

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

УКЛАДКА ПУТЕВОГО БЕТОНА

На пусковом участке Люблинско-Дмитровской линии укладка путевого бетона идет 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 путевой бетон за неделю уложен на 465 метрах.

В результате к 12 апреля суммарный остаток неуложенного 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 настройплощадке 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 КОЛДОГОВОРУ

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 получить 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 склынулся 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 Метропротранса, а также представители некоторых метростроевских подразделений в сопровождении большой группой журналистов направились в объезд пускового участка Люблинско-Дмитровской линии.

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

Правда, наш мотовоз-первопроходец двинулся примерно со скоростью пешехода, подавая предостерегающие гудки. Уходящий вдаль световой пунктир начал как бы размываться в белое пятно, означающее приближение к строящейся станции. Потом проехали над ожидающими своего времени рельсовыми плющами, миновали временный склад пластмассовых овощей — 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 Метропротранса А.М. Земельман и многие сопровождающие их лица сразу прошли в средний зал. Здесь можно было убедиться в высокой степени строительной готовности станции.

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

Специальной готовности станции, особенно в той части, которая доста- точно скоро предстанет глазам пас- сажиров. Правда, строительного шума еще хватало, и высились кое- где леса, и даже вагончик отделочников стоял примерно там, где должна появиться так называемая трехважная сине-красная колонна.

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



Старт дан!

Фото А. ПОПОВА



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

Пока тюбинги. Многие пилоны полностью облицованы мрамором не- скольких сортов, образующим строгий геометрический узор. Покрыты гранитом платформа и под- ходной коридор, ведущий к наклон- ному ходу. Но часть этого коридора еще в состоянии работы. По его от-резку с недавно наклеенным изо- пластом участники объезда прошли, используя дощатый настил. Чуть дальше, на бетонной стяжке кое-где виднелись мелкие лужицы. Это было единственное место, где некоторые журналистки могли по- жалеть, что не совсем правильно выбрали обувь. На остальном же подземном пути даже таких малых помех не наблюдалось.

По наклону «Достоевской», в

Мозаичная «визитка» новой станции.



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

Станция «Марьина Роща», сооружаемая силами СМУ-1 и его субподрядчиков, встретила участников объезда собственной визитной карточкой — мозаичным пейзажем в начале левой путевой 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 проехали 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 тюбинги свода еще в значительной части не укрыты белыми картами зонта, несколько пилонаов уже облицованы мрамором и благодаря своей необычной форме они сразу привлекли общее внимание. Рельефно выступающие из плоскости пилонаов 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 «Марьина Роща» подтвердился вывод о том, что по строительной части серьезных проблем нет, а судьба пуска зависит от сроков поставки недостающего пока оборудования.

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

Окончание на стр. 3

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 Кремницкое, 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, стоговал. В уборочную пору работал на жнейке, на лобогрейке, а то и вручную косил рожь, пшеницу и горох, который давался особенно трудно. Потом собранный урожай везли на подводах на станцию. Колхозники отдавали все до зернышка, у самих амбары пустовали. Хлеб был нужен фронту.

— А мы выживали за счет своей коповушки, 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 брусиловского прорыва, пережившего немецкий плен, на этот раз на фронт не взяли.

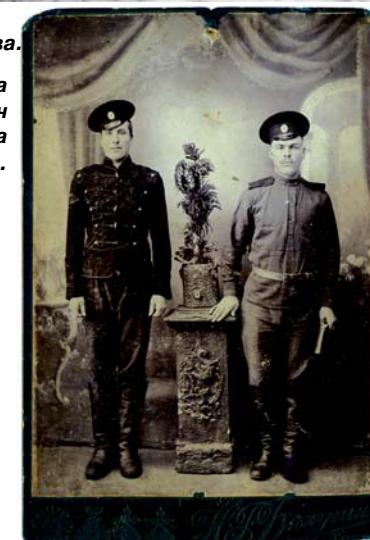
— Я часто писал брату письма — «бей врага и скорей возвращайся». Рассказывал о наших делах: сколько косили, сколько собирали, передавал приветы от родственников, — вспоминает Александр Архипович. — Но солдатские треугольнички с несколькими строчками — «жив, здоров» — к нам



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 Дементьевич 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 Панфилкин 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 Дементьевича, который очень любил чистоту, приводили в порядок тоннели. Убирали с путей породу, вываливав-



шуюся из забурившихся вагонов, прочищали зумпфы, меняли настилы... Как только Полежаев ушел в Управление 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 вспоминает быт: 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 утопал 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 — наиложнейшие. Тоннель к депо «Варшавское» пролегал под большим шоссе, на перегоне «Беговая» — «Полежаевская» работали в сыпучих песках, а это, по словам проходчика, похоже плынин. Тяжелым был участок от станции «ВДНХ» к «Ботаническому саду», где планировавшаяся под рекой Яузой 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 «Новогогиево». 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.

оружение 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 что 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 Рощу

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 строителей – 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 продвижению к «Петровско-Разумовской», на Лихоборы. Я думаю, что в мае здесь сначала пройдет пробный поезд, а потом уже поедут пассажиры.

Второй вопрос прозвучал, пожалуй, чесчур 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 перегоном. 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 «Марьина Роща», впервые в мире была осуществлена механизированная проходка эскалаторного тоннеля. Традиционный метод требовал замораживания грунта и применения чугунных тюбингов. 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 к 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 обьезда были основательно нагружены новыми впечатлениями.

Юрий ПЕТРУНИН.



Только строительные леса и тени от них мешали в последний день марта разглядеть красочное мозаичное панно, уже собранное на левой путевой стене станции «Марьина Роща». Там были небо, облака, небольшой храм, много деревьев, пруд с коровами, озеро или пруд с лебедями. А 6 апреля эта мозаика представлена перед участниками обьезда 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 деревней Марьино 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 Марьина 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 Марьина 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

На лесах – Пётр Медведев.

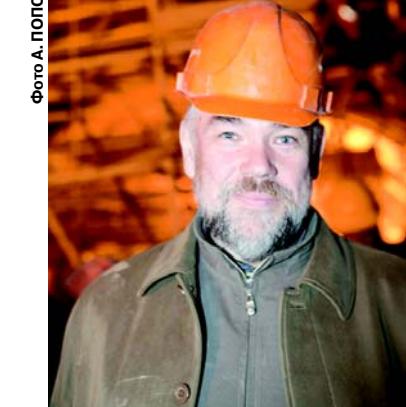


Фото А.Попова

Народный художник России С.В. Горяев.

собирали в Первое, 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 строительно-му шуму они привыкли, от пыли оберегаются, а вот отсутствие биотуалета – напрягает. Поэтому на питье не налагают. В принципе, теперь есть возможность подниматься наверх по гребенке наклона, но отсчитывать сотни ступеней не всем по силам.

Во время обьезда 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, проштого 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 деревенской телеги, установленной (с помощью штыря) на торце полутораметрового 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.

Слово о «рационализаторе» молнией облетела весь фронт, но были ли последователи его подвига, такого 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 пытливый, творческий ум, величайшую 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, рули 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, по-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 бессстрашием. Таковы и были наши разведчики.

Что скрывать: весной сорок третьего армия голодала. Ждать подвала продовольствия по расхлебанным 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 теплушке), наш солдат находил там оставленную еду. Однажды один из таких смельчаков заблудился. Крутился, вертесь и в конечном итоге попал в тыл противника. Увидев блиндах, 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, придав в себя, остыл 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 провицией, 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 командающим дивизией генерал-майора Донского. Но и для всех остальных эти испытания вскоре тоже прекратились: командающий 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 передаётся, отношения строятся на помощи, взаимовыручке, дружбе.

Кстати, о дружбе.

В январе прошлого года известный всему Московскому метрострою главный инженер СМУ-4 Арон Петрович Рознаторский отметил 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.

—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.

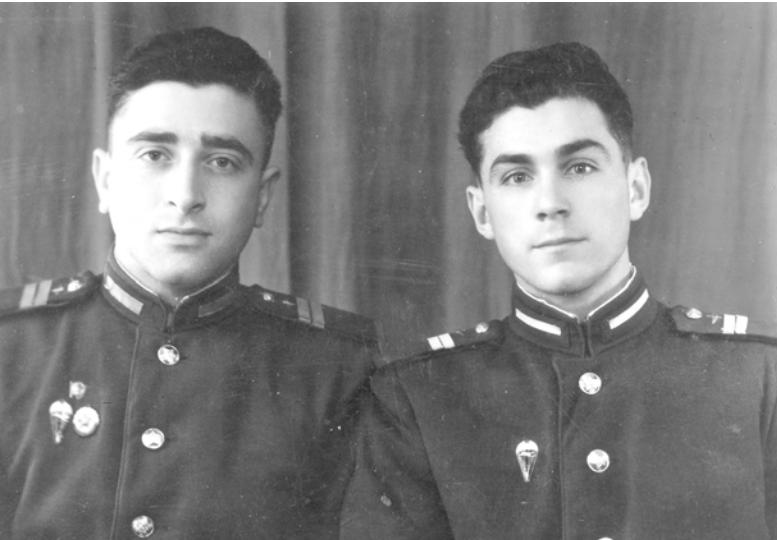
С 3-го курса — в учёбе перерыв, армия. Я — на флот, на подводную лодку, он — в десантные войска. Волода служил в 25-м отдельном воздушоплавательном отряде, в школе младших специалистов ВДВ. Первый год курсантом, второй — командиром отделения. Приобрёл специальность военного метеонаблюдателя. И ни дня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



Выпускник
Горного института.
1962 год.



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



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



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. Суровягин, 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. Рознаторовский, А.Н. Нечеев, 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.

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

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 Foetidus — 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 Foetidus оно превращается в штабели сложенного камня. Такой способ сноса здания даже самые строгие критики считают прорывом в современных строительных технологиях.

Еще несколько лет назад сотрудники лаборатории нанобиосинтеза совершенно случайно был замечен феномен: при попадании на цементный пол капель 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 Foetidus*. «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 Foetidus* 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 представления 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.

Подготовил
Марк ЦИРИК.

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.

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

Редактор
Ф.А. БЛИНОВА