

ПОЗДРАВЛЯЕМ С ПРАЗДНИКОМ ВЕСНЫ!



Дорогие наши женщины!

От имени нашего большого коллектива поздравляю вас с Международным женским днем – 8 Марта!

Не секрет, что строительство – это мужская профессия. А тем более – подземное строительство. И, тем не менее, без вашего участия сложно было бы представить себе работу нашей организации. Благодаря вашему кропотливому, и порой тяжелому физическому труду, решаются многие производственные задачи, растет и развивается петербургский метрострой. Ваша женская чуткость и внимательность приносят в нашу деятельность глубокий смысл, заставляя нас всегда помнить о том, что главное в нашей работе – это люди. Что самое ценное, что есть у Метростроя – это его дружный коллектив, который благодаря своей сплоченности и служению единой цели, преодолевает любые препятствия, и, я надеюсь, будет и дальше на протяжении долгие лет плодотворно и эффективно работать на благо нашего прекрасного города.

В эти весенние дни, дорогие женщины, мы желаем вам хорошего настроения! Пусть ваша красота и обаяние всегда радуют нас. Пусть в ваших семьях царят мир, уют и взаимопонимание. Пусть работа в Метрострое приносит вам только радость и удовольствие.

С праздником, дорогие женщины! Счастья, благополучия и удачи вам и вашим близким!

Генеральный директор ОАО «Метрострой»
Вадим Николаевич Александров

Из истории праздника 8 марта

Наверное, многие из вас не знают историю праздника, который мы так отмечаем 8 марта. А начиналось все так.

Уже в древнем Риме существовал женский день, который отмечали матроны. В этот день матроны - свободно рожденные женщины, состоящие в браке, получали от своих мужей подарки, были окружены любовью и вниманием. Рабыни тоже получали подарки. И кроме этого, хозяйка дома, позволяла невольницам в этот день отдыхать. Облаченные в лучшие одежды, с благоухающими венками на головах, римлянки приходили в храм богини Весты – хранительницы домашнего очага.

В России же этот день празднуется с 1913 года, и очень прижился, хотя некоторые страны и не считают его праздником. Кстати, и нерабочим днём он является не во всех странах.

В 1910 году на Международной конференции женщин социалисток в Копенгагене Клара Цеткин выступила с предложением о праздновании Международного женского дня 8 марта, которое прозвучало, как призыв ко всем женщинам мира включиться в борьбу за равноправие.

В России впервые Международный женский день отмечался в 1913 году в Петербурге. В прошении на имя градоначальника было заявлено об организации «...научного утра по женскому вопросу». Власти дали разрешение, и 2 марта 1913 года в здании Калашниковской хлебной биржи на Полтавской улице собралось полторы тысяч человек. Повестка дня научных чтений включала вопросы: право голоса для женщин; государственное обеспечение материнства; о дороговизне жизни. В следующем году во многих государствах Европы 8 марта или приблизительно в этот день женщины организовали марши в знак протеста против войны.

В 1917 году женщины России вышли на улицы в последнее воскресенье февраля с лозунгами «Хлеба и мира». Через 4 дня император Николай II отрекся от престола, временное правительство гарантировало женщинам избирательное право. Этот исторический день выпал на 23 февраля по юлианскому календарю, который в то время использовался в России, и на 8 марта по григорианскому календарю.

Международный женский день 8 марта с первых лет Советской власти стал государственным праздником. С 1965 года этот день стал не рабочим.

После распада Советского Союза день 8 марта остался в перечне государственных праздников Российской Федерации. Отмечается Международный женский день и в странах СНГ: в Азербайджане, Грузии, Казахстане, Киргизии, Молдавии, Таджикистане, Туркмени, Украине, Белоруссии как Международный женский день; в Узбекистане как День матери; в Армении его отмечают 7 апреля как День материнства и красоты.



ХРАНИТЕЛЬНИЦА НАШЕГО ЗДОРОВЬЯ



Валентина Фёдоровна Федосова пришла работать в поликлинику ОАО «Метрострой» в то время, когда это учреждение ещё относилось к железной дороге.

— Когда я посмотрел трудовую книжку Валентины Фёдоровны, сразу понял, что она опытный, квалифицированный специалист, — рассказывает генеральный директор, главврач ЗАО «Поликлиника Петербургского Метростроя» Владимир Всеволодович Смольский. — Так она стала у нас работать заведующей терапевтическим отделением. И нужно сказать, что очень удачно новая сотрудница влилась в нашу команду. Валентина Фёдоровна — человек опытный, знающий, очень хорошо относится к пациентам, да и метростроители её сразу полюбили...

У метростроевской поликлиники большой объём работы, но — и это самое приятное — никогда нет очередей и толкотни, как часто бывает в участковых поликлиниках. Поликлиника специализируется на лечении общих заболеваний, проведении периодических медицинских осмотров и предварительных, для поступающих на работу в ОАО «Метрострой». Помимо этого проводится оказание медицинской помощи населению на платной основе. Во время проведения медосмотров (согласно заранее составленному графику) бывает, что в день через одного врача «проходит» по 40-50 человек. Каждому нужно уделить внимание, выслушать, поставить

диагноз... Как справляются врачи с таким количеством пациентов?

— Успеваем принять всех! — говорит Валентина Фёдоровна. — Хочется помочь каждому, кто обратился за помощью. Иногда, бывает, даже чаю некогда попить... Но помочь человеку в нашей профессии — это святое! Сколько себя помню, всегда хотела стать врачом. Я получаю удовольствие от того, что помогаю людям. Человек ушёл, сказал «спасибо»... А для меня это «спасибо» дороже всего на свете!

— Приятно, когда человек доверяет врачу, — считает Валентина Фёдоровна. Ведь всегда проще предупредить заболевание, чем лечить его. А метростроители — люди одной из самых опасных профессий, им в первую очередь нужно следить за своим здоровьем, и особенно тем, кто работает непосредственно под землёй. Профзаболеваний у метростроителей крайне мало, но вот неблагоприятные факторы имеются.

— Как заботиться метростроителям о своём здоровье? Самое главное — предпочесть активный отдых на свежем воздухе сидению за компьютером или телевизором. Полезна также и дыхательная гимнастика: она способствует выводу вредных веществ из лёгких. И конечно, нужно постараться отказаться от курения или хотя бы снизить количество выкуриваемых сигарет. А самый главный совет — не бояться посещать врачей, если есть такая необходимость! — советует заведующая терапевтическим отделением ЗАО «Поликлиника Петербургского Метростроя».

— Есть у Валентины Фёдоровны одно прекрасное качество — видеть в пациенте не жалующегося больного, а прежде всего человека, выслушать его и помочь. Помочь не только рецептами и рекомендациями, а прежде всего добрым словом. Наверное, за это качество и коллектив относится к Валентине Фёдоровне очень тепло, — добавляет Владимир Всеволодович. — И, пользуясь случаем, поздравляю Валентину Фёдоровну, сотрудниц поликлиники и всех женщин Метростроя с праздником 8 марта!

Любовь Ивановна Кофан, почётный строитель России.

Окончила Ленинградский финансово-экономический институт. Сегодня — начальник производственно-технического отдела ЗАО «СМУ-11 Метрострой». В этой должности она уже 39 лет.

Принимала участие в строительстве станций метро «Ломоносовская», «Звездная», «Выборгская», «Девяткино», «Садовая», «Спортивная», «Адмиралтейская», «Приморская», «Пионерская», «Рыбацкое», «Ладужская», «Проспект Просвещения», «Комендантский проспект», в строительстве главного канализационного коллектора северной части города, депо «Северное», «ЛИЯФ» в г. Гатчине. Участник восстановления сквозного движения на участке «Разрыв» от станции метро «Лесная» до станции метро «Площадь Мужества». В настоящее время принимает участие в строительстве станции метро «Обводный канал», наклонного хода станции «Звенигородская», в завершении строительства Комплекса защитных сооруже-



ний для защиты Санкт-Петербурга от наводнений «Судопропускное сооружение С-1 и тоннель». В ЗАО «СМУ-9 Метрострой» главным инженером работал муж Любови Ивановны Сергей Григорьевич Кофан. Династию продолжают их сын и дочь, работающие в ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

И КОЛЛЕГИ, И ПОДРУГИ



Т. П. Томиловская



Н. П. Комиссарова

53 года на двоих — ровно столько в общей сложности проработали в СМУ-19 (ЗАО «СМУ-19 Метрострой») Татьяна Петровна Томиловская и Надежда Петровна Комиссарова. Они и коллеги, и подруги.

Татьяна Петровна пришла в училище Метростроя (Профессиональный лицей Метростроя СПб) в 1987 году, а в 1988 году по распределению попала в СМУ-19, да так там и осталась. Надежда Петровна работает в «девятнадцатом» побольше: с 1979 года, также после окончания профессионально-технического училища №66. Вместе они занимаются малярными работами: грунтованием, шпатлеванием, покраской... Участвовали в отделке вестибюлей и наклонных ходов практически всех станций метрополитена, которые сдавались в эксплуатацию за время их работы.

На вопрос «почему выбрали именно Метрострой?» отвечают практически хором: «Захотелось романтики — строить метро в красивом городе Ленинграде».

— Подруга училась в училище Метростроя, и мне тоже захотелось. Приехала с Украины и поступила, о чём ни разу не пожалела, — говорит Татьяна Петровна. А Надежда Петровна добавляет:

— И у меня решение связать жизнь с Метростроем возникло как-то сразу: помню, гуляла возле Парка Победы и увидела училище Метростроя. С тех пор я «метростроевская»...

И Надежда, и Татьяна пережили в Метрострое все кризисы, но мысли искать работу где-то ещё у них никогда не возникало: организация сильная, большая, стабильная... Всегда верили, что Метрострой выживет в любой кризисной ситуации. Да и сама работа им нравится:

— В нашем малярном деле всегда чувствуешь азарт: ведь когда работу закончишь, то и глаз радуется. Бывает, конечно, тяжело: и пыльно, и грязно... Но конечный результат всегда того стоит! Вот в этом, наверное, и есть интерес и смысл нашей профессии.

Подготовила Ирина СИДОРИНА



ИМ СВЕРХУ ВИДНО ВСЁ



Елена Геннадьевна Терентьева в Метрострое с 1976 года. Закончила училище по специальности крановщица мостового крана и по распределению попала в Метрострой. Все 34 года своей трудовой деятельности Елена Геннадьевна посвятила УМу (Управление механизации – филиал ОАО «Метрострой»), работа машинисткой крана.

– Таких, как Елена Геннадьевна, ещё поискать надо... Дисциплинированная, исполнительная, прилежная, культурная – одним словом, образцовый работник! – говорит о ней директор УМа Валерий Дмитриевич Кузнецов. – Работая всю жизнь в одной должности, Елена Геннадьевна не раз доказала

нам, что совершенствоваться в своей профессии можно до бесконечности. Женщины-крановщицы ни с кем не сравнятся в аккуратности исполнения работы. Это очень актуально: все операции на кране повторяются не один раз, и нужно быть предельно внимательным. Терпение, умение и прилежание наших крановщиц, отсутствие у них вредных привычек приводят к тому, что работу свою они выполняют всегда на «отлично». А Елена Геннадьевна у нас вообще мастер на все руки: машинистка и мостовых, и козловых, и башенных кранов. Мы наших женщин уважаем, ценим, любим и считаем, что без них в нашем чисто мужском коллективе было бы больше острых углов, конфликтов... А когда есть женщины, все углы сглаживаются...

Сын Елены Геннадьевны Сергей, работающий в Управлении механизации инженером ПТО, гордится маминной работой:

– Мама у меня молодец. Работа крановщицы очень ответственная. И мама справляется не хуже мужчин.

За время работы в Управлении механизации Елена Геннадьевна не раз была премирована за высокие производственные показатели, награждена Почётной грамотой ОАО «Метрострой» за большой личный вклад в строительство метрополитена в Санкт-Петербурге, с 2008 года – Ветеран труда.

Работу свою Елена Геннадьевна любит и гордится ей, высоты не боится и в кабине крана чувствует себя как рыба в воде. И нет желания что-то менять, куда-то уходить:

– Здесь, в Метрострое, очень хороший и дружный коллектив, и сама работа приносит мне удовольствие!



14 апреля 1999 года – эту дату считает для себя счастливой Светлана Николаевна Зозуля. Именно с этого дня Светлана Николаевна стала работать машинисткой мостового крана в ЗАО «Метромаш».

– В конце 90-х был очень непростой период в жизни многих людей: кто-то увольнялся сам, потому что задерживали зарплату, кого-то сокращали, – вспоминает Светлана Николаевна. – Вот и мне пришлось уйти с предыдущего места работы. И получилось так, что случай привёл меня в ЗАО «Метромаш», за что огромное спасибо Анатолию Ивановичу Плауму, генеральному директору ЗАО «Метромаш».

Выбор профессии был для Светланы Николаевны осознанным:

– Когда поступала в учебный комбинат, понравилась именно эта специальность. Да и приснилось мне, что работать буду кра-

новщицей.

Работает Светлана Николаевна с удовольствием, говорит, что нравятся и условия работы, и коллектив, да и сам рабочий процесс привлекает ответственностью:

– Бывает, конечно, и страшно, и опасно: сам цех, где стоит кран, небольшой, а иногда надо передвигать такие громадины... Тут ювелирная точность нужна! Эта точность и эта ответственность меня в работе и привлекает.

– Работает Светлана Николаевна аккуратно, вдумчиво, – подмечает Сергей Петрович Загороднюк, мастер производственной базы ЗАО «Метромаш». – О её работе могу сказать только самые лучшие слова! Она у нас Проффессионал, именно с большой буквы. И в нашем преимущественно мужском коллективе пользуется огромным уважением – есть за что!



Малкова Нина Сергеевна, почётный строитель России.

Окончила Ленинградский институт инженеров железнодорожного

транспорта. 34 года работала начальником производственно-технического отдела ЗАО «СМУ № 15 Метростроя». Общий стаж работы в строительной отрасли 45 лет.

Свою трудовую деятельность в Метрострое начала в 1971 году старшим инженером. В её личном деле сказано: «Малкова Н. С. внесла значительный вклад в строительство метрополитена Ленинграда и Санкт-Петербурга. Принимала активное участие в подготовке и реализации двух скоростных проходок механизированным комплексом, в строительстве станций метрополитена «Черная речка», «Площадь Александра Невского-II», «Лиговский проспект», «Старая деревня», «Комendantский проспект», «Девяткино», в строительстве канализационного коллектора северной части города.»

Поздравляем Вас с весенним праздником!

Надежда Ивановна Зубенко, главный бухгалтер Управления ОАО «Метрострой»:

– Что сказать о человеке, который столько лет работает в Метрострое?

Лариса Евгеньевна – отзывчивая коллега, любящая мама двоих детей, замечательная хозяйка и просто очень красивая женщина. Возглавляет серьёзный участок работ бухгалтерии по учёту основных средств и реализации строительно-монтажных работ. Свою работу Лариса Евгеньевна выполняет скрупулёзно и очень ответственно. 32 года, отданные ей работе в Метрострое, – это почти подвиг. В общем, Лариса – наш человек. С юбилеем тебя!

Валентин Сергеевич Иноземцев, начальник отдела финансов и ценных бумаг Управления ОАО «Метрострой»:

– О ней – всё только положительное! Замечательный человек, прекрасный работник, профессионал... Лариса



Лариса Ноздра

– женщина с горящими глазами, талантливая, красивая, очаровательная. У таких женщин возраста нет, они всегда молоды!

**Подготовила
Ирина СИДОРОВА**



КРЕЩЕНИЕ ВОЙНОЙ

Никогда ещё в истории войн судьба осаждённого города и действия защищавших его войск не зависели в такой степени от состояния фронтовых коммуникаций, от героизма, умения и изобретательности транспортников, от темпов восстановления и строительства путей, мостов, портовых и других сооружений, как это было во время блокады Ленинграда.

ЯНВАРЬ 1941 ГОДА.

Принято решение о строительстве метрополитена в Ленинграде.

Прошло пять месяцев, и метростроевцы закончили проходку 15 стволов, начали горизонтальные выработки, уложили 14 000 кубометров бетона, 800 тюбингов. Трассу в 17,5 километра с 12 станциями и тоннельным участком под Невой намечали соорудить за два года. Но 27 июня 1941 года вступило в силу новое решение – о консервации крупнейших мирных строек Ленинграда, в том числе метро. Начальник Ленметростроя И.Г. Зубков, узнав, что будут формироваться дивизии народного ополчения, попросил секретаря Ленинградского обкома партии А.А. Жданова:

– Разрешите сформировать дивизию: у нас более 10 тысяч рабочих и инженеров.

– В этом нет необходимости, – ответил Жданов. Но строить оборонительные рубежи вам придётся. Отбросим немцев – вернётесь продолжать начатое.

АВГУСТ 1941 ГОДА.

Народные ополченцы сражаются под Кингисеппом, в 140 километрах от Ленинграда, сдерживая напор немецких танковых дивизий. Совсем рядом метростроевцы создают запасный рубеж. Фашистская авиация непрерывно бомбит войска и строителей рубежей. Метростроевцы раздобыли где-то с полсотни винтовок, ручной пулемёт и два ящика бутылок с горючей смесью. Когда в район работ приехал командующий предупредить, что пора отводить людей и экскаваторы, снаряды рвались в зоне работ. Отряд метростроевцев вступил в бой, сжёг два танка, перестрелял два взвода фашистской пехоты. Из строя был выведен экскаватор.

СЕНТЯБРЬ 1941 ГОДА.

Сражение уже в районе Пулковских высот. Метростроевцы получили задание Военного Совета – прорыть потеряны в насыпи окружной железной дороги для позиций орудий прямой наводки.

ОКТАБРЬ–НОЯБРЬ 1941 ГОДА.

Блокада, голод, тяжелейшие бои, попытка прорвать блокаду в районе станции Мга, через Неву. Отряд метростроевцев вместе с понтонёра-

ми переправляет через Неву танки в самом кровавом месте фронта – на Невской Дубровке. Зубков назначен начальником танковой переправы. Паромы для тяжёлых танков «КВ» монтируются под огнём противника. Взрывной волной сбрасывает людей в ледяную воду. Паромы проектировали тоже метростроевцы – инженеры С.Кубкин, Ю.Лиманов и другие, метростроевцы Е. Солдатов, А.Корбут, С.Кубкин, Б.Киселёв, А.Черняк, Н.Кравевский и другие инженеры и рабочие не уходили с берега много дней и ночей подряд. Зубков ранен, но продолжает руководить переправой. На Неве уже идёт ладожский лёд. Последняя ночь переправы. В землянке, недалеко от пристани И. Зубков пишет телеграмму в Смольный: «Военный Совет. Жданову, Хозину, Кузнецову. Ваше задание вы-

ли, бомбёжки, и в результате частый выход из строя машин не позволяли увеличить темпы перевозок и удовлетворить острую потребность города и фронта в топливе, боеприпасах. Военный Совет принял решение строить железную дорогу. Государственный Комитет обороны СССР утвердил план её строительства. В месячный срок необходимо было проложить ширококолейный стальной путь протяжённостью 34 километра от станции Войбокало Октябрьской железной дороги до берега Ладожского озера, чтобы соединиться с Большой землёй. выполнить это боевое задание было поручено коллективам НКПС, в том числе Строительству №5. Стройка была объявлена ударной.

В помощь строителям городской комитет партии направил три тысячи ленинградцев.



полнено. Сегодня в 5–00 переправлено танков: Т-34 – 10, КВ – 20».

В суровое военное время от партийных и комсомольских организаций Строительства №5 НКПС потребовалось много усилий и энергии для того, чтобы в коллективе, перестроившем свою работу на военный лад, обеспечить досрочное выполнение заданий командования.

Метростроевцы внесли большой вклад и во всенародное дело борьбы за снабжение Ленинграда. Отряд метростроителей – 1200 человек – был отправлен на строительство Осиновецкого порта. Военный Совет объявил метростроевцам благодарность за самоотверженный труд. 22 января 1941 года началось движение машин по льду Ладожского озера. Это было спасением для осаждённого Ленинграда. На строительстве Дороги Жизни особенно отличились Н. Краевский, С.Алтунин, Ф. Бахин, Д. Большаков, Б. Киселёв, А. Сухова, В.Окунева, Л. Аронов, Н. Бобылёва и многие, многие другие. Автотранспортная колонна Строительства №5 послала на трассу 18 лучших водителей и 40 автомашин.

Но жестокие морозы, мете-

победы над врагом».

Ввиду сжатых сроков, а также трудностей добычи песчано-гравийного балласта звеня пути укладывали прямо на трамбованный снег. 3000 метростроевцев трудились в Кобоне, 4000 – в деревне Лаврово, 3000 – на станции Войбокало.

5 февраля Военный Совет фронта поздравил строителей с первой победой – пуском в эксплуатацию Войбокало-Лаврово. А 11 февраля поезда в город пошли и по второму перегону до рыбацкого посёлка Кобона. Ни фашистские налёты, ни разрушительные штормы не могли остановить строительство порта.

Все пирсы были сооружены и сданы в эксплуатацию досрочно. За период с 8 марта по 30 августа 1942 года метростроевцы построили восемь пирсов общей длиной 4844 метра, изготовили и установили 207 опор суммарной высотой 580 метров. Забили 3630 свай, уложили 15,3 км путей нормальной колеи, 12,6 – узкой колеи, 23 стрелочных перехода.

В январе 1943 года после прорыва блокады на южном побережье Ладожского озера основные силы метростроевцев были направлены на строительство угольных шахт Комаровского бассейна. В тяжёлых условиях, при почти полном отсутствии механизации, строители за год сдали в эксплуатацию 10 шахт, давших Ленинграду зимой 1943–1944г.г. 110000 тонн угля.

Массовым трудовым героизмом отличались метростроители. В числе наиболее передовых



В обращении к стахановцам, – рабочим, инженерам и техникам, участвующим в сооружении железнодорожной ветки, член Военного Совета фронта А.А. Жданов писал: «Постройкой этой дороги вы решаете задачу государственной важности. Построить дорогу – значит, дать хлеб городу, горючее и боеприпасы – войскам Красной Армии, ускорить разгром врага под Ленинградом. Помните! Каждый день, который вы сумеете сэкономить из заданного срока, вызовет величайшую радость трудящихся Ленинграда и приблизит день

были бригады Кравцова и Харитоновна, Зачесова и Гусарова, Антипова, Казикова, Акимова, Степанова, Андреева, Великанова и других.

С 12 по 18 января 1943 года войска Ленинградского и Волховского фронтов, разбив противника, встретились на отвоёванной узкой полосе земли вдоль берега Ладожского озера. Госкомитет обороны принял решение о постройке в полосе прорыва железной дороги длиной 33 км с мостами через реки Неву и Назию. Срок готовности – 20 дней. Эту работу в числе других подраз-

делений поручили метростроевцам. В эти дни наша многотиражная газета «Строитель» писала о красноармейцах-копровщиках, систематически выполнявших норму забивки свай на 200–300% – Смолкина, Козлова, Цибуля, Антоюка и других. 25 января, когда обстрелы были особо свирепыми, Смолкин вместо 18 свай, как полагалось по норме, забил 80.

Для ограждения опор требовалось огромное количество камня. Вначале его подвозили на грузовиках, затем лёд стал слабым, и от способа транспортировки пришлось отказаться. И тогда поставщиками камня стали сотни ленинградских женщин, присланных в помощь военным железнодорожникам. Днём и ночью подвозили они к местам работ кирпич для засыпки опор, приспособив в качестве салазок листы старого кровельного железа.

18 марта 1943 года по дублирующему мосту прошёл первый пробный поезд.

С первых же часов действия новой линии гитлеровцы сделали «мишенью номер один». Только за один 1943 год снаряды и бомбы врага вызвали 1200 серьёзных разрушений ж/д пути, вывели из строя почти три тысячи шпал, разрушили около 4000 рельсов.

Участок дороги Междуречье – Левобережная железнодорожники назвали «коридором смерти»: каждый рейс был здесь равен подвигу, и его совершали ежедневно сотни людей.

Построенную дорогу в полосе прорыва ленинградцы назвали «Дорогой Победы». Более 2000 человек награждены правительственными наградами И. Г. Зубков, Н. А. Нариньян, А. Б. Шатилов и А. С. Дугин удостоены звания Героя Социалистического Труда.

1945 год стал для «Строительства №5 НКПС» годом капитального восстановления вокзалов и промышленных предприятий. В их числе – вокзалы на станциях Чудово, Любань, Кингисепп, Гатчина, Нарва, Лигово, Петергоф, Волховстрой, Мга, Пушкин и др. В Ленинграде отремонтирован Московский вокзал, театр Комедии, здание Куйбышевского РК КПСС, музей им. С.М. Кирова. Сдано в эксплуатацию 7,5 тыс. м² жилой площади, реконструированы отдельные заводы.

За героический труд во время войны 5019 метростроителей получили награды правительства.

Героическая работа «Строительства №5 НКПС» вошла в историю Великой Отечественной Войны.

Нынешнее поколение людей свято хранит и приумножает славные боевые и трудовые традиции ордена Ленметростроя.

По воспоминаниям участников «Строительства №5 НКПС» (Ленметрострой)



Второй директор Метростроя



Василий Ефимович Матишев
Начальник УВВР-2 и строительства №5 НКПС, генерал-майор технических войск. Начальник Ленметростроя 1944-1946 г.г.

Лето 1941 года 9-я железнодорожная бригада встретила в Белоруссии, у западных границ страны. Учитывая всевозрастающую опасность войны, ЦК ВКП (б) и СНК СССР принимали срочные меры по технической реконструкции приграничной

железнодорожной сети.

...Бригаде поручили строительство железнодорожного участка от Беловежа до Оранчицы. Трасса проходила через Беловежскую Пущу, сквозь густые леса, по топким болотам. Нехоженые места, гнус, тяжелые болотные испарения – всё это довелось испытать нашим бойцам. Но они понимали значение возложенных на них задач и трудились самоотверженно.

Брали пример с комбрига Василия Ефимовича Матишева: быть с людьми, жить их думами и заботами, знать положение дел не по письменным докладам, а по собственным наблюдениям. Все мы учились у комбрига простоте и такту в обращении с людьми, настойчивости в преодолении трудностей, умению спокойно, без суеты разбираться в самых запутанных ситуациях.

Василий Ефимович пользовался большим уважением у всех, кто знал его, работал вместе с ним. Активный участник гражданской войны, за мужество и отвагу в борьбе с басмачеством в Средней Азии он был награжден орденом Красного Знамени.

Всю свою жизнь В. Е. Матишев проявил нашим славным Вооруженным Силам и

их железнодорожным войскам, в которых прошел путь от командира роты, батальона, полка и бригады в предвоенные годы до генерал-майора технических войск, начальника железнодорожных войск Ленинградского фронта в Великую Отечественную войну и командира соединения железнодорожных войск в послевоенный период.

Вспоминается мое первое знакомство с Василием Ефимовичем. Я только что прибыл в бригаду на новую должность. Представился начальнику политотдела старшему батальонному комиссару Михаилу Ивановичу Бородулину.

– Сейчас пойдем к комбригу, – сказал тот. – Он уже справлялся о вас. Что-то хочет предложить.

В кабинете Матишева не оказалось. «Пошел на станцию, – сказали нам. – Торопитесь, он может уехать». Почти бегом, прыгая по шпалам, торопимся на станцию. За семафором бойцы выправляли стрелку. Видим – комбриг среди них. Что-то измеряет шаблоном, потом отходит в сторону и, приложившись щекой к рельсу, смотрит, достаточно ли точно по уровню поднята стрелка на балласт. Заметив

нас, поднялся, отряхнул с одежды налипший песок, радушно поздоровался:

– Как самочувствие, товарищ Майоров? Что нового у однополчан?

В бытность мою ответственным секретарем комсомольского бюро 1-го отдельного железнодорожного полка он командовал этим полком, хорошо знал и помнил многих полковых командиров и политработников. Выслушав меня, предложил:

– Компанию мне не составите? Еду в батальоны. Познакомьтесь с людьми, с их делами. Правильно я предлагаю, Михаил Иванович? – обратился он к начальнику политотдела Бородулину.

– Думаю, для комсомольского вожака такая поездка будет полезна, – ответил Бородулин. – Я тоже присоединюсь к вам.

– Вот и отлично.

Ч то такое поездка с комбригом по частям, мне вариаци. Это по меньшей мере пяти-шестидневное пребывание в каждом батальоне, глубокое изучение состояния боевой, специальной и политической подготовки, воспитательной работы, материально-бытовых условий личного состава. Это

многочисленные встречи и беседы с различными категориями военнослужащих, с коммунистами и комсомольцами, а в заключение обстоятельный разбор положения дел с командованием частей, с партийным и комсомольским активом, четкая, глубоко продуманная постановка задач. Командиры и политработники бригады называли такие поездки «матишевскими университетами» обучения и воспитания подчиненных, пройти их полный курс почитали за честь.

– Суть поездок, проверок не в том, – говорил нам Матишев.

Не отыскать недостатки, настроичить докладную по начальству – тут много ума не надо. Главное – помочь командиру, партийной и комсомольской организациям устранить имеющиеся недоработки. Увидел – добейся, чтобы тут же исправить положение.

– Не люблю шумливых командиров. Их и бойцы не уважают. Командир должен быть твердым, требуя от подчиненных устранения недостатков, но всегда корректным.

И этот «постулат Матишева» стал основополагающим для его последователей – будущих руководителей Метростроя.

Третий директор Метростроя



Константин Александрович Кузнецов
Начальник управления строительства Ленинградского метрополитена 1946-1959 г.г.

...Послевоенный Ленинград залечивал раны. Часто слышались недоуменные возгласы: «Метро? В то время, когда ещё столько неотложных задач?». Сама мысль о продолжении дорогостоящего подземного транспорта многим казалась тогда нереальной.

Однако в шахты, заложенные ещё в канун войны, возвращалась рабочая жизнь. Возобновили свои исследования геологоразведчики. Продолжение строительства ленинградского метрополитена было делом решённым. В Ленинград со всех концов страны возвращались метростроители...

Проектировщиками был пересмотрен довоенный проект строительства метрополитена. Протяжённость трассы составила 10,8 км с семью

станциями глубокого заложения: «Площадь Восстания», «Владимирская», «Пушкинская», «Технологический институт», «Балтийская», «Нарвская», «Кировский завод» и одной станцией мелкого заложения – «Автово». Линия получила название Кировско-Выборгской.

Только что созданным коллективом Ленметростроя встало множество сложных инженерных задач: страна тогда считала каждый кубометр сырья, каждую тонну металла, и важно было найти такие варианты строительства, которые оказались бы наиболее экономичными. Так появился вариант расположения станций «на горках» – для экономии электроэнергии. Было принято радикальное решение: сократить диаметр перегонных тоннелей с 6 метров (как в Москве) до пяти с половиной.

В эти нелёгкие дни начала строительства метрополитена в полной мере проявился организаторский и инженерный талант руководителя ленинградских метростроителей Константина Александровича Кузнецова. Он родился в 1907 году в Донбассе в семье потомственного шахтёра. С 13 лет работал на шахте, сначала конономом и учеником слесаря, а затем маркшейдером и начальником участка. В 1931 году закончил Московскую горную академию и стал аспирантом, а затем работал в проектно бюро Горного института.

В 1933 году он переходит на работу в Московский метрострой, где за короткое время проходит путь от сменного

инженера до начальника шахты.

Во время Великой Отечественной Войны К.А. Кузнецов командовал мостовостановительным отрядом №1. Под его руководством было восстановлено 39 железнодорожных мостов через Днепр, Днестр, Волгу, Южный Буг, Молдову и другие реки. В 1946 году К.А. Кузнецов возглавил Ленметрострой.

Лавина дел в Ленметрострое обрушилась сразу: нужно было найти жильё прибывающим отрядам метростроителей, позаботиться о питании. Не хватало квалифицированных кадров – создавали специальные курсы для их обучения.

На заводах Ленметростроя осваивали выпуск нового шахтного оборудования, наращивали мощности для производства бетона, металлоконструкций. По заказам метростроителей изготавливали оборудование и на других ленинградских заводах.

К.А. Кузнецов находил время на решение всех вопросов Ленметростроя. Было и то, что руководителя не устраивало в методах работы. Прежде всего, Константин Александрович упирал на то, что невозможно работать на голом энтузиазме, вручную. «Механизация, механизация и ещё раз механизация! – говорил он. – Ведь у нас кембрий. Его резать надо, а не крошить отбойным молотком».

И, прислушавшись к словам руководителя, уже в сентябре 1948 года технический совет управления утвердил проектное задание на создание механизированного

проходческого щита. Принялись за работу конструкторы. По мере готовности чертежи щита тут же передавались тем, кто должен был воплотить их в металле, – на механический завод Ленметростроя. Уже через год опытный образец механического щита был готов и установлен в забое. Руководил работам К.А. Кузнецов.

Тогда, после проведённых испытаний, была откорректирована проектная документация щита и оформлен заказ на изготовление первых шести серийных щитов на Кировском заводе.

Создание механизированного щита было признано изобретением. К.А. Кузнецову, как одному из авторов, выдали авторское свидетельство. Позже, в 1953 году, главе Ленметростроя было присвоено персональное звание генерал-директора пути и строительства III ранга.

Константин Александрович Кузнецов был инициатором многих оригинальных инженерных начинаний, которые впоследствии получили широкое распространение в практике отечественного метростроения. Тринадцать лет оставался он на посту начальника Ленметростроя, а два последних года возглавлял коллектив, имея звание члена-корреспондента Академии строительства и архитектуры СССР.

Под руководством К.А. Кузнецова Ленметрострой сдал первую очередь Ленинградского метро. Тогда, 15 ноября 1955 года, был торжественно открыт первый участок Кировско-Выборгской линии. По сей день

станции первой очереди этой линии – одни из самых красивых в мире.

Именно тогда у рабочего-метростроевца Михаила Головенчика родились эти вдохновенные строки:

*...Здесь в глухой забой спускались смены,
Двигали щиты за метром метр,
А теперь на мраморные стены
Падают торшеров мягкий свет.
...Рельсы вдаль уходят лентой узкой,
Станции в сверкании огней,
Не забыть нам подготовку к пуску –
Этих трудных, вдохновенных дней.*

Вслед за первым участком Кировско-Выборгской линии, в июне 1958 года открылось движение и на втором, длиной 3,4 км: от «Площади Восстания» до «Финляндского вокзала». И на этом участке К.А. Кузнецов вместе с большим коллективом Ленметростроя продолжал работу по дальнейшему усовершенствованию тоннельных конструкций, методов организации труда и снижению стоимости строительства.

Став в 1959 году начальником Главтоннельметростроя, К.А. Кузнецов по-прежнему уделял большое внимание развитию ленинградского метро. Под его руководством выросла замечательная плеяда молодых метростроителей, которая вместе с ним в трудные послевоенные годы вела нелёгкие битвы в подземных забоях.

Подготовили
Валерий ХЛОПОТОВ
и Ирина СИДОРОВА

ПОЗДРАВЛЯЕМ С ПРАЗДНИКОМ ВЕСНЫ!





Юмор

Письмо любимому

Милый!

В преддверии наступления Международного женского дня я решила написать тебе это письмо. Надеюсь, что ты отнесешься к нему с пониманием. Я очень тебя люблю, но некоторые вещи делают нашу совместную жизнь несколько неординарной, а порой так хочется, чтобы она стала более традиционной и спокойной. Итак:

1. Я знаю, как ты любишь своего пса. Я знаю, что он самое умное и доброе существо на планете (после тебя, конечно). Я знаю, что это ты научил подвывать его, когда я напеваю и даже нахожу это забавным. Но, милый, пожалуйста, закрывай песика в другой комнате, когда мы занимаемся любовью. Потому что всякий раз, когда «во время», он бежит вокруг кровати, у меня создается впечатление, что он ждет своей очереди....

2. Объясни, наконец, своей маме (у которой почему-то есть ключи от моей квартиры), которая таинственным образом появляется у нас дома всякий раз, когда я там отсутствую, что хлам, который она уже во ВТОРОЙ РАЗ выносит на улицу, и который я чудесным образом ВТОРОЙ РАЗ спасаю – это японская ваза времен правления императора Судзина, подаренная японскими партнерами, стоимость которой превышает стоимость всего хлама в маминой квартире (вместе с мамой).

3. Я понимаю, что ты очень консервативен в вопросе носков и с большим подозрением относишься к их смене, мотивируя это тем, что «Я же их только неделю и относил!». Но будь добр, ставь их хотя бы в ванной, а не у кровати, т.к. каждую ночь мне снится один и тот же кошмар – немцы и газовая камера...

4. Друзья – для мужчины всё. Но вечером, когда я уже сплю, а вы пьете пиво у нас на кухне, не надо рассказывать им в полный голос и во всех подробностях «в какой позе мы недавно попробовали» (кстати, псу – тоже). И еще... Из экскурсии после десятой бутылки пива: «Ванна. Туалет. Мой компьютер. Моя жена – она сейчас спит»

– исключи, пожалуйста, последнюю экспозицию, т.к. центральный ее экспонат не забальзамирован и почти наверняка не особенно интересен твоим знакомым (даже после твоих рассказов до Ленина мне еще далеко).

Вот, пожалуй, и все. С любовью. Твоя Змеюка.

Женская логика

Как взвесить кота? Пример из жизни. Понадобилось взвесить кота. Потому что он разбелся, ему надо принудительно худеть, а значит, требуется следить за весом животного. Как взвесить кота? Да очень просто. Берется безмен. Берется хозяйственная сумка с ручками. Взвешивается. Берется кот и сажается в сумку. Теперь осталось взвесить кота в сумке и вычесть вес сумки. Черта с два! В момент поднятия сумки кот оттуда выпрыгивает и уносится, непрерывно матерясь. Берется спортивная сумка с молнией. Взвешивается. Туда запикивается кот. Взвешивается. Кот дико бьется в сумке, поэтому его вес фиксируется от минус пяти до плюс сорока. Так не годится! Но есть и другие весы – напольные электронные! На них ставится сумка с бьющимся котом. Кот прыгает вбок и сумка все время падает с ве-



сов. Вес зафиксирован между двадцатью и восьмьюдесятью килограммами.

...В этот момент из магазина вернулась жена. Послушала мой горестный рассказ. Встала на электронные весы, записала данные. Взяла на руки кота, встала на весы с ним. Из общего веса вычла свой. Получила точный вес кота. Кот был доволен и мурлыкал. Вес был определен со-

вершенно точно.

Какой вывод из этой немудреной истории? Простой. Мужская логика – она лучше. Потому что мужчины любят сами себе создавать трудности, а значит, закаляют таким образом волю. Кот с этим выводом, правда, не согласен. Но кто его спрашивает, толстого увальня?

Насчет подарков

Подарил мне книгу – намекает, что я дура.

Подарил две книги – намекает, что я дура и мама моя дура.

Подарил три книги – намекает, что он переезжает ко мне со всеми вещами.

Подарил мне три розы – одну как обычно, про запас, вдруг потеряю, а двумя точно на похороны намекает.

Пригласил меня в ресторан, чтобы я опять там напилась и танцевала голая на столе.

Подарил мне путевку на Мальдивы, чтобы я поехала, забыла загранпаспорт и деньги, и на таможне выглядела как дура.

Подарил мне бутылку французского вина, чтобы самому ее и вылакать! А потом еще за водкой побежит! А я его жди опять...

Пригласил меня в казино,



инвалидом.

Он написал на асфальте под моими окнами: «Я тебя люблю, Зина!» Я это ему, гаду, еще припомню, а Зинку убью.

На открытке написал, что ждал меня всю жизнь – намекает, что я очень старая.

Подарил мне цифровой фотоаппарат, чтобы я с ума сошла, читая инструкцию.

Женскологический анекдот

Приходит в казино женщина, играет в рулетку. Ставит фишки на число «22» На это число выпадает выигрыш. Она с невозмутимым видом ставит все выигранные фишки опять на число «22» На что крупье вежливо ей замечает:

– Мадам, вероятность Вашего следующего выигрыша невероятно мала – может все-таки поставите фишки и на другие числа, поверьте моему опыту!

Женщина, улыбаясь отвечает:

– Ничего, у меня своя система игры.

Выигрыш опять выпадает на число «22». Все в изумлении! И так 10 раз подряд – казино разорено!!! К этой женщине в отчаянии подходит директор разорившегося

казино:

– Мадам! Мы разорены! Так расскажите, в чем состоит Ваша система?

– Все очень просто! Я приехала в Ваш город 7 числа, поселили меня в комнате под номером 7, приехала я в вагоне под номером 7...

– Ну?! – не понимая восклицает директор.

– Что – ну, трижды семь – двадцать два!!!

Чисто женская логика

Еду в автобусе. Надо передать на билет. Рядом стоит девушка. Как к ней обратиться – на «ты» или на «вы»? Рассуждаю логически: этот автобус – экспресс. Если девушка не сошла на предыдущей остановке, значит, она едет в мой микрорайон. Едет с бутылкой вина, значит, к мужчине. Бутылка дорогая, значит, едет к красивому мужчине. В нашем микрорайоне двое красивых мужчин: мой муж и мой любовник. К моему любовнику она ехать не может, так как я сама еду к нему. Значит, она едет к моему мужу. У моего мужа две любовницы – Юля и Катя. Катя сейчас в командировке...

– Юля, передай за билет!

ЛЕГЕНДА ЛЕНМЕТРОСТРОЯ

Это не громкие слова: Нина Семёновна Бобылёва – одна из немногих ныне живущих метростроителей, участвовавших в строительстве Дороги Жизни, Дороги Победы, прошедших все тяготы и лишения войны.

Нина Семёновна родилась 19 января 1920 года. Прошла всю войну, является участницей строительства Дороги Жизни, имеет награду за «Невскую Дубровку», ордена «Отечественной войны», медали «За боевые заслуги» и «За освобождение Ленинграда».

После войны осталась в Ленметрострое, проработала до 1986 года в Объединённом профсоюзном комитете Ленметростроя (ныне Территориальный комитет профсоюза ОАО «Метрострой»).

Нина Семёновна – человек старой закалки: безграничная любовь к окружающим и просто посторонним людям, ответственность и дисциплина – это её жизненное кредо. Нина Семёновна не может пройти мимо нуждающегося в помощи человека.

По отзывам тех, кто имел честь работать рядом с Ниной Семёновной, она всегда была человеком ответственным, идейным, дисциплинированным... Квалифицированным работником, любящим окружающих её людей. Трудясь в профсоюзной организации Ленметростроя, Нина Семёновна внесла огромный вклад в развитие профсоюзного движения, многие годы плодотворно сотрудничала с лидером профсоюзного движения Ленметростроя В. Г. Шарцевым.

Даже будучи на пенсии, Нина Семёновна осталась верна Метрострою и всячески способствовала развитию в нём ветеранского движения. Благодаря в том числе и ей работники «Строительства №5 НКПС», ветераны Метростроя, участвовавшие в строительстве Дороги Жизни, Дороги Победы и других важных объектов получили статус участников Великой Отечественной Войны, а не остались «вольнонаёмными», к коим приписывались ранее.

В тяжёлое военное время Нина Семёновна была бригадиром Путьрема №3. Вместе со своими девчатами – так тепло она вспоминает о своей бригаде – прошла всё: и бомбёжки, и артобстрелы, и лютый холод, и голод... Невероятно сложно представить, как полуголодные хрупкие девушки забивают



сваи, поднимают тяжёлые грузы...

– Я ведь на мастера-кондитера училась, пекла венские изделия, – рассказывает Нина Семёновна. – Мечтала стать лаборантом на заводе... А война из меня железнодорожницу вылепила...

Тогда ушедших в Советскую Армию мужчин-метростроителей заменили девушки. Вчерашние кондитеры, повара, швеи, учителя, они стали работать на равных с мужчинами: строили оборонительные рубежи, Дорогу Жизни, после освобождения Шлиссельбурга – мосты через Неву, шахты в посёлке Комарово, восстанавливали железные дороги, вокзалы...

– Мы были и землекопами, и каменщиками, и бетонщиками, и путевыми рабочими, и плотниками, и даже кузнецами. Всё это требовало непомерных физических сил: и недоедали, и недосыпали, и мёрзли, и уставали... а всё равно не сдавались, работали и – верили.

Откуда только брались силы?! Наверное, от слова «надо!». Не только для себя, для всех. Как вспомню те времена, до сих пор слёзы на глаза наворачиваются...

В ноябре 1942 года Государственный Комитет Обороны обязал «Строитель-

ство №5 НКПС» проложить по льду Ладожского озера железнодорожную колею параллельно действующей автомобильной дороге, общей протяжённостью 35 километров. Конструкция – свайно-ледовая, а срок – всего 2 месяца! В этот срок и старался уложиться Путьрем №3, участвовавший в строительстве в числе других подразделений.

– А как мы работали! Мороз, вьюга, друг друга не видим... Меня поставили во главе бригады из 18 девчат. Днём работать на трассе было опасно: фашистские самолёты со стороны Шлиссельбурга не оставляли в покое нашу стройку. Немецкое командование понимало, как необходима для Ленинграда эта дорога. Их целью было вывести из строя саму трассу и как можно больше наших людей. Самолёты летали прямо над головой и расстреливали нас на бреющем полёте... Чтобы сохранить наши жизни, командование перенесло работу на озере на вечерне-ночное время.

Память Нины Семёновны до сих пор бережно хранит события военных лет. Авианалёты, обстрелы, бомбёжки... Как выжили, как выстояли – уму непостижимо. Но выстояли, какие бы задания ни выполняли, потому что всегда верили: настанет мирное время, и придёт возможность вернуться к своему любимому делу – строить в городе Ленина метрополитен.

Когда враг был повержен, так и произошло: не успели вернуться с фронтов войны мужчины, как в шахты метро уже пришли работать девушки и женщины.

Вернулась в Ленметрострой и Нина Семёновна. Работала в Объединённом профсоюзном комитете Ленметростроя, заряжая своим оптимизмом, любовью к людям, активностью и заинтересованностью ещё много лет.

Недавно Нина Семёновна отпраздновала своё 90-летие.

Дорогая Нина Семёновна! Поздравляем Вас с юбилеем! И желаем Вам самого главного – здоровья ещё на долгие годы! Уже меньше чем через год мы вместе с Вами встретим ещё один юбилей – 70-летие со дня основания Метростроя, организации, которой Вы отдали большую часть своей жизни.



ЮБИЛЯРЫ МАРТА

90-летие (!) отмечает

БЕЛЕНЯ Леонид Викентьевич, работавший бригадиром слесарей-монтажников в ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

85-летие отмечают:

БЕЛОКУРОВ Леонид Михайлович, трудившийся камнетёсом в ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

КУЛЕШОВА Нина Петровна, работавшая инженером ПТО в ЗАО «Тоннельный отряд-3»

80-летие отмечают:

ВОРОНКИН Анатолий Дмитриевич, бывший слесарь ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

КАЗАКЕВИЧ Аркадий Михайлович, трудившийся проходчиком в ЗАО «Тоннельный отряд-3»

ПОСМИТНАЯ Тамара Васильевна, работавшая секретарём директора УПТК-филиала ОАО «Метрострой»

75-летие отмечают:

ВЛАСЕНКО Иван Степанович, бывший крепильщик ЗАО «Управление-15 Метрострой»

ТИХОНОВ Михаил Иванович, трудившийся проходчиком в ЗАО «Управление-15 Метрострой»

ЩИТКОВСКАЯ

Людмила Григорьевна, работавшая бухгалтером в ЗАО «Железобетонные конструкции и детали»

70-летие отмечают:

БОЕВЕЦ Валерий Иванович, работающий мастером в ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

ИСАКОВА Зоя Никифоровна, бывшая заведующая детским садом №52 РЭУ – филиала ОАО «Метрострой»

КУДРЯВЦЕВ Геннадий Михайлович, трудившийся проходчиком в ЗАО «Тоннельный отряд-3»

МАМАЕВ Алексей Егорович, работавший слесарем в ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

ПАЛЬМАН

Элеонора Александровна, работавшая главным бухгалтером ЗАО «Тоннельный отряд-3»

ПУШКИНА Вера Александровна, работавшая сменным маркшейдером в ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

СЕРГЕЕВ Александр Иванович, бывший электрик ЗАО «Железобетонные конструкции и детали»

СОКОЛОВА Ирина Васильевна, работавшая инженером в ЗАО «Метрокон»

65-летие отмечают:

БАЗАНОВ Владимир Дмитриевич, бывший заместитель начальника СМУ (сейчас - ЗАО «СМУ-9 Метрострой»)

БУХВАЛОВ Лев Александрович, работающий слесарем в ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Акционерное общество открытого типа по строительству метрополитена в Санкт-Петербурге «Метрострой»

Газета зарегистрирована региональной инспекцией по защите свободы печати и массовой информации Российской Федерации (Санкт-Петербург) 10.11.93 г. Регистрационный номер П 0597

Редактор: Валерий ХЛОПОТОВ

Фото: Виктор ЧУМАКОВ

Вёрстка и дизайн: Максим ХЛОПОТОВ

Изготовление фотоформ и печать тиража: ЗАО «Белл»

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

198013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а.

ТЕЛЕФОН: 635-77-67

Отзывы направлять по адресу редакции

Тираж 1700 экземпляров.