

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ЛЕВЫЙ ПЕРЕГОН ОТКРЫТ

Сегодня на центральном участке Люблинско-Дмитровской линии завершается укладка путевого бетона по левому перегонному тоннелю. Длина перегона 3,4 км. Это дает возможность приступить к монтажу постоянного рельсового пути и открывает фронт работ специалистам СМУ-4 для прокладки постоянных кабелей. С 15 мая по левому тоннелю будут завозить оборудование на СТП станции «Сретенский бульвар», с 25 мая — на СТП «Трубной».

До 10 июля планируется и в правом тоннеле закончить укладку путевого бетона.

ЗВОНОК ИЗ СТАМБУЛА

В конце апреля в редакцию «Метростроевца» позвонил Андрей Викторович Павленко, который в должности начальника комплекса строительства за рубежом организует и ведет в Турции подготовительную работу к проходке тоннеля под Босфором. Его будут прокладывать, используя щит, изготавливаемый фирмой «Херренкнехт», специалисты Мосметростроя и Ингеокома. Этот заказ российские фирмы получили, выиграв в прошлом году международный тендер.

В настоящее время на берегу пролива идет обустройство бытового городка и строительной площадки. Этим занимаются смежники. Они же строят портал, а после его завершения приступят к сооружению стапеля, по которому щит въедет в портал.

Российские специалисты (по два человека от Мосметростроя и Ингеокома) пока выступают в роли наблюдателей, а также учат турецкий язык и знакомятся с окрестностями Стамбула.

Начало проходки запланировано на осень.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ИЗБРАН

Совет ветеранов Метростроя теперь возглавляет Галина Александровна Лопаткина. За нее проголосовал весь ветеранский актив, собравшийся в конце апреля в актовом зале Управления Метростроя на Цветном бульваре.

Свой метростроевский путь Галина Александровна начала после окончания МИИТа в ТО-6. Трудилась экономистом планового отдела, возглавляла партийную организацию. Затем была заместителем начальника планового отдела СМУ-5. Двадцать шесть лет — главным экономистом Метростроя.

— Ее знают и уважают в коллективе, — представляя Г.А. Лопаткину, говорил Н.А. Простов. — У нее большой опыт работы с людьми. Она ответственный и надежный человек.

Перед встречей с пассажирами

15 мая, в день рождения Московского метрополитена, открывается после реконструкции первый выход и платформенная часть станции «Маяковская».



Фото А. ПОГОВА

Реконструкция началась после открытия в конце августа 2005 года второго выхода «Маяковской». Коллектив СМУ-8, основательно обосновавшийся на «Маяковской» в последние годы, выполняет основные строительные работы. Отделку ведут специалисты УСР. Новые эскалаторы вместо тех, что проработали на этой станции многие десятилетия, смонтировала сторонняя субподрядная организация. Сейчас заканчивается их обкатка.

Я побывал на «Маяковской» в конце апреля, когда с максимальным напряжением трудились все, кто задействован на пусковом объекте. В шести проемах станции, которые отгорожены от пассажирской платформы, одновременно работали несколько десятков человек, на разных уровнях — от натяжной камеры до свода. Здесь и бригады СМУ-8 с участка Накипа Галиевича Файзрахманова, и отделочники участка Николая Ивановича Рекутина. Оба коллектива также работают на строящейся станции «Трубная».

Главный инженер проекта Метрогипротранса М.А. Белова, начальник участка СМУ-8 Н.Г. Файзрахманов, заместитель главного инженера СМУ-8 А.Н. Кормушин и главный архитектор Метрогипротранса Н.И. Шумаков.



Реконструируемая часть платформы «Маяковской».

Штукатуры З.Б. Сухорукова и Л.П. Елисеева.

тоже пусковой. Увидел я на «Маяковской» и бригаду штукатуров Зои Борисовны Сухоруковой. Ещё недавно она была на западной окраине Москвы, выполняя отделку длинной череды кессонов станции «Строгино». Теперь штукатурит архитектурные детали — купола, карнизы, «паруса» — в шести проемах «Маяковской». Можно сказать, что бригада Сухоруковой по-прежнему на высоте, на лесах, возведенных силами СМУ-8.

Знаменитые мозаики Александра Дейнеки временно сняты и будут возвращены на свои места в куполах, когда на платформе прекратится сварка, когда штукатуры вернут фигурным сводам исторической станции ту свежесть облика, то изящество линий, которые были задуманы семьдесят лет назад Алексеем Николаевичем Душкиным.

О том, что именно делают метростроевцы и с какими проблемами



это связано, рассказал заместитель главного инженера СМУ-8 Александр Николаевич Кормушин:

— Работы ведутся в натяжной камере, в камере металлоконструкций и в начале платформы. Сделано много и предстоит еще сделать немало. А времени остаётся чуть-чуть. График очень жесткий. И недаром реставрация считается сложнее нового строительства. Неизвестно, с какими «сюрпризами» можно встретиться. Месяца два тому назад, когда назвали срок пуска 15 мая, многих проектных решений вообще ещё не существовало. Поэтому их приходилось принимать практически на месте или на ходу. Раскрываем, например, какой-нибудь участок и встречаем нечто непредвиденное. А на какой объем работ это нечто потянет — на неделю или на пару месяцев — трудно определить. Ещё одна сложность обусловлена тем, что в Метрогипротрансе не сохранилась с 1938 года в полном объеме исполнительная документация по «Маяковской».

Потом Кормушин показал на месте, что иногда вскрывается при реконструкции. Когда с перекрытия натяжной камеры, которое является полом подходного коридора, сняли ряд старых гранитных плит, под ними образовался настоящий

провал. Площадь его примерно соответствует площади люка, специально устроенного в противоположном краю того же перекрытия.

— Это случилось прошлой ночью, — прокомментировал Александр Николаевич. — Теперь от проектировщиков должны поступить соответствующие рекомендации, мы закажем материалы и в ближайшее ночное «окно» доставим. А не будь такого сюрприза, здесь для гранитчиков был бы уже сплошной фронт работ...

— Стараемся друг друга не подводить, — вступил в разговор начальник участка Накип Галиевич Файзрахманов. — Взаимодействуем с субподрядчиками нормально. У нас тут работает бригада Валерия Рогатина, а также представители мехслужбы вместе с механиком участка Константином Валерьевичем Ивановым. Монтировали зонт, сопряжения с наклоном сделали, защищали балки специальным антикоррозийным составом, устанавливали желоба для сбора воды со свода, готовили рабочие места для отделочников... Сдавать будем первые пять пролётов, считая от наклона, а следующие полтора пока оставим для эксперимента по замене нержавеющей стали. В дальнейшем её всю придётся менять. Пока же на пер-

«МЕТРОСТРОЕВЕЦ» — НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ

Продолжается подписка на второе полугодие 2007 года. Если вы хотите получать нашу газету, поспешите на почту. Индекс «Метростроевца» прежний — 24264 в каталоге российской прессы «Почта России».

Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации — 186 руб. 36 коп.; до востребования — 184 руб. 08 коп.; до квартиры — 195 руб. 42 коп.

Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы. В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев — 199 руб. 08 коп.

Счастливым человеком Михаил Демин

—Родился в Рязанской области, в селе Высокое, Пронского района, — рассказывает о себе ветеран УСР Михаил Степанович Демин. —Окончил четыре класса. А на пятый пришла война. Всех мужчин взяли на фронт, а мы, школьники, работали в колхозе имени Сталина: косили овес, рожь. Собранный урожай возили на повозках в город Скопин. Мешки здоровые: погрузи, разгрузи... Тяжело было. Сейчас мой внук говорит: «Дед, ты сказки рассказываешь. Не было такого». «Было, — говорю, — было!»

Когда началась война, Михаилу Степановичу исполнилось четырнадцать, а в сорок четвертом его призвали в армию и направили сначала в Ленинград, еще не оправившийся от блокады, затем в миную школу в Кронштадте. Окончил ее успешно, хотя учиться было трудно. Получил профессию электрика, о которой мечтал с детства.

—Чтобы не попасть в кочегары, я слукавил, сказал, что имею семь классов образования. Помню, на комиссии меня спросили про закон Ома, о котором я и слышать-то никогда не слышал. Но, видимо, преподавателей подкупила моя непосредственность, когда объяснял, почему хочу быть электриком. «Когда мы с отцом остановились у знакомого в Скопине, — рассказывал я им, — хозяин в одной комнате погасил свет, щелкнув выключателем, а в другой просто вывернули лампочку. И это не дает мне покоя. Хочу разобраться». Они посмеялись и направили меня в школу. Я был очень рад.

В 6-м дивизионе, в 3-й бригаде траления, где служил Михаил Демин, он и его товарищи очищали от мин фарватер. Начинили с Кронштадта, потом Таллин, Пилау (Балтийск), Свиномюнде и Штеттен на Одере. Его оставляли на сверхсрочную службу, но у парня были свои планы. Не давала покоя мысль о том, что его родное село, которое находится все-



го лишь в двухстах километрах от Москвы, без электричества. Решил, что должен поучаствовать в электрификации. Однако свой дом он все-таки вскоре покинул.

—Отец испугался, что сопьюсь, — смеется Михаил Степанович. — Я как приехал, сразу же посыпались приглашения от друзей, товарищей, одноклассников-фронтовиков. А как в гостях без самогонки? Вот и не получилось у меня построить электростанцию в Высоком. Поехал в столицу, к дяде, с которым, кстати, связана моя большая любовь к «Спартаку». Первым делом дядя повел меня на стадион — играли спартаковцы и динамовцы. С тех пор — я страстный болельщик. И он же, узнав, что мне очень нравится метро, посоветовал приглядеться к объявлениям о наборе рабочих.

Около одной из таких досок с приглашениями на предприятия и стройки Михаил Демин случайно встретил главного механика СК-4. Ну не судьба ли это?

—Ты что, моряк, — обратился метростроитель к Михаилу, — работу ищешь? Приходи к нам!

В отделе кадров Демин узнал, что СК-4 выполняет отделочные работы

Певец Карел Готт с Михаилом Степановичем Деминым и Константином Павловичем Слоновым.

На станции «Московская» в Праге. Рядом с редактором газеты «Руде право» Иржи Стано (слева) Михаил Степанович Демин и бригадир Евгений Дмитриевич Мартынов. 1 мая 1985 года.



на станциях метро. И обрадовался несказанно — именно архитектурой станций он и восхищался всегда. Значит, привела его дорога туда, куда надо. Сначала его направили проводить электрику в лепной цех, после чего дали четвертый разряд, потом — на «Комсомольскую» Кольцевой линии. Недолго Михаил Демин ходил в рядовых рабочих. Начальник участка Василий Ефимович Кравченко выдвинул его в бригадиры. А вскоре коллектив избрал председателем профсоюзного комитета. Как признается сам Михаил Степанович, тут свою роль, скорее всего, сыграли его бойцовские качества, а боролся он за хорошую спецодежду для рабочих:

—Руководители ходили тогда в военной железнодорожной форме. А рабочие в рваных спецовках. Я взял

Три брата: Михаил, Дмитрий и Николай Демины.

В годы службы. Михаил Демин второй слева в первом ряду.



НАШИ ЮБИЛЯРЫ

нять решение, советовался с ними. А это были такие мастера своего дела, как Немудров, Буханова, Усачев...

Он часто вспоминает «Марксистскую» и «Серпуховскую», талантливого архитектора этих станций Нину Александровну Алешину, к которой относится с большим уважением. Но, чтобы прийти к общему знаменателю в процессе работы, Михаил Степанович и Нина Александровна спорили порой так, что «ключья летели» в разные стороны. Когда, как ей казалось, он вставал поперек, она сама бралась за дело. Вот на той же «Марксистской»... Слово на пленке запечатлелось, как архитектор берет тележку, полировочную машину и лезет наверх, чтобы исправить форму карниза. И там, наверху, понимает: такое возможно только в заводских условиях.

Михаил Степанович считает, что именно в спорах рождается истина. Разногласия, недопонимание, которые порой случаются на стройке, — это, в общем-то, обычный и вполне нормальный рабочий процесс. Главное, чтобы не страдало дело.

—Не всегда справедливыми к нам бывали и строители, — говорит Михаил Степанович. — Помню, на вестибюле «Бабушкинской», которую соорудил коллектив СМУ-8, ждали комиссию. Начальник СМУ Рахманинов без каких-либо объяснений приказал срочно снять леса. А как без них работать отделочникам, на тележках? Неудобно! Чего мне стоило убедить его не делать этого. Я пообещал, что за ночь весь оставшийся фронт работ по потолку будет выполнен. Пообещал — сделали! С Жоховым, помню, ссорились на «Варшавской». Василий Петрович горячий. Вспыхнет, бывало. Правда, быстро отходил. Потом мы с ним стали друзьями.

И все-таки одна из самых главных забот тех лет — стремление профсоюзного лидера как можно больше людей переселить из бараков, в которых жили даже такие знатные бригадиры-отделочники, как Вахромцев, Сысоев, Фильченков. Кстати, и сам Михаил Степанович обитал недалеко от «Красносельской», в комнате на шестнадцатом этаже. Туда же и супругу привел после свадьбы.

В 1955 году он окончил Московский железнодорожный техникум имени Андреева. Сидел за одной партией с будущим Героем Социалистического труда, фронтовиком-инвалидом Николаем Алексеевичем Феноменовым. С тех пор и завязалась их дружба, которая с годами становилась только крепче.

Получив диплом, Михаил Степанович стал трудиться механиком. За плечами был уже немалый производственный стаж, когда на строительстве станции «Сходненская» его назначили начальником участка. Но одно дело механик, а другое...

—Это мой первый опыт, — говорит Михаил Степанович. — К счастью, удачный. Начальник УСР Вениамин Исаакович Штеренлихт остался доволен. «Сходненская» для меня — серьезная школа. До этого я не очень-то силен был в отделочных работах. Учился, что называется, на ходу, у бригадиров. Прежде чем при-

Под руководством начальника участка Демина в Праге трудились около ста наших отделочников. Если газеты писали о строительстве станции «Московская», то в материалах неизменно упоминалась его фамилия. А сообщали об этой стройке до-

Перед встречей с пассажирами

Окончание, начало на стр.

вых пяти пролётах нержавеющей, в лучшем случае, станем лишь шлифовать. Там остался слой толщиной всего в несколько микронов. Но вымоем обязательно. С переносом и заменой ограждения проблем не возникнет — наши ребята умеют это делать.

В последнее время на «Маяковской» были задействованы 50 строителей СМУ-8.

Маркшейдер участка Игорь Ионьевич Андреев основную сложность видит в том, чтобы точно вписать новые конструкции в старые рамки. По ходу дела нередко возникают неувязки, которые, однако, удается оперативно решать совместно с проектировщиками, прежде всего с Мариной Алексеевной Беловой.

Механик участка Константин Валерьевич Иванов в основном уже решил немало проблем, связанных с коммуникациями, с закладными трубами для них, с дренажом и тому подобным. Теперь сосредоточился на реставрации рамы затвора. Де-

тали для рамы тут же, на платформе, подгоняются, свариваются.

Бригадир слесарей Григорий Николаевич Шорин всего лишь два года тому назад приехал в столицу из Кировской области, имея за плечами немалый опыт работы с металлом. Он, как и все, кто принимает участие в реконструкции знаменитой станции, несет серьезную от-

ветственность за свое дело. И это ощущение роднит его с метростроителями, прошедшими много пусков.

За две недели до пуска у нас был разговор с главным инженером УСР Анатолием Степановичем Петренко.

— Ситуация складывается еще труднее, чем на втором вестибюле, — сказал он. — И подготовка проектов, и строительные работы затянулись. На выполнение основных объемов отделки у нас оставался буквально месяц. Объемы здесь небольшие, но сложные. Сейчас примерно на 95 процентов выполнена отделка пускового участка платформы. Облицованы родонитом, этим очень дорогим материалом, колонны. Еще не полностью предоставлен фронт работ на вестибюле, где надо выполнить отделку пола и стен. Этим займутся звенья облицовщиков Владимира Михайловича Багрия, Василия Ивановича Ларина, Виктора Адольфовича Матейковича. А завершающие штрихи нанесут звенья маляров Надежды Максимовны Дюжиной и Тамары Федоровны Андрощук.

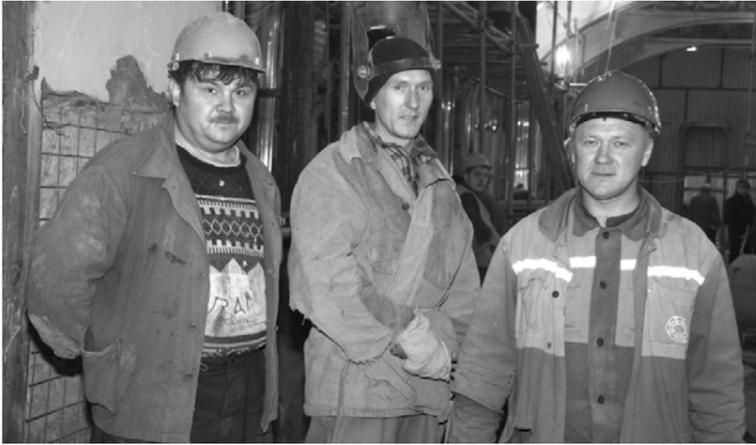
В огороженном для работы тесном пространстве действующий



Камнетёс С.М. Толстов.

метрополитен ни на минуту не даёт о себе забыть. Прибывающие и отправляющиеся поезда не только слышны, но и местами даже видны через щели ограждения. Через несколько дней уже не будет ограждения, и пассажиры увидят воссозданную часть «Маяковской» такой, какой ее спроектировал блестящий архитектор Алексей Николаевич Душкин.

Юрий ПЕТРУНИН.



Механик участка СМУ-8 К.В. Иванов.

Слесари СМУ-8 Ю.Ф. Мухин, И.Н. Жеребцов, бригадир Г.Н. Шорин.

фото А. ПОПОВА

«Метролюкс» будет лучше метро?

Для столицы придумали новый вид транспорта

Московские пробки замучили всех. Рецептов для борьбы с ними — несметное множество. Но, пожалуй, самый неожиданный вариант предложили российские конструкторы. Они разработали ни много ни мало, а общественный транспорт будущего. Уникальный проект скоростной городской транспортной системы (СГТС) «Метролюкс» стал плодом многолетней творческой работы специалистов сразу нескольких НИИ и ведомств. Им уже заинтересовались в Департаменте транспорта и связи правительства Москвы.

Что же это за чудо-метро? О необычном проекте «МК» рассказал руководитель одной из ведущих организаций в области разработки скоростных транспортных систем Валерий Мнацаканов.

— Нашей главной задачей было создание качественно нового вида общественного транспорта, который мог бы конкурировать не только с метрополитеном, но и с частным автомобилем, — говорит энтузиаст. — А этого можно добиться только при соблюдении нескольких условий. Нужно отказаться от строго горизонтального перемещения подвижного состава, оптимально использовать подземное и наземное пространство города и полностью автоматизировать перевозочный процесс. И нам это, в общем-то, удалось.

Итак, новый вид транспорта — своего рода гибрид трамвая и метро. Только вот эскалатор при этом не нужен. Его роль выполняет сам подвижной состав. Ничего подобного на сегодняшний день нет ни в одной крупной агломерации мира.

Представьте себе: вы выходите из дома, пробегаете буквально сто метров по морозной улице — и вот она, станция метро. Спускаться никуда не надо: станция прямо на поверхности земли, как остановка трамвая. Подруливает обычный поезд, «вбирает» в себя пассажиров и... по наклонному

тоннелю «уползает» под землю. Около 80% пути до следующей станции состав проходит по горизонтальному растробу. Перед остановкой он вновь оказывается в наклонном тоннеле. За счет сил инерции вагоны поднимаются по нему на поверхность земли и естественным образом, практически без помощи тормозной системы, снижают скорость и останавливаются. После чего пассажиры выходят на платформу, уровень которой в точности совмещен с уровнем городского тротуара. Уклоны спусков и подъемов в транспортной системе не превосходят показателей, допустимых по ГОСТ для трамвайных вагонов (не более 10%). Да и ускорение на состоянии пассажиров никак не скажется. Мы же не падаем в обморок, когда едем, например, в лифте.

— У этой системы масса достоинств и практически нет недостатков, — продолжает Мнацаканов. — За исключением разве что невозможности ее создания в условиях сложившейся плотной застройки города. Например, в центре Москвы, где для нее просто не осталось места. Но во всем остальном это действительно общедоступный, безопасный, скоростной и исключительно удобный городской транспорт. Его средняя скорость превышает скорость метрополитена в два раза. Пассажиры наконец будут лишены такого «достижения» цивилизации, как толкотня в переходах и длительный подъем на эскалаторах.

«Ежедневно 42 минуты под землей, туда-сюда, туда-сюда. Я эти 42 минуты под землей день за днем сложил в года». Так поется в известной песне группы «Браво» о метро. Действительно, если учесть, что средняя дальность поездки пассажира метро составляет около 13 км, то при средней скорости поездки 22 км/час пассажир едет каждый день «туда» около 35 минут и «обратно» — около 35 минут. На пересадку в часы пик дополнительно затрачивается в среднем 5–7 минут. Итого, примерно 42 минуты каждый пассажир ежедневно тратит на поездку в нужном направлении и столько же — на поездку в обратном. Если из этих 42 минут экономить по 15 минут при поездке на метрополитене в каждом направлении, то средняя экономия составит около 180 часов в год.

— К тому же СГТС не требует больших затрат на эксплуатацию и возведение дорогостоящих подземных станций, — добавляет Валерий Мнацаканов. — Затраты на строительство одного перегона (средняя длина в Москве — 1700 метров) почти в два раза ниже, чем на строительство аналогичного участка легкого наземного метро, и в 1,5 раза дешевле такого же перегона метрополитена неглубокого заложения.

Кроме того, новая система практически бесшумна. Ее вагоны набирают скорость не за счет шумной работы двигателя, а благодаря скатывающей силе (и незначительной помощи двигателей). Останавливается состав не за счет вжимающих тормозов, а благодаря естественному падению скорости на подъеме, при незначительном применении тормозов. Кстати, при этом экономится до 50% потребляемой электроэнергии.

— Еще семь лет назад, когда в Казани только планировалось строительство метрополитена, по поручению президента Татарстана Минтимера Шаймиева для получения необходимых консультаций к нам прибыла делегация метростроевцев, — отмечает Мнацаканов. — Но к тому времени система находилась в начальной стадии проектирования, и мы не располагали ее точными технико-экономическими характеристиками. На это потребовалось несколько долгих и трудных лет. В итоге в 2005 году в столице Татарстана появилась своя подземка, а мы ведем переговоры с администрациями других крупных городов, где метро только планируется построить. Это и Ростов-на-Дону, и Воронеж, и Саратов, и даже новая столица Казахстана Астана. В Москве мы тесно сотрудничаем с целым рядом специализированных организаций и учреждений.

Что касается перспектив создания СГТС в Белокаменной, то с учетом плотной застройки и чрезмерным освоением подземного пространства в ее центральной части новая скоростная городская транспортная система может быть использована на городской периферии. В частности, при строительстве второго кольца метрополитена и для продления существующих линий метро.

Игорь МАХОВСКИЙ.

ПРОЕКТ

Тосты — в честь ветеранов

9 Мая — святая дата. День Победы... Каждый раз, накануне этого прекрасного майского праздника, в организациях Метростроя собирают ветеранов Великой Отечественной войны и трудового фронта, чтобы выразить им слова благодарности за мужество, героизм, стойкость, которые они проявили в борьбе за спасение нашей Родины и всего мира от фашистских захватчиков.

26 апреля вечер встречи состоялся в Тоннельном отряде № 6. Как рассказал председатель совета ветеранов Иван Власович Павлов, собравшихся приветствовал директор ТО-6 Георгий Васильевич Макаревич и его заместители. Было сказано немало добрых слов и пожеланий в адрес старшего поколения. Можно сказать, это был вечер воспоминаний. И Виктору Фроловичу Пантелееву, и Михаилу Дмитриевичу Дрожжину, и Михаилу Стефановичу Корнееву было что рассказать. О войне они знают не по фильмам и не по книгам. Они пережили ее и внесли свой сильный вклад в победу.

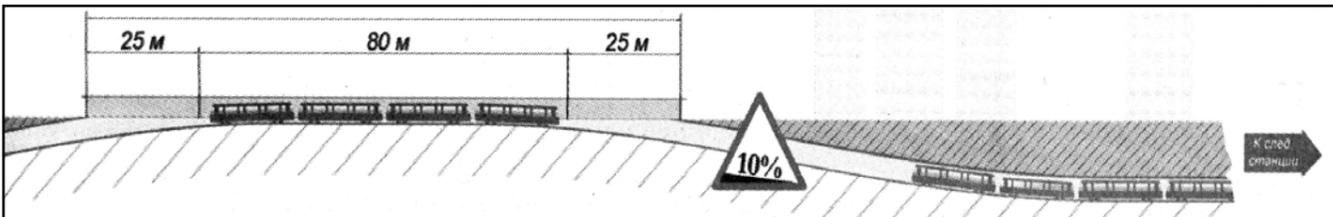
Как отметил Иван Власович Павлов, участник трудового фронта, награжденный в сорок шестом году медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.», эта встреча подарила ветеранам не только тепло, но и доставила невероятную радость. Прекрасному настроению способствовало еще и выступление ансамбля русской песни «Красная горка». Сколько было спето в этот вечер военных песен!

В тот же день, 26 апреля, чествовали ветеранов и на Очаковском заводе ЖБК. С наступающим праздником 9 Мая фронтовиков и участников трудового фронта, собравшихся в Красном уголке предприятия, поздравили директор Николай Юрьевич Модебадзе, председатель профкома Татьяна Ивановна Романова. Свои впечатления о вечере высказал Василий Анисимович Шевченко, бывший начальник отдела кадров, участник трудового фронта:

— Такая была прекрасная атмосфера, такие добрые слова в наш адрес! Спасибо руководству завода за внимание, за поддержку и заботу.

За праздничным столом отметили наступающий День Победы и ветераны-монтажники. Рядом с ними в этот вечер были директор СМУ-4 Виктор Петрович Хрусь, главный инженер Арон Петрович Рознатовский, председатель профкома Евгений Васильевич Афонин. Звучали тосты, слова признания и благодарности за подвиг ветеранов в Великой Отечественной войне. Но и ветераны в долгу не остались. Все в один голос благодарили руководителей СМУ за встречу: такие счастливые мгновения, когда можно собраться вместе и пообщаться, вспомнить былое, возможны только благодаря приглашениям в родной коллектив. К тому же, среди старых друзей в одночасье забываются и болезни, и невзгоды. И вновь в глазах огонь. И гордость — за то, что тебя помнят, за то, что ты нужен. И слезы радости.

Нина СОЛОВЬЕВА.



Счастливым человеком Михаил Демин

Окончание, начало на стр. 2

статочко часто. На встречу с московскими метростроителями приезжал даже «чешский соловей» Карел Готт, фотографировался с бригадой Евгения Мартынова. Вот такое внимание! Портрет певца с автографом, газетные вырезки той поры и по сей день хранятся в семейном архиве Михаила Степановича.

— Не раз приходили на стройку иностранные делегации. Восхищались убранством станции. Однажды меня спросили, какую академию я окончил? «Высокую», — ответил я. По названию своего родного села. Они плечами пожимают: «Не знаем такую. Где это?» «Да в Рязани». Вот так пошутил, — вспоминает Михаил Степанович. — А еще был случай, когда мне неожиданно представили слово на крупном совещании с участием строителей, ученых, проектировщиков. Я аж взмок весь. Но быстро собрался и выступил как пропагандист: про любовь к Чехии говорил, про наше тесное сотрудничество, про дружбу, про счастливую удачу работать рука об руку с метростроителями Праги.

И еще один случай остался в его памяти на всю жизнь.

— У нас, ведь, как: идет большое начальство по станции, ты бегом навстречу, — рассказывает Михаил Степанович. — Вот и там... Увидел я начальника Метростова и быстрым шагом к нему, докладывать. А он:



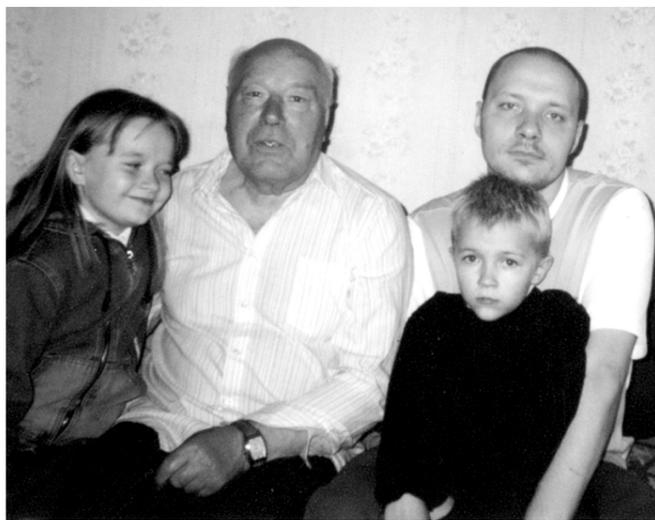
Михаил Степанович с дочерью Натальей и сыном Александром.

«Вам что, больше делать нечего? Вечером будет совещание, тогда мы вас и послушаем». Каждое утро начальник Метростова один ходил по станции. Никого ни о чем не спрашивал. Такой стиль работы.

За вклад в строительство пражского метро Михаил Степанович Демин был награжден «Орденом строительства».

Еще одна заграничная командировка — Афганистан. Два года Демин строил дорогу от Кушки до Герата. Как напоминание о том времени — фотография, на которой он запечатлен с королем Захир-шахом.

Немало было командировок по Союзу. Прежде всего — на строи-



Для Павла — Михаил Степанович дедушка. Для Антонины и Максима — прадедушка.

тельству метро. На счету Демина две станции в Тбилиси, две — «Гостинный двор» и «Комсомольская» — в Ленинграде. Две — «Площадь Ленина» и «Маршала Баграмяна» — в Ереване.

— В Армении был случай, — вспоминает командировку Михаил Степанович, — вагон с мрамором и гранитом для станции «Площадь Ленина» бесследно исчез. Начальник базы утверждал, что материал разворован в Ростове-на-Дону. Но мне помогли его же работники, подсказали, где находится материал. Когда я проверил эту информацию и убедился в ее достоверности, прямым ходом направился к первому секретарю ЦК КПСС Армении Карену Демирчану.

Меня, конечно, не пускали. Но я пробился... Потом мне твердили: «Не может быть!» Пришлось министру строительства вместе со мной поехать на то место, где спрятан материал. В итоге, начальник базы был осужден на пять лет, а его родственники грозилась меня убить.

В доме Михаила Степановича стоит макет города Кинешмы. Его он получил в свое время в подарок от секретаря горкома партии. Этому городу метростроительские отделочники подарили настоящую радость, превратив старое залуженное здание театра имени Островского в настоящее произведение искусства. Вокзалы во Владимире и Туле, Бе-

лорусский и Ярославский в Москве... Санаторий в Угличе. Оздоровительный комплекс «Липки», за который Михаил Степанович получил премию Совета Министров СССР. Филиал музея В.И. Ленина в Киеве. Жилые дома в Москве. Да разве перечислишь все стройки! Из числа последних — станции «Люблино», «Кожуховская» и «Цветной бульвар». Здесь Демин работал мастером.

— Пришло время уступать место молодым, в 70 лет ушел на пенсию, — говорит Михаил Степанович. — А теперь вот на днях исполнится 80. Незаметно пролетели годы. Но я согласен со словами жены, которая считала меня счастливым человеком. Я и есть такой. Работу свою любил. Нет у меня роднее и ближе коллектива, чем УСР. Благодарен Метрострою за квартиру в Сокольниках. Такой щедрый подарок! Каждый день могу ходить гулять в лес. И труд мой не остался незамеченным. Я награжден орденом «Знак Почета». Есть медали, грамоты.

Свою любовь к Метрострою Михаил Степанович передал сыну, Александру, который трудился механиком в коллективе СМУ-9. А дочь, Наташа, педагог. Трое внуков — Мария, Степан и Павел. Правнуки — Тоня и Максим. Семья большая. Все вместе Демин соберутся 15 мая за праздничным столом, чтобы поздравить Михаила Степановича с юбилеем.

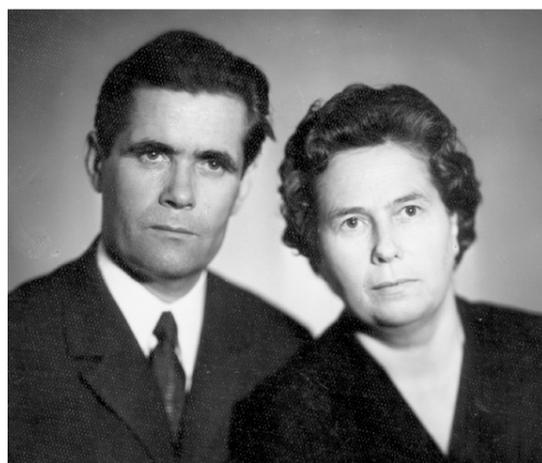
Так что у него сейчас приятные хлопоты.

Нина СОЛОВЬЕВА.

Веселье гостям обеспечено

Этот май для Виталия Андреевича Стеблецова особенный, юбилейный. Через два дня ему исполняется 80 лет. Он из того поколения людей, детства и юность которых была прервана войной. Мальчишкам-подросткам быстро пришлось повзрослеть, а юношам — стать мужчинами и взять в руки оружие. Вот и Виталий Андреевич в сорок четвертом был призван на Тихоокеанский флот. Служил на Дальнем Востоке. Участвовал в боевых действиях. Имеет медаль «За победу над Японией», «За освобождение Кореи».

Он родился в деревне Родники, Должанского района, Орловской области в крестьянской семье. Отец, участник гражданской войны, в мирное время возглавлял колхоз. Мать трудилась на ферме. В семье было семеро ребятишек. Когда началась война, Виталий, как и многие его сверстники, стал работать в поле. А потом — призыв... Закончил школу рулевых. Был командиром отделения. Мобилизовали его в 1951 году из Вла-



Монтажники СМУ-4 и супруги — Виталий Андреевич и Александра Михайловна Стеблецовы.

дивостока, где он служил в бухте Золотой Рог. И сразу к брату — в Москву.

В том же году Виталий Андреевич устроился на работу в КЭММР (СМУ-4), начинал на «Белорусской»-кольцевой. Копал траншеи, а затем его направили на учебу в техническую школу Метростроя, где он получил профессию сварщика, а затем — кабельщика-спайщика по свинцу. Но производственная жизнь такая... И муфтовщиком пришлось поработать, и электромонтером. И на станциях трудился, и на перегонах, и в подшефном колхозе в Смоленской области... Вот, например, на «Тургеневской», по его воспо-

любная работа была ему и по душе, и в радость.

Когда Виталий Андреевич достиг пенсионного возраста, перешел в механический цех, потом в отдел снабжения комплектовщиком. В коллективе СМУ-4 пользовался всегда любовью и уважением. Работал добросовестно. В 1997 году ушел на заслуженный отдых.

Все эти годы рядом с ним трудилась жена, Александра Михайловна. Ее метростроевский стаж начался в военном 1942 году после окончания ФЗО, где выучилась на электромонтера. За плечами почти пятьдесят лет. Работали супруги в одной бригаде. А повенчала их станция «Белорусская». В прошлом году Стеблецовы отметили 55-летие совместной жизни, дружной и счастливой.

Они живут в Метрогородке, в отдельной квартире. И именно сюда съедутся в юбилейный день их родные, прежде всего, сын Юрий, внуки Михаил и Всеволод. У юбиляра прекрасный голос, баритон. Виталий Андреевич пел смолду, еще на Сейсинской военно-морской базе на Тихоокеанском флоте выступал в ансамбле песни и пляски. Так что веселье гостям обеспечено.

Коллектив СМУ-4 желает вам, Виталий Андреевич, счастья, здоровья, благополучия и всего самого доброго.

Наталья ТВОРЕМИРОВА.

Начальник СМУ-4 А. А. Шевченко вручает В. А. Стеблецову юбилейную медаль в честь 40-летия Победы. 1985 год.



Подземный первопроходец

От вагона метро до сл о ж н е й ш и х транспортных систем — таков был кругозор инженера Михаила Наумовича Шполянского, которому в этом году исполнилось бы 100 лет. М.Н. Шполянский — машинист первого пробного поезда московской подземной дороги, который он провел 15 октября 1934 года от подземного парка на Комсомольской площади до Сокольников на первом участке длиной 2,5 км.



Инженер-транспортник, он непосредственно участвовал в создании первых советских электропоездов, электропоездов, троллейбусов, вагонов метрополитена, систем управления движения транспортом.

15 октября 1934 года Михаил Наумович, руководивший в то время группой работников завода «Динамо» по подготовке к эксплуатации первых отечественных метропоездов, провел от Комсомольской площади до Сокольников первый пробный поезд Московского метрополитена.

Вот как описывал это историческое событие сам Шполянский: «После тщательнейшей проверки всего оборудования вагонов 12 октября состоялась их обкатка по внутризаводской электрифицированной ветке. Затем 14 октября первые два метропоезда прицепили к паровозу, который по Окружной железной дороге доставил их в строящееся Северное депо метрополитена».

В день пуска блестящие свежей краской вагоны залил яркий электрический

свет — заработала электроподстанция метрополитена. Перед отправлением в рейс многие подходили к инженеру Шполянскому, советовали, как лучше вести поезд по мокрым после дождя путям, особенно на крутом спуске у въезда в тоннель. Как вспоминал сам Шполянский, советчиков он тогда не слушал — настолько был уверен в машине.

И вот первые пассажиры, среди которых были руководители заводов, участвовавшие в создании метропоездов, заняли свои места. В 20 часов 15 минут Михаил Шполянский, встав у мастер-контроллера в кабине головного вагона, совершил первый подземный рейс.

На самом деле тем дождливым октябрьским вечером двухвагонный поезд совершил несколько рейсов. Во время первого скорость не превышала 25 км в час, а в третьем и в последующих рейсах достигала 60 км в час. Первые пассажиры, в том числе начальник Метростроя П. Ротерт, его заместитель Е. Абакумов, строители, городские руководители Л. Каганович, Н. Хрушев, Н. Булганин, поначалу опасались: а можно ли так быстро ездить под землей? Но после поездки говорили: «Однозначно именно так быстро и должны ходить подземные экспрессы в нашем метро!» «Действительность превзошла все наши ожидания», — восторжались участники тех первых рейсов.

Сегодня путешествие в вагоне метро под землей кажется рядовым событием, ведь 15 мая исполнится уже 72 года Московскому метрополитену. Но те первые рейсы были особенными, потому что они открыли новую эру — эру скоростного внеуличного транспорта нашей страны!

Константин ЧЕРКАССКИЙ.

Станция «Комсомольская» первой очереди.



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 7.05.2007 г.
Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2532

Заказ № 333