

НАШ ОТВЕТ СКЕПТИКАМ

19 января завершена проходка сложнейшего трехкилометрового участка трассы между станциями «Беговая» и «Новокрестовская». Сбойку двухпутного тоннеля с котлованом станционного комплекса «Новокрестовская» приветствовали генеральный директор ОАО «Метрострой» В.Н. Александров и губернатор Санкт-Петербурга Г.С. Полтавченко.

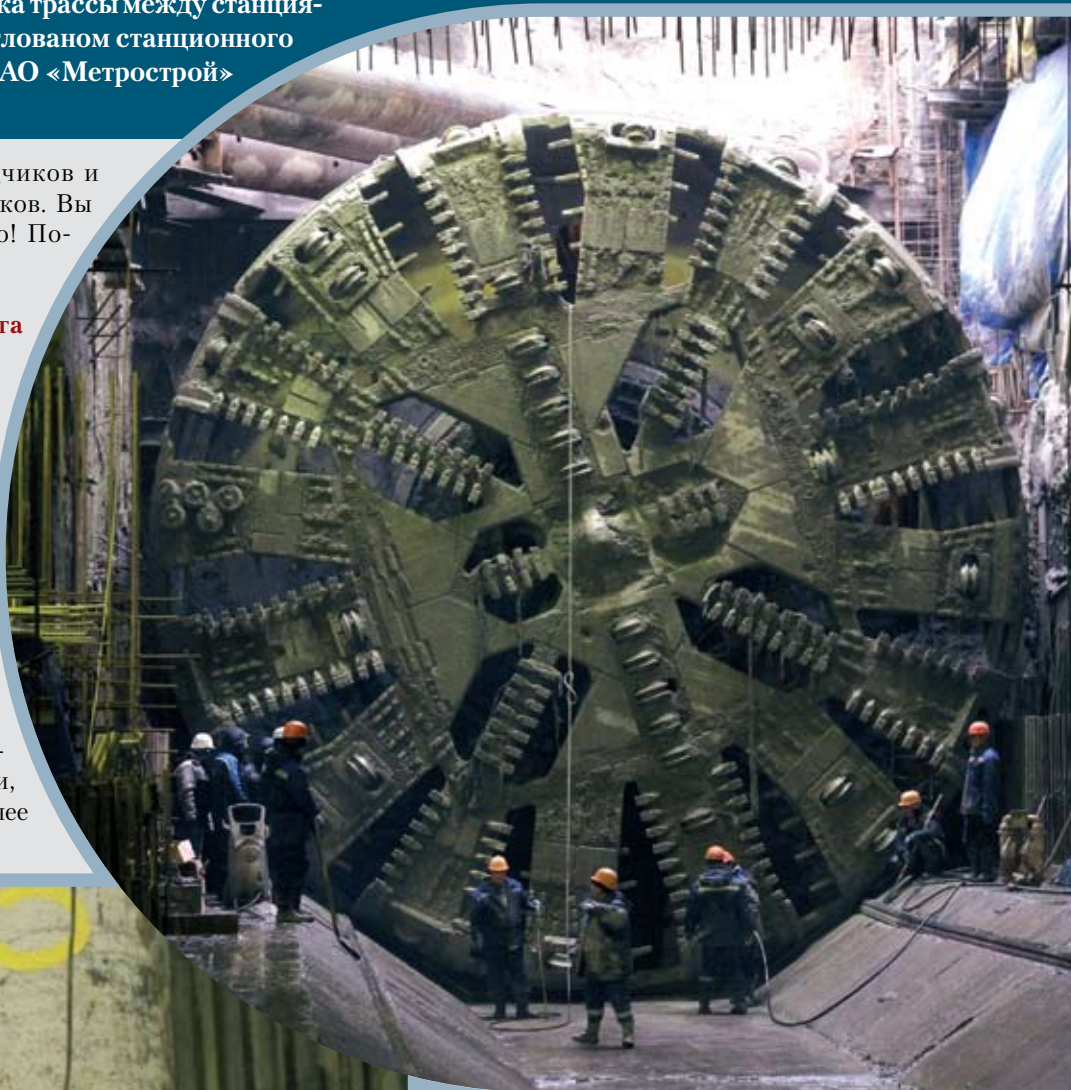
Генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров :

– Сегодня в мире большой христианский праздник. Великий праздник – Крещение. И очень символично, что мы в этот день находимся на станции «Новокрестовская». Я думаю, что без помощи всевышнего невозможно было совершить то, что совершили наши прекрасные люди, мужественные и самоотверженные. Наши метростроевцы – главные герои сегодняшнего торжества. Тяжелейшая была проходка. Но вы не дрогнули! Трудно себе представить, сколько пришлось вам перетерпеть. Сколько побороть валунов, сколько раствора перекидать, сколько перечерпать жидкой породы. И вот, наконец, пройдены три тысячи метров! Значит, лозунг на нашем плакате: «К Чемпионату мира 2018 «Новокрестовской» быть!» звучит сегодня по-новому. Уверенно звучит! Я с огромной признательностью благодарю всех, кто участвовал в этой проход-

ке, но в первую очередь проходчиков и инженерно-технических работников. Вы работали доблестно и беззаветно! Поздравляю с большой победой!

Губернатор Санкт-Петербурга Георгий Сергеевич Полтавченко:

– Дорогие друзья! Уже стало доброй традицией встречаться нам на Крестовском острове. В последние годы здесь возводятся многие спортивные объекты. Буквально три недели назад мы с вами сдали в эксплуатацию футбольный стадион Zenit-Арена, до этого была Сибур-арена – замечательный спортивный комплекс. Легкоатлетический манеж. Велотрек. И вот сегодня на новые земли Крестовского острова приходит метро. В кратчайшие сроки, практически за год вы прошли более трех километров!



Это самый внушительный ответ скептикам, которые говорили: «Не получится! Не сумеют! Не пройдут!». Все получилось, потому что делом занимались настоящие профессионалы. Но этот тоннель – не только упорный труд. Здесь опробовано множество новых технических решений, которые ускорили процесс сложнейшей проходки.

Я уверен, что метростроевцы сдержат свое слово, потому что они держат слово всегда. И доказательством тому – прекрасная работа, которую они продемонстрировали на достройке нашего стадиона. Сегодня он получил все необходимые документы для ввода в строй. Достроили, причем с замечательным качеством. Подтверждаю это лично, потому что приезжал, смотрел и видел, как тщательно, с душой работают наши метростроители. Спасибо вам, друзья, за вашу работу! Пусть господь помогает вам и дальше.

В ответном слове Вадим Николаевич поблагодарил губернатора за поддержку и добрые слова:

– Хочу от имени Метростроя поблагодарить Георгия Сергеевича за заботу и внимание к проблемам метростроения. Я думаю, что с помощью нашего губернатора мы построим еще не одну станцию. А этот пятикилометровый тоннель надо обязательно заканчивать летом. Поэтому долго митинговать не будем, всем по рабочим местам!

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

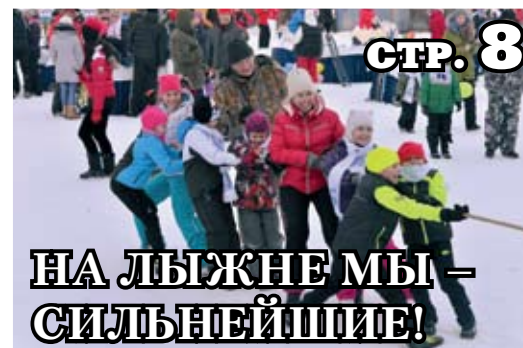
**НА СТАРТ,
ВНИМАНИЕ,
МАРШ!**

СТР. 4



**БЕЛЫЕ КОРОЛЕВЫ
НАЧИНАЮТ И
ВЫИГРЫВАЮТ**

СТР. 7



СТР. 8

**НА ЛЫЖНЕ МЫ –
СИЛЬНЕЙШИЕ!**

Метростроение

СЕРЬЕЗНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ

В следующие два дня после сбойки нам с большим трудом удалось «поймать» главных координаторов этой проходки. Люди действительно предельно загружены, но для своей газеты время нашли.



Директор Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» Валерий Дмитриевич Кузнецов:

– Непростая проходка. И последний пройденный участок тоже очень непростой. В разуплотненных грунтах береговой линии, сильно водонасыщенных, со сложной геологией. Берег-то намывной, встать на ремонт сложно – много воды. Для того чтобы остановиться и отремонтировать истершиеся щетки, приходилось каждый раз вокруг обделки строить специальный гидроизолирующий воротник. Лишь потом снимать последнее кольцо и подбираться к щеткам.

За неделю до окончания проходки снова вышел из строя вертикальный конвейер, финишную дистанцию проходили уже используя грейфер и установку Бауэр ЛС-64. С помощью грейфера породу извлекали из приямка в тоннеле. Хорошо, что еще в августе, по указанию Управления Метростроя, подготовили этот запасной вариант выгрузки грунта, пусть менее производительный, но надежный.

И все же несмотря на многочисленные сложности скорость на последнем участке была достаточно высокой. Встав на проходку 3 января, мы за 17 суток смонтировали 120 колец.

Если бы не наши золотые люди – ничего бы не получилось. Пройти за год три километра при таком огромном сечении забоя – это серьезный результат. А ведь технология проходки двухпутного тоннеля гораздо более сложная, чем однопутного, на КТ-1 5,6. И ремонты гораздо сложнее, и логистика сложнее... Да все сложнее.

Привычная наша работа – проходка в кембрийских глинах. А в «четвертичке», вспомните, сколько было камней на стартовом участке, в зоне Размыва. По 9-12 кубометров плывуна попадало на шнек и обрушивалось на блокоукладчик. Смена отдавала все силы: лопатами, ведрами, мешками вычерпывали завалы жижи и камней буквально на каждом кольце.

А специалисты из Германии, кстати, появились только на последнем этапе и, собственно, ничего нового нам не открыли.

И еще нас здорово подвел вертикальный конвейер. Габариты площадки 462-й шахты не позволили разместить его оптимально, он испытывал значительные, непредусмотренные проектом нагрузки. На будущее, скорее всего, придется вообще отказаться от такой конструкции.

ОТСЕКАЕМ «СЛАБЫЕ ЗВЕНЬЯ» И ОБРУБАЕМ «ХВОСТЫ»

– На следующем участке проходки мы полностью отсекаем вертикальный конвейер, пойдем вперед без этого «слабого звена». Избавимся и от длинного «хвоста» тоннель-



ного конвейера. Логистика транспортировки грунта станет значительно проще, а надежность производственной схемы существенно повысится.

Вчера на «Новокрестовской» ротор лишь показался. Сегодня убрали остатки грунта и бетона, срезали остатки арматуры по диаметру торцевой стены, поставили кольцо. Рассчитываем продвинуться еще на пять колец. Только тогда весь режущий орган окажется на Новокрестовской. Дальше будем двигаться вперед, устанавливая полукольца.

С ТУРИСТСКОЙ НА «НОВОКРЕСТОВСКУЮ»

– Параллельно продолжится перенос всей инфраструктуры с Туристской улицы на «Новокрестовскую». Переоборудуем и соберем тоннельный и отвальный конвейеры, растворный узел, кранбалки для перемещения блоков, градирню, перебросим на «Новокрестовскую» экскаваторы, 25-тонный погрузчик, МТС-ки. На «Беговой» выведем на поверхность кабель, освободим площадку для разборки блоков. На переезд и ремонт щита у нас месяц. Однако окончательно определиться со сроками ремонта тоннелепроходческого комплекса можно будет только после его детального обследования. Самым сложным пока представляется ремонт юбки щита.



Главный инженер Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» Сергей Юрьевич Чумаков:



– То, что мы, наконец, подошли к «Новокрестовской», действительно здорово. Но впереди ждет другая «жаркая страда».

По всей длине станции будет смонтирован горизонтальный ленточный транспортер, НВУ-465 оборудуем как временный грунтопринимающий «бассейн», а маленький отвальный конвейер, установленный «на крыше» НВУ, будет сыпать в него породу. При этом мы освобождаем более двадцати человек от тяжелой и малопродуктивной работы на вертикальном конвейере и переводим на другие участки.



Метромир



Photo Getty

ТОННЕЛЬ ПОД СТОУНХЕНДЖЕМ ВЫЗЫВАЕТ СПОРЫ

Для улучшения транспортной ситуации и обеспечения легкого доступа туристов под Стоунхенджем планируется построить автомобильный тоннель протяженностью около 3 км.

Вопрос строительства тоннеля получил широкий общественный резонанс. По инициативе британского ученого Тома Холланда с 2016 года работает общественная группа «Альянс Стоунхенджа», собравшая свыше 22 тыс. подписей под петицией о недопустимости строительства тоннеля на территории памятника эпохи мегалита и вторжения в мир «живой истории».

Напомним, что двухлетний план по строительству тоннеля был утвержден в конце 2016 года. Публичное обсуждение продолжится до 5 марта 2017 года. В этот период министерство транспорта Великобритании будет рассматривать предложения по улучшению проекта.

ШАНХАЙ СТРОИТ ПОДВОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ

В конце декабря 2016 года началось строительство 17-го подводного тоннеля в Шанхае.

Парный тоннель соединит район Янпу, расположенный к северу от центральной части города в излучине реки Хуанпу, с районом Пудун и одноименным аэропортом.

Его протяженность составит 2,3 км, для движения автотранспорта предусмотрено 4 полосы.

Стоимость проекта – \$475 млн.

Подрядчик – шанхайская компания SMI – планирует завершить работы в 2020 году.

ВСЕ ДЕЛО В ЮБКЕ...

– Но главное сейчас – комплексный осмотр щита и дефектовка деформированной юбки. Новая юбка заказана в Германии, но в целях оперативности маркшейдерская служба тщательно обследует геометрию старой и по результату будет вынесено решение о возможности ее ремонта или замены деформированных сегментов. Одновременно наши специалисты произведут анализ геометрии оболочки щита. Необходимо выявить и исключить любые нарушения.

Безусловно, в рамках этого ремонта будет производиться дефектовка и замена режущих элементов ротора – резцов, резцодержателей, оконтуривающих шарожек. На складе УМа имеется полный комплект оригинальных расходных запчастей для скальной породы.

Большая работа ждет гидравликов: проверка и замена масла в редукторах, замена фильтров, замена направляющих в устройстве подачи тубингов и многое другое.



КОГДА ЖЕ ПРИДЕМ НА «ПРИМОРСКУЮ»?

– В настоящее время составлен и утвержден детальный регламент ремонтных работ. Но о конкретных сроках, действительно, говорить сложно. Рассчитываем в середине февраля возобновить проходку в направлении станции «Приморская». Прибрежный участок Малой Невки небольшой, основная трасса пойдет по кембрию, а это наша стихия. За «Новокрестовской» останется 1000 колец, по предварительным расчетам, на них потребуются 167 дней, а это значит, что к 26 июля мы закончим проходку двухпутного тоннеля и начнем демонтаж щита. Пожелайте нам удачи!

Максим Федоров, начальник участка СМУ-15:

– После сбойки мы практически вручную в течение суток производили очистку грунта перед режущим органом: убрали 200 кубов породы. Затем щит продвинулся



по лотку на три постоянных кольца и на два полукольца. Параллельно производился демонтаж ленточного конвейера. Демонтаж первых двух расстрелов занял сутки. Место неудобное, приходилось резать и выдавать на поверхность небольшими фрагментами.

Сегодня щит продвинется дальше в расположение оси №23. Мы продолжаем промывку лотка и демонтаж следующих расстрелов. В лотке начинается бетонирование тубинговой обделки – первых полуколец. Задача ближайших недель – провести щит до середины станции, устанавливать следующие полукольца (всего мы поставим 64 полукольца), снимать расстрельные конструкции на отметке 6.400. Обеспечить качественный ремонт щита. По нашим прикидкам, 11 февраля щит должен уйти со станции и начать проходку последнего участка трассы. Самое непростое в этом комплексе работ – продвижка щита по станции. Как он себя поведет?

Евгений Кичигин, начальник участка №2, Метро-подземстрой:

– Совместно с Управлением механизации мы монтируем полукольца в лотке станционного котлована. В субботу были поставлены первые два полукольца. Под тубинги мы заливаем бетон, обеспечивая таким образом первоначальную жесткость конструктива. В дальнейшем полукольца будут полностью заливаться бетоном – вместе с лотком, образуя ровное основание для укладки рельсошпальной решетки. Параллельно мы будем наращивать основные коммуникации – трубопровод подачи воды и водоотлив.



Строящийся объект является частью плана городского правительства по увеличению числа тоннельных переходов в северной части города, целью которого является улучшение транспортной доступности и снижение напряженности трафика.

Частично трасса тоннеля Янпу пройдет над эксплуатируемым тоннелем и двумя линиями городского метрополитена.

Как прокомментировал генеральный менеджер компании SMI господин Лю Тао, тоннель станет одним из самых сложных проектов подземной транспортной инфраструктуры в Шанхае.



Начало работ по строительству тоннеля Янпу (фото сайта tunneltalk.com)

Наша пресса

О ЧЕМ ПИСАЛА ГАЗЕТА

Пролистаем страницы газет прошлых лет, чтобы вспомнить о том, что происходило в метростроении в январе в разные годы, чему еще уделялось пристальное внимание.

Вот номер газеты «Ленинградское метро» от 19 января 1952 года. В статье «По четыре кольца» говорится о строительстве «Балтийской». «Бригады, сооружающие перегонный тоннель горным эректором, соревнуются за выполнение ускоренной циклограммы за отличное выполнение каждой производственной операции. Шесть дней подряд на перегоне укладывается за сутки по четыре кольца». «Строители перегона обязались дать в январе на 12 колец больше, чем намечено планом».

А в эти же зимние дни следующего, 1953 года страницы газеты пестрят материалами о выборах в местные советы, о встречах агитаторов с избирателями и о всемерной поддержке кандидатов, главным образом, Иосифа Виссарионовича Сталина, чей новый труд изучают метростроители. Причем труд этот, «Экономические проблемы социализма», априори считается классическим, о чем свидетельствует заголовок статьи «Изучаем новый классический труд товарища Сталина».

Партийная составляющая немало места занимала и через два десятилетия. Естественно, без Сталина.

25 января 1972 года в статье «Все силы – на выполнение заданий пятилетки» пространно рассказывается о том, что «19 января в Актовом зале Управления Ленметростроя состоялось кустовое партийное собрание, на котором присутствовали коммунисты Управления Ленметростроя и Ленметростнаба, Кузнечно-механического и Литейно-механического завода, Жилищно-коммунальной конторы и Врачебно-санитарного отдела... Партийное собрание приняло постановление, в котором коммунисты горячо одобряют внешнюю и внутреннюю политику Коммунистической партии, политическую линию и практическую деятельность ЦК КПСС и его Политбюро».

Ну а конкретней? Вот, в рубрике «Идем к первым сбойкам» вкратце рассказывается о том, как «со стороны «Кутчина» бригады СМУ-13 постепенно наращивают скорости проходки» на «Звездной», а идущие к этой станции от «Московской» бригады СМУ-15 «заканчивают сооружение левого перегонного тоннеля между этими станциями».

Впрочем, на развороте помещены два больших материала о передовых проходческих бригадах А. Родькина (ТО-3) и С. Данкова (СМУ-15). Ну а как без этого? Все-таки главная задача газеты заключалась в том, чтобы рассказывать о метростроении, а не о партии и ее вождях.



Назначение

НА НОВОЙ ДОЛЖНОСТИ

Заместителем главного инженера ОАО «Метрострой» назначен **Смирнов Роман Юрьевич** (Приказ по ОАО «Метрострой» №15-к от 12.01.2017). Ранее Роман Юрьевич работал в должности начальника отдела инженерно-технической подготовки Управления ОАО «Метрострой».



Начальником отдела инженерно-технической подготовки Управления ОАО «Метрострой» назначен **Сапешко Дмитрий Валерьевич** (Приказ по ОАО «Метрострой» №16-к от 12.01.2017). Ранее Дмитрий Валерьевич работал в должности заместителя начальника отдела инженерно-технической подготовки Управления ОАО «Метрострой».



Исполняющей обязанности начальника отдела финансов и ценных бумаг ОАО «Метрострой» назначена **Голубенцева Елена Александровна**. Заместителем начальника ОФ и ЦБ остается Иноземцев Валентин Сергеевич.



Колледж Метростроя

НА СТАРТ, ВНИМАНИЕ, МАРШ!

Колледж Метростроя готовится к выпуску своих птенцов во взрослую жизнь. «Метростроитель» решил в рабочем порядке поехать и посмотреть, как идет подготовка к выпуску. Поговорил со студентами, мастерами, преподавателями. Получился вот такой красочный разворот. Поздравляем метростроевский колледж с отличными «молодыми специалистами» и желаем им любить жизнь во всех ее проявлениях. А еще, чтобы ваши руки всегда называли «золотыми»!



Группа 37, будущий мастер общестроительных работ.

– Меня зовут **Максим Михин**. Родился и вырос в Петербурге. Если честно, с детства мечтал стать машинистом электропоезда метро. Но не получилось – зрение у меня

не очень хорошее. Друг посоветовал Колледж Метростроя. Я подумал, строитель – это ведь тоже хорошо. Стабильная работа, неплохая зарплата. И еще один важный момент – закончив Колледж Метростроя, можно продолжить образование на заочном отделении строительного института.

Человек я общительный и сообразительный, в коллектив влился быстро. Учиться строительному делу было очень интересно, но особенно мне нравятся практические занятия. Строить что-то своими руками – мужское дело. На стройплощадке станции «Новокрестовская», например, мы учились вязать арматуру и заливать бетон в перекрытия. Два месяца практики в Метрострое – это мой главный «испытательный срок». Теперь я уверен, что хочу быть строителем и связать свою судьбу с Метростроем.

– Я – **Мирзоли Гольмагомедов (профессия «мастер общестроительных работ»)**.



С детства хотел стать строителем. В Петербург приехал из Узбекистана, чтобы здесь учиться строительному делу. Очень хочу работать в Метрострое, очень хочу строить метро!

38 группа, (профессия «мастер отделочных работ»), **Сергей Удальцов:**

– Нравится участвовать в конкурсах профессионального мастерства. Призовых мест не занял, но думаю, что сегодня смог бы выполнить конкурсное задание значительно лучше: приходит опыт, нарабатываются навыки, приобретаются новые знания. Надеюсь, что они пригодятся мне



в Метрострое, ведь я уже там работаю, на Дамбе, в отделе эксплуатации. Пошла первая неделя, пока вхожу в курс дела...

Иван Сыревич (группа 37, будущий мастер общестроительных работ):

– Закончив колледж, хочу отслужить в армии и продолжить образование. Но, может, быть стану печником... Это то же интересное дело, и нужное. По складу характера я человек дотошный и неторопливый: люблю, доводить все до совершенства. На большой стройке важна скорость и коллективная слаженность всех действий, для меня же имеют значение «красивые мелочи», сделанные аккуратно и продуманно, поэтому пока мне ближе путь свободного мастера.

Любовь Николаевна Момотова, мастер производственного обучения.



– Веду эту группу строителей со второго курса. Сначала ребята нарабатывали навыки и приемы строительных работ в мастерской, а на третьем курсе у них началась полноценная производственная практика в СМУ-15 Метростроя. Студен-

ты участвовали в строительстве Зенит-Арены и станции метро «Новокрестовская». Конечно, настоящие опыт и мастерство приходят только с годами, но уже сейчас мы, преподаватели и мастера, замечаем, как изменились наши ученики: стали серьезнее, решительнее, внимательнее к заданиям. На практике в Метрострое они впервые самостоятельно зарабатывали деньги, почувствовали атмосферу взрослого трудового коллектива. Появилась уверенность в своих силах и ответственность за порученное дело.

Группа 36 (профессия автомеханики)
Иван Дмитриевич Ипатов, мастер производственного обучения:

– Специальность «автомеханик» в нашем колледже предлагается давно. Сам работаю мастером двадцать седьмой год и могу уверенно сказать, что за это время уровень подготовки наших выпускников к взрослой, профессиональной жизни вырос здорово. Некоторые ребята уже сейчас – настоя-



щие профессионалы. Можно сказать – готовые мастера! Но в большинстве своем наши студенты это все-таки не специалисты в строгом смысле слова. Теоретически устройство машины знают, а вот с практическими навыками – туговато. Я считаю,

что практических занятий можно было бы добавить. В новой программе обучения, к сожалению, практическая часть значительно уступает общей, теоретической... А теория без практики, как известно, мертва. Будущий мастер должен «чувствовать и думать руками». А что такое 180 часов производственной практики перед выпуском? Мизер. Поэтому наша автомастерская предлагает ученикам дополнительные практические занятия – в вечернее время. И вы знаете, многие приходят, занимаются, погружаются в таинства будущей профессии. Таких ребят ждет хорошее будущее!



ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ



Каждый год в наш колледж приходит праздник – это сдача квалификационных экзаменов и вручение дипломов нашим выпускникам.

Все выпускники – это армия молодых дипломированных специалистов.

В эти дни весь педагогический коллектив испытывает, с одной стороны, чувство радости и гордости, а с другой стороны, чувство тревоги. Вы спросите, а почему чувство тревоги? Да потому, что в каждого нашего выпускника мы вложили не только свои знания, но частичку своего сердца и души. За все годы обучения учащихся опекали не только мы, но и Метрострой, поддерживая материально: выплачивал дополнительную стипендию, помогал в оснащении мастерских, был наставником и старшим товарищем во время производственной практики.

Поэтому хотелось бы, чтобы наши с вами выпускники меньше сталкивались с какими-либо трудностями, всегда и во всем им сопутствовала удача, да и в личной жизни все складывалось благополучно.

Надеюсь, что колледж и Метрострой будут гордиться своими воспитанниками.

В газету «Метростроитель»,
мастер производственного обучения, преподаватель
Елена Анатольевна Чупрова





Ионов Денис, будущий автомеханик:

— Колледж дает то, что мне действительно нужно — рабочую специальность. Автомеханика мне по душе. Хочу связать свою взрослую жизнь с автомобилями. Даже если вы не профессиональный автослесарь, а, например, водитель скорой помощи, такси, или дальнбойщик, все равно нужно уметь своими руками ремонтировать машину. Наши мастера производственного обучения это хорошо понимают и стараются доходчиво и наглядно давать нам реальные практические знания, поэтому когда возникнет такая необходимость, я смогу сам поменять тормозные колодки и даже разобраться с коробкой передач.



Профессия: мастер по обработке цифровой информации

Преподаватель Евгений Михайлович Чичев:

— В отличие от вуза мы больше ориентированы на конкретные задачи. Наши выпускники готовы выполнять реальную практическую работу сразу. В первую очередь — это обработка информации в наиболее востребованных производственных предприятиях: программы: работа с текстом, с базами данных, графический дизайн и полиграфия, публикация информации в сети, создание сайтов, администрирование. Большинство наших выпускников проходили практику и уже получили предложения о работе в самых разнообразных организациях: можно, например, пойти инженером по обслуживанию техники в школу, в информационно-методические центры, в районную налоговую инспекцию, наконец, в коммерческие фирмы: востребованы товароведы-операторы баз данных. И это, конечно, очень приятно!

Поэтому хочу пожелать нашим выпускникам прежде всего поскорее стать самостоятельными, взрослыми людьми, мастерами своего дела. И дальнейшего профессионального роста!

Елена Григорьевна Тихонова, мастер производственного обучения:

— Хочу сказать о метростроевских династиях. Мне очень нравится, что к нам в Колледж родители-метростроевцы приводят своих детей. Таких ребят сразу отличает серьезный подход к выбранной профессии, добросовестность, актив-



ность, дисциплинированность. Хотелось бы, чтобы ребят и девушек из метростроевских семей было в Колледже как можно больше. Но для того чтобы у них была живая мотивация учиться подземному строительству, нам нужно проводить больше экскурсий на объекты Метростроя — строительные площадки, шахты, станционные комплексы. К сожалению, такие экскурсии возможны только по достижению 18 лет. Так, может быть, для профильного колледжа эту проблему стоит изучить и попытаться решить?

Старший мастер Колледжа Метростроя Эдуард Гравичевич Симонян:



— Очень хороших ребят выпускаем мы в этом году. Толковых, «с руками», с желанием учиться выбранному делу, уже «понюхавших пороха» на практике в Метрострое, в строительных и производственных фирмах. Многие принимали участие в конкурсах

профессионального мастерства в Санкт-Петербурге, в Йошкар-Оле, в Липецке и других городах России, упорно бились за победу, прочувствовали, что такое пот, трудовые мозоли и взрослая рабочая жизнь. Поэтому хочу пожелать всем нашим выпускникам: пусть она сложится у вас удачно! Не забывайте нас с вами Колледж Метростроя, своих друзей и наставников. В добрый путь!

Заместитель директора Колледжа Метростроя ЗАРИФ ХАЛИМОВИЧ СУХОВ:

— Это мой двадцать четвертый выпуск. И скажу вам, что за это время действительно многое поменялось. Требования к выпускникам сегодня стали значительно выше. Поменялись и форма, и содержание выпускных экзаменов. Поменялась государственная итоговая аттестация. На выпускные экзамены мы теперь приглашаем представителей известных строительных компаний — Метростроя, ЛСР, специализированных технических вузов. Из нашего колледжа сегодня можно поступать в строительные и технические институты (на вечернее и заочное отделения) без ЕГЭ, по собеседованию. Жаль, что желающих продолжить образование по окончании колледжа немного — около 10 процентов. Большинство студентов за это время почувствовали вкус заработанных своими руками денег. Они стремятся вырваться из-под родительского крыла и обрести самостоятельность. Поэтому сразу идут работать. Да и тяжело это — и учиться и работать, не все могут так себя «обуздать». В первую очередь в вуз стремятся те повзрослевшие ребята, которые осознали, что для развития карьеры среднего профессионального образования недостаточно.

С другой стороны, ситуация с рабочими строительными специальностями в городе такова, что наш Колледж оказывается как бы «вне конкуренции»: профильных учебных заведений осталось всего два. И это еще одна большая ложка дегтя в бочке меда. Сегодня, к сожалению, на наземных стройках человек может работать и без свидетельства о профильном образовании. На рынке работ наши выпускники вынуждены конкурировать с «гастарбайтерами». Это плохо. Необходим единый центр оценки качества специалистов, чтобы отсеять «самозванцев». Ведь город таким образом теряет собственных специалистов — настоящих и будущих. В погоне за прибылью застройщик не будет ждать, когда мы обучим подростка. А поддерживать рабочее образование, платить стипендию студентам, как это делает Метрострой, строительные фирмы не желают. Это плохо. Если бы при приеме на работу отбор был бы строже, то и престиж профессии укрепился бы.

Поэтому выпускникам я хочу пожелать вместе с дипломом о среднем профессиональном образовании беречь и знания, которые в колледже им передали мастера и преподаватели. Как бы ни сложилась ваша профессиональная судьба, этот «багаж» обязательно пригодится!



ЮБИЛЕЙ

Поздравляем мастера производственного обучения Куракину Светлану Владимировну с юбилеем!



От имени всего коллектива Колледжа Метростроя хотим поздравить с 60-летием и пожелать Светлане Владимировне самого главного — здоровья! Потому что богатство, которым обладает она, есть не у каждого. А именно: порядочность, честность, добросовестность, доброта, профессионализм, отзывчивость и еще много других потрясающих качеств, присущих преданным своему делу людям! За все годы, которые работает Светлана Владимировна в нашем учебном заведении, а это 39-й учебный год, т.е. с момента постройки и открытия СПТУ-66 на улице Демьяна Бедного, 21, она выпустила не одно поколение рабочих кадров, многие из которых до сих пор работают в Метрострое. Светлана Владимировна не только хороший педагог, но и отличный товарищ, наставник для молодых специалистов. Пусть молодые профессионалы, воспитанные Вами в стенах Колледжа, приносят пользу Метрострою, городу и всей нашей страны.

С наилучшими пожеланиями,

**председатель ППО «Колледж Метростроя»
Елена Анатольевна Чупрова**



Наши люди

ЖЕНСКОЕ ЛИЦО
ЛЕНИНГРАДСКИХ
ТОННЕЛЕЙ

В город на Неве Елена Константиновна приехала в 1947 году, когда ей исполнился 21 год. По просьбе сестры привезла на учебу племянника. И решила отсюда не уезжать, ведь по сути город был ей родным. Ее отец жил до революции в Петербурге, работал на Монетном дворе, а в 1920-е годы

был командирован в Тверскую область. В Максатихе он организовал колхоз и построил типографию «Призыв Ильича», которой руководил 60 лет. В этом поселке и родилась Елена Константиновна. Но подсознательно тянуло на историческую родину. И возвращение состоялось!

Рабочие руки были нужны на многих ленинградских производствах, но далеко не все могли предоставить общежитие. Ленметрострой мог. Однако девушку предупредили, что работа ей предстоит тяжелая, под землей, на глубине порядка ста метров. И ездить на работу предстояло не так уж близко: от общежития в Яковлевском переулке до Нарвских ворот, где создавалась станция «Нарвская», а затем — еще дальше, ведь комнату она получила в доме на Торфяной дороге, за Серафимовским кладбищем, на тогдашней глухой окраине Ленинграда. Но Елена Жохова (это девичья фамилия Е.К. Ворониной) — представитель того поколения, чье детство было опалено войной. В 1941-м она, 15-летняя девчонка, рыла окопы на острове Селигер. К лопате ее руки были привычными, да и вообще страха перед тяжелым трудом у комсомольцев 1930–1940-х годов не было. Об этом же — строки стихотворения «Лелька» Евгения Долматовского:

«Есть женщины в русских селеньях». Некрасовская строчка сразу же всплыла в памяти при встрече с Еленой Константиновной Ворониной, которая без малого двадцать лет проработала в Ленметрострое. Ее судьба заслуживает внимания, ибо именно про таких женщин поэт писал: «коня на скаку остановит, в горящую избу войдет». Сегодня, в 90 лет, она сохраняет бодрость духа и с теплотой вспоминает молодые годы, которые посвятила строительству ленинградского метро.

А Лелька вернулась.
Глаза страшны.
Еще устроила сцену
И в шахту спустилась,
Надев штаны,
Когда наступила смена.
И долго ворчала:
«Решило бюро,
И возражать не вправе я,
Но все же, друзья, у нас на метро
Никакого нет равноправия!»

Так поэт писал в 1934-м о девушке, которую не хотели брать на работу проходчицей, ввиду того что работа не женская. Елену Константиновну приняли сразу. Так она попала на Строительство-13.

— Помню, как первый раз спустилась в шахту, — рассказывает она. — Мужчины

работали отбойными молотками, они были проходчиками и рубили породу, а женщины лопатами бросали в вагоны эту породу — тяжелую голубую спрессованную глину. Электровоз тащил пять вагонов к стволу на разгрузку. За смену мы нагружали до сотни вагонов. Когда закончилась проходка тоннеля, женщины взялись за «чеканку» прощелин между тубингами. После смен я наблюдала за тем, как шла облицовка стен «Нарвской», видела, как создавался мозаичный портрет Сталина в торце станции. «Нарвская» для меня, наверно, самая родная из всех.

— Слышал, что Вы были последней женщиной, работавшей в забое? Это правда?

— Правда, ведь когда страна немного оклемалась после войны, женщинам запретили работать в шахтах. А еще был призыв к служащим переходить на рабочие должности. Меня же хотели, наоборот, направить на работу в отдел кадров. Но я решила стать машинистом электровоза. Вот тут уж точно я была единственной женщиной в профессии.

— Как же это вышло и когда?

— Это мы уже строили «Площадь Ленина». А получилось так, что машинист попросил меня помочь ему в нештатной ситуации. Я села в кабину и мне понравилось. Но самое интересное, что тяжелый неженский труд остался при мне. Иногда из-за плохого крепежа шпал вагоны сходили с рельсов. Вокруг никого. Перегон длинный, проходчики далеко в забое. Приходилось самой расцеплять вагоны, разгружать упавшие и снова их сцеплять и нагружать породой.

Елена Константиновна рассказывает об этом с таким удовольствием, будто и впрямь это так романтично — перегружать в забое лопатой тяжеленный грунт. Но именно в этом — характер. Ее и всего поколения первых метростроителей.



Женщины-строители
на станции «Площадь Ленина»

Память

НЕЗНАМЕНИТЫЕ ГЕРОИ МЕТРОСТРОЯ

21 января 1941 года был организован Ленметрострой. Тогда никто не предполагал, что через три месяца главной задачей метростроителей будет не проходка тоннелей, а рытье окопов и вообще все, связанное с защитой Ленинграда от фашистских варваров. Наверно, есть что-то символическое в том, что Метрострой родился в январе — месяце, в котором мы отмечаем Ленинградские дни Победы — день прорыва блокады 18 января 1943 года и день полного освобождения города от блокады 27 января 1944-го.

Писатель Федор Абрамов говорил о том, что второй фронт задолго до июня 1944-го открыли простые женщины, которые заменили мужчин на производственных предприятиях и в сельском хозяйстве. В Ленинграде женщины составляли подразделения войск Местной противовоздушной обороны (МПВО). Но какая тяжесть выпала на долю женщин Ленметростроя, ковавших нашу общую Победу при восстановлении железнодорожных путей!

В архиве Метростроя мы берем подшивку газеты «Строитель» за 1946 год. В номере от 9 мая — целая страница под рубрикой «День Победы». Три материала посвящены ленинградским метростроевцам. Одну из статей — главного инженера Путьрема-3 В.И. Потапова мы решили опубликовать в первом номере газеты именно потому, что январь — месяц ленинградских побед.

НАШ ВКЛАД В ПОБЕДУ!

Я рассматриваю маленькую географическую карту Западно-Европейской части СССР, вклеенную в отчет Путьрема-3 за 1944 год. На карте красным карандашом подчеркнуты названия станций, железнодорожные пути, которые восстанавливали после боев наш коллектив.

В моей памяти вновь воскресают картины войны и бесчисленные примеры героического труда железнодорожников-восстановителей.

В декабре 1942 года в Путьрем-3 пришли работать сотни ленинградских женщин и девушек. Среди них были кассиры,

счетоводы, бухгалтеры, студентки, портнихи, кондитеры, но совсем не было работников строительных профессий. Зато все они имели непоколебимую волю самоотверженно работать во имя победы. И мы тогда верили в их силы и способности. Первый экзамен они держали под Шлиссельбургом на строительстве фронтальной железной дороги. Работали дни и ночи, в пургу и мороз, и находили время учиться, чтобы стать квалифицированными рабочими-путейцами. На помощь к ним пришли знатные дорожные мастера Н.А. Василенко, И.А. Альханов, С.Ф. Рудковский. На месте, практическим показом помогали они женщинам приобрести производственные навыки.

И когда первый поезд, нагруженный продукцией для фронта, прошел по новой железной дороге, все ликовали,



сознавая, какую значительную помощь оказали они городу Ленина и Красной Армии в борьбе с врагом.

В январе 1944 г. громовые залпы тысяч орудий возвестили миру о решающем наступлении войск Ленинградского фронта. На запад, вслед за войсками двинулся и наш коллектив. Он был уже закален на выполнении многих заданий фронта, люди по праву считали себя зрелыми мастерами своего дела.

Через три дня после начала наступления Путьрем-3 получил приказ восстановить стальные пути на станции Красное Село. Немцы с Вороньей горы еще обстреливали станцию, горели дома, склады, а наши люди, не думая об опасности, вели восстановительные работы. Никто не думал о сне, об отдыхе. Чем быстрее продвигались наши войска на запад, тем больше мы получали заданий. В те дни, под грохот боев, мы восстановили пути на станции Волосово, Веймарн, Суйда, Мшинская, Плюсса, Струги Красные и на других.

Когда через эти станции проходили первые поезда, мы заслуженно чувствовали себя участниками великого победоносного наступления.

В последующих наступлениях войск Ленинградского фронта летом и осенью 1944 года мы, идя следом за передовыми частями, восстанавливали железнодорожные пути на Карельском перешейке и в Советской Эстонии.

В тот год победоносных боев Путьрем-3 восстановил во фронтовых зонах 262 километра пути и 275 комплектов стрелочных переводов.

Партия и Правительство высоко оценили доблестный труд железнодорожников-восстановителей. Только за 1944 г. в нашем коллективе было награждено орденами и медалями 24 человека.

С гордостью вспоминая свой труд для победы в годы войны, люди нашего коллектива с такой же энергией работают сейчас над выполнением Сталинского пятилетнего плана. Завтра мы сдаем в эксплуатацию только что построенный одним из отрядов Путьрема новый мост с металлическим пролетным строением на Приморской линии Октябрьской железной дороги.

В.И. Потапов, главный инженер Путьрема-3

Наш репортаж

БЕЛЫЕ КОРОЛЕВЫ НАЧИНАЮТ И ВЫИГРЫВАЮТ

Королевами вечера в Управлении ОАО «Метрострой» выступили 24 января две сестры Анастасия и Ксения Боднарук, давшие сеанс одновременной игры по шахматам. Анастасия, международный гроссмейстер, чемпион Европы в составе сборной России, – на девятнадцати досках, 11-летняя Ксения, трехкратная чемпионка Петербурга среди девочек, – на четырех. А кто им противостоял? Представители практически всех подразделений Метростроя.

«В МИРЕ ШАХМАТ ПЕШКА МОЖЕТ ВЫЙТИ...»

«Спать ложусь я вроде пешки, а просыпаюсь ферзем». Так, следуя заветам Владимира Высоцкого, накануне встречи за шахматной доской наверняка думали многие из участников игры.

Открывая шахматный турнир, генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров поприветствовал всех:

– Занятость на производстве у нас потрясающая, но люди не могут замыкаться на работе. Интерес к шахматам огромен. Свидетельство тому – сегодняшнее мероприятие и большое количество его участников. Это похвально.



Вручив памятные подарки Анастасии с Ксенией, Вадим Николаевич сделал символический ход пешкой с e2 на e4, тем самым дав старт шахматному вечеру.

Далее первые ходы делали Анастасия с Ксенией. С полным правом их можно назвать белыми королевами, поскольку играли они белыми фигурами, а королевское превосходство обозначилось практически сразу. Первую победу минут через 15 после начала сеанса одержала младшая сестра, затем она последовательно разобралась с оставшимися тремя соперниками. Юная королева оставила противостоявших ей мужчин... пешками, которые после поражения, согласно правилам, вышли из-за стола.

«ИГРАЙТЕ В ШАХМАТЫ, РЕБЯТА»

Ксения вполне могла бы повторить фразу форварда петербургского «Зенита» Александра Панова «играйте в шахматы, ребята», которую он изрек в 1998 году, обращаясь к игрокам элистинского «Урала» после разгрома их команды на футбольном поле со счетом 5:0. Напомним, в ту пору президент Калмыкии Кирсан Илюмжинов делал из столицы Калмыкии шахматную столицу России. Элиста в реальности превращалась в настоящие Васюки с «Клубами четырех коней» и всем прочим, придуманным Ильей



Ильфом и Евгением Петровым. Но Ксения тогда еще не родилась, да и футбол не входит в ее интересы. Она просто пожимала руку проигравшим и дарила им в качестве утешительного приза книги по шахматной игре: «Магнус Карлсен. 60 партий лидера современных шахмат» Адриана Михальчишина и Олега Штешко, «Мои 60 памятных партий» легендарного Роберта Фишера, «Искусство мневирования» Марка Дворецкого.

– В прошлом году я получил книгу, в которой разбирались пятьдесят партий Виктора Корчного, которые он играл черными фигурами, – улыбаясь, говорит после игры генеральный директор фирмы «Универсал-93», субподрядной организации ЗАО «Компакт» Григорий Михайлович Гриншпон, – не помогло. Все равно проиграл. Но, знаете, проигрывая, я получаю большое удовольствие. Упираюсь, как могу, появляется улыбка оттого, что молоденькая девушка меня едва ли не шутя, обыгрывает. В общем, получаю адреналин. Я в полном восторге!

Руководитель группы «Ленметрогипротранс» Леонид Михайлович Барсуков, в отличие от большинства коллег, ответил на ход e4 пешкой c5, применив таким образом, сицилианскую защиту. «Сицилианочку», в которой игроки изначально ведут борьбу за центр доски, любят и новички, и мастера. Но и он проиграл.

– Каковы впечатления от игры?

– Приятные. Очень волновался. Сложно себе представить, что человек играет на стольких досках и обыгрывает всех подряд. Но что говорить? Это известная шахматная семья.

«ПАПА МОЖЕТ, ПАПА МОЖЕТ ВСЕ, ЧТО УГОДНО...»

Действительно, и Анастасию, и Ксению в шахматы привел их отец, Михаил Иванович. Ксения – трехкратная чемпионка Петербурга в первенстве среди девочек до 13 лет. Дважды – в классике, один раз – в блице. Анастасия – еще более титулованная шахматистка. Она – чемпионка Европы в командном зачете в составе сборной, трехкратный призер чемпионата России, трехкратный обладатель Кубка страны...

Михаил Иванович Боднарук – человек в Метрострое известный. Работал воспитателем общежития на Благодатной, 47. И вот – воспитал таких талантливых дочерей, научив их великой игре и фактически определив их судьбу.

– А ты сама-то хотела заниматься шахматами? – спрашиваю Ксению, – или были другие желания, и ты сопротивлялась папиному выбору?

Пока Ксения думает, за нее отвечает Михаил Иванович:

– Мне сопротивляться бесполезно!

А может, оно и правильно? Отец

в роли тренера подчас приводит дочерей к победам в мировом первенстве. Недавний пример – золотая медаль чемпионки мира 2015 года в индивидуальной гонке петербургской биатлонистки Екатерины Юрловой!

У Анастасии борьба за мировой чемпионский титул еще впереди. Ну, а что же мужчины Метростроя?

«ЕСЛИ ДОЛГО МУЧИТЬСЯ, ЧТО-НИБУДЬ ПОЛУЧИТСЯ»

Дольше всех оказывал сопротивление изолировщик СМУ-13 Сергей Васильевич Мыльцев. Партия длилась более трех часов. Все, кто оставался до конца сеанса, ждали абсолютной и безоговорочной победы Анастасии. И вдруг... она предложила разойтись миром. Помните, как у Высоцкого: «И хваленый, пресловутый Фишер тут же согласился на ничью».

Сергей Мыльцев – не Фишер, но – ни много, ни мало! – десятикратный чемпион Метростроя по шашкам! В итоге он и добился наилучшего результата среди девятнадцати участников одновременной игры с Анастасией Боднарук. Результат встречи: 18, 5 на 0,5.

И все-таки проигравших в этот вечер не было. Потому что у всех было прекрасное настроение.

Играйте в шахматы! До следующих встреч!



Маршрутный лист

КИНО В КИНО, КИНО – В МУЗЕЯХ

Секрет долголетия фильма попытались раскрыть в музее СССР «Мир детства» на Пионерской улице, д. 2. Здесь открылась выставка «Карнавальная ночь – 60 лет с нами», возвращающая сегодняшних жителей в середину 1950-х годов с помощью карнавальных принадлежностей того времени и открыток с изображениями актеров. Одной только Людмилы Гурченко – более двадцати портретов! Но начинается рассказ с открытки, выпущенной еще до войны. На ней – Игорь Ильинский, который создал настолько блистательный образ бюрократа Бывалова, что, когда его представили Сталину, вождь пошутил: «Здравствуй, гражданин Бывалов! Вы – бюрократ, и я – бюрократ. Пойдемте, побеседуем».

Какие из фильмов современных переживут свою премьеру и будут любимы следующими поколениями, время покажет. В начале 2017 года на экранах кинотеатров появляется «Викинг», снятый «по мотивам» «Повести временных лет». Плод семилетних усилий Андрея Кравчука. В нем приняли участие многие популярные актеры: Данила Козловский, Максим Суханов, Светлана Ходченкова, Александра Бортич. Блокбастер вошел в мировую десятку лидеров по кассовым сборам. Хорошо, что историческая тема вызывает интерес у зрителей. Однако вот как отозвался о фильме один из них, писатель Евгений Гришковец: «Смотрел интервью больших отечественных продюсеров. Все они говорят о том, что необходимо



Ильинский в роли Бывалова

вернуть доверие российского зрителя российскому кино. Для этого нужно делать дорогие, высокотехнологичные и масштабные кинопроекты, чтобы они конкурировали с американскими на нашей почве... Чушь это собачья! На нашей почве нужно самобытное кино. И обязательно кино, несущее хоть какой-то смысл. Ну хоть какой-то! В фильме «Викинг» смысла и исторической правды куда меньше, чем в истории про хоббита и в «Звездных войнах». Вот такое мнение... Фильмы о ленинградской блокаде никогда не оставят равнодушными ленинградцев и петербуржцев.

Десять лет назад на экраны вышел фильм Александра Буравского «Ленинград». Ему посвящена одноименная фотовыставка в музее Горэлектротранса на Среднем проспекте Васильевского острова. Ее автор – фотограф Михаил Хейфец, запечатлевший моменты съемок киноленты на улицах нашего города.

Фотограф – один из самых незаметных людей в творческих бригадах на съемочных площадках. Но только для кинозрителей. Для операторов, артистов – едва ли не самый вредный человек, потому что вечно мешает процессу создания киноленты, мелькая перед ними со своим фотоаппаратом. Между тем, именно фотограф запечатлевает историю, оставившуюся в кадре. В случае с «Ленинградом» Михаила Хейфеца следует считать самой заметной фигурой, ибо в его фотографиях правды на порядок больше, чем в этом небрежно снятом фильме с надуманным сюжетом.

Ленинская фраза «из всех искусств для нас важнейшим является кино» в советское время украшала едва ли не каждый кинотеатр в нашей стране. По сути, так оно и было, а сегодня украшением домашнего вечера становятся фильмы той советской поры. Перед Новым годом и в новогодние каникулы по нескольким каналам показывали любимую всеми «Карнавальную ночь». Эта комедия Эльдара Рязанова вышла на экраны кинотеатров 60 лет назад, но и сегодняшние школьники смотрят ее с удовольствием.

Где фотография – там и живопись. Рядом с этой фотовыставкой работает выставка молодой петербургской художницы Натальи Клименко «Останков Музей», посвященная городу и общественному электротранспорту.

Ну а если тянет на классику – пожалуйста. В корпусе Бюна Русского музея работает выставка «Иван Константинович Айвазовский. К 200-летию со дня рождения». На ней – около двухсот работ мастера. Впервые широкой публике представлены два полотна из Адмиралтейства – «Морское сражение при Ревеле 1790» и «Морское сражение в Выборге 1790», созданные художником-маринистом в 1846 году. Атмосферу произведений Айвазовского прекрасно дополняют предметы военно-морской тематики: императорский штандарт, подлинные носовой фонарь и пушка, паруса, флаги и якоря.



«Морское сражение при Выборге»

Планета животных



Братья-медвежата
Носик и Хвостик

В декабре в Метрострой пришло письмо. В нем говорилось о двух медвежатах – Носике и Хвостике, проживающих в карантинном центре «ВЕЛЕС». Животные попали в центр около двух лет назад, с тех пор подросли и стали нуждаться в более просторном доме. Построить новый вольер для медведей взялись тоннельщики из ТО-3.

Александр Федоров, президент Фонда помощи диким животным «ВЕЛЕС»:

– Носик прибыл в наш центр в критическом состоянии. Из-за огромной опухоли на морде он не мог есть, дышал только ртом. Чтобы спастись, он сам вышел к людям, которые его подобрали и принесли к нам. За ним вышел и его брат, Хвостик. Так медвежата попали в наш центр. Мы оказали Носику необходимую медицинскую помощь, прооперировали, выкормили. Теперь уже и не скажешь, что когда-то он был на грани смерти.

Многие из вас наверняка слышали в новостях о тюленях, лисах, совах и других диких животных и птицах, найденных в черте города и спасенных добрыми людьми из центра «ВЕЛЕС». Созданный в 2009 году центр спасает диких животных, попавших в беду, и возвращает их в естественную среду обитания. Так, только в 2014–2015 годах были спасены и возвращены в лес 16 осиротевших медвежат. Недавно в центр поступил крокодил, найденный равнодушными людьми на помойке и привезенный в центр, где он сейчас живет в ожидании нового хозяина. Некоторые животные остаются в центре на всю жизнь. Как правило, это те, кто

НОВЫЙ ДОМ ДЛЯ МЕДВЕЖАТ

получил травмы, которые не позволяют им самостоятельно выжить в естественных условиях. К таким животным относятся и Носик.

Николай Лаптев, генеральный директор ЗАО «Тоннельный отряд-3»:

– Когда мы первый раз выехали на место, увидели медвежат под два метра ростом, резвящихся в старом вольере, посетителей, которые с огромным интересом не только смотрели, но и пытались кормить медвежат, то стало ясно, что вольер им нужен добротный, способный выдержать их силу, и просторный, чтобы им в нем не было тесно. Разработали проект, согласовали его с Александром Федоровым, заказали в УПТК весь необходимый материал и приступили к строительству.

Работа была поручена участку №1 Артема Троценкова. Бригада под руководством Максима Птицына работала как всегда – добротню и в срок. Мы все понимали, что делаем доброе дело и мишкам нужен не просто вольер, а настоящий дом, в котором они, может быть, проведут всю свою жизнь.

Благодаря отзывчивости метростроителей Носик и Хвостик теперь живут в просторном вольере. Возможно, их удастся пристроить в какой-нибудь зоопарк. Но даже если этого не случится, у них есть дом, где их всегда накормят и окажут необходимую помощь сотрудники и волонтеры Фонда помощи диким животным «ВЕЛЕС». И, конечно, за судьбой двух братьев-медведей теперь будут следить и в Метрострое.



Бригада Птицына, ТО-3

Спорт

НА ЛЫЖНЕ МЫ – СИЛЬНЕЙШИЕ!

Спортивный праздник «Рождественская лыжня-2017» состоялся 21 января, в 76-й день рождения Метростроя, в Зеленогорске на лыжной базе «Прибой».

Соревнования, в которых приняли участие более трехсот человек, проходили в рамках профсоюзной спартакиады работников и служащих Октябрьской железной дороги и транспортных строителей.

Первыми на старт вышли юные лыжники, старание победить и эмоции которых не оставили равнодушным ни одного взрослого.

Затем началась эстафета, в которой стартовало 27 команд. На первом этапе команду «Метрострой» представляла Ольга Ващилко (ТО-3). Она отлично справилась с задачей и первой передала эстафету Михаилу Осину (Управление №10). На третьем этапе бежал Валерий Стрельцов (СМУ-13). Досадное падение на трассе привело к утрате лидирующей позиции, и он вторым передал эстафету финишеру Ивану Зайцеву (Управление №10). Иван приложил максимум усилий и к середине дистанции настиг ушедшего вперед соперника, а затем и обогнал его. В результате команда ОАО «Метрострой» впервые выиграла «Рождественскую эстафету», сделав прекрасный подарок всему коллективу метростроителей к дню рождения организации.



Ольга Ващилко
с Кубком победителей



Передача эстафеты

P.S. 22 января по результатам чемпионата Петербурга по лыжным гонкам трое спортсменов из Метростроя включены в сборную города среди ветеранов и будут выступать на первенстве России. Это Ольга Ващилко, Анна Трофимова (обе – ТО-3) и Наталья Егерева (УМ).

ЮБИЛЕИ ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ ФЕВРАЛЬ

1	Клушин Владимир Александрович (ТО-3) – 60 лет
2	Новиков Леонид Ануфриевич (СМУ-19) – 90 лет
3	Федоров Николай Кронидович (Управление) – 70 лет
4	Рублева Зинаида Петровна (СМУ-13) – 70 лет
5	Роот Анатолий Константинович (СМУ-11) – 75 лет
6	Кожевников Игорь Александрович (УМ) – 70 лет
8	Сидоров Виктор Владимирович (СМУ-20) – 70 лет
11	Скипчак Степан Степанович (УМ) – 65 лет
11	Сталицын Анатолий Николаевич (СМУ-13) – 80 лет
12	Швайбович Владимир Петрович (СМУ-17) – 70 лет
13	Сологуб Елена Ерофеевна (СМУ-17) – 80 лет
14	Станкевич Евгений Андреевич (СМУ-9) – 70 лет
14	Чукина Пелагея Ивановна (Метролес) – 85 лет
16	Дубовицкая Валентина Андреевна (СМУ-13) – 85 лет
17	Зиновьев Алексей Степанович (СМУ-9) – 85 лет
19	Подлипаев Анатолий Петрович (УМ) – 60 лет
21	Черепанин Александр Васильевич (СМУ-9) – 55 лет
24	Иванов Геннадий Николаевич (ТО-3) – 50 лет
26	Володченкова Лариса Васильевна (СМУ-13) – 60 лет
26	Винокуров Александр Константинович (ТО-3) – 55 лет
27	Сороко Владимир Иванович (СМУ-19) – 65 лет
28	Голубев Виктор Алексеевич (СМУ-13) – 80 лет

Спортивные анонсы

В феврале и марте в спортивном комплексе Метростроя (Левашовский проспект, 11/7) **ПРОЙДУТ ИГРЫ ВТОРОГО КРУТА ЧЕМПИОНАТА ПЕТЕРБУРГА ПО БАСКЕТБОЛУ:**

2 ФЕВРАЛЯ команда «Метрострой» принимает «Биржевик». Начало встречи в 19.45.

18 МАРТА «Метрострой» – «Константа».

4 МАРТА «Метрострой» – «Армейцы с Невы».

25 МАРТА «Метрострой» – «Таурас».

Все игры в марте начнутся в 12.20.

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Открытое акционерное общество 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

0+

Редактор: Андрей Бергнер

Корреспондент: Алексей Ерофеев

Фото: Виктор Чумаков

Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 30.01.2017 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

metrostroy@mail.ru

www.metrostroy-spb.ru

Отзывы направлять по адресу редакции.

Тираж 1 700 экземпляров.