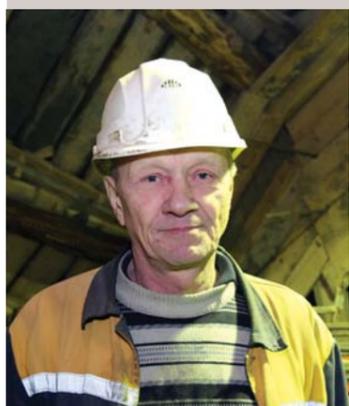


ПРОХОДЧИКИ И МОНТАЖНИКИ – КТО ЛУЧШЕ?



Бригада проходчиков участка №1 «СМУ-13 Метрострой», бригадир Степан Савчук



«СМУ №13 Метрострой» продолжает комплекс мероприятий по безопасной остановке всех работ на объектах метростроения из-за отсутствия финансирования.

Один из них – окончание проходки ствола будущей станции метро «Большой проспект». Бригада проходчиков СМУ-13 уже заканчивает рассечку ствола для начала проходки нижнего вентиляционного узла (НВУ) Лахтинско-Правобережной линии для станции «Большой проспект». На этом этапе задачи, как сообщил корреспонденту «Метростроителя» начальник участка №1 СМУ-13 Александр Боднар, работы остались на два месяца.

На смене организует работу бригад в забое горный мастер Игорь Быховский. С ним мы и спустились на 70 метров под землю. Пока спускались, Игорь Борисович рассказал, что он недавно в «Метрострое», каких-то три года. Но горняк опытный. Сам с Кузбасса. «Метростроевские» стволы, говорит, с кузбасскими ни в какое сравнение не идут. Там строил угольные шахты. А они

глубиной по 500 метров и до километра, а от него во все стороны идут выработки на различных горизонтах.

Ствол диаметром 6,6 метра. Народу же там в забое было человек 15. Трудились проходчики и монтажники – кроме рассечки на объекте идет строительство горного комплекса, армирование ствола.

Проходчики свои «молотки» уже отложили. Готовятся к этапу бетонирования рассечки ствола – строят опалубку для бетонирования калотты.

Как сказал бригадир проходчиков Степан Савчук, здесь нет узких специалистов:

– Мы вручную ствол прошли, рассечку вручную сделали, сами будем бетонировать. Уже скоро закончим.

Тут два молодца вмешались:

– Почему у нас ничего не спрашиваешь?

– А кто вы?

– Мы тверские. Монтажники. Наша бригада железно варит. В Твери самые лучшие монтажники. А бригады у нас какие! Алексей Бобырь и Дмитрий Беляков. С ними мы все, что хотите, можем сделать.

Но проходчики быстро развернули нас к себе:

– Это мы лучшая бригада СМУ-13.

Потом Александр Боднар подтвердил:

– Проходчики у нас на самом деле – лучшие. На «Спортивной-2» работали, на «Спасской», а лучший проходчик Алексей Арсеньев. Он, кстати, бригадиром на «Спортивной» был. Так что объект ребята доведут без сомнений.

И проходчики, и монтажники трудятся вовсю. Собственно, какая разница кто – люди строят метро. И похоже даже не знают про «безопасную остановку работ на метростроении». Проходчики заканчивают рассечку и готовы дальше НВУ вручную проходить.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

МЕТРОПОЛИТЕН – ЭТО ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА! **СТР. 2-4**

«НОВОКРЕСТОВСКАЯ»: БЫЛА БЫ «РАБОЧКА» И СТРОЙМАТЕРИАЛЫ **СТР. 5**

МОЩНОСТЕЙ АТП НЕ ХВАТАЕТ ДЛЯ ВЫВОЗА ГРУНТА **СТР. 7**

МЕТРОПОЛИТЕН –

Последний серьезный монтаж рельсо-шпальной решетки Метрострой производил в 2011 году. Сегодня масштабные путевые работы ведутся одновременно на двух объектах – на участке «Проект Славы» – «Южная» двухпутного тоннеля Фрунзенского радиуса и по строящейся трассе Невско-Василеостровского участка «Беговая» – «Приморская». Весь комплекс путевых работ выполняет Тоннельный отряд-3 Метростроя. «Все путем?» – спросили мы главного инженера ТО-3 Виктора Вячеславовича Тишкина. Ответом было приглашение совершить «глубокий рейд» в подземное хозяйство тоннельного отряда.

ВСЕ ПУТЕМ...

624 шаха – базовая площадка путейцев Тоннельного отряда-3. Здесь выполняются основные подготовительные работы, сюда поставляются железобетонные рельсовые опоры, здесь же происходит их комплектация рельсовыми креплениями. Путейскими работами руководят опытный начальник участка Евгений Борисов и его боевой заместитель Владислав Натунич. Механик участка – Алексей Красников.

Старая добрая технология укладки путей на деревянные шпалы не отвечает требованиям настоящего времени. Оно и понятно, любая деревянная деталь имеет ограниченный срок эксплуатации. Первой от дерева отказался основной потребитель этой продукции – железная дорога; выпускающие шпалы комбинаты как-то перестроились или закрылись, зато пофартило бетонным заводам. И вот теперь найти приличную партию деревянных шпал – уже целая задача.

Метрострой внедрил идеологически новую конструкцию верхнего строения пути в 2010 году на втором пусковом участке Фрунзенского радиуса. Сейчас на всех подземных трассах

вместо деревянных шпал используются типовые железобетонные шпалы-коротыши, а в точках крепления кронштейна контактного рельса попарно устанавливаются специальные железобетонные же опоры.

Но монтаж железнодорожного пути, то бишь укладка рельсо-шпальной решетки – это лишь половина дела путейца-подземщика. Не малую сложность представляет так называемая финишная отделка путей, оформление стыков рельсовых плетей. Кстати, резка рельсов дело то же далеко не простое, стыки нормируются в миллиметрах и нормы эти необходимо строго соблюдать.

– Настоящим путейцем можно стать лишь отдав этому делу добрых 10-15 лет, – рассказывает по ходу нашей экскурсии главный инженер ТО-3, Виктор Вячеславович Тишкин. Метростроевские путейцы работают не только на строительстве метрополитена, но и на его реконструкции, на действующих участках; очень много путевой работы в депо. В действующих депо Автово, Московское, Невское, Северное, Выборгское все ремонтные работы выполняются метростроевскими путейцами. Это общепризнанные спецы – самой высокой квалификации.

НЕВСКО-ВАСИЛЕОСТРОВСКАЯ ЛИНИЯ: ДАЕШЬ РЕЛЬСОВЫЕ ОПОРЫ! ПОТОМУ ЧТО ПУСК НЕ ЗА ГОРАМИ!

Что такое тоннель? Это лишь узкое пространство, отвоеванное у природы. Но спустя многие месяцы тяжелой, изнурительной «проходки», в пустой, гулкий тоннель приходят путейцы, монтажники, электрики и другие специалисты, что бы его оживить, разместить инженерные коммуникации и системы.

От стартового котлована трасса двухпутного тоннеля Невско-Василеостровской линии начинается участком мелкого заложения. Его протяженность составляет 1500 метров – до пересечения Туристской улицы с Приморским проспектом. Чтобы близлежащие дома не пострадали от шумов и вибраций возникающих от подвижного состава проект участка включает устройство путей повышенной шумо-виброзащиты. У путейцев на этом участке возникают технические вопросы, которые требуют проработки на экспериментальном стенде.

Такой стенд путейцы собрали на строительной площадке 624 шахты. По сути этот стенд – наглядный «срез» конструкции верхнего строения пути.

Вот рельсы. Вот бетонные опоры, втопленные в путевой бетонный слой жесткого основания. Вот опоры контактного рельса. Вот кронштейн контактного рельса. Монтажные рельсы устанавливаются на временные опорные кубики. Регуляторами выставляется ширина колеи – 1520 мм. За подошву рельса подвешиваются бетонные шпалы-«коротыши». На монтируемом участке в плане и профиле выполняется тонкая рихтовка собранной рельсо-шпальной решетки. С помощью винтовых домкратов решетка точно устанавливается в проектное положение. Смонтированный участок решетки сдается заказчику. Теперь его можно бетонировать. Чтобы смонтировать участок пути длиной 200 метров, сработанной бригаде нужно 5 дней.

Виктор Вячеславович Тишкин:

– К большому сожалению, из-за несоответствия с фактической стоимостью рельсовых опор, в два раза превышающей сметную, заказчик все никак не может решить вопрос с их закупкой. К концу апреля рельсовые опоры так и не закуплены, а наш коллектив вот уже два месяца не имеет возможности начать

монтаж рельсо-шпальной решетки на готовом участке тоннеля Невско-Василеостровской линии. Время уходит впустую. До открытия ЧМ-2018 с каждым днем его остается все меньше и меньше.

СТРОИТСЯ УЧАСТОК СВАРКИ ПЛЕТЕЙ



Маркшейдер путейского участка ТО-3 Сергей Юрьевич Харитонов:

– 25-метровые рельсы будем опускать в шахту стартового котлована и транспортировать к месту сварки. На участке тоннеля непосредственно вблизи стартового котлована готовится стапель, на котором будет производиться сварка постоянных рельсовых плетей. Максимальная длина плети – 100 метров. Готовые сваренные плети

будут транспортироваться к месту монтажа, в соответствии с укладочной схемой. Стапель, собранный на щебеночном основании и шпалах фактически будет представлять из себя короткий 200-метровый отрезок железнодорожного пути.

Горный мастер Юрий Викторович Пыхалов:



– Путевые работы на участке будут выполняться комплексной бригадой: в монтажных работах примут участие железнодорожные строители, стропальщики, арматурщики, бетонщики, сварщики. Самые опытные из них принимали участие

в путевых работах на станциях «Бухарестская», «Международная», «Волковская», «Обводный канал», «Спасская» и т.д.



Деревянные шпалы сейчас днем с огнем не сыщешь.

ЭТО ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА



ФРУНЗЕНСКИЙ РАДИУС: РЕЛЬСЫ В ШАХТУ



Станция «Прспект Славы» – это по сути три параллельные «трубы». Средняя «труба» соединена с двумя наклонными ходами. Между собой трубы связаны проходами. По подходу тоннелю мы направились напрямик в двухпутный тоннель – чтобы посмотреть там работу путейцев: ребята занимались как раз рихтовкой очередного, четвертого 200-метрового участка рельсошпальной решетки. Мы прошли «крест» – камеру на пересечении нижнего вентиляционного узла с перегонным тоннелем, метров через 150 подошли к камере, где «метромашевцы» молча и сурово готовились к установке рамы затвора; по левому перегонному тоннелю мы двинулись в направлении демонтажной камеры. На этом 140-метровом участке левого перегона уже уложен

путевой бетон. Участок необходим для перегрузки рельсовых плетей с узкой на широкую колею и дальнейшей их транспортировки в сторону станций «Дунайский проспект» и «Южная».

Виктор Вячеславович Тишкин:

– Сейчас на строящийся участок Фрунзенской линии мы завозим 100-метровые рельсовые плети. Поставки из электродепо «Московское» выполняются строго в ночное окно. По однопутному тоннелю к месту монтажа плети подвозятся по узкой временной колее. Далее, подача плетей пойдет в сторону станции «Южная» уже по смонтированной широкой колее.

И в правом и в левом перегонных тоннелях участок пути от нижнего вентиляционного узла 624 шахты и до демонтажной камеры смонтирован. За демонтажной камерой уже в двухпутном тоннеле собран и рихтуется следующий (225 метров) участок рельсошпальной решетки. На монтаже используются, временные 8-метровые отрезки рельс. Когда участок будет забетонирован, эти временные рельсы снимаются и переносятся дальше – на следующий участок. А на готовый участок доставляются и вкантиваются постоянные 100-метровые рельсовые плети.

НОЧНОЙ РЕПОРТАЖ: КАК ПУТЕЙЦЫ РЕЛЬСЫ ИЗ МЕТРОПОЛИТЕНА В МЕТРОСТРОЙ ПЕРЕГРУЖАЛИ

В левом перегонном тоннеле Фрунзенского радиуса от станции «Международная» до станции «Прспект Славы» ведется укладка постоянных рельсов. Мы все видели, как выглядят шпалы (или опоры-коротыши), на которых лежат рельсовые плети, но как эти плети попадают в строящийся тоннель, знают только путейцы «Тоннельного отряда-3», потому что их транспортировка происходит глубокой ночью, когда к затвору строящегося участка рельсы доставляют службы метрополитена. Корреспонденты «Метростроителя» не пожалели ночного отдыха, чтобы понаблюдать за процессом транспортировки стометровых плетей.



Путейский участок ТО-3 базируется на шахте 624, через которую строится «Прспект Славы». Там путейцы около полуночи спускаются вниз, а потом больше полутора километров идут к затвору «Международной». Мы тоже прибыли к полуночи. Только на шахту 622, которая находится ближе к «Международной». На ней сейчас располагается «Семнадцатое управление «Метрострой». Они ТПП «Прспекта Славы» сейчас строят. Кстати, рабочие СМУ-17 к своей ТПП те же полтора километра идут, только в обратную сторону.

Нам же оттуда до затвора – рукой подать. Думали, сейчас «подадим», быстро все посмотрим, и – домой отсыпаться. Но не тут-то было. Оказалось, что с действующим метрополитеном так просто не отоспишься – пока он остановит все движение, пока снимет напряжение с контактного рельса, пока откроет наглухо загерметизированную дверь затвора, пока... В общем, думаешь, чего там делать-то? Рубильник вырубил, дверь открыл и... поехали. Но в метро все намного сложнее.

Путейцы часа два ждали этого эпохального события у затвора. Нас же сначала гостеприимно приняли и попили чаем в душкомбинате СМУ-17. Потом чай кончился. И около часа ночи нам пришлось тоже идти к затвору.

Судьбу журналистов, спускающихся под землю, можно доверить только горным мастерам. Нас по нижнему вен-



тиляционному узлу «Международной» к тоннелю вел горный мастер участка №3 ТО-3 Александр Пережогин. Он, кстати, из Воркуты, со знаменитой Воргашорской шахты. Добывала 6 миллионов тонн угля в год. А когда в конце девяностых годов шахта закрылась, 4500 человек потеряли работу, в том числе и Александр Юрьевич. Вот и перебрался в Петербург, в «Метрострой». А где еще работать горняку?

По словам Пережогина, доставку рельсовых плетей начали в последних числах марта. За три ночные ходки на строящийся участок Фрунзенского радиуса было доставлено 1200 метров рельсов. Сегодня ждали еще 400 метров. А всего нужно доставить 24 200 метров, чтобы уложить две пары путей до станции «Южная». Вот так сидели у затвора и разговаривали о жизни и о рельсах.

Наконец, около двух часов ночи дверь открылась, и мы увидели латунные колонны «Международной». И опять казалось, что все будет просто. Но рельсов не было.

Их должен привезти метрополитеновский мотовоз. Вернее два мотовоза, первый из которых отцепляют и отгоняют по стрелке в правый тоннель, а второй отцепляют и держат на станции до окончания разгрузки. Рельсовые плети остаются висеть над рельсами (прошу прощения за



Мотовоз рельсы привез

Метростроение



Тащить рельсы не сложно, надо лишь зацепить

тавтологию, но так и было), прикрепленные к семи тележкам. И вот, когда мотовозы привезут рельсовые плети, путейцы должны отсоединить их от тележек, опустить на шпальные накладки (заранее подложенные путейцами, чтобы не повредить действующий путь), по которым уже метростроевский электровоз вытягивает их через проем затвора из действующего в строящийся тоннель, а освободившиеся тележки отогнать к мотовозу на станцию. Все это Пережогин нам рассказывал, пока путейцы раскладывали шпальные накладки в ожидании рельсов.

Вы думаете, это простое дело накладки раскладывать? Оказывается, они заранее все вымерены по высоте и пронумерованы каждая для своего места, чтобы рельсы лежали без прогибов, соприкасаясь с каждой из накладок. Рабочие ругались. Потому что накладки были разложены, а мотовоза все не было. Да еще метрополитеновские ходили, замечания делали:

– А почему у тебя накладка лежит не так?

Рабочие уже хотели ругаться, да Пережогин рукой махнул:

– Переложите, они тут главные.

Тут, наконец, пришел мотовоз и привез четыре плети по сто метров. Я бы с радостью написал, что путейцы начали выдергивать их в проем затвора. Но... с метрополитеном опять все непросто. Мотовоз пришел и минут десять стоял. А время на минуты – в 03.30 затвор должен быть закрыт. Рабочие опять хотели ругаться. Но Пережогин снова их успокоил – метро режимный объект, здесь все работают по жестким инструкциям и приказам, и должны согласовывать каждое свое действие. Так, согласовывая, и работали. В конце концов, службы метрополитена зашевелились, все задвигалось, рельсы легли на накладки, тележки были отогнаны. Можно выдергивать. Только на часах – 2.50. То есть, на каждую плеть осталось всего по 10 минут. Корреспонденты «Метростроителя» даже не верили, что за такой короткий промежуток времени, можно что-то успеть. Но у Метростроя свои темпы.

Путьцы вмиг надели на рельсовую плеть так называемое ярмо, от ярма к электровозу пустили трос, на торец рельса закрепили «лыжу» (чтобы торец плети не зацеплялся за выступы, когда ее тащат через затвор), машинист Константин Иванов сел за электровоз, и тот в мгновение ока утянул пятитонную плеть вглубь строящегося тоннеля – только гул слышался. Первая ушла.

Как объяснил Александр Пережогин, путейцы они на все руки мастера, и пути кладут, и электровозы водят, и молотками поработают, если надо, и опалубку сколотят, и бетонное основание зальют.

Тут и второй электровоз подошел. В кабине уже Роман Мавликайев (потомственный метростроевец, у него отец и брат в Метрострое). Вот и вторая ушла. Потом третья, четвертая... Успели! Да еще и время осталось, чтобы убрать и сложить аккуратно все накладки.

Да, метростроевцы метрополитеновцам по скорости работы точно фору дадут! И еще какую!

Ровно в 3.30 метрополитеновцы как всегда неторопливо закрыли дверь затвора... А наши уже были там, куда электровоз рельсы увез, и выставляли их на опоры-коротыши. Время дорого: утренняя смена уже должна их закрепить на своих местах.

КАК МЫ ДЕНЬГИ ПОЛУЧАЕМ

Виктор Вячеславович Тишкин:

На трассе Фрунзенского радиуса путевые работы ведутся по сигнальным чертежам, как впрочем и на Невско-Василеостровской линии. А ведь когда-то была служба капитального строительства Метрополитена, в которой работали профессионалы. Эти люди метро строили десятилетиями. Вся метростроевская кухня знали на зубок. Прежняя система «Заказчик – Проектировщик – Генподрядчик» сломана. В результате мы работаем, а смет нету. Не утверждены, либо выхолощены до предела, изъяты основные повышающие коэффициенты, влияющие на заработную плату. Но на этом участке Невско-Василеостровской линии тянуть с выдачей «рабочки» недопустимо. Нам, метростроителям, дорог каждый час, каждая минута. А на деле доходит до чего? Заставили всех открывать новые счета в банке Россия – чтобы контролировать, кому за что платежи проводишь. Но ведь это сугубо внутренняя экономическая политика подрядной организации. Если я вам предъявил работу и вы ее принимаете, то перечисляете за нее деньги. А как подрядчик распорядится этими деньгами – это его сугубо личное дело. Но мы, подрядчики без разрешения банка, распоряжаться заработанными деньгами оказываемся не можем. Даже за смену туалетных кабинок заплатить не можем...

– А Тоннельный отряд испытывает такие проблемы?

– Нет. Не испытываем. Потому что у нас на счете денег нет. Нет денег – нет проблем.

– А как же вы зарплату получаете?

– Пишем письмо в Управление Метростроя, просим выделить аванс на выплату заработной платы... Когда-нибудь деньги нам может быть заплатят, а пока сидим на авансах...



Опоры-«коротыши» вместо деревянных шпал

ПЕРЕБОРКА ПРАВОГО ТОННЕЛЯ

Окончание переборки правого станционного тоннеля запланировано на первую декаду июня. Дело в том, что переборка колец на больший диаметр была приостановлена – необходимо было завершить монтаж балок в среднем станционном тоннеле. Поэтому в настоящий момент тоннельщикам предстоит перебрать еще сорок станционных колец. Как сказал Виктор Вячеславович, на переборке стоят лучшие бригады ТО-3.

Железобетонная рама проема хоть и временная, но построена мощно – как постоянная конструкция. Разлом рамы продвигается тяжело. Но до тех пор, пока эта рама не будет ликвидирована, дальнейшая переборка колец практически невозможна. Впереди у бригады еще одна временная рама проема – ее предстоит так же полностью ликвидировать. Старые конструкции приходится разрушать с трудом – это конечно сдерживает скорости проходки. Необходимость ликвидации ж/б конструкций снижает темпы проходки до 17-18 колец в месяц.

На станции «Проспект Славы» задействовано три участка Тоннельного отряда. При производстве работ главный инженер отряда опирается в первую очередь на начальников участков – на Артема Троценкова, Ивана Кашина, Евгения Борисова. Эти тоннельщики хоть и молодые, но весьма опытные, грамотные, трудолюбивые. Надо сказать, что в тоннельном отряде сейчас подобрался очень хороший коллектив руководителей участков, хотелось бы не растерять таких людей.

ЕСТЬ ЕЩЕ ПОРОХ, АЛЕКСЕЙ ИВАНОВИЧ?

Алексей Иванович Семенов, проходчик, 50 лет, из них 25 – отдано Метрострою. Первая станция – «Озерки», а потом пошло – «Достоевская», «Спортивная» и много, много других... В 95-м – ушел из Метростроя на вольные хлеба. Походил-походил, пробовал работать на стройках, не сложилось. Не получилось у Алексея Ивановича найти свое место на земной поверхности. Вернулся в Метрострой. Снова взял в руки отбойный молоток.



– Есть еще порох, Алексей Иванович?

– Еще есть! Еще поработаем!

На Фрунзенском радиусе Алексей Семенов вместе с другими прошел средний зал. Сейчас – на переборке правого тоннеля.

Сын, правда, у Алексея Ивановича, хоть и то же строитель, но под землю не торопится, работает на строительстве домов, отделочником. Почему?



Переборка тоннеля: осталось еще 40 колец

– А потому, говорит, что зарплаты у вас, папа, невысокие. И это правда. По сравнению с восьмидесятыми зарплаты стали реально меньше. Сегодня на проходке таких тоннелей меньше ста тысяч не должны проходчики получать. И у изолировщиков раньше была неплохая зарплата, а сегодня даже сорока не дотягивает.

Но с другой стороны, сейчас и за сорок тысяч, работу в строительстве еще надо поискать. Так что как посмотреть.

«НОВОКРЕСТОВСКАЯ»: БЫЛА БЫ «РАБОЧКА» И СТРОЙМАТЕРИАЛЫ...



Крыша «Новокрестовской» будет служить каркасом станционного котлована

Строительство Новокрестовской перешло в стадию «вертикального погружения» – все работы на поверхности, в том числе огромный объем струйной цементации, выполнены.



Начальник участка СМУ-15 Метрострой Максим Федоров:

— Из 124 свай-колонн осталось поставить четыре, эту работу закончим в ближайшее время. В последней декаде апреля должны полностью забетонировать верхнее покрытие, его армирование выполнено в объеме 50%. Это верхнее покрытие сконструировано в виде монолитных армированных балок высотой 1300 мм, связанных между собой плитой перекрытия. Включает более 400 тонн арматуры и 4500 м³ бетона. Иными словами «крыша» станции, служит мощным распорным каркасом станционного котлована.

Параллельно продолжается разработка грунта второго яруса – под отметку 9,90. Объемы выработки есть, техника справляется: под верхней плитой задействовано четыре пятитонных миниэкскаватора, на поверхность грунт выдается подъемным краном и экскаватором Hyundai 330LC с телескопической стрелой и грейфером. Грунт разработан до 4-й оси, залита подбетонка, начинаются штукатурные работы. Следующий этап – гидроизоляция стен и установка опалубки. Стремимся как можно быстрее начать монтаж второго перекрытия.

Стратегическая задача – к концу года построить два перекрытия; далее параллельно с проходом щита приступить к разработке грунта третьего яруса и к монтажу третьего перекрытия. Таким образом основную часть монолитных работ завершить в этом году.

К сожалению, наш приоритетный проект продолжает испытывать нешуточные производственные проблемы: по-прежнему неудовлетворительно обстоят дела с вывозом грунта и поставкой строительных материалов – арматуры; фанеры и доски для строительства опалубки. Еще одно «непреодолимое» препятствие – по сию пору так и нет от нашего заказчика рабочих чертежей на сооружение следующего перекрытия на отметке 9,90. Соответственно, мы не можем разместить заявку на материалы.

По уму, рабочие чертежи должны быть на руках начальника участка за три-четыре месяца до начала производства работ: изучить, внести свои замечания, получить необходимые корректировки... Но пресловутая «рабочка» приходит от Заказчика в самый последний момент, за две недели до окончания работ. Была бы «рабочка», мы могли бы, по крайней мере, ставить опалубку – бетонная подготовка для установки опалубки у нас уже сделана. Могли бы крепить к свай-колоннам опорные столики, но не знаем ни отметки, ни расположения балок, не ведом нам и способ крепления арматуры.

«ЮЖНАЯ» БУДЕТ ПОХОЖА НА «ПАРНАС»



Будущая станция метро «Южная» уже наполовину закрыта кровлей. Работы по строительству станции идут в срок. «Семнадцатое управление «Метрострой» должно сдать свой объект до зимы. Могли бы быстрее, но, как рассказал «Метростроителю» начальник участка №1 СМУ-17 Владимир Матына, финансирование идет по остаточному принципу – «Дирекция транспортного строительства» все работы принимает, подписывает, но КРТИ денег за сданные работы не перечисляет.

По его словам, как только появляются средства, сразу закупаются материалы.

Но средств на очередной этап, видимо, нет. Когда, корреспонденты «Метростроителя» приехали на «Южную», на площадке было тихо – людей не было. Нас встретили только двое сотрудников СМУ-17, которые в перерыв на обед катались на роликах вдоль синего забора строительной площадки.

Владимир Матына провел нас по территории. Он рассказал, что сейчас идут строительные-монтажные работы по перекрытию станции кровлей:

– Станция закрыта кровлей на 50 процентов. Кстати, впервые на объектах Метростроя для утепления крыши используем так называемые сэндвич-панели.

Это не недострой.
Это проем для стеклянных панелей



КОМИССИЯ ОСМОТРЕЛА АБК НА «НОВОКРЕСТОВСКОЙ»



12 апреля на строительной площадке станции «Новокрестовская» специальной комиссией был принят в эксплуатацию новый административно-бытовой комплекс. «Метростроитель» принял участие в осмотре новых помещений и поговорил о готовности комплекса с врачом по гигиене труда отдела гигиены на транспорте ФГУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в городе Санкт-Петербург» Майей Клевенской.

— Комплекс выглядит достойно. Используются качественные строительные материалы, грамотно организованы душевые, со знанием дела спроектирована система вентиляции, в душевых предусмотрено автономное регулируемое инфракрасное освещение – все это очень хорошо. Несмотря на то, что на этой площадке было сложно с лимитами на водоснабжение и канализацию, проектировщики и строители сумели выйти из положения. Практически все наши замечания были учтены на стадии проектирования. Я надеюсь, что к 15 мая необходимые доработки будут выполнены. В дальнейшем проектировщики помещений должны учесть наши особые требования: не смешивать грязные и чистые потоки, оборудовать отдельное помещение для обеспыливания рабочей одежды.

Хотелось бы отметить активнейшее участие в организации АБК заместителя генерального директора ЗАО «Управление-15 Метрострой» Виктора Захса. Человек скромный, очень исполнительный и внимательный. Не припомню ни одного случая, что бы он не выполнил требования приемной комиссии. Одним словом, трудно найти в Метрострое более обязательного работника. Я его помню с тех пор, когда он начинал в Метрострое прорабом. И всегда Виктор Эдуардович «вытаскивал» любой, порученный ему, пусть даже самый грязный, участок.

Одним словом, считаю, что общими усилиями комбинат получился хорошим.

К сказанному добавим, что новый модуль АБК может быть в течении месяца демонтирован, перевезен на другую строительную площадку и восстановлен со всеми коммуникациями. Здание было построено за четыре месяца. В строительстве участвовало 25 человек. В проекте учтены возможные снеговые и ветровые нагрузки, установлена надежная и экономичная электрическая система отопления, включающая современные обогреватели с терморегуляторами. Простая и надежная конструкция бойлерной, включающая три бака по 1000 литров, вместительные душевые и раздевалки – важное преимущество комплекса, особенно в холодное время года.



Этот АБК можно перевозить с места на место

Кроме строительства кровли СМУ-17 готовится к грунтозамещению. На участке между станцией и депо весь торф будет вынут до глины, и вместо него засыплют песчано-гравийную смесь. Предполагается, что на это уйдет 7000 кубов песка.

В стенах станции – два огромных параболических проема. Здесь, по словам Владимира Матыны, будут стоять большие стеклянные панели:

– Будет и витраж, как раз напротив пешеходного моста. Говорят, что он будет недешевый. Но это уже не наша работа. Мы собираемся закрыться до зимы – положим крышу, будут поставлены окна и двери. Сейчас как раз ждем стекольщиков. Отделочников тоже ждем. Скоро они должны уже начать работу. И к закрытию объекта будет сделана большая часть отделки. Потом уже на станцию придут специалисты СМУ-9 «Метрострой». За ними, по словам Владимира Матыны, все коммуникации – электропроводка, трубы, подключение к сетям и к коллектору.

Станция «Южная» будет очень похожа на «Парнас». Но все-таки отличия будут. На «Парнасе» в отделке использовались импортные материалы. «Южная» же делается по принципу импортозамещения. Все материалы на ней будут отечественными.

Итоги месяца

ТПМК НА ТУРИСТСКОЙ ОТСТАЕТ ОТ ГРАФИКА

Несмотря на тяжелые финансовые условия и проблемы с заказчиком, работа практически на всех объектах Метростроя движется. Об итогах месяца «Метростроителю» рассказал главный диспетчер Метростроя Петр Самокутяев.



В этом месяце отстает от графика проходка двухпутного тоннеля Невско-Василеостровской линии. Щит «Herrenknecht» прошел в этом месяце 110 колец, хотя по плану каждый месяц он должен проходить по 200 колец. Замедляет проходку сложные геологические условия и очень жидкий грунт.

Большинство остальных шахт, по словам П.И. Самокутяева, из графика не выбиваются. В шахте 467 – это демонтажная камера на улице Кораблестроителей – работы идут по графику. Рассечка ствола в шахте 572 на Большом проспекте, также не отстает по срокам. На 574 шахте на Театральной площади началось бурение бурсекущих скважин.

На Фрунзенском радиусе работы идут без отставаний – укладывается бетон в жесткое основание, идет укладка путевого бетона и рельсо-шпальной решетки.

На «Новокрестовской» работы идут по графику, но есть проблема в вывозе грунта. Его вывозят недостаточно, и он скапливается на участке.

Серьезные проблемы на «Беговой». Там «СМУ №13 Метрострой» строит котлован методом «стена в грунте». Также, как и на Туристской, на этой шахте метростроевцы столкнулись со сложными геологическими условиями. В том самом месте, где должен быть котлован, находится плавун, о котором проектировщики метростроевцев не предупредили. Как следствие – очень жидкий грунт. Его вычерпывают, а он опять наплывает. Пока этот объект отстает от графика. Но обычно СМУ-13, которым руководит Сергей Сепитый, справляется с самыми сложными задачами.



Актуальный вопрос

ВЫ БЫ ХОТЕЛИ, ЧТОБ ВАШИ ДЕТИ РАБОТАЛИ В ПОДЗЕМНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ?



Машинист электровоза в «Тоннельном отряде-3» Роман Мавликеев:

– У меня и отец, и брат трудятся в Метрострое. Но, если честно, сам я не знаю, готов ли пустить своих детей под землю.



Проходчик путей «Тоннельного отряда-3» Иван Лебедев:

– Нет, пусть мои дети получают хорошее образование и станут начальниками.



Монтажник «СМУ №13 Метрострой» Равшан Сагитов:

– Нет уж, у меня дочь, и под землю я ее не пущу!

Заместитель начальника участка СМУ-15 Юрий Уксусов:

– Это неплохой вариант. По мне, лучше бы он здесь трудился, чем в офисе бумажки перекладывал. Сын уже работал маркшейдерским рабочим. Вроде, понравилось. Но сейчас в армию ушел. Правда, вы имейте в виду, что я горняк не знаю уж в каком поколении: и отец, и дед, и прадед – все горные строители.



Маркшейдер СМУ-15 Наталья Степанова:

– У меня сын с 3 лет знает, где работает мама, и переживает, что мама без него все построит. И я не против, если бы он в Метрострое трудился, у нас здесь много династий.



Поздравляем!

У ВЛАДИМИРА МИХАЙЛОВИЧА МОГИЛЬНОГО ЮБИЛЕЙ!



Метрострой сердечно поздравляет Владимира Михайловича Могильного со знаменательной датой! Уважаемый Владимир Михайлович! Примите самые теплые, самые добрые, самые искренние, поздравления от всего нашего дружного коллектива! Пусть богатейший жизненный и профессиональный опыт, глубочайшие знания станут залогом дальнейших производственных успехов.

Судьба связала Владимира Михайловича Могильного с Ленметростроем в 1982 году. За плечами служба в армии, Ленинградский горный институт, работа проходчиком в Норильском шахтопроходческом тресте, горным мастером на Норильском металлургическом комбинате.

С 1983 года Владимир Михайлович Могильный – начальник смены СМУ-11 Ленметростроя. Судьба Владимира Михайловича – это воплощение непростого, но неповторимого пути человека труда, талантливого горного инженера, умелого руководителя и организатора. Яркие лидерские качества и высокая ответственность при выполнении сложных производственных заданий воплотились в десятки построенных станций ленинградского метро. За 35 лет работы в ленинградском-петербургском Метрострое пройден трудный, но красивый путь от начальника смены до заместителя главного инженера ОАО «Метрострой». Ваше трудолюбие и профессионализм, твердость характера, и доброжелательность к людям снискали заслуженную любовь и уважение коллектива. За умелую реализацию многих сложнейших производственных заданий Владимир Михайлович Могильный отмечен многими наградами: 2012 г. – Почетное звание «Заслуженный строитель Российской Федерации»; 2005 г. – почетное звание «Почетный строитель России»; 2006 г. – медаль «В память 300-летия Санкт-Петербурга»; 2002 г. – звание «Почетный транспортный строитель»; 2011 г. – Грамота Губернатора Санкт-Петербурга; 2013 г. – Почетная грамота Союза строительных объединений и организаций; 2016 г. – Благодарность Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга.

Неоднократно награждался почетными грамотами и благодарностями ОАО «Метрострой».

Уважаемый Владимир Михайлович! От всего сердца поздравляем Вас с юбилеем! Желаем Вам богатейшего здоровья, успехов во всех начинаниях, семейного благополучия, неиссякаемой энергии и оптимизма!

У СТАНИСЛАВА СТАНИСЛАВОВИЧА ЛЮБИНСКОГО ЮБИЛЕЙ!



Станислав Станиславович Любинский работает в Управлении механизации – филиал ОАО «Метрострой» начальником участка строительных работ почти восемь лет. Ответственный руководитель и организатор производства, С.С. Любинский руководил участком на строительстве и пуске 5-ти станций метрополитена: «Обводный канал», «Адмиралтейская», «Бухарестская», «Международная», «Звенигородская», «Спасская»; на проходке тоннеля «Южная» – «пр. Славы»; на строительстве второй сцены Мариинского театра, набережной Европы, комплекса защитных сооружений Дамбы, ЛАЭС-2. С.С. Любинский совмещал обязанности начальника участка и руководителя проекта на сооружении «стен в грунте» и струйной цементации стартового котлована станции метро «Новокрестовская», руководил монтажом и сборкой растворного узла для проходки ТПМК S-782 на строительстве Невско-Василеостровской линии (шахта 462).

Станислав Станиславович ответственный, исполнительный руководитель, способный качественно и в установленные сроки выполнять порученные задания. Требовательность к подчиненным подкреплена еще более высокой требовательностью к себе. Благодаря хорошему, доброму и справедливому отношению к рабочим, Станиславу Станиславовичу удается добиваться качественной, творческой и надежной работы коллектива.

Станислав Станиславович Любинский пользуется заслуженным уважением и авторитетом за скромность, уважение к людям, оптимизм, энергичность и богатый жизненный опыт.

С юбилеем!

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

МАЙ

- 1** Николай Петрович ЯКОВЛЕВ (СМУ-11) – 75 лет
Александра Семеновна ЕКИМОВА (ТО-3) – 75 лет
- 2** Анатолий Петрович ЧИРКОВ (СМУ-13) – 65 лет
- 4** Валерий Иванович НИКОЛАЕВ (СМУ-11) – 60 лет
- 5** Олег Михайлович КАСПЕРОВ (СМУ-19) – 85 лет
- 6** Елена Ивановна АНИСИМОВА (Управление) – 65 лет
Светлана Егоровна КУТУЗОВА (УМ) – 60 лет
Георгий Анатольевич ДРУЖИНИНСКИЙ (СМУ-20) – 65 лет
- 7** Николай Анатольевич ПОЛЯКОВ (СМУ-11) – 55 лет
- 9** Андрей Геннадьевич СУШКОВ (СМУ-11) – 55 лет
- 10** Николай Александрович СМIRНОВ (УПТК) – 55 лет
- 11** Галина Филимоновна ЧЕРНАЯ (СМУ-19) – 65 лет
- 12** Светлана Александровна МАРТАЛОГ (Поликлиника) – 75 лет
- 15** Николай Александрович ШПАНЕВ (СМУ-9) – 60 лет
- 17** Николай Иванович ЗАПЕВАЛОВ (СМУ-9) – 65 лет
Евгений Евгеньевич ЛАВРОВ (ТО-3) – 80 лет
- 19** Виталий Викторович ЩОГОЛЬ (СМУ-11) – 50 лет
- 22** Александра Ивановна НЕЧАЕВА (СМУ-15) – 85 лет
- 24** Танзиля Шариповна ГАМЕРОВА (СМУ-13) – 60 лет
Борис Владимирович ВИНОГРАДОВ (СМУ-11) – 60 лет
- 26** Анатолий Иванович ФИЛИН (СМУ-9) – 65 лет
Константин Николаевич АНДРЕЕВ (СМУ-19) – 80 лет
Федор Трифонович АРТИШЕВ (СМУ-17) – 80 лет
- 28** Тамара Петровна ЗЛОТНИКОВА (ТО-3) – 70 лет
- 30** Анатолий Иванович МИХАЙЛОВ (СМУ-13) – 60 лет
- 31** Михаил Ильич СТРЕЛЬНИКОВ (СМУ-19) – 85 лет

Проблема

Грунт складировается прямо на участках



МОЩНОСТЕЙ АТП НЕ ХВАТАЕТ ДЛЯ ВЫВОЗА ГРУНТА

Вывоз грунта с объектов «Метростроя» пока остается проблемой. «АТП Метростроя» работает на полную загрузку. Но машин, способных возить жидкий грунт, не хватает. Решение вопроса могло бы быть в финансировании. Но сметы настолько урезанные, что подвижной состав на них не увеличить. И зачастую подрядчики не готовы возить наш грунт по таким расценкам.

Как мы и обещали, генеральный директор АТП Юрий Зубков ответил на несколько вопросов «Метростроителя»:

– Юрий Васильевич, сколько машин в автопарке АТП?

– У нас 40 самосвалов. 20 китайских Dong Feng, 10 грузовиков Ford и 10 Уралов. Из них 30 оборудованы гидробортами, чтобы возить жидкий грунт. Еще до 30 машин может дать субподрядчик.

– Если машины с гидробортами, то почему жалобы есть на то, что грунт выливается на улицы?

– Вы, может быть, не представляете, что такое жидкий грунт. Это практически вода. Борты герметичны. Но иногда водитель по дорожной обстановке вынужден резко затормозить, и жижа буквально выплескивается из кузова. А у субподрядчиков, бывает, что гидроборта по документам есть, а на деле за ними не следили. Получается, что есть гидроборта, что нет их, разница небольшая – вытекает.

– Сколько рейсов максимально могут сделать самосвалы? Сколько грунта можно вывезти за сутки?

– Давайте считать. По закону Санкт-Петербурга мы можем загрузить самосвал, чтобы нагрузка на колеса была не более 8 тонн. Это примерно 10 кубов. Каждая машина, если учитывать плечо и дорожную обстановку, может сделать 4 рейса. Это 1200 кубов. Плюс субподрядчики. Максимум – столько же, но обычно меньше.

– А у нас 1500 кубов ежедневно дает только площадка на Туристской улице. А еще «Новокрестовская», «Беговая», «Проспект Славы», «Дунайская» и так далее. Грунта

в разы больше, чем максимальных возможностей предприятия?

– К сожалению, так и есть. И новые машины нам не купить. Мы эти-то содержим на пределе. Покупали еще до кризиса. Специально брали «китайцев». У них запчасти дешевле запчастей КамАЗов были. «Форды» тоже нашей сборки. Они были чуть дороже, по запчастям стоили, как КамАЗы, но по качеству значительно надежнее. А после кризиса даже у китайцев цены на запчасти взлетели. Теперь и за них платим, как за иномарки.

– То есть, вам по сметам не хватает?

– Именно. Из-за нормативных ограничений возим по полкузова. А по сметам нам платят не за прогон, хотя это было бы логично по амортизации и расходу топлива, а за вывезенные тонны. И любой перегруз идет за наш счет. Раньше сметы рассчитывали по так называемым ТЕРам (территориальные единицы расчетов), а сейчас – по ФЕРам (федеральные единицы расчетов). И разница в финансировании существенная. Может быть, субподрядчиков и с нормальными машинами бы нашли. Но мы платим немного, особой активности с нами работать у автопарков нет.

Как сообщили корреспонденту «Метростроителя» в КРТИ, ТЕРы и ФЕРы – это, соответственно территориальные и федеральные сметные нормативы. По словам специалистов Комитета, определение сметной стоимости строительства, реконструкции и капитального ремонта объектов городского хозяйства, осуществляемого за счет бюджета Петербурга, осуществляется с применением ТЕРов. ФЕРы применяются только в том случае, если объект реализуется с участием средств федерального бюджета.

Самосвалы можно загружать только наполовину



Конкурс

НИКОЛАЙ ВЛАСОВ И СЕРГЕЙ ГОЛОВКОВ СТАЛИ ИНЖЕНЕРАМИ ГОДА



Н.И. Власов



С.В. Головков

Два инженера организаций ОАО «Метрострой» признаны лучшими инженерами года «Тоннельной ассоциацией России» (ТАР) в номинации строительства метрополитенов в Российской Федерации.

Ими стали генеральный директор ЗАО «Управление-15 Метрострой» Николай Власов и заместитель генерального директора по экономике ЗАО «Управление №10 Метростроя» Сергей Головков.

Конкурс имени С.Н. Власова «Инженер года Тоннельной ассоциации России» проводится с 2012 года. Как сообщили «Метростроителю» в ТАР цель конкурса – поощрение и популяризация инженерного труда, научных, проектных, конструкторских и строительных организаций, занятых в освоении подземного пространства.

Руководитель «Управления-15 Метрострой» Николай Власов выдвинул идею совмещения технологических операций строительства двухпутного перегонного тоннеля, ранее считавшегося невозможным даже разработчиками технического регламента цита фирмы «Herrenknecht» – специалистами компании производителя оборудования. Под руководством Власова, возглавившего строительство двухпутного перегонного тоннеля, метростроевцам удалось совместить разработку и конвейерную выдачу грунта, монтаж многотонной блочной обделки, кондиционирование грунта, приготовление и нагнетание за обделку тампонажного раствора, монтаж коммуникаций, проветривание тоннеля, транспортировку блоков обделки с использованием МТС в ограниченных габаритах тоннеля, а также множество других операций.

Но главное – Власов доказал возможность возведения внутренних конструкций тоннеля (вентиляционных перекрытий и жесткого основания) без остановки проходки. И сейчас в тоннеле начинается укладка постоянных путей метрополитена без остановки ТПМК.

Замгендиректора «Управления №10 Метростроя» Сергей Головков был выдвинут на конкурс, как автор ряда рационализаторских предложений, таких, как методика ведения буро-проходческих работ взрывным способом, обоснование размещения электроцитового оборудования в вентиляционной камере, бетонирование подземных сооружений с применением инвентарной опалубки из ламинированной фанеры и алюминиевых балок.

Наши инженеры заслужили свои награды.

СТУДЕНТКА КОЛЛЕДЖА ПОЕДЕТ В МОСКВУ НА WORLDSKILLS

Студентка «Колледжа Метростроя» 16-летняя Анжелика Коробко приняла участие в конкурсе профессионального мастерства Worldskills-Краснодар – полуфинале Национального чемпионата, заработала баллы за малярно-декоративные работы, и отправится на национальный конкурс WRS в Москву.



Worldskills – это международное некоммерческое движение, целью которого является повышение престижа рабочих профессий и развитие профессионального образования путем гармонизации лучших практик и профессиональных стандартов во всем мире посредством организации и проведения конкурсов профессионального мастерства, как в каждой отдельной стране, так и во всем мире в целом.

Как рассказал корреспонденту «Метростроителя» старший мастер колледжа Эдуард Симонян, который вместе с Анжеликой ездил на Worldskills-Краснодар, на этом этапе чемпионата его подопечная участвовала вне конкурса, но соревновалась наравне со всеми.

Она участвовала в номинации «малярно-декоративные работы». Для подтверждения мастерства, его подопечная, по словам Эдуарда Симоняна, должна была использовать несколько видов красок и шпаклевок в

интерьерных и фасадных работах. Анжелика патриотично выбрала для оформления своего задания вид Петербурга. И достойно справилась со всеми заданиями.

Несмотря на внеконкурсное участие, все заработанные Анжеликой баллы будут ей засчитаны, и с ними она примет участие в финале Национального чемпионата WRS. Она включена в сборную России и поедет со своим наставником Эдуардом Симоняном в Москву.

Урок истории

ЖЕНЩИНА-ПРОХОДЧИК С ОРДЕНОМ ЛЕНИНА

В прошлом номере мы рассказывали о скульпторе Нине Слободинской, которая участвовала в создании горельефов для станции метро «Нарвская», а также делала портреты рабочих, участвовавших в строительстве первой очереди Ленинградского метрополитена. В частности речь идет о портретной статуэтке «Проходчик М. Волкова» и скульптуре «Стахановец Мурашко». Корреспонденты «Метростроителя» выяснили, что это были реальные люди – метростроевцы.

Передовые строители метрополитена, награжденные орденом Ленина



На снимках (слева направо): И. П. Борейко, каменщик строительства № 19; М. С. Волкова, откатчица строительства № 15; Д. К. Кузнецов, проходчик строительства № 15; А. Ф. Мурашев, проходчик строительства № 11; А. В. Тарасов, проходчик строительства № 13.

В газете «Вечерний Ленинград» за 1956 год опубликована заметка «Стахановцы метро»:

«В течение долгого времени группа ленинградских скульпторов работала над скульптурными портретами лучших стахановцев Ленметростроя. Скульпторы бывали в шахтах, наблюдали за метростроевцами в производственной обстановке. Строители Ленинградского метрополитена проходчики тт. Казачук, Шепляков, Трошин, откатчица Тарханова, токарь Бубович не раз подолгу позировали в мастерских скульпторов.

Теперь эта большая работа закончена.

Скульптор т. Слободинская создала скульптурный портрет стахановца бригадира строительства станции «Технологический институт» С. Мурашко и портретную статуэтку проходчика М. Волковой...»

М. Волкова – Волкова Мария Сергеевна 1909 года рождения, уроженка деревни Кребаниха Великолукского района, беспартийная, образование 4 класса. По основной профессии была откатчицей. Но во



Портретная статуэтка откатчицы Строительства №15 М.С. Волковой.

Когда Мария Сергеевна позировала скульптору Нине Слободинской, она даже подумать не могла, что за доблестный труд ее наградят орденом Ленина

время блокады Ленинграда, когда большинство мужчин воевали, она была бригадиром шахты №24 Строительства-15 Ленметростроя и получала оклад по пятому разряду. Именно тогда Слободинская выбрала в качестве модели для своей скульптуры женщину-проходчика.

Это был эпохальный период. Метрострой во что бы то ни стало должен был открыть первую очередь метрополитена в указанный срок и открыл. И труд рабочих тогда страна оценила по достоинству. Мария Сергеевна в числе прочих в 1955 году за открытие первой очереди была награждена высшей наградой Союза Советских Социалистических республик – Орденом Ленина. А также медалями военной поры – «За доблестный труд», «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией».

К сожалению, в личной карточке Марии Волковой, указано, что она была одинока, и уволена на пенсию в 1957 году. Мы не смогли найти ее родных. И, конечно, по адресу на улице Марата, где она проживала, никаких Волковых уже не осталось.

Неутомимая труженица

Много лет работает на строительстве метро Мария Сергеевна Волкова. Она помогала проходчикам сооружать стволы, а когда началась проходка тоннелей, спустилась в шахту откатчицей. Руками т. Волковой перевезены по подземным дорогам узкой колеи многие тысячи вагонеток. В свободное время Волкова вместе с проходчиками трудилась в забое.

Выдача грунта нередко снижалась из-за того, что вагонетки своевременно не очищались от налипшей породы. Волкова организовала оперативную очистку вагонеток. Для этого на эстакаде был оборудован тупик, куда подвели сжатый воздух. Очистка бетоновозок производилась непосредственно в шахте, в ночное время. Это увеличило грузоподъемность и оборачиваемость подземного транспорта.

По инициативе т. Волковой началось соревнование за чистоту и культуру рабочего места бригад обслуживания. В этом деле т. Волкова показала личный пример.

После проходки тоннелей т. Волкова обучилась чеканке, работала стволовой, рукоятчицей. В предпусковые дни на шахте требовалось выполнить большой объем штукатурных работ. Мария Сергеевна возглавила бригаду штукатуров, заботилась о том, чтобы к началу смены все нужные материалы были под рукой. Сейчас Мария Сергеевна занимается отделкой поверхности после торкретирования выработок.

Наряду с производственной деятельностью т. Волкова ведет большую общественную работу. Семь лет она была народным заседателем. Неоднократно избиралась профгруппоргом участка, сейчас является членом пленума Ленинградского дорпрофсожа строителей.

Высокой правительственной наградой — орденом Ленина — отмечен труд т. Волковой на строительстве метро.

Л. ЕГОРОВ

Вырезка из газеты «Ленинградское метро» от 7 марта 1956 года – в канун праздника 8 марта редакция чествовала лучших работниц Ленметростроя

А в следующем номере мы расскажем о судьбе «стахановца Мурашко».

Между тем, награжденных Орденом Ленина – передовиков первой очереди, было всего 23 человека. А Мария Волкова – одна из двух женщин орденосцев.

Главный инженер Ленметростроя Д.И. Большаков, каменщик Строительства №19 И.П. Борейко, секретарь горкома КПСС И.К. Замчевский, откатчица Строительства №15 М.С. Волкова, секретарь обкома КПСС Ф.Р. Козлов, главный механик Ленметростроя В.А. Космодемьянский, каменщик Строительства №20 М.Т. Костюнин, проходчик Строительства №15 Д.К. Кузнецов, начальник Ленметростроя К.А. Кузнецов, заместитель начальника Ленметростроя А.С. Максимов, проходчик строительства №11 А.Ф. Мурашев, буровой мастер Строительства №9 А.П. Овсянников, проходчик Строительства №17 И.М. Пастухов, председатель исполкома Ленсовета Н.И. Смирнов, начальник Строительства №17 В.Ф. Самохин, начальник строительства №11 Н.Д. Сильверстов, начальник Строительства №9 М.М. Синичкин, проходчик строительства №13 А.В. Тарасов, штукатур Строительства №13 А.Е. Ушакова, начальник участка Строительства №13 П.Ф. Фролов, начальник Строительства №19 А.С. Черняк, проходчик Строительства №11 М.Ф. Чесноков, слесарь конторы электро-механо-монтажных работ А.Н. Чурляев.

Со следующих номеров мы начнем рассказывать о метростроевцах-орденосцах.

ОТ РЕДАКЦИИ

Уважаемые читатели, если у вас есть истории, связанные с этими людьми или какие-нибудь материалы в личных архивах, пожалуйста, свяжитесь с нами, и мы обязательно опубликуем ваши истории.

Депутатский корпус

В ТОННЕЛЬ ВСЕ-ТАКИ ЗАГЛЯНУЛИ ПАРТИЙЦЫ

С «рабочим визитом» 462 шахту посетили партийные работники. Были переодеты в робы, получили сапоги и каски. Во время экскурсии живо интересовались, где у щита что. Это что? А зачем это? А это почему? Особенно тронул вопрос: «Чем помочь?».

На вопросы депутатов обстоятельно, с производственным огоньком отвечал заместитель генерального директора СМУ-15 Андрей Леонидович Шахов. К сожалению, изложить свои впечатления партработники не смогли. Вероятно, от переизбытка эмоций.

– Впечатляет! Сильно!

Тогда «Метростроитель» заглянул в кабину к пилотам щита.

– Воды много?

– То много, то очень много... А то вдруг – мало. А потом опять, понимаешь, много...



– Камней?
– Сегодня, например, нет ни одного. Зато вчера – вся лента в «чемоданах».

Красиво излагают. А главное – подробно.

Если мерить тоннель шагами – шагов получается много, больше шестисот. Метрами – меньше. Кольцами – еще меньше. Щиту надо пройти каких-то 200 колец до «Беговой», нырнуть под Финский залив и вынырнуть на «Новокрестовской». После чего круто вниз, и спи-отдыхай. В кембри, в родной стихии...

«Метростроитель» вздрогнул от вопроса партийной работницы: «А вот эти лужи... Это же грунтовые воды? Куда вы их деваете?» – строгий голос, пылкий взгляд. Сотрудник Метростроя что-то долго излагал. Партийцы тихо взяли его в кольцо, сурово слушали. Потом молча двинулись по тоннелю

в обратный путь. И каждый, понимаешь, народный избранник, думал о главном...

Хорошо, проникновенно сказал на прощанье Александр Павлович Тетердинко – временно исполняющий обязанности руководителя Регионального исполнительного комитета партии Единая Россия.

– Мы тут сейчас посмотрели и поняли, что хоть и говорят, что мы технологически отстаем, но есть еще компании, которые все-таки используют самые передовые технологии. Это хорошо. Вообще государство все-таки должно таким компаниям оказывать помощь. По идее такие компании, как вы, должны вести вперед нашу экономику. Не на нефтяной же игле мы должны сидеть! Очень впечатлены такими сложными технологиями в ваших руках. Убеждены, что все-таки успеете к Чемпионату мира!

С этими добрыми словами партийцы подарили Андрею Леонидовичу Шахову партийную футболку и бейсболку.



ВЕРОЙ И ПРАВДОЙ



У Виктора Сергеевича Москалика, начальника участка №3 ЗАО «Управление-15 Метрострой» юбилей. Сорок лет в Метрострое. Сорок лет в СМУ-15. Своя история, свой взгляд на прошлое и будущее. Своя большая, интересная жизнь. Расскажите о себе, Виктор Сергеевич.

«влиться» в коллектив, работать «как вол», учиться у стариков. Что мы творили, что бы попасть в бригаду, сегодня даже представить невозможно: когда проходчики уходили из забоя на обед, мы с приятелем хватали их молотки и учились рубить. Конечно, мужики это знали, но не мешали.

И вот, наконец, вызвал меня начальник участка.

– Хочешь работать на проходке?
– Конечно!

Что такое для молодого рабочего парня работать проходчиком тогда, в семидесятых? Все. Прогресс, продвижение, другие деньги, одним словом, будущее, о котором мечтал. Хотя сказать, что дождь золотой посыпался, никак я не могу: 10 рублей в смену. И кстати, что бы получить в Ленинграде постоянную прописку, надо было десять лет отработать.

В бригаде было девять матерых мужиков. На цикл пять часов: три часа брали забой, час на монтаж кольца. Отнеслись ко мне плохо. Правда работать учили довольно-таки оригинально, отстал – мучайся как хочешь. В те времена забой делили мелом, жестко, но справедливо: опытным – сложные углы, начинающим – середину и еще кровлю заведи, лопатой из углов добери. Все надо было схватывать на лету, иначе бригада уйдет по забойу вниз, а ты остаешься наверху один. И повалишь породу прямо на них, на матерых мужиков. После смены могут, например, сказать: «Будешь плохо работать – выгоним». По тем временам это был «гроб с музыкой» всем твоим мечтам-идеям. Обратно в проходческую бригаду попасть было не реально. Охотников на твое место хватало. Но, надо сказать, что «оригинальный» метод обучения действовал безотказно – освоился быстро. А ведь много их было, кого повыгоняли. И тех, кто сам ушел – тоже немало.

И все-таки жизнь в Метрострое была веселая. Пускай не было у нас ни дач, ни машин, ни барахла всякого, зато была настоящая дружба, сплоченность, искренние, честные отношения.

КОМСОМОЛЬСКО-МОЛОДЕЖНАЯ
В 1977 году я перешел в комсомольско-молодежную бригаду Василия Михайловича Аklusа. Ему было сорок, и мы его звали «дед». Слушались с полуслова. Голос «дед» никогда не повышал, ему стоило просто посмотреть – все уже ясно.

Строили тоннели от «Академической» в сторону «Девяткино». В шесть часов утра взяли забой. Смена заканчивается. Пора домой.

– Михалыч, сколько еще рубим? – Аklus невозмутимо и задумчиво махнул куда-то в сторону. Это означает, что рубить еще метра два по забойу. Никто не возмущается, не спорит. Продолжаем рубить до прихода новой смены. Просто все мы очень уважали этого человека. Хороший, грамотный был мужик. А чертежи всегда носил в сапоге.

– Михалыч, папку купи!
– Не, папку не надо, – не нужна была Михалычу ни папка, ни мастер, ни инженер. Знал все тонкости и нас научил.

Самые хорошие воспоминания связаны у меня с этой бригадой. На строительстве северного коллектора в Ольгино мы участвовали в первой скоростной проходке ясиноватским щитом. За месяц поставили 876 колец. Однажды наша бригада выдала 16 колец за смену! На строительстве станции «Черная речка» бригада показала отличный результат и во второй скоростной проходке. Но здесь и на молотках хватало работы. Как-то пришли на смену, нужно добрать лоток. Добрали. Поставили кольцо. «Мухой» взяли новый забой. И еще одно кольцо поставили. Получилось полтора метра за смену. Молодость, она и есть молодость.

Когда пошли механизированные щиты, все стало веселее и интереснее. В Метрострое гремели имена Алексея Малышева, Константина Татаринича, а мы с ребятами все думали, когда же наше время придет? Время-то наше пришло. Только вот сегодня, из той бригады я один в Метрострое и остался.

В 83 году, на 526 шахте (станция «Площадь Александра Невского – 2») мне предложили взять бригаду совсем молодых ребят. О подземном строительстве понятия не имеют. Начали мы с усиления тоннелей. Два с половиной года в ночную смену молодежь моя строила на переходе бетонную рубашку: рубила, вязала арматуру, бетонировала – учились работать под землей. А потом настоял и бригаде дали забой. Первым делом построили монтажную камеру для щита КТ-5.6. Смотрю, хорошая бригада получилась! Собрали в камере щит и пошли до «Площади Мира» и дальше – до «Садовой». Планы были, конечно, наполеоновские – 800 метров в месяц. Моя бригада тогда стала победительницей соревнования. За 20 дней прошли 250 метров; в смену ставили больше десяти колец. Щит рубит, четыре электроваза гудят, составы летают, только успевай отвозить. Щит знали от и до – сами передвигались, сами резали, все умели. Подход к проходке у начальства изменился в корне: если чья-то бригада за смену

ставила меньше семи колец, бригадира, образно говоря, наверх не выпускали. Подходил начальник, начиналась разборка:

– Вы что? Совсем это..? На каком основании?!

А между лучшими бригадами шла шуточная «драка» за каждый сантиметр. Доходило до того, что новую смену не пускали в забой – жди когда мы поставим кольцо. Клеть опускали вниз и пока кольцо не смонтировано, следующая бригада в забой не попадает. Азарт, страсть, спортивная злость – не знаю, что это было... А может мы пытались переиграть «стариков» и занять их место под солнцем? Не знаю. Деньги? Не спорю, это важно. Но нас захватывало что-то другое. Непонятно, что это было...

ГДЕ БОЛЬШЕ ПЛАТЯТ?

За 80-ми пришли 90-е. Все остановилось. Шахты были закрыты, работы не было, денег не платили, нас швыряли туда-сюда, увольняли, мы и сами уходили, куда глаза глядят. Все мои ученики – молодые ребята из Метростроя ушли. С 93 по 2000-й год устояли немногие, но Метрострой удержался и начал постепенно вставать на ноги.

Но времена-то пришли другие – «социализм с человеческим лицом» так и не наступил, пришла пора «труда и капитала». Время героев, готовых работать за идею, кончилось. Мое поколение, «старики», опираясь на свой опыт и знание жизни пытаются передать молодежи самую соль Метростроя, главные принципы его идеологии – рабочую солидарность, сплоченность, открытость, честное и ответственное отношение к своему делу, мастерство. Но люди переходят с участка на участок – туда, где больше платят. Все меньше строителей держатся за свое СМУ. Это плохо, но проблема не в рабочих – проходчиках, монтажниках, арматурщиках. Руководство СМУ должно бороться за своих людей. Согласен, уровень технической оснащенности Метростроя сегодня необычайно высок, и это здорово. Но без людей – опытных и уверенных в завтрашнем дне специалистов, техника просто грудa металла. Городские власти должны бережно относиться к предприятиям такого уровня и особым исторических традиций. Они обязаны поддерживать и оберегать лучшие рабочие коллективы. Конечно, проходчик из Кузбаса может предложить себя дешевле, получается, что нанимать со стороны выгоднее. Но разве в этом заключается достоинство Метростроя? Метрострой должен сохранять своих людей, создавать условия для стабильного развития сложившегося коллектива и пополнять его за счет молодежи, обучаемой в базовом профильном училище – лицее Метростроя. Метрополитен – это сложнейшее техническое сооружение, и строить его, живя одним днем, просто недопустимо.

Спорт

В ЗАЧЕТ СПАРТАКИАДЫ ВОШЛИ ПИНГ-ПОНГ И ДАРТС



В апреле 30-я Спартакиада Метростроя отметилась соревнованиями по настольному теннису и дартсу. В первом виде спорта победила команда «Тоннельного отряда-3». В метании дротиков сильнейшими стали спортсмены СМУ-9 «Метрострой».

Спартакиадный турнир по настольному теннису прошел 2 апреля. Между собой соревновались 16 команд.

На предварительном этапе все команды-участницы были разбиты на две подгруппы, где игры проходили по круговой системе. Победителями подгрупп стали команды СМУ-9 и «СМУ №13 Метрострой». Спортсмены этих двух организаций одержали победы во всех встречах.

После круговых состязаний прошли стыковые финальные игры. СМУ-9 и СМУ-13 встретились в матче за первое место. Сильнее оказались теннисисты СМУ-9 в составе Э. Тюхловой, Е. Мишаченко, С. Степанова.

Спортсмены СМУ-13 в составе Н. Прокофьевой, П. Демкина и А. Шильцова стали вторыми.

В матче за третье место спортсмены «СМУ-11 Метрострой» в упорной борьбе со счетом 2:1 одолели представителей «Управления механизации». Команда бронзовых призеров – Т. Чижикова, В. Белецкий, А. Головин.

Дальнейшие места распределились так: 5 место – «Ленметрогипротранс», 6 место – «Управление №10 Метростроя», 7 место – «Компакт», 8 место – «СМУ-19 Метрострой», 9 место – ТО-3, 10 место – «Управление-15 Метрострой», 11 место – Управление Метростроя, 12 место – УПТК, 13 место – «Семнадцатое управление «Метрострой», 14 место – «Управление-20 Метрострой», 15 место – «Метробетон», 16 место – «Метромаш».

Как сообщил «Метростроителю» старший тренер спортклуба «Метрострой» Андрей Синюгин, организаторов спартакиады порадовало то, что участие в соревнованиях принял коллектив СМУ-20, который два года не участвовал в турнирах «Метростроя».

Соревнования по дартсу прошли 13 апреля. В них приняли участие команды 14 организаций Метростроя. В каждой команде было по 4 человека. Каждый спортсмен выполнял 10 серий бросков по 3 дротику. Результат команды определялся по сумме результатов 4 участников.

Первое место второй раз подряд завоевала команда ТО-3 с рекордом 2673 очка. Честь ТО-3 защищали О. Ващилко, Е. Федоров, О. Кликин, Н. Герш. Второе место заняли спортсмены УМа А. Штарева, Ю. Смирнов, М. Литов, П. Попов. Они набрали 2087 очков.

Третье место завоевала команда СМУ-13 в составе И. Майоровой, В. Маклашкина, В. Кутузова, и М. Жарикова), набрав 1970 очков.

В личном первенстве среди женщин первое место заняла Ольга Ващилко из ТО-3, набрав 689 очков, вторым призером стала Ирина Майорова из СМУ-13, набрав 553 очка, а третье место досталось Любове Андреевой из СМУ-10, она набрала 499 очков. В личном первенстве среди мужчин первое место завоевал Никита Герш из ТО-3, набрав 769 очков, второе место досталось Илье Волохину из СМУ-17, набравшему 707 очков, а третье место взял Юрий Смирнов из ума, набрав 692 очка. На фото: Член команды по дартсу Управления «Метрострой» Наталья Беседина

ХОККЕИСТОК «МЕТРОСТРОЯ» ПОЗДРАВИЛИ С 3-М МЕСТОМ В ЧЕМПИОНАТЕ РОССИИ

Награждение спортсменов женской команды по хоккею на траве «Метрострой» медалями за 3 место в Суперлиге чемпионата России 2015 года, состоялось 18 апреля в конференц-зале Управления «Метростроя». Награды вручал генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров.



Вадим Александров и Николай Александров в окружении хоккеисток – призеров чемпионата России

Женская команда мастеров по хоккею на траве «Метрострой» выступает в суперлиге чемпионата России с 2009 года. И практически сразу же наши девушки показали отличные результаты. В 2011 году они стали бронзовыми призерами, в 2013 году заняли второе место.

В 2015 году все ждали от хоккеисток «Метростроя» золота, но, к сожалению, нам досталось только третье место.

Как сказал на церемонии награждения Вадим Александров, после третьего и второго мест в предыдущих чемпионатах все ждали от хоккеисток золота:

– Увы, не получилось. Но я знаю, это был тяжелый чемпионат. Но 3 место тоже хороший результат. Но это был шаг назад. А команда, которая носит имя «Метростроя», каждый раз должна делать шаг вперед.

Кто-то из спортсменок не выдержал:

– Обещаем, в этом году поборемся.

Порыв своих подопечных поддержал и главный тренер команды Алексей Бойцов:

– Скоро мы расширим состав. В команду войдут новые спортсменки – те девочки,

которых мы набрали в секцию 7 лет назад. Среди них есть очень талантливые хоккеистки.

После торжественного вручения медалей Вадим Александров пожелал спортсменкам успехов и со своей стороны обещал их поддерживать во всем:

– Квартиру, конечно, не просите, не дам. Но обращайтесь с любыми проблемами. А что нужно команде, я знаю – новый стадион (он строится рядом со спортклубом «Метрострой»). Обещаю, скоро вы будете играть на новом стадионе!

После награждения корреспондент «Метростроителя» поинтересовался у капитана команды Олеси Петровой, почему, по ее мнению, они не заняли первое место:

– После прошлых побед мы очень рано поверили в себя и... посыпались, начали проигрывать. Под конец подсобрались и выбились в призеры.

– Ждете нового стадиона?

– Очень ждем, но побеждать будем независимо от того, где будем тренироваться – на новом или на старом поле.

В СПАРТАКИАДЕ СТРОИТЕЛЕЙ ЛИДИРУЕТ МЕТРОСТРОЙ

Первые места в шести из восьми видов спорта в рамках 13-й Спартакиады строителей «За труд и долголетие» заняли спортсмены ОАО «Метрострой».

Спартакиада строителей – цикл Спортивных мероприятий, организуемых Союзом строительных объединений и организаций. Это единственный турнир в строительной отрасли, который проводится регулярно с 2003 года. 13-я Спартакиада началась в октябре 2015 года. Подведение итогов соревнований состоится в июле 2016 года. Кроме



«Метрострой» в турнирах строителей принимают участие команды ГК «Эталон», ОАО «Группа «ЛСР», ЗАО «ЮИТ-Санкт-Петербург», ЗАО «Пилон» и других крупнейших предприятий отрасли.

В рамках спартакиады уже прошли соревнования по перетягиванию каната, два турнира по боулингу, шахматный турнир, игры в домино, соревнования по двум видам стрельбы, чемпионаты по настольному теннису и бильярду. Впереди – первенство ГТО и минифутбол.

Спортсмены Метростроя проиграли только в турнирах по перетягиванию каната, заняв второе призовое место, и в домино – третье место.

В шахматах, боулинге, в стрельбе, настольном теннисе и бильярде нашим спортсменам не было равных.

Как рассказал «Метростроителю» спортивный директор спортклуба «Метрострой» Вячеслав Фандеев, соперники выставляют не так много опытных спортсменов:

– Это и понятно. Ни в одной организации нет такой серьезной Спартакиады, какую проводит Метрострой среди своих организаций. Ежегодно участвуя в соревнованиях по 16 видам спорта, метростроевцы получают достаточный опыт, чтобы достойно показать себя и в городских турнирах.



Команда СМУ-9 – победителей турнира по настольному теннису Спартакиады Метростроя

УЧРЕДИТЕЛЬ:

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



Редактор: Андрей Бергнер

Корреспонденты: Михаил Телехов

Фото: Виктор Чумаков

Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 27.04.2016 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.