



## ДАМБА: НОВОЕ ОКНО В ЕВРОПУ!

Пульс. Сентябрь

## НАЧАЛСЯ ОБРАТНЫЙ ОТСЧЁТ

На многих предприятиях, действовавших в строительстве Фрунзенского радиуса метрополитена, в сентябре появились «неправильные» календари. В них главными цифрами являются не текущие даты, а другие, ежедневно обновляемые от руки: «до пуска осталось ... дней». Такие календари, например, есть в ЗАО «СМУ-19 Метрострой» и у отделочников-субподрядчиков ЗАО «СМУ-13 Метрострой» – подразделений, работа которых, как и других организаций, занятых на отделке станций, сегодня становится основной. По простой причине: окончание отделочных работ означает сдачу объекта «под ключ».

Общее состояние дел на пусковом комплексе сегодня таково. Дело идёт к завершению всех работ. Времени «на всё про всё» остаётся менее двух месяцев. Сделать предстоит ещё много, особенно по отделке, особенно на станциях «Спасская» и «Обводный канал». Проходческие работы практически закончены. Они остались в одном месте – «прикамерке» 602-го санузла станции «Звенигородская». К середине октября ЗАО «Тоннельный отряд-3» оставалось поставить здесь 7 рам.

Продолжаются бетонные работы. На октябрь на метростроении запланировано уложить 4600 кубов монолитного бетона в профилировки лотка, путевые стены – это окончательные работы.

Много бетона предстоит выработать, например, тому же ЗАО «СМУ-13». В том числе в называемый «слепой ствол» (без выхода на поверхность) в НВУ 520-«бис» нужно забутить порядка 700 кубов бетона. Кроме того, у СМУ-13 достаточно неожиданно образовалась ещё одна работа - сооружение санузла, причём очень большого - раньше таких метростроители не делали.

В нормальном темпе продолжается укладка рельсов. Недавно было открыто движение по второму тоннелю между станциями «Садовая» и «Волковская» и 13 октября – по второму пути на перроне «Достоевская» - «Спасская».

Во всех тоннелях ещё предстоит уложить большое количество кабелей

различного назначения. Поэтому важно, чтобы на линиях действовало как можно большее количество мотовозов: когда они будут ходить по всей пусковой линии, целью станет окончание вкрантовки рельсов, прокладка силовых кабелей, кабелей освещения. Пока мотовозы (на середину октября) не были запущены только в тупиках за станциями «Спасская» и «Волковская». График очень плотный. Кабель укладывают очень много организаций: ООО «СМУ», ЗАО «СМУ-13», ЗАО «СМУ-9», ЗАО «Компакт», УМ. За одну ночь вывезают до 6 платформ с кабелем, который надо размотать и уложить. До 1 ноября необходимо проложить и смуфтить весь кабель, который обеспечивает напряжением все СТП.

Задержек с подачей энергии от Ленэнерго не предвидится: составлен протокол, который должен выполняться энергетиками в запланированные сроки. Метростроителям, в свою очередь, к этим же срокам надо закончить свои дела. «Отмашку» на подачу напряжения даёт метрополитен, после того, как будет проверена трасса, осмотрены кабели, их крепление и пр.

Всё очень серьёзно. Руководство Метростроя с октября начало проводить выездные планёрки на пусковом радиусе. Первым пунктом была станция «Волковская», её будут вводить в полном объёме. В таких планёрках участвуют не только метростроевские организации, но и все участники строительства и службы метрополитена. Специалисты оценивают готовность станций, озвучивают возникающие проблемы и намечают пути их решения, конкретных исполнителей и сроки исполнения. Впрочем, сроки назначаются самые жёсткие, разве что не с «грифом» «это надо было сделать вчера»...

Если говорить о сентябре в целом, то по всем основным показателям планы выполнены и перевыполнены. По установке колец при плане 82 кольца установлены 128. По укладке бетона план 4994 «куба», факт - 5986. Отметить можно ударную работу коллек-

тивов ЗАО «Управление №10 Метростроя» и ЗАО «СМУ-11 Метрострой».

Продолжается передислокация сил на 2-ю очередь Фрунзенского радиуса. Проходческие организации начинают выходить на новые площадки: это ЗАО «Семнадцатое управление Метростроя», ЗАО «СМУ-11», ЗАО «Тоннельный отряд-3», проходку ствола №621 начало ЗАО «СМУ-15». Следует отметить, что это не опережающие, а плановые работы: 2-я очередь должна быть запущена в эксплуатацию в 2010 году. Времени не так много, и работать надо очень хорошо. По сути, например, кроме всего прочего, надо соорудить «с нуля» две станции - «Бухарестскую» и «Международную», а это колоссальный объём работ. В связи с этим специалисты Управления сегодня заняты, в частности, внедрением на объекты новой техники.

На «дамбе» план тоже перевыполнен по всем показателям, включая укладку бетона, берегоукрепление, монтаж коммуникаций, благоустройство территории, прокладку дорог, работы в тоннеле, подготовку к засыпке и осушению старого морского фарватера. Ближайшая задача метростроителей - отрезать временными дамбами 100-метровый проран со стороны города и Финского залива и уже будущей весной продолжить строительство тоннеля в южной части - около 700 метров - с выходом на КАД вокруг Санкт-Петербурга.

А день 7 октября стал очередной вехой для строителей «дамбы», для истории Метростроя. В этот день по новому судоходному каналу над автодорожным тоннелем прошёл паром «Георг Отс» - первый корабль, открывший регулярное морское сообщение Санкт-Петербурга через новое «окно в Европу». Кстати, о значимости, знаковости этого события говорит и тот факт, что «зелёный свет» на проход по новому фарватеру «Георгу Отсу» зажжёт премьер-министр РФ Владимир Путин.

### В НОМЕРЕ:

Есть новый фарватер!  
.....2 стр.

Вторая сцена Мариинки  
.....3 стр.

Саморегулирование  
.....3 стр.

Наши интервью: УПТК  
.....4 стр.

Юбилеры  
.....5 стр.

Четвёртый начальник  
Метростроя  
.....6 стр.

Память. Осиновец  
.....7 стр.

Метрополитены мира  
.....8 стр.

### Внимание!

Начинается подписка на газету «Метростроитель» на 2009 год.

Подписной индекс - 16925.

Цена годовой подписки - 70 рублей.

Для пенсионеров подписка остаётся бесплатной.

Подписаться можно в редакции газеты по адресу Загородный проспект, 52, каб. 205., тел. 635-77-67.

Расчёт для предприятий - безналичный, через бухгалтерию ОАО «Метрострой».

Расчёт для индивидуальных подписчиков - наличный, через редакцию газеты.

Доставка газеты будет осуществляться: для пенсионеров и индивидуальных подписчиков - через отделения связи по месту жительства; для предприятий - через курьеров из индивидуальных ячеек предприятий в канцелярии ОАО «Метрострой».

Окончание подписки - 30 ноября 2008 года.

# МЕТРОСТРОЙ: ЕСТЬ НОВЫЙ ФАРВАТЕР

Значение события, произошедшего 7 октября на южной оконечности острова Котлин, где расположен главный морской порт Санкт-Петербурга, трудно переоценить. Здесь состоялось торжественное открытие судопропускного сооружения С-1 - основного морского «окна в Европу» и одновременно ключевого объекта строительства комплекса защитных сооружений Петербурга от наводнений. Сигнал к проходу через новый фарватер первого судна - парома «Георг Отс», следовавшего из Петербурга в Калининград, нажав символическую кнопку, подал премьер-министр Владимир Путин.

Участовавшая в торжественной церемонии губернатор Петербурга Валентина Матвиенко отметила:

- Именно благодаря Владимиру Владимировичу, эта стройка, начатая в 1970-е годы, была возобновлена, и если бы не его решение и контроль за выделением средств, «дамбы» бы не было.

Добавим, что, скорее всего, «дамбы» в её нынешнем виде, с новым фарватером, не было бы (во всяком случае, в нынешнем году), если тендер 2006 года на строительство судопропускного сооружения и автодорожного тоннеля под «морскими воротами» выиграл бы не Ме-

трострой. Метростроители же (генеральный директор Вадим Александров, руководитель проекта С-1 Николай Александров) справились с задачей государственной важности за рекордно короткие 26 месяцев. Фарватер - в действии!

По мнению некоторых скептиков, новый фарватер не нужен в принципе, поскольку морское сообщение Петербурга с «остальной Европой» вполне обеспечивалось и существующим судоходным каналом 100-метровой ширины: корабельных «пробок» там не наблюдалось. Логично, не наблюдалось, но именно через этот 100-метровый



Владимир Путин дает зеленый свет «Гергу Отсу»

«проран» город едва ли не ежегодно со дня основания подвергался нагонным наводнениям со стороны Финского залива. За 305 лет существования «града Петра» водная стихия обрушивалась на Северную столицу более трёхсот раз, нанося огромный экономический ущерб, унося человеческие жизни. Отсюда сегодняшняя локальная победа для метростроителей - только очередной этап в строительстве всего комплекса работ, включающего ввод в действие системы защиты города от наводнений и окончание второй очереди строительства автодорожного тоннеля. На очереди - завершение монтажа и наладки сложнейшей системы экстренного перекрытия нового фарватера в случае угрозы наводнений (окончание монтажа затворов судопропускного сооружения С-1 и испытания в доковых камерах намечены на декабрь). Испытание затворов в канале С-1 будет проведено летом 2009 года, как и перекрытие старого фарватера и продолжение строительства тоннеля с выходом на кольцевую автодорогу вокруг Санкт-Петербурга. В принципе, это и есть ответ скептикам: во-первых, новый фарватер, в отличие от старого будет

перекрывать, то есть, обеспечивать защиту города от стихии; во-вторых, тоннель «замкнёт» автодорожное кольцо вокруг города, что во многом поможет решению проблемы автомобильных «пробок».

- С вводом С-1 - отметил министр регионального развития РФ Дмитрий Козак, - будет засыпан и прекратит существование временный канал, по которому долгое время ходили суда, и эта территория станет основой для продолжения строительства тоннеля, который является частью Кольцевой автомобильной дороги вокруг Петербурга.

Перекрытие старого судоходного канала по графику производства работ должно завершиться в конце 2008 года. К июлю 2009 года Петербург будет защищен от наводнений, при которых уровень воды повышается до 4,55 метра. Строительство тоннеля должно быть завершено в намеченные сроки, а, возможно, получится ввести его и досрочно, как и полностью весь пусковой комплекс. Необходимые финансовые ресурсы на завершение строительства дамбы и КАД по телу дамбы уже заложены в бюджете РФ на 2009-2010 годы.

Возможно ли выдержать сроки сдачи в эксплуатацию «дамбы», намечаемые правительством РФ? На этот вопрос руководители Метростроя отвечают лаконично: строительство идет с опережением графика.

Валерий ХЛОПОТОВ

## ХРОНОЛОГИЯ

**Апрель 2006 год.**  
ОАО «Метрострой» выиграло тендер на строительство судопропускного сооружения С-1

**Июль 2006 год.**  
Метрострой приступил к строительству С-1 и автодорожного тоннеля

**Апрель 2008 год.**  
С-1 выполнено в основных конструкциях. 14 апреля - начало затопления будущего Главного морского фарватера Санкт-Петербурга

**21 мая 2008 год.**  
Окончание затопления котлована. Начало разбора перемычек и обечаек со стороны невисской Губы и Финского залива

**Июнь 2008 год.**  
Открытие «рабочего» движения по северной части автодорожного тоннеля - части КАД вокруг Санкт-Петербурга

**Сентябрь 2008 год.**  
Окончание разбора перемычек и обечаек

**7 октября 2008 год.**  
Паром «Георг Отс» отправился в первый рейс по новому фарватеру

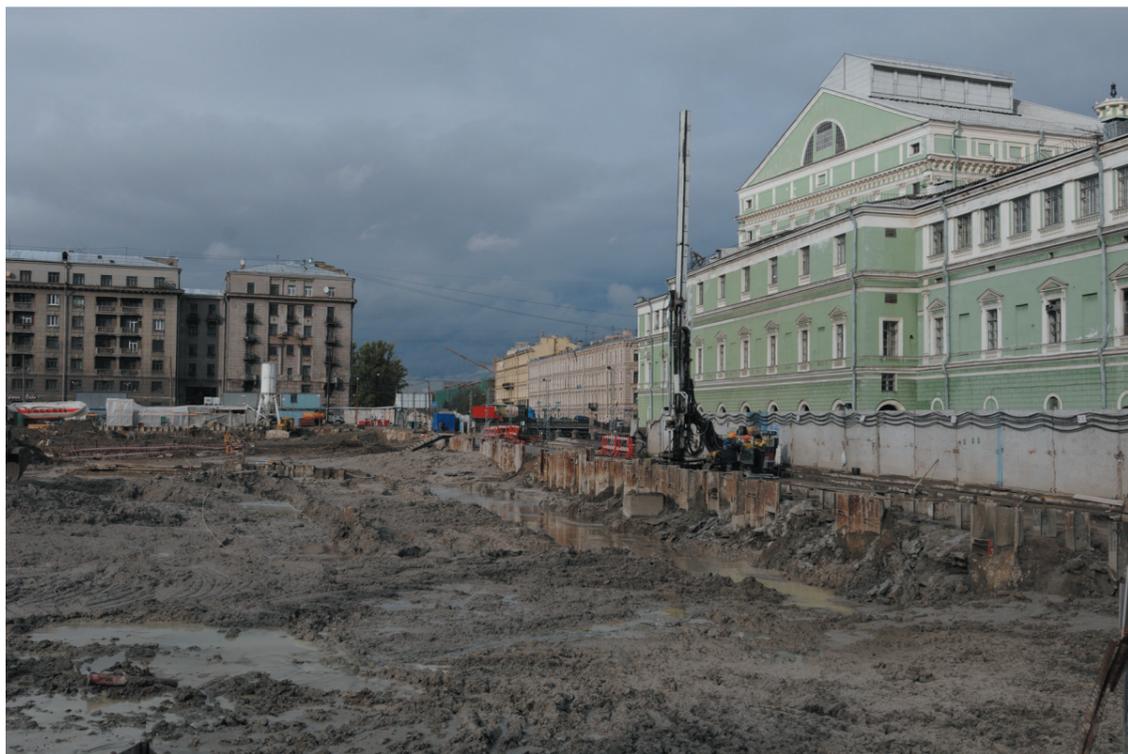


## Новость

В СЕНТЯБРЕ 2008 ГОДА ОАО «Метрострой» приступило к строительству второй сцены Мариинского театра. Заказчиком выступает ФГУ «Северо-Западная дирекция по строительству, реконструкции и реставрации». Проект был разработан под авторством французского архитектора Доминика Перро, который стал победителем архитектурного конкурса в 2003 году. Однако бюро французского архитектора так и не получило разрешения от Главгосэкспертизы, в результате чего контракт с ним был расторгнут, а проект претерпел значительные корректировки.

Метрострой вышел на строительную площадку в том момент, когда стало понятно, что без привлечения специалистов в области подземного строительства, имеющих опыт работы с грунтами Петербурга, вторую сцену не построить. Метростроевцам доверили сооружение подземной части будущего здания театра, которая предполагает строительство четырехъярусной конструкции, где разместятся паркинг, рабочее помещение для сцени-

## Вторая сцена Мариинского театра



ЗАО «СМУ-11 Метрострой» (генеральный директор А. В. Морозов) приступило к разработке нулевого цикла

ческого оборудования и часть зрительного зала.

Работы ведутся в крайне сложных условиях, что обусловлено большим размером котлована (площадь котлована составляет 12000 м<sup>2</sup>, глу-

бина – 12 м), местонахождением строительной площадки в исторической части города в непосредственной близости к жилым зданиям и Крюкову каналу и непредсказуемым поведением петербургских

грунтов. Весной 2008 года был создан Научно-технический совет, который выработал единое решение по строительству подземной части. В частности, для предотвращения осадков земной поверхности

и сохранения исторической застройки решено применить технологию «стена в грунте» по методу «джет граунтинг», а сооружение котлована вести в несколько этапов с сооружением бетонных конструкций на трех отметках сверху вниз. Первая плита будет сооружена на отметке «минус 4» метра. Она позволит держать стенки котлована без подвижек, благодаря чему появится возможность сооружения плиты на отметке минус 12 метров.

В это же время начнется возведение постоянных конструкций и строительство наземной части здания (технология top-down). Для экскавации и выемки грунта в конструкции перекрытия предусмотрены технологические «окна», т.е. выемка грунта будет производиться из-под плиты. Последнее перекрытие будет сооружаться на отметке минус 7 метров. Все подземные работы планируется завершить в 2009 году, с тем, чтобы к 2011 году новая оперная сцена была готова к приему первых зрителей.

Екатерина ГИГИНЯК

## Прогресс

## САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ: ПРИДЁТСЯ РЕШАТЬ ПРОБЛЕМЫ



А. И. ШАФЕР,  
старший помощник  
главного инженера  
ОАО «Метрострой»

В прошлом номере статья «От лицензирования к саморегулированию» подробно осветила задачи, возникающие в связи с принятием закона «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные акты Российской Федерации».

В Градостроительном кодексе вопросу организации саморегулирования отведен раздел 6.1. Саморегулирование в области инженерных изысканий, архитектурно-строительного проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства. В разделе значительное внимание уделено требовани-

ям, которые предъявляются к деятельности саморегулируемых организаций (СРО).

В своих заметках хочу обратить внимание на ту часть требований, которая относится к разработке и утверждению стандартов и правил СРО, регулирующих предпринимательскую и профессиональную деятельность организации. Одна из самых важных и ответственных функций, определенных Кодексом для СРО – контроль профессиональной деятельности в области работ, оказывающих влияние на безопасность капитального строительства (это положение постоянно подчеркивается в документе). Учитывая, что в составе работ создаваемого СРО определяющим будет строительство подземных сооружений, требования обеспечения безопасности будет важнейшим.

Для ведения таких работ Кодексом предусмотрена выдача свидетельства о допуске к работам (в дальнейшем буду называть его «Свидетельством»). В Кодексе особо выделены требования к выдаче Свидетельства на особо опасных, технически сложных и уникальных объектах (перечень таких объектов утверждён Правительством РФ), к числу которых, в частности, относится метро-строение. Эти требования установлены Правительством РФ, а форму «Свидетельства» устанавливает орган надзора за СРО. Конкретные требования разрабатывает и утверждает

сама организация (СРО).

Другой объект профессиональной деятельности СРО – создание стандартов и правил, содержащих требования к выполнению работ на опасных объектах, и системы контроля за выполнением утвержденных стандартов и правил.

Предстоит разработать и утвердить правила контроля за соблюдением требований стандартов и правил всех видов деятельности СРО, в том числе условия включения в договоры подряда требований стандартов и правил СРО.

Уверен, что разработку перечисленных документов нужно начинать, не откладывая на последний момент, когда СРО будет оформлена, для чего потребуется создание группы (комитета) авторитетных специалистов разного профиля, включая юристов.

Поскольку Некоммерческое партнерство – это ступень к образованию СРО, разработка стандартов и правил для строительства подземных сооружений будущей организации должна начинаться в его структуре уже сейчас.

Сложность момента заключается в том, что Технические регламенты для строительства, являющиеся документами обязательного исполнения, ещё в проекте и появятся не скоро, начинать разработку стандартов и правил придётся, опираясь на имеющиеся действующие нормативные документы (ГОСТ, СНиП, ПБ, СП, ТСН,

ВСН, РД и др.), которые по статусу являются в целом рекомендованными, содержат большой объём обязательных требований, обеспечивающих безопасность объектов строительства.

Все перечисленные виды нормативных документов были созданы в разное время и содержат положения, зачастую противоречащие действующим в настоящее время законам РФ и постановлениям Правительства РФ. Отсюда вытекает сложнейшая задача скорректировать одни документы, а вместо других создать новые в форме стандартов и правил СРО, которые будут обязательными для всех её членов.

Разработка таких документов, а их будет десятки, не под силу небольшой группе даже классных специалистов. Привлечение же специализированных организаций потребует значительных средств, и их придётся изыскивать, если мы не хотим загнать себя в тупик с первых же шагов существования СРО. Но и привлечение специализированных организаций не избавит СРО от необходимости участия в процессе создания новых видов нормативных документов: разработки технических заданий и последующей приёмки созданных документов.

В качестве примера, с чем придётся столкнуться при разработке технических стандартов СРО, можно привести переработку ВСН 160-69 «Ин-

струкция по геодезическим и маркшейдерским работам при строительстве транспортных тоннелей». Инструкция создана 40 лет назад и с тех пор ни разу не корректировалась. В ней практически не осталось положений, не противоречащих действующим сегодня нормативным требованиям. Но даже как методическим документом им сложно пользоваться, как не отражающим современного уровня техники измерений. Но даже «суперсовременный» документ СП 32-105-2004 «Метрополитены» содержит немало положений и ссылок, противоречащих требованиям документов, принятых в последние годы, не отвечает современным технологиям подземного строительства. Что уж говорить о ВСН 130-90 и ВСН 132-92, которые содержат рекомендации на применение устаревших, а то и просто вредных материалов? Во всех документах, которые придётся перерабатывать, необходимо будет выделить обязательные положения, привести их в соответствие с действующими нормами.

Исходя из сказанного, следует сделать вывод: задолго до того, как НП приобретёт статус саморегулируемой организации, придётся подготовить (как минимум) перечень нормативных документов, подлежащих переработке в стандарты (правила), подобрать участников процесса разработки стандартов СРО.

## НЕОБХОДИМОЕ ЗВЕНО

- **Мирослав Станиславович**, что собой представляет Управление производственно-технологической комплектации ОАО «Метрострой»?

- Сферой деятельности организации было и остается, в первую очередь, централизованное обеспечение материальными ресурсами строительства метрополитена. Сегодня УПТК ОАО «Метрострой» – динамично развивающаяся компания, основные принципы которой: стабильный коллектив, высокий профессионализм, качество выполняемых работ и услуг.

Отмечу, что УПТК является официальным партнером ведущих производителей России. В услугах УПТК действительно заинтересованы, так как компания осуществляет комплектацию строительства «от А до Я».

В настоящее время мы осуществляем поставки не только петербургским компаниям, но и в различные регионы России и ближнего зарубежья. Нас прекрасно знают как надежного партнера. За 15 лет мы значительно расширили номенклатуру поставляемой продукции, наладили и установили тесные контакты со многими фирмами Англии, Франции, Италии, Германии, Чехии, Польши и Финляндии.



На промышленной площадке УПТК

География поставок УПТК обширна. Можно отметить такие объекты, как Сбербанк России, Самарский путепровод, Московская кольцевая дорога (МКАД), Москва-Сити, кольцевая дорога (Санкт-Петербург), железнодорожный вокзал (Минск), Ростовский нефтепровод.

Произведена комплектация Екатеринбургского и Минского Метростроев, Ташметростроя, Новосибирскметростроя, Харьковметростроя и др. Ведется сотрудничество с Минатомом, РАО ЕЭС России, Газпромом. И круг деловых партнеров постоянно расширяется, УПТК старается напрямую работать с гигантами российской промышленности, тесно сотрудничает с Октябрьской и Белорусской железными дорогами.

Территория предприятия занимает почти восемь гектаров, у нас громадное складское и крановое хозяйство, есть железнодорожная ветка с

несколькими подъездными путями. Отсюда одно из направлений деятельности - оказание услуг по обработке грузов. Причем практически вся эта работа ведется механизированным способом. Кроме того, большое количество грузов в УПТК проходит транзитом.

- **Расскажите немного о себе: вы выбрали Метрострой или вас он выбрал?**

- В Метрострой я пришёл сам, сразу после армии. Был выбор: заниматься какой-то другой деятельностью или идти в Метрострой. Когда пришёл сюда, вначале думал – временно. Устроился грузчиком, параллельно учился в Инжэкоме. Но так понравилось в Метрострое, что временное незаметно перешло в постоянное. Работал грузчиком, но куда заведёт дорога дальше, не знал. После окончания института перешёл работать в отдел строительных материалов. Затем был небольшой перерыв – с 1990-го по 1993-й год работал на домостроительном комбинате №3: уже не инженером, а ведущим экономистом треста, потом заместителем управляющего трестом. А потом меня пригласили вернуться в Метрострой. Прежняя должность была выше, но здесь-то – все родные, я всех знал, меня знали, мы периодически пересекались, обща-

лись. На комбинате всё-таки несколько другое направление, связанное с обеспечением строительства жилья.

- **Мирослав Станиславович, в сфере снабжения существует понятие «квалифицированный поставщик». УПТК Метростроя соответствует?**

- Думаю, да. Казалось бы, главная задача в нашей сфере – закупка, оформление договора, работа со сбытовиками... Но, если говорить об организациях, ориентированных на извлечение максимальной прибыли, не имеющих длительной истории и готовых быстро исчезнуть с рынка, то им важна «торговая хватка». При таком подходе оказывается оправданным несоответствие марки стали металлопроката, попытки сбить залежавшийся товар, не соответствующий действующим ГОСТам и ТУ, и т.д.

В отличие от таких «коммерсантов», мы ориентированы на работу в составе комплекса Метростроя: объекты подземного строительства являются дорогостоящими и особо ответственными, поэтому для нас главное – поставка материалов высокого качества и обеспечение сохранности всех материальных ценностей, которые поступают на склад УПТК. Следовательно, наши специалисты должны уметь оценивать качество поступивших материалов на соответствие действующим ГОСТам, находить скрытые дефекты и т.д. Но и это не всё: мы обязаны обеспечить надлежащие условия хранения материалов в соответствии с действующими СНиПами. Все эти нюансы профессии стараемся закладывать как в начале, так и в ходе технической подготовки работника.

Что же касается торговых, менеджерских навыков, то они формируются уже в процессе работы. Пожалуй, основное – это знание производителей строительных материалов как в России, так и за рубежом, умение быстро ориентироваться в уровне цен, анализировать большие объемы информации о рынке. И, наконец, наш человек должен быть коммуникабельным и активным, умеющим договариваться с поставщиками и потребителями, спокойно реагировать на некорректные выпады некоторых наших потенциальных партнеров – это, к сожалению, иногда встречается...

- **Россия сегодня приближается к европейским стандартам качества производства работ. Наверное, и вы отходите от работы по-старинке?**

- Действительно, всё чаще нам приходится взаимодействовать с зарубежными партнерами. Значит, требуется знание иностранных языков, умение вести переговоры с учётом «их» менталитета. Работа с постоянно обновляющейся информацией о номенклатуре

и ценах строительных материалов заставляет наших «оперативников» активно осваивать компьютерную технику, работать через Internet. Поэтому мы не жалеем средств на обучение сотрудников, направляем их на курсы повышения квалификации – языковые, компьютерные, бухгалтерские и т.д.

- **УПТК занимает большую промышленную площадку почти в центре города...**

- Это нормально, мы ничего не нарушаем. «Метрострой», который мы в основном обслуживаем, работы ведёт в черте города, и чтобы обеспечить своевременную доставку материалов на стройплощадки, мы должны находиться в относительной близости от них. Это тем более важно с учетом перспективного развития строительства метро. У нас имеются удобные подъездные пути и для железнодорожного, и для автомобильного транспорта. Площадки оборудованы всем необходимым для обеспечения качественного режима хранения, комплектации и поставки строительных материалов. Иметь площадку за чертой города было бы нецелесообразно экономически.

- **Затрагивает ли вас проблема, которую чувствуют многие: трудно «достучаться» до сбытовых отделов крупных предприятий - производителей?**

- Случается, что наши предложения «зависают» в отделах и не доходят до реализации. Однако при этом иногда достаточно короткого разговора с «фигурой» уровня руководителя предприятия, чтобы вопрос был решен положительно. Но то, что в «многоэтажных» компаниях, в частности, металлургических, пока недостаточно качественно налажена «вертикальная» цепочка передачи информации в средних звеньях управления, запаздывает реакция на потребности рынка, имеет место быть. Кроме того, имеет место и ценовой диктат крупных производителей.

- **А как вам удаётся «лавиновать» в ценах на рынке услуг в вашей сфере, учитывая конкуренцию?**

- На мой взгляд, цены на многие позиции являются искусственно завышенными. Например, на те, что пользуются спросом за рубежом. Понятно, что мы действуем в условиях рынка, причем и международного, но нужно более пристально следить за интересами нашей экономики. Справедливо ли, при наших ценах на энергоносители и работу, платить на равных с западной экономикой? Думаю, что проблемой ценообразования должна более пристально заняться Федеральная антимонопольная служба. Например, производство инертных материалов – это освоение недр. Если цена на продукцию возрастает, то к производителям вполне может

### Наши интервью



УПТК – филиал ОАО «Метрострой» с 1993 года возглавляет

**Мирослав Станиславович Августинювич.**

Окончил Ленинградский инженерно-экономический институт им. П. Тольятти. В ОАО «Метрострой» работает с 1984 года. Прошел путь от грузчика до директора. Кандидат экономических наук.

быть применено законодательство, связанное с добычей полезных ископаемых. Конечно, и разницу между добычей, например, щебня и нефти учитывать нужно, но, если речь идет о попытках извлечения сверхприбылей, то реакция государства по отношению к недропользователям должна быть соответствующей.

Есть и такая проблема, как ценовое давление со стороны богатых потребителей. Например, нефтяники, газовики или Москва могут приобретать многие материалы по более высоким ценам и в таких объемах, что региональным потребителям сложно обеспечивать свои потребности. При этом подыгрывают и сами производители, давая крупным оптовикам более льготные условия. В результате это приводит к дисбалансу в развитии региональных экономик. И эта проблема тоже должна быть рассмотрена ФАСом.

- **Каким смежным направлениям крупного строительства помимо «Метростроя», вы можете быть полезны как «квалифицированный поставщик»?**

- Мы постоянно сотрудничаем с энергетиками, железнодорожниками, газовиками. Вели поставки на Бурейскую и Богучанскую ГЭС. В силу специфики метрополитена мы оказались полезны в поставках еще для трех «Метростроев» России. Обеспечивали одну из важнейших нефтяных строек – строительство тоннеля для БТС, и думаем, что с появлением опыта ведения таких работ это направление будет развиваться.

Одно из потенциальных направлений сотрудничества, которое мы хотим развивать – это поставки для нужд муниципального заказа Санкт-Петербурга. Главное, чтобы город был заинтересован в таком сотрудничестве.

## ОН ЕЩЁ ПОВОЮЕТ



Анатолий Чёрный начал трудиться в Метрострое в 1966 году в СМУ-19 и всю трудовую деятельность посвятил строительству метрополитена в Санкт-Петербурге. Работал плотником, монтажником стальных и железобетонных конструкций, а по окончании Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта прошёл по всем ступеням избранной на всю жизнь профессии – был мастером, старшим прорабом, начальником участка, начальником планово-технического отдела, заместителем генерального директора, главным инженером. С 2005г. по настоящее время – первый заместитель генерального директора – главный инженер.

Поскольку я достаточно основательно изучил «изнутри» тонкости строительных специальностей, и рабочих, и инженерных, – говорит Анатолий Иванович, – начальником стал достаточно «безболезненно». И рабочие прислушиваются к моему мнению, поскольку знают, что я тоже «от сохи», и руководство доверяет, потому что в производственных вопросах меня мало чем можно удивить.

И действительно, за 40 с лиш-

ним лет работы в Метрострое Анатолий Иванович зарекомендовал себя специалистом высокой квалификации, помог профессиональному росту не одному десятку молодых инженерно-технических работников, воспитанию у них чувства ответственности за порученное дело. Чувству, которым всегда оценивал и себя, и других.

Его «лицевому счёту» позавидуешь: Анатолий Иванович непосредственно участвовал в строительстве вестибюлей станций метрополитена «Выборгская», «Лесная», «Площадь Мужества», «Политехническая», «Гражданский проспект», «Площадь Александра Невского-II», «Пионерская», «Удельная», «Озерки», «Чкаловская», «Спортивная». «Крестовский остров», «Старая деревня».

В 2005-2006 годах коллектив ЗАО «СМУ-19 Метрострой» принимал участие в строительстве и отделке станционного комплекса станции Московско-Петроградской линии метрополитена «Парнас». Тогда под руководством Анатолия Чёрного в кратчайшие сроки были выполнены большие объёмы работ – более 6000 кв.м облицовки фасада и внутренних помещений станции естественным камнем. Ну и что, спрашивается? А то, что работа делалась в условиях действующего метрополитена, при острейшем дефиците времени. Но сделали, сумели, успели, потому что организатор производства «оказался» грамотным.

В этот же период была освоена новая для коллектива работа: облицовка вентилируемого фасада, что способствовало уменьшению сроков строительства и позволило субподрядным организациям раньше на десять дней

приступить к работам.

Под началом Анатолия Ивановича Чёрного были внедрены новые методы по монтажу и остеклению витражей, подготовленных специалистами мастерских Академии Художеств, смонтировано экспериментальное пространственное металлическое структурное перекрытие, которое является неотъемлемой частью архитектурной отделки станции «Парнас».

Инициатива и огромный производственный опыт, принципиальность в принятии решений постоянно позволяют главному инженеру организовать людей на выполнение сложных и ответственных работ на строительстве и реконструкции сооружений метрополитена, реставрации памятников архитектуры.

В настоящее время коллектив, в котором работает Анатолий Чёрный, как всегда, на переднем крае, успешно трудится на отделочных работах станций «Адмиралтейская», «Звенигородская», «Обводный канал» Фрунзенского радиуса Санкт-Петербургского метрополитена.

Трудолюбие, добросовестное отношение к своим должностным обязанностям, отзывчивость и порядочность, скромность – это про Анатолия Ивановича. Отсюда – заслуженный авторитет в родном коллективе и Метрострое.

За заслуги в области строительства А. И. Чёрному присвоено Почетное звание «Почетный строитель России». За заслуги перед родным городом награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга».

С днём рождения, Анатолий Иванович, с 60-летием! Так держать! Здоровья Вам, семейного счастья, удачи во всех делах и начинаниях.

## ЮБИЛЯРЫ ОКТЯБРЯ

85-летие отмечают:

**БОГДАНОВ Александр Иванович**,  
работавший электрослесарем  
в ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

**КОНЕВА Ирина Борисовна**,  
бывший бухгалтер

ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

**СТАРКОВ Андрей Васильевич**,

трудившийся машинистом экскаватора в  
Управлении механизации - филиале ОАО «Метрострой»

**СТАРОДУБ Владимир Иванович**,

бывший инженер по технике безопасности  
Ремонтно-эксплуатационного управления -  
филиала ОАО «Метрострой»

80-летие отмечают:

**ДЕНИСЕНКО Александр Степанович**,

трудившийся бригадиром проходчиков  
и изолировщиком в ЗАО «Управление-15 Метрострой»

**ЕВСЕЕВ Иван Егорович**,

работавший водителем АТК

**ЖЕРНАКОВА Евгения Алексеевна**,

бывшая наборщица типографии  
УПТК-филиала ОАО «Метрострой»

**КАШИНА Евгения Игнатьевна**,

бывшая рабочая душевого комбината  
ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

**КОВАЛЁВ Николай Яковлевич**,

трудившийся гранитчиком  
в ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

**КОЛЕВАТОВ Леонид Алексеевич**,

работавший слесарем

в Управлении механизации - филиале ОАО Метрострой

**РУЙПО Элла Тоспиевна**,

бывший маркшейдер

ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

**СЕМЁНОВ Герман Фёдорович**,

работавший водителем АТК

**ТЕТЕНИНА Нина Павловна**,

бывший бухгалтер

ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

75-летие отмечают:

**ДУДИНОВ Рихард Тимофеевич**,

трудившийся мастером бурового участка  
в ЗАО «СМУ-9 Метрострой»

**МАКЛАКОВА Иманса Фёдоровна**,

бывшая старшая медицинская сестра  
ЗАО «Поликлиника Петербургского Метростроя»

**ТАЛДЫКИН Александр Иванович**,

трудившийся арматурщиком  
в ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

70-летие отмечает

**ПАВЛОВА Тамара Григорьевна**,

работавшая маляром в ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

14 октября группа рабочих и ИТР Метростроя была награждена Почётными грамотами

Министерства регионального развития Российской Федерации

**ПОЗДРАВЛЯЕМ!**



*Нижний ряд:*

Сергеев В.В. – водитель автомобиля ЗАО «ТО-3»  
Епифанов В.В. – производитель работ ЗАО «Управление-20 Метрострой»

Очев А.В. – электрослесарь-монтажник ПГПО ЗАО «СМУ-9 Метрострой»

Закирзянова М.Г. – начальник ПТО ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

Александров В.Н. – генеральный директор ОАО «Метрострой»

Дельвиг Г.А. – маркшейдер участка ЗАО «Управление-15 Метрострой»

Нагорная Л.П. – сменный маркшейдер ЗАО «Управление № 10 Метростроя»

Андреев В.С. – токарь-расточник ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя»

Свинц С.Ф. – старший мастер ОТК ЗАО «АТП Метростроя»

*Верхний ряд:*

Ганшу А.А. – начальник участка ЗАО «СМУ-13 Метрострой»

Долгих М.В. – главный маркшейдер ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

Абдулов Р.И. – электрогазоварщик ЗАО «СМУ-13 Метрострой»

Пономарев В.А. – электрослесарь-монтажник ПГПО УМ

Васильев А.В. – начальник ПКУ УПТК

Казначеев А.И. – районный инженер ОАО «Метрострой»

Рудаков С.А. – начальник участка ЗАО «ТО-3»

Веселов В.И. – главный инженер ЗАО СМУ-9 «Метрострой»

Цыганов И.А. – зам. генерального директора по производству ЗАО «Метроподземстрой»

Плаум А.И. – генеральный директор ЗАО «Метромаш»

Чернер О.В. – начальник участка РЭУ

Андрюшин В.В. – водитель ЗАО «АТП Метростроя»

Сушко А.Н. – машинист экскаватора и крана УМ

Шевченко В.Б. – горный мастер ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

Черняк В.А. – главный инженер ЗАО «СМУ-13 Метрострой»

Моисеев А.Н. – электрослесарь-монтажник ПГПО ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

Глушков С.Г. – зам.начальника строительного участка - ведущий специалист по микротоннелированию ООО «ТО-4»

# ЧЕТВЁРТЫЙ НАЧАЛЬНИК МЕТРОСТРОЯ



Сто лет назад, в октябре 1908 года в деревне Реневка Тульской области родился Дмитрий Иванович Большаков – будущий легендарный директор Ленметростроя. Его биография и проста, и типична для талантливых выходцев из крестьян того времени. Но еще более она удивительна...

Поначалу ничто не предвещало того, что Диму ждёт блистательная карьера. Школу он закончил, когда ему шёл уже 20-й год. Жилось трудно, в семье, кроме Димы, было ещё трое детей – два брата и сестра, «лишние» рабочие руки в хозяйстве были совсем не лишними. Но вот тут-то, едва закончив семилетку, Дмитрий впервые по-настоящему проявил мужской характер. Уговоры отца и матери, впрочем, не очень настойчивые, не помогли. Парень уехал в Москву и поступил в Московский политехнический техникум на горное отделение. И уже с первых занятий начал удивлять и сокурсников, и преподавателей каким-то фанатичным интересом к будущей профессии. Учёба давалась, легко, Дмитрий буквально хватал знания «на лету». И уже через два года был без экзаменов переведён сразу на четвёртый курс Московского горного института им. Сталина. А ещё через два года, в 1931 – м, без сдачи выпускных экзаменов и даже без защиты дипломного проекта ему присвоили квалификацию горного инженера по шахтному строительству. Для получения диплома Дмитрий блестяще сдал «всего-навсего» 38 зачётов, среди которых, между прочим, помимо политических и специальных предметов были, например, военная тактика, артиллерия и стрельба...

Его трудовая биография началась в 1930 году с должности технического руководителя южной группы геологоразведки в городе Асбест Уральской области. В следующем году поиски «своего» пути продолжились в проектно-бюро горного института. Но карьера проектировщика тоже не прельстила Дмитрия, и уже через год он перешёл на «живое» дело – строительство Московского метрополитена. И здесь его талант горного инженера начал проявляться практически сразу. Начав работать на шахте сменным инженером, 24-летний Дмитрий Иванович уже через год – начальник участка, а ещё через два – главный инженер шахты.

Наверное, и в Москве молодой талантливый инженер продвинулся бы по служебной лестнице достаточно далеко и быстро. А может быть (кто знает?), совсем наоборот, попал под каток начавшихся сталинских репрессий... Но в 1937 году его на целых четыре года перебросили в Хабаровск, назначив начальником титула строительства №4 НКПС. Там же, в Хабаровске, вступил в партию. Любопытно, что выйдя из комсомольского возраста, Дмитрий несколько лет во всех анкетах в графе «партийность» писал «сочувствующий»...

Вернулся он в начале 1941 года, но уже не в Москву, а в Ленинград, на должность начальника титула строительства №5 НКПС Ленметростроя.

С самого начала войны и до 1947 года Дмитрий Иванович – начальник путряма №1 строительства НКПС. При этом сразу после войны два года работал в Чехословакии на восстановление тоннелей в Карпатах.

Работал Дмитрий Иванович героически, о чём говорят его награды, полученные в военные годы. В 1942 году ему вручён орден Знак Почёта – за образцовое выполнение заданий Правительства по снабжению Ленинграда и Ленинградского фронта. В 1943-м – медаль «За оборону Ленинграда» и знак «Почётный железнодорожник». В 1944-м приказом по Ленфронту за первое (частичное) снятие блокады Большаков получил орден Боевого Красного Знамени.

*Из приказа №828-и 9 июня 1944 г. От имени Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение задания Командования по восстановлению железных дорог, освобожденных от противника, проявленные при этом доблесть и мужество НАГРАЖДАЮ Орденом «Красного Знамени» Большакова Дмитрия Ивановича*

*Командующий войсками Ленинградского фронта Генерал армии Говоров*

*Член Военного Совета Генерал-лейтенант Жданов*

В том же 1944 году Большаков награжден медалью «За трудовую доблесть». О том, как Дмитрий Иванович работал в военные годы, говорят не только его награды, но и, например, характеристика, оказавшаяся в распоряжении редакции:

*«Опытный инженер-горняк. Работая начальником шахты Ленметростроя. Показал себя знающим свое дело инженером, способным руководить ответственным участком. После прорыва блокады Ленинграда работал на восстановлении железных дорог. Выполнял все задания досрочно и с высоким качеством. Требовательный к себе и подчиненным.*

*Хороший организатор, способный увлечь своим личным примером сверенный ему коллектив на выполнение задания. Умело сочетает хозяйственную работу с политической. Политически грамотный и морально устойчивый командир. Тов. Большаков Д.И. заслуживает присвоения звания директора-полковника пути и строительства.*

*Нарком, генерал-директор путей сообщения Л. Каганович*

*Начальник Строительства №5 НКПС, генерал-директор пути и строительства II ранга И.Зубков*

Послевоенная трудовая биография Дмитрия Ивановича Большакова целиком связана с Ленинградом, с Ленметростроем. В 1950 году он окончил Университет марксизма-ленинизма. Три года являлся депутатом районного Совета. В октябре 1950 года 42-летний Д.И. Большаков получил своё предпоследнее повышение по службе – был назначен главным инженером Управления Ленметростроя и оставался в этой должности 9 лет. А с сентября 1959 года возглавил Ленметрострой, и оставался в этой должности вплоть до ухода на пенсию в 1967 году.

Именно в эти годы расцвёл талант инженера и организатора Дмитрия Ивановича Большакова. Если до этого он занимался, в основном, восстановлением разрушенных войной переправ, мостов, дорог и тоннелей, обеспечивал жизнь осаждённому Ленинграду, то в Ленметрострое он целиком посвятил себя созиданию, строительству метрополитена. Например, только от внедрения его рационализаторских предложений, среди которых были, например, такие, как «Станция метрополитена нового типа», «Механизированный щит по проходке тоннелей», «Устройство автоматического ведения поездов метрополитена», «Устройство для пневматического транспортирования влажных материалов» получен экономический эффект 2 миллиона 340 тысяч рублей.

Но главным его достижением в те годы было, конечно, строительство метрополитена. Об этом говорят и трудовые награды, полученные Д.И. Большаковым:

16 сентября 1955 года Указом Президиума ВС СССР 228/23 за успешное окончание строительства первой очереди Ленинградского метрополитена удостоен высшей награды СССР – Ордена Ленина

25 июня 1962 года Указом Президиума ВС СССР за заслуги в области строительства присвоено почётное звание «Заслуженный строитель РСФСР»

28 июля 1966 года Указом Президиума ВС СССР – за достигнутые успе-

хи в выполнении заданий семилетнего плана – орден Трудового Красного Знамени.

Через год после получения этой последней награды Дмитрий Иванович был «уволен в связи с переходом на пенсию по старости» (так гласит формулировка приказа). Заметим, Большакову в 1967 году исполнилось 59 лет. О какой «старости» шла речь? Не совсем понятно. Наверное, мог бы ещё поработать Дмитрий Иванович, но решил не он, а те, кто «наверху». Сменивший Большакова на посту начальника Ленметростроя талантливый инженер и организатор производства, кавалер трёх орденов Ленина, Ордена Октябрьской революции, Ордена Великой Отечественной войны 1-степени, Орденов Трудового Красного Знамени и Знак Почёта Юрий Фёдорович Соловьёв был моложе на 17 лет, в Метрострое «вырос» до заместителя председателя Ленгорисполкома, затем 1-го секретаря Ленинградского обкома КПСС, а в 1984 -м году (как раз в 59 лет) стал Министром промышленного строительства СССР. Впрочем, это уже другая героическая история.

...12 июня 1967 года был издан Приказ ГУ по строительству тоннелей и метрополитенов «Главтоннельметрострой» №91:

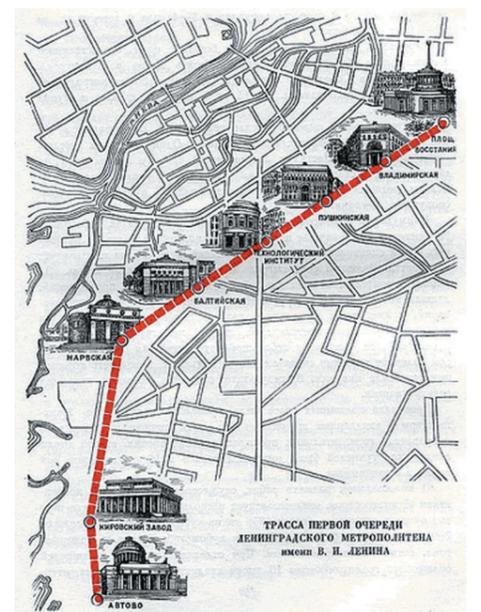
*«Освободить тов. Большакова Д.И. от обязанностей начальника Ленметростроя в связи с переходом на пенсию*

*Назначить начальником Ленметростроя тов. Соловьёва Ю.Ф., освободив его от обязанностей главного инженера.*

*Тов. Большакову сдать, а тов. Соловьёву принять хозяйство Ленметростроя в установленном порядке».*

Сразу после этого Дмитрий Иванович заболел. Вышел на работу 31 июля, а 8 августа приём-передачу дел закончил. Освобождён от работы с 11 августа. Основание – Приказ Минтрансстроя от 9 июня 1967 г. и больничные листы с 5 июня по 29 июля 1967 года.

Скончался Дмитрий Иванович Большаков в 1971 году. После выхода на пенсию четвёртый начальник Метростроя прожил менее четырёх лет...



# Осиновец



Музей - представительство Метростроя в Осиновеце

**МЫС ОСИНОВЕЦ** на Ладожском озере вошел в историю легендарной Дороги жизни. 12 сентября 1941 года к этому пустынному мысу прибыл первый караван судов Ладожской военной флотилии и Северо-западного речного пароходства, доставивший с Большой земли 800 тонн муки. А затем в короткий срок этот глухой пустынный берег со множеством каменистых рифов и близлежащая конечная станция Ладожское Озеро Ириновской ветки железной дороги были превращены в перевалочную базу - транспортные ворота осажденного города.

Генерал-лейтенант З. И. Кондратьев, в годы войны возглавлявший Главное управление автотранспортной и дорожной службы Советской Армии, вспоминает: «Труд и мужество ленинградцев вдохнули жизнь в пустынный берег Ладоги. В глубину озера вытянулись четыре мощных пирса. Над ними вскинули стрелы подъемные краны, переброшенные сюда с предприятий Ленинграда и из торгового порта. Чтобы к пирсам могли причаливать большие суда, рабочие, солдаты и матросы вынули со дна озера 70 тысяч кубических метров грунта. От причальных линий к Ириновской ветке пролегла узкоколейная дорога.

Густой смешанный лес, раскинувшийся около порта Осиновец, укрыл от врага

склады продовольствия и горючего, подъездные пути к ним, зенитные батареи. Под кронами вечнозеленых сосен-великанов, как под зонтами, двигались незаметные с воздуха автомашины, мотовозы, вагоны». Свыше 100 малотоннажных самоходных барж-тендеров было доставлено сюда из Ленинграда. Кроме того, на Ладоге ленинградские судостроители построили так называемые баржи-блокадки грузоподъемностью 800 тонн. К началу навигации 1942 года причальные линии осиновецкого порта составляли уже несколько километров.

Порт занимал огромную территорию по берегам бухт Морье, Гольцмана и Новой. Он смог принимать ежедневно до 2 тысяч тонн грузов. Весной и летом 1942 года через порт Осиновец эвакуировалось из осажденного Ленинграда около миллиона детей, женщин, стариков, больных и раненых. Только за один день 1942 года военный транспорт «Вилсанди» перевез на Большую землю 16 тысяч эвакуированных из Ленинграда детей. В центре осиновецкого порта находилась железнодорожная станция Ладожское Озеро Ириновской ветки. Здесь формировались составы, отсюда они отправлялись в Ленинград. От работы этой однопутной ветки в значительной мере зависела судьба блокированного города и

войск Ленинградского фронта. Поэтому по приказу Военного совета фронта на Ириновской ветке стали срочно прокладывать новые пути, расширять станционное хозяйство, и в 1942 году эта дорога была превращена в развитую магистраль, а станция Ладожское Озеро стала большим железнодорожным узлом. Теперь пути заходили на причалы осиновецких пирсов в бухте Морье, к пирсу паромной железнодорожной переправы. Был сооружен и слиповый железнодорожный подводный путь для спуска в озеро боевых катеров, а позднее - порожних железнодорожных цистерн, буксируемых по воде на восточный берег озера.

К концу августа 1942 года все работы по созданию Осиновецкого водно-железнодорожного узла закончились, Осиновец стал самым большим озерным портом страны в годы войны. 196 дней длилась вторая военная навигация на Ладоге. За это время в Осиновеце разгрузилось свыше 10 тысяч судов, прибывших из Новой Ладоги и Кобоны. А в 1943 году Ладожское озеро уже не было единственным путем, связывавшим Ленинград со страной. Теперь на мысе Осиновец высится сложенный из красного и белого кирпича маяк высотой 73 метра. Дальность видимости с его верхней площадки достигает 50 километров. На здании осиновецкого маяка установлена мемориальная доска с надписью: «Отсюда в 1941 - 1943 годах по легендарной «Дороге жизни» под непрерывными бомбежками и обстрелами врага переправляли на Большую землю женщин, детей и раненых защитников Ленинграда. Подвиг героев Ладожской трассы будет жить вечно».

Памятная доска, посвященная Дороге жизни, установлена также на здании железнодорожной станции Борисова Грива. Над братской могилой воинов у станции Ладожское Озеро навечно замерла артиллерийская зенитная установка. Ратным подвигам советских людей на строительстве и эксплуатации Дороги жизни, а также действиям Ладожской военной флотилии посвящена экспозиция созданного здесь филиала Центрального военного музея. На территории музея установлена полуторка, поднятая со дна Ладоги в 1947 году, и «ЗИС-5», дошедший по дорогам войны до Берлина.

В экспозиции представлено более 3 тысяч экспонатов. Мемориальный комплекс достойно отражает величие подвига защитников Ленинграда. Ленинградская блокада была установлена 8 сентября 1941 года, когда фашистскими войсками был захвачен Шлиссельбург. Это был последний сухопутный маршрут, который вел из Ленинграда на Большую землю. В качестве последней надежды на снабжение осажденного города

осталась Ладога. Ладожское озеро имеет тяжёлый нрав, и с момента основания Санкт-Петербурга строились обходные водные пути для обхода озера. На берегах Ладоги не было ни пристаней, ни пирсов.

Но уже 12 сентября началась первая навигация по Ладожскому озеру. С Большой земли грузы доставлялись сначала в Волхов, отсюда — в Новую Ладогу, а затем водным путем на западный берег к маяку Осиновец. За этот период в осажденный город было доставлено 60 тыс. т. различных грузов и эвакуировано около 33 500 ленинградцев. 17 ноября двумя группами была проведена разведка трассы по льду.

20 ноября по ледовой Дороге жизни был проведен первый конный обоз, через день — первая автоколонна. Всего в первую блокадную зиму ледовая дорога работала 152 дня. За это время было перевезено 361 тыс. т. различных грузов, в том числе 262,5 тыс. т. продовольствия. Из города было эвакуировано более 550 тыс. ленинградцев и более 35 тыс. раненых.



Вторая навигация по Ладоге началась 23 мая 1942 года, за время действия которой было перевезено в обоих направлениях свыше 1 млн. т. различных грузов. Из города было эвакуировано около 540 тыс. человек. С 19 декабря 1942 по 30 марта 1943 года (101 день) вновь действовала ледовая Дорога Жизни. За этот период было перевезено более 200 тыс. т. различных грузов, в том числе свыше 100 тыс. т. продовольствия и эвакуировано около 89 тыс. человек.

18 января 1943 года со взятием советскими войсками Шлиссельбурга Ленинградская блокада была прорвана. По южному побережью Ладожского озера была проложена железная дорога до станции Поляны, названная впоследствии Дорогой Победы. Но Ладожская коммуникация также продолжала действовать вплоть до окончательного снятия блокады Ленинграда 27 января 1944 года. Дорога жизни включала сухопутный участок по железной дороге от Финляндского вокзала с выходом к берегу Ладожско-

го озера, где были построены пирсы. Далее Дорога жизни проходила по льду Ладожского озера на расстоянии 20—25 км от занятого противником берега.

Поверхность озера покрывалась льдом в первой половине ноября 1941 года, после чего была вновь восстановлена связь блокированного города с «большой землей». Работа водителей на этой дороге была исключительно опасной; дорога находилась под постоянным обстрелом и бомбежкой немецкой артиллерии и авиации. Тем не менее, каждый день по дороге перевозилось в оба конца примерно 6000 тонн грузов. Общее количество грузов, перевезенных в Ленинград по «Дороге жизни» за весь период её действия, составило свыше 1 млн 615 тыс. тонн; за это же время из города было эвакуировано около 1 млн 376 тыс. человек. Для подачи в город нефтепродуктов по дну озера был проложен Ладожский нефтепровод.

Всего по Ледовой дороге в Ленинград переправили свыше 360 тыс. тонн грузов, в основном продовольствия и фуража

В первую блокадную зиму ледовая дорога действовала до 24 апреля 1942 г., последний рейс машины делали уже по ступицы в воде, местами их приходилось разгружать и переносить груз вручную. За это время из Ленинграда для фронта и флота поступило около 32 тыс. тонн боеприпасов и чуть менее 35 тыс. тонн горюче-смазочных материалов. 19 ноября открылась транспортная магистраль через Ладогу, названная «Дорогой жизни». Однако уже через три недели она была закрыта до середины января. Летом, с началом навигации, доставка продолжилась силами Ладожской военной флотилии.

В 1943 году Дорогу жизни сменила Дорога Победы — железная дорога, проложенная в отбитом у фашистских войск узком коридоре от Ленинграда к Волхову. Всего на Дороге жизни установлено 7 монументов, 46 памятных столбов вдоль шоссе и 56 столбов вдоль железной дороги. Все эти сооружения входят в Зелёный пояс Славы.



# Метро - символ Парижа

Одно из старейших в мире (в этом году оно отмечает свой 100-летний юбилей), парижское метро – не только уникальная транспортная сеть: 380 станций и 14 линий протяженностью около 300 километров, переплетающихся с линиями электричек – RER (что позволяет, не выходя из под земли, добраться из пригорода до любого уголка Парижа). Это одновременно еще и музей art nouveau, и одно из последних достижений хайтека. И, наконец, самое главное – место, где лучше всего можно почувствовать национальный характер французов.

Первые проекты строительства парижской подземки, появившиеся более полутора веков назад, поначалу были встречены в штыки: идея подземного транспорта казалась чистым авантюризмом. Однако мысль о собственном метро не давала французским архитекторам спать спокойно. В проекте 1881 года оно выглядело довольно забавно: большой трамвай, поднятый на платформу, которую подпирала толстая трехметровая колонна – не подземка, а надземка.

Окончательный проект был принят в марте 1898-го.

19 июля 1900 года от станции «Порт Майо» со скоростью 30 километров в час отошел первый состав со 150 пассажирами. По замыслу создателей парижское метро должно было стать универсальным средством транспорта, которым будут пользоваться все горожане независимо от их социального положения. И их расчет оправдался – уже к декабрю 1900 года число пассажиров составило 18 миллионов.

Демократизм и сегодня отличает метро Парижа от метро многих других крупных городов мира, скажем, Нью-Йорка, где подземкой пользуются только люди определенного социального статуса. В парижской подземке можно встретить кого угодно: от аккуратных клерков, которые и в метро не расстаются с деловыми бумагами, и дам, словно сошедших со страниц модных журналов, до небритых эмигрантов и замазанных рабочих. Спустя столетие вопрос о

том, не противоречит ли метро духу нации, уже никому не приходит в голову.

Сто лет назад в европейском искусстве царил стиль модерн. Это не могло не отразиться на архитектуре метро и его интерьере. Строители с самого начала стремились к тому, чтобы входные порталы гармонировали с архитектурным ансамблем города. Автором первых проектов стал молодой, но уже получивший достаточную известность архитектор Эктор Гимар, которому парижская подземка обязана своими светильниками, а также досками с планом метро, украшенными пышным орнаментом. Сегодня из тех 115 порталов, выполненных в стиле модерн, осталось всего 86: архитектурный облик города менялся, и изысканные павильоны с «излишествами» уже казались анахронизмом. Старые павильоны стали менять на новые. Так продолжалось до 1978 года, когда все элементы декора парижского метро, выполненные в стиле art nouveau, были причислены к историческим памятникам. Сейчас их реставрируют.

Впрочем, парижское метро – это не только art nouveau. На станции «Лувр», например, выставлены репродукции картин из знаменитого музея. Стены станции «Конкорд» испещрены цитатами из «Декларации прав человека и гражданина». Станция «Бастилия» украшена фресками с изображением сцен Великой французской революции, а на станции «Варен», расположенной неподалеку от Дома-музея Родена, находится копия знаменитого роденовского «Мыслителя». Чем не музей под землей?

Неискушенному туристу план парижского метро может показаться китайской грамотой. Около четырехсот станций невозможно отразить в указателях так подробно, как это принято, скажем, в Москве. Поэтому обозначаются только конечные станции. Чтобы проехать из пункта «А» в пункт «Б», нужно, во-первых, определить самую конечную точку линии, на которой расположен пункт «Б», а во-вторых, правильно рассчитать пересадки. Неудивительно, что на многих станциях план метро протерт пальцами буквально до дыр.

В парижском метро не объявляют станций. Расстояния между ними короткие, поэтому нужно быть очень внимательным, чтобы не проехать свою остановку. Чтобы закончить рассказ о возможных испытаниях, нужно упомянуть о недремлющих контролерах, имеющих обыкновение буквально из-под земли вырастать перед безбилетниками. Однако если не нарушать правил и быть внимательным, то парижское метро не доставит вам неприятных впечатлений. Здесь по

## Метрополитены мира



ходу движения можно сделать массу полезных дел. Метро – это целый подземный город, где есть бутики прет-а-порте, кафе и даже парикмахерские (на центральных станциях).

В отличие от городов, где пахнет гарью и выхлопными газами, подземный Париж благоухает лесом и лугом. Парижане выбрали для своего метро аромат под названием «Мадлен», разработанный той же лабораторией, которая создает духи для известного кутюрье Тьерри Мюглера. Начиная с 1998 года полы вестибюлей ежемесячно покрываются 150 тоннами ароматизированного воска.

В 1998 году в парижском метро появилась новая, 14-я линия «Метеор». Это метро без машиниста, управляемое при помощи компьютерной системы. Создатели «Метеора» именуют свое детище не иначе как «технологическим чудом». Подобные линии существуют в ряде городов мира: Ванкувере, Торонто, Детройте, Майами, Чикаго, Тайбэе, Кобе, Осаке. В каждом вагоне есть две видеокамеры для наблюдения за пассажирами, а также переговорное устройство.

На этом чуде 14-й линии не кончаются. На глубине 12 метров под землей идет дождь: крупные капли стучат по листьям тропических растений. Это происходит в саду, расположенном на станции Гар-де-Лион. Микроклимат парижской подземки оказался оптимальным для тропической флоры. Так здесь появились пальмы, фикусы и еще 950 видов растений, в том числе редкие. Картину дополняет подсветка, меняющаяся в зависимости от времени суток, и записанные на пленку голоса птиц. Конечно, посетителям этого райского сада никто не гарантирует беззаботной жизни. Когда бастуют работники метро и двухчасовое опоздание на работу перестает быть чем-то из ряда вон выходящим, на красоты подземки мало кто обращает внимание. Одним словом, парижане ругают свое метро так же часто, как хвалят, но обойтись без него уже не в состоянии.



## Самые странные законы

Во Франции запрещается давать свиньям кличку Наполеон \*\*\*

В африканском Свазиленде недавно принят закон, запрещающий женщинам носить трусы \*\*\*

В штате Огайо женщинам запрещено носить лакированные туфли: считается, что обувь может отразить нижнее белье \*\*\*

На Аляске нельзя будить медведя из спячки, чтобы сделать фотографию на память \*\*\*

В Карризо (Нью-Мексико) женщинам запрещается появляться на улице небритыми \*\*\*

В Северной Каролине если неженатые мужчина и женщина поселяются в один номер в отеле, они объявляются мужем и женой \*\*\*

Во Флориде нельзя целовать грудь своей жены \*\*\*

В Джорджии у каждого гражданина должны быть грабли \*\*\*

На Гавайях нельзя засовывать монетки в уши \*\*\*

В Индиане людям, поевшим чеснока, в течение 4-х часов после этого запрещено идти в кинотеатр, театр или ездить на общественном транспорте \*\*\*

Запрещено заставлять обзвону курить \*\*\*

В Айове в черте города мужчинам запрещено подмигивать незнакомым женщинам \*\*\*

В Кентукки выпивший человек считается трезвым, пока «он или она может стоять на ногах» \*\*\*

В штате Мичиган взломщик имеет право подать на вас в суд, если он поранился в вашем доме \*\*\*

Мужчина не может хмуро смотреть на свою жену по воскресеньям \*\*\*

В Нью Гэмпшире по воскресеньям гражданам запрещается облеγχаться, глядя вверх \*\*\*

В Нью Джерси запрещается хмуриться на полицейского \*\*\*

В Штате Нью Йорк вы можете поливать вашу лужайку, только если у вас в руке шланг \*\*\*

В Северной Каролине запрещается петть в неправильной тональности \*\*\*

В штате Огайо запрещается установка торговых автоматов в туалетах \*\*\*

В Оклахоме по закону бензин в вашей машине кончатся не должен \*\*\*

Запрещается выставлять за гипнотизированного человека в витрине \*\*\*

В штате Орегон тарелки должны быть быстро сохнущими \*\*\*

Запрещается жонглировать без лицензии \*\*\*

Мужчинам запрещается возбуждаться публично \*\*\*

Запрещается спускать штаны так низко, чтобы были видны ваши трусы \*\*\*

Все пожарные насосы должны проверяться за час до пожара \*\*\*

В Техасе нельзя ездить на лошади ночью без задних огней \*\*\*

В штате Юта птицы имеют право пролета над всеми автомагистралями \*\*\*

В Вирджинии никто не может давать или получать взятки, за исключением депутатов \*\*\*

Запрещено выталкивать жену из постели \*\*\*

Запрещается плевать в морских чаек \*\*\*

В штате Вашингтон запрещено притворяться, будто ваши родители богаты \*\*\*

Запрещается ехать на некрасивой лошади \*\*\*

В Западной Вирджинии животное, сбитое на дороге, можно съесть на ужин \*\*\*

Пожарникам запрещено свистеть или приставать к женщинам, проходящим мимо пожарной части \*\*\*

В Висконсине запрещается будить пожарника, когда он спит \*\*\*

В Австралии пожизненное заключение равняется 25 годам. \*\*\*

В Китае необходимо быть умным, чтобы посещать колледж \*\*\*

В Дании прежде чем завести машину, вы должны проверить, нет ли под ней детей \*\*\*

В Англии нельзя выдавать себя за пенсионера из Челси \*\*\*

Мужчина может законно помочиться на людях, если он делает это на заднее колесо своей машины и его правая рука лежит на машине \*\*\*

В Шотландии нельзя пить, если при вас корова \*\*\*

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 звывы направлять по адресу редакции  
Тираж 1000 экземпляров.