

ДНЮ СТРОИТЕЛЯ – НАШ УДАРНЫЙ ТРУД!



*Проходчик ЗАО «Управление-15 Метрострой»
Владимир Венрев*

Дорогие друзья!

ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ПРАЗДНИКОМ – ДНЕМ СТРОИТЕЛЯ!



Наша профессия – одна из самых важных и уважаемых в истории человечества. Нелегкий, но созидательный труд инженеров-строителей лежит в основе достижений современной цивилизации.

Метростроение всегда было и остается флагманом строительной отрасли, где аккумулируются профессиональные кадры, внедряются уникальные технические решения, оборудование, материалы. Прошлое и настоящее Метростроя служат тому подтверждением.

Благодаря силе духа и профессиональной смекалке наших дедов, под огнем неприятеля возводивших объекты транспортной инфраструктуры и оборонные сооружения, Ленинград выстоял в суровые годы войны и возродился из пепла, став вторым городом в стране с действующей системой метрополитена. Уникальные станции первой линии, созданные в те далекие годы, стали визитной карточкой Северной столицы.

Благодаря упрямству и пытливости ума наших отцов Петербургский метрополитен продолжил свое развитие

даже в самые сложные постперестроечные годы. Им мы обязаны сохранением целостности и универсальности Метростроя как строительной организации, развитием его кадрового потенциала и производственной базы. Именно они разработали и опробовали инновационные технические решения, позволяющие эффективно и безопасно строить метро в самых сложных инженерно-геологических условиях.

На нас, наследников боевой и трудовой славы, возлагается большая ответственность не только за судьбу родного предприятия, но и за развитие метростроения в целом. Преумножая лучшие традиции Метростроя, мы выполняем самые сложные производственные задачи. Ввод в эксплуатацию станций Невско-Василеостровской линии, завершение строительства Фрунзенского радиуса, работа на участках Лахтинско-Правобережной и Красносельско-Калининской линий – таков наш вклад в развитие Петербургского метрополитена. Мы делаем комфортнее жизнь нынешних и будущих поколений горожан, для которых подземная транспортная инфраструктура является неотъемлемой частью повседневности.

Не забываем мы и о том, что в течение многих лет метростроевцы не только успешно решали главную задачу – развитие ленинградского, а ныне петербургского метрополитена, но и участвовали в реализации крупнейших проектов федерального значения. Здесь нам тоже есть,

чем гордиться. Завершая строительство стадиона «Санкт-Петербург» и временного пешеходного моста над Южной дорогой в рекордно короткие сроки, мы понимали, что вносим свой вклад в успех ЧМ-2018 по футболу в России. Сооружение высокотехнологичного Многофункционального музейного центра в Рождествено демонстрирует технические инновации и профессионализм метростроевцев на службе отечественной истории и культуры. Реализация проекта по модернизации крупнейшего судостроительного завода «Северная верфь» служит делу формирования современной промышленной базы для производства крупнотоннажных судов в столице российского флота.

Мы четко и эффективно движемся к намеченным целям, ведь метростроевцы – это команда, для которой нет невыполнимых задач.

Пусть День строителя станет для всех нас передышкой среди напряженных будней, когда можно пообщаться с коллегами, провести время с семьей и друзьями.

В преддверии этого замечательного праздника желаю метростроевцам и всем российским строителям крепкого здоровья, благополучия, семейного счастья, и, конечно же, новых успехов в работе на благо страны и нашего города!

С уважением,

*генеральный директор
ОАО «Метрострой»
Николай Александров*

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

**55 ЛЕТ
САМООТВЕРЖЕННОГО
ТРУДА**

СТР. 2-3

**КРАСНОСЕЛЬСКО-
КАЛИНИНСКАЯ ЛИНИЯ:
РАБОТА ИДЕТ!**

СТР. 4-5

**ПО ВЕРТИКАЛИ
НА ШИТЕ**

СТР. 6

С Юбилеем!



55 лет САМООТВЕРЖЕННОГО ТРУДА

ВАДИМ НИКОЛАЕВИЧ АЛЕКСАНДРОВ – по-настоящему самоотверженный человек, с твердой позицией и несгибаемой волей. И в то же время, в личном, общечеловеческом плане – очень доброжелательный, открытый, отзывчивый... Уникальный человек. Именно благодаря профессиональным качествам Александра, его мужеству и беззаветной любви к людям труда удалось не только сохранить но и преобразить наш петербургский Метрострой – открыть ему второе дыхание, перестроить, сделать технически мощным, современным, передовым. 55 лет созидания на благо красивейшего города России – это счастье, это гордость, это непреходящая благодарность петербуржцев. С прекрасным юбилеем, уважаемый Вадим Николаевич!



Уважаемый Вадим Николаевич!

Примите поздравления с 55-летием трудовой вахты от коллектива Управления ОАО «Метрострой»!



Много лет мы вместе идем по жизненному пути, на котором – напряжение трудовых будней и радость производственных побед, километры тоннелей метрополитена и десятки новых станций, уникальные промышленные и гражданские объекты федерального значения.

Для нас Вы стали не только руководителем, чей профессионализм и блестящие организаторские способности вызывают глубокое уважение, но и надежным товарищем, другом, готовым подставить плечо в трудную минуту.

Многолетняя успешная деятельность и динамичное развитие компании – это, прежде всего, Ваша заслуга. Под Вашим руководством Метрострой сформировал уникальный коллектив и современную материально-техническую базу, позволяющую решать сложнейшие производственные задачи в области метростроения, промышленного и гражданского строительства.

Мы вместе работали на строительстве линий метрополитена Северной столицы, и именно под Вашим руководством метростроевцами был установлен не превзойденный до сих пор мировой рекорд скоростной проходки тоннелей.

Вы стали идейным вдохновителем успешной реализации проекта Комплекса защитных сооружений, обеспечившего надежную защиту города от наводне-

ний. При Вашем непосредственном участии Метрострой осуществил строительство Второй сцены Мариинского театра и базовых сооружений Ленинградской АЭС в Соновом Бору.

Вы не раз повторяли, что подвести заказчика – значит подвести самих себя, и Ваши слова никогда не расходились с делом.

Нынешний 2018 год потребовал от всех нас огромного напряжения сил. В рекордно короткие сроки был достроен и успешно сдан в эксплуатацию стадион «Санкт-Петербург», на котором прошли матчи Чемпионата мира по футболу 2018 года. Для удобства петербуржцев и гостей нашего города был сооружен пешеходный Яхтенный мост, для пассажиров открылись станции «Новокрестовская» и «Беговая» Невско-Василеостровской линии, ставшие

За исследование, разработку и внедрение пространственных конструкций в массовое строительство В.Н. Александрову и группе метростроителей в 1988 г. была присуждена Премия Совета Министров СССР. В 1995–1996 годах под руководством В.Н. Александрова была разработана и внедрена технология бесадачной проходки тоннелей большого сечения в зоне плотной городской застройки. В результате этой разработки в исторической части города без расселения домов была сооружена подземная станция «Адмиралтейская».

важной частью транспортной инфраструктуры, обслуживающей футбольных болельщиков всего мира.

Личным примером Вы вдохновляли коллектив Метростроя в самые сложные периоды, на деле доказывая, что невыполнимых задач не существует. Главное – идти вперед и не останавливаться на достигнутом.

Сегодня, передав дело своей жизни в надежные руки, Вы приступили к решению новых и не менее сложных задач, связанных с долгосрочными перспективами развития метростроения и комплексного освоения подземного пространства Санкт-Петербурга. В качестве специального представителя Губернатора Санкт-Петербурга по метростроению и подземному строительству Вы работаете над решением актуальных проблем, сдерживающих развитие подземной транспортной инфраструктуры.

Уважаемый Вадим Николаевич! Продолжайте вдохновлять Метрострой своим личным примером, умением преодолевать трудности и добиваться поставленной цели! Заряжайте коллектив позитивом, оптимизмом и верой в торжество прогресса.

От себя лично и от коллектива Управления ОАО «Метрострой» разрешите пожелать Вам новых успехов на поприще, которому Вы беззаветно служите всю свою жизнь и, конечно же, здоровья и благополучия Вам и Вашим близким!

*Первый заместитель генерального директора
ОАО «Метрострой» – заместитель по производству
Владимир Харенков*



55 ЛЕТ В ПРОФЕССИИ МЕТРОСТРОИТЕЛЬ



Сегодня я имею высокую честь поздравить от имени руководителей строительных управлений Метростроя Вадима Николаевича Александрова – большого строителя, ученого, Действительного члена Академии Транспорта России, доктора транспорта, члена правления Тоннельной Ассоциации России с замечательным профессиональным юбилеем.

Пятьдесят пять лет назад Вадим Николаевич Александров окончил нашу «альма-матер», наш родной ЛИИЖТ (ныне ПГУПС им. Александра Первого).

Выбор факультета и особенно выбор кафедры – это осознанный выбор профессии. В далеком 1963 году Вадим Николаевич твердо принял решение, сделал выбор, который и определил весь его дальнейший жизненный путь: факультет «Мосты и тоннели», кафедра «тоннели и метрополитены», профессия – инженер путей сообщения-строитель. И не просто строитель, но МЕТРОСТРОИТЕЛЬ.

Мне довелось начинать профессиональный путь с такого же выбора, какой сделал Вадим Николаевич, только пятью годами позже. Поэтому мне и легче судить о самом главном для человека масштаба Вадима Николаевича – о единственно верном выборе профессии, о выборе, который определяет судьбу на всю жизнь.

55 лет Вадим Николаевич продвигался от должности к должности, от поста к посту, шел, приобретая и наращивая опыт горного инженера-строителя, крупного руководителя самого мощного строительного предприятия, каким при Вадиме Николаевиче стал наш Метрострой.

Поздравляем юбиляра и от всего сердца желаем Вам, дорогой Вадим Николаевич, крепкого здоровья и дальнейшей профессиональной реализации – как блестящего инженера-метростроителя, единожды выбравшего свой путь и твердо идущего по нему более полувека!

От имени и по поручению горно-строительных подразделений петербургского Метростроя, генеральный директор ЗАО «Управление-20 Метрострой» Георгий Дружининский



МОБИЛИЗОВАН ЛЕНИНГРАДОМ-ПЕТЕРБУРГОМ

Безаветный труд Вадима Николаевича Александрова отмечен многочисленными наградами, орденами и медалями: Медаль «За воинскую доблесть» (1970); Орден «Знак почета» (1976); Орден Трудового Красного Знамени (1983); премия Совета Министров СССР (1990); Знак «Почетный строитель России» (2000); Орден «За заслуги перед Отечеством» III и IV ст. (1998, 2004); Орден Почета (2011) и многими другими.

За заслуги перед Россией и Санкт-Петербургом Вадиму Николаевичу Александрову присвоены высокие звания: «Почетный гражданин Санкт-Петербурга» (2008); «Заслуженный строитель Российской Федерации» (1994); «Почетный член Тоннельной Ассоциации России» (2005); Академик Академии Транспорта (1992); Доктор Транспорта Академии транспорта (1999); Академик, член президиума Международной Академии наук экологии и безопасности (МАНЭБ).

Горный инженер-строитель Вадим Александров – советник губернатора Петербурга по вопросам метростроения; председатель государственной аттестационной комиссии факультета «Мосты и тоннели» Петербургского государственного университета путей сообщения; президент НП «Объединение строителей подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов»; председатель Комитета по освоению подземного пространства Национального объединения строителей.

Труд Вадима Николаевича Александрова отмечен многочисленными благодарственными грамотами Губернатора Санкт-Петербурга, почетными знаками и дипломами.



ВСЕГДА РЯДОМ С ВАМИ

Уважаемый Вадим Николаевич!

Примите наши искренние поздравления в связи с 55-летием Вашей трудовой деятельности в питерском Метрострое!

Мы гордимся тем, что значительный отрезок этого пути шли и идем рядом с Вами – умным руководителем, лидером и настоящей Личностью, на многие годы опередившей развитие подземного строительства в Ленинграде и Санкт-Петербурге.

Восхищаемся Вашим профессиональным отношением к делу, блестящими организаторскими способностями и прекрасными человеческими качествами, в основе которых – уважение и любовь к людям.

А ваше умение найти единственный, правильный путь к успеху? Примером может служить решение колоссальной задачи по восстановлению движения в новых тоннелях под площадью Мужества. В это мало кто верил, но это произошло! И это была Победа! Ваша Победа! За 55 лет труда таких Побед не пересчитать. Сегодняшний рывок технологий и механизации строительства метро в России без Вашего прямого участия был бы вряд ли возможен. Среди Ваших наград есть главная награда – благодарность петербуржцев: «Не каждому дано так славно жить, горожанам на память станции метро дарить!»

Дорогой Вадим Николаевич! Ваше 55-летнее служение Петербургу и Метрострою – Это зрелость во всем и всегда,
Это опыт большого труда!
Это возраст совсем небольшой,
Желаем не стареть душой!

*Счастья Вам полную чашу
За труд и отзывчивость Вашу!*

*Директор Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»
Валерий Кузнецов от имени производственных предприятий Метростроя:
Управления механизации, УПТК,
Литейно-механического завода, АТП, РЭУ, ЖБКиД*



КРАСНОСЕЛЬСКО-КАЛИНИНСКАЯ ЛИНИЯ: РАБОТА ИДЕТ!

Остановка первая – на углу Ленинского проспекта и проспекта Маршала Жукова. Шахта 841 еле нашли, так запрятана она во дворах жилых домов. Шахта вентиляционная, в недалеком будущем недалеко от рабочего ствола появится привычный глазу венкиоск. У ворот строительной площадки нас встречает начальник участка №3 ЗАО «Управление-15 Метрострой» Виктор Сергеевич Маскалик.



Виктор Сергеевич обосновался на площадке в июне 2016 года. В июне же проходческими бригадами его участка пройдено 21 кольцо (общая глубина ствола – 63 метра). Ровно через месяц на площадке вырос копер, была собрана подъемная машина, подключена эстакада, оборудовано машинное помещение. Работа спорилась так, что был даже установлен скоростной рекорд проходки «местного значения».

– За сентябрь прошли 30 колец шахтного ствола при норме 25! – с гордостью рапортует Виктор Сергеевич, – потому что мастера и бригадиры у меня отменные, коллектив подготовленный, слаженный, проверенный. Материалы поступали вовремя, проходку вели по хорошо промороженному грунту. Может, смогли бы и быстрее дать – но ночью работать нельзя, кругом жилые дома.

Сегодня на площадке 841 шахты от Управления-15 работают 30 человек. К концу июля они закончили демонтаж горного комплекса; а ближе к Новому году построят 14-метровый отводной тоннель от оси ствола к венкиоску.

Далее по курсу нашего маршрута шахта 842. Транспортный ствол построен на пересечении проспекта Маршала Жукова с улицей Маршала Казакова. Через него ведется строительство станции «Казаковская». Станционный комплекс будет разбит на глубине 56 метров, а выход на поверхность – прямо напротив гипермаркета ОКей (это тоже площадка ЗАО «Управление-15 Метрострой»). Сейчас хозяин площадки – ЗАО «Тоннельный отряд-3». На территории нас ведет заместитель начальника участка №1 Илья Федорович Василец.



Накануне Чемпионата мира по футболу все внимание было приковано к строительству станций «Новокрестовская» и «Беговая». Как воздух необходимая городу Красносельско-Калининская линия оказалась практически «вне зоны действия» СМИ. А между тем, под землей работа идет, и еще как! В монтажно-щитовой камере шахты 842 собирается проходческий щит. В августе стартует механизированная проходка перегонных тоннелей по трассе станция «Казаковская» (проектное название «Юго-Западная») – станция «Путиловская». Это будет без преувеличения БОЛЬШОЕ СОБЫТИЕ! Корреспонденты «Метростроителя» решили осмотреться заранее и совершили «рабочее турне» по шахтным площадкам строящейся линии.



Монтажники участка Евгения Чусева собирают щит на 842 шахте

На поверхности кипит работа – сооружается горный комплекс.

Илья Федорович подробно показывает, где и что.

– Для ускорения монтажных работ горный комплекс разбит на две очереди, первая практически готова – заканчиваем монтаж внутренних и слабочных систем. Мы решили разбить строительство на две очереди, чтобы к старту щитовой проходки основная часть горного комплекса была готова к работе.

Горный комплекс и, правда, внушительный: два крыла с эстакадами, в каждом крыле – накопительные бункеры. Площадка работает безостановочно, костяк строительства – 120 тоннельщиков и отряд монтажников УМа.

– От устья ствола на отбойных молотках пройден двухсторонний руддвор №1, в монтажно-щитовой камере УМовцы собирают проходческий щит.

– Спускаться будете? – с хитрецей спрашивает Илья.

– Конечно! – мы не подозреваем подвоха и следуем за ним.

А спуск-то непростой: подъемная клеть еще не работает, топаем 60 метров по крутым ступеням. Обратное – тяжелее. На бесконечных узких трапах даже у человека с неплохой физической подготовкой сбивается дыхание. Вот и думаешь: а ведь проходчики, монтажники, сменные – все! – мотаются вверх-вниз много раз в день!

В руддворе кипит подземная жизнь: гремят отбойные молотки, отбрасывается порода. По соседству с крепкими проходчиками ТО-3 УМные монтажники дружно принимают с поверхности детали проходческого щита: идет сборка режущего органа. В августе монтаж КТ-1-5,6 будет закончен, и проходка стартует в направлении «Путиловской» по трассе левого перегонного тоннеля. Впереди 1800 метров упорного труда.

Недалеко, на Кронштадтской улице, расположилась следующая площадка. На поверхности шахты 843 также сооружается горный комплекс, а под землей бригады ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» прошли шестидесятиметровый ствол и «добивают» камеру нижнего вентиляционного



узла (НВУ); из 48 колец поставили 33. На площадке в круглосуточном режиме трудятся 60 метростроителей.

– Вестибюль «Путиловской» будет строиться через нашу шахту: по этому стволу пойдет отгрузка породы, – начальник участка №5 Алексей Игоревич Сергеев пытается перекричать грохот отбойных молотков.

На поверхности субподрядчик «Нордекс» выполнил все технические работы для подключения площадки к постоянному электроснабжению. Начинается следующий важный этап – передача техдокументации в Управление Метростроя и в Ростехнадзор.



У станции метро «Кировский завод» вырос еще один синий забор – площадку шахты 844 поделили ООО «Метроподземстрой» и ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой».

Первым нас заметил начальник участка Метроподземстроя Никита Валерьянович Голубев.

– Мы прошли ствол, через который будет строиться переходной коридор с «Путиловской» на «Кировский завод», и обустроиваем руддвор.

Пока метроподземстрой ведут проходку подземных выработок, на поверхности развернулся монтаж горного комплекса, а параллельно – усиливаются фундаменты ближних зданий.

– Меры эти превентивные, – считает Голубев, – проводим замену полов в подвальных помещениях и заполняем пустоты в фундаментах методом манжетного нагнетания. Специалисты ЛМГТ постоянно мониторят просадки.

По соседству с Метроподземстроем коллектив Семнадцатого управления готовится к проходке наклонного хода стан-

Объявление

НА АУКЦИОН ПРЕДЛАГАЕТСЯ

Отдел по управлению имуществом
ОАО «Метрострой» предлагает вниманию
выставляемый на аукцион:

Автомобиль SUZUKI GRAND VITARA XD-7, 2001 года выпуска, идентификационный номер (VIN) JSAHTX92V00101961, двигатель № H27A 105492, кузов № JSAHTX92V00101961, шасси № JSAHTX92V00101961, цвет кузова – серебристый, пробег – 380 662 км.

Стартовая цена – 300 000 (триста тысяч) рублей.

Место стоянки – Управление производственно-технологической комплектации – филиал ОАО «Метрострой» (Санкт-Петербург, ул. Расстанная, д. 17).

Заявки на участие в аукционе принимаются в отделе по управлению имуществом по адресу: 190013, Санкт-Петербург, Подъездной пер., д. 9, каб. 29 в течение двух недель со дня публикации.

Дата проведения аукциона через один месяц после публикации данного объявления. О месте и времени аукциона будет сообщено дополнительно.

Справки по телефонам:

ОАО «Метрострой» – 441-32-70

Управление производственно-технологической комплектации – филиал ОАО «Метрострой» – 766-22-62

16.07.2018 г.



ции «Путиловская». Проходить наклон будут вручную – так предписано проектом. Длина эскалаторного тоннеля 116 метров. Заместитель начальника участка №1 ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» **Максим Владимирович Устинов:**

– Разработку грунта в котловане начнем, когда на этом участке наши коллеги закончат проходку под землей. Такова технология!

По контуру будущего вестибюля «Путиловской» заканчивается возведение «стены в грунте» и начинается струйная цементация. Выход со станции «Путиловская» будет на улице Васи Алексеева, как раз напротив ТК «Румба».

Вспомогательная шахта 845-бис тоже находится неподалеку от метро «Кировский завод». Заместитель начальника участка №3 ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» **Александр Сергеевич Малков**



рассказал, что через эту шахту будут перехватывать щит по пути его следования, но в ходе работ ствол должен выполнять прежде всего стандартные транспортные функции: отгрузка породы, подача строительных материалов, транспортировка людей.

– 60 проектных метров шахтного ствола и рудвор пройдены! – доволен работой Александр Сергеевич, – приступили к разработке породы насосной камеры, которая будет служить для откачки воды из выработок. И все это сделано золотыми руками наших проходчиков!

Последняя точка нашего маршрута, **шахта 845** – в глубине Броневой улицы. Работы на этой шахте начались недавно, в конце июня. Нас встретил и провел по площадке начальник участка №2 ЗАО «Управление №10 Метростроя» **Сергей Сергеевич Абдулин.**

– Через полгода здесь будет пятидесятиметровый вентствол в чугунной обделке, – пообещал Сергей. – Корифеи «Девятки» ведут вокруг ствола рассольное замораживание, морозить будем 40 дней и затем приступаем к проходке. Но подготовка к ней уже идет: собираем растворный узел, компрессорную... Ствол нужный: через него сооружается демонтируемая камера для приема щита со станции «Путиловская». Пока на площадке работает звено из 8 человек, но к началу проходки ствола наростим коллектив проходчиков до 40.



На информационных щитах всех строительных площадок обозначена одна и та же дата завершения работ – июнь 2022 года. К этому сроку планируется запустить только часть Красносельско-Калининской линии, от пересадочной «Путиловской» до «Казаковской», всего две станции. Неусто, но все же лучше, чем ничего. Остальные 4 станции от «Обводного канала» до «Путиловской», а именно «Обводный канал-2», «Боровую», «Черниговскую», «Броневою» придется, по всей видимости, ждать долго. Проекты есть давно, но конкурс на строительство объявить не могут: участки, предназначенные для размещения строительных площадок подходов шахт, городом либо проданы, либо сданы в долгосрочную аренду... Но надеяться будем, ведь без этой ветки транспортная ситуация в огромном спальном районе города так и останется патовой.

Поздравляем!

ХРАНИТЕЛЬНИЦА ПАМЯТИ МЕТРОСТРОЯ



Кто хотя бы однажды побывал в архиве Метростроя, увидел ряды массивных металлических шкафов, заполненных личными делами и служебной документацией, подлежащей длительному хранению, тот по достоинству может оценить важность и значимость труда работников, отвечающих за сохранность документов, профессионализм заведующей этим непростым хозяйством **Анны Ивановны Кулеш.**

В августе Анна Ивановна отметила свой замечательный юбилей. За плечами – огромный опыт работы в ведущей строительной организации Санкт-Петербурга. А кажется – это было вчера. Юной девушкой Аня переступила порог управления Ленметростроя и вот уже без малого четыре десятилетия как работает в одной должности – заведующей архивом, став за это время, образно говоря, хранительницей памяти Метростроя.

– Анну Ивановну нередко ставлю в пример нашим молодым сотрудникам, – говорит заместитель генерального директора по персоналу и управлению имуществом **Валентина Забродина**, – советую учиться у Кулеш проявлять в работе инициативу, творчество, ответственность.

Неравнодушие – отличительная черта **Анны Ивановны**. Да и разве можно подходить к делу формально, когда от тебя зависит своевременность получения сотрудниками документов для начисления льготных пенсий, подтверждение стажа работы, справок о преобразованиях или реорганизации структур подразделений Ленметростроя и ОАО «Метрострой».

За добросовестный труд Кулеш неоднократно отмечали грамотами. В преддверии Дня строителя Анна Ивановна награждена грамотой Союза строительных объединений и организаций Санкт-Петербурга.

Энергии **Анны Ивановны** можно только позавидовать. У нее на все хватает сил. Выходные и свой отпуск Кулеш посвящает любимому увлечению – огородничеству. Об урожаях **Анны Ивановны** ходят легенды. Даже в самые неблагоприятные для выращивания овощей и фруктов годы у нее всегда в изобилии огурцы, помидоры, яблоки... Только успевай закрывать банки с разносолами и варить варенье.

*В день юбилея желаем **Анне Ивановне** неиссякаемой энергии, успехов в труде и рекордных урожаев, исполнения намеченных планов, а главное – пусть рядом всегда будут самые любимые – ваши родные и близкие!*

Экономика

НУЖНО ПРОДОЛЖАТЬ РАБОТАТЬ

Нашей традицией стало беседовать с начальником ПРО Метростроя **Максимом Кузнецовым**. Вот и в этот раз мы задали ему не самые удобные вопросы и получили ответы.



– С чем связаны трудности, которые испытывают сейчас наши СМУшки? Где скрывается этот камень преткновения?

– В ценообразовании, которое действует в стране, в нашем городе и у нас конкретно. Та заработная плата, которая указана в смете, не покрывает фактическую. А за низкую зарплату работать в шахте желающих не найдется. Контракты длительные. Сметы разрабатывались до 2013-2014 гг. Никто в принципе не мог спрогнозировать то, что предусмотренных дефляторов будет недостаточно. Но ситуация не безвыходная. Приводить сметную документацию к реальным рыночным ценам просто необходимо. Этим надо заниматься. Причем заниматься всем участникам процесса: заказчику, генподрядчику, подрядным организациям, проектировщикам.

Кроме того, нельзя забывать, что петербургское метростроение сейчас находится в переходном периоде. Метрострою в целом, не только Управлению, но и СМУшкам, и тому же заказчику требуется время для отработки новой системы, на которую мы все перешли в 2014 году. Появился новый закон 44-ФЗ, банковское сопровождение, меняется и другое. Все это, несомненно, повлияло на нашу работу. Учитывая долгосрочность проектов, ведь срок действия контрактов 4-5, а то и 6 лет, – мы только сейчас подходим к тому, чтобы пройти весь цикл строительства от начала и до конца по новой системе, когда можно будет все в комплексе проанализировать и сделать окончательные выводы.

Конечно, всем нам необходимо более четко и с учетом всех этих изменений планировать всю свою внутреннюю хозяйственную деятельность. В том числе, нужно пересмотреть и производственную часть, с тем чтобы максимально увеличить производительность. В целом, мы анализируя экономику подрядных организаций, видим, что ситуация не патовая. У кого-то получше, у кого-то похуже. Но все могут работать. И должны это делать. А наша задача поддержать СМУ. И мы это делаем. СМУ-11, например, уже больше года работает в условиях арестованных счетов. Но, тем не менее, мы нашли способы обеспечить их работоспособность, обеспечили объем работ на Лахтинско-Правобережной линии.

– Что сделано и что еще нужно сделать, чтобы войти, наконец, в ту стадию работы, когда не мы будем работать на систему, а система на нас?

– Мы закрыли аванс по Фрунзенскому радиусу. Получаем следующий – миллиард девятьсот. А это значит, что на этой линии пойдет работа. Закрыли аванс по Невско-Василеостровской линии в размере 4,5 млрд. Соответственно, ушли все штрафные санкции за просрочку погашения аванса. Следующий шаг – это закрытие всех работ по НВЛ и объемов, выполненных сверх контракта. На Лахтинско-Правобережной хорошо развернули сейчас работы, планируем начать путевой бетон. На Красносельско-Калининской линии также разворачиваемся. Там уже щит монтируется, в августе начнем проходку перегонного тоннеля. Кроме того, приступаем к монтажу наклонного щита на ЛПЛ. То есть, объемы на ближайшую перспективу есть. И к следующему году, я думаю, ситуация выправится. В этом нас еще «поболтают», но вот эта фаза активного строительства по двум линиям (ЛПЛ и ККЛ), когда будет проходка, и плюс снижение финансовой нагрузки, связанной с исполнением контрактов по Фрунзенскому радиусу и Невско-Василеостровской линии, позволят выйти на нормальный во всех смыслах график работы: и в производственном плане, и в финансовом. Самое главное, что нужно делать, – продолжать работать. Так, как мы это умеем: высокопрофессионально и с нацеленностью на результат.

ГОТОВИМ ЩИТ К ПРОХОДКЕ ПУТЕВЫХ ТОННЕЛЕЙ

НА «КАЗАКОВСКОЙ» (ШАХТА 842) МОНТАЖНИКИ УМа ПРИСТУПИЛИ СБОРКЕ ПРОВЕРЕННОГО В ДЕЛЕ КТ-1-5,6.



Через крепкие руки Алексея Ивановича Парая прошло немало сложной горной техники. Из последних громких дел – монтаж ТПМК Herrenknecht S-441 «Аврора» для проходки наклонных ходов станций «Обводный канал», «Адмиралтейская», «Спаская» (сейчас щит готовится к строительству эскалаторного тоннеля станции «Горный институт» Правобережной линии, об этом читайте наш репортаж в следующем номере); монтаж ТПМК Herrenknecht S-782 «Надежда» (проходка двухпутных тоннелей Фрунзенско-Приморской и Невско-Василеостровской линий). Сегодня заместитель начальника участка монтажа подземных горнопроходческих машин и механизмов Управления механизации Алексей Иванович Парай организует монтажи горной техники на шахтах и в забоях Красносельско-Калининской линии: принимает заявки метростроителей по проходческим щитам, станционникам, тьюбиноукладчикам, подъемным механизмам, монтажным балкам, и так далее. Как идет подготовка КТ-1-5,6 к проходке перегонных тоннелей нового участка Красносельско-Калининской линии, спросил «Метростроитель» Алексея Ивановича.

ТРЕБУЕТСЯ РЕМОНТ

– Проходка по трассе «Казаковская»-«Путиловская»-«Кировский завод» поручена бригадам ТО-3. На шахте 842 (станция «Казаковская») тоннельщики подготовили монтажную камеру, собрали тельфер и транспортную балку. Это позволит монтажникам УМа оперативно выполнить сборку КТ. Сейчас идет его демонтаж, часть узлов перемещается в ремзону Управления механизации на ремонт. Этим щитом бригады проходчиков СМУ-11 прошли двухкилометровый путевой тоннель от «Театральной» до «Горного института». Разумеется, после такой большой проходки требуется ремонт. Есть проблемы с краном-перегрузчиком, течы в сальниках редуктора транспортера, у домкрата на выдвижение режущего органа тоже есть подтеки под сальниками, их нужно заменить и проверить. В обварке наплавочными электродами нуждаются многие элементы режущего органа; есть ряд вопросов к электрике.

К разговору о подготовке щита присоединяется начальник участка ремонта и эксплуатации горнопроходческого оборудования Управления механизации Александр Николаевич Фомич:

– В целом, щит в хорошем состоянии. Надо отдать должное проходчикам и механикам СМУ-11 – они грамотно его эксплуатировали и вовремя проводили профилактические работы. Тем не менее, **режущие элементы** нуждались в обработке наплавочными электродами, мы поменяли резцы, отремонтировали скальватели и резцодержатели. Отремонтировали и испытали **гидравлические системы**: насосные установки, электродвигатели, щитовой гидроцилиндр, заменили уплотнения в блокоукладчике, проверили и испытали гидробатареи. Выполнили профилактический осмотр и переборку **электроаппаратуры**: поменяли, зачистили, прозвонили, проверили. Работа идет хорошо – технику сдадим в срок.



Алексей Иванович Парай:

– Я тоже не думаю, что ремонтные работы в цеху задержат сборку щита, скорее всего они будут выполнены еще до начала монтажных работ. Судите сами: **с запчастями под замену проблем практически нет**, КТ – наш проверенный боевой товарищ, испытанный в тяжелых условиях проходки. Для его ремонта в Управлении механизации есть все необходимое, ничего закупать, заказывать, ждать не придется: любые шланги, любая гидравлика – все запрессуют прямо в цеху. Кран-перегрузчик – сутки-двое и будет в боевой готовности. Слесари наваяются на любую сборку, все подварят, подтянут. И пусть шлейф пока не в лучшем виде – но трос и погнутые детали поменяем на новые, и он заблестит, как у кота манитка. И даже если в режущих элементах найдем серьезные дефекты – все это разбирается-снимается, вырезается на плазме, быстро подтачивается и ставится на место.

ДОСТАВИТЬ НА ТОЧКУ

Двухкилометровая транспортировка по тоннелям до ствола на «Казаковской» непростая, есть места, где габаритные детали «протолкнуть» будет сложно, например 8-тонный вал может «забуриться» в унтерцуге или в каком-нибудь узком ходке.

Щит разбираем до корпуса. Транспортный мост, всю жесткую опору, кассетник и другие крупногабаритные фрагменты перегружаем на разминочный пандус. В один прием комплекс перевезти не удастся – это более восьмидесяти вагонов и тьюбиновок. Значит, чтобы доставить детали щита на «Казаковскую», придется сделать две полноценные ходки. Но, как говорится, дело не сапог – с ноги не скинешь.

...И ПОСЛЕДНИЕ СТАНУТ ПЕРВЫМИ

– Демонтаж щита и его сборка выполняются в разной последовательности. Разбирать щит начинаем «с хвоста», в первую очередь

снимаем транспортный мост, потом дело доходит до блокоукладчика и дальше – сам щит. Последними разбираются режущий орган и основание корпуса – ложе щита. А собирать надо как раз наоборот: в первую очередь заводим в забой ложе и затем режущий орган. Если самая последняя деталь, ложе режущего органа, не будет готова к сборке, значит, монтаж начинать не сможем. Потому что при сборке именно ложе становится самой первой деталью. Работа предстоит очень плотная, но делать ее надо в строгой последовательности, по отработанной десятилетиями схеме. КТ – это наш родной комплекс, мы его знаем, как свои пять пальцев, у нас есть и чем заменить, и чем отремонтировать любой узел. Но если тоннельщики начнут нас «душить» – мол, давайте быстрее за два месяца переинструлируйте и пустите машину на ход – это будет в корне неправильно, а главное, чревато переделками. Спешить здесь нельзя, но и «тянуть резину» не в наших правилах: сейчас работаем на демонтаже в две полные смены, думаю, запустим и третью – пойдем «вскользьяк».

ПОШЛА «ЗАКЛАДКА»

Как бы ни «отрезал» Парай на демонтаж-монтаж щита побольше дней, на круг получается два с половиной – три месяца. Больше никто не даст. Тоннельщики торопят: им надо деньги зарабатывать; проходчикам СМУ-13 тоже надо щит побыстрее убирать «с дороги»: он мешает дальнейшей работе. Поэтому уже в середине июля, параллельно с ремонтными работами, развернулась закладка щита: в забое установили ложе, за ним пойдут лучи, ковши, ступица, гайка, нижние и боковые отбойные листы, режущий орган и пошло, и пошло!

Сейчас на сборке работает бригада Вячеслава Алексеевича Кучерова. Молодежь в УМе есть, ребята хорошие, но Парай поставил на монтаж опытных бригадиров: монтажников, гидравликов, электриков, которые знают тонкости КТ. Дмитрий Полетаев, Геннадий Калинов, монтажник «от бога» Евгений Васильевич Шибаленков – старый волк, каких все меньше остается в Метрострое. Электрик – Алексей Цветков, гидравлики – бригада Андрея Черкасова. Все люди грамотные, самостоятельные, свою работу знают. А бригадир и не должен пальцем тыкать. Дал задачу, например, электрикам – быстро отключить транспортный мост, освободить фронт работ монтажникам. Готово! Монтажники пришли, в первый день опустили тьюбиновок, доставили порошняк, установили, обварили, увязали, подключили монтажные лебедки и пошла работа!



ПО ВЕРТИКАЛИ НА ЩИТЕ

21 ИЮНЯ СТАРТОВАЛА ПЕРВАЯ МЕХАНИЗИРОВАННАЯ ПРОХОДКА СТВОЛА ДИАМЕТРОМ 5,49 МЕТРА.

На площадке СМУ-13 вокруг новой машины тульского производства кружат метростроевцы в УМовских куртках. Проходку ведет Управление механизации, они и собирали «инновацию». Сменный механик УМа Сергей Денисов, принимавший участие в сборке, сегодня руководит проходкой. Сергей считает, что ничего сложного в механизме нет. Но ведь это и хорошо: чем проще механизм, тем он надежнее.

– Сергей, расскажи немного об этапах работы на этой машине.

– Проходку ствола ведем комплексом СПК-6. Машина рассчитана на определенный диаметр кольца – до 6 метров. Может работать с любой обделкой – железобетонной или чугунной. Шарошка разрыхляет замороженный грунт на глубину чуть больше высоты кольца, затем он выбирается двухковшовым экскаватором и манипулятором выдвигается на поверхность. На домкратах машина ложится на дно забоя. Следующий этап: в горизонт опускаются четыре конусообразные секции-ляды, они образуют рабочую площадку внутри ствола. На этой площадке проходчики ведут монтаж обделки: манипулятором выставляют тьюбинги и связывают их в кольцо. Площадка может вращаться вокруг своей оси – для монтажников это большое удобство. Далее маркшейдер



«отстреливает» разметку, и машина начинает разрабатывать грунт под новое кольцо.

– Сергей, перед нами в действии первое устройство отечественного производства для проходки вертикальных стволов. Как считаете, для Метростроя это полезное приобретение?

– Разумеется! Люди не падают от усталости к концу смены. Механизация всегда лучше лопаты. Кстати, и заработки при механизированной проходке тоже очень неплохие!

– А если сравнить скорость ручной проходки и машины?

– Пока люди привыкают к механизму, оттачивают операцию. Но потенциал механизма мощный. При определенной адаптации выйдем на очень хорошую скорость. Рассчитываем на кольцо в смену. Предел ручной проходки – кольцо в сутки, и то на грани физического перенапряжения.

Сергей Павлинов, участок строительных работ УМ, проходчик.

– Сергей, вы непосредственно занимаетесь проходкой ствола.



– Да, мы берем породу и монтируем кольца.

– Ну и как по сравнению с ручной проходкой?

– Небо и земля! Надо всем Метростроем переходить на механизированную проходку стволов. Только есть определенный нюанс: должна быть очень качественная заморозка ствола и околоствольного пространства. Если этот вопрос решить, то пойдет, и очень хорошо пойдет! Сейчас парни «натаскаются», и пойдет у нас настоящая «скоростная проходка»! А если будет скорость, будут и заработки. И спина будет здоровая. Ручная проходка вертикальных стволов – это самый тяжелый труд. Постоянно в воде, постоянно с лопатой или отбойником – лучше не вспоминать. Одно дело молотком, другое дело – машина!

Через двадцать колец над стволом будет установлен защитный полок, смонтирован лестничный трап. Даешь механизированную проходку по вертикали!

Николай Власов: «БОЛЬШЕ ДЕЛА, МЕНЬШЕ СЛОВ»



– Вы возглавили СМУ-15 в мае 2011 года. В каких строительных проектах Метростроя с тех пор принимал участие ваш коллектив?

– За семь лет коллектив СМУ-15 построил эскалаторный тоннель и вестибюль станции «Международная», выполнил щитовую проходку двухпутного тоннеля длиной 3,8 км от стартовых котлованов станции «Южная» до станции «Прспект Славы», соорудил эскалаторный тоннель и подземный вестибюль №2 с пешеходным переходом к станции «Прспект Славы», достроил парковки на стадионе «Зенит-Арена», соорудил двухпутный перегонный тоннель длиной 5,2 км под Финским заливом от стартовых котлованов на Туристской улице к станциям «Беговая», «Новокрестовская» и «Приморская». Построил подземную четырехэтажную станцию «Новокрестовская» на намывном грунте в акватории Финского залива.

– Расскажите об участии СМУ-15 в текущих строительных проектах на новых площадках метростроения.

– На Красносельско-Калининской линии работаем на шахте №841 и строим эскалаторный тоннель для станции «Казаковская».

На Лахтинско-Правобережной линии проходим ствол шахты №573 и работаем в четырех забоях притоннельных выработок шахты №574. Выполняли подготовительные работы для дальнейшей проходки двухпутного тоннеля от стартового котлована на улице Туристская в сторону станций «Яхтенная» и «Шуваловский проспект».

Строительно-монтажное Управление-15 войдет в историю петербургского Метростроя как одно из самых сильных и сплоченных его подразделений. Его вклад в строительство подземных сооружений нового времени – золотая страница в книге уникальных достижений петербургских строителей. Интервью с генеральным директором СМУ-15 Николаем Ивановичем Власовым, его сдержанные, лаконичные, даже суховатые ответы на стандартные, в общем-то, вопросы не приоткроют и тысячной частицы труда, выпавшего на долю предприятия в последние пять-семь лет. Но зато они отражают внутреннюю сущность питерского строителя: предельную конкретность, нелюбовь к прилагательным превосходной степени и вообще к любому словоблудству, мужество, прямоту и скромность.

– Как Вы оцениваете итоги работы СМУ-15 на сегодняшний день?

– Нигде и ни в чем ЗАО «Управление-15 Метрострой» не подвело ни Метрострой, ни нашего главного заказчика – город Санкт-Петербург. Все порученные нашему Управлению объекты построены в срок, и, как сказал премьер-министр Д.А. Медведев, на «отлично»!

– Пришлось ли сокращать коллектив из-за снижения объемов строительства?

– Численность работников в организации и не может быть постоянной, она зависит от масштаба строительной программы. Так на Невско-Василеостровской линии в мобилизационный период численность рабочего состава ЗАО «Управление-15 Метрострой» доходила до 1350 человек. На сегодня необходимо 750 человек. Сокращение было предусмотрено трудовыми контрактами (договорами).

– Как Вы оцениваете технический потенциал вашего предприятия и требует ли обновления парк оборудования?

– У нас хороший арсенал строительной техники для работ на шахтной поверхности и для строительства станций открытого типа. С переходом на строительство подземных выработок глубокого заложения остро ощущается нехватка горнопроходческого оборудования, как правило, арендуемого в Управлении механизации – филиале ОАО «Метрострой».

– Какие сложности возникают в ходе текущего строительства?

– К сложностям текущего строительства следует отнести многолетнее отсутствие оборотных средств на предприятии, постоянную работу на кредитных авансах генподрядчика с

частыми просрочками налоговых платежей и, как следствие, – приостановками обслуживания банковских счетов.

Но главный «негатив», на мой взгляд, заключается в громоздкой, запутанной и ненужной схеме сдачи-приемки выполненных строительно-монтажных работ, в забюрократченности банковского сопровождения.

Что и кого они от нас оберегают? Непонятно! Посмотрите схему сдачи-приемки работ СМУ-15 по Невско-Василеостровской линии. Думаю здравомыслящему человеку все станет ясно.

(К сожалению мы в редакции при всем желании не смогли уместить на газетную полосу эту схему. Невероятных размеров «простыня» включает более тридцати (!) ступеней подготовки и переподготовки исполнительной документации, повторяющиеся циклы согласований, сверок, исправлений, корректировок, предписаний, отправок, подтверждений, подписаний, составлений реестров, черновых и чистовых вариантов смет и т.д. Документы постоянно рассылаются и пересылаются представителям контрольных организаций и ведомств, коих не меньше десятка, а также субподрядчикам, возвращаются обратно для исправления замечаний и снова рассылаются контролерам строительства. Масштаб бумажного круговорота при сдаче-приемке и «осмечивании» выполненных работ действительно не поддается воображению – прим. ред.)

– Какова, на Ваш взгляд, общая картина развития метростроения в СПб сегодня? Какие вопросы возникают у Вас к заказчику?

– Общая картина развития метростроения в Санкт-Петербурге могла бы быть и лучше. Вот в декабре запускаем в эксплуатацию участок Ф-2 от станции «Международная» до станции «Южная». Еще через год будет введен участок Лахтинско-Правобережной линии от станции «Спасская» до станции «Морской фасад». Вопрос к заказчику: а что дальше? В 2020 году останется «на всех» участок Красносельско-Калининской линии от станции «Казаковская» до станции «Путиловская».

– В чем Вы видите задачи КРТИ, Дирекции (или альтернативной структуры) на Фрунзенском радиусе, на других участках Метростроя?

– Задачи Комитета по развитию транспортной инфраструктуры и СПб ГУП «Дирекция транспортного строительства» на объектах Фрунзенской линии заключаются в своевременном и достаточном финансировании строительно-монтажных работ и оперативной их приемке. А пока на примере нового участка Невско-Василеостровской линии видим обратное: работа сделана, по перегону ходят поезда с пассажирами, а приемка выполненных работ затягивается аж до октября. Любые спорные вопросы решаются тяжело.

– Можно ли назвать альтернативой привлечение к подземным работам иностранных подрядчиков без опыта подземных работ в условиях Санкт-Петербурга? Чем такая «альтернатива» может обернуться?

– Без соответствующего опыта под Санкт-Петербургом лучше не влезать, будут только аварии, и весьма непростые. Пусть иностранцы инвестируют наше метростроение, а строить в своем городе будем сами.

День эколога

ВЫРАСТИМ САД!

5 июня в мире отмечают Международный день охраны окружающей среды. World Environment Day был провозглашен в 1972 году на 27-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН (Резолюция №A/RES/2994 от 15 декабря 1972 года).

Датой проведения выбрано 5 июня – день начала работы Стокгольмской конференции по проблемам окружающей среды 1972 года (Stockholm Conference on the Human Environment). За конференцией последовало создание Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП). «День природы» должен пробудить в каждом человеке желание способствовать охране окружающей среды или хотя бы задуматься, какой вред человечество наносит природе и как можно ей помочь. Термин «экология» ввел германский биолог Геккель 150 лет назад. Впоследствии экологии был присвоен статус науки, изучающей взаимоотношения живых организмов и растительных компонентов в среде, измененной человеком. Неразрывно связаны понятия «экология» и «здоровье». Ведь загрязненные выбросами атмосферный воздух или грунтовая вода часто становятся причиной заболеваний. Это что касается науки. А вот в обиходе данное понятие употребляется чаще в словосочетаниях «экология виновата», или

«плохая экология». В обществе экология понимается как совокупность условий обитания, или как «окружающая среда». И меняется эта среда далеко не в лучшую сторону.

В петербургском Метрострое «День природы» начали отмечать с 2017 года. В рамках проведения Года экологии и в целях благоустройства яблоневого сада на территории УПТК экологии всех филиалов ОАО «Метрострой» приняли участие в посадке яблони сорта «Мантет». Этот гибрид появился благодаря усилиям канадских селекционеров еще в 1928 году. Сорт был получен при естественном опылении «Грушовки московской». Посадка яблони требует определенного порядка: заблаговременно выкапывалась яма глубиной 70 см, дно ямы устилалось мелкими камнями, затем на 1/3 яма засыпалась перегнойным слоем земли с добавлением минеральных и органических веществ. Все перемешивалось и до самого верха досыпалась земля без удобрений. Созревание плодов этого сорта прихо-



дится в основном на начало августа. Яблоки «Мантет» средней величины весом до 130 граммов желтоватого или зеленовато-желтого цвета с красным румянцем в виде крапчатых полос.

«День природы» прошел в дружной, веселой обстановке, отдельно хотелось бы отметить Елену Иванову, которая помогла

организовать экологический праздник на территории УПТК. Коллектив экологов ОАО «Метрострой» надеется, что яблоня окрепнет и приживется. Планируем и впредь ежегодно сажать деревья в День эколога.

Начальник службы охраны окружающей среды ОАО «Метрострой»
А.В. Астахова

РАБОТА ДЛИННОЮ В ЖИЗНЬ



Ольга Харитоновна, профорг СМУ-17, достает из шкафа упаковку красных нектаринов. Евгений Николаевич Минаев, Ветеран труда, Почетный транспортный строитель, проработавший в шахтах Метростроя 50 лет, в ожидании вопросов смотрел на меня спокойно и доброжелательно.

В помощь бригаде дали курсантов из училища – они в этом «холодном царстве» передавали по цепочке бой бетона с кусками арматуры, покореженные трубы, обломки деревянной крепи и все это «богатство» на руках выносили из тоннеля.

После короткой паузы Евгений Николаевич продолжил:

– А на «размыве» 1974 года было еще трудней. Тоннель на участке «Лесная» – «Площадь Мужества» заполнился водой моментально, в обделке появились трещины.

ГРУЗ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Наша бригада попала в забой, когда аварийный участок уже заморозили жидким азотом. От низких температур 36-миллиметровые тубинговые болты лопались, как сухие макароны. Нас и са-



мих крутило от холода, не спасали ни меховые сапоги, ни теплые куртки. Но всего хуже, что давил тяжкий груз ответственности: без метро огромный спальный район в считанные часы оказался отрезанным от города.

Бригада варила «обойму» – защитную оболочку внутреннего диаметра тоннеля. На участке работали лучшие сварщики со всего Союза. Обычное дело, когда на пятаке в 30-40 квадратных метров одновременно пашут 30 сварочных аппаратов. Сварщики сидели буквально друг на друге. Дым в тоннеле висел такой плотный, что лампу не разглядеть. Выходишь на поверхность, глаза слезятся, кашель душит. Поэтому после работы ели что-нибудь молочное, чаще всего сметану, и запивали ее молоком.

– В 2003 году Вы снова оказались в зоне размыва, но уже с итальянцами. Как Вам итальянские метростроители?



– Они особо к себе не подпускали. Все у них было цивилизованно и культурно. Итальянцы пользовались очень хорошим инструментом. Помню, как мы впервые увидели кран с дистанционным управлением. Человек с пультом в руках управляет подъемным краном на расстоянии – для нас это было фантастикой.

Кстати, мы подметили у итальянцев интересную особенность: они никогда не делали ничего лишнего и ни на минуту дольше положенного в тоннеле не задерживались. Наш человек, если того требует работа, за все хватается, всем помогает. У них культура другая: все строго по плану, и ничего сверх нормы.

ПРОХОДКА СТВОЛА – ТЯЖЕЛАЯ РАБОТА

– Вместе с бригадой участвовал в строительстве 13 стволов. Проходка ствола – вот действительно тяжелая работа. Каждый день по колено в воде проходчики врубаются в грунт. Они выдают породу, а мы, монтажники, ведем армирование ствола, устанавливаем трапы. Вся горнопроходческая техника, все подъемные машины, скипы, шкивы, все механизмы и «приспособы» – все ремонтируем и обслуживаем. Но по сравнению с тем, что поджидало нас в Лахте, это оказалось детскими

игрушками. В Ольгино – очистная станция, к ней ведут все канализационные тоннели. Здесь мы проходили без заморозки вентиляционный ствол. Когда добрались уже до транспортного горизонта, рванул пльвун. Под давлением воды неустойчивый грунт поплыл, и нас стало затапливать. Мы отступили в боковую выработку (подводной тоннель) – выйти на поверхность через ствол уже не получалось. Смонтировали насос и пытались откачивать, но он с потоком воды не справлялся. Отходим дальше, вода нас догоняет и топит. Наконец наверху заработали морозильные установки. Мы забетонировали выработку и перешли в путевой тоннель. Такая вот история.

Были мы молодыми, выносливыми. Я неплохо бегал на лыжах (Евгений Николаевич КМС по лыжным гонкам – прим. ред.), это здорово мне помогало. После смены спешил на тренировку. В Метрострое была очень сильная команда лыжников. Мы неоднократно участвовали в первенстве Октябрьской железной дороги по лыжным гонкам. Однажды в Великих Луках мы даже выиграли общекомандную эстафету четыре по десять километров. В Кандаляше участвовали в забеге на 30 километров. Мурманская область, на дворе мороз минус 25, до финиша добирались насквозь промерзшие, но природа... Очень красиво, полно снега и редкие сосны на склонах Колвицких тундр.

Лучшие спортсмены 1971 года

По установившейся традиции в новом году на первом заседании правления СК «Метрострой» были названы десять лучших спортсменов минувшего года.

1. А. БЕЛОГЛАЗОВ, проходчик СМУ-17, первоурядник по легкой атлетике, чемпион СК, Октябрьской железной дороги.	4. В. ЗОЛНИХ, участковый маркшейдер СМУ-13, мастер спорта по морскому многоборью, призер первенства Советского Союза.
2. Е. МИНАЕВ, слесарь СМУ-17, первоурядник по ладкам, чемпион района, Октябрьской железной дороги.	5. А. СУВОРОВА, тренер СК, мастер спорта по баскетболу, член сборной команды ЦС ДСО «Локомотив».

До мастера спорта оставалось немного. Если ты попадал в первую десятку финалистов на первенстве Ленинграда, то получал мастера. Но «на город» обычно заявлялись одни «профессионалы», которые за большие заслуги в спорте освобождались от работ. На соревнования они выходили отдохнувшими и полными сил. А мы отработывали в забое свою смену. Но не жаловались, для нас это был своеобразный вызов «чистому спорту».

– Евгений Николаевич, Ваша молодость – это Метрострой 70-х, молодые ребята не представляют, каким он был тогда. Расскажите!

– В Метрострое моей поры работали великолепные люди, доброжелательные, общительные, искренние. Лаврентий Лазорко, надежный друг, много раз выручал меня. Вячеслав Сарваров, Владимир Уманец, Михаил Аристов и многие, многие другие хорошие ребята. Все помогали друг другу, в беде отшучивались, никогда не жаловались. Такого сплоченного коллектива я нигде больше не видел. Одним словом, с работой мне повезло, с женой тоже, дети у меня великолепные, о чем еще можно мечтать, правильно? – с улыбкой спрашивает меня Евгений Николаевич. Нектарин так и остался лежать на столе.



В судьбе нашего города, как и в судьбе Метростроя, есть особая страница, вошедшая в историю, как Ленинградская эпопея 1941–1944 гг.

Все 900 дней блокады ленинградцы и метростроители были едины, преодолевая тяжчайшие испытания, отстояли город на Неве. 27 января 2019 года будет широко отмечаться 75 лет со дня полного освобождения Ленинграда от вражеской блокады. В преддверии этой славной даты запланирован ряд публикаций, посвященных событиям той поры.

Архивные документы, которые до недавних пор имели гриф «секретно» и «совершенно секретно», позволяют по-новому оценить вклад метростроителей в победу над врагом, шире и яснее представить себе характер событий.

А открывает цикл публикаций об истории Метростроя-военного материал ветерана Великой Отечественной войны, ветерана Ленметростроя Анны Васильевны Павловой, который хранился в архиве Совета ветеранов Метростроя.

А УТРОМ БЫЛА ВОЙНА



Первая мысль, которая пронеслась в голове после сна: «Проспала!» Совсем забыла, что сегодня выхожу в утреннюю смену. Быстро собралась и мигом на улице.

Подождал трамвай №13, который от 9-ой Советской вез меня к восьми утра на улицу Стачек, к Нарвским воротам, где находился наш титул. Вагон был, как всегда, переполнен. Несмотря на воскресный день народу битком, на каждой держалке, свисающей с потолка трамвая, десятки рук, шум в салоне стоял, как в улье: люди шутили, смеялись, мол, в тесноте, да не в обиде – большинство ленинградцев планировали провести выходной за городом.

Трамвай уже тронулся, а я все не могла решиться: ехать мне или оставаться на остановке?

И тут раздался голос парня в морской форме: «Ну, давай, прыгай! Смотри, для одной ноги место на ступеньке есть». Не раздумывая больше, на ходу прыгаю на подножку трамвая. Морячок меня всю остановку в охалке держал, пока доехали до Мальцевского рынка, что на улице Некрасова. А он все расспрашивал: «На работу опаздываешь? Проспала?» Конечно, проспала. Накануне всей нашей метростроевской бригадой ездили в Новый Петергоф. Брали с собой патефон, «шамовку» – покушать, значит. Многие ребята испуались в заливе, открыли пляжный сезон.

Весна и начало лета 1941 года выдались затяжными, холодными. Ладожский лед по Неве прошел лишь в середине мая. Тяжелые темные тучи надолго затянули горизонт, медленно ползли над землей, цепляясь лохматыми краями за крыши домов, проливаясь дождевыми потоками. Только в субботу, 21 июня, теплый ветер свернул серое покрытие в один огромный вал и покатило его на север. Небо очистилось, проглянуло солнце. Сразу повеселели деревья, покрытые молодой, недавно распутившейся листвой.

Трамвай как раз пересекал проспект 25-го Октября (Невский проспект), уходящий в далекой перспективе к шпилю Адмиралтейства. И весь город под вымытым дождями, бездонным голубым северным небом казался одним

сказочным дворцом. И над городом-дворцом сияло солнце, ласково прикасавшееся золотыми лучами к крышам домов, улицам, набережным, голубой ленте полноводной Невы.

Мы, строители метро, были уверены, что к декабрю 1942 года подарим ленинградцам первую очередь подземки – от Автово до Бабурина переулка. Станции глубокого заложения, возведенные в толще кембрийских глин, по своей красоте не будут уступать историческим дворцам, станут украшением города, гордостью ленинградцев. А под землей помчатся скоростные поезда. И не надо будет больше людям висеть на подножках трамваев, забираться на крыши вагонов. Они получат самый лучший, самый удобный, самый современный вид транспорта – метро!

В то утро в трамвае разгорелся нешуточный спор. Прислушалась.

– Слышали, немцы границу перешли? – сообщали самые осведомленные.

– Да нет же, у нас с Германией подписан мирный договор, – возражали им другие. – А на границе начались совместные маневры.

– Бросьте вы спорить, – вмешался в разговор мой попутчик, морячок. – Границу зорко охраняем. Как говорится, все надежно, на замке, – и для убедительности сжал кулак.

Вот и Кировский универмаг, а рядом обнесенная строительным забором шахта – будущая станция метро «Нарвская». Пригостила пропуск, чтобы показать на входе милиционеру, как раз успеваю к началу смены.

А морячок на прощание: «Поехали к Кировскому заводу. Красавица, а адресок-то оставишь?!»

Но мне было уже не до него. На площади, возле известной в городе фабрики-кухни, небывалое оживление. Ба, что это народу столько? По какому поводу выставлены столы? Почему люди не торопятся на работу? Что-то громко обсуждают. Лица у всех серьезные. Без улыбок.

Среди собравшихся на площади людей вижу наших, метростроевских. Работники, завидев меня, кричат: «Ане Павловой дайте список!» Не могу сообразить, что за «списочек». У одного из столов замечаю Олю Мартынову, моего сменного мастера. Она сходу огорошила меня: «Аня, война! Немцы бомбят Киев, Минск, Одессу». Затем дала список с фамилиями работников Метростроя: «Пойдешь по адресам Московской заставы и позовешь людей на митинг к 17 часам».



Не обращаясь ни к кому за разъяснениями, бросилась к остановке трамвая.

За Московской заставой четко вырисовывались контуры нового района Ленинграда. Вдоль широкого проспекта красивые дома, ничем не уступающие историческим дворцам старого города, а вместо дворов-колодцев – благоустроенные зеленые площадки для отдыха. Вдали величественное здание Дома Советов с огромной площадью для демонстраций трудящихся и проведения парадов. В перспективе сюда должно было прийти метро. Этот район ленинградцы полюбили сразу. Здесь получали квартиры академики, архитекторы, рабочие. Что будет теперь с нашим прекрасным городом? Его жителями? Какие испытания ждут нас впереди?

За окном вагона привычная картина: улицы, дома, магазины, пешеходы, идущие по тротуару. И все же город стал меняться буквально на глазах. Заметно прибавилось среди прохожих людей в форме. Все куда-то торопятся. Лица встревоженные. Все точно что-то обдумывают.

– Где Рыбацкая улица? – спрашиваю у милиционера.

В ответ он только махнул рукой в сторону железной дороги. Всегда вежливые ленинградские постовые тоже переменялись в это воскресное утро. И только мальчишки, уже успевшие вооружиться деревянными пистолетами и кинжалами, охотно проводили к нужному адресу.

На митинг собрались все метростроевцы. Был зачитан Указ Президиума Верховного Совета СССР, что наряду с другими республиками и областями в Ленинграде и Ленинградской области объявлено военное положение. Тут же, на митинге, из числа сменных мастеров были назначены командиры взводов, из бригадиров – командиры рот.

Юдин Володя, Соня Романова и я попали в хозяйственную роту. Не мешкая ни минуты, поехали на базу за топорами, штыковыми лопатами, кирками и спецодеждой. Инвентарь и одежду распределили между ротами.

Плотники сразу принялись за дело: строгали черенки к лопатам, кувалдам, подгоняли ручки к пилам. Бригада Леши Ильина готовила сиденья из досок, колотила ящики. Я принесла охалку мешков и бросила их в кузов машины.

Сборы продолжились и на следующий день: грузили палатки, одеяла, резиновые

сапоги. В магазинах закупили продукты, консервы, крупы, кольца полукопченой колбасы, хлеб и, конечно же, курево для ребят. Собирались, как на загородную поездку. Не знали мы тогда, что война продлится не неделю, не месяц, а долгих четыре года. Но это будет потом. А пока каждый день приносил все более тревожные вести с фронта. 26 июня войну СССР объявила Финляндия.

На исходе следующего дня, под прикрытием темноты, наше подразделение, которое возглавлял Николай Константинович Краевский, на автомобилях выдвинулось в район реки Сестры. Колонна двигалась с соблюдением всех мер маскировки: свет фар был приглушен, никто не курил, громко не разговаривал. Ранним утром приступили к сооружению эскарпов по линии реки. Работали по 12-14 часов в день, спали тут же, в шалашах.

Вечером четвертого июля среди метростроевцев, занятых на сооружении эскарпов, прошла весть, что состоится митинг. Рабочие недоумевали: что случилось?

За столом, накрытым красной материей, сидел Краевский, рядом с ним партийные и комсомольские активисты. Когда поляна заполнилась рабочими, Николай Константинович встал из-за стола и произнес:

– Товарищи! Мы собрались здесь, чтобы зачитать текст выступления товарища Сталина по радио третьего июля.

Мы взволнованно слушали текст выступления, опубликованный в газете «Правда»: «Братья и сестры, граждане Советского Союза, – звучало над лесной опушкой, – В навязанной нам войне с фашистской Германией решается вопрос жизни и смерти советского государства, о том, быть народам Советского Союза свободными или впасть в порабощение»...

«Братья и сестры... Вопрос о жизни и смерти». Слова эти проникли в самое сердце. Каждый ощущал в тот момент личную ответственность за существование государства, необходимость его защиты, стремление отдать все силы, чтобы остановить вражеское нашествие. Вместе с тревогой за судьбу страны сердца наши наполнялись гневом и ненавистью к оккупантам, желанием сорвать его коварные планы.

Летняя ночь пролетела быстро. Ранним утром объявили сбор. Выбираюсь из шалаша. Солнце еще не взошло, но было светло, как днем. У реки слышались голоса, шум работающих двигателей автомобилей. Командиры подразделений сообщили, что получен новый приказ. Погрузка лагеря заняла немало времени. Колонна тронулась. Миновал железнодорожный мост, где на фоне светлого неба темнел силуэт часового, машины по ухабистой проселочной дороге углубились в лес. Наш путь лежал в Карелию. Потом был Лужский рубеж, оборонительные сооружения на ближних подступах к Ленинграду. Так для нас началась война.

*Анна ПАВЛОВА,
ветеран Великой Отечественной войны,
ветеран ТО-3 Метростроя*

Спорт



ТЯЖЕЛЛЕЕ КОЛЕСА ТОЛЬКО КАНАТ

28 июля, в выходной день, с 8.00 до 17.00 при температуре за бортом +32 на стадионе физкультурно-оздоровительного центра «Локомотив» прошел дорожный этап X Международных профсоюзных игр «Спорт поколений-2018», посвященных 15-летию ОАО «РЖД».

Команды рассыпаются по футбольному полю по своим «станциям». По правилам соревнований, команда, состоящая из 20 человек, делится по группам. Трое играют в стритбол, четверо в городки, трое участвуют в силовом многоборье, двое играют в корнхолл, остальные соревнуются в командном многоборье.

В командном многоборье заданий девять. В это число входят «игры народов мира», спортивная аэробика, но сейчас – самое сложное задание.

– Ребят, дальше наш «любимый» этап, – говорит Вера Дмитриева собравшимся вокруг спортсменам.

– «Колесо», – произносит Дмитрий Федоров.

Суть этапа заключается в следующем. К широким деревянным спицам колеса, которое напоминает колесо от телеги, с каждой стороны привязаны по четыре длинных веревки. Спортсмены берут по одной в руку, натягивают, таким образом удерживая колесо в ровном положении. Цель этапа: прокатить колесо по деревянной доске, находящейся в метре над землей.

– Взяли! – кричит Вера, и все разом натягивают веревки.

Колесо начинает медленно, сантиметр за сантиметром двигаться вперед. Преодолевает подъем – основную часть доски. Остается последнее – скатить колесо, но внезапно оно наклоняется вбок.

– Сейчас упадет! – гаркает Михаил Осин, – та сторона, тяните!

Колесо пугающе задерживается на самом краю доски. Метростроители напряженно смотрят на падающее колесо, как будто взглядом пытаются удержать его. Но в следующую секунду оно останавливается и выравнивается. Все разом выдыхают.

– Ребят, теперь на спуске держим сильнее! – кричит Мария Хохлова и туго натягивает веревку.

Все следуют ее совету, колесо начинает съезжать с «горочки». Проходит минута, вторая. И вот наша команда доводит его до конца.

– Получилось! Какие же вы молодцы, – улыбается Вера.

А в это же время на другой части поля идут силовые состязания. Евгений Федоров, Сергей Холопов и Константин Экгардт проходят полосу кросс-фит с хорошим временем.

– Они могут занять второе место, если выиграют в перетягивании каната, – говорит Андрей Синюгин.

Судья дает команду поднимать канат. Евгений Федоров занимает позицию у раздвигательной отметки. Следующий – Сергей Холопов, а за ним встает Константин Экгардт, богатырского сложения метростроевец. Судья дает отмашку, и канат натягивается струной. Обе команды с остервенением тащат канат на себя. Евгений Федоров буквально ложится на спину, упираясь ногами. Соперники отвыывают у нас сантиметр. Второй, третий.

– Давайте, ребята! – кричит Мария Хохлова.

Те, кто соревновались в командном многоборье, прибегают сюда, помочь своим, подбодрить. Наши ребята поднимают страшный крик, отовсюду слышны возгласы «терпите». Евгений, стиснув зубы, изо всех сил тянет канат на себя. Но вот его начинает утаскивать вперед все дальше, еще несколько сантиметров, и он

теряет равновесие. В этот же момент он буквально вколачивает левую ногу в землю, сзади в воплем ложатся на канат Сергей и Константин. Кажется, что это критический момент. Но ситуация меняется. Наши удержались, вытерпели и теперь рывками тащат соперников на себя.

– Метрострой выиграл! – кричат болельщики.

МЫ БЛАГОДАРИМ ВАС

Восемь команд, участвующих в соревнованиях, построились в шеренгу и ожидают объявления результатов в общем зачете. И вот организаторы сообщают: «Третье место... Метрострой!» Наша команда разом бросается вперед. Первыми к кубку несутся Вера Дмитриева и Мария Хохлова, подпрыгивая на бегу от счастья. За ними летит команда. Все кричат, размахивают руками. По итогам соревнований ОАО «Метрострой» в стритболе занял 3-е место, в силовом многоборье – 2-ое, а в командном – 1-ое. Мы благодарим спортсменов, которые отстаивали честь Метростроя: Веру Дмитриеву (Управление), Марию Хохлову (ЖИМТ), Марию Теняк (УПТК), Виктора Сергеева (СК «Метрострой»), Владислава Ткача (УПТК), Дмитрия Федорова (Семнадцатое управление) Михаила Осина (УПТК), Игоря Щеева (Управление), Евгения Федорова (ТО-3), Сергея Холопова (Управление-10), Константина Экгардта (ТО-3), Алексея Мозжухина (УМ), Александра Буторина (УПТК), Михаила Чиркова (УМ), Олега Кликина (ТО-3), Евгения Жданова (Семнадцатое управление), Виктора Герасимова (ЖИМТ), Виктора Бурбина (УМ), Алексея Мосина (СМУ-9) и Михаила Сергея (СМУ-9).

В сочинском финале «Спорт поколений-2018» Северо-Западный регион будет представлять сборная команда, сформированная по итогам этих соревнований.

СЕКРЕТ УСПЕШНОГО МАРАФОНА

22 июля в Санкт-Петербурге прошел 29-й Международный марафон «Белые ночи». Николай Волков, ведущий инженер технологического отдела ОАО «Метрострой», ставший серебряным призером в этом забеге с результатом 2 часа 22 минуты, рассказывает, на каком километре люди чаще всего сдаются, и о том, как убедить себя пробежать последний отрезок.



– Как начался забег? – За первые два-три километра сформировалась группа лидеров из пяти человек, остальные отстали. Где-то до 20-го километра мы бежали впятером. На 22-м я понял, что если держать темп, который задал Олег Григорьев, занявший в итоге первое место, то можно и не добежать до финиша. Как говорит тренер, надо оставлять силы на концовку. Поэтому я немного замедлился, «отпустил» их вперед, но так, чтобы они всегда оставались в поле зрения. Когда 30 километров трассы остались позади, я начал немного ускоряться, так что на 33-м километре получилось обогнать Александра Павленина, который бежал среди первых.

– По ходу марафона ты успевал замечать окрестности? – Когда я бегу, то редко смотрю по сторонам, концентрация в марафоне невероятно важна. Меня больше волновала мысль, как не отпустить далеко вперед ребят, не отстать от лидеров. Важно, чтобы они всегда оставались в поле зрения, потому что догонять соперника, которого не видишь, психологически гораздо сложнее.

– О чем ты думал, когда пересекал финишную черту? – Никаких мыслей не было. Марафон очень сильно действует на тебя психологически. Ты прибегаешь полностью выжатый, уставший и без эмоций. Отчетливо осознал, что занял второе место, только на утро следующего дня.

– Какой это был по счету твой марафон? – В прошлом году бежал первый раз марафон «Белые ночи», но тогда я финишировал на четыре минуты позже. В сентябре участвовал в Московском марафоне. Потом был чемпионат России в Волгограде. Получается, это был четвертый марафон.

– Как отреагировал Сергей Лукин, твой тренер, когда ты занял второе место? – Он был доволен. Сергей изначально говорил, что я готов попадать в призеры, но я не ставил себе таких целей, марафон есть марафон. Много зависит от погоды, от рельефа. В этот раз в Питере было очень душно, поэтому и бежать было сложнее. К тому же ты никогда не знаешь, как поведет себя организм после 30 километров.

– Почему именно после 30 километров? – Резко падает темп бега, исчезают силы, и появляется сильное желание сойти с трассы. В такие моменты главное

дотерпеть, договориться с самим собой, подбодрить, напомнить, сколько всего было сделано во время подготовки. Если дать волю слабости, то бежать будет труднее в несколько раз. В марафоне есть психологический прием: когда тебе тяжело, нужно ускориться.

– Ты начал бегать марафоны год назад, как тебе удалось за такой короткий срок попасть в призеры? – Наверное, благодаря каждодневным тренировкам. Утром я пробегаю 8-10 километров. Вечером после работы – еще 18-20. Марафон такая дистанция, которая любит объем. Перед соревнованиями нужно набегать как можно большую дистанцию. Если не выполнить условный минимум, то в официальном забеге можно и не дотянуть до конца. Сейчас я готовлюсь к сентябрьскому марафону в Москве. Моя цель – пробежать дистанцию меньше, чем за два часа и двадцать минут, чтобы получить звание мастера спорта.



дотерпеть, договориться с самим собой, подбодрить, напомнить, сколько всего было сделано во время подготовки. Если дать волю слабости, то бежать будет труднее в несколько раз. В марафоне есть психологический прием: когда тебе тяжело, нужно ускориться.

– Ты начал бегать марафоны год назад, как тебе удалось за такой короткий срок попасть в призеры?

– Наверное, благодаря каждодневным тренировкам. Утром я пробегаю 8-10 километров. Вечером после работы – еще 18-20. Марафон такая дистанция, которая любит объем. Перед соревнованиями нужно набегать как можно большую дистанцию. Если не выполнить условный минимум, то в официальном забеге можно и не дотянуть до конца. Сейчас я готовлюсь к сентябрьскому марафону в Москве. Моя цель – пробежать дистанцию меньше, чем за два часа и двадцать минут, чтобы получить звание мастера спорта.

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

СЕНТЯБРЬ

1	Найденова Анна Дмитриевна (СМУ-15) – 85 лет
4	Курочка Галина Ильинична (СМУ-9) – 80 лет
5	Котова Вера Михайловна (УМ) – 70 лет Кошелев Владимир Михайлович (СМ-20) – 65 лет
7	Иванов Николай Николаевич (СМУ-15) – 55 лет
12	Новиков Алексей Владимирович (ТО-3) – 50 лет Астахова Анна Ивановна (СМУ-13) – 80 лет
16	Морозов Михаил Григорьевич (СМУ-11) – 75 лет
17	Васильева Таисия Никитична (СМУ-17) – 80 лет
18	Гуляев Игорь Георгиевич (ТО-3) – 55 лет Буравцева Дора Анатольевна (СМУ-9) – 70 лет
23	Бокова Галина Исааковна (ЖБКиД) – 85 лет
27	Устимова Валентина Викторовна (УМ) – 75 лет
30	Велеславова Вера Кузьминична (СМУ-20) – 90 лет

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



Редактор: Андрей Бергнер
Корреспонденты: Андрей Окунь, Ирина Сидорина, Сергей Подкуйко, Лариса Дубровская. Фото: Виктор Чумаков
Верстка и дизайн: Елена Тальянова
Номер подписан в печать 8.08.2018 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 1 400 экземпляров.