

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Весь левый перегон пройден!

Последняя сбойка на левом перегоне центрального участка Люблинско-Дмитровской линии планировалась на понедельник 10 июля. А фактически она состоялась на несколько дней раньше — в конце предшествовавшей этой неделе.

Проходку там вела с прошлого года, идя со стороны «креста» 938-й шахты к станции «Сретенский бульвар», сквозная бригада ветерана-метростроителя Михаила Ивановича Лаптева с участка Николая Александровича Панова из СМУ-6. А непосредственное соединение двух подземных пространств выпало на долю бригады Генриха Полонского. В пятницу, 7 июля, наш фотокорреспондент уже смог в левом тоннеле спокойно пройти из зоны СМУ-6 в зону СМУ-5 с их подрядчиками из СМУ-1, всего лишь перешагнув через груды породы. Тогда же проходчики СМУ-6 монтировали на месте сбойки последнее, замыкающее кольцо обделки.

10 июля на шахте ожидался приезд руководства Мосметростроя. Еще раньше туда прибыли те, кто с нетерпением ждет доступа в готовый тоннель — директор ТО-6 Георгий Васильевич Макаревич со своими путейцами и главный инженер СМУ-4 Арон Петрович Рознатовский. Кстати, монтажники уже завезли на площадку один свой вагончик, но из-за тесноты пока поставили его на крышу медпункта.

Заместитель директора СМУ-6 Анатолий Николаевич Ададуров рассказал, что главные трудности на 938-й были все-таки внизу:

— Нам в наследство от СМУ-7 и его предшественников достались механизмы, несколько лет простоявшие без движения. Для их оживления требовалось приложить немалые усилия, а также руки и знания. Хорошо, что у нас есть и ветераны, и грамотные люди из числа тех, кто моложе. Такие, как Сергей Дворецкий, возглавляющий сквозную бригаду слесарей. Им удалось сделать известно из чего, как говорится, конфетку. Поэтому срывов из-за блокоукладчика или погрузчиков у нас не было.



Шахта № 938.

Фото А. ПОГОВА



Проходчики СМУ-6 из бригады, осуществившей сбойку: (справа налево) Г.С. Полонский (бригадир), Е.А. Игошин, А.И. Назаркин, А.Г. Бычков, В.В. Барковский, В.В. Загороднев.

И мы смогли завершить строительство левого перегона. Теперь в нем уже 50 изолировщиков приступают к работе.

Начальник участка Николай Александрович Панов добавил еще несколько слов об обстоятельствах проходки:

— Проходческими звеньями или бригадами у нас руководят Михаил Шувалов, Евгений Лощинский и Генрих Полонский. Используя старенький блокоукладчик, они обеспечивали в сутки проходку 1,6–1,7 метра. В месяц получалось примерно 35 метров. А всего с момента возобновления проходки в левом тоннеле мы построили 580 метров тоннеля. В этом большая заслуга нашей механической службы, которой руководит механик Виктор Иванович Гура. Достоинно показали себя и сами проходчики. Они порой шли через очень крепкий известняк. При забурировании

шпуров часто приходилось применять перфоратор, и сразу по четыре крепких мужика налегали на его «баран».

Настоящего праздника для метростроителей, праздника сбойки, у СМУ-6 давно не было. Поэтому, придя непосредственно на место события, в только что проложенный тоннель, генеральный директор Мосметростроя Геннадий Яковлевич Штерн тепло поздравил со сбойкой рабочих и инженеров. Он сказал, что для СМУ-6 это был один из его «звездных часов». Отмечено, что сбойка получилась очень точной. Благодаря высокой квалификации маркшейдеров СМУ-6 отклонения по осям тоннеля не превысили 10 миллиметров.

А дальше, после короткого праздничного момента, продолжились строительные будни. Раз появилась возможность пройти по всему лево-

Участки тоннеля соединились!

ВЕСТИ СО СТРОЕК

На «Трубной» есть на что посмотреть. Слева направо — заместитель главного инженера Мосметростроя О.Н. Мельников, заместитель генерального директора С.С. Зайцев, генеральный директор СМУ-8 Н.А. Сорокин и технический директор СМУ-8 В.В. Максимов.



му перегону, от 938-й шахты до 906-й, то ею и воспользовались. И в новом обходе, подобно июньскому, руководителей Мосметростроя встречали на границах и сопровождали по своим отрезкам трассы представители проходческих СМУ. Но в отличие от того случая весь подземный путь прошли также путейцы и монтажники. А на станции «Сретенский бульвар» к основной группе присоединился директор УСП Александр Иванович Мышенков. Ему заместитель генерального директора Мосметростроя Сергей Станиславович Зайцев сразу же задал вопрос: когда намечено начинать там отделочные работы? А рядом находился директор СМУ-5 Михаил Юрьевич Арбузов, от которого этот срок, прежде всего, зависит. Такое же мини-совещание прошло и на «Трубной», только вместо Арбузова был уже генеральный директор СМУ-8 Николай Александрович Сорокин. Но там помимо вопроса о времени укладки на платформе первого камня прозвучал и такой: когда начнется монтаж зонта в большом наклонном ходе?

А путейцам было уже что показать — во «владениях» СМУ-15, на перегоне между «Сретенским бульваром» и «Трубной», есть примерно 300-метровый отрезок, где инвентарные рельсы уже уложены на временные опоры, и ведётся их раскрепление. Но Георгий Васильевич Макаревич, конечно же, спрашивал у главного инженера СМУ-15 Олега Григорьевича Литовченко, когда и

где путейцы получают новый фронт работ.

СМУ-15 также предоставило некоторые возможности монтажникам. Они приступили к установке кронштейнов, причем не только в левом, но и в правом тоннеле. Но это, конечно, не предел мечтаний СМУ-4.

— Пока мы работаем в основном на примыканиях к действующим линиям метро, — рассказал Арон Петрович Рознатовский. — Есть четыре участка в кабельных коллекторах, где надо переложить сотни четыре кабелей разного назначения. Особенно трудно приходится на Сокольнической линии, где встречаются вообще неизвестно чьи кабели, а документация давно уже пропала... На 938-й шахте есть участок примыкания строящейся линии к станции «Чкаловская». И там же надо будет реконструировать тяговую подстанцию, усилить контактную сеть. Соответствующие проекты мы ожидаем от проектировщиков. Наш план — с начала 2007 года полностью сосредоточиться на строящейся линии.

Обход завершился на половине пути от «Трубной» к «Достоевской», где главный инженер СМУ-3 Павел Геннадьевич Кучеров показал и правый перегонный тоннель, откуда начато строительство камеры съездов. А в левом тоннеле и не только за «Трубной», но и по всей трассе постоянно поднимался вопрос о чеканке. Теперь, после завершения основной проходки, он становится главным.

Юрий ПЕТРУНИН.



На месте сбойки — директор СМУ-5 М.Ю. Арбузов, генеральный директор Мосметростроя Г.Я. Штерн, начальник участка СМУ-6 Н.А. Панов и директор СМУ-6 И.И. Колдунов.

На 906-й шахте — вправо отходит камера съездов.





Продолжение. Начало в № 44 (2003 г.), № 2, 8, 9, 12, 13, 15, 18, 23, 24, 25., 31, 32, 34, 38, 44, 47 (2004 г.), № 1, 4, 7, 9., 10, 14, 16, 21, 23, 24, 28, 29, 32, 34, 39, 42, 45 (2005 г.), № 2, 8, 15, 18, 24.

М.Д. Нагайцев, председатель Московской Федерации профсоюзов. Из интервью в 2004 году:

«Я 16 лет проработал в системе Мосметростроя. Из них 8 лет в СМУ-10 — проходчиком, электрослесарем, сменным инженером. С 1983-го по 1991-й — в дорпрофсоже Мосметростроя: завотделом, председателем.

На Метрострое не существовало такого подразделения, которое не было бы связано с КСУМом.

Большинство рабочих не были москвичами, жили в общежитиях. Вся общественная, воспитательная, культурно-массовая работа проводилась на их базе. И быть вне этого процесса, работая на Метрострое, было просто нельзя.

Именно в общежитиях проходила постоянная повседневная совместная работа дорпрофсожа и КСУМа. Мне кажется, что даже стены метростроевских общежитий были пропитаны высоким духом патриотизма и уважения к своей организации, которую считали, да и сейчас многие метростроевцы считают, своей малой родиной.

У многих потомственных метростроевцев жизнь оказалась навсегда крепко связана с КСУМом. Дети они попадали в ведомственные ясли, затем — в детский сад, учились в школе, во время каникул отдыхали в пионерском лагере «Юный метростроевец», потом — метростроевское ПТУ или техникум. Первое жилье получали тоже через КСУМ. Потом рождались дети, и все начиналось сначала. Вот такое мощное социальное обеспечение имело Метрострой.

Когда я стал профсоюзным работником, моя деятельность сблизила меня с КСУМом. Это было время бурного развития Мосметростроя. Мы в те годы вводили в строй десятки километров линий метро.

Социальные программы Мосметростроя при непосредственном участии дорпрофсожа разрабатывались очень серьезно и тщательно. Только собственными силами мы тогда в год строили до 35 тыс. кв. метров жилой площади. На строительстве жилья работали три СМУ, кроме того, исполком Моссовета ежегодно выде-

лял метростроевцам квартиры.

И весь этот жилой фонд, всю систему — от ДК, стадиона Метростроя до лагеря — обслуживал КСУМ.

Так что КСУМ и профсоюз не могли не работать в одной упряжке. И надо сказать, что работали слаженно и эффективно. В первую очередь благодаря сплоченному коллективу КСУМа, который всегда понимал, чего от него хотят, и четко выполнял свои задачи».

Из информационной листовки Мосметростроя за 1989 г.:

«Московский метрострой приглашает на работу лиц, имеющих следующие специальности: проходчик-горнорабочий, изолировщик, слесарь-монтажник горного оборудования, сантехник, машинист электровазона, каменщик, токарь, фрезеровщик, машинист крана.

Лица, не имеющие указанных профессий, могут их приобрести в технической школе. Стипендия на время учебы 114 рублей. Оплата труда сдельная и повременная. Средний заработок рабочих в 1988 году составил 289 рублей.

Мосметрострой имеет свой техникум, направляет на учебу в МИИТ и горный институт.

Работники Мосметростроя имеют право:

1. Получать бесплатный железнодорожный билет в любой конец Советского Союза один раз в год.
2. Пользоваться дошкольными учреждениями, пионерским лагерем, Дворцом культуры, санаторием-



Праздник в детском городке Тучково. 1998 год.

Секретарь комитета ВЛКСМ Метростроя Михаил Нагайцев передает знамя пионерской организации лагеря «Юный метростроевец». 1977 год.

А.Д. Винокуров вручает Почетную грамоту сотруднице КСУМа Р.И. Филиппенковой. 1985 год.

профилакторием, базой отдыха в городе Адлере, санаториями и домами отдыха ВЦСПС.

3. Оформить пенсию в 50 лет при работе на подземных условиях не менее 10 лет.

Мосметрострой ведет жилищное строительство и получает жилплощадь от исполкома Моссовета.

Иногородним (одиноким) предоставляется благоустроенное общежитие».

Т.А. Крицкая, начальник отдела КСУМа, 2006 г.:

«Когда в 1987 году Н.А. Агапов стал нашим начальником, весь коллектив КСУМа безоговорочно и искренне поддержал его. Мы знали Николая Алексеевича давно, больше 15 лет, из которых он 10 проработал в КСУМе. Он был единственным заместителем Н.Г. Соколова, отвечающим и за общежития, и за снабжение, и за общие производственные вопросы. А хозяйство КСУМа было тогда не маленькое, да и сам коллектив насчитывал 1350 человек. Причем 80% — женщины всех возрастов и характеров, что, естественно, требовало от руководителя терпения, мудрости, доброго отношения и твердости в достижении поставленной цели.

Все это было у Николая Алексеевича. Он везде успевал, в период дефицита умудрялся добыть материалы, организовывал их доставку, контролировал работу общежитий и других объектов.

В 1987–1990 гг. Метрострой получил более 10 новых многоэтажных общежитий. Только Агапов знает, чего ему стоило их открытие. На какие только уловки и ухищрения ни приходилось идти, чтобы вовремя укомплектовать их мебелью, постельными принадлежностями. Приобретение каждой мелочи, очень необходимой в быту, требовало больших усилий, сейчас просто не верится, что так было. Но справились.

Достоинно заменив уважаемого и любимого ксумовцами Никодима Георгиевича Соколова, Агапов стал душой коллектива. Он сумел быстро вникнуть в суть производственных задач КСУМа, за масштабными проблемами всего коллектива увидеть

отдельного человека, постараться ему помочь. Многим хочется излить ему всю душу. И, что удивительно, Николая Алексеевича хвалят на всех.

У него много наград, как ведомственных, так и правительственных. Но, считаю, что самая большая награда Агапова — это любовь и уважение к нему всего коллектива КСУМа».

А.Д. Винокуров, председатель комитета ДОСААФ Мосметростроя, «Метростроевец», 1989 г.:

«В ДОСААФ у нас сейчас более 12500 человек. Хорошо зарекомендовала себя такая форма работы с молодежью, как смотр-конкурсы по организации отдыха и военно-патриотического воспитания. Вместе с комитетом комсомола мы проводим такие смотр-конкурсы дважды в год, осенью и зимой. До пятисот человек приезжают в эти дни в Балабаново. Надо добиться, чтобы в этих мероприятиях участвовали все подразделения Метростроя.

Регулярно проходят стрелковые соревнования между командами общежитий, в организациях и на первенство Метростроя. В них ежегодно участвуют до 3500 человек. Руководит стрелковой секцией член комитета ДОСААФ, работник РСУ-1 Николай Акимов. Инициативный, обязательный, он немало сделал для укрепления материальной базы комитета ДОСААФ».

М.С. Румянцев, председатель совета ветеранов КСУМа:

«В январе 1953 года я устроился на Метрострой дворником в КСК-3. Жил в общежитии, в бараке на 2-й Извозной улице. В том же году стала работать няней в детском саду № 173 в метрогородке в Филах, который тоже располагался в бараке. Няней я трудилась десять лет, в это же время училась в школе рабочей молодежи, затем окончила 2,5-годичные курсы бухгалтеров.

И вот с июня 1962 по 2001 год —



Начальник КСУМа Н.А. Агапов выступает на встрече с ветеранами Метростроя в общежитии № 14. 1992 год.

Сотрудники детского сада № 615. В центре сидит М.С. Румянцев. 1979 год.

почти сорок лет — работала бухгалтером в детских садах.

Я счастлива, что связала свою жизнь с Московским метростроем. Меня всегда окружали хорошие, добрые люди — сотрудники детских дошкольных учреждений. С любовью и радостью встречали наши воспитанники-дошколята. Я и сама всегда участвовала в детских спектаклях, утренниках. Как нам всем было весело! С уважением вспоминаю заведующих, которые умели создать праздничную атмосферу, были талантливыми организаторами, раскрывали творческий потенциал и детей, и сотрудников. Это М.М. Берез-



кина, Л.А. Кузьмина, Л.П. Слесаренко, Л.И. Нестерова, А.И. Челнокова, Л.А. Сутулова, В.Н. Степанова. Особенно хочу отметить Лидию Семеновну Белкину и Галину Анатольевну Елизарову — это педагоги и администраторы по призванию.

О многом хорошем можно вспомнить за прошедшие десятилетия. Но было и грустное. До сих пор переживаю, что закрыты детские городки Тучково и Фролки. Вот бы их и открыть под президентскую программу охраны детства — ведь там ребята такматом раздолье, на годы вперед укрепляется здоровье! Сейчас же открывают снова старые детские сады в Москве. Может обратиться к Ю.М. Лужкову, думаю, что не так много потребует средств, чтобы ожили лесные дачи, и вместе с птичьим гомоном там зазвучал детский смех».

Т. Харламова, корреспондент «Метростроевца», 1989 г.:

«Андрей Ворожейкин по сути дела — один из основателей комедионного театра «Ух!!!», родившегося во Дворце культуры пять месяцев назад.

Сейчас в труппе «Ух!!!» пятнадцать человек. В сентябре с молодыми самодельными актерами начал репетиции режиссер Е.Ю. Кривоуцкий. Пока репертуар театра невелик, поставленных по произведениям М. Жванецкого, А. Хайта, Э. де Филиппи, несколько монологов. Но он мог бы быть гораздо шире и разнообразнее, если бы удалось решить ряд проблем.

Часто ли приходится театру «Ух!!!» выступать? К сожалению, не очень. На памяти метростроевцев их успешное участие в концерте, посвященном празднику Октября, в новомодном молодежном вечере. Принимали представители «Ух!!!» очень тепло, многие номера шли под «бис» и «браво».

Почему же не выступать молодым артистам чаще — в СМУ, в красных уголках общежитий?

— Мы с удовольствием и всегда готовы, — говорит Андрей, — но...

Одно из этих серьезных «но», например, — отсутствие транспорта. Общежития Метростроя разбросаны по окраинам Москвы. Чтобы добраться туда, нужно потратить немало времени.

— Театр «Ух!!!», — это наше детище, — считает заведующая молодежным отделом БДКМ Л.Б. Меженская. — Он родился в результате смотра-конкурса художественной самодеятельности в общежитиях Метростроя. И мы должны приложить все силы к тому, чтобы это детище росло, развивалось, взрослело.

— Мы хотим, чтобы наш театр был метростроевским и для метростроевцев, — говорит Андрей Ворожейкин. — Приходите к нам в «Ух!!!». Поверьте, когда выходишь на сцену и радуешься в предчувствии взрыва смеха — вот сейчас должен быть! — и он действительно происходит в нужном месте, — это так прекрасно, чувствуешь себя самым счастливым!

Приходите к нам. И — да здравствует комедия, заставляющая людей забывать свои огорчения, улыбаться, смеяться, радоваться!»

Главные стройки СМУ-15

—Сергей Арташесович, вот уже пять месяцев вы директор СМУ-15. Что изменилось в вашей жизни?

—У меня прибавилось забот, ответственности. Личное сразу ушло на задний план, всё внимание — коллективу и производству. Я думаю, то же самое может сказать каждый руководитель СМУ.

—А что изменилось для коллектива?

—Да практически ничего. Никаких коренных перемен, кадровых перемещений не произошло. Ведь в СМУ-15 я человек не новый, всех знаю, и меня все знают. Единственное, что мы сделали, усилили наше СМУ таким опытным специалистом, как Алексей Георгиевич Камышов, который до того трудился в СМУ-1. Так что могу выразить благодарность Александру Васильевичу Иванову за то, что он все правильно понял и пошел нам навстречу.

—Сколько лет вы работаете в СМУ-15?

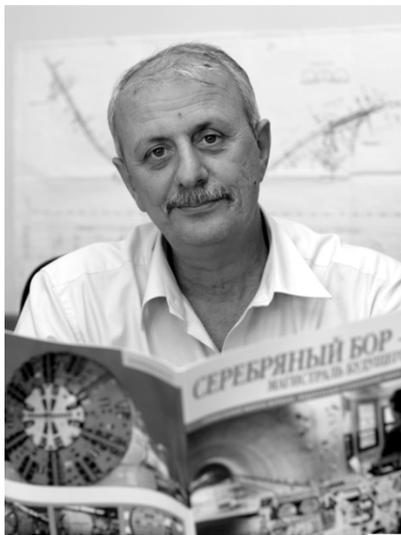
—Четыре года. Но в Москве с 1994 года, с того самого момента, как Юрий Анатольевич Кошелев пригласил наш коллектив на строительную Люблинскую линию, где мы занимались чеканкой, путевым бетоном.

—Мы — это...

—Армянские метростроители. Сначала приехали всего пятнадцать человек, потом наша организация, Интерстройпроект, выросла до ста пятидесяти. Правда, мы никогда нигде не фигурировали, не рисовались, но делали самую тяжелую черную работу, за что нам были благодарны многие метростроевские СМУ. Участвовали, как субподрядчики, в сооружении оборотных тупиков за станцией «Каширская», выполняли первые большие объемы на сооружении транспортных тоннелей Кутузовской развязки. Затем Гагаринская развязка, Лефортово...

—Что вы имели за плечами до приезда в Москву?

—Четырнадцатилетний стаж на строительстве метро в Ереване, где прошел, можно сказать, хорошую школу. Начинать на станции «Октябрьская» проходчиком, изолировщиком. Когда пустили первую очередь метро в полуготовом состоянии, работал на участке пути. В ночную смену, в окна между движением поездов, мы нагнетали, чеканили, приводили тоннели в порядок. Так что знаком с любыми видами работ. Потом меня назначили бригадиром, затем начальником участка и дальше уже главным инженером. Последний мой объект — мост через реку Раз-



На вопросы нашего корреспондента отвечает директор СМУ-15 Сергей Арташесович АЛЕКСАНЯН.



На перегоне между станциями «Сретенский бульвар» и «Трубная»: заместитель главного инженера СМУ-7 Ю.В. Хегай, начальник участка СМУ-15 А.Ф. Невин, директор СМУ-7 Н.Д. Ковалев, директор СМУ-15 С.А. Алексанян, заместитель главного инженера, начальник производственного отдела ОАО «Мосметрострой» О.Н. Мельников.

дан, по которому должны были пройти пути второй очереди метро. Но он так и остался незаконченным. Началась перестройка, Советский Союз распался, строительство метро прекратилось.

А со СМУ-15 сотрудничество ереванских метростроевцев началось в 1997 году. Мы выполняли очень непростую работу на перегоне между «Братиславской» и «Марьино»: ремонтировали тоннель и одевали его в железобетонную рубашку. Когда в 2002 году директор СМУ-15 Сергей Георгиевич Камышов предложил мне стать его заместителем, не задумываясь, дал согласие.

—Самая важная на сегодня стройка СМУ-15?

—Таких строек у нас две. Точка «D» Серебряноборских тоннелей и 940 шахта на центральном участке Люблинско-Дмитровской линии. В Серебряном Бору практически завершили работы по сооружению 12-й, 13-й, и 14-й секций, месяца через три, к 1 октября, то же самое можно будет сказать и о 15-й. Получили дополнительный объем работ на 10-м пикете. Место очень сложное. Работаем в невероятно стесненных условиях. Даже кран поставить негде. Но... никуда не денешься. Надо работать и работать качественно,



На 940-й шахте.

идет хорошо, с высоким качеством.

И здесь же на субподряде у нас работают строители СМУ-7, поле их деятельности — камера металлоконструкций и межтоннельные вентходки.

—Вы говорили о чеканке... Насколько продвинулись?

—Чеканку производим не только своими силами. Пригласили еще специализированную организацию «Монофлекс Френкеля». Первые восемьдесят метров зачеканены и сданы. Но пока идет проходка, мы, к сожалению, не можем вести эту работу по всему фронту. Есть и еще организации, которые можно будет в будущем подключить к чеканке — «МЭРАБЕЛЬ», например, или Интерстройпроект, который недавно выручил СМУ-8 на втором выходе «Маяковской». Ереванский метрострой жив и живет. Если надо, он в любой момент придет на помощь.

—Как оцениваете работу СМУ-15 руководством Метростроя?

—По центральному участку претензий к нам нет. Я надеюсь, что скоро их не будет и по точке «D». Вот развернемся в полную силу...

—А есть еще объекты?

—Кстати, на днях мы побывали в госпитале имени Бурденко, руководство которого предложило нашему коллективу взяться за строительство церкви. Съездили, ознакомились с проектом, с местом расположения. Первые переговоры прошли. Но что получится в будущем, говорить пока рано.

—В коллективе СМУ-15 трудится более четырехсот человек. Взяли бы еще?

—Конечно. На Серебряноборские тоннели. Сроки там сжатые, до холодов надо положить большой объем бетона.

—Ваш мехцех по-прежнему выполняет заказы для ООО «Тоннель-2001»?

—По-прежнему: и для ООО «Тоннель-2001», и для СМУ-2 делаем каркасы плит проезжей части. Это очень сложные конструкции, трудоемкие. Вот недавно поступил новый заказ, в большем объеме, чем пре-

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

дыдущие. Но, я уверен, коллектив справится. Наш мехцех сегодня сродни механическому заводу. В последние годы он особенно успешно развился. Обеспечен хорошим оборудованием, кадрами, здесь под руководством квалифицированного инженера Сергея Семеновича Шкарина трудится семьдесят человек.

—Самое слабое место. Что больше всего беспокоит директора СМУ-15?

—Наверное, быт. Нет хорошего благоустроенного жилья для строителей, нет общежитий. Москвичи на стройку не идут. А приезжие... Их у нас сто пятьдесят человек. Многие бы и хотели работать по полгоду, по году — до отпуска. Но из-за того, что нет условий, вынуждены трудиться вахтовым методом. Что потребуешь от работников, которые живут где придется, и как придется? Что это за условия для отдыха, сна, когда в комнате два десятка людей, теснота, двухъярусные кровати? Те люди, кто приезжал в начале девяностых на строительство Люблинской линии, были обеспечены нормальными условиями и пропиской. Вот этот контингент сейчас и есть основной кадровый состав коллектива. Но таких людей, к сожалению, мало.

—Что бы вы пожелали коллективу и себе, конечно.

—Почему я согласился стать директором? Потому что коллектив СМУ-15 очень дружный и спаянный. Самое большое пожелание, чтобы эта атмосфера сохранилась. Технические вопросы, даже самые сложные, решить порой проще, чем создать благоприятный микроклимат в коллективе. Понимание, поддержка, уважение — вот это дорогого стоит.

—Хотелось бы вам построить свою станцию в Москве?

—Своей у меня не было даже в Ереване. Конечно, хотелось бы. Это же престижно.

—Успехов и удач вам, Сергей Арташесович.

Беседу вела
Нина СОЛОВЬЕВА.

В Москве построят первую «частную» станцию метро

На одном из самых длинных перегонов московского метро — между «Автозаводской» и «Коломенской» — может появиться новая станция. Возводить новостройку на «зеленой» ветке собираются на деньги частных инвесторов. Как будет именовать станция — пока неизвест-



но. Одни специалисты называют ее «Нагатинская пойма», другие — «Технопарк».

Станция должна появиться в Нагатинской пойме, перед Нагатинским мостом, где линия метро выходит на поверхность и подходит к Москве-реке. Этот участок метростроевцы

прокладывали в 60-х годах прошлого века. И проектировщики предусматривали возможность строительства здесь еще одной станции, зарезервировав территорию.

—В Нагатинской пойме в скором времени появится ряд крупных объектов: технопарк, офисные здания, развлекательные заведения, — сказал недавно в интервью начальник Московского метрополитена Д.В. Гаев. — В связи с освоением этого места возникла необходимость дополнительного транспортного обслуживания. Мы и предложили инвесторам поучаствовать в строительстве новой станции.

Геологические проработки, закон-

чившиеся недавно, подтвердили: строительство здесь вполне возможно. Участок, на котором планируется построить еще одну станцию, не является проблемным. Можно даже сказать, в этом плане он практически идеален. Только ищи деньги — и начинай работы. Когда они начнутся? Этот вопрос, по словам Д.В. Гаева, решится в течение года.

Внешне станция под рабочим названием «Нагатинская пойма» будет напоминать станцию «Выхино». Как отметил Д.В. Гаев, подобные сооружения стоят от 1 до 2 миллиардов рублей, в зависимости от объема подводимых к ним коммуникаций. Строить «коммерческую» станцию

будут исключительно в ночное время, потому что Замоскворецкая линия — действующая и весьма загруженная. Предположительно работы займут два года.

«Нагатинская пойма» — не первая станция, которая может быть построена за счет инвесторов. Сейчас правительство Москвы и области решают вопрос о возведении станции в Мякининской пойме с участием средств крупной торговой компании. Кроме того, второй выход из метро «Маяковской» тоже был построен при финансовой поддержке инвестора, который возводил здесь офисный центр.

Ольга ГРЕКОВА.

Стартовал метростроевский чемпионат

4 июля, когда чемпионат мира по футболу вышел на финишную прямую, и любителям спорта уже не нужно было каждый вечер притрагиваться к телевизорам, метростроевские футболисты открыли свой чемпионат по мини-футболу. Он пройдет в течение июля-августа на стадионе «Красная стрела», находящемся неподалеку от станции Лосиноостровская на улице Шушенской. Проехать туда можно также автобусом № 185 или маршруткой от станции метро «Свиблово». Установлено два игровых дня в неделю. По понедельникам матчи начинаются в 19 часов, по четвергам – в 20. Игры проводятся на стандартном футбольном поле, разделенном на четвертинки, каждая из которых оснащена мини-воротами и соответствующим образом размечена. Спасибо спонсорам за предоставленную возможность играть на отличном искусственном покрытии.

О своем участии в чемпионате заявили одиннадцать команд. Они защищают спортивную честь Управления, КСУМа, ТО-6, СМУ-3, СМУ-4, СМУ-5, СМУ-7, СМУ-9, СМУ-13, СМУ-15 и Метромаша.

ПЕРВЫЕ ГОЛЫ

Чемпионат стартовал сразу двумя матчами — на соседние четвертинки поля вышли пары команд: Управление и СМУ-13, ТО-6 и СМУ-4. Взятие ворот в том и другом случае было зафиксировано примерно в одно и то же время — на 5-й минуте.

На первой площадке забить гол удалось форварду команды Управления Алексею Леонову. После точного навесного удара он в прыжке головой переправил мяч в сетку ворот СМУ-13. После этого обе

стороны попытались провести несколько достаточно сложных комбинаций. Удачливее всех оказался нападающий СМУ-13 Эдуард Каменский — его удар головой был неотразим. Но минут через пять управленец Сергей Бобров снова вывел свою команду вперед — 2:1, а дальше его товарищ по линии нападения Никита Семёнов развил успех — 3:1.

После перерыва управленцы не стали терять инициативы, раз за разом организовали несколько быстрых атак, но вратарь команды соперников был на высоте. Ободренные его надежной игрой футболисты СМУ-13 затеяли многоходовую контратаку, которая завершилась точным ударом того же Эдуарда Каменского — 3:2. Возникла реальная возможность спасти игру, но все последующие удары Каменского или его товарищей приходились в штанги и в перекладину осаждаемых ворот команды Управления. А управленцы не только защищались. На последней минуте их форвард Рустам Джабаров поставил победную точку — 4:2.

В проходившей одновременно игре между тоннельщиками и монтажниками счет открыл известный форвард команды ТО-6 Дмитрий Шакиров, получив на скорости точный пас от Игоря Есикова. И так же, как на соседней площадке, равновесие вскоре было восстановлено — ответный мяч забил Дмитрий Сазонов. Тогда Есиков решил еще раз доказать преимущество своего коллектива. Он красиво обыграл защиту монтажников и снова вывел команду ТО-6 вперед — 2:1. А Шакиров перед перерывом ударом с дальней дистанции увеличил разрыв в счете — 3:1. Всё получилось, как под копирку с игрой на соседней площадке. Но во втором тайме

события развивались иначе, чем в матче управленцев со СМУ-13.

Выигрывавшая команда здесь с большей энергией демонстрировала свое умение распоряжаться мячом. Еще два форварда тоннельщиков — Алексей Биджамо и Алексей Андреев — забили по одному голу. А монтажники ответили на это лишь одним взятием ворот ТО-6, когда Сергей Измайлов реализовал пенальти. В итоге — крупная победа тоннельщиков — 5:2.

ОСЕЧКА И ГРАД МЯЧЕЙ

В тот же день на поле должны были выйти еще две пары команд. Но к девяти часам вечера на стадионе было достойно представлено лишь три коллектива. Спортивную честь СМУ-3 хотели было отстоять три человека, считая капитана Алексея Поливача, но правилами турнира такое не предусмотрено. И соперники СМУ-3 из СМУ-5 без игры заработали три победных очка. Что ж, и спортивная дисциплинированность должна вознаграждаться.

А второй матч состоялся и порадовал болельщиков хитрой интригой и обилием забитых мячей. На поле вышли прошлогодний летний чемпион команда Метромаша и футболисты СМУ-15, пока еще не заслужившие спортивных регалий.

Подопечные Виктора Седова с полной уверенностью в своих силах собирались постепенно набирать темп, чтобы без особенного напряжения завоевать стартовую победу. Но игра пошла совсем по другому сценарию.

Уже на первой минуте форвард СМУ-15 Владимир Касенков удачно прорвался к воротам чемпионов и «распечатал» их. Заводчане, похоже, оценили это как чистую случайность и продолжали действовать по задуманному неспешному плану.

А коллега Касенкова по линии нападения Алексей Козин на 4-й минуте сумел удвоить результат. Метромашевцы тут же предприняли несколько нервных попыток исправить наметившийся опасный крен. Но их непродуманные действия принесли противоположный результат — команда СМУ-15 благодаря двум точным ударам Дмитрия Морданова к 11-й минуте довела счет до 4:0.

Казалось бы, игра сделана, заводчанам можно сдаваться. Но чемпионы все-таки проявили характер. К тому же в их распоряжении было еще достаточно много времени — почти полтора тайма. И они, наконец, начали играть в полную силу. Вроде бы без особой спешки. Но к перерыву им удалось отыграть целых три мяча из четырех. Почин сделал размочивший счет Алексей Брындин. А потом перед самым свистком об окончании первого тайма дважды подряд отличился Александр Сушили.

Итак, счет стал уже не таким пугающим — 4:3. Пусть метромашевцы выходили на поле после перерыва еще в качестве отстающей команды — набранный ими победный порыв ничуть не ослабел. Футболисты СМУ-15, естественно, не собирались легко расставаться со своим преимуществом. Их сопротивление хватило минут на 12 равного противостояния. Но потом заводчане все-таки дожали своих упрямых соперников.

Сначала Алексею Брындину удалось сравнять счет, а потом он же вывел команду Метромаша вперед. Пятью забитыми голами заводчане ответили на четыре пропущенных. Победа была трудной, но бесспорной.

Николай АКИМОВ,
председатель спортклуба
Мосметростроя.

ФУТБОЛ

Выражаем глубокое соболезнование бывшему начальнику Метростроя Нариману Александровичу Простову в связи с кончиной его супруги Надежды Тимофеевны.

Коллеги, друзья.

МОСКОВСКИЕ НОВОСТИ

Метро себя обезопасит

В Московском метрополитене началось тестирование проездных билетов нового образца на основе бесконтактного чипа.

Новые проездные должны увеличить пропускную способность вестибюлей станций столичной подземки, так как новый чип срабатывает в 3–4 раза быстрее магнитного билета. Также использование этого чипа сможет решить проблему подделки проездных билетов, поскольку его невозможно изготовить без использования специального промышленного оборудования. По сообщению «Интерфакса», пока данный чип выпускают только за границей, но в случае удачного тестирования его начнут производить и в России. До конца года новые проездные будут работать в тестовом режиме, а после этого поступят в продажу.

Лестница на «Маяковской» помолодеет

Непростое решение приняли архитекторы, занимающиеся реконструкцией старого входа на станцию метро «Маяковская». В соответствии с ним лестница, ведущая из вестибюля метро на Триумфальную площадь, будет разрушена, а вместо нее соорудят новую.

Как сообщил главный архитектор института «Метрогипротранс» Н.И. Шумаков, лестница, которой предстоит реконструкция, давно вызвала опасения специалистов. Дело в том, что прямо под ней располагаются душевые артистов филармонии, в частности ансамбля народного танца под руководством Игоря Моисеева. За долгие годы такого соседства (станция была открыта в 1938 году) лестница пришла в негодность, металлические части железобетонных конструкций проржавели. Артисты, которые активно использовали душевые помещения, возражали против реконструкции, но эксперты были неумолимы. Износ лестницы составил более 60%, и дальнейшее её использование было опасно как для пассажиров, так и для тех, кто вставал под душ. Поэтому на прошлой неделе строители приступили к демонтажу старинных ступеней.

Напомним, что открытие реконструированного выхода «Маяковской» намечено на март следующего года. К этому времени будет готова и новая лестница.

Мэр Лиссабона проехал в московском метро

4 июля 2006 года мэр Лиссабона Антонио Педро де Номбре Кармона Родригеш, в рамках своего визита в Москву, посетил московский метрополитен.

Делегация мэрии столицы Португалии осмотрела станции «Площадь Революции», «Театральную», «Охотный ряд», «Белорусскую» (Кольцевой и Замоскворецкой линий) и «Комсомольскую» (Кольцевой линии).

Особое внимание мэр Лиссабона обратил на панно, посвященное дружбе между народами, которое размещено в вестибюле нового выхода со станции «Белорусская» Кольцевой линии. Автор этой работы — соотечественница мэра, известный португальский художник Грасия Мориаш.

Португальская делегация проделала немалый путь под землей. Антонио Педро де Номбре Кармона Родригеш остался очень доволен поездкой. Особенно ему понравилась архитектура станций московского метрополитена.

Кроссворд



Ответы на кроссворд, опубликованный 16 июня

По горизонтали: 1. Палуба. 3. Квинта. 7. «Владыкино». 10. Нрав. 13. Кран. 14. Корсика. 15. Прибой. 16. «Перово». 19. Рикшот. 21. Кокс. 22. Сидр. 25. Купальник. 26. Рекорд. 27. Асбест.

По вертикали: 1. Патина. 2. Балл. 4. Винт. 5. Атлант. 6. Рыльск. 8. Табуретка. 9. Краевский. 11. Бородин. 12. Скрепер. 17. Тополь. 18. Скутер. 20. Гранит. 23. Муар. 24. Гипс.

По горизонтали: 4. Геометрическое тело, образованное вращением прямоугольного треугольника вокруг катета. 6. Редкий, единственный в своем роде предмет, человек. 8. Арматурная основа железобетонного изделия. 9. Начальник СМУ-11 в период строительства станции «Тушинская». 12. Минеральная краска желтого или красного цвета. 13. Место, где начинается водный источник. 14. Животное из семейства оленей. 19. Татарский национальный праздник. 20. Станция метро рядом с Электролитным проездом. 21. Рабочая специальность. 22. Крупная летучая мышь. 25. Река в Германии. 26. Русский прозаик и поэт, Нобелевский лауреат. 27. Небольшая рыбка с вытянутым телом и мелкой чешуей. 31. Землеройная машина. 32. Поперечный, лежащий брус. 33. Планета Солнечной системы. 34. Учреждение для хранения старых, старинных документов.

По вертикали: 1. Внутренний, добавочный смысл текста, разговора. 2. Засохшие на корню деревья. 3. Станция Серпуховско-Тимирязевской линии. 5. Город на Волге, в котором метро открыли около года тому назад. 7. Гримаса. 8. Большой греческий остров. 10. Изделие, с установкой которого в большом количестве СМУ-4 обычно начинает свою работу в перегонных тоннелях. 11. Город на Днепре. 15. Тонкое сухое печенье с клетчатой отриской на поверхности. 16. Африканское государство из числа представленных на чемпионате мира по футболу. 17. Короткая верхняя женская одежда. 18. Река в Подмоскowie. 23. Разводимое растение, бактерии, выращенные в лаборатории и т.п. 24. Профессиональный предсказатель погоды. 25. Часть какого-нибудь текста. 28. Великий английский физик. 29. Дикая и домашняя водоплавающая птица. 30. Простейшее сельскохозяйственное орудие, попавшее однажды в руки скульптора В.Мухомовой.

Составил М. ПЕТРУНИН.

УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1-01803 от 28.04.05.

Редактор
Ф.А. БЛИНОВА

Адрес редакции:
127051, г. Москва,
Цветной бульвар, 17

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)
E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в ГУП «ИПК «Московская правда»
(101990, Москва, Потаповский пер., д. 3).

Номер подписан в печать 12.07.2006 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2310

Заказ № 687