

ККЛ: ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА



Во второй половине 70-х годов к западу от проспекта Стачек строится новый жилой массив Ленинграда. В 1977 году для обслуживания новостроек вводятся две станции метрополитена Кировско-Выборгской линии – «Ленинский проспект» и «Проспект Ветеранов». Но они не смогли полностью справиться с растущим пассажиропотоком.

Планами перспективного развития Ленинграда предусматривалось в течение десяти лет сдать в эксплуатацию новую большую Полукольцевую линию, которая должна была бы дугой связать радиальные линии метро по окраинным районам. Но такая трассировка только отчасти решала проблему: основной пассажиропоток следовал в направлении исторического центра, где размещаются административные, деловые и торговые комплексы Северной столицы.

В связи с этим был разработан проект Красносельско-Калининской линии (ККЛ) – диаметральная линия метро, которая должна была соединить Стрельну, Юго-Запад, Кировский район, Московскую заставу, Лиговку, площадь Восстания, Полуостров, Пискаревку и Ручьи.

ОСТАНОВКА ДЛИНОЙ В ДВАДЦАТЬ СЕМЬ ЛЕТ

Начальник отдела инженерно-технической подготовки Управления ОАО «Метрострой» Дмитрий Сапешко и его заместитель Антон Поздняк познакомили с комплексной транспортной схемой развития Ленинградского метрополитена, разработанной в 1987 году и определявшей, в том числе, строительство ККЛ. Согласно этому документу, первоочередным был намечен

участок Красносельского радиуса протяженностью 11 километров со станциями «Улица Партизана Германа», «Улица Десантников», «Улица Маршала Казакова» («Казаковская»), «Кировский завод-II» («Путиловская»), «Ново-Измайловская» («Броневая»), «Московские ворота-II». Сдать участок в эксплуатацию планировали в 1995 году.

Следом должен был быть построен шестикилометровый участок от Московских ворот до площади Восстания с вводом в эксплуатацию в 2000 году, а в 2005 году жители мегаполиса должны были получить возможность проехать от улицы Партизана Германа до ж/д ст. Володарская.

Однако несмотря на то, что транспортная ситуация в юго-западной части города ухудшалась с каждым годом, основные наземные магистрали исчерпали свои нормативные

возможности, а скорость, с которой на отдельных участках движется общественный транспорт, не превышает 10-12 км/час, к строительству ККЛ приступили только в 2016 году. Планируется, что первый поезд от станции «Казаковская» до пересадочного узла на Кировско-Выборгской линии (станции «Путиловская») проследует в 2022 году. Несложно посчитать, что метро в Красносельский район города придет на двадцать семь лет позже прописанных в транспортной схеме сроков. И в этом нет никакой вины метростроителей.

Дмитрий Сапешко:

– Проект Красносельско-Калининской линии был утвержден в ноябре 2011 года. В него вошло 6 станций – от «Казаковской» до «Обводного канала-II» («Черниговская»).

Читайте продолжение на стр. 2-3.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:



ККЛ: ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА



Но территории, выделенные для размещения строительных площадок, были в собственности частных лиц и организаций, а аренда присутствовала практически везде.

Заказчику пришлось решать спорные вопросы с собственниками и арендаторами. Возникли и многочисленные проблемы увязки проекта линии с подземными коммуникациями ресурсоснабжающих организаций, с переносом инженерных сетей, с защитой районов жилой застройки от шума. Потребовалось и укрепление оснований отдельных городских сооружений.

ПЕРВЫЕ МЕТРЫ ТРАССЫ

На шестой линии метрополитена в общем проекте был выделен первый этап: «Казаковская» – «Путиловская». Сейчас достигнуто главное – стабильность темпов и качества проходки. Главная цель – ввести в срок первый участок и создать необходимый задел для следующих.

– В строительстве нового перегона принимают участие многие подрядные организации Метростроя, – отметил заместитель начальника ПРО – начальник сектора планирования и отчетности ОАО «Метрострой» Александр Калюжный. – В настоящее время пройдены подходные стволы, идет проходка венттонеля и руддвора №2.

На пересечении проспекта Маршала Жукова и улицы Маршала Казакова расположена шахта 842. Здесь будет построена станция метро «Казаковская». Сегодня это строительная площадка ЗАО «Тоннельный отряд-3».

С положением дел на стройке нас познакомил заместитель начальника участка №1 Андрей Бородин.

Он отметил, что особых сложностей на объекте нет. Все, как говорится, в штатном режиме: грунты устойчивые, водоприток минимальный. Под землей осуществляется проходка руддвора №2 в обделке 8.5 м и венттонеля в обделке 5.63 м.

Не вызывает беспокойства у Бородина и возведение будущей станции. Фактически она повторяет уже реализованный проект Фрунзенского радиуса – станцию метро пилонного типа «Проспект Славы». Горный комплекс, эстакады которого были собраны к старту щитовой проходки, готов к работе. Подъемная клеть опускает нас на глубину 60 метров, мы попадаем в нижний вентиляционный узел (НВУ).

Нижний вентиляционный узел, соединяющий венткамеру с перегонными тоннелями, восхищает высотой сводов, масштабом и прочностью конструкции, геометрия сооружения лаконична и совершенна. На стыках колец практически нет следов протечек. Все выполнено надежно, основательно, что в

очередной раз подтверждает: метростроитель не только проходчик, он и бетонщик, и изолировщик, и каменщик...

В течение многих дней бригады проходчиков Алексея Крачковского, Вячеслава Меркулова, Сергея Господарика и Евгения Качанова отбойными молотками вгрызались в отливающую вороненной синевой кембрийскую глину, на поверхность было поднято более трех тысяч кубов породы. За этими цифрами – опыт, профессиональное мастерство и настоящий мужской характер метростроевских рабочих.

В день посещения шахты мы наблюдали за работой бригады проходчиков Игоря Петрова, занятой на сооружении руддвора №2. В один из моментов произошла технологическая остановка породопогрузочной машины (ППМ). Требовалась замена цепи ковша. Но это не сказалось на

слаженных действиях проходчиков. Стучат молотки, отваливаются и падают к подошве забоя куски породы. Двое рабочих, орудия лопатами, загружают вагонетки. Все четко, выверенно, разумно. Так, не по метрам, а по сантиметрам ведется проходка тоннеля. Пройти подходной тоннель и встать на проходку первого пути «Казаковская» – «Путиловская» планируется в июне будущего года.

В руддворе №1 работает проходческий комплекс. Перемалывая кембрий КТ прокладывает трассу, опираясь на гидродомкраты. Но он же и временная передвижная призабойная крепь, под защитой которой идут все процессы проходческого цикла: разработка забоя, перегрузка породы на конвейер, монтаж постоянной крепи. Световой сигнал свидетельствует о заполнении емкостей. Рабочие толкают вагонетки с породой в руддвор, откатка пока ручная. Но скоро в забое будет смонтирована электровозная раскатка, и по рельсам загремит шахтный электровоз. Темпы, разумеется, возрастут. К середине октября были установлены первые 50 колец, но до выхода на перегон остается еще 250. Длина самого перегона «Казаковская» – «Путиловская» 1800 метров. Одним словом, работы непочатый край.

«К ПЕРЕХВАТУ ЩИТА ПОДОЙДЕМ ВО ВСЕОРУЖИИ»

Шахта 843. На пересечении проспекта Маршала Жукова и улицы Кронштадтской за синим забором виден бытовой городок и контуры горного комплекса – надшахтный копер, машинное помещение, бункерная и тельферная эстакады. Завершить монтаж надо в конце ноября. Тогда заработает шахтный подъем, разгрузка вагонеток, накопительные бункеры. Под землей пройдены подходной ствол глубиной 60 метров, рассечка, НВУ и основная часть венттонеля диаметром 5,5 метров, установлено 22 кольца. В настоящее время усилия метростроителей сосредоточены на проходке вентиляционного тоннеля.

Сейчас на площадке работают 11 горных инженеров и 45 рабочих ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой». Главная задача ближайшего будущего, говорит заместитель начальника участка №5 Илья Яковлев, «перехват» щита на трассе первого пути и продолжение строительства в направлении «Путиловской». За-

*На щите**Андрей Юрьевич Мищенко – стволовой*



В забое. Бригада Александра Кондратьева



Рабочий разговор

денги из Москвы на 17 проектов. Они были отобраны в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, который формируется по указу президента РФ Владимира Путина. В число этих проектов входит широтная магистраль с мостом через Неву в створе Фаянсовой и Зольной улиц (Восточный скоростной диаметр), строительство юго-западного железнодорожного обхода Петербурга на участке Владимирская–Мозино–Тайцы–Бронка, организация внутригородского пассажирского железнодорожного движения и другие.

кончив проходку участка, они передадут щит коллегам своего же СМУ для продолжения строительства.

Но это еще не все. Через 843 шахту стартует щитовая проходка второго пути. Проходчиком ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» предстоит пройти подходной тоннель и построить монтажную камеру для второго щита. Но это уже не ближайшие перспективы.

Сегодня главное, что к перехвату щита проходка ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» подойдет во всеоружии, уверен Илья Олегович.

ЧТОБЫ ПОСТРОИТЬ ПЕРЕСАДОЧНЫЙ УЗЕЛ

На пересечении проспекта Стачек и улицы Васи Алексеева расположен надземный павильон станции «Кировский завод» – одной из восьми станций первой очереди Ленинградского метрополитена, открытой в ноябре 1955 года.

Уже в обозримом будущем у станции, являющейся объектом культурного наследия регионального значения, появится новая функция – она станет пересадочной для пассажиров Красносельско-Калининской линии.

Однако разыскать строительную площадку станции метро «Путиловская» на оживленном и плотно застроенном участке оказалось не так-то просто. Она «затерялась» за фасадами многочисленных зданий, а к самой шахте вел узкий проезд, предназначенный явно не для проезда большегрузной техники.

Поэтому и разговор с начальником участка шахты 844 ООО «Метроподземстрой» Никитой Голубевым пошел о сложностях организации проходки подземных выработок в стесненных условиях.

– Безусловно, приходится вносить коррективы в работу, в дневное время обеспечиваем шахту материалами, чтобы не снижать темпов работ ночью. Стараемся не создавать ночных проблем для жителей близлежащих домов. Шум от стройки минимальный. Уже выполнили ряд организационных мероприятий по снижению уровня шумов.



Проходку ствола метростроители закончили еще в декабре 2017 года. На поверхности завершён монтаж металлоконструкций горного комплекса. Под землей ведется проходка руддвора, готовится к бетонированию жесткое основание.

МИЛЛИАРДЫ НА МЕТРО

Второй этап строительства ККЛ, согласно нормативным документам, будет проходить по территории Красносельского района, и заканчиваться электродепо с рабочим названием «Юго-Западное». Но строительные площадки не оформлены и не освоены. Надеемся, что в скором времени они получат точные адреса.

Что касается третьего этапа – от Кировского завода до Обводного канала – фактически все площадки освоены и, как говорится, ожидают своих подрядчиков.

В октябре месяце стало известно, что Смольный обратится к федеральным властям с просьбой выделить более 600 млрд руб. на транспортное развитие Петербурга. Половина из этих денег должна пойти на строительство метро с 2023 по 2031 годы, другая – на развитие автомобильных дорог и улично-дорожной сети до 2024 года, сообщает газета «Коммерсантъ» со ссылкой

МЫ – МЕТРОСТРОЙ!



на вице-губернатора города Игоря Албина. Речь идет об участках Красносельско-Калининской линии от станции «Казакская» до станции «Сосновая Поляна» и от станции «Обводный канал-2» до станции «Полуостровский проспект-1»; Лахтинско-Правобережной линии от станции «Улица Дыбенко» до станции «Кудрово» с электродепо «Правобережное»; Кировско-Выборгской линии от станции «Проспект Ветеранов» до станции «Улица Маршала Жукова»; Кольцевой линии от станции «Лесная-2» до станции «Большой проспект-2».

Что касается строительства новых дорог, то Смольный планирует получить

Назначение

Приказом по ОАО «Метрострой» №943-к от 07.11.2018 года новым директором Управления механической – филиала ОАО «Метрострой» назначен Шахов Андрей Леонидович. В 1998 году Андрей Леонидович окончил Новочеркасский государственный технический университет по специальности «Шахтное и подземное строительство». В Метрострое Санкт-Петербурга работает с марта 2006 года. Работал проходчиком, неосвобожденным бригадиром проходчиков ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой», горным мастером, начальником участка на подземных работах. С 2013 по 2014 гг. – главный инженер ЗАО «Метроподземстрой». С 2014 по 2018 гг. – заместитель генерального директора по производству ЗАО «Управление-15 Метрострой».

В 2008 году Андрею Леонидовичу Шахову вручена Почетная грамота ОАО «Метрострой». В 2014 г. – Благодарность Комитета по строительству. В 2015 году стал победителем конкурса в номинации «Инженер года в области строительства метрополитенов в РФ».



Бригада арматурщиков Ивана Горпиченко строит горный комплекс



Принимай бетон, «Путиловская»!

Круглый стол

ЗАРПЛАТА НЕ ДОТЯГИВАЕТ



Представители строительного блока Северной столицы собрались 17 октября в контактном центре Союза строительных объединений и организаций, чтобы обсудить вопрос формирования сметных цен на оплату труда и выработать конкретные предложения, способные исправить сложившуюся ситуацию.

НЕРЫНОЧНЫЕ ЦЕНЫ

Тема тарифных ставок оказалась насущной для всех участников круглого стола. Эксперты были единодушны во мнении, что действующая система ценообразования не учитывает реалии рынка и практически доводит строительную отрасль до кризиса.

Российские строительные компании вынуждены уходить с отечественного рынка. Речь идет вовсе не о небольших ремонтно-строительных организациях, не выдерживающих конкуренции, а о крупных предприятиях, специализирующихся на масштабных инфраструктурных проектах, реализующихся в рамках государственного заказа.

В чем причины громких банкротств успешных и профессиональных компаний, работавших на «стройках века»? «Мостоотряд №19», НПО «Мостовик» и Корпорация «Инжтрансстрой», возглавляемая «зубром» отечественной стройиндустрии Ефимом Басиным... Список предприятий, стоящих на грани разорения или перешедших роковую черту, можно продолжать...

Ответить на этот вопрос попытались участники круглого стола «Тарифы на заработную плату в строительстве. Нормы и реалии», организованного Союзом строительных объединений и организаций (ССОО) и ОАО «Метрострой» в рамках подготовки к XIX практической конференции «Развитие строительного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области».

Участники мероприятия, среди которых были не только представители профессиональных общественных объединений и строительных компаний, но и представители профильных властных структур (Комитета по строительству

и Комитета по развитию транспортной инфраструктуры), единодушно отметили беспрецедентно низкие тарифные ставки на оплату труда самого ценного ресурса страны – профессиональных кадров.

Сегодня тарифные ставки, закладываемые в сметы на сооружение объектов, заказчиком которых является государство, рассчитываются на основании федеральных расценок, установленных в 2001 году. Корректировка цен, безусловно, производится, но с применением индексов-дефляторов, которые не соответствуют рыночным реалиям. Вот и получается, что средняя тарифная ставка рабочего 1 разряда составляет 13 500 рублей. Зарплата рабочих, предусмотренная действующими контрактами, на строительстве продолжения Невско-Василеостровской линии составляла 11 000 рублей, на Фрунзенском радиусе – 28 000 рублей, на Красносельско-Калининской линии – 30 тысяч рублей. Совершенно очевидно, что за такие деньги квалифицированные специалисты не будут работать под землей. Занижение фонда оплаты труда основных рабочих влечет за собой занижение фонда оплаты труда ИТР, вспомогательного и административно-хозяйственного персонала, налогов и других накладных расходов, так как норматив на эти расходы формируется в процентном отношении к заработной плате основных рабочих. Общий масштаб потерь в рамках только одного контракта выражается в миллиардах рублей.

Фактическая заработная плата метростроевца составляет 40-65 тысяч рублей в месяц. Откуда брать деньги на зарплату, если в госконтракте на оплату труда заложены те самые 11 000 рублей? Только за счет собственной прибыли и привлеченных средств – кредитов. Но кредиты нельзя брать бесконечно,

когда-то приходит время их отдавать. Если так пойдет и дальше, то строить петербургское метро будут французские, турецкие и даже китайские компании, не так давно вышедшие на новые объекты в Москве. Ведь для иностранных подрядчиков контактные условия формируются в индивидуальном порядке, и система работает совсем по-другому.

Проблемы недофинансирования по госконтракту касаются не только Метростроя и подземного строительства. Аналогичное состояние дел наблюдается и в сфере дорожного хозяйства. Как отметил директор Ассоциации предприятий дорожно-мостового комплекса Санкт-Петербурга «ДОРОМСТ» Кирилл Иванов, расценки на асфальтовое покрытие, которые закладываются в смету, зачастую ниже себестоимости материалов, из которых оно изготавливается. Фактическая заработная плата рабочих, например, экскаваторщика, приближается к отметке 90 000 рублей против 15 000, предусмотренных в законодательстве.

Как отметил президент национального кровельного союза Александр Дадченко, проблемы недофинансирования в рамках госконтракта не обошли и кровельщиков. Несоответствие тарифов уже привело к тому, что профессиональные организации, занимающиеся устройством кровли на «европейском» уровне, все чаще и чаще отказываются от участия в госзаказе, предпочитая работать по рыночным расценкам. Если так пойдет и дальше, то современных, красивых и безопасных кровель Петербургу не видать.

Вместе с тем, как рассказал заместитель председателя территориальной организации профсоюзов строителей Николай Смирнов, в Санкт-Петербурге действует отраслевое тарифное соглашение. Данный документ обновляется каждые три года и содержит расценки, максимально приближенные к рыночным. Однако госзаказчик и надзорные органы так и не признали его легитимность, по этой причине проектные институты не могут использовать его данные при подготовке сметной документации по госконтракту.

Важно, что городские власти понимают остроту проблемы и готовы сотрудничать с профессиональным сообществом. Об этом заявили присутствовавшие на круглом столе начальник отдела контроля ценообразования Комитета по строительству Санкт-Петербурга Владимир Величко и начальник сектора контроля ценообразования и разработки нормативов Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Константин Мошников. Однако, как отметили представители профильных Комитетов, федеральные нормы и правила никто не отменял, корректировать их региональном уровне не представляется возможным. Только совместными усилиями представителей Комитетов, профессионального сообщества, строительных организаций и профсоюзов можно сдвинуть дело с «мертвой точки» и «достучаться» до федералов.

Завершить разговор о тарифах на заработную плату в строительстве хочется словами модератора круглого стола, генерального директор СРО А «Подземдорстрой» Сергея Алпатова: «Все мы, и власть, и строительные компании, в конечном итоге работаем для того, чтобы сделать наш город лучше, а жизнь людей – комфортнее и безопаснее. Мы не можем позволить, чтобы банкротились и уходили с рынка профессиональные ответственные компании, не уступающие мировым лидерам ни по своему кадровому составу, ни по наличию современной материально-технической базы. К сожалению, пока во главу угла будет ставиться не качество работ, а минимальная цена контракта, изменить ситуацию кардинально практически невозможно».

По итогам круглого стола будет сформирована резолюция, которую переправят в профильные комитеты Смольного. Затем документ планируется направить в федеральные министерства, в том числе в Минстрой и Минтруд для дальнейшего обсуждения и принятия решений.

Внимание, подписка!



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСНАЯ КАМПАНИЯ на газету «Метростроитель» на 2019 год.

Подписная кампания продлится до 20 ноября 2018 года.

Подписной индекс издания – 16925.

16925

Цена годовой подписки для физических на 2019 год – 100 рублей за один комплект – 12 номеров газеты со спецвыпусками. Цена годовой подписки для предприятий и организаций – 600 рублей. Для пенсионеров Метростроя годовая подписка остается бесплатной – за счет предприятий и организаций, в которых трудились ветераны до выхода на заслуженный отдых.

Подписка производится через редакцию газеты по адресу: Загородный пр., д. 52, 417 каб., редакция (четвертый этаж), списки подписчиков с указанием организации также можно отправить на электронную почту редакции: metrostroitel@mail.ru. Все справки – по телефону: 635-77-28. Расчет для физических лиц (индивидуаль-

ных подписчиков) – наличный, в бухгалтерию ОАО «Метрострой» через редакцию газеты. Расчет для предприятий и организаций – безналичный, через бухгалтерию ОАО «Метрострой». Необходимо предоставить гарантийное письмо с указанием банковских реквизитов.

Доставка издания будет осуществляться: для пенсионеров и индивидуальных подписчиков – через отделения связи по месту жительства, для предприятий и организаций: при выписке до 10 комплектов – через индивидуальные ячейки канцелярии ОАО «Метрострой», при выписке более 10 комплектов – через почтовые отделения по месту нахождения головных офисов предприятий и организаций.

ВТОРАЯ ЖИЗНЬ МУЗЕЙНЫХ СОКРОВИЩ



ПРОДОЛЖАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО УНИКАЛЬНОГО МУЗЕЙНОГО ЦЕНТРА В СЕЛЕ РОЖДЕСТВЕНО.

ЧТО РАССКАЗАЛИ СТРОИТЕЛИ

— Все монолитные работы завершены. Основной тепловой контур замкнут, закончен монтаж и покрытие верхней кровли. На строительство «коробки» ушло около 8000 кубометров бетона. На наклонных и вертикальных участках стен широким фронтом развернулись фасадные работы: монтируется вентилируемый «пирог» утеплителя и «райцинк» — оригинальное декоративное наружное покрытие, похожее на чешую рыбы; выполняется специальное витражное остекление. Третий элемент оформления фасада, декоративная штукатурка, появится только в следующем году: штукатурные работы начнутся с приходом тепла. В целом по зданию выполнено 70 процентов наружных работ. Монтаж фасадного «пирога» ведется с так называемых «сканлиберов» — гидравлических передвижных вышек. На монтаже занято 15 опытных облицовщиков-фасадчиков.

Параллельно ведется прокладка наружных инженерных сетей — бытовой и ливневой канализации, устанавливаются канализационные насосные станции, монтируются трассы бытового и пожарного водопровода, прокладывается газопровод. «Прокладку наружных сетей можем завершить уже в ноябре» — считает заместитель руководителя проекта, Вячеслав Провоторов, но с оговоркой: только при бесперебойных поставках материалов. Не хватает водопроводных труб, задвижек, фланцев, песка для обратной засыпки.

Внутри здания разворачиваются подготовительные и черновые отделочные работы: штукатурка по кирпичу и побелка основных технических помещений — вентиляционных камер, генераторной, секций холодильных установок, электрощитовых и т.д.

В ближайшей перспективе планируется полное закрытие теплового контура: зашивка всех оставшихся проемов, установка дверей. Внутри здания необходимо обеспечить положительную температуру для производства дальнейших отделочных работ, монтажа оборудования, трассировки сложных инженерных систем.

СПАСАТИ РАРИТЕТЫ

В Ленинградской области функционируют более 30 государственных и 13 муниципальных музеев разнообразных направлений. Мемориальные и археологические, историко-этнографические, краеведческие, архитектурные, художественные, музейфицированные крепости и усадьбы... Многие из них имеют всемирную известность.

Раритетные предметы мебели и быта, произведения живописи, графики, скульптуры и декоративно-прикладного искусства, библиотеки и архивы документов, оружейные и нумизматические коллекции, археологические находки и другие артефакты — все это долгие годы накапливалось в музеях Ленобласти. Между тем, регион до сих пор не располагал мастерскими, где такие объекты могли бы быть отреставрированы или законсервированы. Многие музеи области не имеют собственной инфраструктуры временного хранения экспонатов, необходимого в период ремонта помещений музея. Поэтому создание единого комплекса, где можно было бы сосредоточить производственные мощности для реставрационных работ с современной технологической оснасткой, а также система складирования и логистики предметов с соблюдением климатических условий и мер безопасности — вопрос острейший. Многофункциональный музейный



Техническая группа Обособленного подразделения «Управление по строительству Многофункционального Музейного Центра» ОАО «Метрострой»
Слева направо: Евгений Николаевич Коробовский — инженер отдела инженерной подготовки производства; Евгения Александровна Кормашова — инженер производственно-технического отдела; Богдан Олегович Журавлев — начальник производственно-технического отдела; Ирина Валерьевна Иванова — секретарь-референт; Виталий Борисович Курашкин — начальник отдела инженерной подготовки производства

Память

ПОДВИГ СТОЙКОСТИ И ЛЮБВИ

Вystоявшим блокаду никогда не забыть картины тех дней: вмерзшие в снег троллейбусы и трамваи, провисшие почти до самых сугробов обесточенные провода. Хлеб заменила мучная масса с примесью хлопкового жмыха и пищевой целлюлозы. Мороз и голод буквально косили людей — в декабре 1942 года в Ленинграде погибло более 50 тысяч человек. Но наш город боролся, Ленинград не сдался!

Уже 9 сентября с падением Шлиссельбурга Военный совет фронта распорядился всю работу по приемке продовольственных и воинских грузов перевести в район Осиновца. К сооружению причалов были привлечены строительные батальоны ленинградских метростроителей — на суровый берег Ладоги были переброшены с разных рубежей обороны все подразделения Строительства № 5 НКПС. Здесь, на вытуженных прицельным огнем ладожских берегах в немыслимо короткие сроки вырастают жизненно важные порты для перегрузки продовольствия, топлива, боеприпасов. На Осинецкие причалы пришла львиная доля всех грузов, переправленных в Ленинград во время блокады. Тысячи жизней были спасены благодаря подвигу метростроителей.

С 8 марта по 30 августа 1942 года метростроители в тяжелейших условиях соорудили в общей сложности 4844 метра пирсов Осинецкого и Кобоно-Кареджского портов, изготовили и установили 207 опор высотой 580 метров, забили 3630 свай, уложили 30 километров путей установили 23 стрелочных перевода. Это дало возможность водникам перевезти через озеро в ту решающую на-

центр в Рождествено — это спасение российских культурных ценностей и музейных сокровищ.

Татьяна Балт, заместитель директора ленинградского областного учреждения культуры музейного агентства по научной работе:

— Я с 1976 года работаю с областными музеями и очень хорошо знаю положение с хранением и показом наших музейных ценностей. Реализация этого проекта просто необходима, иначе погибнут многие наши музейные коллекции. Музеи не только в Ленобласти, но и по всей России не имеют нормальных фондохранилищ, не могут нормально реставрировать музейные коллекции.

ЧТО ЖЕ ТАМ БУДЕТ?

Центр будет располагать следующими **реставрационными мастерскими**: мастерская крупногабаритных предметов для реставрации объектов из дерева, мебели и деревянных предметов искусства; реставрационная мастерская скульптуры, архитектурных элементов, а также археологических находок; реставрационная мастерская по металлу (включая оружие, ювелирные изделия, часы, металлические объекты и механизмы); реставрационная мастерская по тканям (включая костюмы, обмундирование, знамена, головные уборы, гобелены и ковровые изделия); мастерская реставрации чучел животных; реставрационная мастерская графики, книг и документов; реставрационная мастерская икон; реставрационная мастерская по керамике, фарфору и стеклу; помещение реставрации живописи; лаборатория рентгенологических исследований; фотостудия для оцифровки музейных предметов; реставрационная лаборатория фотоматериалов и негативов.

Для временного хранения ценностей в период реставрации запроектировано **фондохранилище** с разделением помещений по типам материалов и категорий экспонатов.

Для организации ввоза и вывоза экспонатов и планирования их транспортировки предусмотрен специально оборудованный **кабинет логистов**.

Для изготовления оборудования временных выставок в Центре будет работать специальная **комплексная мастерская**, объединяющая слесарный, столярный и стекольный участки.

Для **дезинфекционной обработки экспонатов**, например, чучел животных, старинной одежды или изделий народных промыслов паровоздушным, пароформалиновым, химическим методом или методом вымораживания **предназначено** специальное помещение, оборудованное дезинфекционными камерами.

В здании ММЦ запроектированы **хранилища** нумизматики, архитектурных фрагментов и археологических предметов, посуды, аксессуаров, книг, предметов культа, игрушек, чучел животных, гербариев, объектов текстиля, рисунков, графики, чертежей, документов, оружия, фотоматериалов и негативов, механизмов, произведений изобразительного искусства.

В ММЦ будет также предусмотрено хранение и реставрация малочисленных групп особых объектов, требующих специальных условий.

виацию более миллиона тонн грузов, эвакуировать в глубь страны тысячи ленинградцев.

17 октября ветераны Метростроя почтили память своих старших товарищей, отдававших здоровье и жизни голодающему Ленинграду. Получивший второе рождение Музей «Дороги Жизни» в Осиновце, чья экспозиция целиком посвящена скорби блокадных дней, распахнул свои двери неравнодушным пожилым людям, свято хранящим память о мужестве и непреклонной стойкости первых метростроевцев — строителей Дороги Жизни.



ПРОСТАЯ ЛЕНИНГРАДСКАЯ ИСТОРИЯ



ИЗ НИЖНЕГО В МОСКВУ. ОТЕЦ. ЛЕНИНГРАД

Если с самого начала, значит, с родителей. Мой отец, Николай Алексеевич Теленков, строитель-железнодорожник, мама хранительница домашнего очага. В 1927 году отец закончил «путейский» факультет и получил назначение на Нижегородскую железную дорогу. Там ему вручили «Проект» в колленкоровой обложке, банковскую чековую книжку и «контур», в которой числились техник, две верховые лошади и кучер. Папа строил железный путь из Нижнего в Москву. На пути в столицу, в Богородске, родился я. Потом был Волоколамск, где родилась моя сестра, потом Дмитров. Отец тянул железную дорогу, города менялись, но до Москвы мы так и не добрались: в 1936 году папу забрали в армию, инженером полка в Читу. Тогда мама отправилась в Ленинград.

У деда большая семья, в квартире на Рубинштейна нас десять человек. Мои первые ленинградские улицы – Боровая, Разъезжая, «Пять углов», первые впечатления – кругом машины, трамваи и лошади. Я учусь в школе в Щербаковом переулке. Жду возвращения отца. С ним нас связывает, что и говорит, настоящая дружба. И с близкими, и на работе у него всегда все складывалось, все его любили, ведь он был искренним, прямым и добрым. В споры и в драки не лез, но успешно руководил большими стройками, работал прорабом, потом начальником отдела путей на «Строительстве 75». Отец был человеком слова и знающим инженером. Помню, как первый раз взял меня на площадку. Строилось здание института Ленметрогипротранса на улице Правды. Я тогда впервые увидел отца как бы со стороны, другими глазами, и очень им гордился.

ЭВАКУАЦИЯ. БАШКИРИЯ

К началу войны я окончил пять классов, у меня уже три сестры. Мне и сестренкам повезло, многие стройки Министерства путей сообщения все-таки успели эвакуировать из Ленинграда. Наш состав проскочил через Тихвин 23 августа. На юге Башкирии, между Орском и Оренбургом, нас принял очень интересный совхоз «Овцевод» из «раскулаченных» русских крестьян. Мужики спранные, у каждого свой двор, огород. Разводили овец и лошадей, была молочная ферма и МТС. Правда, избылие быстро кончилось: приехали комиссары, лошадей, овец и трактора отобрали. Тогда мужики собрали три трактора из запасных частей. Работали машины отлично. Люди были сыты, регулярно сдавали государству и скотину, и зерно. Из подростков дядьки сколачивали бригады и отправляли на сенокос, пацаны косили, девки собирали копны. И так все лето, до уборочной. Потом – всех на уборочную. С той поры у меня свой взгляд на положение вещей: можно голодать и побираться, а можно разумно вести хозяйство, несмотря на сложные обстоятельства.

МОЙ ОТЕЦ СТРОИЛ «ДОРОГУ ЖИЗНИ»

Когда война подходила к концу, отец работал в УВВР-2 заместителем главного инженера, а потом, уже при Василии Ефимовиче Матишеве, главным инженером. В октябре 1946 года мы вернулись в Ленинград, отец тогда же перешел в Севзапстрой и работал там до конца жизни. О войне и о своей работе на Ладоге никогда не рассказывал, может, и нельзя было рассказывать. Позже, по отдельным фразам я понял, что он всю войну был начальником отдела пути в УВВР-2, строил дорогу Жизни и что проходила она не по одному пути, путей было много. Немцы их бомбили, но в это время строились другие. Мой отец сначала строил пути к ладожским причалам, а потом – железную дорогу по льду Ладоги, дорогу Жизни. Был ли отец знаком с Зубковым? Не знаю, но думаю, наверняка был. Из того времени у меня есть только одна фотография: отец в армейском полушубке стоит у грузовика, где-то в зимнем лесу.

ЛНИИЖТ

В 1948 году я закончил школу и сам выбрал свое будущее. Отец мне ничего не навязывал, просто сказал, что есть такой институт, в котором он когда-то учился. Но есть и другие институты, технические, гуманитарные, разные... Можешь поступать в любой. В день открытых дверей я пришел в строительный институт – он мне не понравился. А вот ЛНИИЖТ понравился. Я узнал, что есть такой факультет «мосты и тоннели», и стал готовиться к экзаменам.

Слово «метро» на языке у каждого ленинградца. Но нас, студентов факультета «мосты и тоннели», и не думали посвящать в тайны городской подземки. Все дисциплины до пятого курса были только мостовыми и тоннельными. Правда, к этому времени у

Кавалер ордена «Трудового Красного Знамени», метростроевец с колоссальным стажем, продолжатель ленинградской школы подземного строительства, Николай Николаевич Теленков рассказывает о себе, делится мыслями о прошлом и настоящем организации.

меня за плечами была тоннельная практика в «Донтоннельстрое» и железнодорожная на БАМе, на строительстве железной дороги между Братском и Усть-Кутом. Очень жаль, что сейчас студенты не проходят такие практики. Иногда без этого не понять, строитель ты или астроном, или, может быть, биолог.

Отец краем глаза следил за моими успехами. Приходил с работы, спрашивал: «Ну что, как дела, сдал?» В другой раз придет домой, а в комнате дым коромыслом – 14 человек делают чертеж, кто на стенке, кто на столе, кто на стуле. У нас был хороший курс. В моей группе учился Георгий Александрович Федоров, будущий начальник Управления строительства Ленинградского метрополитена, Юра Метелица, мой друг и коллега – начальник смены СМУ-17; курсом старше учился Юрий Филиппович Соловьев, один из самых эффективных начальников Ленметростроя, и много других отличных ребят. 16 «мостовиков-тоннельщиков» нашего года взяли в Метрострой. Фактически это была первая волна выпускников ЛНИИЖТа, направленных на строительство подземки.

МЕТРОСТРОЙ. НАЧАЛО

В Метрострое я начал начальником смены на станции «Владимирская». Прошли средний тоннель, нас перевели на 24 шахту, мы построили ее, нас выдернули на строительство вестибюля станции «Площадь Восстания». Построили вестибюль.

Строительство первой линии метро в Ленинграде держалось на крепких рабочих – участками строительства руководили в основном начальники восстановительных поездов УВВРа-2. Вспомнить хотя бы Владимира Федоровича Самохина или механиков, переправлявших по Неве танки на Невский пятачок. Я их хорошо знал, всех, кто остался в живых. Знал и легендарного Евгения Петровича Солдатова, он тогда был заместителем начальника КЭПРО. Эти люди отличались от нас негибким, безоглядным упорством. Если сказано «делать так», значит, будут делать только так и никак иначе. И всегда добивались результата. Многие из них работали проходчиками на строительстве московского метро и приехали в Ленинград с Зубковым. Начальник ПТО Семнадцатого СМУ, Ольга Абрамовна Устинова, в Москве была бригадиром бетонщиков, потом изолировщиком, потом сменным инженером шахты «Площадь Революции», награждена орденом «Знак Почета». Перед войной приехала в Ленинград вместе с Зубковым, работала на строительстве укрепления, на заградительных и восстановительных работах. С наступлением зимы была назначена начальником строительного отряда на Ладоге. За Дорогу жизни награждена орденом «Красной Звезды». В Метрострое работает ее внучка. Просила меня рассказать про бабушку. Видать, бабушка о своей работе особо не распространялась. Ольга Абрамовна свое дело знала. Была человеком жестким и беззаветно преданным Метрострою.

СЕМИПАЛАТИНСК

С «Площади Восстания» меня забрали на Семипалатинский полигон. Там я тоже строил шахты, только не для метро. Из Семипалатинска пытались отправить на Урал, куда-то под Челябинск – но мы, три инженера из Ленинграда, наотрез отказались. Вернулся в Метрострой. В отделе кадров Управления меня сразу направили в технический отдел, проектировщиком проектной группы.

ПРОЕКТИРОВЩИК ПРОЕКТНОЙ ГРУППЫ

Техотделом заведовали два опытных инженера – начальник, Николай Михайлович Арехва, и его заместитель, Валентин Николаевич Белоликов. Арехва всю войну проработал в УВВРе, Белоликов поступил в УВВР в 1943 году, до этого он строил Днепровскую ГЭС. Они меня всему и научили. Хотя сами считали, что «истинное мастерство приходит только с практикой». Начальником проектной группы был Роман Никитич Баранов, потом он станет главным инженером СМУ-9.

Я начал бегать по шахтам – смотреть, где вентилятор установить, где стрелку переделать и т.д. Потом проектировал производственный участок Кузнечно-механического завода на улице Егорова, позже – цех анодирования на Литейно-механическом заводе. На первой очереди все детали не бронзовые, не золоченные – они все алюминевые, анодированные. Я ездил по авиационным заводам, знакомился с процессом анодирования алюминия и проектировал все – от фундамента до последней вентиляционной вытяжки.

Сотрудники нашего отдела получали из проектного института техническую документацию, проверяли ее и уже утвержденную главным инженером Управления рассылали по СМУ.

Систематически на протяжении многих лет в институте учился «день гнева», когда высказывались замечания к проектам. Замечания реальных строителей из СМУ собирал наш техотдел. Все недочеты выносились на общее обсуждение. После таких «дискуссий» проектировщики присылали нам исправленный вариант чертежа или дополнение к проекту. Инженеры техотдела отслеживали внесение изменений в чертежи, работали с конкретными проектировщиками. Я и сейчас абсолютно уверен: прежде чем приступать к строительству, необходимо совместными усилиями довести проект до ума, сделать его пригодным для практического использования. Все технические вопросы нужно гасить заранее, на стадии подготовки проекта.

Наши коллеги из производственного отдела контролировали строительство на участках, причем каждый инженер отвечал за конкретное СМУ. «Производственники» подписывали выполнение и давали ход документам об оплате работ.

Производственный отдел Ленметростроя принимал выполненные работы до той поры, когда (уже после Юрия Филипповича Соловьева) эта функция перешла Дирекции. Дирекция подчинялась московскому Главку, несла перед Главкомом ответственность и из Главка же получала зарплату. Но сидели они на нашей, метростроевской территории. Я человек, видите ли, старый, и считаю, что все, что мы делали тогда, было хорошо, система сбоев не давала и без Дирекции. Потом Дирекция перешла в метрополитен. В конечном итоге Главка не стало, Дирекция «ассимилировалась» с метрополитеном. Возможно, это был самый гармоничный вариант контроля строительства: кому, если не метрополитену принимать новые станции и тоннели?

НАЧАЛЬНИК ТЕХОТДЕЛА – ГЛАВНЫЙ ТЕХНОЛОГ

Через несколько лет меня направили заместителем начальника ПТО в СМУ-13, но в марте 1966 переводят обратно в Управление, начальником производственно-технического отдела. Мои учителя ушли на пенсию, сотрудники тоже не помолодели, но работали все так же «моторно», эффективно и ответственно. Это были люди, которые все знали сами: все шло по расписанию, как положено. В новой роли я в основном занимался бумагами: закрывал наряды и выполнение, через ПТО шла вся документация, все замечания, вся рационализация и многое другое. В отделе работало шесть человек: старший инженер занимался выполнением, я планированием работ, проверкой технической документации и всех связочных чертежей. Мы подчинялись напрямую главному инженеру Ленметростроя.

Я проработал начальником техотдела до 1973 года, и был назначен заместителем главного инженера, главным технологом Ленметростроя. В этот период Метрострой много чего построил: например, станцию «Площадь Александра Невского». Дома вокруг нашего котлована все время норавли в него упасть, нам приходилось что-то придумывать, подкреплять, заливать фундаменты – инженеры нашего ПТО плотно этим занимались. Была и «Сенная», и «Спортивная», и «Адмиралтейская». Станция «Площадь Мужества» была построена за два года, а станцию «Политехническая» Тоннельный отряд прошел за год, причем не только станцию, но еще и камеры съездов и подстанцию. Технология строительства была отработана на «Площади Мужества». Линию до «Гражданского проспекта» мы сдали на год раньше срока.

30 марта 2001 года я закончил свою трудовую деятельность. Уже 17 лет огородник, дачник и телезритель.

ЧТО Я ВИЖУ СО СВОЕЙ КОЛОКОЛЬНИ?

В период «социалистического строительства» все было намного стройней – ясно и прозрачно: кто, что, зачем и почему. Все знали, когда, сколько и за что получат и на что потратят. Знали, что завтра и послезавтра тоже будет работа и зарплата, и через неделю, и через год, и всегда. Рабочий был обеспечен. Человек системы, без которого нет и не может быть никакого строительства, не терял своего достоинства. План гарантировал ему стабильность и благополучие. Чтобы у нас работало всего две шахты, а мы сидели без проходки – такого не было. Наоборот, мы стремились взять больше объемов, раскрыть как можно больше забоев, поставить как можно больше участков. Торопили проекты, чтобы организовать плавный переход с объекта на объект. Так и было: люди заканчивали проходку и переходили на другой участок. На проходку, а не на отделку, не на сколачивание досок и скамеек. Проходчик занимался своей профессией. Монтажник или плотник – своей. Работал единый крепкий организм.

МЫ НАЧАЛИ ТЕХНИЧЕСКОЕ ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ

Если при Константине Александровиче Кузнецове Метрострой еще работал по традиционной методике – ручной труд, отбойный молоток, два-три проходческих щита, то при Юрии Филипповиче Соловьеве началась реализация плана технического перевооружения, механизации и автоматизации горных и строительных работ. Ведущим инженерам Метростроя были выданы задания: сформулировать предложения о техническом обновлении подземного строительства. На основе этих предложений был создан и обнародован многостраничный документ о технических новациях. В Ленгорисполкоме на одном из совещаний я зачитал доклад. Это было время новых идей. Именно Соловьев придал творческий импульс подземному строительству в нашем городе. Другие руководители Метростроя продолжили его начинание. Много технических инноваций было введено при Георгии Александровиче Федорове, но особенно при Вадиме Николаевиче Александрове, будущем генеральном директоре Метростроя, который занимал должность главного инженера Управления при Владимире Всеволодовиче Горышине. Много усилий в этот период было направлено на поиск новой технологии укрепления грунтов, разработке водонепроницаемой и безосадочной ж/б обделки, внедрению методики ограждающей конструкции «стена в грунте», а в дальнейшем на освоение высокотехнологичных импортных тоннелепроходческих комплексов. Результат этих усилий – успешная и инновационная проходка двухпутных тоннелей под водами Финского залива.

А посмотрите, как много уникальных сооружений построил Метрострой вынужденно, под давлением сверху, наперекор собственной программе строительства. Достаточно вспомнить ramпы Канонерского тоннеля, Дамбу, Мариинский театр, главный Стадион Петербурга. Сколько раз Метрострой спасал больших и малых городских начальников... Но почему-то со времен перестройки он оставался в напряженных отношениях с городской властью. Почему же? Неужели потому, что несмотря на любые перемены, преобразования и ломки наша организация сумела сохранить свои традиции, свою целостность и техническую мощь?

УПТК: МЫ КОМПЛЕКТУЕМ МЕТРО!

1. Надежда Смирнова, суперзаведующий складом стройматериалов! 2. Наталья Бойкова и Ольга Перепечина, менеджеры отдела стройматериалов – самые знающие и самые ответственные! 3. Алена Семенова, заместитель начальника отдела стройматериалов, и Ирина Сазанович, начальник отдела стройматериалов: ваша надежность и обязательность – залог благополучия УПТК! 4. Отдел оборудования – на них равняются все! 5. Отдел металлопроката – семь прекрасных женщин и суперменеджер Андрей Матлов. 6. Андрей Часов, заведующий складом метизной продукции, лично принимает поставки новых материалов.



7. Экономический отдел, Анастасия Хюнгзберг, Александра Латорцева, Людмила Ищенко: «Не хочешь голоду – полюбишь экономику смолоду!» 8. Бухгалтерия – это наше все... 9. Ирина Цырульникова и Елена Антонова, заместитель заведующей складом и заведующая складом оборудования и кабельной продукции: «Кто увидит неполадки, вмиг порядок наведет? Отвечайте на вопрос! Ну, конечно же, завхоз!» 10. Андрей Егоров, водитель погрузчика: «В нашем деле главное – точность и надежность». 11. Елена Вагушева, буфетчица, накормила фото-корреспондента вкуснейшими ватрушками!

ЖБИ: НАША ЖЕЛЕЗОБЕТОННАЯ КОМАНДА



1. Владимир Николаевич Быков, первый заместитель руководителя ОП «Завод ЖБИ» УПТК филиала ОАО «Метрострой», провел корреспондента по всем производственным цехам и обстоятельно рассказал о новой жизни коллектива. 2. Руслан Шкляев, оператор крана, ювелирно перемещает многотонные тубинги с производственной линии к месту хранения. 3. Евгений Игнатъев, сварщик-арматурщик сеток и каркасов – отлично знает свое дело! 4. Александр Григорьев, оператор БСУ, вдумчиво оценивает параметры цемента и инертных материалов. 5. Денис Дунаев, мастер арматурного участка: «В дружном коллективе работать одно удовольствие!» 6. Александр Юлиев, оператор карусельной установки, внимательно следит за формовкой. 7. Юрий Лемпа, сварщик-арматурщик – золотые руки!

Уважаемые коллеги! Приносим извинения за то, что в предыдущем номере не смогли разместить ваши фотографии к материалу «Мы живем без дублей» – по техническим причинам. Надеемся на понимание. С уважением, редакция.

ИНТРИГА ДНЯ: УМ – ВЫИГРАЛ?

18 октября в спортивном комплексе Метростроя на баскетбольной площадке схлестнулись в финале четыре команды стритболистов. Кто оказался победителем? Из-за чего на поле произошла стычка между игроками УМа и Управления №10?

УМ против Управления №10. СМУ-9 против УПТК. Для тех, кто забыл, что такое стритбол, то если по-простому, это баскетбол на одно кольцо с тремя игроками в команде вместо пяти.

Игра УМа и Управления №10 начинается. Буквально через пару минут Кирилл Черняев, игрок Управления №10, толкает сбоку в корпус соперника из УМа. Спорная ситуация, но судья решает – удаление.

– Да вы правил не знаете! – Кирилл срывает футболку и садится на скамейку штрафников.

Управление №10 в меньшинстве. УМ выводит мяч на фланг, отвлекает «десятку». В центральную зону врывается Алексей Мозжухин. Пас. Бросок. Мяч прокатывается по обод-

ку кольца и уже соскальзывает вниз, но Алексей подпрыгивает и ладонью крепко заталкивает его в кольцо. Черняев то подсакивает, то снова садится на лавку, время удаления истекает. Все! Уже на бегу набрасывает футболку. Оказавшись на поле, он вдруг бьет по руке и пихает в спину Андрея Андриялыкиса, сбивает его с ног.

– Что ты творишь? – Андрей поднимается и идет на Черняева.

– Думаешь, я специально? Это же игра.

Они бросаются друг на друга. Со всего поля сбегаются люди. На помощь мчится судья, крик, гам. Черняева и Андриялыкиса растаскивают в стороны. Конфликт исчерпан. Игра продолжается.

– Два сверху, – кричит Дмитрий Михеев, игрок УМа.

Тут же с двух сторон игроку Управления №10 ставят корпус, не давая двигаться. Дмитрий убегает с мячом на фланг, теперь перед ним никого. Он прицеливается. Пауза, идеальный трехочковый бросок. 16-3 – УМ заканчивает спартакиадное первенство по стритболу без единого поражения и занимает первое место.

На второй половине поля продолжается борьба между УПТК и СМУ-9. Александр Буторин, игрок УПТК, на финте убирает защитника в сторону, закручивается ему за спину и с двух шагов взлетает над кольцом. Мяч в сетке. Счет равный. 6-6. СМУ-9 бросается в атаку. Алексей Мосин начинает дриблинг, обводит первого защитника, рывком корпуса в сторону убирает второго и «просачивается» в центральную зону. Рывок из-под щита, руки защитников цепляются за майку Алексея. Бросок, и мяч в кольцо. До конца две минуты. Дмитрий Шавырин, игрок СМУ-9, выводит игру за трехочковую линию. Стритболисты УПТК отбиваются, но «девятка» напирает и не позволяет сопернику выйти в нападение. Быстрая комбинация



Управление №10 заталкивает мяч в кольцо

СМУ-9. Стягивание игроков на правом фланге. Пас на другую половину поля. Алексей Мосин подпрыгивает и с четырех метров отправляет мяч в кольцо. В этом матче со счетом 8-6 побеждает СМУ-9.

Спартакиадное первенство Метростроя по стритболу завершилось. УМ занял первое место. Тоннельный отряд №3 – второе. СМУ-9 – третье. Лучшим бомбардиром сезона стал Павел Смирнов, забивший в последней игре восемь двухочковых бросков подряд. Ура Алексею Мосину, ура УМу!



Матч начался. УМ обороняется при счете 2:2

КАК ЖУРНАЛИСТ ПРИШЕЛ ГИРЮ РВАТЬ

Новички в гиревом спорте угадываются сразу. Одним из них оказался корреспондент «Метростроителя». А что скажет ваша спина после 30-го рывка? И как некоторые поднимают гирю больше 100 раз?

17 октября в зале спортивного комплекса Метрострой состоялись соревнования по рывку 24-ки. В зал постепенно заходят гиревики Метростроя. Они усиленно разминают плечи и спину. На общем фоне сухих, жилистых гиревиков выделяется исполинская фигура Андрея Чернова. Работник УМа, многократный участник и призер соревнований по пауэрлифтингу, делится опытом:

– В рывке главное техника. Ни сила, ни выносливость не помогут поднять снаряд больше сотни раз. Слегка присядайте, когда делаете замах. Не ставьте ноги слишком широко, иначе подрыв не получится.

В зале много опытных спортсменов. Уверенный хват, спина не сгибается в наклоне. Руслан Шатаев из СМУ-17 с равнодушным видом растирает в ладонях магнезию. Берется за рукоять 24 килограммовой гири, легкий, быстрый замах, точная фиксация над головой. 80 подъемов правой рукой. Вдох, выдох. Смена рук. Руслан не торопится. Мы молча наблюдаем. 156... 157. Гири неожиданно выскальзывает и падает на пол. В зале аплодисменты. Руслан выступал на соревнованиях Метростроя по гиревому рывку впервые и сразу же показал один из лучших результатов. На мой вопрос «как часто вы тренируетесь?» ухмыляется:

– Всю жизнь тренируюсь: лопата, молоток, ручная откатка. Работа закаляет. Только кисти в конце подвели, потому что не тренированные. В остальном всю дистанцию прошел отлично: дыхание не сбилось, спина не заболела.

Появляется Евгений Федоров из Тоннельного отряда. Когда на соревнования приходит спортсмен высокого класса, это понимаешь сразу: по любопытным взглядам, по интересу с каким люди ждут его выступления. В прошлом году Евгений поднял гирю 151 раз, а в этом, за день до соревнований, здорово повредил колено.

– Есть у кого заморозка? – спрашивает Ольга Ващилко.

– Вчера на тренировке подпрыгнул, и в колене что-то щелкнуло, – спокойно говорит Евгений.



Руслан Шатаев фиксирует гирю над головой. Это его 76-ой подъем

– Сделай раз десять, больше не надо, не травмируй себя, – просит Ольга.

Евгений кивает, пробует согнуть колено, несколько секунд стоит и подхватывает снаряд. Ольга качает головой каждый раз, когда Женя подсаживается на замахе. Он уже сделал больше 20 подъемов и останавливаться не собирается.

– Умница, Женя! – кричит она, когда количество зафиксированных подъемов переваливает за сотню.

– Великолепная техника, – летает по залу.

На 111 Евгений Федоров опускает гирю.

– Не думайте, что это какое-то геройство. Просто я хотел помочь своей команде. Да и травма не страшная, небольшое растяжение.

Очередь доходит до меня. Пытаюсь равняться на метростроителей, повторять их движения, но рукоять 24-ки режет ладонь так, что приходится перебросить ее в другую руку уже на восемнадцатом подъеме. Техника у меня пока на очень плохом уровне, из-за этого на 30-м рывке «заговорила» спина. Ей не нравится стреляющая боль рядом с позвоночником. Пришлось опустить гирю. Вот когда я по-настоящему зауважал Руслана Шатаева, Евгения Федорова и всех остальных гиревиков. Они перебороли себя, проигнорировали ноющую боль в руках, в спине, в колене для того, чтобы помочь своим командам.

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

ДЕКАБРЬ

4	МОРОЗОВА Наталья Федоровна (СМУ-9) – 70 лет
5	ШАЛИСКО Валентина Андреевна (ТО-3) – 75 лет
8	ЮХНО Ираида Михайловна (ВЦ) – 80 лет
9	КУЗНЕЦОВ Александр Владимирович (СМУ-13) – 65 лет
10	ОХРИМЕНКО Константин Иванович (СМУ-15) – 60 лет
11	ПОЗДНЯКОВ Владимир Корнеевич (СМУ-9) – 80 лет
11	ЕРМИШИЧЕВА Любовь Александровна (ЛМЗ) – 90 лет
5	ФАТКУЛОВА Надежда Вениаминовна (СМУ-17) – 80 лет
20	ГВОЗДИКОВ Владимир Валентинович (УМ) – 70 лет
23	СЕРГЕЕВ Сергей Васильевич (СМУ-13) – 65 лет
25	РУСАКОВА Екатерина Анатольевна (УПТК) – 70 лет
27	ЛЕПИН Геннадий Владимирович (УМ) – 85 лет
28	ХАРИТОНОВ Сергей Юрьевич (ТО-3) – 60 лет

НА АУКЦИОН ПРЕДЛАГАЕТСЯ

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

1. Автомобиль VOLVO XC-90, 2007 года выпуска, идентификационный номер (VIN) YVICM985681452231, регистрационный знак В 479 АС 178, пробег – 355 тыс. км.

Стартовая цена – 600 000 (шестьсот тысяч) рублей.

2. Автомобиль VOLVO XC-90, 2009 года выпуска, идентификационный номер (VIN) YVICM5957A1548425, регистрационный знак В 493 НМ 178, пробег – 301 тыс. км.

Стартовая цена – 700 000 (семьсот 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, дом 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

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 8.11.2018 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.