

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

НОВЫЙ СЕЗОН – ЮБИЛЕЙНЫЙ

В ДК Метростроя начинается новый сезон. Сезон юбилейный – через два месяца, в ноябре, Дворцу культуры исполняется 65-лет. Он был открыт в год Великой Победы, символизируя приход новой жизни и нового времени для строителей метро. Сюда после смены спешили самодеятельные артисты: музыканты и танцоры, певцы и циркачи. Сколько талантливых и одаренных метростроевцев видела сцена ДК за эти годы! Сколько было праздничных концертов, творческих вечеров и встреч с замечательными людьми – Юрием Гагарином, Владимиром Высоцким, Тамарой Макаровой, Людмилой Лядовой...

Дух прошлого сохраняется и сегодня. Продолжатели традиций – ансамбль танца «Кудринка», вокальная студия имени Н. С. Харлампиевой, ансамбль «Русский праздник»... Юбилейные концерты, новые интересные номера – это все ждет метростроевцев в ближайшее время. Уже 17 октября поклонники вокальной студии вновь соберутся в большом зале ДК на первый в этом сезоне концерт «Любви все возрасты покорны...»

ЧЕТВЕРТОЕ МЕСТО ПО РОССИИ, ПЕРВОЕ – ПО МОСКВЕ

4 и 5 сентября в Санкт-Петербурге проходил 24-й легкоатлетический пробег «Испытай себя» на сверхдлинные дистанции. Пробег продолжался в течение суток. В соревнованиях приняли участие около 50 спортсменов, среди них был проходчик Тоннельного отряда № 6 Андрей Земцов.

Проявив огромное стремление к поставленной цели, он финишировал с хорошим временем, пробежал за сутки по асфальту 221 км и занял в этом виде спорта достойное четвертое место по России. А весной 2010-го у Андрея Земцова было первое место по Москве.

– В Санкт-Петербурге я прошел почти всю дистанцию лидером, но в конце подвернул ногу, – рассказал Земцов. – Спортсмены, которые бежали сзади, стали обходить меня. Стиснув зубы, я все же добежал до финиша.

Финишировали 32 человека, остальные участники не выдержали гонки и сошли с дистанции.

Первое место занял Тимур Понамарев из Воронежа, пробежав 240 км, на втором месте Игорь Королев из Кирова (234 км), на третьем Александр Маринкевич из Санкт-Петербурга (222 км), московский метростроевец Андрей Земцов с результатом 221 км – на четвертом месте.

Николай АКИМОВ, председатель спортивного клуба «Мосметростроя».

«Метростроевец» на 2011 год

Первого сентября стартовала подписная кампания на первое полугодие 2011 года.

Если вы хотите получить нашу газету, погспите на почту. Индекс «Метростроевца» прежний – 24264 в Каталоге российской прессы «Почта России».

Стоимость подписки на шесть месяцев с доставкой на дом и в организации 103 руб. 26 коп., довостребования – 100 руб. 86 коп., до квартиры – 107 руб. 46 коп.

Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы.

В Московской области стоимость «Метростроевца» на шесть месяцев – 110 руб. 76 коп.

В путь отправилась «Людмила»

Через два года жители востока и юго-востока столицы получат в подарок станцию метро «Новокосино». 18 сентября началась проходка перегонного тоннеля на участке Калининского радиуса в сторону станции «Новогиреево», которая осуществляется высокомеханизированным щитом «Людмила».

Разбитая бутылка шампанского о бок щита – традиционный ритуал на удачу. В данном случае – на успешную работу такого умного и надежного комплекса, как тоннелепроходческий щит «Людмила», которому две недели назад в торжественной обстановке был дан старт и которому предстоит соединить в будущем две станции метро «Новогиреево» и «Новокосино».

Московские метростроевцы ОАО «Транснинжстрой» вышли на трассу еще в прошлом году, но стройка остановилась в связи с кризисом и отсутствием денег. Сейчас, когда московское правительство выделило 6 миллиардов рублей, работы возобновились и теперь у жителей района, а это 150 тысяч человек, нет оснований для пессимизма – пуск состоится в намеченные сроки, в 2012 году. В этом москвичей заверил Юрий Михайлович Лужков,



Проходческий щит начал свою работу.

который и дал 18 сентября старт щиту. Причем, радость коснется не только жителей столицы, но и Подмосковья. Ведь станция расположена на пересечении Суздальской и Городецкой улиц, один из выходов предусмотрен к Носовихинскому шоссе, проходящему по территории Реутова.

Подсчитано, что на этом участке поезда будут перевозить до 12 тысяч пассажиров в час. К тому же, подземка поможет всем этим людям сэкономить немало времени, которое сегодня они тратят на подверженном серьезным пробкам назем-

окончание на стр. 2

Горный мастер Дмитрий Лавренов

У каждого кадрового метростроевца под землей построен свой город. Около двадцати станций метро и у Дмитрия Сергеевича Лавренова. Его стаж – тридцать пять лет. В трудовой книжке одна единственная запись: СМУ-4.

Судьбы у людей его поколения очень похожи. Обязательная десятилетка – среднее образование Дмитрий Лавренов получил в родном селе, в Смоленской области. Затем армия – службу проходил в Чехословакии. А дальше... Тоже, в общем-то, банальная ситуация, когда увиденное в газете или на специальной доске объявление о приеме на учебу или работу, оказывает решающую роль в выборе профес-

ции. Дмитрий Сергеевич обязан в этом плане «Вечерней Москве», в которой случайно прочитал: «Техника Метростроя приглашает...»

Получив профессию электросварщика и распределение в СМУ-4, молодой рабочий пришел на участок № 1 к Петру Владимировичу Быченкову, в бригаду Петра Ивановича Симака. Его метростроевское время прошло...

Центральный пересадочный узел, станция «Пушкинская», с которой связаны первые, как и у каждого но-

Монтажники на станции «Сретенский бульвар»: Дмитрий Сергеевич Лавренов, Влад Николаевич Жатов, Виктор Альфредович Борк. 2007 год.

Комсомольско-молодежная бригада Юрия Федотова: Владимир Белянкин, Евгений Муравенко, Дмитрий Лавренов, Юрий Федотов, Олег Морозов. В начале пути...

СТРОИТЕЛИ СТОЛИЧНОГО МЕТРО



вичка, профессиональные неудачи и первые победы. Но он упорный. И уже вскоре опытный сварщик Мильянц отпустил своего ученика в свободное плавание.

Говорят, что сварка сродни ювелирному искусству. Точность, четкость, глазомер – непременные

условия для профессионала. О том, что Дмитрий Лавренов стал в своем деле мастером, свидетельствуют пятый разряд и одиннадцать лет, отданных профессии, которую иначе, как интересной, он не называет. И сейчас, будучи уже больше двад-

окончание на стр. 3





В путь отправилась «Людмила»

Окончание, начало на стр. 1

ном городском транспорте. До станции метро «Новогиреево» у жителей Новокосино уходит порой до часа.

Начальник Метрополитена Дмитрий Владимирович Гаев в день старта щита рассказал о сложной гидрогеологии — на участке тяжелые грунты, глина. К тому же строителям предстоит пересечь МКАД, Горьковское направление железной дороги, а это тоже определенные трудности в инженерном плане. Перегонные тоннели будут сооружаться на глубине от 10 до 17 метров. А в некоторых местах, чтобы не нарушить гидрогеологическую обстановку в лесопарковой зоне, щит углубится на 25 метров.

Пока дан старт только лишь «Людмиле». Новый тоннель должен дойти до Новогиреева уже к маю. Однако на этом участке будет работать еще один тоннелепроходческий щит

«Светлана», с его помощью будет сооружаться параллельный тоннель.

Стоимость участка «Новокосино» — «Новогиреево» обойдется городскому бюджету в 12,5 миллиарда рублей. Не пожалеют средств и на техническое перевооружение подвижного состава. Аномально жаркое лето показало, насколько остро стоит вопрос, связанный с оснащением поездов кондиционерами. Это дорого, но эту проблему необходимо решать. Кстати, часть средств метро предполагает отбить за счет внедрения новой тормозной системы, которая работает таким образом, что при торможении возвращает до 32 процентов электроэнергии в сеть.

Префект ВАО Николай Николаевич Евтихеев считает, что приход метро в район Новокосино приобретает особую значимость. Тем более, что по проекту здесь планируется создание огромной инновационной зоны,



«Людмила» соединит новую станцию «Новокосино» с действующей «Новогиреево».

которая добавит местным жителям порядка 30 тысяч рабочих мест.

«Желтая» ветка столичной подземки станет длиннее не только за счет станции «Новокосино». Принято решение и уже вовсю идет проектирование участка подземки, который ведет в такой многонаселенный район, как Кожухово. Здесь будут построены и сданы в эксплуатацию в 2014–2015 годах еще четыре станции: «Николо-Архангельская», «Салтыковская», «Кожухово», «Люберецкое поле». В конце ветки, в промзоне Руднево, возведут электрородепо, которое будет обслуживать поезда всей Калининской линии. Протяженность трассы — 7, 63 километра.

О том, что строительство метро возобновляется после кризиса, говорит и тот факт, что параллельно с сооружением Калининского радиуса метро строевцы столицы начнут

решать транспортную проблему жителей Жулебино. Станция «Выхино» перестанет быть последней. Здесь будут построены станции «Жулебино» и «Улица генерала Кузнецова». Пятикилометровый участок «Выхино» — «Жулебино» обойдется городу в 22 миллиарда рублей.

В этом году на строительство метро было заложено 26 миллиардов рублей. Но по расчетам, как отметил первый заместитель мэра Москвы Юрий Витальевич Рогожин, будет освоено 32 миллиарда.

...Команда «Пуск!». В ту же секунду «Людмила» берет старт, и вот уже первые кубометры породы на транспортерной ленте. Начало есть! И совсем не за горами тот день, когда на станцию «Новокосино» придут первые пассажиры, а она — новая, сверкающая — предстанет их взору во всей своей красе.

Людмила АБРАМОВА.

Следующая станция метро — «Казахстанская»

На юге столицы появится станция метро с таким названием. Она откроется в следующем году. Как написала газета «Комсомольская правда», на отделку этой станции правительство Казахстана выделит восемь миллионов долларов. Об этом договорились мэр Москвы и посол этой страны в России Заутбек Турсебеков.

— В следующем году в Южном округе столицы планируется открыть три станции: «Борисово», «Зябликово» и «Шипиловская», — рассказали в пресс-службе Московского метрополитена. Они станут продолжением Люблинско-Дмитровской линии. Но станция «Борисово», как ожидается, и станет «Казахстанской».

Сначала планировалось, что «Казахстанской» станет станция «Мякинино» Арбатско-Покровской линии.

— Но потом решили подыскать новую, — рассказал главный архитектор института «Метрогипротранс» Николай Иванович Шумаков. — Искали почти год. И нашли на юге.

Между тем в Алма-Ате соответственно появится станция «Московская». Метро в бывшей столице Казахстана сейчас только строится. В следующем году планируется ввести первую (из трех) линию с семью станциями. Среди них будет «Московская».

Лезинского «Хроника полка Герасима Рубцова» два человека рассказывают о бывшем метростроевце Григории Орлове.

Вот таким он запомнился командиру отделения минометчиков В.Г. Гилярову: «Командиром крепости был лейтенант Григорий Сергеевич Орлов. До службы он работал строителем Московского метро. Человек Орлов был очень веселый. И очень любил петь. Пел песню, которую очень любил Василий Иванович Чапаев:

Ты не вейся, черный ворон,
Над моей головой.
Ты добычи не дождешься.
Черный ворон, я не твой».

А воспоминания военфельдшера Т.Д. Аристарховой-Копыленко особенно цепны тем, что это самое последнее свидетельство о защитниках башни. Вот что она написала балаклавским следопытам:

«Вы пишите, что произвели раскопки Генуэзской башни, где нашли документы и личные вещи пограничников. Так вот, защитников башни перевозяла я. И я была последней, кто вышел из башни после последнего смертельного в нее попадания. В башне остались бойцы взвода лейтенанта Орлова и резерва. Их было около 40 человек. Это случилось 7 июля 1942 года...».

Спустя 16 лет, в 1958 году на подножии Генуэзской башни была установлена мемориальная доска с таким текстом: «Здесь насмерть героически сражался пограничный полк войск НКВД против фашистских захватчиков в Великую Отечественную войну».

Имя командира полка Герасима Рубцова присвоено одной из балаклавских улиц.

Навсегда остался в истории города и метростроевец Григорий Орлов. Местные краеведы ставят его в один ряд с артиллерийским поручиком Марковым, который отличился в первой обороне Балаклавы более полутора веков назад, во время Крымской войны. Тогда, в сентябре 1854 года, в здешнюю бухту вошла английская флотилия из 20 военных кораблей. И шесть часов десяткам их пушек силою противостояла батарея из четырех мортир под командованием Маркова.

А установлена она была как раз в пределах старой крепости.

Юрий ПЕТРУНИН.

Защитник Балаклавы — метростроевец Григорий Орлов



Остатки Генуэзской башни в Балаклаве.

Оборона Севастополя от фашистских захватчиков, длившаяся с сентября 1941-го по июнь 1942 года, одна из наиболее трагических и героических страниц в истории Великой Отечественной войны. Среди тысяч славных воинов, мужественно защищавших черноморский город русской славы на его южном фланге, где в крымский берег вдастся Балаклавская бухта, был первостроитель московского метро младший лейтенант Григорий Орлов.

Впервые о подвигах Григория Орлова написал военный корреспондент ТАСС Александр Хамадан, выпустивший уже в 1942 году книгу документальных очерков «Севастопольцы».

Один из очерков называется «В Генуэзской башне». А сражавшийся там Григорий Орлов представился журналисту, добравшемуся до окраины Балаклавы, комендантом этой башни. Под его началом в древних стенах мужественно держала оборону горстка воинов-пограничников из состава сборного полка, которым командовал подполковник Рубцов, бывший Герой Советского Союза.

Вот что о защитниках Генуэзской башни написал Александр Хамадан:

«Небольшой отряд защитников башни, состоящий почти сплошь из комсомольцев, крепко сдружился. Душа отряда — его командир, младший лейтенант Григорий Орлов, бывший десятник строительства Московского метро: строил станцию «Со-

кол». Как и все люди с открытой душой, он быстро завоевывает симпатии, уважение, любовь...

Кстати, попасть более или менее без проблем в расположение гарнизона корреспондент смог лишь благодаря тому, что Орлов применил свой метростроевский опыт. Когда стоящая на крутой скале башня была почти полностью окружена врагами, ее защитники под руководством бывшего десятника вооружились ломами и штыками, чтобы пробить ход в двухметровой каменной толще стены, обращенной в сторону моря. По ночам этот ход и связывал храбрецов с основными силами полка.

Встреча Александра Хамадана с гарнизоном башни состоялась вскоре после того, как немцы были отброшены от Москвы. Сообщение об этом очень обрадовало воинов, среди которых Орлов был не единственным москвичом. Воодушевил их и факт продолжения строительства метро. Прощаясь с корреспондентом, Григорий Орлов сказал:

— Пусты в Москве не беспокоятся — Родины не посрамим.

Похоже, что Хамадан планировал продолжить знакомство со смельчаками, которые к тому времени уже несколько месяцев держали оборону и впредь не собирались сдавать своих позиций. Во всяком случае, в его записной книжке остались факты, не использованные в том очерке. Там зафиксированы и год рождения Гри-

гория Орлова — 1920-й, и место рождения — Курск.

Всю эту информацию много лет спустя, в августе 1973 года, использовал в своей статье о славном воине автор «Метростроевца» А. Залобин. Ему было известно, что военный корреспондент Александр Хамадан погиб в 1943 году и, значит, продолжения темы с его стороны уже не будет. «Может быть, среди читателей газеты есть люди, знавшие Григория Орлова в период строительства станции «Сокол»? — спрашивал автор. Но миновавшие с той легендарной поры 35 лет, усугубленные еще и военными потерями и лишениями, оказались непреодолимым времененным разрывом. За четыре с лишним месяца (вплоть до Нового 1974 года) в «Метростроевце» не появилось ни одного отклика на статью А. Залобина: людей, знавших до войны Григория Орлова, среди читателей газеты не осталось.

И вот миновало еще 38 лет. У человеческой памяти, у поисковиков, у журналистов появилось такое мощное подспорье, как Интернет. Обратившись к нему, можно найти информацию и о Балаклаве, и о Генуэзской башне, и ее защитниках...

Итак, Балаклава. Это древнейшее причерноморское поселение, возникшее на берегах здешней бухты более двух тысяч лет назад. Оно упоминается даже у Гомера в его «Одиссее». Башня моложе, но тоже имеет

весьма почтенную историю. Эту башню в составе крепости Чембало генуэзцы сложили на восточном мысе бухты в середине XIV века, то есть ей более 650 лет. Трехъярусная, квадратная, с плоской крышей, сделана она была из местного известкового камня так прочно, что после сильного Ялтинского землетрясения 1927 года со стен башни не упал ни одного камня. И только несколько месяцев фашистской осады нанесли исторической башне ощущимый урон.

О связи Балаклавы с Севастополем красноречиве всего, пожалуй, говорит тот факт, что еще до войны их соединяла трамвайная линия, а теперь древний рыбацкий поселок вообще включен в черту города.

Фашисты непосредственно на Балаклаву нацелили 172-ю дивизию СС и горнострелковую бригаду. Из тех вражеских частей, которые штурмовали крепость, наши ветераны особо вспоминают две — полк из ефрейторов, награжденных Железными крестами, и румынскую королевскую гвардию. И эти отборные вояки не смогли преодолеть сопротивление пограничников, хотя атаки были очень упорными.

«Шли гитлеровские ефрейторы цепь за цепью, не таясь, в полный рост. Мундиры перепоясаны портупеей, на животе — пистолет, на груди — автомат».

Когда я читал этот фрагмент воспоминаний одного из защитников Балаклавы, невольно вспомнилась психическая атака из кинофильма «Чапаев». И, как оказалось, вспомнилась она кстати.

В той же представленной в Интернете документальной книге Михаила

Горный мастер Дмитрий Лавренов

Окончание, начало на стр. 1

цати лет горным мастером, иногда, когда этого требует обстановка, возвращается к любимому делу. Начальник первого участка Виктор Альфредович Борк вспомнил не один случай, когда Дмитрий Сергеевич брал в руки сварочный инструмент. Так было и на «Цветном бульваре», когда затопило станцию. Тогда Лавренов сутки не выходил из тоннеля...

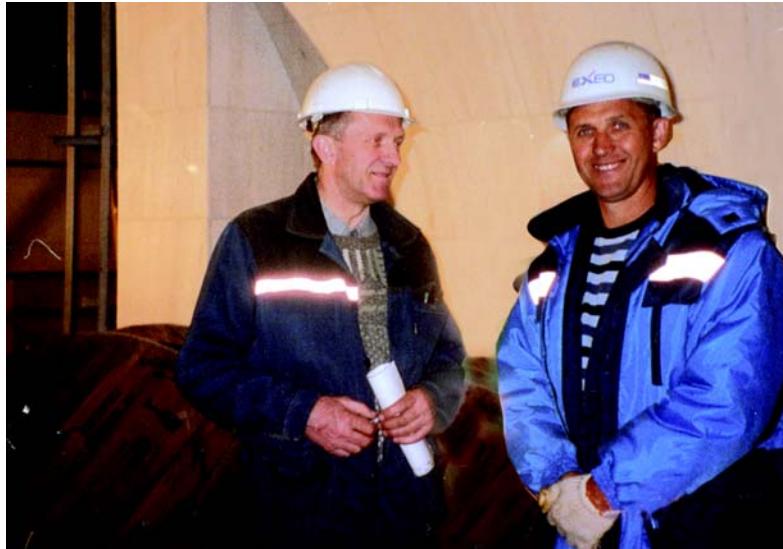
Комсомольско-молодежная бригада — это тоже отличительная черта того времени, из которого Дмитрий Сергеевич родом. И это показатель ударной работы, если не сказать больше — самоотверженной. Дмитрий Лавренов именно в таком коллективе и трудился под руководством бригадира Юрия Николаевича Федотова и горного мастера Вячеслава Дмитриевича Андросова. На память о том времени сохранилась в семейном альбоме фотография, сделанная на строительстве станции «Орехово». Молодые, красивые ребята, вся жизнь еще впереди...

Именно эти годы были для Дмитрия Сергеевича наиболее напряженными: работа, семья, плюс учеба на вечернем отделении ВЗИСИ, на факультете «Строительные машины и оборудование». Шесть лет в жестком режиме. Бывало, что после занятий в институте — ночная смена. Но он не сдался. Получил диплом инженера-механика, который защитил на «отлично». Стал трудиться горным мастером на своем же, первом участке.

—Мы оба были мастерами. Затем меня назначили начальником участка, и с тех пор Дмитрий Сергеевич — мой заместитель, моя правая рука, — рассказывает Виктор Альфредович Борк. — Не боится брать ответственность на себя. Если я в отпуске, дело на месте не стоит, идет вперед. Решаются все производственные вопросы.

За два с лишним десятка лет в одной связке они успешно решали производственные задачи и на строительстве станций метро, и на сооружении городских объектов — Кутузовской и Гагаринской развязок, Серебряноборских тоннелей. Последний пусковой объект — «Достоевская», где за три месяца был выполнен объем работ, рассчитанный минимум на полгода.

—Наклонный ход, вестибюль станции — здесь и было непосредственное поле деятельности Дмитрия Сергеевича, — рассказывает Виктор Альфредович. — В пусковой период, а тем более при таких сжатых сроках, возникает немало всевозможных проблем, в том числе и со строителями. Дмитрий Сергеевич умеет находить подход к людям, спокойно,



Горный мастер СМУ-4 Дмитрий Сергеевич Лавренов и заместитель главного инженера Тоннельного отряда № 6 Виктор Михайлович Самара.



без лишних эмоций улаживает все вопросы. Его уважают. Особым расположением он пользуется и на нашем участке, потому что всегда готов выступить в роли адвоката, поручиться за человека, отстоять.

Эти слова, кстати, подтверждают высказывание самого Дмитрия Сергеевича о том, что уже сама должность горного мастера обязывает

знать людей: их характеры, профессиональные навыки, человеческие качества. А иначе, какой может быть контакт, какое взаимопонимание? Бригады первого участка — Дмитрия Ивановича Павлова, Дениса Игоревича Варенова, Ивана Федоровича Ермошина, Владимира Геннадьевича Кемаева, Александра Альбертовича Утешева — вот кому обязана «Достоевская» своеевременным пуском. «Не считались со

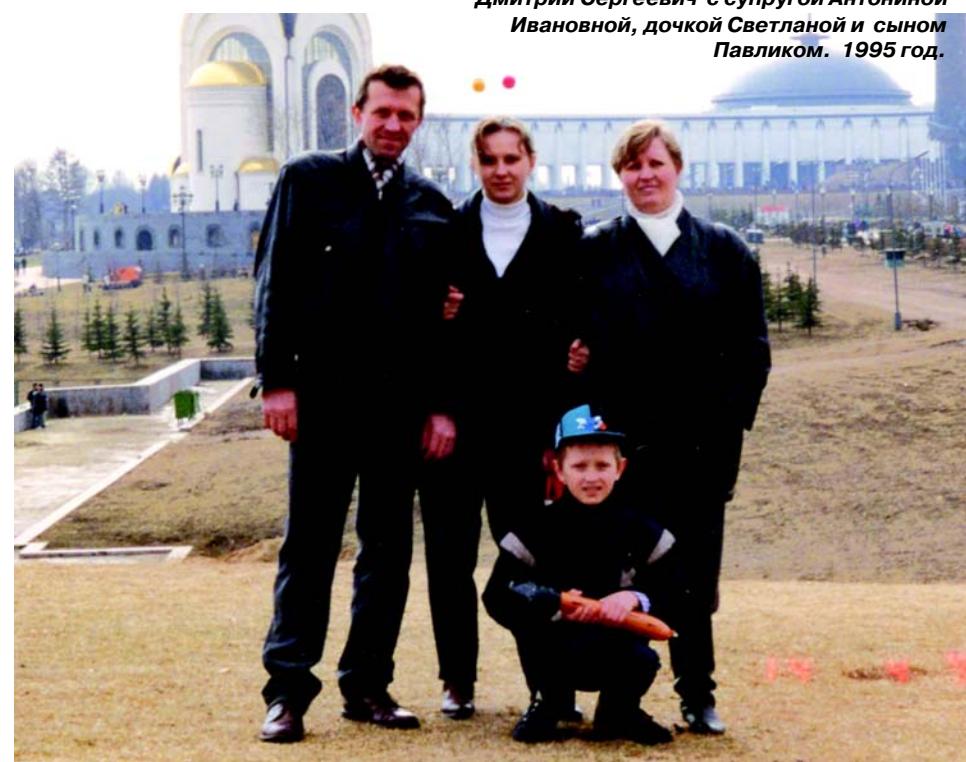
временем, работали без выходных, выкладывались, как всегда, на полную катушку», — говорит Лавренов, не забывая при этом упомянуть и о вкладе своего коллеги, горного мастера Сергея Петровича Левина, под руководством которого выполнены все работы по тоннельным коммуникациям.

Участок, если можно так сказать,

это маленькое государство. От того,

по каким законам и правилам в нем живут, зависит результат. Дмитрий Сергеевич вполне доволен своей судьбой, которая накрепко связала его именно с этим коллективом, где по его словам «все свои», и конкретно с Борком.

Дедушка с любимой внучкой Елизаветой.



В выходной день в Парке Победы. Дмитрий Сергеевич с супругой Антониной Ивановной, дочкой Светланой и сыном Павлом. 1995 год.



На строительстве станции «Орехово» комсомольско-молодежная бригада электрослесарей-монтажников Юрия Федотова: в первом ряду первый слева — сварщик Дмитрий Лавренов, в центре второго ряда — горный мастер Вячеслав Андросов.

—Виктор Альфредович обладает всеми качествами, необходимыми современному руководителю: широкий диапазон знаний, целеустремленность, требовательность, пунктуальность, четкость, напористость. Если за что-то взялся, обязательно доведет до конца, — говорит о начальнике участка Дмитрий Сергеевич.

Немалую роль в отношениях коллег играет психологическая совместимость и мудрость. Ведь схему отношений можно построить по-разному. Либо подчиненный будет слепо «идти» за начальником и тогда при внешнем взаимопонимании — никакой инициативы и творчества, либо будет смело высказывать свое мнение, и отстаивать свою точку зрения до конца, а именно такая модель отношений, под-

на участке, и это говорит о его высоком профессиональном уровне. Ответственный. Болеет за дело. Уделяет большое внимание охране труда, в полном порядке содержит всю необходимую документацию, постоянно ведет разъяснительную работу среди монтажников. Грамотный инженер, с творческим подходом к делу. Надежный человек и в плане работы, и в плане дружбы. Бескорыстный. В любой момент придет на помощь. Отличный семьянин. Воспитал двоих детей, три года назад стал дедом. И, что тоже немаловажно, заботливый зять, который не оставляет тещу в Липецкой области без сильного мужского плеча.

Свою вторую половинку, опять же, как и многие метростроевцы, Дмитрий Сергеевич нашел в общежитии,



на Реутовской улице. Жили по соседству, через стенку. Перестукивались до тех пор, пока, наконец, красавица из ОРСа Метростроя не ответила на предложение руки и сердца. Дмитрий Сергеевич фаталист, считает, что навстречу друг другу людей ведет судьба. И он благодарен своей судьбе — за жену, за детей. Дочь окончила Финансовую академию, сын учится в МИФИ. Любую свободную минуту сегодня он посвящает трехлетней внучке.

Правда, не всегда это свободное время есть.

— Я трудоголик. Даже супруга порой упрекает, что работе уделяю времени больше, чем семье. Каждая новая стройка для меня, как большое и важное событие, — говорит Дмитрий Сергеевич. — Каждый пуск — праздник.

Одна из черт его характера — преданность: «Я человек постоянный». И это подтверждается всей его жизнью: как бы на Метрострое трудно ни было — держался, какие бы заманчивые предложения ни поступали — все отклонял. И семья для него по-настоящему надежный тыл, теплый, согретый любовью, очаг — «там меня всегда ждут». Счастливый человек, из тех, кто с радостью идет на работу, и с радостью возвращается домой.

Есть люди, которые в силу своего активного характера всегда на виду, всегда в центре внимания. О Дмитрии Сергеевиче такого не скажешь, держится скромно, незаметно. Но ведь о человеке обычно судят не по словам.

—Главный критерий — вклад и отдача, — говорит Василий Михайлович Смирнов. — И тут сама за себя говорит работа на «Достоевской». В сжатые сроки — и такой объем! Жить на объекте, забыть о себе и своем здоровье... Вот такие они, наши монтажники. Вот такой и он, горный мастер Лавренов.

Нина СОЛОВЬЕВА.

Город на берегах Рейна



Улья по набережной Рейна в Бонне можно в любую погоду. Погода не мешает. Гуляющих там немногого, а вот бегающих — полно. Они бегут в обе стороны и кажется, что круг их завершается где-то за горизонтом, потому что они не возвращаются, но и в городе их не видно. Обгоняют их велосипедисты по велосипедным дорожкам. Эти едут по делам, иногда с детьми, и все в шлемах. Дети тоже.

С набережной города не видно, только комплекс высотных правительственные зданий да заросшие

зеленью особняки на высоком берегу над рекой. Наверх можно подняться по каменной лестнице, которая выводит к замку. Перед ним огромный прямоугольный газон, окруженный очень старыми деревьями, а на газоне сидят, лежат и играют в мяч студенты Боннского университета, расположенного в замке. От замка начинается одна из главных улиц Бонна — Аденауэрштрассе и идет она параллельно реке. Это вполне фешенебельный район, район особняков, диппредставительств и музеев. Часть улицы так и называется — музейная



Остатки крепостной стены встроены в современный город и напоминают о его возрасте..

Замок-отель в Бонне.



По этой улице мимо собора можно попасть на ратушную площадь.



Католическая церковь Иисуса Христа.



Католическая церковь Иисуса Христа.

За многолетний и добросовестный труд Александр Михайлович Андреев был отмечен знаком «Почетный транспортный строитель», знаком отличия «За безупречную службу городу Москве», медалями «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Александр Михайлович отличался высоким професионализмом, принципиальностью, преданностью своему делу. Он был замечательным специалистом, грамотным инженером, отзывчивым человеком, который всегда готов был прийти на помощь. Его ценили и уважали в коллективе СМУ-5, на Метрострое.

Александр Михайлович Андреев оставил о себе светлую память в сердцах всех, кто его знал. Выражаем глубокое соболезнование родным и близким и покойного.

Коллектив ООО «СМУ-5
Мосметростроя».

АНДРЕЕВ
Александр Михайлович

После тяжелой болезни, на 72-м году жизни скончался ветеран Московского метростроя Александр Михайлович Андреев.

Александр Михайлович более полу века отдал Метрострою. Свою трудовую деятельность он начал в 1956 году, работал автослесарем в Конторе по эксплуатации, прокату и ремонту оборудования, затем проходчиком в Тоннельном отряде № 6. С 1965 года и до настоящего времени жизнь Александра Михайловича была связана с коллективом СМУ-5, где он прошел путь от начальника смены до главного инженера — в этой должности Александр Михайлович трудился одиннадцать лет. С 1996 года работал начальником участка.



Вид на центральное здание университета.

Панорама Бонна. Виден зеленый прямоугольник — это газон перед замком.

миля. Биологический музей с барельефами животных на стенах, музей современного искусства, музей современной истории Германии начиная с сорока пятого года с бесплатным входом и постоянными экскурсиями. Знакомая девушка-экскурсовод рассказывала, как вся послевоенная Европа восстанавливала Германию — югославы, турки, греки, испанцы и итальянцы потянулись сюда. Поток американских денег позволил произвести экономическое чудо, хотя Бонн и так мало пострадал во время войны. Улицы, обсаженные деревьями и дома с крохотными, ухоженными палисадниками сохранились. На бульваре стоят шкафы с книгами — приноси ненужное и забирай что понравилось.

Особое отношение к своим композиторам, и есть целые районы с улицами Моцарта, Глюка, Бетховена и т.д. Возможно, столь массовое наименование было во времена Третьего Рейха, но сейчас никто не рвется восстанавливать историческую справедливость.

Как во многих немецких городах, в Бонне есть гора с развалинами замка — бывшая резиденция главы администрации. Гора называется Гедесберг и в настоящее время кроме руин там находится смотровая площадка. Вид на Бонн и на Семигорье на том берегу Рейна, в том числе и на Драконову гору. Там живет искусственный дракон в пещере, за мелкую монету рычит и выползает наружу.

Есть еще одна замечательная гора. На Пасху она работает в качестве Голгофы со стоянками, которые делал Христос в свой время и с очень красивым католическим храмом на самой вершине. Когда подходишь к храму, видишь стрелочку-указатель — «место для медитации». Чуть ниже, в

окружении огромных елей обнаруживается совершенно круглая поляна. В полной тишине вертикально стоят шестнадцать камней и небольшие скамееки. Можно медитировать. Кстати, на Пасху немцы раскрашивают яйца и прячут их в саду. Считается, что их снес волшебный заяц, живущий на Луне. Так у нас появился киндер-сюрприз и шоколадный заяц.

На этой же горе находится действующее городское кладбище и, кроме него садовые участки. Аренда земли стоит порядка ста евро в год, но строить кроме сарайчика два на два метра ничего нельзя. Следят за этим очень строго. В центре города есть еще одно кладбище, со старинными памятниками и фонариками на могилах. Замечательное место для гуляния мам с колясками. Оград на могилах нет, оград, которые делают наши кладбища похожими на поля, поросшие ржавым и острым железом. Напротив, через улицу, комплекс из красивых старинных и современных зданий. Это дом престарелых. Проживание там довольно дорого, поэтому, чтобы попасть туда, люди отдают и пенсию, и квартиру или дом. Зато полный уход как бытовой, так и медицинский.

К детям у немцев отношение восторженное — так и норовят погладить по голове или схватить за щеку. Довелось побывать на крестинах в маленьком городке. На горе, чуть ниже развалин замка стояла маленькая старинная лютеранская церковь.

Памятник Бетховену.



Улица проходит прямо через здание замка.



Фигура архангела Михаила на крыше университета.

Обычно закрытая. Пастор ее открыл, и гости расселились на скамьях. Были разданы небольшие книжечки, как потом оказалось песенники. Принесли ребенка, завернутого в специальное крестильное одеяние, которое сохраняется в семье с позапрошлого века, и началась служба. Надо отметить, что верующими были только бабушки с дедушкой с одной стороны, а родители и крестные родители числом четыре были атеистами. Пастор это не смутило. Видимо, он считал, что наверх разберутся. После некоторого предисловия он взял гитару и запел. Публика дружно подпевала глядя в книжечки. После окончания церемонии был торжественный банкет, на котором пастор присутствовал как почетный гость, а молочный поросенок как главное блюдо.

Для гуляния с детьми есть замечательное место. В лесу построено множество разного рода качалок, горок, детских строек-площадок и прочее. Машины оставляют на стоянке и около километра идут пешком. Сюда приезжают на целый день с детьми и бутербродами — никаких закусочных тут нет. Трепетное отношение к природе в любом ее состоянии не позволяет даже чистить лес. И грибы там тоже не собирают. Наш лес в этом отношении похож на парк, правда, теперь уже закиданный пластиковым мусором.

Еще в городе Бонне есть музей-квартира Бетховена, а правительства уже нет — переехало. Но Рейн течет, и горы стоят. Наверно, так и будет продолжаться.

Александр АСТРИН.

Метростроевец получил диплом Литинститута

Алексей Оболонков строит московское метро с февраля 2004 года. Начинал свой подземный путь на большом щите «Херренкнхт», с его помощью ООО «Тоннель-2001» прокладывало под Серебряным бором уникальный двухъярусный тоннель. В настоящее время Алексей работает машинистом бетононасоса на участке Сергея Сергеевича Егорова из СМУ-5, который возводит вестибюль станции «Сретенский бульвар».

На этом объекте дел еще немало, только с октября бетон пойдет на вторую очередь котлована, а вот в личной жизни Алексея Оболонкова один важный этап недавно завершился — он закончил учебу на заочном отделении Литературного института имени Горького.

Руководителем творческого семинара, где в течение нескольких лет занимался метростроевец, был доктор филологических наук, профессор С.П. Толкачев, который помимо литературо-ведических работ пишет и художественную прозу. Одна из его публикаций в журнале «Юность» была отмечена премией имени Валентина Катаева.

Его ученику Алексею Оболонкову еще только предстоит вступить на путь солидных публикаций. В творческом багаже молодого писателя две повести и несколько рассказов. Повесть «Мосты» и рассказ «Вепрь» он представил экзаменационной комиссии в качестве дипломной работы.

Одним из официальных оппонентов на защите диплома выступила Светла-

на Владимировна Молчанова, доцент того же института. Она в целом одобрила интерес выпускника к производственной тематике (в повести), к цельным и деятельным натурам. К недостатку «Мостов» Светлана Владимировна отнесла некоторую невнятность сюжета и в то же время увидела там основу для реального киносценария о строителях олимпийских объектов в окрестностях города Сочи. А двенадцатистраничный рассказ «Вепрь», по ее мнению, вполне может заинтересовать редакцию какого-нибудь солидного журнала.

Итак, аванс Алексею Оболонкову выдан неплохой. Его можно поздравить с получением диплома о высшем образовании. Дальнейшее во многом будет зависеть от его терпения и трудолюбия в работе над новыми замыслами.

Юрий ПЕТРУНИН.

УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

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

Редактор
Ф.А. БЛИНОВА

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

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

Газета отпечатана в типографии МГУ им. Ломоносова
(119991, Москва, Ленинские горы., д. 1, стр 15).
Номер подписан в печать 28.09.2010 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264
Тираж 2087

Заказ № 2395