

СТРОИМ «БОЛЬШОЙ ПРОСПЕКТ»

На Васильевском острове коллектив СМУ №13 строит «Большой проспект». В новый станционный комплекс петербургского метрополитена на Лахтинско-Правобережной линии включены пилонная станция глубокого заложения, наклонный ход и три группы камер съездов. Огромное строительство. Для общего представления: по объему грунта группы съездов сопоставимы с самой станцией. О ходе работ на этом важнейшем участке Метростроя рассказывает первый заместитель генерального директора ООО «СМУ №13 Метрострой» Алексей Викторович Лазарев.



Читайте продолжение на стр. 2.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:



**НАГРАЖДАЕТСЯ
МЕТРОСТРОЙ**



Метростроение

Продолжение. Начало читайте на стр. 1.

СТРОИМ «БОЛЬШОЙ ПРОСПЕКТ»



ОБЩАЯ КАРТИНА

Сама станция – это три станционных тоннеля, средний диаметром 9,8 м и два боковых по 8,5 метров. Боковые пройдены щитами 5,63. Обделка – сборный железобетон. Съезды тоже из сборной обделки,

участки сопряжения камер из монолитного бетона. Мы не очень любим качать бетон под землю и укладывать его там: трудоемкая и не технологичная работа.

Щитовая проходка путевого тоннеля от «Театральной» в сторону «Спасской» (идти еще километр), разработка породы самой станции и группы камер съездов, вся эта колоссальная масса грунта и встречный поток тубингов в забой – все ложится на один 572 ствол. И хотелось бы строить быстрее, но ствол не справляется.

Затариваются бункера, породу загружать некуда, мужики на щите простаивали без порожняка. Данные по щитовой проходке беспокойства не вызывают: в январе – начале февраля 2019 года, пусть даже и в две смены, мы дойдем до проектного пикета.

ТОННЕЛИ

В этой проходке нам сильно помог бы 571 ствол, который строит Управление механизации. Он запроектирован как вентиляционный, но мы предложили, и заказчик наше предложение принял, – использовать его как ствол рабочий, транспортный.

Мы рассчитывали, что успеем через этот ствол пройти на молотках НВУ-571, выйти на путевую трассу и даже построить за пикетом демонтажную камеру для щита. Но сейчас уже нет сомнений, что щит к пикету подойдет быстрее, чем заработает 571 ствол. Идея умерла. Тем не менее, ствол 571 необходимо запустить как можно быстрее: на него переключается отгрузка породы и подача обделки для групп камер съездов, а строительство станции продолжится через разгруженный 572-й, ритмично и планомерно.

СТАНЦИЯ

Станция строится так: средний станционный тоннель идет сплошным забоем, боковые – щитами в обделке 5,63, потом обделка 5,63 разбирается, грунт молотками дорабатывается до проектного диаметра и устанавливается постоянная обделка – 8,5.

Опять же, нам это решение очень не нравилось. Мы предлагали обойтись без переборки боковых тоннелей: через параллельный эвакуационный коридор вывести щит за нашу станцию, выйти на путевую трассу и уйти на «Театральную», а правый станционный тоннель строить сплошным забоем, сразу под

диаметр 8,5, то есть без переборки, без потери времени и обделки 5,6. В общем-то, это вопрос технологический, конструктив станции не поменялся бы. Вместо рам – обжатая обделка в эвакуационном коридоре, самый надежный и безопасный вариант.

Но правила игры теперь другие: если что-то менять в проекте – будьте любезны на повторную экспертизу. В былые времена проводились технические советы с участием строителей до утверждения проекта. Строители могли предлагать и возражать. Сейчас проектный институт нас приглашать «не в праве». А то как же? До конкурса подрядчик не определен, и заранее знакомить кого бы то ни было с документацией – это практически преступление.

Кстати, никто же не говорит, что «по проекту» нельзя. Можно. В диаметре 8,5 грунт на 5,63 разработан механизм, разве это плохо? Хорошо, доля ручного труда – упала. Логика есть. Но, с другой стороны, придется теперь вручную разбирать обделку. Отнюдь не механизированный труд. Долго и дорого. Но умерло и это наше предложение. Кстати, и институт, и заказчик его оценили.

Мы хотели избежать переборки и в левом боковом тоннеле. Предлагали запустить щит через 571 ствол. Но ствола нет, время упущено, и придется все делать по принятому экспертизой проекту.

Подвожу черту: мы убеждены, что наши предложения были хороши, но все они умерли. Проблема в том, что на стадии подготовки проекта институт лишен возможности обсуждать его с нами, со строителями, а жаль.

Итак, по путевым тоннелям щит дойдет до пикета, боковые станционные тоннели мы прошли щитами 5,63, их надо перебирать и дорабатывать на проектный диаметр. По среднему станционному тоннелю 9,8, от которого



все и пляшет, пройдено сплошным забоем 130 колец (условно 100 м), и за станцией в обделке 8,5 построена ТПП. Что дальше?

ПЛЕЧО ОТКАТКИ

Мы давно могли бы перебирать боковые станционные тоннели, но как? И по правому, и по левому тоннелям с оборотом через всю станцию идет откатка породы и подача обделки на щит. Как переключить откатку? В проекте за станцией есть технологическая выработка. Поменять ее конфигурацию и положение так, чтобы сократить плечо и переключить откатку через этот транспортный ходок. Так и сделали. В сентябре мы замкнем выработку, переключим пути откатки и сможем, наконец, начать переборку правого бокового тоннеля.

Для переборки левого станционного тоннеля необходимо вообще на какое-то время остаться и без проезда, и без коммуникаций. Мы, разумеется, с этой проблемой справимся. Но все это неудобно и нерационально, а ведь можно было изящно и продуктивно.

«ИЗЮМИНКА»

В СТАРТОВОМ КОТЛОВАНЕ

На участке наклонного хода станции «Большой проспект» мы построили стартовый котлован для ТПКМ Ø10,6м и подготовили монтажную площадку. В нашем понимании полтора месяца на монтаж ТПКМ и на подготовку наклона к проходке – сроки вполне реальные. Если Управление механизации в конце сентября – начале октября передаст нам комплекс для проходки, то мы успеваем его пройти в этом году. Отчасти прав и Валерий Дмитриевич Кузнецов: проблемы есть. На площадке нет постоянного электропитания, нет водоотведения. Мы свои проблемы знаем и до конца сентября закроем. Будет и подключение электроэнергии, и водопровод, и водоотведение.

В чем изюминка стартового котлована? Хвостовая часть щита раньше монтировалась на поверхности – на наземной эстакаде. Поэтому на старте собирали лишние 18 колец 10,63, которые потом подлежали разборке. Мы предложили: давайте уйдем от этого бесплодного

дела и сразу построим стартовый котлован в заглубленном исполнении как целостную конструктивную часть наклонного хода.

Для создания требуемого котлована взамен предусмотренных проектом буросекущих свай конструкция – стена в грунте. Чувствуете, сразу другое исполнение, технологичное, жесткое, «форматное». Кстати, бывший зампред Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Михаил Иосифович Цалко идею одобрил сразу и даже предложил оформить рационализаторское мероприятие. Пользуясь случаем, хочу поздравить Михаила Иосифовича с днем рождения, который у него 23 августа, и пожелать ему всего самого доброго от себя лично и от ООО «СМУ №13 Метрострой». Ясно, что без активной поддержки заказчика, Управления Метростроя и ЛМГТ мы бы этот проект реализовать не смогли.

В начале октября щит должен начать проходку, до конца года наклонный ход должен быть пройден. Вот задача, которую нам предстоит решать совместно с Управлением механизации. Вести проходку и контролировать основные параметры – давление на забой, кондиционирование, нагнетание и т.д. будут специалисты СМУ №13. Мы будем назначать ремонтные смены и задавать темпы проходки. УМ – обеспечивать надежную работу механизма и его исправность.

РАБОТАЙ И ПОЛУЧАЙ

В подразделениях Метростроя, выполняющих горно-капитальные и монтажные работы, должно хватать денег на достойную зарплату рабочим, на налоги и на расходные материалы – на спецодежду, на электронинструмент, на пики и отбойные молотки. В настоящее время зарплата метростроителей несправедливо низка, да и задержки с ее выплатой стали нормой. В этой ситуации требовать от людей полной самоотдачи очень сложно. Профессия метростроителя утрачивает престиж. Если мы потеряем проходчиков, то взять новых людей этой профессии будет неоткуда, это уникальные люди, они обладают знаниями, умением и желанием работать именно в тяжелых подземных условиях. Чтобы их сохранить, им надо платить достойную зарплату и обеспечивать необходимыми инструментами.

Проблема низких зарплат – в ущербном ценообразовании, принятом в строительстве. В сметах нет достаточного фонда оплаты труда. Вариант решения этого вопроса – в изменении статуса городского отраслевого тарифного соглашения, в котором зафиксирован более высокий уровень почасовых ставок. В настоящее время тарифное соглашение согласовано с городскими властями, но не имеет ни нормативной, ни законодательной силы. Но именно тарифное соглашение должно стать основанием для включения новых часовых ставок в сметную базу при составлении и заключении будущих контрактов на строительство подземного объекта. Такое решение должно быть принято в форме постановления городского правительства. Его надо пробивать всеми способами – переговорами, публикациями, письмами.

НОВЫЙ АБК НА ПЛОЩАДКЕ СТАНЦИИ «БОЛЬШОЙ ПРОСПЕКТ» ПОНРАВИЛСЯ ВСЕМ

16 августа на площадке строящейся станции «Большой проспект» состоялась официальная приемка административно-бытового комплекса (АБК) ООО «СМУ №13 Метрострой». Комиссия в составе председателя Территориального комитета профсоюза ОАО «Метрострой» В.В. Зорьки, санитарного врача ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии города Санкт-Петербурга» М.В. Клевиной, ведущего специалиста по ОТ и ПБ ОАО «Метрострой» А.С. Терентьева, заместителя директора по производству, санитарно-бытовому, материально-техническому обеспечению ООО «СМУ №13 Метрострой» С.В. Сергеева, представителей подрядной организации и линейных руководителей строительства станции «Большой проспект» осмотрела новое здание, внимательнейшим образом проинспектировала все служебные, административные и бытовые помещения и вынесла вердикт: комплекс подготовлен

достойно, офисные и бытовые помещения укомплектованы (за исключением мелких и оперативно устраняемых замечаний) согласно требованиям санитарно-гигиенических и противопожарных норм. И действительно – светлое, большое здание оборудовано душевыми, санузлами, санитарными и хозяйственными комнатами, раздевалками, сушилками рабочей одежды и обуви, прачечной и даже фотарием в полном соответствии с проектной документацией. Все коммуникации – освещение, вентиляция, отопление, водопровод, канализация исправно работают.

«Административно-бытовые комплексы – важная составляющая инфраструктуры строительных площадок и производственных территорий Метростроя, их установка и обслуживание – необходимое условие для нормальной организации работы людей – рабочих, инженеров, руководителей строительства. Жизнеобеспечение рабочего коллектива – это



первое о чем необходимо подумать, прежде чем приступать к строительству подземного объекта», – подвел итоги приемки председатель комитета профсоюза ОАО «Метрострой» Виктор Зорька.

ЧТОБ ВЫ НАС УСЛЫШАЛИ...



Инженеры и монтажники Управления механизации не отказывают новой конструкции стартового котлована в актуальности и целесообразности, но критикуют коллег за пренебрежение и невнимательность к задачам смежников.

ВУМе от нововведения не в восторге. Да, проходку наклонного хода сократили, ускорились. Но монтаж ТПМК усложнился и подорожал. В июне главный инженер УМа откатал в ЛМГТ письмо, в котором призвал изобретателей спуститься на бrenную землю, оценить реальные издержки и забыть думать, что в новом котловане можно собрать щит за полтора месяца. Ответа не последовало.

УМНЫЕ АРГУМЕНТЫ



Главный инженер Управления механизации Сергей Юрьевич Чумаков:

– **Первое и самое главное:** короткие стропы козлового крана **Жозе Пари** не рассчитаны на работу в котловане глубиной 23 метра. Ведь что теперь получается? Мы вынуждены будем многократно перестраивать каждую тяжеленную деталь (30–90 тонн) и опускать ее на промежуточные площадки. С перестройкой подачу сегментов придется выполнять

в несколько заходов. Разумеется, это приведет к увеличению срока монтажа и к удорожанию сметной стоимости.

Существуют особые, заграничные механизмы, которые не только регулируют длину стропы, но и могут домкратами удерживать груз под разными углами. Если бы у нас были такие стропы!

Второе. Произошли значительные отклонения от базовой схемы подготовки к монтажу. Немецкий график сборки полетит. У них же каждый анкер просчитан. Когда готовились к первому монтажу, мы с Марковым ездили на завод-изготовитель, получили чертежи и спецификацию на каждый анкер, на каждую стойку – какую нагрузку она держит. А сейчас этого ничего нет.

Третье. Эстакаду запорной рамы до транспортных лебедок придется построить новую, специальную – под котлован. Поймите, что эстакада – это базовая основа, которая должна выдерживать расчетные нагрузки, а они колоссальные! Мы заводим детали весом под 100 тонн. А вдруг эта эстакада поедет? Расчеты-то нет... На изготовление новой эстакады понадобятся значительные средства: на проект, на металл, на работу.

Четвертое. Маслостанцию транспортных лебедок придется вынести на поверхность, потому что внутри котлована она не помещается. Тоже время и лишние траты.

Пятое. К торцевой стене примыкает распорная труба, «расстрел». А как нам в этой зоне монтировать детали? «Юбку» на щит не надеть, об этом никто не подумал.

Шестое. На площадке нет постоянной электроэнергии.



Той что есть для работы крана на полной мощности недостаточно. А за дизель, извините, мне Сепитый счет выставит. И кто его оплатит?

СТАРЫЕ ГРАФИКИ

К концу сентября мы не смогли бы успеть, даже если бы не было нового котлована и все оставалось по-старому. Вот график монтажа наклонного хода на «Спасской». Начали 28 декабря, сдали 16 марта. Три месяца. Но на «Спасской» это был уже третий монтаж, пришел опыт. Давайте посмотрим «Адмиралтейскую»: мы там пахали три месяца и одну неделю. Так что тешить себя иллюзиями, мол, через полтора месяца начнем проходку, не стоит.

В итоге УМ не примет котлован у СМУ №13 без дополнительного финансирования и пересмотра графика монтажа.

С.Ю. Чумаков: «Завозить детали щита на площадку будем, но с монтажом торопиться не следует. Лазарев тут ни при чем, он смотрит со своей колокольни, а я со своей».

А ВООООЩЕ-ТО К МОНТАЖУ МЫ ГОТОВЫ

На площадке мы были месяц назад, на фоне пустого кольца сфотографировали группу гидравликов. Сейчас машина на 80 процентов собрана.

Руководитель проекта УМа Сергей Мудрицкий:



– К сборке мы практически готовы: шпек заварили, ножевое кольцо собрали, ложемент готов, и, самое главное, «обвязали» щит гидравликой, электрикой.

На площадке УМа щитом занимается 32 человека. Восстановили упорную раму, все упорные тумбы. Три недели не поднимая головы сваривали режущий орган. Сегодня монтажники выставили «квадрат», сейчас будут пристыковывать первый сегмент. Второй сегмент пристыковывается к первому «бабочкой», «бабочка» весит 96 тонн. Грузить на трал ее придется двумя кранами – один не потянет.

Вот сейчас вам кажется, что это масса разрозненных тяжелых деталей. Но все они подготовлены к сборке. Средний щит уже стоит с проходческими домкратами, новую пустую оболочку полностью обварили и подготовили к установке. Делали все по фотографиям, вообще, процентов на 50 вся сборка сделана по фотографиям с прошлых монтажей. Сам Сергей прошел четыре монтажа, ему не нужны фотографии, он почти все помнит. Но в бригаде много молодых, новеньких ребят, больше половины из них щита в глаза не видели. Сменные мастера прошлых монтажей сегодня руководят работами – многие уже начальники участков. Растут люди!

Из «стариков» на монтаже остались сменные мастера Игорь Гольцев, Витя Суббота, я, и еще несколько человек. Одним словом – единицы. Остальные видят щит впервые, и тут главное – вовремя и правильно принимать решения, показывать, что и как делать. Но и мне иногда помогают: кто-то из «стариков» одно вспомнит, подскажет, кто-то – другое, не может один человек все помнить. Один вообще в поле не воин.

На стартовой площадке «Большого проспекта» собирать щит будет весь монтажный участок, больше ста человек.



Алексей Уханов: «БУДЕМ БИТЬСЯ ЗА РЕЗУЛЬТАТ»



Год 2018 пошел на убыль, вступаем в зимний период. Летом были успешно завершены мощнейшие проходческие работы под Финским заливом, сданы новые станции. Впереди у Метростроя – пуск участка Фрунзенской линии с тремя станциями и двухпутным тоннелем. А это значит, что у «Девятки» на Ф-2 горячие дни продолжаются. Да и на других площадках Метростроя без специалистов СМУ-9 невозможно представить себе никакой работы. – Чем конкретно сейчас заняты ваши монтажные и буровые подразделения? – спросил «Метростроитель» генерального директора «Девятки» АЛЕКСЕЯ ВАЛЕНТИНОВИЧА УХАНОВА.

Но как бы то ни было, наша общая задача – в конце этого года приступить к проходке наклона станции «Казаковская», и мы, Метрострой, должны сделать для этого все возможное.

На Лахтинско-Правобережной линии, на Матисовом острове наши специалисты заморозили 573 ствол, проходчики СМУ-15 прошли его оперативно и безаварийно. 571 ствол (около бывшего кинотеатра «Прибой») по нашей заморозке УМовцы сейчас идут новым механизированным комплексом СПК-6 для проходки вертикальных стволов.

– Расскажите о вашем участии в строительстве двухпутного тоннеля под Финским заливом и новых станций Невско-Василеостровской линии, «Новокрестовской» и «Беговой»

– Когда звучит слово «проходка» все метростроители понимают о какой многотрудной работе идет речь. Строительство пятикилометрового двухпутного тоннеля под Финским заливом – это настоящая фантастика, иначе не назовешь. На НВЛ мы выполняли не такие героические задачи, посторонний человек и внимания на них не обратит. Тем не менее скажу о главном. На пути нового участка НВЛ вышли и новые поезда – с так называемым асинхронным двигателем. Для обеспечения работы этих двигателей мы поменяли на «Приморской» рабочие схемы ТПП и поставили современные тяговые трансформаторы.

Старые маломощные трансформаторы стоят в ТПП с 1955 года, с пуска первой линии. Их давно пора менять. Мы это и сделали – установили в ТПП на «Приморской» новые мощные трансформаторы весом 8,5 тонн каждый, не останавливая движения поездов.

– В чем преимущества асинхронных двигателей в электропоезде метро?

– Плюсы, как минимум, такие: во-первых, частотное регулирование двигателя позволяет за счет изменения частоты переменного тока очень плавно управлять движением состава – без рывков, без разрывов цепи и т.д. А это комфорт пассажиров. Во вторых, более экономично расходуется энергия. Кроме того, асинхронный двигатель позволяет эксплуатировать подвижной состав с высочайшей степенью надежности. Внедрение нового двигателя – это не какая-то «хотелка», не «вещь в себе», его внедрение – насущная необходимость. Обращали внимание, как «грязно», рывками движутся старые троллейбусы, трамваи? Это связано с большими потерями

энергии в старом, неэффективном двигателе постоянного тока. Он – вещь устаревшая для всего мира. Так пора его менять и в российском метростроении!

– Помимо установки новых трансформаторов в ТПП, на новом участке НВЛ электромонтажники «Девятки» проложили все кабельные трассы...

– Да, обеспечение работы самой ТПП – это сотни километров кабеля разного назначения. Одножильного для тяги, четырехжильного – силового, трехжильного – высоковольтного, от которого запитан весь метрополитен.

К городской электросети мы подключаемся двумя двухкабельными фидерами, каждое ТПП обеспечивает электроэнергией тягу, освещение тоннелей, движение эскалаторов и траволаторов. Кроме этого, высоковольтными фидерами каждая подстанция связана с соседней – чтобы в случае сбоя можно было переключиться на другой источник тока. Есть еще и токоприемники особой категории: если по какой-то причине энергия пропала везде, тогда мы запитываем аварийную связь, аварийное освещение тоннелей, противопожарную сигнализацию от аккумуляторов. Например, отключилось вообще все и в точку аварии надо приехать на мотовозе. Значит в тоннеле должны обязательно работать светофоры – обеспечивать безопасность движения в тоннеле. Вот это все мы и сделали на «Приморской» для движения по новому участку НВЛ.

Сделали-то сделали, но сегодня СМУ-9 проваливается с контрактными ценами на кабель. Поставщики продают его значительно дороже. Наши убытки – в среднем 20% от сметной стоимости.

Хотелось бы, чтобы наш уважаемый заказчик не отворачивался от проблем, а внимательно их изучал и оценивал. Заказчику нужно думать о своем основном подрядчике, «Метрострой» – это компания с городским участием, и загонять ее в долги – неправильная позиция.

– Какие эскалаторы и траволаторы стоят на новых станциях НВЛ?

– Все короткие эскалаторы на «Новокрестовской» и «Беговой» поставлены компанией ЭС-сервис. А траволаторы – это наше совместное производство с Солигорским институтом энергосбережения. Они поставляли комплектующие в крупных узлах, мы их дорабатывали и монтировали на станциях.

– Почему на новые станции НВЛ были выбраны эскалаторы ЭС-сервис? Могли бы мы поставить свои эскалаторы?

– Конечно, могли бы. Но заказчик решил по-другому. Замечу, что ни на одной линии петербургского метро эскалаторов ЭС-сервис не было. Хороши они или не очень – покажет время, но у наших эскалаторов есть безоговорочные преимущества, поэтому я продолжаю рассчитывать на здравомыслие заказчика. Наши аргументы: во-первых, нельзя ставить в метрополитен эскалаторы легкой конструкции. В метро нужен эскалатор со сроком службы «вечный», чтобы можно было устанавливать на его несущую конструкцию новые двигатели, новые редукторы, без вывода наклонного из эксплуатации. Во-вторых, конструкция основания должна быть регулируемой. Чтобы монтажники в любой момент, используя обычные ключи, могли опустить или поднять участок эскалатора, выровнять его положение. Наш эскалатор устроен именно так. Разумеется, он дороже и тяжелее, но он и должен быть таким – надежным и универсальным. На нем можно поменять все что угодно, но база останется прочной как фундамент, как единое целое с наклонным ходом.

– Каковы перспективы установки наших эскалаторов на строящихся станциях?

– К сожалению, так и не удалось нигде установить наш узкобалластный эскалатор. На «Спортивной» стоят модели Тиссен Крупп, в последний момент заказчик принял такое решение. Это был сумбурный период образования КРТИ, в нас не верили. На «Спортивной» мы могли бы обкатать свой узкобалластный и не показывать сейчас «на пальцах», какой он мог быть хороший. Тем не менее, мы не опустили руки и пошли дальше. Наш КТП-6 был принят на станции «Проспект Славы» и сейчас он там смонтирован и работает.

КТП-6, эскалатор стандартного размера, сделан по метростроевской концепции – это не «эскалатор-коммерция», а «эскалатор-качество». Такая вещь морально не устареет, пока пассажиров не начнут «телепортировать» к платформам. Он прослужит столько, сколько будет нужно. Только меняя изношенные детали. Делать это можно без проблем через демонтажные отверстия, комфортно передвигаясь по широким ходкам, которые предусмотрены новыми федеральными нормами. Нами учтено все: безопасность, мягкая адаптация пассажиров к скорости движения, удобство, частотное регулирование двигателя, рекуперация, способы борьбы с реактивной мощностью и т.д. Это современный инновационный продукт, отвечающий самым высоким требованиям безопасности.

Для станции «Горный институт» на стадии «проект» рассматривались ЭЛЭС-овские эскалаторы, но от них отказались, и, законным образом, наши эскалаторы должны были занять их место. Но заказчик выдал строительное задание ЭС-сервису. Какая мотивация – трудно сказать. «Ленметрогипротранс» выпустил строительное задание и рабочую документацию для ЭС-сервиса. Хотя это наш, метростроевский контракт.

Заказчик намерен «воткнуть» ЭС-сервисовский узкобалластный эскалатор и на реконструкцию станции «Технологический институт». Но этот проект не прошел Главгосэкспертизу. «Ленметрогипротранс» взял наш эскалатор и с ним прошел повторную экспертизу. Тем не менее, заказчик продолжает лоббировать конструкцию ЭС-сервис.

Метрострой отстаивает свои эскалаторы. Контракт у Метростроя, значит и эскалаторы, которые будут установлены на строящихся линиях, обязаны быть нашими. Как бы ни складывалась ситуация, мы будем биться за результат на любом участке – и в наклоне «Горного института», и на Ф-2, и на К/К, и на «Техноложке». Поэтому считаю, что разговор у нас получился жизнеутверждающий. Я верю, что все трудности мы преодолеем. Но один в поле не воин. Без тоннелей, без щитов, без проходки, без поддержки Управления «Девятке» в метростроении делать нечего. Только вместе с Метростроем!



НАГРАЖДАЕТСЯ МЕТРОСТРОЙ!

12 августа строители Санкт-Петербурга отметили свой профессиональный праздник – День строителя. Традиционно в преддверии этого праздника лучших представителей строительного комплекса награждают почетными наградами и грамотами. Не стал исключением и это год. Мы публикуем списки награжденных и поздравляем всех с Днем строителя!

За высокие достижения, достигнутые в сфере развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и в связи с профессиональным праздником – Днем строителя **награждены Почетной грамотой КРТИ:** Харенков Владимир Евгеньевич, первый заместитель генерального директора – заместитель по производству ОАО «Метрострой»; Бруев Александр Михайлович, главный механик ЗАО СМУ-9 «Метрострой»; Вепрев Владимир Васильевич, проходчик 4 разряда ЗАО «Управление-15 Метрострой»; Гарифуллин Риф Мазитович, электрослесарь-монтажник ПГПО ЗАО СМУ-9 «Метрострой»; Демченко Дмитрий Александрович, начальник участка ЗАО «Управление-20 Метрострой»; Запорожцев Андрей Владимирович, проходчик 4 разряда ООО «Метроподземстрой»; Курочкин Александр Владимирович, главный маркшейдер ЗАО «Управление-15 Метрострой»; Лашичев Дмитрий Анатольевич, начальник участка ООО «СМУ-19 Метрострой»; Логвинов Юрий Леонидович, проходчик 4 разряда на шахтной поверхности ЗАО «Тоннельный отряд-3»; Неверов Олег Владимирович, начальник участка ООО «Метромаш»; Никитин Евгений Геннадьевич, главный инженер ЗАО «Управление-15 Метрострой»; Новиков Евгений Николаевич, заместитель начальника участка ЗАО «Управление №10 Метрострой»; Садыкова Евгения Ивановна, инженер-сметчик ЗАО «Тоннельный отряд-3»; Смирнов Дмитрий Александрович, проходчик ЗАО «Управление №10 Метрострой»; Трубачев Сергей Александрович, механик ЗАО «Управление-20 Метрострой»; Шаров Евгений Николаевич, проходчик 4 разряда ЗАО «Управление-15 Метрострой»; Шестаков Павел Валерьевич, горный мастер на подземных работах в шахте ЗАО «Тоннельный отряд-3»; Смирнов Алексей Михайлович, проходчик 4 разряда ООО «Гражданстрой-12»; Березуева Татьяна Алексеевна, главный юрист-консультант УПТК – филиала ОАО «Метрострой»; Клепцов Андрей Витальевич, начальник сметно-экономического отдела ОАО «Метрострой»; Колпаков Павел Александрович, начальник ОГМиЭМУ ОАО «Метрострой»; Лосев Виктор Юрьевич, электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования участка шахтных энергоустановок и компрессорных станций ОАО «Метрострой»; Мерненко Юрий Иванович, формовщик изделий, конструкций и строительных материалов ОП «Завод ЖБИ» УПТК – филиала ОАО «Метрострой»; Мокринская Юлия Викторовна, главный бухгалтер ОАО «Метрострой»; Петров Александр Альбертович, заместитель генерального директора ОАО «Метрострой»; Рагушный Вячеслав



Владимирович, фрезеровщик участка эксплуатации и ремонта горнопроходческого оборудования Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»; Рожков Олег Владимирович, машинист погрузочной машины участка эксплуатации и ремонта горнопроходческого оборудования Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»; Смирнов Алексей Александрович, заместитель начальника ПРО – управляющий производством работ ОАО «Метрострой»; Фомич Александр Николаевич, начальник участка эксплуатации и ремонта горнопроходческого оборудования Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»; Черкасов Андрей Игоревич, электрослесарь-монтажник ПГПО участка монтажа подземных горнопроходческих машин и механизмов Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой».

Благодарность КРТИ объявлена: Алексееву Алексею Валентиновичу, районному инженеру ОИТП ОАО «Метрострой»; Васильеву Вячеславу Ивановичу, машинисту буровой установки участка эксплуатации строительных машин Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»; Зароднюку Вадиму Анатольевичу, механику участка монтажа подземных горнопроходческих машин и механизмов Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»; Иванову Сергею Ивановичу, водителю автомобиля участка эксплуатации автотранспортных средств Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»; Ларионовой Ольге Романовне, начальнику отдела по работе с персоналом и подготовке кадров ОАО «Метрострой»; Поджарову Юрию Васильевичу, формовщику изделий, конструкций и строительных материалов ОП «Завод ЖБИ» УПТК – филиала ОАО «Метрострой»; Семенову Сергею Ва-

лентиновичу, главному специалисту ОГМиЭМУ ОАО «Метрострой»; Смирнову Роману Юрьевичу, заместителю главного инженера ОАО «Метрострой»; Соболеву Михаилу Васильевичу, трактористу участка эксплуатации строительных машин Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»; Стукову Григорию Николаевичу, механику участка шахтных энергоустановок и компрессорных станций ОАО «Метрострой»; Шевчук Елене Васильевне, машинисту крана УПТК – филиала ОАО «Метрострой»; Ашуку Алексею Валентиновичу, электрослесарю-монтажнику ПГПО ЗАО СМУ-9 «Метрострой»; Булкину Алексею Николаевичу, главному механику ЗАО «Управление-15 Метрострой»; Вячеславу Василию Вячеславовичу, механику подземного участка ЗАО «Управление-20 Метрострой»; Дегтяреву Геннадию Всеволодовичу, геодезисту ООО «СМУ-19 Метрострой»; Каретникову Юрию Викторовичу, начальнику участка ЗАО «Управление-15 Метрострой»; Лебедеву Алексею Николаевичу, изолировщику 4 разряда ООО «Метроподземстрой»; Николаеву Валерию Васильевичу, проходчику 4 разряда на подземных работах в шахте ЗАО «Тоннельный отряд-3»; Новикову Олегу Владимировичу, резчику металла на ножницах и прессах ЗАО «ЛМЗ Метрострой»; Огурцову Сергею Александровичу, проходчику ЗАО «Управление №10 Метрострой»; Петрову Владимиру Юрьевичу, электрогазосварщику 5 разряда строительного-монтажного участка ООО «Метромаш»; Поплавному Николаю Сергеевичу, проходчику 4 разряда ЗАО «Управление-15 Метрострой»; Прокофьеву Сергею Васильевичу, крепильщику на подземных работах в шахте ЗАО «Тоннельный отряд-3»; Родзину Игорю Владиславовичу, слесарю по сборке металлоконструкций ЗАО

СМУ-9 «Метрострой»; Салманову Видади Салман оглы, монтажнику по монтажу стальных и ж/б конструкций 4 разряда ЗАО «Управление-20 Метрострой»; Тагаринову Алексею Александровичу, арматурщику 4 разряда ЗАО «Управление-15 Метрострой»; Терешонковой Яне Сергеевне, инженеру 1 категории сметно-договорного отдела ЗАО «Управление №10 Метрострой»; Трошенко Дмитрию Сергеевичу, главному механику на подземных работах в шахте ЗАО «Тоннельный отряд-3»; Федорову Максиму Сергеевичу, начальнику участка ЗАО «Управление-15 Метрострой»; Белокопытову Льву Борисовичу, изолировщику 4 разряда ООО «Спецтрансстрой №5»; Белякову Дмитрию Александровичу, электрослесарю-монтажнику ПГПО 5 разряда ООО «Гражданстрой-12»; Бобырю Алексею Ивановичу, электрослесарю-монтажнику ПГПО 5 разряда ООО «Гражданстрой-12»; Васильеву Дмитрию Леонидовичу, электрослесарю-монтажнику ПГПО 5 разряда ООО «Строительное управление №31»; Кузину Дмитрию Евгеньевичу, проходчику 4 разряда ООО «Спецтрансстрой №8»; Меньшикову Александру Михайловичу, электрослесарю-монтажнику ПГПО 5 разряда ООО «Гражданстрой-12»; Сычеву Николаю Сергеевичу, механику участка ООО «СМУ №13 Метрострой».

Почетной грамотой Союза строительных объединений и организаций были награждены 45 метростроителей; **Почетной грамотой ОАО «Метрострой»** были награждены 128 человек; **Благодарность ОАО «Метрострой»** была объявлена 71 человеку.

Наградой Правительства Санкт-Петербурга – **почетным знаком «Строителю Санкт-Петербурга» III степени** были отмечены электрослесарь на проходке 5 разряда ЗАО «Управление-15 Метрострой» Сергей Васильевич Филипов, горнорабочий на шахтной поверхности 3 разряда ЗАО «Тоннельный отряд-3» Александр Иванович Чукмарев; **почетным знаком «Строителю Санкт-Петербурга» II степени** отмечен директор Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» Валерий Дмитриевич Кузнецов. **Благодарственные письма строителям от имени профильного вице-губернатора И.Н. Албина** вручил председатель Комитета по строительству Леонид Кулаков. Среди награжденных – проходчик 4 разряда на подземных работах в шахте ЗАО «Тоннельный отряд-3» Иванов Константин Владимирович, механик участка монтажа подземных горнопроходческих машин и механизмов Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» Сергей Сергеевич Мудрицкий, проходчик 4 разряда ЗАО «Управление-5 Метрострой» Павел Викторович Некрылов, заместитель генерального директора – главный инженер ОАО «Метрострой» Алексей Юрьевич Старков.

Поздравляем наших передовиков!

Сообщество

ТОННЕЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ СЕВЕРО-ЗАПАДА – НОВАЯ ВЕХА В РАЗВИТИИ МЕТРОСТРОЕНИЯ И ПОДЗЕМНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ НАЧАЛА РАБОТУ ТОННЕЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ СЕВЕРО-ЗАПАДА.



Общественная организация столь высокого уровня, занимающаяся продвижением метростроения и комплексного освоения городского подземного пространства, была зарегистрирована в Санкт-Петербурге впервые. Ее учредителями стали крупнейшие предприятия, осуществляющие проектирование, строительство и эксплуатацию подземных сооружений. В состав ассоциации войдут все ведущие организации и специалисты в области подземного строительства из Санкт-Петербурга и Северо-Западного региона, а в дальнейшем – со всей России.

Именно Петербург стал сегодня идеологическим центром комплексного освоения городского подземного пространства, несмотря на то что объемы подземного строительства в городе крайне низки.

Задача Тоннельной ассоциации Северо-Запада – показать власти и широкой общественности катастрофичность ситуации с развитием подземного строительства в Санкт-Петербурге. Городу необходимо значительно увеличить объемы метростроения, чтобы обеспечить горожан станциями метро «шаговой доступности».

Тоннельная ассоциация Северо-Запада будет добиваться, чтобы на всех уровнях государственной власти к решению задач в области подземного строительства привлекались представители профессионального сообщества.

Во всем мире роль профессиональных объединений неуклонно растет. Развивая Тоннельную ассоциацию Северо-Запада, Петербург следует этому мировому тренду.



ГЛАВНАЯ НАГРАДА – БЫТЬ ПРИЧАСТНЫМ К МЕТРОСТРОИТЕВСКОЙ СЕМЬЕ



КТО НЕСЕТ ЗНАМЯ?

В конце октября 1971 года ему позвонили из парткома управления.

– Принято решение назначить тебя знаменосцем на демонстрации в честь годовщины Октябрьской революции, возглавивши колонну метростроителей, – сообщили Владимиру Юстимовичу.

Владимир Псюк всегда с волнением вспоминает, как на площади у станции метро «Владимирская», где традиционно собирались метростроители для участия в общегородских праздничных мероприятиях, он крепко жжал в руках древко знамени прославленного орденосного коллектива и поднял его над головой. Алое полотнище затрепетало на осеннем ветру. Колонна двинулась в сторону Невского проспекта, чтобы затем влиться в нескончаемую людскую реку, увлекающую участников демонстрации к Дворцовой площади.

Когда колонна начала движение, начальник Ленметростроя Юрий Филиппович Соловьев заинтересовался у главного инженера СМУ-17 Георгия Федорова: «Кто несет знамя?»

– Наш передовик, лучший бригадир.

– Георгий Александрович, знамя Метростроя доверяют самым достойным. Обязательно познакомьте меня с вашим бригадиром.

– Псюк – настоящий метростроитель! Уверен в нем, как в самом себе, – последовал ответ Федорова.

ОН РВАЛСЯ В ЗАБОЙ

После окончания девяти классов в селе Троща, что в Житомирской области, приехал к двоюродной сестре в Ленинград в надежде получить рабочую профессию. Поступил в горнопромышленную школу №26 для строительства метро.

Учился Владимир Псюк охотно. Жилый, привычный к крестьянскому труду, он легко познавал профессию проходчика. К окончанию горнопромышленной школы Владимир Псюк подошел в числе лучших учеников. Ему, в виде исключения, был присвоен четвертый разряд, остальные ребята довольствовались третьим и даже вторым производственным разрядом. На распределение учащихся их выпуска в школу приехали инженеры Метростроя. Тщательно изучили личные дела. В результате Владимир Псюк оказался в СМУ-17.

Он рвался в забой, а попал в бригаду, выполнявшую вспомогательные работы: почистить породу, отремонтировать настилы и ограждения, освободить людские проходы.

– Хочу в другую бригаду, – обратился Владимир к Георгию Федорову, в ту пору выполнявшему обязанности начальника участка СМУ-17.

Владимир Псюк прошел все классы «академии подземной проходки». Он в 60-е – 80-е годы XX века оказался одним из тех талантливых бригадиров, кто, возглавив комплексную бригаду проходчиков, добился впечатляющих результатов на строительстве подземки. Впервые в мире, впервые в стране, впервые в истории метростроения – это все о ленинградских метростроителях и о нем, бригадире проходчиков В. Псюке.

– Трудитесь в коллективе, в который попали по распределению.

Но Владимир не отказался от мысли попробовать себя в сильной бригаде. «Просись в бригаду Поварова», – советовали работники со стажем.

При первой же встрече Псюк набрался смелости и обратился к Поварову: «Возьмите в бригаду».

– Приходи, посмотрим, – последовал ответ Александра Дмитриевича.

– Меня начальник участка не пускает.

– Вместе пошли к Федорову.

– Хорошо, – согласился со строптивым проходчиком Федоров. – Но если решишь вернуться обратно, можешь не подходить.

В забое Псюк оказался рядом с бригадиром. Работа была организована четко: заведена кровля забоя, выбрана порода, на освобожденное место в забое передвинут тубингоукладчик, установлено и собрано кольцо, минуты на его «сбалчивание», выполнено первичное нагнетание бетона, подготовлен бункер для отвода породы. За смену бригада оставляла за собой 1,5–1,8 метров готового тоннеля.

элементов крепления, поднять, затем «провалить» в тоннель, выдернув с помощью мощных лебедок. Не одна рабочая смена уходила на это. Получив в распоряжение горный комплекс, Псюк решил с его помощью выдвинуть бетонные блоки без всякой предварительной подготовки.

– Режь фрезой! – дал команду механику Виктору Арефьеву.

Специалист наотрез отказался выполнить распоряжение бригадира. Тогда Владимир Юстимович сел за рычаги управления. Фреза горного комплекса острыми зубами врезалась в бетон.

– Тридцать минут работы – и все готово, – вспоминает Владимир Юстимович. – Только голые арматурины торчат на месте боковых блоков. Невиданный результат!

Впрочем, не все прошло гладко. О «вольности» бригадира доложили наверх: мол, решил угробить технику, препятствует модернизации. Утром в забое появился главный механик СМУ-17 Анатолий Плаум. Он оценивающе посмотрел на выполненную работу:

– Продолжайте. Технику надо испытать на надежность в реальных условиях.



закрывается массивная металлическая дверь на границе со станцией «Площадь Мужества».

Был разработан план ликвидации последствий стихии. В частности, началась заморозка грунта азотом.

На станции «Площадь Мужества» собрались начальник управления строительства Ленинградского метрополитена «Ленметрострой» Владимир Михайлович Капустин, руководство СМУ-17 и специалисты по ликвидации чрезвычайных ситуаций.

– Володя, надо посмотреть, что в забое, – обратился к Псюку Георгий Александрович Федоров.

Привезли резиновую лодку, привязали к длинному канату, закрепленному у входа в транспортный тоннель. Осторожно открыли затвор. За ним плескалась вода. Владимир Юстимович оттолкнул лодку от стены и медленно отправился вглубь тоннеля. Проплыл около 500 метров, он увидел поражающую воображение картину: под трехметровой толщей прозрачной воды были видны остовы занесенной песком строительной техники, электровагонов, вагонов, а в самом конце, как причудливые сталактиты, тоннель пронзали трубы, покрытые толстой наледью. Он вернулся к участникам оперативного штаба. На него с тревогой и надеждой смотрели несколько десятков пар глаз.

– Точно в сказку попал, – неожиданно для всех произнес Владимир Юстимович. – Там – подземное царство!

По итогам «экспедиции» было решено начать откачку воды и возобновить строительство.

НЕ ОШИБЛИСЬ В ЗНАМЕНОСЦЕ

Владимир Юстимович Псюк участвовал в строительстве многих станций. Среди них любимые те, что были самыми сложными по технике и технологии строительства. Станции «Площадь Победы», «Площадь Мужества», «Проспект Большевиков», «Ломоносовская».

Не ошиблись тогда метростроители в знаменосце. Владимир Псюк достойно продолжил славные традиции строителей подземки. И его знакомство с начальником Ленметростроя состоялась. Уже после праздничного шествия, на Марсовом поле, Юрий Филиппович поблагодарил знаменосца.

– Только почему такой вид усталый? – поинтересовался Соловьев.

– Вторая дочь только родилась, а мы вчетвером в одной комнате живем, неудобств много.

– Вот что, бригадир, ты все равно не спишь, да и я привык просыпаться рано. Приезжай-ка на площадь Островского часам к семи утра, там и поговорим.

На следующее утро Владимир Псюк встретил начальника Ленметростроя в Управлении. Юрий Филиппович Соловьев и Владимир Псюк говорили о том, что их больше всего волновало – о перспективах развития метро, необходимости повышать качество строительства, применении новой техники. В конце беседы Юрий Филиппович поинтересовался, где находятся документы на улучшение жилищных условий?

Вскоре Владимиру Юстимовичу позвонили из СМУ, вручили ордер на квартиру в доме на улице Звездной, где уже поселились многие метростроительницы.

– Так, благодаря Юрию Филипповичу, я и сегодня остаюсь в метростроительской семье, – говорит Владимир Псюк. – Для меня это самая большая награда.



РУБЕЖ МУЖЕСТВА

Прологом долгой, трудной и кровавой битвы, из которой Ленинград вышел победителем, стало сражение на Лужском оборонительном рубеже. Здесь переплелось многое: военный талант командования ЛВО, организовавшего в первые дни войны работы по созданию почти трехсоткилометрового рубежа обороны к югу от Ленинграда; огромный объем фортификационных работ, выполненных ленинградцами; первые бои и первые победы; нехватка сил и просчеты, трагедия попавших в окружение воинских подразделений.

С годами становятся известны новые подробности тех событий. Нам особенно важно, что в возведении оборонительных рубежей на юге от Ленинграда активное участие принимало Строительство №5 НКПС.

Сегодня, склоняя голову перед памятью метростроевцев первого призыва, вставших на защиту Ленинграда вместе с бойцами регулярных воинских частей и жителями города, попробуем воссоздать с помощью архивных документов и личных воспоминаний ход событий на Лужском оборонительном рубеже. А также оценим вклад метростроителей в возведение полевых фортификационных сооружений, что во многом было новым в тактике ведения боевых действий Красной Армии.

23 июня 1941 года командующий войсками Ленинградского военного округа (ЛВО) отдает распоряжение по созданию дополнительного рубежа обороны на псковском направлении в районе Луги. В зону предполагаемого строительства отправлены рекогносцировочные группы. Поначалу строительство велось силами местного населения.

Третьего июля 1941 года в район Лужского оборонительного рубежа по мобилизации направлено 30 тысяч ленинградцев. Но и этих сил было явно недостаточно. Вскоре на южные участки оборонительного строительства с Карельского перешейка были переброшены силы Строительства №5 НКПС.

С 13 по 23 июля по правому берегу реки Луга работало 11 батальонов Строительства №5 НКПС. С 24 июля по 10 августа метростроители возводили оборонительные сооружения на втором рубеже. На первом этапе работало 6000 человек, а с 29 июля по 10 августа – 2800 человек.

Вот как о событиях тех дней вспоминал сменный маркшейдер титула №22 В. Гайсинский:

«15 июля состав прибыл на железнодорожную станцию Толмачево. Привокзальная площадь запружена людьми. Сотни беженцев расположились семьями на булыжной мостовой в ожидании пассажирского поезда. Мы быстро пересели на мощные «ЯЗы». Машины вынесли на шоссе. Проехали Лугу. Увидели разрушенные здания: накануне город бомбила немецкая авиация.

У деревни Мартыново взялись за строительство полевых укреплений. К рытью окопов полного профиля с пулеметными ячейками приступила метростроевская техника. Но и лопатами приходилось работать до кровавых мозолей.

Топографических карт не было. Под грифом «секретно» они хранились в армейских штабах и были недоступны для метростроевцев. Хотя известно, что при строительстве фортификационных сооружений без их точной привязки к рельефу местности, к направлению предполагаемого главного удара укрепрайон не построить. Выход был найден. Маркшейдеры стали топографами, на чистые листы наносили условные обозначения опорных пунктов. Будущие искусственные препятствия для танков, места расположения огневых точек размечали в натуре. На местности очерчивали границы полевых оборонительных сооружений. В качестве ориентиров использовали любой подручный материал, даже крестьянские заборы.

ДОТы принимали в срочном порядке. Иногда ночью. Покидали позиции под артиллерийскую канонаду. В небе постоянно висели немецкие корректировщики. Дальнобойная артиллерия обстреливала места работ. Среди метростроевцев появились раненные».

В состав Строительства №5 НКПС входили квалифицированные рабочие: проходчики, бетонщики, плотники, каменщики, такелажники с мощной производственной базой – механизмами, транспортом, мастерскими. Метростроевцы на заводах Строительства изготавливали бетонные противотанковые надолбы и устанавливал их с помощью кранов и лебедок, отрывали экскаваторами противотанковые рвы, прокладывал тоннели для установки орудий в больших железнодорожных насыпях. Техническая оснащенность Строительства №5 НКПС была значительно выше, чем в саперных частях того времени. Только за девять дней, с 14 по 22 июля, метростроевцами по правому берегу реки Луга, на участке от ст. Смычково до

д. Б. Волок, было построено: 82 ДЗОТ и открыто 18,5 километров эскарпов, контрэскарпов и противотанковых рвов. А с 21 по 30 июля на участке от д. Б.Волочок до д. Любино Поле – 40 ДЗОТ и 6,5 километров эскарпов.

В июле на Лужский рубеж было завезено 653 комплекта артиллерийских и пулеметных дотов, свыше 16 тыс. надолб. Они были установлены в основном Строительством №5 НКПС и 2-м управлением строительства, созданного решением Военного совета Северного фронта.

На второй очереди маскировали эскарпы хлебом, льном, кустарником. Установили 161 надолб, оборудовали огневые точки для 45 мм пушек – 39, для 76 мм пушек – 29, пулеметные огневые точки однообразные – 14, двухобразные – 4 шт.

По Кингисеппскому УР выполнялись работы в период с 22 июля по 1 августа и с 1 августа по 15 августа. Пришлось бурить скальные грунты и взрывать, трактор ЧТЗ работал на корчевке пней. Разработка глинистых грунтов велась тремя экскаваторами «Комсомолец» с ковшом 0,5 куб. м. Работы велись в районе населенных пунктов Мануйлово, Крутые Ручьи, Выпозово, Кряково, Устье, Домашево, Морозовск.

Как осуществлялась приемка работ?

Акт от 31 июля 1941 года.

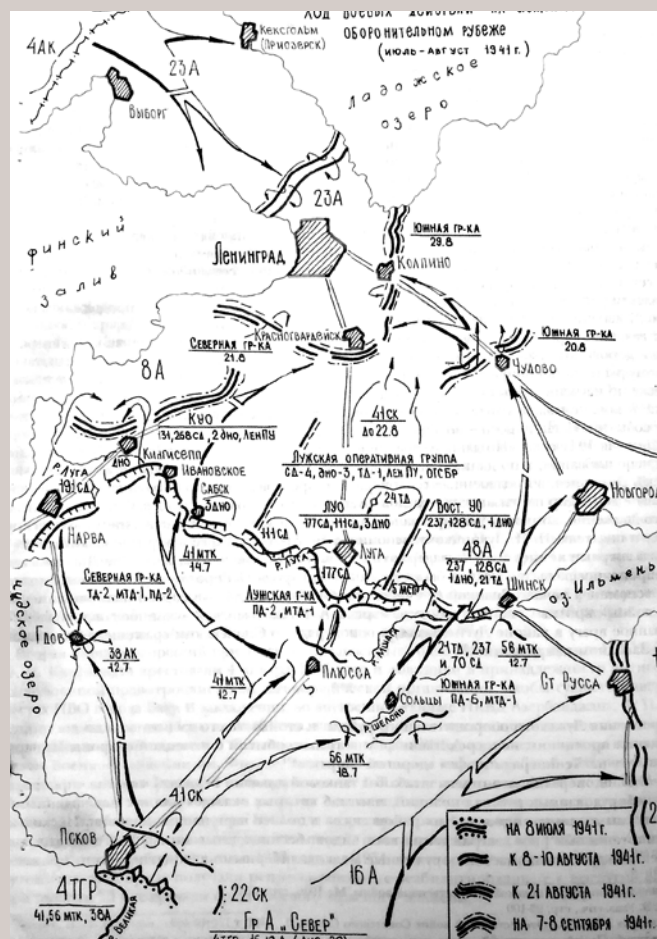
1-й батальон сводного рабочего отряда Строительства №5 НКПС в лице комбата – инженера Токарева М.П. сдал начальнику штаба 1-го батальона 3-го стрелкового полка старшему лейтенанту Пантелееву Д.Е. нижеследующие работы:

1. Сделано 3 огневые пулеметные точки по 1 пулемету каждая.

2. Одна 76 мм орудийная точка.

3. Поимо вышеуказанных основных работ по просьбе командования батальона и командования полка с д е л а н о:

Два блиндажа под батальонный медпункт, кубатуру 33 куб. м, перекрыт артсклад, сделан укрытый подход от артсклада до орудийной точки протяженностью 509 п/м.



Работы выполнены в одни сутки и приняты с оценкой – О Т Л И Ч Н О.

Расположение огневых точек противником не обнаружено. Сдал командир 1-го батальона сводного рабочего отряда Строительства №5 НКПС Токарев.

Принял начальник штаба 1-го батальона старший лейтенант Пантелеев.

Ударно работали метростроевцы 1 батальона в районе деревни Малый Волочек, дер. Любино Поле – Жилой, Большие Угорды.

Благодаря документам, хранящимся в Центральном государственном историческом архиве Санкт-Петербурга, удалось установить имена командиров батальонов, участвовавших в строительстве Лужского оборонительного рубежа, и районы строительства полевых оборонительных сооружений, на которых трудились метростроевцы. Приведем несколько отчетов той поры.

Любино Поле 10 августа 1941 года. Рубеж полевых оборонительных сооружений района №15. Построен силами 2-го батальона Строительства №5 НКПС. Командовал батальоном инженер Чернышев, маркшейдер Штукин. Десятки дзотов, стрелковых окопов, противотанковые рвы, проволочные заграждения, убежища, пулеметные гнезда возводились по заданию УСТОР Северо-Западного фронта.

3 батальон сводного рабочего отряда 9 августа произвел работы в районе деревни Смыч, Клевенец (командир Секуторов Н.С., заместитель командира Глебов А.Г., главный маркшейдер Дашевский И.Н.). 4 батальон возводил оборонительные сооружения в районе дер. Кербуково. 5 батальон (командир Большаков Д.И.) возводил оборонительные сооружения в районе деревни Щепы. Батальон №6 (командир Жуков) работал в районе населенных пунктов Большие Угорды, Толчино, Глухой Бережок. Затем 6 батальон возглавил Непряхин В.А. Батальон №7 выполнял работы по строительству огневых точек и ДОТов в районе населенного пункта Вычелобок, возводил оборонительные сооружения в населенных пунктах Заполье, Дубцы (командир Аронов Л.А.). 8 батальон строил оборонительные сооружения в районе деревни Косицыно (командир Савельев С.П., помполит Мартынов А.Г.). 9 батальон возглавлял Дмитриев А.М. 10 батальон (командир Белоликов А.Н.) выполнял работы в районе деревни Глухой Бережок. 11 батальоном командовал Пашин С.И.

Лужский оборонительный рубеж стал серьезным препятствием на пути немецкой группы войск армий «Север». Неожиданный для немецкого командования затяжной характер борьбы за Ленинград оказал существенное влияние на весь дальнейший ход Великой Отечественной войны. И здесь трудно переоценить значение Лужского оборонительного рубежа: укрепления, построенные на путях продвижения войск противника, и героизм тех, кто сражался на этом рубеже, сыграли если не главную, то одну из главных ролей в срыве планов немецкого командования по овладению Ленинградом с хода. В 1943 году 18 армией группы армий «Север» в Риге будет издана книга «Борьба за Ленинград». В ней сказано, что в сентябре 1941 в войска поступил документ о наших укреплениях под Лугой.

Отмечались новые данные об особенностях русских полевых укреплений.

Общее описание:

«На плохо просматриваемой и труднопроходимой местности тянется кольцеобразная система позиций, которые достигают большой глубины. Система обороны состоит из многочисленных противотанковых рвов, полевых позиций и огневых точек различных типов. Среди них новыми являются ДОТы, сооруженные из больших бетонных блоков. Этот вид строительства позволяет сооружать ДОТы в короткие сроки. Дороги изобилуют танковыми препятствиями. Все реки, обращенные к противнику, благодаря отвесному срезу береговых скатов, превращены в противотанковые препятствия. На дорогах установлены надолбы. Где нет рек, вырыты противотанковые рвы разных профилей. Крутые скаты частично одеты фашинами или бревнами. Рвы идут большими зигзагами с главным направлением перпендикулярно к дорогам и кончаются иногда глубоко в лесу, переходя там в полевые позиции».

О просчетах, допущенных нашим командованием в ходе сражения на Лужском оборонительном рубеже, подробно написал в аналитической записке 3 сентября 1941 года помощник начальника оперативного отдела штаба Ленинградского фронта капитан Ермилов. Говоря о Лужском рубеже, он отмечает, что «в условиях превосходства противника (по крайней мере, на Кингисеппском участке) и в численности, и в технике роковую роль сыграли неумение планировать контрудары, отказ от выгод начать бой самим, о неумелом использовании техники. О плохой организации разведки, неорганизованности в работе штабов, о боязни ответственности за решения». И в более поздних документах отмечается среди ошибок «равномерное растягивание сил и средств по всему фронту без учета условий местности, отсутствие подвижных резервов». То есть, первопричиной неудачи были названы плохое управление войсками. В то же время в аналитических документах не высказано замечаний к оборудованию искусственных инженерных сооружений, в возведении которых принимало участие Строительство №5 НКПС.

День знаний



ЗА ПАРТЫ!

Учебный год для учащихся Колледжа Метростроя начался дважды: 1 и 3 сентября. Первого числа прошла торжественная линейка первокурсников – их в этом году оказалось намного больше. А третьего сентября – праздник для старшекурсников. «Метростроитель» побывал на встрече бывалых студентов.

Как объяснила заместитель директора Колледжа Метростроя по учебно-воспитательной работе Эльвира Эдуардовна Лебедева, в этом году специализация расширилась, и в Колледж пришли обучаться аж 300 «новобранцев»! Разместить всех на общей линейке просто невозможно.



Торжественную встречу старшекурсников открывает Елена Александровна Зубарева, заместитель директора по учебно-производственной работе:

– Я желаю второму курсу сдать все экзамены на отлично, а третьему курсу – уверенно подойти к итоговой государственной аттестации! Сегодня вы еще на каникулах, но завтра без пятнадцати девять всем быть в колледже, и за парты. Успехов вам! – в актовом зале раздаётся дружный смех старшекурсников.

Под бурные аплодисменты на сцену выходит «папа» всех студентов – руководитель хозрасчетного подразделения Колледжа Эдуард Гравичович Симонян.



– Я от всего сердца желаю вам, дорогие мои старшекурсники, закончить обучение в полном составе. Скоро начнем готовиться к конкурсам, а пока – с праздником знаний!

Эльвира Эдуардовна напоминает ребятам, что они должны поддерживать дисциплину в стенах учебного заведения. Младшекурсников уважать, не задирать, помогать и быть во всем им примером.

– Мы одна большая, дружная семья. Вы, старшекурсники, должны быть наставниками для младших. Поэтому, давайте относиться друг к другу с уважением. Будьте еще лучше, чем вы были в прошлом году! – напутствует Эльвира Эдуардовна.

Ребятам настоятельно не рекомендовали покупать еду в близлежащих ларьках: во-первых, это небезопасно, а во-вторых, времени на переменах чтобы добежать, съесть и вернуться в класс к звонку – мало.

«Лучше приходите в нашу столовую! – говорит Эльвира Эдуардовна, – мы изменили режим ее работы, и теперь там можно поесть целых 3 раза во время больших 20-минутных перемен».

В коридорах Колледжа сегодня тесновато. Кстати, эти коридоры, а также и производственные мастерские в цокольном этаже летом отремонтировали сами учащиеся (под предводительством Эдуарда Гравичовича).

Летом (целых полторы недели!) с утра и до вечера ребята трудились в Колледже не покладая рук: штукатурили и красили стены, грунтовали, шпаклевали, белили потолки, укладывали ламинат. И делали это с любовью! Владислав Плотников, Андраник Акопян и Иван Липчану рассказывают:

– Эдуард Гравичович просил нас помочь, а мы никогда ему не отказываем. Мы его уважаем. Он наш лучший друг! И Колледж для нас – родной.

В 2018 году Колледж Метростроя будет готовить столаров-плотников, маляров, штукатуров, автомехаников, мастеров по обработке цифровой информации, мастеров отделочных строительных работ, мастеров общестроительных работ, мастеров ЖКХ. Впереди у студентов (а их в этом году – более 600) насыщенная учебная программа: теория, практика, экзамены, государственная аттестация и, конечно же, конкурсы профессионального мастерства. Поздравляем всех учителей, мастеров и учащихся с началом нового учебного года!



Конкурс

БРАТЯ-ПОБЕДИТЕЛИ

БРАТЯ ВОЛКОВЫ СТАЛИ ПОБЕДИТЕЛЯМИ КОНКУРСА РИСУНКОВ «МОИ РОДИТЕЛИ – СТРОИТЕЛИ!»

В канун Дня строителя Союз строительных объединений и организаций провел конкурс детского рисунка «Мои родители – строители!». Конкурс проводится пятый год подряд. В 2018 году поступило более сотни работ от детей работников строительных компаний Санкт-Петербурга. Несмотря на всю сложность выбора жюри удалось определить авторов лучших работ, которые и были приглашены на церемонию награждения.

Местом для проведения награждения был выбран парк «Россия – моя история». В 2018 году в конкурсе появилась новая номинация – специальный приз Комитета по строительству Санкт-Петербурга. И именно в этой номинации победителем стал Радислав Волков, папа которого, Эдуард Владимирович, работает в ЗАО «Управление №10 Метростроя» заместителем главного инженера по технике безопасности.



Экспозиция, составленная из детских рисунков прошлых лет, теперь украшает коридор первого этажа Смольного. Организаторы конкурса планируют сделать такие экспозиции, приуроченные к профессиональному празднику строителей, ежегодными.



Всего в награждении были вручены награды в 13 номинациях, а также за три призовых места. В тройку призеров попала работа старшего брата Радислава – Станислава Волкова, которая заняла третье место в конкурсе. Станислав нарисовал свою бабушку, которая много лет отдала строительной отрасли – почетного строителя Нину Сергеевну Малкову. Семья Волковых очень дружная: поддержать братьев пришли мама, папа, младшая сестра и бабушка – Нина Сергеевна.

От всей души поздравляем ребят с заслуженными наградами!



ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

ОКТАБРЬ

- 2** Карелин Иван Лазаревич (СМУ-19) – 70 лет
- 4** Конева Ирина Борисовна (СМУ-17) – 95 лет
- 10** Кузнецова Нина Сергеевна (СМУ-19) – 75 лет
- 12** Трошина Татьяна Семеновна (СМУ-19) – 70 лет
- 15** Козленко Тимофей Макарович (ЖБКиД) – 85 лет
- 18** Курчанов Анатолий Васильевич (ТО-3) – 75 лет
- 20** Минаков Николай Иванович (СМУ-20) – 65 лет
- 21** Михайлов Анатолий Михайлович (СМУ-15) – 65 лет
- 23** Дудинов Рихард Тимофеевич (СМУ-9) – 85 лет
- 31** Теремизова Антонина Анатольевна (СМУ-20) – 60 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

0+

Редактор: Андрей Бергнер
Корреспонденты: Андрей Окунь, Ирина Сидорина, Сергей Подкуйко, Лариса Дубровская. Фото: Виктор Чумаков
Верстка и дизайн: Елена Тальянова
Номер подписан в печать 7.09.2018 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.