

ПО ЗОВУ СЕРДЦА...



ПОЗДРАВЛЯЕМ
ГЛАВНОГО МЕТРОСТРОИТЕЛЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
ВАДИМА АЛЕКСАНДРОВА
С **75**-ЛЕТИЕМ !

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ЖИТЬ И РАБОТАТЬ
ПО ЗОВУ СЕРДЦА

СТР. 2-3

ПРИРОЖДЕННЫЙ
РУКОВОДИТЕЛЬ

СТР. 8

ДАВЛЕНИЕ В ЗАБОЕ, КАК
«ДОКТОР ПРОПИСАЛ»

СТР. 9



Вадим Александров: «ЖИТЬ И РАБОТАТЬ ПО ЗОВУ СЕРДЦА»

Проходя вестибюлем станции метро «Адмиралтейская», мы невольно останавливаем взгляд на медальонах с барельефами адмиралов – Нахимов, Макаров, Ушаков, Беллингаузен... Они все разные. Но определенные черты лица делают их похожими, и именно эти черты притягивают взгляды. Крепкие подбородки, плотно сжатые губы. Лицо – это характер. Морская служба тяжелая. Это преодоление трудностей. Ежедневный труд формирует образ моряка. Но тяжело не только в море. Труд подземного строителя не легче. Это тоже ежедневное преодоление. У метростроевцев тоже крепкие подбородки и плотно сжатые губы. Как у человека, который построил «Адмиралтейскую» и еще более сорока станций петербургского метрополитена. Руководитель «Метростроя» Вадим Николаевич Александров. Его барельеф не ваяли художники. Но он воистину адмирал. Адмирал метростроения.

ЗА ВОИНСКУЮ ДОБЛЕСТЬ

Вся жизнь его – преодоление. Ему 75 лет. Он родился 21 февраля 1941 года в Волкове. Тогда было непросто всем. Народ преодолевал. Войну, голод. Преодолевал восстановление мирной жизни. Только одни искали судьбу полегче. Другие – выбирали тяжелый труд.

Вадим Александров мечтал стать хирургом. Держал экзамены в Военно-медицинскую академию... Наверное, ленинградскому, петербургскому метростроению тогда очень повезло, что абитуриент Александров не прошел в медицинский по зрению. Вернее, ему предложили идти на терапевтическое отделение, но как он сам говорит: «Терапевт – это было не мое».

После этого его судьба была предопределена. Тогда вся страна смотрела знаменитый фильм «Люди на мосту». Ва-

дим Николаевич увидел в этой картине тяжелую профессию, которая очень нужна людям. И захотел строить мосты. Он легко поступил в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта на кафедру «Мосты и тоннели». Но когда на первой практике попал в «Ленметрострой», в шахту, понял, что мосты – это здорово, но мосты в Ленинграде есть. Ленинградцам нужно метро и, конечно, проходчик – это была самая трудная профессия в то время, да наверное, остается таковой и сейчас. Александров стал тоннельщиком. Он пришел в «Ленметрострой» в 1963 году. И мечтал сделать подземный труд более легким, более производительным. Правда, сам легкой жизни не искал.

Вот первое известное нам преодоление. 1969 год. Армия, куда его забрали практически из шахты. Железнодорожные войска. Тактико-специальные учения под кодовым назва-



нием «Двина». Его подразделение должно было навести переправу через реку. Лейтенант Вадим Александров установил рекорд по скорости и качеству забивки свай. Сам вспоминает, как завидовали кадровые офицеры, когда по окончании службы офицер-срочник получил медаль «За воинскую доблесть».

С этой наградой он вернулся в Метрострой. И опять преодоление. Лучший начальник смены Строительства №17 Ленметростроя. Потом лучший начальник участка. Потом начальник «Тоннельного отряда-3». Карьера строилась на рекордах, но рекорды никогда не устанавливались из желания быть первым. Это всегда было стремлением проверить свои возможности, нацелить себя на новые задачи.

И кресло руководителя ничего не изменило. Он продолжал проверять свои возможности и возможности Метростроя. В 1981 году работники предприятия на объекте Тоннельного отряда поставили мировой рекорд проходки. Это был перегонный тоннель от станции метро «Пионерская» до станции метро «Удельная». Метростроевцы прошли его со скоростью 1250 метров в месяц. До сих пор никто в мире не смог улучшить этот результат даже на современном оборудовании.

РАЦИОНАЛИЗАЦИЯ ТОННЕЛЕСТРОЕНИЯ

Все рекорды, которые ставил Вадим Александров, он делал не за счет загнанного до изнеможения коллектива. Это было скорее символом опыта, усилий и знаний. Но кроме этого в каждом новом рекорде, в каждой новой проходке была доля рационализаторских идей. Таких за годы работы в метростроении у инженера Александра было очень много. Рационализаторство тогда приветствовалось. Изобретателей выделяли на работе, поощряли денежными премиями. Заслуженный метростроевец Николай Николаевич Теленков, будучи главным технологом, хранил документы обо всех изобретениях коллектива. В Метрострое новаторов было много. Были даже два Заслуженных рационализатора СССР. Среди его бумаг хранилась особая тетрадка – каталог научных статей и изобретений Вадима Александрова. К сожалению, сейчас все эти документы утрачены. Как, впрочем, и весь архив изобретений метростроевцев.



У Вадима Николаевича не было звания заслуженного рационализатора. Да и многие предложения рождались во время мозговых штурмов при обсуждении очередного проекта, новой проходки. Для него изобретательство было не самоцелью, а способом, повторимся, «делать подземный труд более легким, более производительным».

Вот несколько изобретений, которые нам удалось найти. Конечно они не единичные. Идею, какой бы она ни была, нужно оформить. Он работал в соавторстве с технологами, химиками, геодезистами, архитекторами... Например, новые стройматериалы.

Магнезиальный тампонажно-герметизирующий материал с повышенной скоростью твердения. Герметик, для омоноличивания швов и стыков в строительных конструкциях. Тампонажно-инъекционный материал для заполнения пустот в горных выработках и уменьшения деформаций сопрягающихся конструкций. Уплотняющая смесь для гидроизоляции и омоноличивания тоннельных обделок для обеспечения герметичности швов в железобетонных блоках тоннелей.

Эти инновации позволили метростроевцам научиться быстро строить обделку, быстро строить практически безосадочные тоннели, где осадка, если она и есть, составляет всего 1-3 миллиметра.

Или конструктивные и технологические изобретения.

Способ сооружения односводчатой станции глубокого заложения. Первой такой была построена «Площадь Мужества». Потом эту идею совершенствовали. Была придумана двухэтажная односводчатая станция – «Спортивная». Эта разработка позволила значительно сэкономить и вместо двух станций построить одну пересадочную. Также был придуман способ проходки наклонного тоннеля горнопроходческим щитом – испытано на «Адмиралтейской».



Эта идея увеличивает скорость строительства станции. А еще одно изобретение – способ строительства перегонных тоннелей с обделкой, обжатой в породе. Он внедрялся при проходке канализационного коллектора на Белую мель, а теперь используется на всех проходках тоннелей метро.

Все это удешевляет процесс строительства и облегчает труд строителей. Но этот труд все равно тяжелый. Изобретения не умаляют подвига. А строительство метро в невыходных грунтах – это всегда подвиг.

ЭТО НАША ЗЕМЛЯ

Достаточно вспомнить «Размыв». Разрушение участка тоннелей между станциями «Лесная» и «Площадь Мужества». Ликвидация «Размыва» стала сосредоточением интеллектуального, технического и профессионального потенциала и воли метростроителей. Каждый этап работ был настоящим преодолением. От решения затопить тоннели, до разработки герметичной и жесткой обделки и работы щита «Виктории». Работы шли почти 9 лет. В итоге нерешаемая, казалось, задача была решена. Но масштабы этого преодоления до сих пор в полной мере могут оценить только специалисты. И оценили. После «Размыва» Вадим Александров был выбран Почетным гражданином Петербурга.

Одновременно, Вадим Николаевич совершал другой подвиг. Возглавив в тяжелые «девяностые» предприятие, он трудился над его сохранением. В эпоху приватизации ради сиюминутной прибыли целыми кластерами уничтожалась промышленность, никто ни в грош не ставил производственные возможности предприятий. Как не растерять огромную техническую базу, колоссальный имущественный комплекс, высококвалифицированных специалистов, без которых техника – это лом, а стены – арендные площади?

Команда, собранная Александровым, спасла Метрострой, создав содружество независимых организаций, которые самостоятельно в решении определенных задач, но которым для строительства метро не обойтись друг без друга.

И в Петербурге начали появляться новые станции. Здесь прямое следствие. Без ленинградского, петербургского Метростроя не было бы ленинградского, петербургского метро. Потому что с момента его основания в 1941 году метростроевцы учились работать в сложных насыщенных влагой и забитых камнями грунтах, накапливали опыт и знания. Ни



одно другое предприятие не сможет просто так справиться с обычной для нашего Метростроя проходкой. Сейчас во времена тендеров многие компании приходят, желая строить наше метро, но только познакомившись с геологическими особенностями Невского края, ретируются.

Так что это наша земля, это наша работа. Которая требует ежедневного напряжения, ежедневного преодоления, и иногда подвига. После которых любому человеку нужен отдых.

СМЕНА ВПЕЧАТЛЕНИЙ

Как отдохнуть, если и на сон порой времени не остается? А психологическая разрядка нужна, как воздух. Вадим Николаевич каким-то чутьем нашел лучшие способы отдохновения, о которых наши предки знали уже давно, а мы, современные люди, как-то позабыли. Это любование красивыми вещами, любование красотами природы. Почему? Потому что издавна известно, что лучший отдых – это смена впечатлений. Именно поэтому раньше в домах было принято, чтобы на комодах и в сервантах стояли красивые вещи – фарфор или хрусталь, чтобы на стенах висели картины – пейзажи, натюрморты. Это не мещанство, как принято сейчас характеризовать подобные привычки. Ученые доказали, что произведения искусства очень благотворно воздействуют на сознание. Хорошая живопись за мгновение способна снять усталость. Она, как окно в другой мир. Посмотрел, получил впечатление, прочистил мозги и понастоящему отдохнул – снял напряжение дня.

Для Вадима Николаевича таким окном в другой мир стала гжель. Почему? Это удивительное и редкое искусство. Но Вадим Николаевич по-своему объясняет свое пристрастие: «Я метростроевец. Метро строится в глинах. И гжель из глины, из самых древних пород. Какое еще искусство я мог полюбить?»



К слову, месторождение уникальной глины есть только в одном месте, под Москвой, где собственно и стоит завод.

«Теплота идет от нее», – делится со своими собеседниками Вадим Николаевич, – «Когда смотришь на эти кобальтовые узоры, успокаиваешься,ходишь в какое-то другое состояние, отдыхаешь».

Но Вадим Николаевич не тот человек, который может отдыхать просто так. Он из своего отдохновения создал увлечение. Он стал самым крупным коллекционером авторских произведений искусства гжели. И не просто коллекционером. Он хотел не просто владеть, но и делиться счастьем созерцания этой красоты с другими. И провел в Петербурге две выставки гжели. Одна была в Центральном выставочном зале «Манеж», другая в театре Музыкальной комедии. И эти выставки запомнились петербуржцам, многие из которых впервые познакомились с настоящим искусством гжели, с работами лучших скульпторов и художников, создающих из глины и глазури неповторимые образы.

Другое отдохновение – охота. Для Вадима Николаевича охота ни в коем случае не промысел. Это охота, если можно так сказать, «тургеневская». Она разная.

Бывает коллективная, когда друзья и соратники собираются и идут в лес. Здесь важна ценность общения – охотничьи рассказы и истории на привале, или прибаутки, которыми охотники делятся друг с другом.

Другая – одиночная. Охота или рыбалка. Ушел в лес с карабином или на реку с удочкой. Это общение с природой, и тишина... Редкая для Вадима Николаевича в его работе. Это тоже отдых. И его радует, что это его увлечение переняли и домашние. Что его сын Николай Вадимович построил охотничью базу в Псковской области и ездит туда с семьей. Что его дети и внуки в отпусках и на каникулах рвутся уже не за границу, а в нашу Псковскую область...

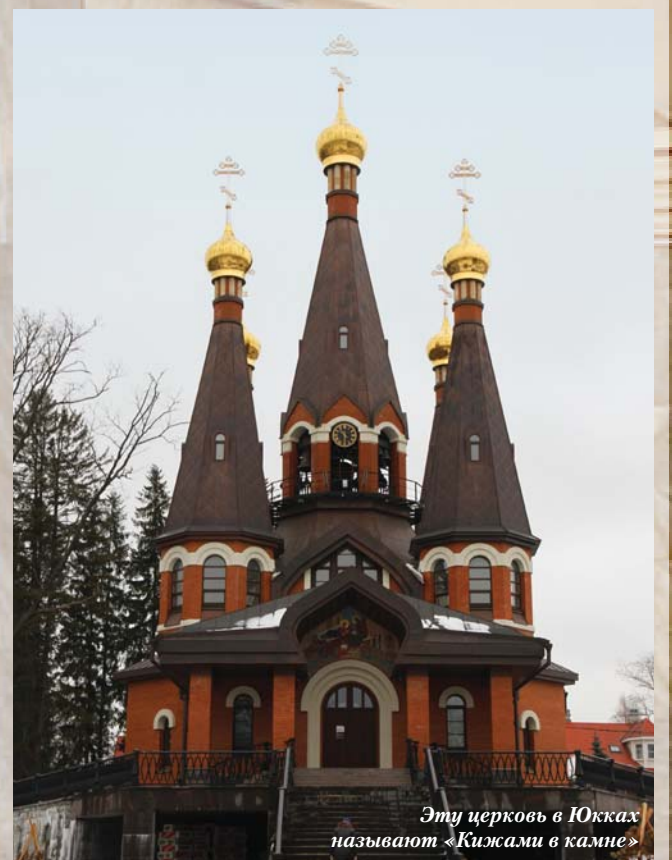
ХРАМ В ЮККАХ

Но кроме гжели и охоты в жизни Вадима Николаевича есть еще одно дело вне стен и тоннелей Метростроя. Это молитва в храме Рождества Иоанна Предтечи в Юкках, который был построен с его помощью. Сам он просто рассказывает об этом подвижничестве, своем и других сотрудников Метростроя, кто участвовал в строительстве:

– У меня дом в Юкках. А рядом долго стоял пустым заложный фундамент храма. Несколько лет стоял. Тогда я собрал всех своих директоров, и сказал им, что это святое дело, что нужно помочь. В общем, говорю им, давайте строить. И построили.

Но совсем по-другому об этом рассказывает настоятель церкви протоиерей Григорий Григорьев:

– Это было провидение Божье. Юкки старше Петербурга. Им 500 лет. И здесь никогда не было православного храма. А людям нужно было храм. И мы чудом нашли удивительное место. И чудом в поселке, где много индивидуального жилого строительства, это место было не занято, и обошлось без хозяйственных споров. У нас был удивительный проект, разработанный народным архитектором России Валентином Назаровым. Он своим даром художника переложил деревянную архитектуру Кижей в камень. Это шатровая церковь, такая, чтобы крест был выше верхушек деревьев. И мы начали строить. Попали в самый кризис 2008-2009 годов. Не было денег. Было очень тяжело. Встали на фундамент. Искали меценатов. И вдруг пришел Вадим Николаевич. Он один из немногих, кто сам пришел. И сказал: «Я хочу помочь». И помог. Мы вывели стены до крыши. Я



Эту церковь в Юкках называют «Кижами в камне»

просил Вадима Николаевича, чтобы Метрострой стал нашим подрядчиком. Но в Метрострое тогда тоже было тяжело. Свободных ресурсов не было. Он отказывался. Но однажды я позвонил с каким-то вопросом. А он вдруг говорит: «Я подумал и решил взяться». Он собрал 19 директоров всех организаций Метростроя. Все внесли свою лепту. Генеральным подрядчиком стало «Управление-20 Метрострой». Как они строили, не знаю, потому что тоже денег не было. Но теперь в Юкках есть приход. В храме освящено два престола. Один Рождества Иоанна Предтечи. Второй – священномученика Киприана и мученицы Иустины. А скоро будет и третий престол крестильного храма – святителя Григория архиепископа Омиритского. Прихожан очень много. Больше двух тысяч человек. На воскресные службы по пятьсот человек за раз в храм приходит. Штатные священники храма являются преподавателями Санкт-Петербургской православной духовной академии. Есть мощи многих святых. Вадим Николаевич сделал большое дело.

Сам Вадим Николаевич отнекивается от благодарностей. И сам благодарит: «Это было стечением обстоятельств, которые вот так вот сошлись. А лично для меня – это был зов сердца. Я иначе ничего и не делаю. Я и в Метрострой пришел по зову сердца. Жить и работать можно только так. Так что это счастье, что все вместе мы построили такой храм. Когда трудно, супруга ходит в храм, молится за нас, за Метрострой. И это помогает».

И будет помогать. Не бездельникам и лентяям, а тем кто трудится, тому поможет. Метро без труда не построить. Трудности были и будут. У нас сейчас четыре объекта, четыре новые линии петербургского метрополитена. Метро нужно горожанам. И Метрострой его построит. Будут и подвиги. Например, сейчас к 2018 году, мы должны пройти 5,2 километра двухпутного тоннеля от Туристской улицы до Крестовского острова и дальше к «Приморской». Это будет очередной рекорд. И никто, кроме метростроевцев не умеет это делать, и не сделает. Только нужно будет потрудиться. Крепко потрудиться. Всем нам. И Вадиму Николаевичу, и руководителям предприятий Метростроя, и рядовым сотрудникам, которые, как когда-то Александров, стоят на сменах, на участках.

Впрочем, всегда так было. Это – преодоление.

Поздравляем с юбилеем!



Генеральному директору ОАО «Метрострой»,
Почетному гражданину Санкт-Петербурга
В.Н. Александрову

**Уважаемый Вадим Николаевич!
Сердечно поздравляю Вас с 75-летием!**

Ваша яркая трудовая биография – достойный пример служения родному городу, настойчивости в достижении поставленной цели и огромной самоотдачи.

Вы полностью посвятили себя строительству метро и достигли в своем деле вершин профессионального мастерства. Сегодня накопленный опыт и глубокие знания являются Вашими помощниками в решении ответственных задач на посту руководителя одного из крупнейших градообразующих предприятий Петербурга.

Высокие личные качества создали Вам репутацию исключительно компетентного руководителя, снискавшего авторитет среди коллег и уважение всех петербуржцев. Высшим знаком признательности жителей города стало присуждение Вам звания Почетного гражданина Санкт-Петербурга.

За время Вашей работы в «Метрострое», при Вашем непосредственном активном участии были введены в эксплуатацию более двадцати станций метро. Вы многое сделали для развития предприятия, его стабильной работы. Под Вашим руководством «Метрострой» значительно расширил сферу своей деятельности. На счету предприятия – строительство южного участка Комплекса защитных сооружений, второй сцены Мариинского театра, 2-й очереди Ленинградской атомной станции.

Но, конечно, главная задача «Метростроя» – строительство метрополитена северной столицы. Это самый массовый, самый популярный у петербуржцев и любимый вид транспорта. Уверен, что петербургский метрополитен продолжит свое развитие, охватывая все новые и новые районы города.

В день замечательного юбилея желаю Вам крепкого здоровья, благополучия, оптимизма, дальнейших успехов в труде на благо Санкт-Петербурга и России!

Губернатор Санкт-Петербурга Г.С. Полтавченко



**Уважаемый
Вадим Николаевич!**
Примите мои искренние
поздравления с юбилеем!

Ответственный и компетентный руководитель, настоящий профессионал, душой болеющий за интересы дела. Вы вносите значимый вклад в развитие одного из крупнейших субъектов Российской Федерации. Обладая созидательной энергией, умением сплотить

команду специалистов, Вы долгие годы успешно возглавляете одну из ведущих строительных организаций Северной столицы. Во многом благодаря вашим усилиям компания «Метрострой» динамично развивается, внедряет передовые технологии, имеет надежную репутацию в России и за рубежом. Успешная работа «Метростроя» жизненно важна для каждого жителя нашего города.

Желаю Вам и Вашим близким здоровья, благополучия и всего самого доброго. Пусть осуществляются все намеченные вами планы.

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

Уважаемый Вадим Николаевич!

На днях Вы отметили 75-летний юбилей. Месяц назад 75-летний юбилей отметил Метрострой – предприятие, в котором Вы работаете более 50 лет и которое возглавляете без малого 25 лет.

За все это время не было ни одной задачи, не решенной Метростроем. Вы Заслуженный строитель Российской Федерации и Почетный строитель России. Среди них ордена «За заслуги перед Отечеством» IV и III степени, и самая главная заслуга – Вы Почетный гражданин Санкт-Петербурга. Признанный практик, теоретик, инженер, ученый и руководитель высочайшей квалификации.

В настоящее время принимаете участие в широкой общественной и образовательной деятельности, являясь академиком Академии транспорта России, председателем государственной аттестационной комиссии факультета «Мосты и тоннели» Петербургского государственного университета путей сообщения, членом правления и экспертного совета Тоннельной ассоциации России.

Желаю Вам успехов и процветания, как в личной жизни, так и в трудовой, и в научной деятельности, в воспитании будущего поколения метростроителей.

С уважением,

**президент Российского Союза строителей
В.А. Яковлев**



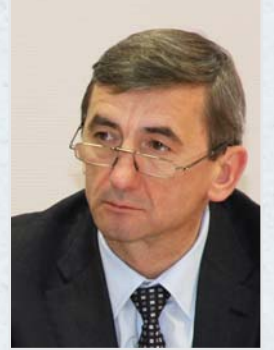
**Уважаемый Вадим Николаевич!
От всей души поздравляю Вас с Юбилеем!**

Вы посвятили себя важному делу и всегда стремились честно и ответственно выполнять возложенные на Вас обязанности. Высокая ответственность, умение держать слово и следовать своим решениям, энтузиазм и мужество снискали Вам уважение коллег, подчиненных, жителей Санкт-Петербурга и всей страны.

Возглавляя сплоченную команду профессионалов, Вы внесли огромный вклад в развитие линий петербургского метрополитена, десятки великолепных станций являются тому подтверждением. Кроме того, строительство Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений, второй сцены Мариинского театра и Ленинградской АЭС в Сосновом Бору показали весь спектр неограниченных возможностей ОАО «Метрострой». Ваша целеустремленность, преданность делу и ответственность стали для многих ориентирами в работе.

От всей души желаю Вам сохранить и приумножить все Ваши лучшие качества. Крепкого Вам здоровья, успешного осуществления жизненных планов, благополучия Вам и Вашим близким! Пусть во всех благих начинаниях Вам сопутствует удача, а помогают ей профессионализм и хорошее настроение!

**Председатель комитета
по развитию транспортной инфраструктуры С.В. Харлашкин**



**Уважаемый
Вадим Николаевич!**

Примите самые искренние поздравления с днем рождения!

Сегодня Вы, без преувеличения, знаковая фигура в отечественном метростроении и человек, относящийся к той редкой категории людей, которые долгие годы непосредственно формировали и облик нашего прекрасного города, и образ жизни его населения.

Во многом благодаря Вашей многолетней работе, огромным организаторским способностям, умению мыслить глобально и перспективно, Петербургский метрополитен стал тем, чем он является ныне – мощнейшим транспортным предприятием с неповторимым архитектурно-художественным ансамблем метровокзалов.

Хочется пожелать Вам дальнейших свершений в деле, которому Вы преданно служите.

Счастья Вам, здоровья и удачи!

**начальник Петербургского метрополитена
В.А. Гарюгин**



Месяц назад отпраздновали 75 лет «Метростроя» Петербурга, и сразу за этой датой пришла такая же круглая и блистательная – 75 лет со дня рождения генерального директора ОАО «Метрострой» Вадима Николаевича Александрова, который уже 25 лет у руля этого большого, уважаемого и очень много значащего для нашего города коллектива строителей метрополитена. А ведь кроме метрополитена «Метростроем» были построены и Комплекс защиты города от наводнений, вторая сцена Мариинского театра, объекты ЛАЭС и множество пешеходных подулочных переходов и зданий различного назначения.

Поздравляя Вадима Николаевича с юбилеем, уместно отметить его активную поддержку внедрения передовых методов подземного строительства, новых конструкций при строительстве Петербургского метрополитена. Это и двухэтажная пересадочная станция «Спортивная», второй выход из нее на Васильевский остров тоннелем под Малой Невой, оснащенным впервые в практике отечественного метростроения траволаторами. Это и станция «Крестовский остров» полностью в железобетонных конструкциях, и переход на строительство перегонных тоннелей под два пути, сооружаемых по самой современной технологии также впервые в России.

Помимо чисто производственных заслуг Вадима Николаевича нельзя не отметить его большую общественную работу в Тоннельной ассоциации России, членом Президиума Правления которой он является, его участие в работе многих конгрессов Международной тоннельной ассоциации, его огромное внимание к сохранению высокого имиджа коллектива «Метростроя», к памяти его славного прошлого и сегодняшней жизни как ветеранов, так и нового поколения метростроителей. И, конечно, учитывая огромные заслуги Вадима Николаевича Александрова перед нашим городом он по праву носит среди многих своих наград гордое и почетное звание «Почетный гражданин Санкт-Петербурга».

От лица коллег и друзей юбиляра по метростроению из «Ленметрогипротранса», с которыми многие десятилетия его связывают дружеские и творческие взаимоотношения, сердечно поздравляю Вадима Николаевича Александрова с юбилеем – 75-летием со дня рождения, желаю крепкого здоровья, бодрости, успехов и благополучия ему и его близким и новых успехов возглавляемому им коллективу «Метростроя».

**генеральный директор ОАО «Ленметрогипротранс»
В.А. Маслак**



Уважаемый господин Александров!

Позвольте лично и от имени компании «Херренкнехт АГ» от всего сердца поздравить Вас с 75-летием. Желаю Вам всего самого хорошего на новом жизненном этапе, успехов в профессиональной и личной сферах, крепкого здоровья и пожелания личного благополучия.

Большой честью для нас на протяжении многих лет является возможность сотрудничать с Вами. Благодаря Вашей энергии и высочайшему профессионализму в области подземного строительства тоннелепроходческие технологии Херренкнехт нашли широкое применение в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Плодотворная работа команды настоящих профессионалов, созданной под Вашим руководством, широкое применение новейших достижений в области строительства и использование современного

высокотехнологичного оборудования способствует воплощению Ваших идей, внося огромный вклад в развитие и совершенствование подземной инфраструктуры городов России.

Я очень ценю наше многолетнее плодотворное сотрудничество и надеюсь, что возникшая на его основе крепкая дружба сохранится и в будущем.

Еще раз шло сердечное поздравление с Вашим юбилеем и пожелания личного благополучия!

С наилучшими пожеланиями,

**ХЕРРЕНКНЕХТ АГ
Мартин Херренкнехт
Председатель Правления Директоров Херренкнехт АГ**



Лично знаком



**Игорь Спасский,
Почетный гражданин
Санкт-Петербурга:**

«ЕМУ ВСЕ ПО СИЛАМ!»

— Таких людей, как Вадим Александров во все эпохи можно пересчитать по пальцам, но особенно их мало сегодня. Он прошёл большой путь от тоннеля метро до кабинета руководителя Метростроя. И это не путь простого администратора, чиновника, а путь талантливого инженера, изобретателя, организатора и руководителя. Тучные годы прощают менеджменту многие ошибки, но годы трудностей во всей яркости высвечивают настоящих руководителей, каким, безусловно, является Вадим Николаевич. Я желаю ему огромного здоровья и долгих лет, а всё остальное ему по силам!

**Борис Синичкин,
начальник производственно-распорядительного
отдела ОАО «Метрострой»:**

«ТАЛАНТУ НУЖНО, ЧТОБЫ ЕГО ПОНИМАЛИ...»



О Вадиме Николаевиче можно сказать кратко: талантливый человек талантлив во всем.

Талантливый руководитель, требовательный, но не жесткий, сумевший по-настоящему сплотить коллектив, сделать его дружным, ответственным, способным на многие дела.

Талантливый инженер, внесший свой вклад в развитие отечественного метростроения и тоннелестроения.

Талантливый наставник, умеющий работать с молодежью и растить кадры, благодаря чему стиль и эффективность работы Управления сохраняется на протяжении 25 лет.

Человек, чуткий к своему окружению, всегда готовый выслушать, поддержать и помочь, причем не формально, а искренне, от души.

Круг интересов Вадима Николаевича широк и разнообразен. Например, с юности он очень неплохо поет, и в компании друзей может с удовольствием вспомнить любимые песни.

Отлично играет в бильярд, мне не раз доводилось наблюдать, как ему проигрывали очень сильные игроки.

Вадим Николаевич — заядлый, практически профессиональный, рыбак и охотник. В те редкие дни, когда ему удается вырваться на природу, он умеет отдохнуть и восстановить силы именно таким образом.

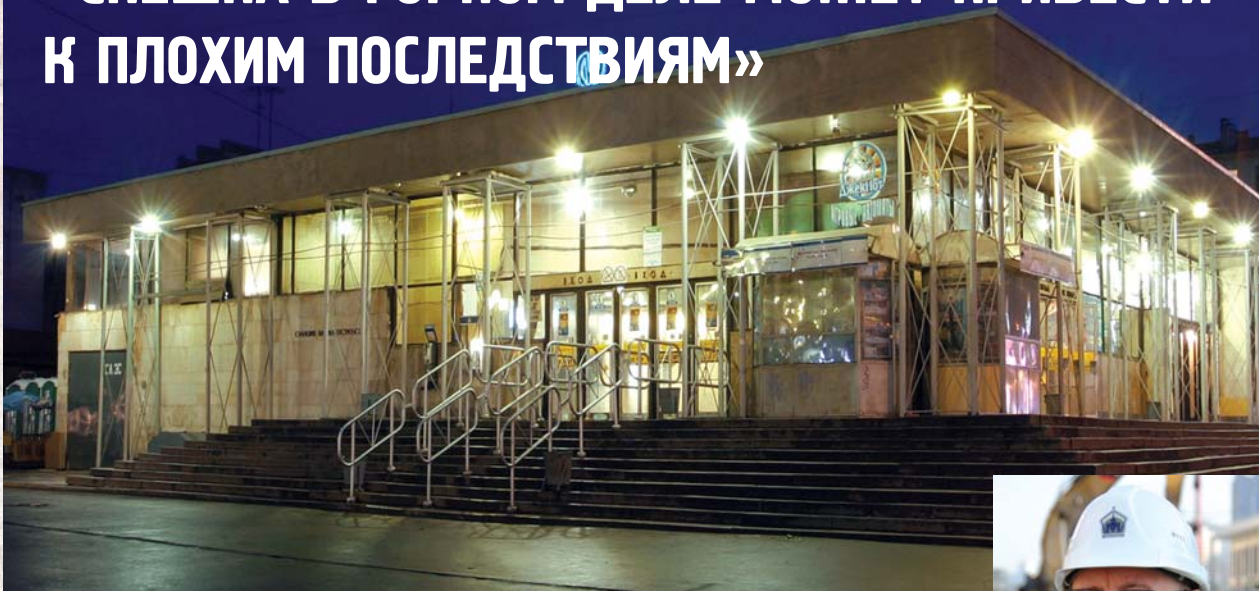
Являясь поклонником активного отдыха, он поддерживает спортивный дух в коллективе. На протяжении многих лет на базе в Приморском проводятся турслеты, куда Вадим Николаевич обязательно приезжает. Болеет за команды, общается, причем делает это не по обязанности, а с удовольствием, и люди это замечают.

Но самое удивительное качество Вадима Николаевича — богатая интуиция, которая не раз помогала Метрострою в самые тяжелые времена. Когда решался вопрос о продолжении строительства КЗС, настроение у нас было, мягко говоря, не боевое. И только Вадим Николаевич сумел увидеть перспективу в безнадежном, как казалось, долготрое, сумел мобилизовать коллектив, и в конечном итоге, обеспечить город современным гидротехническим комплексом.

Пожелать Вадиму Николаевичу хочу лишь одного: как можно дольше поработать на своем месте. В непростое время, когда важно суметь удержать коллектив, он незаменим. Говорю это не в силу привычки или личных симпатий, а совершенно объективно. И, конечно, желаю ему долгих лет жизни, крепкого здоровья и счастья всем его родным и близким.

Владимир Харенков, заместитель генерального директора «Метростроя»:

«СПЕШКА В ГОРНОМ ДЕЛЕ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПЛОХИМ ПОСЛЕДСТВИЯМ»



— Мы познакомились с Вадимом Николаевичем на строительстве станции «Василеостровская». Уже тогда в нем были задатки руководителя. Его отличали не только требовательность к рабочим, но особое отношение к людям. Вадим Николаевич всегда до последнего отстаивал интересы коллектива. Но взамен требовал неукоснительного выполнения поставленных задач. Но еще более требователен он к себе. Он раньше всех приходил на работу и позже всех уходил. Трудился порой больше, чем его подчиненные.

Более тесно наши пути пересеклись в «Тоннельном отряде-3». Я помню, что возглавив эту организацию, первым делом Вадим Николаевич лично познакомился со всеми начальниками участков, в том числе и со мной.

Он провел с нами собеседования, лично побывал на всех участках, осмотрел объекты. До него такого подхода к руководящей работе ни у кого не было. И в Тоннельном отряде мы трудились несколько лет плечом к плечу. Он ставил задачи, я их выполнял. Мне не надо было каждый раз напоминать сделать то или это. Возможно, это и стало тем фактором, который повлиял на нашу более и более тесную совместную работу.

Именно по его рекомендации я стал главным инженером СМУ-13, а потом повторил некоторые моменты его биографии, например был рекомендован на партийную ра-

боту, был секретарем парткома, а сейчас уже почти 25 лет являюсь его заместителем.

Помню, как-то обсуждая очередной производственный вопрос, я высказал свое мнение. Вадим Николаевич выслушал и ничего не ответил. Мне показалось, что Вадим Николаевич меня не услышал или подзабыл. И через какое-то время я опять ему изложил свою мысль, он опять ничего не сказал. Когда же я в третий раз попытался настоять на своем, Вадим Николаевич сказал: «Если ты еще раз напомнишь мне об этом, я сделаю ровно наоборот».

На самом деле он ничего не забывает из того, что относится к делу. Может, отвечает не сразу. Потому что любую идею, любую мысль нужно обдумать, а потом принимать решение. И это правда, спешка в горном деле может привести к плохим последствиям.

Этот случай очень хорошо показывает, что Вадим Николаевич является очень глубоким и ответственным руководителем. И я очень горд, что волею судеб на протяжении десятков лет мне было дано работать с ним в одной команде.



Галина Михайлова, начальник отдела кадров «Тоннельный отряд-4»:

«ОН ВСЕГДА УМЕЛ НАЙТИ ДЛЯ НАС ТЕПЛЫЕ СЛОВА»

— Вадим Николаевич к нам пришел с партийной работы. И как-то сразу изменилось все в коллективе. Люди сплотились. И это была заслуга Александра.

Например, тогда проводились комсомольские собрания. Обычно это было штатное мероприятие, где молодежь пыталась что-то обсуждать, что-то решать. Но решать не всегда получалось. А Вадим Николаевич впервые стал приходить на каждое комсомольское собрание. И уже после него стало обязательным, чтобы на комсомольских собраниях присутствовал генеральный директор. И это многое решало. Ведь тогда обсуждались, может быть, не очень важные вопросы для предприятия, но очень важные для сотрудников. Многие жили в общежитии на Благодатной... В тесноте и иногда в обиде. Кто-то не мог ужиться с соседом, кто-то женился, кто-то развелся... Вадим Николаевич вникал во все бытовые проблемы, решал их. Одним могли дать комнату, других переселяли...

Потом именно при нем мы стали торжественно отмечать юбилей сотрудников. Нет, начальники всегда поздравляли юбиляров. Но он приглашал юбиляров в свой кабинет и превращал поздравление в настоящий праздник, всегда умел найти теплые хорошие слова.

С ним мы впервые начали отмечать пуски станций. Он сделал это традицией. Заказывали ресторан для сотрудников, вплоть до бригадиров. Такого до него не было. Пуск и пуск. Каждый радовался сам по себе. А при нем это стало праздником всего коллектива.

Помню еще одно нововведение. Вадим Николаевич, когда пришел, ввел интересную практику. Он проводил психологическое анкетирование на выявление лидеров в коллективе. Уж не знаю, как он потом использовал эту информацию, но для нас это было в новинку.

Да даже производственные планерки с ним стали другие. Обычно это были сухие и нудные мероприятия, а при нем получались интересными и живыми обсуждениями насущных проблем.

Да и вообще, в каждое дело, которым занимался Вадим Николаевич, он вносил что-то новое, живое.



**РЕКОРД СКОРОСТНОЙ ПРОХОДКИ-
ГОДУ УДАРНОГО ТРУДА!**

Лично знаком

Сергей Сепитый,
Генеральный директор «СМУ №13 Метрострой»:

«РАЗ – ВЫВАЛ, ДВА – ВЫВАЛ!»



– Я многим обязан Вадиму Николаевичу. В какой-то момент он увидел меня в рядах мастеров, поставил руководить участком, но не мешал развиваться самому. А самое главное, он много здравых идей в меня вложил. Я очень много почерпнул от него, как от инженера, так и от человека.

И я уверен, что Метрострою крепко повезло, что им в «девяностые» руководил Александров. Не многие из его предшественников так достойно смогли бы выйти из сложившейся ситуации.

Я помню много связанных с ним историй. Одна запомнилась особо. Я работал начальником участка на 321 шахте в Тоннельном отряде-3. Эта та самая шахта у Поклонной горы, с которой вели скоростную проходку в сторону «Пионерской». Я с нее строил станцию «Озерки».

Приехали с проверкой главный инженер «Метростроя» Владимир Всеволодович Горышин и начальник ТО-3 Вадим Николаевич Александров. Я их встретил, опустились в шахту. А мы как раз начали проходку верхнего свода станции. Начальство все осмотрело. Я пошел их провожать. Поднялись из шахты. И только машина с руководителями выехала за ворота – звонок по местному телефону из шахты: «Вывал в забое верхнего свода станции». Забой-то просто огромный. Образовался купол обрушения. Шестиметровое бревно вертикально ставили на кольцо – до породы не доставало. Пришлось кстры выкладывать. Ясное дело, что опасно это дрясто запрядельно. За людей страшно. Разгребались больше суток.

Через какое-то время Горышин и Александров снова приезжают на шахту 321. Я опять их встречаю, прошли по шахте. На станции почти половина верхнего свода уже пройдена. Все осмотрели. Возвращаемся обратно. И тут нас догоняет электровоз. Без подвижного состава. Я сразу напрягся – понятно, что что-то случилось. Машинист электровоза ко мне: «Сергей Дмитриевич! Вывал на станции». Да что ты будешь делать!? Люди, работающие под землей, все суеверные. Горняки-подземщики. У меня в голове, как теперь говорят, «пазл сложился»: один раз начальство приехало – вывал, второй раз приехало – вывал. Ну, в общем, всё ясно – система. Я к Горышину: «Владимир Всеволодович! Я Вас прошу больше ко мне на шахту, пока верхний свод не пройден, не приезжать». Горышин как медведь на дыбы начинает подниматься, надо мной нависает, хрипит своим знаменитым хриплым голосом: «Что? Да я тебя!».

Вадим Николаевич меня спас. Он за мгновение просчитал ситуацию, понял и что случилось, и мои суеверные мотивы, поскольку сам горняк-подземщик. Он Горышина под локоток: «Пойдем, пойдем, они тут сами разберутся». И потихоньку, слово за слово, объясняет все Горышину. Тот сам-горняк, все понял и отошел. Но могло все кончиться для меня очень плохо. Если бы не Вадим Николаевич, не знаю, чтобы тогда Горышин со мной сделал.

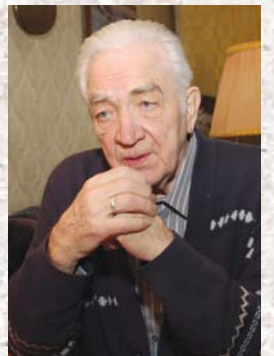


Анатолий Туманов,
«легенда» Метростроя, в 1970-х – начальник СМУ-17 Ленметростроя:



«ДРУЖБА С ВАДИМОМ НИКОЛАЕВИЧЕМ – ОДНО ИЗ САМЫХ ЦЕННЕЙШИХ МОИХ ОБРЕТЕНИЙ»

– Я часто вспоминаю нашу первую встречу с Вадимом Николаевичем. В 1965 году на совещании в кабинете начальника участка СМУ-17 Льва Конькова. Строили «Василеостровскую». Александров уверенно вошел в кабинет, спокойно, толково доложил Конькову обстановку. Было очевидно, что передо мной прекрасно подготовленный инженер. Но настоящая дружба и совместная работа началось на строительстве станции «Ломоносовская». Я работал в должности начальника участка, а Вадим Николаевич – начальником смены. Он как-то сразу нашел подход к рабочему классу. А ведь это очень важно – завоевать авторитет в среде проходчиков. Не каждому инженеру дано. А у него получалось, и очень здорово!



Спустя какое-то время, как выпускник ЛИИЖДа Александров был призван в армию в звании лейтенанта. Проводы были у него дома. Тогда я впервые познакомился с его семьей. Я увидел, какой это простой и доброжелательный человек и в то же время невероятно жизнерадостный, абсолютно неунывающий. Прекрасно пел, увлекался игрой на гитаре. Взаимная доброжелательность и веселость на протяжении всего вечера. На проводах было много молодых ребят и девушек. Все повторяли: «Возвращайся скорей в Метрострой! Мы все тебя ждем!».

После армии он был уже начальником участка. Но его жизнерадостный, простой, неунывающий характер ничуть не изменился, может быть, он стал еще собраннее, еще энергичнее... И всегда пользовался безоговорочным доверием рабочих, особенно фронтовиков. Он родился в войну, его отец погиб на фронте. У него была удивительная, замечательная мать. То же добросердечие, та же энергетика, та же свобода, та же доброжелательность, та же искренность в общении с друзьями. Не знаю, может быть это передается на генном уровне?

В сложные, напряженные моменты 1990-х Вадим Николаевич оставался всегда абсолютно спокойным, собранным, сосредоточенным на главной задаче – сохранить коллектив Метростроя и его производственные мощности. Когда по всей стране разваливались предприятия, и всеобщим девизом стало «Берите сколько хотите и расплавайтесь куда хотите!», в атмосфере всеобщей паники и повального воровства сохранить коллектив, суметь его мобилизовать – это дело очень непростое. Он сплотил вокруг себя команду профессионалов, небезразличных к судьбам людей. А ведь вместо него мог прийти черствый, безразличный функционер. Рабочий класс сразу и безоговорочно пошел за Александровым, поверил ему. Выходец из их среды, впитавший традиции лучших рабочих коллективов, человек огромной энергии – только такой человек мог повести за собой в труднейший период 90-х. Александров – это был единственно правильный выбор. И сегодня, в наше непростое время, я абсолютно уверен, нет более надежного коллектива строителей, более подготовленного к любым испытаниям. Огромный опыт, передовые технологии – без них нет и не может быть ни одного серьезного строительного проекта. В Метрострое собран цвет строительных профессионалов. Здесь нет случайных людей – каждый из руководителей подразделений с полной отдачей занимается порученным делом. Метрострой со своими уникальными историческими традициями – это настоящее народное достояние.

Дружба с Вадимом Николаевичем – одно из самых ценнейших моих обретений. Этот человек всегда поможет в самых тяжелых, казалось бы безвыходных ситуациях. Я всегда получал от него не только моральную поддержку, но и конкретную помощь. Удивительно, но Вадим Николаевич чувствует проблемы другого буквально на расстоянии. Если тебе тяжело – вдруг раздастся звонок: «Как у тебя дела?». В помощи своим близким, своим друзьям такой человек пойдет до конца – ни минуты в этом не сомневаюсь. Редкий друг. Мне в жизни здорово повезло.

Николай Теленков, бывший главный технолог «Метростроя»:

«КАК У «МЕТРОСТРОЯ» МОГ БЫТЬ СОБСТВЕННЫЙ РЫБОЗАВОД»



– Я знаю Вадима Николаевича с 1966 года. Он был тогда начальником смены на 402 шахте. Это была станция «Василеостровская». Уже тогда в нем проявлялись задатки будущего руководителя. Мы все видели, как он поднимался все выше и выше. И сейчас я могу сказать, что история «Метростроя» дополняется историей Александрова. Он много раз показывал свою ответственность не только за дело, которое ему поручали, но и за тех людей, которые ему доверяли.

А с ответственностью он подходил к любому делу. Мало, кто знает, но Вадим Николаевич занимался и сельским хозяйством. Пришлось заняться. Тогда, в 1980-е годы по всем предприятиям страны, по производственным, металлургическим комбинатам, по строительным организациям пошла директива – взять на себя дополнительную нагрузку и выделить часть ресурсов на освоение агропромышленных задач.

Сначала «Метрострою» поручили поднять целину. Дали участок в Ленобласти. Александров поехал осматривать «новые горизонты». Приехал, а там сплошное болото. И агрономы подтвердили, что освоение этого участка нерационально, и что осушение местности сделает

выращивание любых культур очень затратным. Пошел в Ленгорисполком. Объяснил. «Метрострою» дали другое задание. Отправили на Ордеж возрождать старинный рыбозавод. Там за старой плотиной еще в царские времена было хозяйство по разведению ценных пород рыб. Только все было очень запущено. Пруды и заводы заросли, а о том, что там когда-то разводили рыбу, даже старожилы не помнили.

Вадим Николаевич начал заниматься рыбозаводом. Нашел специалистов, которые создали проект развития нового подразделения «Метростроя». Но потом началась перестройка, и идея отпала сама собой. Все вздохнули с облегчением. Но я уверен, что если бы партия настаивала на своем, то Вадим Николаевич выполнил бы поставленную перед ним задачу. И у «Метростроя» был бы собственный рыбозавод.



Лично знаком

Григорий Блоков,
начальник снабжения ТО-3:

«РУКАВА В КАРМАНЕ!»

В тоннельный отряд Вадим Николаевич пришел уже состоявшимся, можно сказать, матерым руководителем. В те времена под нами было пять-шесть строительно-монтажных участков и мехцех. Коллектив Тоннельного отряда был тогда на большом подъеме. Строились ветки и станции на разных направлениях. Прекрасно помню всеобщий энтузиазм, широкое социальное соревнование: приезжаешь утром на шахту, там уже висит транспарант – смена Михаила Тихановича прошла столько-то, на следующее утро приезжаешь, рекорд побит – впереди смена Эдуарда Лубинского, до пуска – столько-то дней. И должен прямо сказать – в соревновании рабочих бригад тех лет все шло от сердца, материальная заинтересованность была на последнем месте. Конечно, много было и лишней показухи, но разве это главное? Время-то было хорошее! И люди были особые. Каждый проверял себя на прочность – а может ли он не хуже товарища? В этом была суть, а не в рубле.

При Вадиме Николаевиче численность тоннельного отряда достигала 1200 человек. Работа кипела. Пуски были явлением обычным, ежегодным. Пускали по две-три станции в год. Уже за год до пуска выходили на новые площадки, осваивали, строили горный комплекс, душкокомбинат... Работать тогда было интересно, просто здорово было работать! И талантливых руководителей при таких темпах очень ценили. Организаторский талант – ведь он от природы, я так считаю. С приходом Вадима Николаевича на должность начальника тоннельного отряда работа пошла еще горячее. А потому что человек он особый: спокойный, доброжелательный, простой в общении, но в деле – твердый как камень. И если нужно – «отшлифует» по полной программе. И все мы понимали, что не выполнить его просьбу, а тем более приказ просто невозможно.

Отделу снабжения Вадим Николаевич оказывал огромную практическую помощь. Это сейчас у нас рынок и деньги. А тогда никто о деньгах не рассуждал. Были фонды. И куда ты не придешь, если фондов нет – значит и материалов нет. И весь вопрос.

Помню как-то вызывает меня Александров и говорит: «Савельич, проходке не хватает рукавов-пневматики для отбойных молотков. Прошу, сделай рукава. Но фондов – нет». Еду на Красный Треугольник, надеюсь договориться. Но надежда без фондов очень слабая, призрачная, можно сказать, у меня надежда. В отделе снабжения у Галины Алексеевны вопрос стандартный:

– Фонды есть?

– Фондов нет.

– На нет и суда нет. Идите откуда пришли.

А куда идти? Александров сказал – нужны рукава. Нет, уходит нельзя. Смотрю на стене репродукция картины из журнала «Огонек».

– Галина Алексеевна! Если назовете художника этой картины я вашему отделу, всем девчонкам, ставлю пять коробок конфет «Медный всадник». Шоколадных. Не назовете – подписываете 750 метров рукава. Пойдет?

Девчонки загорелись: «Галина Алексеевна, соглашайтесь! Отгадаем!». Начальница согласилась – пойдет! А зря. Минут этак через пять понимаю – рукава у меня в кармане.



– Репин!

Эх вы, снабжение... Суриков это, «Меньшиков в Березове». Гоните рукава. Начальница вся пятнами пошла, но накладную подписала. Загрузил я КАМАЗ рукавами и на 301-ю шахту – строили мы тогда станцию «Московская». Так с этим запасом рукавов жили года четыре. Эпизод!

Как руководитель Александров был пожалуй, самый грамотный. Имел большой, но не дутый, а именно заслуженный авторитет среди горных инженеров и проходчиков. Уравновешенный, никогда не повышал голоса на подчиненных, всегда был доступен – по рабочим вопросам к нему можно было обращаться без предисловий: выслушает и примет правильное решение. Сам работал до упора – столько сколько требует конкретная задача. Производственная планерка могла проходить и до позднего вечера, но утром все крутилось как часы.

Ответственное отношение к труду, профессионализм, умение общаться с рабочими людьми, большие организаторские способности, необыкновенная энергичность – в среде линейных руководителей эти качества отличали Вадима Николаевича с самого начала. И настолько ярко проявлялся его талант, что в ряду очень толковых инженеров Метростроя не заметить такого человека было просто невозможно. Ему доверялись самые сложные проходческие работы, потому что знали – выполнят.

Владимир Собакин, Заслуженный строитель РСФСР, участник первой очереди, бригадир проходчиков СМУ-17 Ленметростроя (1949–1986):

**«ВАДИМ НИКОЛАЕВИЧ – ОХОТНИК ОТ БОГА!»**

– Я то сам метростроителем становиться не собирался. Во время войны впервые встал за токарный станок. И неплохо это дело у меня пошло. В 48-м на Арсенале получил уже пятый разряд и считал, что жизнь моя в материальном плане состоялась, осталось только жениться. Не тут то было. В 1949-м вызвали в райком комсомола. Инструктор сказал буквально следующее: «городу Ленина требуется метро и комсомол направляет лучших своих представителей на стройку века. Предлагаем и вам, товарищ Собакин тоже самое». А и куда не денешься.

После ремеслухи на четыре года демобилизован по приказу – куда пошлют, туда пойдешь. Но сами подумайте, состоявшийся токарь, пятый разряд и вдруг – под землю. Непонятно.

На первой линии работал в бригадах Николая Лабунского, Ивана Михайловича Пастухова, Ивана Филипповича Лаврентьева, Петра Васильевича Кралина, Анатолия Сергеевича Васильева, строил метро на участках Юрия Петровича Метелицы, Анатолия Сергеевича Божбова, Марата Васильевича Тузина, Михаила Абрамовича Караготского. Крепкие были люди. Вся моя жизнь – метро. И теперь-то понятно, почему. Из-за людей. Все они уже ушли в другой мир. Хорошие были люди. Помню на первой очереди работали женщины – после Ладоги. Работали на проходке, на отбойных молотках, на откатке породы. Многие так и не вышли замуж. В Метрострое тех лет было много не очень счастливых женщин...

А с начала шестидесятых я на участке Вадима Николаевича, на строительстве подходов к станции «Василеостровская». Александров тогда был начальником смены. Простой, открытый, веселый, энергичный человек, к рабочим относился очень хорошо, внимательно, бережно. Но характер твердый. Если что – добра не жди. А ведь молодой совсем, года двадцать четыре ему тогда было.

Но и талант инженера, конечно куда не спрячешь. Что дано тебе от бога, то дано. И прекрасный организатор был! Уже тогда. А в неформальной обстановке, на охоте, я вам скажу – душа компании, полный доброжелательности и расположения. Другой – вроде прыщ на ровном месте, а представляет себя большим начальником. Александров же был совсем другим человеком. В среде охотников издавна считается – на охоте чинов нет. Александров этот неписанный закон безоговорочно соблюдал. Не чурался пол подмести на охотничьей базе, со стола убрать, за дровами сходить для костра, шкуру убитого зверя снимал вместе со всеми. Он был очень простым и внимательным человеком. В Метрострое тех лет все люди были такими – открытыми, что ли.

Так вот об охоте. Я сам – заядлый охотник. А Вадим Николаевич – охотник от бога. И так как-то получилось, что на этой теме мы с ним здорово сошлись. Начали вместе ездить за Мгу – в Малоксу, там было приписное наше охотхозяйство Смольнинского



района. Ездили в основном за зайцем. Позднее – на уток. Если родился охотником – значит до конца жизни и будешь охотником. Охотничья страсть у Александра была очень острой. Работа перемещалась скитаниями в самых глухих местах. Мы проводили на охоте целые дни и возвращались в город прожаренные солнцем до медного блеска. Должен Вам заметить, что охота – увлечение серьезное, любит сильных и выносливых людей, уверенных в своем успехе. Это ж в постоянном напряжении часами идти по следу, стрелять навскидку по внезапной добыче. Да и без терпения на охоте не обойтись: с глубокой ночи до рассвета попробуй просиди неподвижно, жди всю ночь, когда заяц подойдет к засидке...

Александров всегда мог спокойно продумать и спланировать свои действия, не бросался вперед очертя голову. Без азарта конечно, на охоте не обойтись, но не должен он глаза застилать. А в нем это всегда присутствовало – спокойная сдержанность и уверенность. Суэта настоящей охоте большая помеха. Кому-то уютный диван и телевизор, а Александрову дай помериться силой со зверем, почувствовать себя частью природы. Тому, кто держал в руках охотничье ружье, объяснять не надо.

На одной с ним охоте все хозяйство объехали – нет лося. Уже собрались на базу – смотрим стоим. Метров девяносто. Егерь ухмыльнулся: «Ну, пробуйте, городские». Выходим из машины. Далеко. Но понадеялись. У меня ружье хорошее. У него – не помню какое. Приложились, стук, стук. Лось упал. Егерь причмокнул: «Умеете!». И уехал по делам. Ну чего делать? Давай шкуру снимать. Только приступили, скрип тормозов, из ГАЗика ребята с ружьями. К нам. Вы стреляли? Мы. Где путевка? А вот егерь приедет – покажет. Подождем... Лось освежевали, тут и егерь прикатил. Достает путевки, а там – ЛЕНГОРИСПОЛКОМ. Ребят и сдуло. Так-то. Мы шкуру сняли, чьи пули считать не стали. А чего считать? Считать нечего – все четыре пули в лось попали. Лось был хороший, разговора нет. Большой, жирный.

Кстати, лосиная охота не считалась престижной. Зверь громадный, никто не спорит, но... Интереснее, конечно, по перу. И Александрову она тоже больше нравилась. Утка – да, но не только утка. Вальдшнеп – интересно постоять на тяге. Ну и, конечно, глухарь. Это такая птица, особая. Жаль, что на глухаринной охоте вместе с Вадимом Николаевичем не пришлось мне побывать.

Сергей Алпатов, генеральный директор Объединения подземных строителей и проектировщиков:

«ПЕРВЫЙ ВО ВСЕМ»

Первый во всем – на производстве и в жизни – это ОН.
Лучший Метрострой России – это ОН.
Талантливый инженер – это ОН.
Мудрый руководитель – это ОН.
Великолепный учитель и наставник – это ОН.
Почетный гражданин Петербурга, работающий на благо города и отстаивающий его интересы, – это ОН.
Президент единственной в России саморегулируемой организации в области подземного строительства – это ОН.
Лучший Комитет Национального объединения строителей – это ОН.
Великолепный охотник – это ОН.
Заядлый болельщик – это ОН.
Надежный товарищ – это ОН.
Любящий семьянин – это ОН.
Человек с большой буквы – это ОН.
Вечно молодой душой – это ОН.
ОН – Генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров.
С Днем Рождения, Вадим Николаевич!



Гость номера

Владимир Гарюгин: «ВАДИМ АЛЕКСАНДРОВ – ПРИРОЖДЕННЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ»



В канун празднования юбилея генерального директора Метростроя, Вадима Николаевича Александрова наша газета не могла не поговорить с начальником Петербургского метрополитена, Владимиром Александровичем Гарюгиным. О товариществе и взаимопонимании, об испытаниях и преодолении, об убежденности и профессионализме.

самостоятельный строительный бизнес. Но не сделали этого. Почему? Александров заставил людей поверить в «свет в конце тоннеля». Он говорил, что метрополитен будет нужен всегда и при любой власти. А строить метро могут только метростроители. Значит, еще наступят времена, еще будет достойно оплачиваться их работа. Остальное приложится. Сила убежденности лидера передавалась всем – и рабочим и инженерам и руководителям. От генерального тогда зависело все. Рядовые работники ценят профессионализм, порядочность, правду. Умение держать слово. Люди видят – лидер нацелен на решение проблемы. Объединяются и преодолевают проблему уже совместными усилиями. Так создаются самые крепкие команды – команды единомышленников и оптимистов. Вадим Николаевич Александров смог своей убежденностью, своей верой остановить процесс неминуемого распада крупнейшей и самой профессиональной строительной организации Петербурга.

Это здорово, что в тяжелейших условиях всеобщей анархии строительство станций все-таки продолжалось, но сегодня я радуюсь и другому. Я искренне рад, что безжалостный рынок и фактический раскол наших предприятий не повлиял на главное, на наши человеческие, по настоящему крепкие, дружеские отношения. Вадим Александров это Профессионал. С большой буквы. Вадим Николаевич ни под кого не подстраивался, не приспосабливался. Потому что главным гарантом результата на самых ответственных стройках Санкт-Петербурга и далеко за его пределами служили и служат его умение работать, доскональное знание отрасли и замечательные человеческие качества. И сегодня это все тот же по-хорошему неугомонный человек, настоящий «заводила», который не «отсиживается» в заднем ряду, а берет на себя функции лидера, хлебосольный, гостеприимный, увлекающийся. Это все тот же молодой задор, огонь, желание работать. Все эти качества так ценятся людьми! Вадим Александров – природный руководитель, собравший в Метрострое лучших специалистов всех строительных направлений. Лично я считаю Метрострой наиболее профессиональной строительной организацией Петербурга.

Между нашими службами и подразделениями десятилетиями складывались доверительные, дружеские отношения. И в первую очередь потому, что Метрополитен глубоко заинтересован в профессионализме людей, выполняющих основные строительные задачи. Метростроение это сложная отрасль и многоплановая. Это не просто возведение зданий и сооружений. Это уникальная область строительства особых транспортных подземных объектов, буквально напичканных техникой и электроникой.

Сегодня нам не требуется много рассуждать, заключая генподряд с Метростроем – мы точно знаем, что работа будет выполнена и сдана под ключ в установленный срок.

Метрострой – это не просто надежный партнер. Это безусловный лидер подземного строительства, всей историей развития доказавший свои возможности, свой профессионализм, свое умение строить не только красиво, но и абсолютно надежно. Сегодня рынок метростроения пробуют непрофессиональные фирмы, возникает нездоровая конкуренция, по многим позициям – просто безответственная. Любую честную конкуренцию Метрострой выдержит. Но многие претенденты откровенно демпингуют, берутся за дело, заведомо зная, что не выполнят его. Это беспокоит нас, метрополитеновцев. Мы получаем проблему в эксплуатации, а эксплуатация – это прежде всего безопасность людей.

Когда-нибудь, возможно, в городе и появятся не менее профессиональные строители метро. Но их невозможно превнести «волевым» путем, в приказном порядке – мол, стройте завтра петербургскую подземку и точка. Если попытки таких «революций» будут предприниматься, петербургское метро окажется в зоне риска. Любые процессы должны быть гармоничны и эволюционны: от глубокого понимания задачи к естественному накоплению опыта, и далее – к истинному профессионализму. Для этого необходимо пройти школу субподряда, глубоко вникнуть в принципы работы подземщиков. Сегодня полноценной замены Метрострою нет. Вы представляете, что такое несколько миллионов пассажиров в день? Мы должны быть уверены в абсолютной надежности любого оборудования и всех строительных конструкций. Основные сооружения и тоннели метрополитена строятся в сложных геологических условиях, но на века. Меняются технологии. Но профессионализм, ответственность и надежность остаются главным залогом безопасности тысяч и тысяч людей. Пирожник – пироги, сапожник – сапоги, так кажется? По крайней мере, если сапожник захочет печь пироги, он для начала должен этому научиться. И первый блин, по всей вероятности выйдет у него комом. А на строительстве метро – это непозволительная роскошь. Да, сложно отметить законодательство страны, условия рынка, утверждать, что не должно быть конкурсных процедур на объектах подземного строительства. Нет. И конкурсные процедуры нужны. Но все дело-то в том, что сегодня, если говорить объективно, более подготовленной организации, чем Метрострой, на рынке метростроения в Санкт-Петербурге нет.

Напоследок, что касается новых станций Невско-Василеостровской линии, строящихся к Чемпионату мира по футболу. Я считаю, что в такие невозможно короткие сроки, кроме Метростроя эту проблему никто не решит. В этом я глубоко убежден и готов повторять на любом уровне. Без опыта Вадима Николаевича, без его умения работать, без его понимания проблем Метрополитена, сегодня не сможет никто.

С Вадимом Николаевичем мы знакомы давно, можно сказать – очень давно. 26 лет. Да, именно в 90-е годы сложились настоящие, товарищеские отношения. Я принял руководство Метрополитеном в 1990 году, Вадим Николаевич в этот период работал главным инженером Метростроя. Еще не схлынуло всеобщее воодушевление от распада советской системы, «командно-административной», как теперь принято ее называть. Проходчики уже митинговали у Смольного, но многое еще оставалось от тех времен и тех порядков, когда все мы, подземные строители и эксплуатационники, работали «в едином кулаке» на одну задачу: пятилетку за пятилеткой строить метро. Да, когда-то так оно и было: метрополитен, Метрострой и Ленметрогипротранс представляли собой настоящий, полноценный советский кластер – практически автономное отраслевое объединение взаимосвязанных компаний, «заточенных» проектировать, строить и эксплуатировать подземную транспортную инфраструктуру Северной столицы.

Но времена пришли другие. 90-е годы – сложные, трудные для всей страны, а для нашей отрасли просто тяжелые. Преждевременно судить то время наверное не стоит. Да и объективно оценить его «по горячим следам» вряд ли возможно. Одно могу сказать с уверенностью: настоящее взаимопонимание, профессиональная солидарность и товарищеские отношения с Вадимом Николаевичем сложились у меня именно тогда, в самое трудное время. Объявлялись свободы, банкротились производственные корпорации, хозяева своей судьбы требовали от новой власти гарантированной заработной платы, провозглашались новые формы собственности, рушились министерства и ведомства. Метрострой в те годы вынес под руководством Вадима Николаевича Александра безусловно самое тяжелое испытание. Генеральный подрядчик на строительстве подземных транспортных сооружений Санкт-Петербурга фактически оказался без подряда. В скудном городском бюджете денег с трудом хватало лишь на эксплуатацию действующих линий, на строительство новых станций денег просто не было. Нет денег – нет подряда – нет зарплаты. По сути Метрострой был поставлен на грань выживания. В это тяжелое время проявились лучшие качества нового начальника управления строительства «Ленметрострой» – мужество, трезвый ум, непреклонная воля, энергия, оптимизм, убежденность. С Александровым нам тогда приходилось буквально как на работу ездить в Москву, обивать пороги доживающих свой век отраслевых министерств – министерства финансов и министерства путей сообщения, еще выполнявшего функции заказчика. Общими усилиями как-то удавалось решать проблемы – Метрострой все-таки строил и все-таки вводил новые станции. Чего это стоило генеральному директору Метростроя знает наверное только он сам. Как сохранить коллектив? Как удержать специалистов? Как не дать им разбрестись по кооперативам, мелким шарашкам? Соблазн действительно велик, особенно если видишь, что работ в метростроении нет, городских подрядов нет, поддержки государства нет. Любое СМУ – это самодостаточный коллектив, это востребованные специалисты высокой квалификации. Вполне могли уйти в





ДАВЛЕНИЕ В ЗАБОЕ, КАК «ДОКТОР ПРОПИСАЛ»

И вот он, очередной подвиг, который должны совершить метростроевцы — это проходка двухпутного тоннеля от будущей станции «Туристская» через будущую станцию «Новокрестовская» к станции «Приморская». 5200 метров по сложным петербургским грунтам. Сдать надо к чемпионату мира по футболу 2018 года. Сейчас самый ответственный период — первые сотни метров тоннеля, когда идет слаживание звеньев коллектива, адаптация людей к машине.

Как мы уже писали, непосредственно на щите заняты около 40 человек. Четыре смены — почти полтора сота сотрудников. Но это вершина айсберга. Их работу обеспечивают семь участков Управления механизации — ремонтники, автотранспортники, тампонажники, энергетики, монтажники, бетонщики, механизаторы-строители, да еще кессонщики Управления-15 Метрострой (Управление-15). Если посчитать, говорит директор «Управления механизации — филиала ОАО «Метрострой» (УМ) Валерий Кузнецов, то всего в обеспечении работы щита задействованы более тысячи человек.

Сам он в своем ежедневнике напротив каждого дня недели отмечает цифры: 152, 156, 164, 178... Это количество колец. Штаб строительства в огромном напряжении. Сейчас щит в зоне размыва. Идет тяжело. 31 января после обслуживания режущего органа его только запустили, а 10 февраля он опять встал. И опять кессонщики Управления-15 полезли в предзабой.

ИЗ ЗАБОЯ

НАДО ВЫХОДИТЬ СУХИМИ

12 февраля корреспондент «Метростроителя» приехал на шахту 462, чтобы понаблюдать за их работой. Вернее, наблюдать невозможно. Пятеро «водолазов» находятся у самого режущего органа. Там давление. Между ними и нами кессонная камера. Поэтому журналист сел на лавочку вместе с двумя аппаратчиками.

Аппаратчиков обязательно двое, потому что один должен находиться непосредственно у барокамеры, следить за датчиками и, если что, вентилировать предзабойное пространство, регулировать давление. В камере оно должно быть максимум 1,61 бара. Точное определяет врач. Аппаратчики четко следуют его указаниям. На этот раз доктор прописал 1,51 бара, 4 часа работы и 72 минуты декомпрессии. Единственное, что невозможно регулировать в зоне предзабоя — это температуру. А она там высокая — плюс 30 градусов Цельсия. Работа очень тяжелая — жарко, душно, тяжело. Вымокнешь от пота, даже если ничего не делаешь. А кессонщики работают отбойными молотками или меняют шарошки весом в полтора центнера.

У барокамеры дежурил аппаратчик кессонной службы Алексей Тяпков. С кессонщиками общался по телефону. Вот, звонят:

— Керхер не работает. Шланги надо менять.

В кессоне две камеры. Вторая аварийная, в ней можно спустить давление обособленно. Через нее передаются инструменты (более крупное оборудование — через шнек). Кессон-



щики положили испорченный шланг, который Алексей, разгерметизировав аварийную камеру, заменил на новый. Снова звонок:

— Спасибо, керхер работает.

Через определенные промежутки времени аппаратчик звонит в камеру, чтобы узнать, все ли в порядке. Иногда кессонщики увлекаются работой и не слышат звонка. Тогда есть болт от тубинга, которым можно постучать по задренной двери. Из-за этого на ней уже краска поблупилась, но порой только так можно дозваться «водолазов».

Просидели еще час. Опять звонок:

— Заберите инструмент, он нам уже не нужен.

В аварийную камеру отправились мешки с гайками, гаечные ключи и трубы для затягивания...

По истечении четырех часов, начали беспокоиться:

— Сколько до начала декомпрессии?

Когда осталось 10 минут, кессонщики начали готовиться. Они должны тщательно вытереться и переодеться. Не для того, чтобы выходить в цивильном, а для того, чтобы выходить сухими. Можно представить человека после четырех часов напряженной работы при температуре 30 градусов. Пот задерживает азот, который выводится из организма во время декомпрессии.

Аппаратчики начали поэтапно спускать давление, кессонщики расселись по местам и забились то ли «козла», то ли «тысячу». А что делать? Впереди 72 минуты вынужденного безделья.

И мы ждали. Нам надо было задать свои вопросы. Но тут аппаратчик подсказал здравую идею:

— Ты позвони бригадиру по телефону, он все равно — пятый. Не играет.

Позвонил. Трубку взял бригадир. Представился:

— Алексей Назаров.

— Почему был остановлен щит?

— Он стал нагреваться. Думали, смазки не поступают. Но с форсунками все в порядке. Проблема в пеногенераторах.

— Вы их чинили?

— Не только. Пена связывает глину и не дает ей прилипать на ротор. А без пены вязкая глина спрессовалась с мелкими камнями и твердым слоем налипла на режущий орган.

— То есть вы снимали глину?

— Слой закоксувался. Только отбойным молотком можно сбить.

— Режущие элементы не меняли?

— На этот раз нет. Резцы, ковши, шарошки все в нормальном состоянии. Но это не мы решаем. Мы фотографируем, передаем снимки в штаб. Там и планируют программу работы.

— Спасибо, Алексей.

Ну вот, семь часов вечера. Осталось несколько минут до окончания декомпрессии. После нее кессонщики пойдут сначала к врачу, а потом по домам. Но работа в предзабой ведется безостановочно. Бригада Назарова поднялась наверх, а к клетки уже подходили сменщики. Им работать до 2 часов ночи.

Сейчас мы уже знаем, что кессонщики свою работу сделали отлично. 14 февраля щит пошел.

МЫ МОЖЕМ ВСЕ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ

После «водолазов» Управления-15 корреспондент «Метростроителя» посетил ремонтников УМа.

Встретил нас начальник участка эксплуатации и ремонта горнопроходческого оборудования Александр Фомич, и провел по цеху:

— Мы здесь можем все отремонтировать — режущую часть, гидравлику. А когда перевозили щит с Южной на Туристскую, шнек ремонтировали. Вернее, чтобы достать, его пришлось распилить на две части, а потом две половины сварить соосно.

— А сейчас чем заняты?

— Что-то мы можем делать сами, а что-то покупаем. Например, непосредственно резцы для щита покупаем, а резцедержатели делаем сами. Также для шарошек получаем режущую часть — гребень, и ставим на старый остов.

Этот процесс мы застали. Гребень — металлическое кольцо с режущим внешним краем. Старая шарошка краном подается сварщикам, резцом режут старый изношенный гребень, а потом насаживают и приваривают новый.

— Иногда под особо сложные грунты мы наплавляем на режущую кромку твердосплавные электроды, — продолжил Александр Фомич, — еще мы делаем защитные щетки, которые идут по контуру щита, делители потоков смазки, которая подается на ротор, ремонтируем ролики для конвейера, обрезаем их...

— Но это же не для щита.



— Без конвейера не отвести породу. Щит — это завод, и тут все делается для его работы: и ролики для конвейеров, и пластины для подачи тубингов, и конусные втулки для вакуумного захвата тубингов и многое другое.

После цеха мы зашли к директору УМа Валерию Кузнецову. Тот похвалил своих рабочих.

— К сожалению, то, что нужно для щита, не все выпускается в России. Но очень многое мы делаем сами. Хотя сначала казалось, что это нереально. Немцы не верили. Но наши люди делают. Не машины, не компьютеры, а именно люди всегда все решают. Наши сотрудники иногда быстрее и качественнее справляются с ремонтом оборудования иностранных компаний, чем штатные специалисты этих компаний. Недаром отказал датчик на щите. Специалист Херренкнехта хотел заменить. Но его не было. Наши починили. Надо дорожить коллективом. Он — главное.

Поздравляем!

Мы поздравляем
ВАЛЕРИЯ ДМИТРИЕВИЧА КУЗНЕЦОВА
С 65-ЛЕТИЕМ,
которое он отметил 9 февраля

В «Метрострой» он пришел в 1971 году — в КЭПРО Ленметростроя. До 1977 года трудился слесарем-ремонтником на компрессорной станции. Потом занял должность инженера-конструктора. В 1982 году был назначен начальником участка эксплуатации передвижных компрессоров и средств малой механизации. В 1987 году стал главным инженером Управления механизации. В 2002 году занял должность директора.

Имеет звания Заслуженного работника транспорта РФ, Ветерана труда «Метростроя». В 2013 году награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

Но, как мы знаем, главная награда для него — искреннее уважение коллектива, к которому Валерий Дмитриевич относится очень бережно. Его подчиненные видят это. Они верят ему, уважают его. И желают ему крепкого здоровья, душевных сил, новых достижений, успехов во всех делах, и чтобы рядом с ним всегда были верные друзья и единомышленники!



Спорт

СЕАНС ОДНОВРЕМЕННОЙ ИГРЫ С ЧЕМПИОНКОЙ ЕВРОПЫ АНАСТАСИЕЙ БОДНАРУК



Даже великий Пеле вряд ли в одиночку справился бы, например, с московским «Спартаком». Не устоял бы на ринге и Владимир Кличко, если бы против него вышел сразу десяток боксеров. Из всех видов спорта только в шахматах один человек в состоянии сражаться и обыгрывать одновременно двадцать, тридцать, а то и большее число противников. Речь, конечно, идет о сеансах одновременной игры.

18 февраля в Управлении Метростроя состоялся сеанс одновременной игры в честь 75-летия генерального директора ОАО «Метрострой» Вадима Николаевича Александрова с участием чемпионки Европы, серебряного призера чемпионата России, двукратного обладателя Кубка России, международного гроссмейстера Анастасии Боднарук. Идея такой игры давно витала в воздухе, и, наконец, в канун юбилея генерального директора Метростроя воплотилась в жизнь. В турнире приняла участие и младшая сестра Анастасии, двенадцатилетняя Ксения Боднарук – двукратная чемпионка Санкт-Петербурга, Чемпионка России по быстрым шахматам. Она победно провела свой сеанс – правда всего на трех досках. Следует отметить боевой настрой и проявленные волевые качества метростроевских шахматистов. Однако в большинстве матчей им все-таки не удалось переломить ход игры Чемпионки Европы. Против Анастасии играли 19 лучших шахматистов Метростроя и лишь двоим она уступила. Тем не менее, встреча получилась захватывающей. Одержавший победу, директор филиала ОАО «Метрострой», Валерий Дмитриевич Кузнецов – прекрасный шахматист, в 80-х годах принимавший участие в разнообразных шахматных турнирах, по-своему оценивает победу над Чемпионкой и общий уровень сегодняшних шахматистов:



Валерий Дмитриевич Кузнецов. Позиция надежная

УЧАСТНИКИ СЕАНСА ОДНОВРЕМЕННОЙ ИГРЫ ПО ШАХМАТАМ 17 ФЕВРАЛЯ 2016 ГОДА:

СМУ-9 – Е. Мишаченко, Ю. Федоров; **УМ** – В. Кузнецов, В. Лобачев, В. Петрунцев; **Метрбетон** – В. Дмитриев, Н. Степин; **Управление №10** – А. Солдатенко, С. Перцев; **СМУ-11** – Л. Бочаров; **Управление-15** – Д. Зозуля, П. Юшманов; **Метроподземстрой** – Н. Тумаков, А. Кугушев; **Компакт** – Г. Гриншпон; **Управление** – С. Лесовой, К. Поначев, А. Бергнер; **Спортклуб** – П. Ефремов; **Метропаркинг** – Д. Воробьев, Д. Юмагулов.



Ксения Боднарук: «Быстрые шахматы – мой конек!»

– Если честно, то я не рад этой победе. Во-первых, мужские шахматы всегда сильнее женских. Во-вторых, сложилась непонятная ситуация. Я предложил Анастасии ничью. Она отказалась. А моя позиция на доске была сильнее. Второй раз по условиям сеанса было уже не предложить. Ну и в третьих, это очень тяжело в полную силу играть одновременно на 19 досках. Что касается других игроков, могу сказать так – я закончил играть в шахматы в конце «восемидесятых», но изредка играю, что бы почувствовать уровень. Сейчас уровень шахматистов катастрофически упал по сравнению с «восемидесятыми»...

Лыжи

ЕЩЕ ОДНА ПОБЕДА К ЮБИЛЕЮ ДИРЕКТОРА!

6 Февраля Метрострой принял участие в лыжной эстафете «Рождественская лыжня - 2016». Традиционно центральной площадкой соревнований стал город Зеленогорск. В лыжной эстафете состязались 27 команд. Первое место в эстафете заняла команда дирекции Октябрьской магистрали. **Метрострой – серебряный призер!**



Объявление



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

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

Уважаемый акционер!

17 февраля 2016 года состоялось внеочередное общее собрание акционеров в форме собрания.

По итогам голосования были приняты следующие решения:

I. Прекратить полномочия совета директоров Общества досрочно.

II. Избрать в состав совета директоров следующих лиц:

1. Александров Вадим Николаевич – Генеральный директор ОАО «Метрострой»
2. Александров Николай Вадимович – Заместитель генерального директора ОАО «Метрострой»
3. Головин Александр Николаевич – Председатель Комитета по транспорту Санкт-Петербурга
4. Козин Евгений Германович – Первый заместитель начальника ГУП «Петербургский метрополитен»
5. Мишанов Анатолий Викторович – Первый заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга
6. Петров Александр Альбертович – Заместитель генерального директора ОАО «Метрострой»
7. Сепитый Сергей Дмитриевич – Генеральный директор ЗАО «СМУ №13 Метрострой»
8. Чурляев Владимир Алексеевич – Генеральный директор ЗАО «Тоннельный отряд-3»
9. Янкина Марина Михайловна – Заместитель председателя Комитета по управлению городским имуществом

Решения, принятые на заседании совета директоров ОАО «Метрострой» 17.02.2016 г.:

1. Избрать председателем совета директоров ОАО «Метрострой» – ПЕТРОВА Александра Альбертовича.
2. Избрать заместителем председателя совета директоров ОАО «Метрострой» – АЛЕКСАНДРОВА Вадима Николаевича.
3. Назначить секретарем совета директоров ОАО «Метрострой» – КУЛЕШ Екатерину Сергеевну.

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ МАРТ

3	Дмитрий Аркадьевич КОНСТАНТИНОВ (ТО-3) – 60-летие
5	Иван Иванович МИНАКОВ (УМ) – 65-летие
11	Евдокия Васильевна МИНАКОВА (Поликлиника) – 90-летие
13	Эдуард Николаевич БОБЫЛЕВ (УМ) – 50-летие
14	Мажит Хайрулдинович САГДИЕВ (СМУ-9) – 70-летие Надежда Викторовна ПЕТРАШЕВСКАЯ (СМУ-17) – 65-летие
17	Николай Иосифович ФРОЛОВ (ТО-3) – 85-летие
18	Александр Николаевич КОЗЛОВ (СМУ-20) – 60-летие
21	Николай Александрович ЕЛФИМОВ (УПТК) – 55-летие
22	Алексей Петрович КОШКУР (СМУ-20) – 60-летие
26	Иван Афанасьевич НИЛОВ (СМУ-15) – 85-летие
29	Владимир Николаевич ФРУНДИН (СМУ-11) – 60-летие
30	Юрий Иванович ПОЛУХИН (СМУ-15) – 55-летие
31	Борис Николаевич ОБОЕНКОВ (ТО-3) – 70-летие Алексей Михайлович ШЕРШУКОВ (СМУ-19) – 55-летие

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

Редактор: Андрей Бергнер
Корреспонденты: Михаил Телехов
Фото: Виктор Чумаков
Верстка и дизайн: Елена Тальянова
Номер подписан в печать 20.02.2016 г. 11.00 ч.
Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а
Телефон: (812) 635-77-28
metrostroitel@mail.ru
www.metrostroy-spb.ru
Отзывы направлять по адресу редакции.
Тираж 1 700 экземпляров.