

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

## НОВОСТИ

### УКЛАДКА ПУТЕВОГО БЕТОНА

На пусковом участке Люблинско-Дмитровской линии укладка путевого бетона идёт по нарастающей. Если за предпоследнюю неделю было забетонировано в общей сложности 632 погонных метра, то за следующие семь дней — 812. При этом СМУ-8 на шахте № 946 завершило соответствующие работы в левом перегонном тоннеле. А на шахте № 943 совместными усилиями СМУ-1 и СМУ-15 в одном только правом перегонном тоннеле путевого бетона за неделю уложен на 465 метрах.

В результате к 12 апреля суммарный остаток неукладенного на двух шахтах путевого бетона составлял 951 метр.

### ИДЕТ ВЫВЕРКА ЭСКАЛАТОРОВ



В пятницу, 9 апреля, участок Дмитрия Колесова из СМУ-4, установив последнюю зону Е, завершил в наклонном ходе «Марьиной Рощи» монтаж секций всех четырех эскалаторов. Теперь идет их выверка, которая существенно осложняется, особенно в машинном зале, стесненными условиями работы. Ступени пока завозятся только на базу Дирекции строящегося метрополитена, так как на стройплощадке вестибюля их складировать негде.

Действиями монтажников непосредственно на месте руководят горные мастера Сергей Бурцев и Рафаэль Зябиров, продолжающие в то же время заниматься и эскалаторами «Достоевской».

### КОНФЕРЕНЦИЯ ПО КОЛДГОВОРУ

6 апреля в актовом зале Управления состоялась ежегодная конференция трудового коллектива Мосметростроя, посвященная итогам выполнения Коллективного договора в 2009 году.

С докладами выступили Н.В. Тихонов, А.Н. Родионов и Г.Я. Штерн. Основные материалы конференции будут опубликованы в следующем номере нашей газеты.

### «Метростроевец» на второе полугодие

С 1 апреля во всех почтовых отделениях стартовала подписная кампания на второе полугодие 2010 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 205 руб. 86 коп., до востребования — 201 руб. 06 коп., до квартиры — 214 руб. 38 коп.

Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы.

В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев — 220 руб. 92 коп.

## На мотовозе — в Марьину Рощу

6 апреля в одиннадцатом часу утра, когда схлынул основной поток пассажиров, к левой платформе станции «Трубная» был подан не очередной метропоезд, а мотовоз с двумя площадками, который вскоре двинулся в сторону строящейся станции «Достоевская». Так руководители Мосметростроя, Метрополитена и Метрогипротранса, а также представители некоторых метростроевских подразделений в сопровождении большой группы журналистов направились в объезд пускового участка Люблинско-Дмитровской линии.

По сути это был первый пассажирский, хотя и служебный рейс, в своеобразный исторический район Москвы Марьино Роща. Чуть более века тому назад, в 1907 году, из центра туда была проложена трамвайная линия. И ровно сто лет минуло, как через Марьино Рощу прошел первый автобусный маршрут. Значит, лишь теперь — целый век спустя — настала очередь скоростного подземного транспорта.

Правда, наш мотовоз-первопроходец двигался примерно со скоростью пешехода, подавая предостерегающие гудки. Уходящий вдаль световой пунктир начал как бы размываться в белое пятно, означавшее приближение к строящейся станции. Потом проехали над ожидающими своего времени рельсовыми плетями, миновали временный склад пластмассовых овоидов — боковых элементов водозащитного зонта. На первых метрах левой платформы скопилось несколько барабанов с кабелем. Чуть дальше стояли встречающие — руководители, линейные инженеры и бригадиры СМУ-6, генподрядчика на «Достоевской».

Начальник Московского Метрополитена Д.В. Гаев, гендиректор Мосметростроя Г.Я. Штерн, президент Метрогипротранса А.М. Земельман и многие сопровождающие их лица сразу прошли в средний зал. Здесь можно было убедиться в высокой степени строи-

тельной готовности станции, особенно в той части, которая достаточно скоро предстанет глазам пассажиров. Правда, строительного шума еще хватало, и высились кое-где леса, и даже вагончик отделочников стоял примерно там, где должна появиться так называемая тревожная сине-красная колонна.

Большая часть свода уже защищена светлым зонтом — лишь в двух-трех местах остались узкие темные перемычки из незакрытых



Д.В. Гаев, Г.Я. Штерн и С.С. Зайцев. Обмен мнениями о ходе строительных работ.

пока тубингов. Многие пилоны полностью облицованы мрамором нескольких сортов, образующим строгий геометрический узор. Открыты гранитом платформа и подходный коридор, ведущий к наклонному ходу. Но часть этого коридора еще в состоянии работы. По его отрезку с недавно наклеенным изопластом участники объезда прошли, используя дощатый настил. Чуть дальше, на бетонной стяжке кое-где виднелись мелкие лужицы. И это было единственное место, где некоторые журналистки могли пожалеть, что не совсем правильно выбрали обувь. На остальном же подземном пути даже таких малых помех не наблюдалось.

По наклону «Достоевской», в

На «Трубной»: Г.В. Макаревич, В.П. Хрусь, О.Н. Мельников, С.В. Чернышев. До отправки мотовоза можно еще согласовать некоторые общие проблемы.



Мозаичная «визитка» новой станции.



Старт дан!

### ВЕСТИ СО СТРОЕК

ли и оборудование порой поступают в их распоряжение позже, чем хотелось бы...

Станция «Марьино Роща», сооружаемая силами СМУ-1 и его субподрядчиков, встретила участников объезда собственной визитной карточкой — мозаичным пейзажем в начале левой путевого стены. Пейзаж заключен в фигурную кованую раму, выполненную в стиле модерн, который был в ходу лет сто назад. А сам пейзаж изображает здешнюю местность такой, как она могла выглядеть в еще более давние времена. А чтобы никаких сомнений не возникало, на фоне пейзажных облаков выведено соответствующее название — сразу и станции, и района. Так будет и на остальных пяти картинах, предназначенных для путевых тоннелей.

Меньше чем за неделю до прибытия на станцию мотовоза, тут и проехать было нельзя — путь перегораживали подмости, на которых работали художники-мозаичисты. К 6 апреля они успели перебраться в правый тоннель, где занимались тем же, завершая монтаж еще одной красочной картины. Но из участников объезда мало кто догадался заглянуть на правую платформу, чтобы полюбоваться мозаикой.

Основные события происходили в среднем зале станции. Там тоже есть на что посмотреть. Хотя чугунные тубинги свода еще в значительной части не укрыты белыми картами зонта, несколько пилонов уже облицованы мрамором и благодаря своей необычной форме они сразу привлекли общее внимание. Рельефно выступающие из плоскости пилонов светлые трапециевидные вставки придают в целом интерьеру зала весьма оригинальный вид. На это сразу же отреагировал Д.В. Гаев, сказав, что такого в нашем метро еще не видел.

И на станции «Марьино Роща» подтвердился вывод о том, что по строительной части серьезных проблем нет, а судьба пуска зависит от сроков поставки недостающего оборудования.

Начав в среднем зале обещанную пресс-конференцию, Д.В. Гаев представил журналистам генерального директора Мосметростроя Г.Я. Штерна, президента Метрогипро-



# Всё, что в сердце своём берегу...

Александр Архипович Новожилов, ветеран Тоннельного отряда № 6, свою первую награду — медаль «За трудовую доблесть в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.» — получил в 1948 году. Получил за то, что все четыре года войны ударно трудился в колхозе — для фронта, для Победы. Когда началась Великая Отечественная, ему было 13. Вся жизнь уложилась в пять классов средней школы. Еще бы учиться да учиться, радоваться и радоваться самой прекрасной беззаботной поре! А детство закончилось. И встал подросток в один ряд с теми, кто боролся за урожай: со своим отцом и земляками из села Кремническое, Горьковской области. Все Новожиловы к земле привычные. Они к ней с любовью, с почитанием...

—Мой прадед, а затем и дед, у которого было шесть сыновей, занимались хлебопашеством. Крестьяне они были зажиточные, до революции имели 70 десятин земли. Все работали в поле от зари до зари, в том числе и мой отец, Архип Константинович, — рассказывает Александр Архипович. — Их, конечно, раскулачили, но, к счастью, ссылки они избежали. Потом всей семьей в колхозы вступили. Честно трудились.

И он, школьник Саша Новожилов, себя не жалел: весной пахал, сеял, боронил. Летом косил и убирал сено, стогавал. В уборочную пору работал на жнейке, на лобогрейке, а то и вручную косил рожь, пшеницу и горох, который давался особенно трудно. Потом собранный урожай возил на подводах на станцию. Колхозники отдавали все до зернышка, у самих амбары пустовали. Хлеб был нужен фронту.

—А мы выживали за счет своей коровушки, хотя и приходилось платить страшные налоги — надо было сдать государству 300 литров молока или 16 кг мяса, — вспоминает Александр Архипович военную пору. — Да еще огород выручал.

Старший, семнадцатилетний брат Александра, Иван, воевал. Отца, ветерана первой мировой войны, участника брусилковского прорыва, пережившего немецкий плен, на этот раз на фронт не взяли.

—Я часто писал брату письма — «бей врага и скорей возвращайся». Рассказывал о наших делах: сколько накосили, сколько собрали, передавал привет от родственников, — вспоминает Александр Архипович. — Но солдатские треугольники с несколькими строчками — «жив, здоров» — к нам



приходили не часто. Помню, как мама переживала. И помню отца, склонившегося над старинным псалтырем, в детстве он учился в церковно-приходской школе. Почитает, почитает, а потом успокаивает мать: «Не плачь, Прасковья, Иван наш жив». И вправду, вскоре получаем от брата весточку. Брат дважды был ранен, но Бог его хранил. Он дошел до Эльбы, встретился с американцами. Правда, с ним самим мы встретились только через несколько лет после окончания войны. Я уже в то время служил в армии в Москве, он заехал в Лефортово, где дислоцировался наш полк, повидаться. На груди ордена — Отечественной войны и Красной Звезды, медали «За отвагу», «За взятие Берлина», «За освобождение Варшавы» и другие — брат прошел весь Запад. Сейчас живет в Нижнем Новгороде.

Александр Архипович служил в Таманской дивизии, в 1-м парадном полку, куда отбирали храбрых и видных ребят ростом не менее 175 сантиметров. Праздничные парады на Красной площади, встречи и проводы правительственных делегаций, как, например, вождя китайского народа Мао Цзэдуна... Траурные мероприятия, как те же проводы с Белорусского вокзала на родину гроба с телом Георгия Димитрова или похороны известных военачальников на Новодевичьем кладбище... Торжественно. Красиво — нарядный китель, белые перчатки, до блеска начищенная винтовка с примкнутым кинжальным штыком. Но на самом деле... Требовалось такое терпение, такая выносливость и такая физическая закалка, которые не каждому и под силу. Вряд ли можно назвать случайным приезд в парадный полк представителей Московского метрополитена, которые пригласили храбрых гвардейцев по окончании службы принять участие в строительстве столичного метрополитена. 200 человек дали добро, в их числе и Александр Архипович Новожилов со своими товарищами, будущими начальниками участков в ТО-6 — Виктором Фроловичем Пантелеевым и Михаилом Васильевичем Першиным.

**С женой Ниной Владимировной на даче. На обратной стороне одного из снимков — стихотворные строчки, написанные Александром Архиповичем: «Мы с тобой влюблены. Ты в валенки. Я — в пимы». Кстати, есть у него четверостишия и о Метрострое.**



СТРОИТЕЛИ СТОЛИЧНОГО МЕТРО



Гвардейцы Таманской дивизии. Александр Новожилов — второй справа.

Отец Александра Архиповича Новожилова, Архип Константинович (справа), накануне отправки на фронт. 1914 год. Город Тверь.

—Мы попали на строительство № 100, которое возглавлял Василий Деметьевич Полежаев, а главным инженером был Иван Алексеевич Яцков, — рассказывает Александр Архипович. — Строить предстояло закрытый объект под Кремлем. Прежде чем спуститься в шахту, прошли серьезное обучение по технике безопасности. А потом уже бригадир дядя Вася Панфилин прививал сноровку и знания непосредственно на рабочих местах. Все наши наставники оказались строителями первой очереди метро. Павел Семенович Уваров, Петр Иванович Трусов, сменный инженер Михаил Васильевич Чибиров... Отношение к новичкам было исключительно доброжелательное, а дисциплина — исключительно строгая. Работали 6 дней в неделю. Уходя на выходной, в субботу, по распоряжению Василия Деметьевича, который очень любил чистоту, приводили в порядок тоннели. Убирали с путей породу, вывалив-



шуюся из забурившихся вагонов, прочищали зумпы, меняли настилы... Как только Полежаев ушел в Управлении Метростроя, так и не стало у нас субботних уборочных дней.

Первой станцией, на строительство которой попал Александр Архипович, стала «Фрунзенская». Потому, видимо, она у него самая любимая. Иногда специально приезжает, посидит на лавочке и вспомнит былое: о том, например, как задыхались здесь проходчики от бензиновых паров, которыми, «благодаря» воинской части, что располагалась на поверхности, была пропитана земля. И о том, как соседний участок, прокладывающий перегон к «Спортивной», буквально утонул в воде. И как потом, в районе «Ленинских гор», восемь месяцев он в составе передовой, ударной бригады Михаила Шершова трудился в кессоне.

Какой бы объект ни называл Александр Архипович, все — наисложнейшие. Тоннель к депо «Варшавское» пролегал под большим шоссе, на перегоне «Беговая» — «Полежаевская» работали в сыпучих песках, а это, по словам проходчика, похуже пльвунов. Тяжелым был участок от станции «ВДНХ» к «Ботаническому саду», где планировавшаяся под рекой Яззой проходка в кессоне была заменена на контурное замораживание. И не менее сложным участок от «Кожуховской» до «Крестьянской заставы». Он строил станцию «Перово» и тоннели к «Новогиреево». Перегон от «Беговой» к «Полежаевской». За со-

Бригада коммунистического труда Тоннельного отряда № 6, в составе которой Александр Архипович Новожилов (сидит первый слева) трудился под Кремлем. Снимок сделан накануне 1 мая 1960 года.

оружием станции «Беляево» был награжден орденом «Знак Почета». Ударник коммунистического труда, «Ветеран труда» Союзного значения, «Отличник соцсоревнования транспортного строительства», «Победитель соцсоревнования»... И это все — по праву! Все — заслуженно, что и подтверждают слова председателя совета ветеранов ТО-6 Ивана Власовича Павлова:

—Александр Архипович — классный тоннельщик, профессионал высшего уровня. Проходка — его любовь на всю жизнь. Но вместе с тем он освоил все метростроевские профессии. Любое дело выполнял мастерски, потому и ставили всегда на самые серьезные участки. Я знаю Александра Архиповича уже почти шестьдесят лет, когда-то мы жили в одной комнате в общежитии в Рабочем поселке. Во всех отношениях — человек порядочный. Человек душевный, я бы даже сказал — светлый. Вот на таких скромных тружениках, всегда держался наш Метрострой. Вот такие простые люди — основа всего.

Заслуженным отдыхающим Александр Архипович стал десять лет назад. А дача — его «стройплощадкой». Участок в Бородино он получил совершенно случайно, когда в 1976 году Тоннельный отряд, шефствуя над совхозом «Красный балтиец», участвовал в восстановлении Бородинского поля. В благодарность за помощь метростроевцы получили несколько участков, от которых тогда многие отказались — далеко от Москвы. А он взял и построил здесь дом. Но главное — это земля. Вот уж чего Александр Архипович допустить не может, так это чтоб земля пустовала. Вместе с супругой, Ниной Владимировной, выращивает картошку, огурцы, помидоры. Построил большой парник. И здесь, на даче, всей семьей Новожиловы отмечают День Победы, приезжают дочери Татьяна и Маргарита, внуки Архип, юрист по образованию, и Степан, студент МГИМО. Как-то ребята подарили деду самодельно сделанную медаль, чем здорово его порадовали. Награда от семьи — значит, и на этом фронте у Александра Архиповича полная победа. Его любят, ценят, им дорожат.

...9 Мая. Празднично накрытый стол, родные люди рядом. Разве не счастье? Но он обязательно в эти часы вспоминает май сорок пятого. Поле, на котором трудятся колхозники, бригадир в клубах пыли на лошади с криком: «Кончай работу! Война закончилась!» А потом праздничный пир — на все село. Потом песни, танцы. И... слезы.

—Нет другого такого праздника, — убежден ветеран, — когда радость и горечь сливаются воедино. Только — День Победы.

Нина СОЛОВЬЕВА.



## На мотовозе — в Марьину Рошу

Окончание, начало на стр. 1

транса А.М. Земельмана и главного архитектора этого проектного института Н.И. Шумакова.

На первый вопрос, касающийся впечатлений от увиденного, начальник Московского метрополитена ответил сам:

—Мы вместе проехали строящийся участок от «Трубной» до «Марьиной Рощи». И вы своими глазами могли видеть плоды труда московских метростроителей — сложные инженерные сооружения и прекрасные станции. Реально выполнены все те задания, которые были поставлены. Продление Люблинско-Дмитровской линии позволит ей «подхватить» жителей Шереметьевской улицы и Сущевского вала, которые пока практически отрезаны от скоростных видов транспорта. А самое главное — это старт нашему дальнейшему движению к «Петровско-Разумовской», на Лихоборы. Я думаю, что в мае здесь сначала пройдет пробный поезд, а потом уже поедут пассажиры.

Второй вопрос прозвучал, пожалуй, чересчур категорично:

—Почему отказались от пересадки на Кольцевую линию?

—Нет, не отказались, — спокойно ответил Дмитрий Владимирович. — Но для того, чтобы сделать с «Достоевской» пересадку на Кольцевую линию, надо строить специальную станцию. Она в планах есть, есть и условное название — «Суворовская». Однако для строительства станции на действующей линии может потребоваться порядка десяти

**Перед следующим перегонном. Слева направо: А.В. Иванов, С.В. Чернышев, А.И. Мышенков, В.П. Хрусь, Н.И. Шумаков, И.И. Колдунов, Н.А. Сорокин.**



**Начало пресс-конференции. А.М. Земельман, Г.Я. Штерн, Д.В. Гаев готовы к любым вопросам журналистов.**

лет. И к этому можно приступить лишь где-то после 2014 года. Значит, эта пересадка будет не скоро.

—Сколько лет прошло с момента начала строительства этих станций?

—Вот Геннадий Яковлевич уже более десяти лет руководит Мосметростроем, а эти станции начали строить еще раньше и остановили.

—Да, — подтвердил Г.Я. Штерн, — всё это было еще в 90-е годы.

На вопрос о том, применялась ли в ходе строительства пусковых станций какая-либо новая технология, сразу стал отвечать гендиректор Мосметростроя:

—Именно здесь, на станции «Марьиной Рощи», впервые в мире была осуществлена механизированная проходка эскалаторного тоннеля. Традиционный метод требовал замораживания грунта и применения чугунных тубингов. А для «Марь-

иной Рощи» был специально изготовлен механизированный проходческий комплекс диаметром 10,5 метра. С его помощью наклонный ход с обделкой из железобетонных блоков был пройден в несколько раз быстрее, чем это делалось раньше. Теперь мы готовимся с тем же комплексом построить второй выход с другой стороны станции.

Вопрос об оценке архитектурного облика новых станций Д.В. Гаев переадресовал Н.И. Шумакову. И главный архитектор Метрогипротранса не замедлил с ответом:

—Отделка обеих станций — это классическая московская подземная архитектура. Как считает наш заказчик, москвичи избалованы архитектурой своего метро и они ждут, что каждая последующая станция будет лучше предыдущих, непохожей на них. Так оно, собственно говоря, и получается. По крайней мере, на «Достоевской» и «Марьиной Роще» видно, что они задуманы и выполнены именно в традициях высокой классики. Материалы использованы также традиционные — те самые гранит и мрамор, которые хорошо принимают и пассажиры, и метрополитеновцы. На обеих станциях так называемый синтез искусств — имеется в виду применение мозаики. На «Достоевской» она будет в технике флорентийской мозаики, а здесь мы уже увидели римскую технику.

Обратный рейс мотовоза к «Трубной» более быстрым в принципе не мог быть, поскольку он даже не пробный, а предпробный. Но, может быть, еще и потому, что все участники объезда были основательно нагружены новыми впечатлениями.

**Юрий ПЕТРУНИН.**

## Творцы мозаичной рощи



**На лесах — Пётр Медведев.**

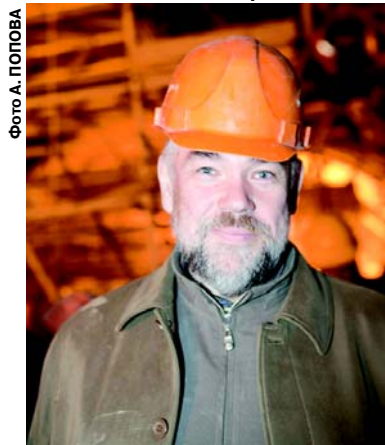
Только строительные леса и тени от них мешали в последний день марта разглядеть красочное мозаичное панно, уже собранное на левой путевой стене станции «Марьиной Рощи». Там были небо, облака, небольшой храм, много деревьев, пруд с коровами, озеро или пруд с лебедями. А 6 апреля эта мозаика предстала перед участниками объезда пускового участка в полной своей красе.

Примерно так, по представлению народного художника России Сергея Витальевича Горяева, могла выглядеть несколько веков назад здешняя местность. Кстати сказать, своё название она получила после 1742 года, в котором тут прошел Камер-Коллежский вал. Лес, оставшийся между деревянной Марьиной и этим валом, стал с тех пор называться Марьиной рощей. Правда, никаких озер в окрестностях не было. Мимо деревни протекала лишь речка Копытовка, правый приток Яузы. Она и поныне значится в московских справочниках, но не на картах, так как почти на всей своей шестикилометровой длине запрятана в коллекторы.

А зеленая Марьиная роща исчезла с лица земли в конце XIX века, когда потребовалось расчистить территорию под строительство железной дороги Рижского направления (тогда она называлась Виндавской). Но в течение многих десятилетий до того вполне процветавшая Марьиная роща считалась москвичами одним из любимых мест для гуляний на лоне природы. Известно, например, что в 1827 году тут побывал Александр Сергеевич Пушкин. Понятно, что в то время до заманчивой рощи добирались в основном на лошадях.

Возможно, что какая-нибудь подобная сцена найдет отражение в следующем панно.

Художник-мозаичист Михаил Вадимович Смирнов, с которым удалось пообщаться 31 марта, рассказал, что на станции будет 9 панно: по 3 на путевых стенах, остальные — в торцах. Общая площадь мозаик около 400 квадратных метров. Первоначально их



**Народный художник России С.В. Горяев.**

собирали в Перове, где находится Московский комбинат монументально-декоративного искусства. Оттуда плиты с отдельными фрагментами доставляют непосредственно на станцию. Здесь бригада из 5–6 человек монтирует из плит единое целое, обращая особое внимание на швы. Работают мозаичисты в респираторах, на их касках — специальные фонарики, а все равно, освещение оставляет желать лучшего. К строительному шуму они привыкли, от пыли оберегаются, а вот отсутствие биотуалета — напрягает. Поэтому на питье не налегают. В принципе, теперь есть возможность подниматься вверх по гребенке наклона, но отсчитывать сотни ступеней не всем по силам.

Во время объезда пускового участка автор всех панно Сергей Витальевич Горяев находился на станции. Он сказал, что сам впервые выполнял заказ для метро, хотя комбинат давно уже сотрудничает с Мосметростроем.

—На «Марьиной Роще», — отметил художник, — архитекторы поставили перед нами интересные задачи. Они дали исходный импульс, и мы вместе с ними пришли к тому образу, который получился. Здесь использован принцип театрального пространства. Всего будет три уровня освещения, в том числе подсветку дадим из-за стены.

**Юрий КАМЫШИН.**

## Великая сила солдатской смекалки

**К 65-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ**

Мы выстояли в войне. Победило наше оружие. И... смекалка солдата, простого деревенского парня.

Если о силе нашего оружия мы знаем все или почти все, то о солдатской смекалке совсем немного. Подобные случаи в последние годы не имели распространения в массовой печати, а вот фронтовые издания такие эпизоды опубликовывали часто.

В газете «Боевое знамя» нашего Центрального фронта, в одном из весенних номеров 1943 года, была заметка о том, как капитан, армянин по национальности, сбил немецкую «раму» из противотанкового ружья. Он закрепил ее на колесе деревянной телеги, установленном (с помощью штыря) на торце полтораметрового столба, врытого основанием в землю.

Колесо давало возможность, нацелившись на «раму», вести ее некоторое время в прицеле и сделать выстрел в наиболее благоприятный для попадания момент.

Слава о «рационализаторе» молнией облетела весь фронт, но были ли последователи его подвига, такого я не слышал. Видно, не таким уж удачным было устройство, массового применения оно не получило. Кстати, «рама»

бронирована снизу и поразить её пулей, даже из ПТР, можно было лишь, угодив в уязвимые места — бензобак, мотор,лицевую часть кабины. Так что изобретенное устройство подтвердило одно из замечательных качеств нашего солдата — его пылливый, творческий ум, великую силу народной смекалки.

...Конец апреля — начало мая 1943 года. Это время особенно памятно: наша рота ПТР 63-го Отдельного истребительного дивизиона 106-й Забайкальской пограничной стрелковой дивизии усиленно готовилась к боям, рыли окопы, огневые укрытия (ДЗО-Ты), благо этому способствовало фронтовое затишье. Нередким гостем у нас в окопах был в эти дни начальник политического отдела дивизии, полковник, фамилии которого я теперь уже не помню. Именно он в одной из бесед рассказал о нескольких эпизодах солдатской смекалки, которые запомнились мне на всю жизнь...

Однажды целая группа армейской разведки в составе семи человек неожиданно вышла прямо к немцам. Возвращаясь из немецкого тыла, ребята невзначай приняли расположение противника за свое. Старший группы не растерялся. Построив разведчиков

по одному, в затылок друг другу, немецки скомандовал: шагом марш! Шеренга двинулась вперед четким строевым шагом. И только когда группа ушла на довольно приличное, невидимое уже немцам расстояние, бойцы рассредоточились, залегли и ползком, совершенно бесшумно добрались до минного поля. Через проходы, о которых они хорошо знали, спокойно вышли к своим. Согласитесь: чтобы в критической ситуации, а тем более такой, как эта, вовремя сориентироваться и сконцентрироваться, надо обладать совершенным бесстрашием. Таковы и были наши разведчики.

Что скрывать: весной сорок третьего армия голодала. Ждать подвоза продовольствия по расхлябанным весенним дорогам не приходилось. А пограничники, люди отчаянные, бездействовать не привыкли. К тому же каждый обладает необходимыми на границе способностями бесшумно, осторожно, ничем себя не выдав, передвигаться. Вот так, изучив минные проходы, кое-кто самостоятельно уходил за передовую, за едой — к немцам. Отыскав вражескую огневую точку, обычно пулеметную (на ночь немцы уходили вглубь своей оборо-

ны, в теплушки), наш солдат находил там оставленную еду. Однажды один из таких смельчаков заблудился. Крутился, вертелся и в конечном итоге попал в тыл противника. Увидев блиндаж, похожий на наш, смело зашел и, ничего не подозревая, стал искать место, где бы присесть. Не сразу в тускло освещенной землянке увидел немцев. А когда понял, куда его занесло, не мешкая, выхватил автомат и с криком «Руки вверх!» открыл огонь. Шесть человек были расстреляны. Забрав все имеющееся в палатке съестное, он быстро покинул землянку. Добравшись до своего отделения, выложил трофеи на нары (земляной уступ) — от увиденного боевые товарищи просто оцепенели. А добытчик, придя в себя, остыв от пережитого, не спеша поведал обо всем, что с ним произошло: «Братцы, а я ведь у немцев побывал!»

И был еще один подобный случай, когда солдат, уже возвращаясь с провизией, увидел на пути землянку-укрытие, в которой находились немцы. Вот тут ему и пригодились гранаты, которые он бросил через открытую дверь. Убедившись в гибели неприятеля, энергично устремился к своим.

Каждый, собираясь пойти в такую самоволку, естественно, не мог не задумываться о том, чем может закончиться подобный поход. Немцы не церемонились. Мы это знали. Каждый, кто решался на подобный шаг, обязательно носил на поясе две гранаты, чтобы в случае неудачи подорвать самого себя. Носил их и я, что ж скрывать. Но, даже не смотря на опасность, самовольные уходы солдат через минные проходы за провиантом к немцам весной сорок третьего года носили повальный характер — никто не хотел умирать от голода. Необходимость в подобных вылазках отпала только тогда, когда мой взвод был снят с переднего края на охрану командного пункта командующего дивизией генерал-майора Донского. Но и для всех остальных эти испытания вскоре тоже прекратились: командующий Центральным фронтом К.К. Рокоссовский издал соответствующий приказ, невыполнение которого грозило трибуналом. Да и положение с доставкой продовольствия на фронт заметно улучшилось.

**Виктор ВОЛКОВ, ветеран СМУ-5, фронтовик.**



# Судьбою стало СМУ–4

Сложилось так, что в СМУ–4 Метростроя люди работают подолгу. Это касается и руководителей, и специалистов среднего звена, и рядовых сотрудников. Такая традиция делает коллектив дружнее, сплоченнее и, как следствие, результативнее. Опыт передается, отношения строятся на помощи, взаимовыручке, дружбе.

Кстати, о дружбе.

В январе прошлого года известный всему Московскому метрострою главный инженер СМУ–4 Арон Петрович Рознатовский отмечал своё 75-летие. В апреле этого года у его большого друга и товарища по работе Владимира Залмановича Цейтлина та же дата.

Мы попросили Арона Петровича рассказать о своем друге.



Выпускник Горного института. 1962 год.

—Познакомились мы в 1948 году, учились вместе в 7-м классе московской средней школы № 577, которая располагалась в районе Даниловской площади. Когда я пришёл, Володя уже там учился. Потом, окончив семилетку, мы вместе перешли в другую школу — на Большую Полянку. И оба потом, в 1952 году, поступили на вечернее отделение Московского горного института имени Сталина.

С 3-го курса — в учёбе перерыв, армия. Я — на флот, на подводную лодку, он — в десантные войска. Володя служил в 25-м отдельном воздухоплавательном отряде, в школе младших специалистов ВДВ. Первый год курсантом, второй — командиром отделения. Приобрёл специальность военного метеонаблюдателя. И ни дня не расставался со спортом.

Каждый день по утрам — кросс, трехкилометровая дистанция. Занимался боевым самбо, стрелял из АК–47.

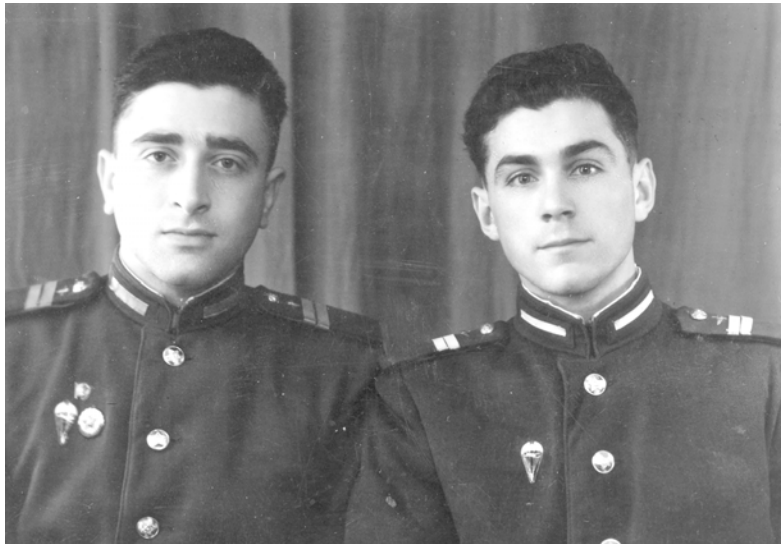
Кроме того, он имел разряд по лёгкой атлетике, 100-метровку пробегал за 12,2 секунды. Совершил 32 прыжка с парашютом. В Псковской десантной дивизии на третьем году службы обеспечивал тренировочные парашютные прыжки личного состава с аэростата.

Мне кажется, что присущая ему аккуратность наверняка пригодилась в армии, особенно при укладывании парашюта.

Мы снова встретились в 1958, и снова в Горном институте. Хотя он вернулся домой раньше меня, но к началу учебного 1957 года все-таки не успел. В институте Владимир был усидчивым и добросовестным студентом, старостой группы.



Верные друзья, Арон Петрович Рознатовский и Владимир Залманович Цейтлин, на первомайской демонстрации. 1960-е годы.



Владимир Цейтлин (слева) — десантник. Псков. 1957 год.

По окончании вуза мы оба пришли работать на Московский метрострой, в СМУ–4, где трудимся рука об руку и сегодня, почти полвека. Больше 25 лет Владимир Залманович руководит техническим отделом. Активный рационализатор, великолепный специалист. Он всегда до тонкости изучает проектную документацию и технические вопросы. Цейтлин никогда не считается с личным временем, всегда готов прервать свой отпуск и даже нарушить больничный режим. Его уважают в институте «Метрогипротранс», с которым он постоянно работает.

Владимир Залманович Цейтлин награждён медалями «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы», знаком «Почётный транспортный строитель», юбилейным знаком «За заслуги в транспортном строительстве» II степени.

Я хорошо знаком с его семьёй. Он — заботливый сын и отец, хороший муж и дед.

Своего друга и сослуживца сердечно поздравляю с юбилеем. Володя, будь здоров и счастлив!

Коллектив СМУ–4 с удовольствием присоединяется к этим юбилейным поздравлениям. Добра, радости, успехов и удач Вам и Вашей семье, Владимир Залманович! Сил, бодрости, хорошего настроения, чтобы еще долгие годы оставаться в строю и трудиться, как всегда, заинтересованно и увлеченно.

Подготовил  
Марк ЦИРИК.



На даче.



В этот день монтажники и их гости отмечали 95-летний юбилей первопроходца метро, бывшего начальника СМУ–4 Николая Павловича Гостеева. В первом ряду — В.З. Цейтлин, Г.М. Богомолов, В.В. Суровяткин, Н.П. Гостеев, В.А. Гудков, В.Е. Карпов, В.С. Штерн. Во втором — В.Н. Бухарин, А.А. Шевченко, Г.Я. Хаустов, А.П. Рознатовский, А.Н. Нечаев, С.Г. Минаев, П.В. Быченков, В.В. Шульгина, В.А. Сальков, В.П. Хрусь.



Владимир Залманович с мамой, Марией Исааковной, женой Эллой Бенциановной и внучкой Ларисой. 2004 год.

## Пятиэтажки снесут без шума и пыли

Развитие нанотехнологий открыло новую страницу в развитии современного строительства. Принципиально новый способ сноса устаревших зданий и сооружений, построенных с использованием бетона, разработан в Лаборатории нанобиосинтеза столичного Института нанотехнологий имени С.А. Лурье.

Теперь для того, чтобы снести даже самое прочное бетонное здание, достаточно распылить на его поверхности раствор, содержащий *Cementophilus Foetidis* — нанобактерию, которая питается исключительно цементом. В результате работы этой бактерии буквально в считанные недели бетонная конструкция распадается на составные части: песок, щебень и арматуру, которые сразу же становятся пригодными для вторичного использования. Если речь идет о сносе кирпичного здания, то благодаря работе *Cementophilus Foetidis* оно превращается в штабели сложенного камня. Такой способ сноса здания даже самые строгие критики считают прорывом в современных строительных технологиях.

Еще несколько лет назад сотрудниками лаборатории нанобиосинтеза совершенно случайно был замечен феномен: при попадании на цементный пол капля жидкости, содержащих штаммы нанобактерий из семейства *vulgaris*, через некоторое время там образовывались и начинали расти полости и пустоты, наполненные песком и щебнем. Стало ясно, что данный вид бактерий активно поедает цемент. После долгой и тщательной селекционной работы, которая проводилась под руководством доктора биологических наук И.Борисова, в лаборатории была выведена бактерия, способная перерабатывать в сутки объем цемента, в 380 раз превышающий ее собственные размеры. Этот уникальный цементоед получил название *Cementophilus Foetidis*. «Мы провели успешные исследования по утилизации различных бетонов марок от 150 до 900, — сказал корреспонденту газеты «Московская перспектива» Борисов. — Уже в самом скором времени *Cementophilus Foetidis* должен показать свою работу при сносе одного из зданий на севере столицы».

## Повышение квалификации

На прошлой неделе состоялся первый выпуск слушателей краткосрочных курсов повышения квалификации по программе «Освоение подземного пространства мегаполисов». Проект создан на базе Института освоения подземного пространства мегаполисов при Московском государственном горном университете. Пройти обучение в нем могут руководители, специалисты и инженерно-технические работники организаций строительной сферы, имеющие высшее образование.

Руководитель департамента дорожно-мостового и инженерного строительства Москвы Александр Левченко вручил 12 выпускникам свидетельства государственного образца о повышении квалификации. Глава столичного ведомства сам в свое время окончил горный институт, а в прошлом году защитил докторскую диссертацию на тему: «Освоение подземного пространства города Москвы». Об этом сообщила газета «Московская перспектива».

## Сбербанк признал СКМ

Вчера мэр Москвы Юрий Лужков и президент Сбербанка России Герман Греф подписали соглашение, которое направлено на развитие системы предоставления различных услуг с использованием социальной карты москвича.

Как сообщает «Вести-Москва», в перспективе карта может заменить водительские права, а также содержать информацию, необходимую в экстренных ситуациях, например, о группе крови. Предполагается, что «социалкой» можно будет пользоваться практически где угодно — в автобусе, такси, причем новая технология не требует специальных каналов связи.

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 типографии МГУ им. Ломоносова  
(119991, Москва, Ленинские горы, д. 1, стр 15).

Номер подписан в печать 13.04.2010 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264  
Тираж 2275  
Заказ № 1181