

Новый метростроитель

январь | 2023



**В соответствии с решением
Совета директоров
генеральным директором
АО «Метрострой
Северной Столицы»
с 27 декабря 2022 года
назначен
Кирилл Феликсович Петров.**

Ранее Кирилл Петров занимал руководящие посты в АО «Газстройпром» и АО «Объединение «ИНГЕОКОМ». Принимал участие в строительстве крупных инфраструктурных объектов, в том числе станций и участков Большой Кольцевой линии Московского метрополитена.

Цели и планы:



В новом году перед АО «Метрострой Северной Столицы» стоят задачи по наращиванию производственных мощностей. Компания планирует обеспечивать весь цикл строительства новых станций метро: от проектирования до сдачи в эксплуатацию.

Слаженная работа метростроителей станет основой для восстановления и поддержания доверия к компании среди жителей Санкт-Петербурга. Реализация производственной программы, включая пуск станций «Горный институт», «Юго-Западная», «Путиловская», завершение реконструкции «Чернышевской» и тяговой сети первой линии станций «Автово», «Технологический институт 1, 2», «Площадь Ленина» — главный приоритет.

Не менее важным направлением остается улучшение условий работы для каждого сотрудника, позволяющее повысить эффективность и производительность труда. Продолжится расширение собственного парка техники компании с упором на обеспечение технологической независимости предприятия от иностранных комплектующих, материалов и поставщиков с сохранением высокого качества и надежности закупаемого оборудования.



Продолжаем работу

Рабочие объезды станут регулярными: в 2023 году генеральный директор АО «МССС» Кирилл Петров уже посетил все строительные и производственные площадки компании. К визитам присоединились вице-губернатор Санкт-Петербурга Николай Линченко и врио председателя КРТИ Александр Федотов. Кирилл Петров рассказал о ходе строительства на Красносельско-Калининской и Лахтинско-Правобережной линиях, а также о планах компании на 2023 год.

На станции «Юго-Западная» метростроители приступят к монтажу внутренних конструкций, сооружению вестибюля и шестиэтажного инженерного корпуса. На «Путиловской» завершится проходка наклонного хода, начнется монтаж основных внутренних конструкций станционного комплекса и отделочные работы.

На «Горном институте» и «Театральной» запланировано строительство платформ, архитектурно-отделочные работы, монтаж

инженерных сетей и проходка прикамерков. На Васильевском острове стартует возведение вестибюля.

На Туристской улице метростроители готовятся к сборке самого большого в парке «МССС» проходческого щита «Надежда» диаметром 9,8 м. Сейчас комплекс проходит санацию в УМе и вскоре будет установлен в стартовом котловане.

На «Чернышевской» демонтированы основные элементы эскалаторов: ступени и балюстрады. Напомним, в ходе реконструкции предстоит установить сразу четыре нити узкобалюстрадных эскалаторов вместо трех. Изготовят их на собственном производстве «МССС».

В рамках реконструкции тяговой сети первой линии станций «Автово», «Технологический институт 1, 2», «Площадь Ленина» смонтировано 80% нового оборудования, продолжается монтаж кабельно-проводниковой продукции, ведутся отделочные работы.



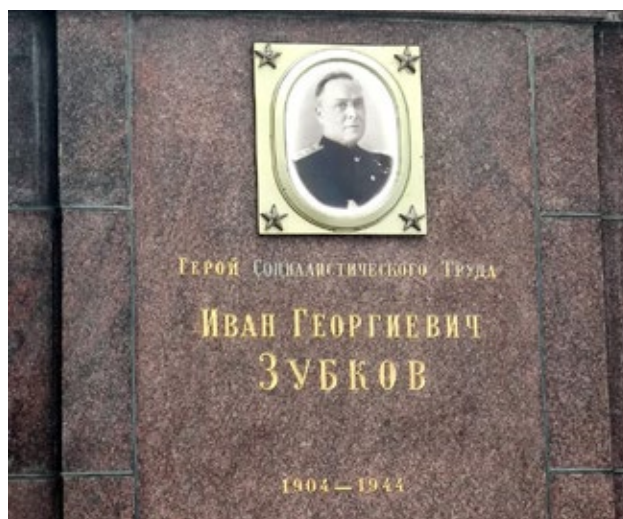


День метростроителя!

23 января Президент России Владимир Путин подписал указ об учреждении Дня метростроителя. «Установить День метростроителя и отмечать его 2 октября», — говорится в документе. Указ вступает в силу со дня его подписания. Дата выбрана неслучайно: второго октября 1931 года Совет народных комиссаров СССР утвердил положение о строительстве метро в Москве. С этого дня ведет отсчет советское и российское метростроение.

Бережем традиции

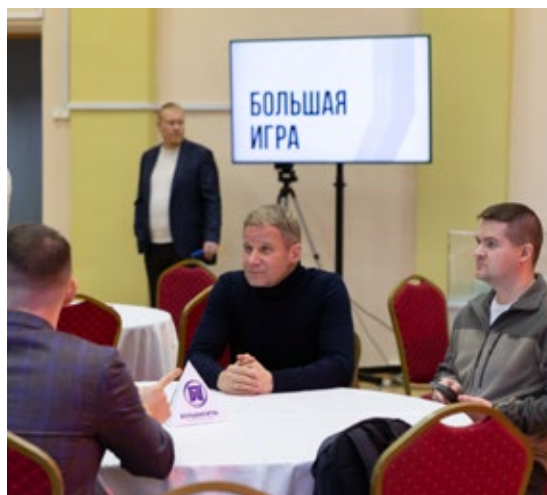
21 января мы отметили важную дату! 82 года назад, 21 января 1941 года, в Северной столице по решению народного комиссара путей сообщения Лазаря Кагановича было создано Строительство №5 НКПС. Именно с этого момента началась история ленинградского, а затем и петербургского метростроения. В день памятного события в Александро-Невской Лавре ветераны войны, труда и пенсионеры «Метрострой» и сотрудники «Метростроя Северной Столицы» традиционно возложили цветы к памятнику первого руководителя ленинградского метростроения Ивана Георгиевича Зубкова. К мероприятию присоединились депутаты Законодательного Собрания Санкт-Петербурга Александр Ржаненков и Александр Новиков, а также директор СПб ГБПОУ «Колледж метростроя» Александр Филатов.





ФОТОРЕПОРТАЖ. Эрудиты метростроения

В прошлом году мы провели первый турнир АО «Метрострой Северной Столицы» по интеллектуальным играм. Первое место получили коллеги с Завода ЖБИ — команда «Творцы» одержала заслуженную победу. Подробности — в нашем фоторепортаже.





ВАЖНАЯ ДАТА



18 января Северная столица отпраздновала важнейшую дату — 80 лет со дня прорыва блокады Ленинграда. Еще год после этого, до 27 января 1944-го, город провел в неполном, но все же окружении врагов. Однако защитников Ленинграда уже было не остановить. Большой вклад внесли и тысячи метростроителей: об их подвиге наш спецпроект.

1941 год

Осенью 1941 года метростроители под руководством Ивана Зубкова сооружают танковую переправу через Неву на «Невский плацдарм» (в районе Невской Дубровки). Операция получила кодовое название «Чай с вареньем». Ежедневно в Смольный отправлялись телеграммы такого содержания: «Пьем чай с вареньем, по 7–8 стаканов». Это значило, что на место доставлено 7–8 машин. Для перевозки танков через Неву смонтировали паромы из крупных металлических контейнеров, которые производили на Балтийском заводе. К 30 ноября операция была успешно завершена.

7–8 танков

метростроители могли переправить на левый берег Ладоги за ночь

«Чай с вареньем»

кодовое название операции по переправе танков

33 танка

за несколько месяцев переправили через Неву благодаря метростроителям



Иван Зубков получил осколочное ранение в ногу, но отказался лечь в госпиталь. За успешное выполнение специального задания Ленинградского фронта Солдат Метростроя был награжден орденом Красной Звезды.



1942 год



В марте начали строительство портовых сооружений на восточном берегу Ладожского озера: было возведено 3 станции, 8 пирсов, паромная переправа. В ноябре 1942 года отряд метростроителей из 1200 человек отправился на возведение Осиновецкого порта. Именно здесь проходил



железнодорожный участок Дороги жизни, который позволил многократно увеличить пропускную способность трассы и спасти множество людей. Работы велись в рекордные сроки. Это помогло быстро организовать доставку грузов в осажденный Ленинград.

1200 метростроителей
отправились на строительство
порта для прокладки
Дороги жизни



более 360 000 тонн
грузов переправили в Ленинград
по Ладожскому озеру благодаря
труду метростроителей

На западный берег через Ладогу было перевезено свыше 360 тыс. тонн грузов. Фронт и флот получили 32 тыс. тонн боеприпасов; 35 тыс. тонн горючего и смазочных материалов. По льду в Ленинград перебрасывались для ремонта поврежденные танки с других территорий. По Дороге жизни эвакуировались в тыл более полу-миллиона ленинградцев, было вывезено много дефицитного промышленного оборудования и материалов.

67 000 тонн
горючего и боеприпасов получил фронт
на западном берегу Ладоги за весь
период существования ледовой дороги



1943 год

После прорыва блокады в январе 1943 года силы метростроителей были направлены на строительство угольных шахт Комаровского бассейна: всего за год, в тяжелейших условиях и при отсутствии механизации,

метростроители сдали в эксплуатацию двенадцать шахт с годовой производительностью 360 тыс. тонн топлива. Только зимой 1943–1944 года замерзающий Ленинград получил оттуда 110 тыс. тонн угля.



12 угольных шахт

с годовой производительностью 360 000 тонн топлива для Ленинграда сооружено в поселке Комарово

110 000 тонн

угля получил Ленинград зимой 1943–1944 гг.

33 км

составила протяженность свайно-ледовых мостов, возведенных метростроителями



В это же время началось строительство свайно-ледовых мостов общей протяженностью 33 км через Неву, реки Черная и Назия. Был возведен мост через Неву у Шлиссельбурга, обходная железнодорожная трасса Левобережная — Междуречье. 18 марта 1943 года в 18 часов 50 минут по железнодорожному мосту через Неву, сооруженному метростроителями, прошел первый пробный поезд.



В этой рубрике продолжаем экскурс в увлекательную историю метростроения в Ленинграде, захватываем период в несколько десятилетий — до 1970 года — и делимся основными послевоенными этапами возведения главной транспортной артерии Северной столицы, а также самыми необычными фактами.

В начале были шахты...

11 шахтных стволов успели пройти метростроители в 1941 году

В то утро, когда велся доклад о проходке ствола на будущем «Технологическом институте», началась война. Из числа метростроителей командование сформировало 10 батальонов, а оборудование использовали для строительства баррикад и укреплений на подступах к городу.



3 месяца давалось на проходку ствола глубиной 30 метров

После освобождения Ленинграда от блокады в 1944 году народному комиссару, генерал-директору путей сообщения Лазарю Кагановичу поступает прошение о возобновлении работ по строительству метро в Ленинграде.



Ветку из 8 станций запустили уже в 1955 году. Проезд стоил 50 копеек

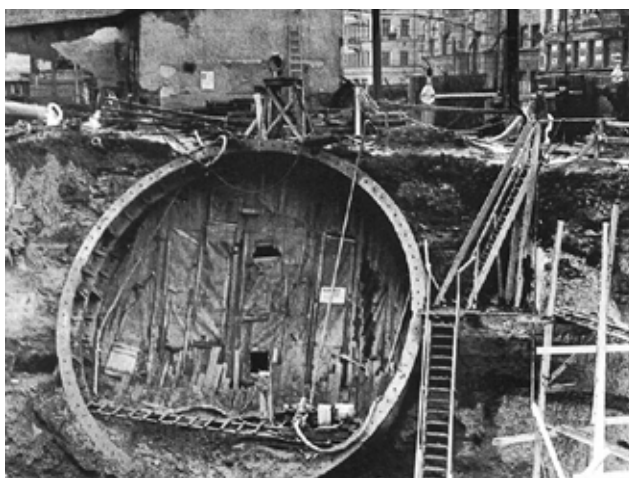
В подземку, протянутую от «Автово» до «Площади Восстания», первых пассажиров пускали по пригласительным. Это были передовики производств, студенты, школьники и семьи метростроителей. Пассажиры проходили в метрополитен по бумажным билетам. Контролеры проверяли их вручную перед эскалаторами.



Все впервые

В среднем щит позволял строить 300 метров тоннелей в месяц

В 50-х у метростроителей появились проходческие щиты. Рабочим больше не нужно было пробивать тоннели вручную с помощью отбойных молотков. Так, скорость ударного строительства выросла с 1,5 до 6 погонных метров за смену.



В 1958 году в метро установили турникеты

Их испытывают на «Нарвской», а затем ставят на всех станциях сданной ветки метро. Чуть позже появляется первая в СССР кроссплатформенная пересадочная станция — «Технологический институт». До сих пор «Техноложка» остается единственным подземным пересадочным узлом в Санкт-Петербургском метрополитене, в котором выходы из станции-1 и станции-2 находятся в одном здании.

Первая железобетонная обделка появляется на перегонах «Чернышевской» и «Площади Ленина»

На первых станциях метрополитена стены тоннелей обделывали чугунными кольцами. На перегонах до «Чернышевской» и «Площади Ленина» на смену металлу приходит железобетон. Бригады начинают использовать тьюбинугоукладчик для строительства вентиляционных шахт и наклонных тоннелей. Машина помогала быстро монтировать железобетонную круговую обделку.





1950-е. Станции в эксплуатации:

«Автово», «Кировский завод», «Нарвская», «Балтийская», «Технологический институт», «Пушкинская», «Площадь Восстания», «Чернышевская» и «Площадь Ленина». В 1957 году метростроители окончательно прошли первые два тоннеля под Невой.



В 60-х появился новый способ гидроизоляции — армоцементные зонты

Такой вариант можно увидеть при спуске на эскалаторах «Маяковской». Своды спусковых тоннелей похожи на волны. Тогда же появляется механизм для проходки наклонного хода.



В 1960-х сданы станции:

«Технологический институт-2», «Фрунзенская», «Московские ворота», «Электросила», «Парк Победы», «Площадь Мира» («Сенная»), «Невский проспект», «Горьковская», «Петроградская», «Василеостровская», «Гостиный двор», «Маяковская» и «Площадь Александра Невского».



ХОББИ

В этом выпуске «Нового метростроителя» знакомим читателей с увлечениями Эльвиры Батдаловой, специалиста по подготовке закупочной деятельности АО «Метрострой Северной Столицы». Что нужно, чтобы пробежать 85 км в неделю и трижды побывать на съемках программы «Своя игра» — читайте в нашем интервью!

Редакция: Как Вы пришли в бег?

Э.Б.: Я всю жизнь чем-то занимаюсь. Серьезно увлекалась лыжами, но когда переехала в Петербург их пришлось оставить. В условиях большого города очень сложно заниматься лыжным спортом, здесь банально нет зимы, нет снега, короткий световой день. Какое-то время я интересовалась ирландскими танцами — это еще жестче в плане физической подготовки. Но самым понятным оказался бег. Это было в 2011 году. В первых соревнованиях я приняла участие в 2013. В 2017 году решила, что этот вид легкой атлетики интересен мне на уровне продвинутого любителя. Тогда я нашла беговой клуб и начала заниматься с тренером.

Редакция: В каких соревнованиях Вы участвовали?

Э.Б.: За прошлый год у меня было 12 стартов: марафоны «Дорога жизни» (с дистанцией в 42 км), «Белые ночи» и их дистанция-спутник 10 км, GRUT (Golden Ring Ultra Trail, 34 км) в Суздале; разные трейлы и шоссейные пробеги.

Редакция: Расскажите о своих наградах?

Э.Б.: Самая трудная награда — приз за прохождение GRUT в Суздале прошлым летом. Там нет леса, трасса ведет по лугам, очень сухо. Когда бежишь по жаре, по открытой местности и видишь однообразный пейзаж... Это сложнее, чем преодолевать расстояние по городу. Часто наши марафоны идут по главным улицам, мимо достопримечательностей — есть, на что посмотреть и отвлечься. Когда ты двигаешься по полю с травой выше головы, чувствуешь себя психологически гораздо более напряженно.

Редакция: Самая большая Ваша дистанция?

Э.Б.: Пока марафон, 42 км. Для меня это сложная, даже знаковая дистанция. Просто бегать по пять км утром и на что-то рассчитывать не



приходится. В какой-то момент я поняла, что могу бежать быстрее, но для этого мне нужны занятия с тренером, который понимает, что нужно делать, может дать мотивацию. Каждый день мы проходим что-то новое.

Редакция: Как Вы увлеклись интеллектуальными поединками и попали в «Свою игру»?

Э.Б.: В институте я присоединилась к команде по игре в брейн-ринг. Затем это превратилось в спортивный вариант «Что? Где? Когда?». После переезда в Петербург капитан моей команды предложил отправить заявку на «Свою игру». Я прошла два этапа отбора и получила приглашение. Всего я участвовала в трех телевизионных выпусках.



Редакция: **Какой промежуток был между играми?**

Э.Б.: Четыре-пять лет. Всегда набирается очень много желающих, поэтому после эфира игрок обязан соблюсти год моратория. Потом можно еще раз отправить заявку и редакторы записывают тебя в порядке очереди.

Редакция: **Проще играть одной или полагаться на команду?**

Э.Б.: Оба варианта имеют свои преимущества. Есть и командные озарения, общие докрутки идей. Но и в одиночном формате додумывание, когда получается логически дойти до ответа, очень ценится. Конечно, волнительно играть перед камерой: прожекторы, съемочная группа, технические работы — это отвлекает, в первый раз я очень нервничала. Но мне понравилось, есть момент преодоления себя и своих страхов.

Редакция: **Как проходит подготовка к выпускам?**

Э.Б.: Вопросы или темы эфира категорически не разглашаются заранее. Все происходит именно как на экране — номер раунда, его темы и поехали. Поэтому подготовка заключается в расширении кругозора, базы общей эрудиции.



Редакция: **Самый каверзный вопрос за все Ваши игры?**

Э.Б.: Был вопрос про отель в Швейцарии на количество звезд. Мне показалось, что я что-то читала о гостинице без них (эта была ее фишка) и нажала наобум. И оказалась права.

Редакция: **Еще Вы увлекаетесь рукоделием, расскажите об этом подробнее.**

Э.Б.: Занимаюсь рукоделием со школы. Просто понравилось, где-то попался журнал. В то время было сложнее найти в магазинах все необходимое, сейчас это направление очень развито: можно выбрать сюжет на любой вкус и цвет, сочетать техники, в одной картине может сложиться все. Самая трудоемкая моя работа — вышивка с водопадом в горах размером 60 на 40 см, на нее ушло больше года.





Редакция: **Много времени удается уделять каждому из хобби?**

Э.Б.: Вышивке — совсем немного, бегу — 6–7 дней в неделю (средняя дистанция составляет около 85 км за это время), в беге на выносливость принципиально важно набирать километры. Я тренировалась даже в новогодние праздники. У меня была давняя мечта — первого января выбраться побегать в компании. Конечно, в семь утра я подумала, что эта идея была не самой лучшей, но уже в десять была на старте на Дворцовой площади.

Редакция: **На Ваш взгляд, важнее тренировать тело или интеллект?**

Э.Б.: Это должно быть в балансе. Без мозга и в спорте делать нечего.



КУДА СХОДИТЬ?



Мы собрали анонсы самых разных событий февраля.
Теперь ответы на вопрос «куда сходить» всегда под рукой!



Хоровые сезоны

По многочисленным просьбам наших сотрудников рассказываем о событии, которое можно посетить буквально не выходя из офиса. В этом году уже стартовали традиционные хоровые сезоны на Витебском вокзале. Цикл общедоступных благотворительных концертов в Картинном зале бывшего культурного центра продлится до мая, мероприятия будут проходить каждое 2-ое и 4-ое воскресенье месяца. В рамках проекта публика сможет услышать свежее звучание молодежных и студенческих хоров.

ЧТО: Хоровые сезоны на Витебском вокзале

ГДЕ: пр. Загородный, д. 52

КОГДА: каждое 2-ое и 4-ое воскресенье месяца

Артерии Победы

В январе в Музее железных дорог России открылась выставка «Артерии Победы», посвященная 80-летию прорыва блокады Ленинграда и началу движения по железной дороге Шлиссельбург — Поляны, Дороге Победы, которую под началом Ивана Зубкова возводили ленинградские метростроители. Посетители смогут своими глазами увидеть уникальную экспозицию: образцы формы героев-железнодорожников, награды, оружие и личные вещи, найденные на местах боевых действий.

ЧТО: выставка «Артерии Победы»

ГДЕ: Библиотечный пер., 4, корп. 2

КОГДА: до июня 2023 года



Балы и не только

Ценителям исторической праздности рекомендуем посетить бесплатную выставку, приуроченную к дате, в которую в прошлом открывались петербургские балльные сезоны. Гостей ждет достоверная костюмная экспозиция XIX века из коллекции Театра исторического танца «Малый Трианон», иллюстрированные книги, труды по истории маскарадов и многое другое.

ЧТО: Выставка «Я был от балов без ума...»

ГДЕ: ул. Зодчего Росси, д. 2

КОГДА: до 8 февраля

