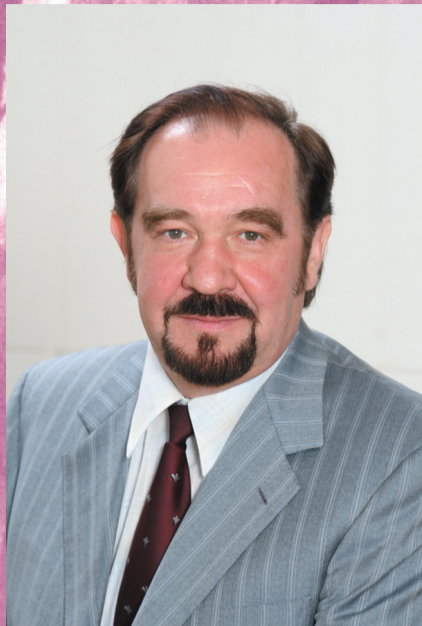
— В реализации этого грандиозного проекта — строительства Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений — сегодня заняты десятки организаций и фирм, в том числе зарубежных, банки, институты. Ход строительства находится под контролем и протекцией президента и правительства России... Мы, метростроители, можем говорить в этом вопросе лишь за себя и за наш контракт — судопропускное сооружение С-1 и тоннель. Наша задача — обеспечить их своевременный ввод в эксплуатацию. Надеемся, что и смежные контракты будут реализованы в срок.

Сергей ЗУБАРЕВ,  
Валерий ХЛОПОТОВ

— Комплекс защитных сооружений Петербурга от наводнений будет сдан в срок — до конца 2008 года, — подтвердил глава Департамента капитального строительства при Минрегионразвития Владимир Коган после объезда дамбы: строительство ведется даже с некоторым опережением сроков. Пока работы еще далеки от завершения, но строители уверяют, что все надземные работы на «С-1» должны быть завершены к 20 августа. А с 1 по 15 сентября по этому, самому большому судовой участку КЗС, пройдут первые «пробные» корабли. Как сообщил Коган, массовый пропуск судов по каналам «С-1» и «С-2» начнется уже в октябре. К декабрю можно будет засыпать старый канал и таким образом закольцевать дамбу. После этого останется лишь построить шестиполосную автотрассу на южной стороне КЗС.



## Управление-20 Метрострой



**Генеральный директор  
Дружининский Георгий Анатольевич**

История ЗАО «Управления-20 Метрострой» началась в 1977 году, когда было создано СМУ-20 Ленметростроя.

В период приватизации в 1994 году СМУ-20 Ленметростроя было реорганизовано в ЗАО «СМУ-20 Метрострой». В 2000 году было учреждено ЗАО «Управление-20 Метрострой», которое является правопреемником ЗАО «СМУ-20 Метрострой».

Вестибюли и машинные помещения станций «Пролетарская», «Ладужская», «Черная речка», комплексы новых электродепо «Северное», «Дачное», «Невское», электродепо «Выборгское» – это объекты, построенные руками специалистов Управления.

Коллектив Управления принимал участие в строительстве пересадочного узла «Владимирская» – «Достоевская».

«Управлением-20» велись работы по сооружению притоннельных выработок и перегонных тоннелей между станциями метро «Сенная площадь» и «Достоевская»; построен и введен в эксплуатацию пункт технического обслуживания станции «Удельная» и выполнен большой объем горно-капитальных работ на объекте МЧС РФ 61-25.

«Управление-20» одним из первых в городе освоило промышленное изготовление бетонных полов методом вакуумирования с последующим нанесением полимерных материалов. Управление изготовило полы для электродепо «Выборгское», холодильных камер «Лесного порта», завода «Пепси-Кола» на Парнасе, производственных помещений Метрополитена, завода «Метробетон», Деревообрабатывающего завода № 1, помещения для складирования компьютерной техники фирмы «Бернулли ДС». Для компании «Финнколор» изготовлено более 5 тысяч кв. м полов.

С финской фирмой «Тиккурила» «Управление – 20» связывает давнее сотрудничество. Предприятие имеет сертификат качества компании «Тиккурила» по полимерным покрытиям.

## АТП



**Генеральный директор  
Зубов Юрий Васильевич**

История АТП берет свое начало в 1941 году, когда строительству метро необходим был транспорт. 22 мая 1946 года в составе Метростроя была организована автобаза, которая объединила несколько мелких автопредприятий.

Современный комплекс зданий, построенный в 1952 году, несколько раз перестраивался и модернизировался. Все ремонтные ямы в ремонтной зоне имеют электромеханические подъемники, разработанные и изготовленные рационализаторами АТП.

Основная функция АТП – это обслуживание строительной техникой и автотранспортом строительства Метрополитена.

Сейчас в АТП 90 машин, в том числе 48 пятнадцатитонных самосвалов «Татра-815», 3 восьмитонных самосвала «КамАЗ», 15 бетоносмесителей на базе «Татры» и «КамАЗа» для перевозки бетона, 7 автокранов, бортовые, легковые автомобили и другая специализированная техника.

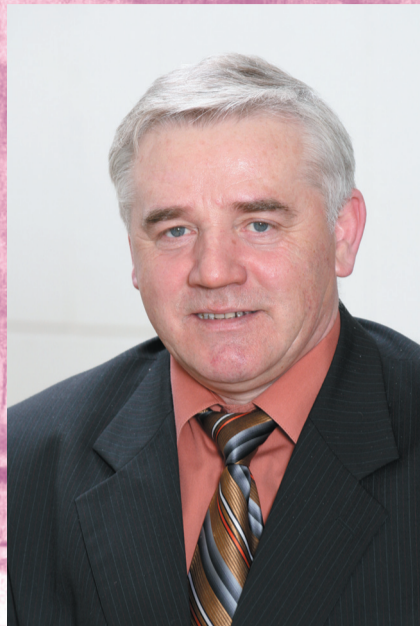
Специалисты АТП совершенствуют приемы и методы работы, организацию транспортных и ремонтных процессов, активно занимаются техническим творчеством. Рационализаторы АТП много раз были в числе лучших по Метрострою.

Работники АТП принимают участие в ежегодных спартакиадах Метростроя. Среди спортсменов АТП были и разрядники и мастера спорта по городкам, борьбе и другим видам.

Коллектив АТП принимал участие в строительстве гидротехнических сооружений «Волго-Балта». Участвовал в строительстве птицефабрик в Ленинградской области, сотрудничает с СУ-288, занимающимся модернизацией грузового порта; Старопановским заводом железобетонных конструкций и деталей, Обуховским заводом железобетонных конструкций, «Невапромстроем» и другими. Кроме того, АТП сотрудничает с финскими, немецкими и турецкими фирмами, которые ведут активное строительство в нашем городе. Многие квалифицированные водители работали на стройках в Египте, Йемене, Афганистане, Монголии.

АТП гордится своими прославленными сотрудниками, участниками ВОВ и ветеранами Метростроя: Хегай Л. Д., Лебедева Т. П., Ларионов Р. Р., Наумов Н. И. и другие.

## Тоннельный отряд-4



**Генеральный директор  
Зубов Николай Алексеевич**

Был создан на базе завода «Железобетонных Конструкций и Деталей» Метростроя, как подразделение, специализирующееся на выполнении строительно-монтажных работ, реконструкции и капремонте зданий и сооружений, объектов метростроения и метрополитена, строительстве и реконструкции подземных инженерных и транспортных коммуникаций.

ООО «Тоннельный отряд-4» для строительства объектов имеет в своем парке микротоннелепроходческий комплекс от немецкой фирмы «Херренкнехт» AVN-1200T с возможностью его расширения до AVN-1500T и комплекс AVN-2000D, которые могут работать как с железобетонными трубами собственного производства, так и со стальными трубами.

Технология микротоннелирования позволяет прокладывать подземные коммуникации в районах плотной застройки, или в местностях, пересеченной транспортными и иными коммуникациями.

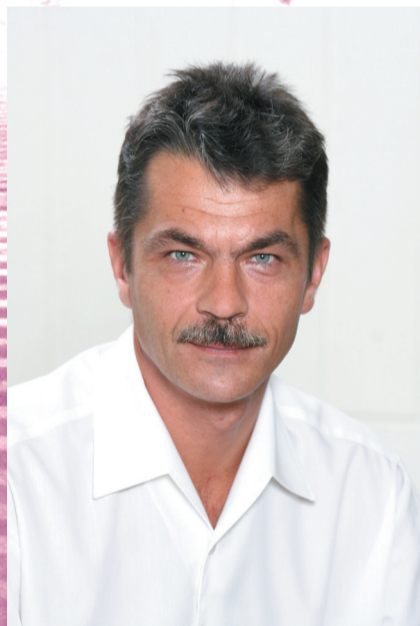
Методом микротоннелирования в Санкт-Петербурге специалистами ООО «Тоннельный отряд-4» построены:

- подводный переход через Неву для Балтийской Трубопроводной Системы;
- канализационный коллектор дождевой канализации Кольцевой автомобильной дороги;
- железобетонный футляр под железной дорогой «Санкт-Петербург – Выборг – Хельсинки»;
- сооружение аварийного выпуска в реку Спартак;
- сооружение коллектора методом микротоннелирования на Песочной набережной в Санкт-Петербурге;
- строительство канализационного коллектора ливневых стоков Москве;
- сооружение закрытого перехода под МКАД в районе Новокосино Москвы.

Кроме довольно специфичных горнокапитальных работ ООО «Тоннельный отряд-4» имеет хороший опыт в промышленно-гражданском строительстве.

В 2005 году предприятие «Тоннельный отряд-4» было представлено к Почетному знаку «За внедрение передовых технологий при освоении подземного пространства».

## МЕТРОБОР



**Генеральный директор  
Багненко Виктор Николаевич**

Компания «Метробор» была создана на волне новых экономических преобразований, то есть по сравнению с Метростроем недавно. Однако эта молодая, динамично развивающаяся фирма – носитель лучших метростроевских традиций.

Основателем и генеральным директором компании был Рубен Ервандович Арутюнян. Он выпускник ЛИИЖТа. Начал трудовую деятельность в Ленметрострое на объекте Тоннельного отряда № 1 в г. Кировске Мурманской области.

Компания «Метробор» производит стеклопакеты, причем она первая в Северо-Западном регионе стала делать их по современным европейским технологиям и получила сертификат качества и лицензию на их производство.

Компанию «Метробор», как и все предприятия Метростроя, прежде всего, отличает высокая ответственность: продукцию отличает отменное качество, а коллектив – обязательность в выполнении сроков по ее изготовлению. Не случайно «Метробору» выпала честь работать на всех последних объектах петербургского метрополитена. Вестибюли станций «Чкаловская», «Крестовский остров» и «Старая деревня» сверкают стеклопакетами.

Компания наладила собственное производство триплексного стекла, что позволило выпускать бронированные, пуленепробиваемые, энергосберегающие стекла самого разного назначения, пользующиеся большим спросом. Также «Метробор» обрабатывает кромку стекла для мебельной промышленности. Продукция компании идет даже в районы Крайнего Севера и Сибири. Стекла и стеклопакеты установлены также в Государственном Эрмитаже и Русском музее, Гостином Дворе и Пассаже, Ледовом и Юбилейном дворцах, Балтийском и Финляндском железнодорожных вокзалах, аэропорту Пулково и выставочном комплексе ЛЕНЭКСПО.

Спорт

# ПОКОРЕНИЕ БРАЗИЛИИ

В конце мая состоялся очередной чемпионат мира среди ветеранов по настольному теннису. На этот раз местом его проведения стал бразильский Рио-де-Жанейро. Метрострой, а по большому счёту, Россию на этом форуме мастеров малой ракетки представляла, как всегда, мастер спорта международного класса, тренер-преподаватель СК «Метрострой» Лариса ФАРИНА. Сегодня Лариса Степановна - гость нашей редакции.

- У оправдома, героини фильма «Бриллиантовая рука», любой город был «городом контрастов». Лариса, а в Рио-де-Жанейро не так? Может быть, там на самом деле «все ходят в белых штанах»?

- Не все. Рио-де-Жанейро - огромный город, и в нём полно контрастов: нищета и роскошь, фешенебельные особняки и грязные трущобы, сияющие витрины супермаркетов и жалкие лавочки кустарей, велосипеды и лимузины, валяющиеся на скамейках бродяги и проходящие мимо уважаемые господа в белых штанах. В общем, оправдом была права. Даже погода там абсолютно непредсказуемая. Только что сияло солнце, жара под 40 градусов - и вдруг - дождь, который даже не дождь и даже не ливень, просто водопад с неба... Кстати, солнце там движется по небу тоже как-то неправильно, не слева направо, а наоборот. Потом нам объяснили: это нормально, ведь вы в южном полушарии, и вообще здесь сейчас зима, а у вас там, на севере, лето.

А ещё был случай, когда меня чуть было не унесло в океан. Вышла на пляж, а он - буквально в сотне метров от отеля - красота неописуемая: солнце, сверкающая спокойная вода, белый песок... И вдруг откуда ни возьмись - огромная волна! Она слизнула мою одежду, я кинулась спасать своё имущество, а тут вторая волна, которая потащила в океан уже меня. Успела только заметить, что ко мне бегут люди... В общем, вытащили меня, видать, для бразильцев такие ситуации - привычное дело.

- Надеюсь, на самих соревнованиях обошлось без экстрима?

- Не совсем. Но об этом позже. На акклиматизацию нам было отведено два дня. Это мало, конечно, если учесть, что очень тяжёлым был перелёт. И долгим - целых 15 часов плюс 7 часов разницы во времени. Надо было хорошо отдохнуть, реабилитироваться. Поэтому я обычно отказываюсь от предлагаемых экскурсионно-развлекательных программ. И здесь, в Бразилии, была только на одной экскурсии. Красиво, интересно, но я приехала не за этим. Моя основная цель всегда - завоевание медалей, а поскольку я уже завоевывала «золото» и на «мире», и на «Европе», то, конечно, и на этот раз хотелось стать первой.

Участие в соревнованиях приняла представительница 52 стран со всех континентов. Я представляла Санкт-Петербургское ОАО «Метрострой», которое финансировало поездку. За это огромное спасибо руководству Метростроя. Кстати, я - патриотка: у меня всегда на соревнованиях с собой метростроевский шарф. Хотя на этот раз нам впервые выдали форму сборной России.

Так вот, сам чемпионат проходил в огромном Выставочном комплексе (120 столов!) в два этапа. Первый - отборочные игры по круговой системе (каждый с каждым в своих подгруппах) в одиночном и парном разрядах, второй - по олимпийской системе (проиграл - вылетел). Я участвовала в обоих разрядах, то есть, нагрузка двойная. Но в восьмёрку сильнейших пробилась и как одиночница, и в паре с Бранкой Батинич из Хорватии.

- Почему вашим партнёром стала именно хорватка?

- Настольный теннис - космополитичный вид спорта. Мы с Бранкой - давнишние подруги-соперницы, ей нравится мой стиль игры, мне импонирует её манера. Кроме того, Батинич - очень сильный игрок, она до сих пор играет в профессиональной бундеслиге Германии как

полноправный участник команды, а не как ветеран. Знакомы мы с ней с 1999 года. Тогда я ей проиграла в финале чемпионата мира. После этого мы и начали играть в паре. В позапрошлом году мы встретились опять в финале, и я снова проиграла. Очень я надеялась взять, наконец, реванш у подруги здесь, в Бразилии.

- И как, получилось?

- Не получилось. В одиночном разряде нас с ней по сетке «развели» (она чемпионка мира, я - вице-чемпионка), так что встретиться мы могли только в финале. Мы обе благополучно пробились в восьмёрку сильнейших, после чего предстояли игры уже за выход в полуфинал, то есть выход в четвёрку уже гарантировал бронзовую медаль. Её Бранка в итоге и завоевала, уступив в полуфинале японке. А я свой полуфинал выиграла у австрийки Крюгер. Но какой ценой! Я вела по партиям 2:1, и могла бы, выиграв 4-ю партию, праздновать выход в финал. Но в одном из моментов, пытаюсь достать трудный мяч, я очень сильно ударила правой «рабочей» рукой о край стола. Это к вопросу об «экстриме». Рука сразу распухла и практически «отвалилась». В общем, эту партию я сдала, а в решающей, пятой, собрала в кулак всю волю, всё-таки обыграла австрийку и вышла в финал. А там меня уже ждала японка, «обидчица» Бранки. А в итоге и моя, хоть и боролась я отчаянно, даже в счёте вела несколько раз, но... Если бы не травма, думаю, прибавила бы я в свою копилку не «серебро», а «золото».

- А как у вас с Бранкой сложилось в парном турнире?

- До полуфинала мы дошли без особых проблем. И в полуфинале таковых, в общем-то не предвиделось, так как предстояло встретиться с японками, которых мы уже обыграли на прошлом чемпионате в Бремене. И всё пошло вроде по нашему сценарию. Мы вели по партиям 2:1, надо было дожать японок в четвёртой партии - и как минимум «серебро» было бы у нас в кармане. Но опять вмешался «экстрим»: на Рио налетел вдруг сильнейший шторм с ливнем, вырубился свет... Игра возобновилась через 40 минут, но у нас с Бранкой как будто «сбился прицел»: вроде бы всё делаем как надо, а не получается, не идёт игра. В общем, проиграли 2:3. В итоге я Бранку, так и не сыграв с ней лично, немного обошла по наградам: у неё - две «бронзы», у меня - бронзовая и серебряная медали.

- Какие Ваши годы, всё «золото мира» ещё впереди, правда? Хотя Ваши «метростроевские» медали на мировом первенстве, конечно, дорогого стоят, ведь «моду» в мировом настольном теннисе сегодня диктуют китайцы, японцы, корейцы, тайцы...

- Что касается моды, то действительно, её диктуют представители Азии, причём, и в Европе тоже. Например, чемпионкой Европы сегодня является китайка. Настольный теннис в Китае, надо сказать, часть государственной политики. Отсюда и результаты. Они могут себе позволить отчислить из сборной чемпиона мира, который на сборах пришёл не вовремя в гостиницу...

А моё теннисное «ветеранство», вы правы, можно сказать, только начинается. Деление по возрастным категориям у нас такое: 40-49, 50-59, 60-69 лет и т.д. Кстати, насчёт «и т.д.». На этот чемпионат в Бразилию снова приехала участница... из Австралии. Женщина 92 года! К столу её подвозили в кресле, она вставала, играла, потом - опять в кресло... И таких теннисисток на каждом чемпионате постоянно до десятка. Так что Вы правы, у меня всё впереди. Не всегда получается стать чемпионкой, но я всё время к этому стремлюсь. Что же касается ближайшего будущего, то на следующий год предстоит чемпионат Европы в Хорватии и Олимпиада ветеранов (есть, оказывается, и такая) в Австралии. Не знаю, получится ли поехать, но если получится, хотелось бы видеть на трибунах группу поддержки от Метростроя. Знаю точно: такая поддержка - дополнительный стимул к победе над любым соперником.

Валерий ХЛОПОТОВ



## ЮБИЛЯРЫ АВГУСТА



85-летие отмечают:

**ГЕРШЮГА Григорий Иванович,**  
бывший слесарь-механик ЗАО «СМУ-11»  
**СОКОЛОВ Владимир Алексеевич,**

бывший главный механик ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

80-летие отмечают:

**МЕЗЕНЦЕВА Людмила Ивановна,**  
бывшая маркшейдерская рабочая  
ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»  
**БОТИНА Мария Алексеевна,**

бывшая подсобная рабочая ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

**НОРКИНА Фива Ивановна,**

работавшая заведующей здравпунктом  
ЗАО «Поликлиника Петербургского Метростроя»  
**МОРИН Владимир Дмитриевич,**

трудившийся электросварщиком  
в Управлении механизации - филиале ОАО «Метрострой»  
**КАЛИНОВ Пётр Данилович,**

бывший проходчик ЗАО «СМУ-11 Метрострой»  
**ТЕПЛОВ Михаил Петрович,**

работавший монтажником горного оборудования  
в ЗАО «СМУ-9 Метрострой»  
**МЯГКОВ Сергей Дмитриевич,**

трудившийся каменщиком в ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

75-летний юбилей встречает

**КИРСИ Мария Андреевна,**

работавшая директором учебного пункта  
Управления Метростроя

70-летие отмечают:

**ПОЗДНЯКОВА Валентина Анатольевна,**  
работавшая инженером технического отдела  
Управления ОАО «Метрострой»  
**НИКОЛАЕВА Вера Ивановна,**

трудившаяся дворником в РЭУ - филиале ОАО «Метрострой»  
**ПОПКОВА Валентина Степановна,**

работавшая старшим диспетчером АТК  
**ПАВЛОВ Иван Павлович,**

работавший слесарем-монтажником  
в ЗАО «СМУ № 13 Метрострой»

**Сердечно поздравляем**

**с юбилейными датами и днём строителя!**

УЧРЕДИТЕЛЬ:  
Акционерное общество открытого типа по  
строительству метрополитена в 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: Валерий ХЛОПОТОВ  
Фото: Виктор ЧУМАКОВ  
Верстка и дизайн: Максим ХЛОПОТОВ  
Изготовление фотоформ и печать тиража: ЗАО «Белл»

АДРЕС РЕДАКЦИИ:  
198013, Санкт-Петербург,  
Загородный пр., д. 52а.  
ТЕЛЕФОН: 635-77-67  
От зывы направлять по адресу редакции  
Тираж 1000 экземпляров.

Юмор



**М**олодому художнику дали задание от наркомата нарисовать картину «Ленин провожает на Красной площади полки на гражданскую войну». Художник очень волновался. Чтобы все получилось достоверно, рисовал Красную площадь, сидя на Красной площади. В результате получилась картина «Ленин провожает полки на гражданскую войну, стоя на собственном Мавзолее».

В целом комиссия одобрила картину. Правда, долго совещалась, что закрасить: Мавзолеем или Лениным? Большинство голосов было принято

решение закрасить Ленина. Тем более что вскоре весь народ собирался праздновать день рождения Сталина. Правда, это было бестактно со стороны полков - стоять спиной к Сталину в его день рождения... Художник послушно развернул полки лицом к Сталину, и картина стала называться: «Сталин встречает полки, которые уходят на гражданскую войну в 1918 году, стоя на Мавзолее Ленина в день своего рождения».

## Картина века

Новая комиссия указала на несовременность сюжета, поскольку уже началось строительство метрополитена. Художник быстро превратил ружья в отбойные молотки, приоткрыл рот Сталину - и картина стала называться «Сталин говорит напутственную речь полкам красноармейцев, уходящим на строительство метрополитена». Картина звала за собой. Тем более, что на строительство метрополитена красноармейцы несли даже раненых. Особенно звал за собой на строительство метрополитена смертельно раненый красноармеец на носилках с плакатом в руках «Смерть Врангелю!»

Сталин сказал: «Это нескромно с моей стороны - одному провожать полки на такое важное мероприятие!»

Художник тут же пририсовал к Сталину Кирова, который жмет руку передовому рабочему, раненному на

строительстве метрополитена. Но тут убили Кирова. Художник оставил от Кирова только жмущую руку и пририсовал к ней Ворошилова. Получилось нечто вроде: «Ворошилов под напутственную речь Сталина жмет руку раненому рабочему рукой убитого Кирова».

Сталин посмотрел на картину и спросил, почему его все время рисуют на Красной площади, а не, скажем, на военном пограничном корабле?

Художник в два дня утопил полки в море. Мавзолеем поставил на крейсер, раненого рабочего заменил на сторожевую овчарку, подающую лапу Ворошилову...

И картина стала называться: «Сталин и Ворошилов на крейсере «Молотов» с собакой Кагановича».

После разоблачения Сталина художник немало потрудился над полотном, и оно стало называться: «Хрущев и Ворошилов обнимаются в честь разоблачения Сталина на кукурузно-уборочном комбайне «Молотов». Особенно радовалась и улыбалась собака Кагановича».

Но тут разоблачили и Молотова, и Ворошилова, и собаку Кагановича. Но реабилитировали Кирова. Художник срочно переименовал сторожевую комбайн... Ворошилова загримировал под снопа кукурузы, собаку поднял на задние лапы - получился комсомольский

вожак!

Но тут сняли Хрущева.

Художник закрасил его почти полностью, кроме верхней части головы... получилось солнце, встающее над целиной. Однако вскоре комиссия потребовала, чтобы к солнцу были пририсованы брови. После небольших переделок картина превратилась в эпопею: «Брежнев на перроне Ярославского вокзала провожает на строительство Байкало-Амурской магистрали отряды комсомольцев-первопроходцев».

В течение нескольких лет художнику приходилось лишь иногда удлинять левое плечо Леониду Ильичу, чтобы пририсовать очередной орден. Поэтому Брежнев вскоре стал у него одностороннего развития. Последний орден художник загнал Генсеку в подмышку, поднял ему руки, чтобы орден был виден, а под руки подставил Сулова и Пельше. Получилась картина «Сулов и Пельше несут Брежнева по перрону на строительство Байкало-Амурской магистрали».

Художник стал стар, когда началась перестройка. В его голове все перепуталось, за что он со злости закрасил всю картину черной краской.

Критики тут же назвали ее гениальной. Взяли на выставку... И толпы людей во всем мире теперь останавливались перед шедевром - черным прямоугольником под названием «Картина века»!

Михаил Задорнов

## АНЕКДОТЫ О СТРОИТЕЛЯХ

Презентация новой продукции кирпичного завода.

- Товарищи, перед вами новый небьющийся кирпич нашего завода... (к кирпичу подходит рабочий с кувалдой)... он сделан из сверхпрочного материала... (рабочий замахивается)... и сейчас вы в этом убедитесь... (рабочий бьет по кирпичу кувалдой - кирпич вдребезги)... а вот так, товарищи, выглядит небьющийся кирпич нашего завода изнутри!

Прораб идет по стройке, внезапно ему на голову падает кирпич. Прораб снимает шляпу, поправляет ее форму и бормочет:

- Твою мать!.. Нормального человека убило бы...

- Папа, этот забор вокруг стройки поставили для того, чтобы люди не видели, что там делают?

- Совсем наоборот, для того, чтобы не видели, что там строители ничего не делают.

Города надо строить в деревне, там воздух чище.

В комитет по благоустройству поступила жалоба:

- На всех столбах написано: «Не влезай - убьет!» Но ведь если влезть, то тоже убьет. Надо что-то решать с этой безысходностью!

Как Вам не стыдно, 17:20, до конца рабочего дня 40 минут! А Вы уже домой собираетесь!

- Да понимаете, товарищ главный инженер, пока инструмент протрешь, пока пол подметешь, пока мусор выбросишь, пока руки помоешь, пока переоденешься, вот рабочий день и кончился.

- Вы не правы, вот я начинаю собираться домой ровно в 18:00!

- А Вам-то чё собираться, рот закрыл, да пошёл!

- Ты знаешь, я подозреваю, что моя жена изменяет мне с садовником - каждый день дом полон новых цветов! - А я подозреваю, что моя изменяет мне с сантехником: прихожу я как-то домой пораньше, а сантехник с моей женой в постели лежит.

Лиса, волк и медведь делятся опытом, кто, где и как провёл зиму.

Лиса: - Зимовала я в курятнике. По одной курочке в неделю съедала, но люди всех кур как-то посчитали. Поставили капкан - еле вырвалась.

Волк: - А я в свинарнике. По одной свинке в неделю употреблял, но люди их посчитали, натравили собак - еле ушел.

Медведь: - А я на стройке...

- Работал, что ли???

- Не-е, не работал. Работали молдаване, а кто их там считал?

За растрату средств, выделенных на строительство 26-тысячного стадиона, прораба отдать под суд, мастера уволить, построенное сооружение отдать под газетный киоск.

Уважаемые россияне! Если Ваш годовой доход превышает 1 млн. долларов, поздравляем Вас! Вы автоматически становитесь участниками национальной программы «Доступное жилье».

Экзамен в строительном институте. Профессор спрашивает у студентки: -Зачем в жилых домах лестничные площадки?

-Ах, профессор, зачем задавать такие интимные вопросы...

Главное при поклейке обоев - чтобы не было пузырей... а то мы в прошлый раз взяли два...

- Почему вы опоздали на работу?

- Поздно вышел из дома...

- А раньше нельзя было выйти?

- Уже поздно было раньше выходить...

Тендер на строительство тоннеля под Ла-Маншем. Французская строительная компания предложила начать рыть тоннель с двух сторон, на строительство затратить 5 лет, и допустить техническую погрешность 1 метр. Американцы выразили готовность вырыть тоннель с двух сторон всего за 1 год, но с погрешностью 5 метров. Русские сказали: пробьём с двух сторон за две недели, правда, никаких гарантий на погрешности: на крайняк будет два тоннеля.

В зависимости от того, ложат плитку или кладут, цены прыгают от 10 до 50 долларов за квадратный метр.

Товарищи колхозники! Сегодня у нас на повестке дня два вопроса: строительство колхозного сарая и строительство коммунизма. Поскольку досок для строительства сарая все равно нет, предлагаю сразу перейти ко второму вопросу.

Фирма наняла маляров покрасить забор. Всё как полагается - составили контракт, то, сё... через некоторое время приходят принимать работу. А забор только с одной стороны выкрашен.

- Как?! Да вы чего, совсем с ума сошли? А вторую сторону кто красить будет?

- Ну вот, смотрите, черным по белому: «Контракт на покраску забора заключается между Нашей фирмой с одной стороны, и Вашей фирмой с другой стороны...».

Молодая, симпатичная, длинноногая блондинка, ласковая, общительная, без вредных привычек продаст оптом 20 тонн цемента.

- Почему мастер тебя уволил?

- Понимаешь, мастер - это человек, который ходит и наблюдает за работой других.

- Ну, это известно всем, а почему всё-таки тебя уволили?

- Из зависти. Многие думали, что мастер - это я.

По строящемуся объекту пробегает рабочий с пустой тачкой. Через несколько минут он пробегает обратно, также с пустой тачкой. Стой! - кричит ему мастер, - Почему тачка пустая? Рабочий отвечает:- Такой план спустили - загружаться не успеваю!

Сцепив пальцы рук, сантехник Иванов хотел было рассказать об ужасной боли, которая терзает нервные окончания его распухших пальцев, и о том, как страдает его тонкая и чувствительная натура, но, как обычно, получилась: «... твою мать!»



Прораб подходит к рабочему: Что у тебя за привычка такая дурная - свистеть во время работы? - Да я и не работаю! Я просто свищу!

В квартире интеллигента ремонт. Хозяин забивает в стену гвоздь шляпкой, а он не лезет. Его друг, тоже ученый, произносит: «Коллега, вы взяли гвоздь от противоположной стены!» Здраствуйте, в эфире передача «Квартирный вопрос». Сегодня мы в гостях у Маши и Паши. Они божжи, поэтому сегодня мы будем ремонтировать Курский вокзал!

- Как дела на работе?

- Начальник хочет, чтобы мы работали за троих! Хорошо еще, что нас пятеро...

- Странный этот маляр! Мне выбелил кухню за один вечер, а у соседки и за две недели никак не управится...

- Не соображаешь? - Тебе пятьдесят лет, а соседке двадцать

Иногда складывается такое впечатление, что демократию в России строили таджики, а отделяли молдаване.

Лектор закончил свой доклад в коллективе строителей.

- У кого будут вопросы?

- У Вас там стакан не освободился?

- Скажите, а ваша плитка, она... - иностранец забыл, как по-русски будет «для пола» и выкрутился по-английски - for floor?

- Ну конечно! Фуфло полное. Но про-давать-то надо!