ПУЛЬС МЕТРО
Новые экспонаты в музее Московского метрополитена
СТР. 2

ЛИНИИ ЖИЗНИ
Спортивные достижения начальника подвижного состава
СТР. 3

КОНЕЧНАЯ
Готовим японские суши и роллы
СТР. 4

МОЁ МЕТРО

Газета Московского метрополитена

№ 4 (18) • май 2011 • gazeta@mosmetro.ru

КАЖДЫЙ ЧЕЛОВЕК НАМ ДОРОГ!

В Москве потеплело. Пора отпусков уже не за горами, а значит, наступает время, когда люди разъедутся из Москвы и пассажиров в метро станет меньше. Однако это не означает, что станет меньше работы – каждый метрополитеновец знает: он всегда должен выкладываться на «все сто», чтобы обеспечить качественную и комфортную перевозку каждого пассажира.

Иван Беседин – новый начальник Московского метрополитена – с первых дней работы в метро особое внимание уделяет вопросу повышения качества обслуживания пассажиров. О том, как Метрополитен будет решать эту задачу, а также о том, какие направления развития предприятия новый руководитель определили как приоритетные, Иван Беседин рассказал газете «Мое метро».

– Иван Сергеевич, этот номер газеты выходит накануне Дня рождения метрополитена...

– Очень рад, что у меня есть возможность поздравить с этим праздником всех работников метро! Хочется, чтобы 77-ой год работы Московского метрополитена стал началом воплощения масштабных, смелых проектов. Уверен, что наш замечательный коллектив способен на многое, и вместе мы обязательно справимся! С праздником, дорогие коллеги!

– Можно подробнее: какие именно изменения к лучшему ждут нас и как скоро?

– Московское Правительство поставило перед нашим коллективом масштабные задачи.

До 2015 года планируется построить 75 километров новых линий, то есть, в среднем 15 километров в год. В последние десятилетия строили в среднем не более 4-5 километров в год. Линии метро для сегодняшней Москвы должны быть длиной не менее 600 километров. Так что мы обязаны по сути дела, удвоить протяженность всех линий метро, чтобы этот вид общественного транспорта полностью отвечал потребностям москвичей.

В нынешнем году будет закуплено 214 новых вагонов, а до 2020 года подвижной состав метрополитена будет полностью обновлен. При планировании запуска нового оборудования мы учитываем программы обучения и практических занятий для сотрудников, в первую очередь машинистов.

Сейчас ведется работа над системой информирования пассажиров о загруженности линий метрополитена, а также о сбоях в работе метро, возникающих в случае технических отказов или иных обстоятельств. Информацию люди смогут получать в Интернете, а также по другим каналам, что позволит им самостоятельно принимать решение по выбору своего маршрута.

Мы продолжаем развивать систему безналичной оплаты проезда с помощью банковских карт. В нынешнем году планируем закупить и установить 1500 автоматов продажи билетов и внедрить системы оплаты проезда с помощью мобильного телефона на основе технологии NFC. Все это позволит повысить пропускную способность вестибюлей метро и значительно уменьшить очереди в кассы.

– Прошлым жарким летом во время аномальной жары и смога, дым от пожаров проникал даже в метро, и пассажиры, и работники страдали от духоты в вагонах. Будет ли решена эта проблема нынешним летом?

СТР. 3

НОВОСТИ

НА КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ НАЧАЛИ КУРСИРОВАТЬ ПЯТИВАГОННЫЕ СОСТАВЫ ТИПА «РУСИЧ»

С 21 апреля 2011 года на Кольцевой линии начал курсировать первый пятивагонный состав типа «Русич». Это позволит повысить качество обслуживания пассажиров – каждый пятивагонный «Русич» сможет перевозить на 216 человек больше. До этого времени пассажиров перевозили 6-вагонные поезда 81-717/714 и 4-вагонные составы типа «Русич», к которым теперь добавлен ещё один вагон.

Удлинение составов Кольцевой линии будет проводиться в течение всего текущего года. Кроме того, все вагоны типа 81-717/714 будут заменяться на «Русичи».

До конца 2011 года планируется в основном завершить замену подвижного состава Кольцевой линии новыми вагонами.

НОЧНОЙ КОНЦЕРТ В МОСКОВСКОМ МЕТРО

Дирижер Михаил Рахлевский

В 2011 году Московский метрополитен вновь присоединится к акции «Ночь в музее»: в ночь с 14 на 15 мая, накануне очередного Дня Рождения столичного метро, на станции «Кропоткинская» состоится выступление камерного оркестра Kremlin во главе с художественным руководителем и дирижёром Михаилом Рахлевским.

Для ночного концерта, как и в прошлом году, когда столичное метро впервые приняло участие в акции, была выбрана станция «Кропоткинская». И это не случайный выбор: «Кропоткинская» - станция первой очереди Московского метрополитена, она необыкновенно воздушна и изысканна и как-будто создана для приёмов благодарных почитателей высокого искусства.

Гостями ночного концерта в этом году смогут стать более пятисот любителей классической музыки. А перед началом концерта здесь же состоится презентация новой экспозиции поезда – картинной галереи «Акварель». В этот раз его украсят шедеврами из собрания Вятского художественного музея им. В.М. и А.М. Васнецовых.

К сожалению, ограниченное пространство станции метро не сможет вместить всех. Поэтому, чтобы получить пригласительный билет на ночной праздник в метро, желающим необходимо принять участие в кон-курсе, который Московский метрополитен проведет на своём официальном сайте в интернете накануне 15 мая.

МЕТРО РОССИИ И МИРА

МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ ВО ВСЕМИРНОМ ТРАНСПОРТНОМ КОНГРЕССЕ

С 10 по 14 апреля в Дубае (ОАЭ) прошел 59-й Всемирный Транспортный Конгресс и выставка «Мобильность и городской транспорт», организованные Международным союзом общественного транспорта (МСОТ).

В Конгрессе приняли участие свыше 2000 компаний сферы общественного транспорта из 72 стран мира, в том числе Московский метрополитен и Ассоциация «Метро», объединяющая метрополитены России и СНГ. На торжественном открытии мероприятия присутствовали официальные лица из правительств различных стран.

В ходе Конгресса участники поделились опытом и обсудили вопросы, касающиеся различных аспектов работы и развития общественного транспорта: повышение эффективности; особенности финансирования и экономики, новые подходы к управлению общественным транспортом и обеспечению его безопасности, внедрение интеллектуальных систем на транспорте.

Дубаи выбран местом проведения 59-го Всемирного Транспортного Конгресса не случайно: именно здесь недавно открылось самое большое в мире по протяженности автоматическое метро. Дубайский метрополитен активно строится и к настоящему времени насчитывает 49 станций на 74,6 км пути. Входы в метро оборудованы автоматически открывающимися дверями, а все пространство станций, вестибюлей и переходов кондиционируется. Сооружения метро насыщены различными системами передвижения пассажиров: лифтами, траволаторами и эскалаторами. Платформы станций закрыты, их двери открываются синхронно с дверьми прибывшего поезда. Присутствует и восточный колорит: в каждом составе есть вагон для женщин и ВИП-вагон «Gold-Class», проезд в котором оплачивается по особому тарифу.

В рамках Конгресса состоялась региональная сессия МСОТ – «Восточная Европа и Евразия», в ходе которой начальник Московского метрополитена Иван Беседин избран Председателем Исполкома Евразийской секции МСОТ, которая включает в себя перевозчиков и производителей оборудования для общественного транспорта (ОТ) стран СНГ. На Ассамблее (высший управляющий орган) Евразийской секции МСОТ были представлены новые участники транспортного союза, в том числе метрополитен г. Алма-Аты, который в настоящее время достраивается и будет открыт в декабре 2011 года.

Во время международного форума прошла церемония награждения за достижения в области развития общественного транспорта «PTx2». Авторитетное международное жюри рассмотрело более 50 проектов, заявленных на конкурс, и выбрало победителей. Московский метрополитен удостоен международной награды за культурные проекты. Транспортное сообщество отметило уникальность и высокий художественный уровень всех культурных акций столичного метро, а также то, что Московский метрополитен – одно из немногих предприятий общественного транспорта, уделяющих внимание созданию особой культурной среды для пассажиров. Наибольшее внимание привлекли проекты «Поезд Акварель», «Выставочная галерея на Воробьевых горах» и музыкальные концерты на станциях метро. Высокая международная награда по приезде в Москву передана коллективу Метрополитена, а увидеть ее можно в здании метрополитена на ул. Гиляровского.

По мнению делегатов и организаторов, мир пришел к понимаю необходимости развития общественного транспорта и увеличения его доли в городских пассажирских перевозках. По прогнозам специалистов, к 2025 г. 60% населения Земли будет жить в городах, и только общественный транспорт позволит сберечь экологию и даст возможность мегаполисам гармонично развиваться.

Новые экспонаты в Народном музее Московского метрополитена

В этом году исполняется 76 лет Московскому метрополитену и осенью будет памятная дата - 70 лет битве под Москвой. Народный музей истории Московского метрополитена сейчас ведет подготовку к новой экспозиции, которая будет посвящена Великой Отечественной Войне и, главным образом, битве под Москвой осенью 1941 г.

Архивные данные

Впервые будут представлены некоторые архивные материалы, в том числе фотографии, и вырезки из газет. Широко известно, что в годы войны Московский метрополитен использовался как бомбоубежище, но, в эти тяжелые годы, когда враг находился на подступах к столице, работники метрополитена сумели создать все условия для москвичей, которым порой до 10-12 часов приходилось находиться под землей из-за бомбежек города. Например, за годы войны в метрополитене родилось 217 детей; остались фотографии, где мы видим специальные топчаны в качестве спальных мест. Кроме того, на станциях устанавливали даже детские кроватки, а когда места не хватало, то в тоннелях были сооружены специальные настилы, где также спасалось большое количество людей. На всех станциях были организованы фонтанчики с водой и детское питание. Ещё один интересный факт, о котором мало кто знает, в годы войны на станциях были установлены комнаты ожидания. В темное время суток, в вечерние сумерки, когда город не освещался, у женщин и детей была возможность переночевать в комнате ожидания или дождаться безопасного момента, чтобы вернуться домой.

О культурном досуге и агитационной работе

Малоизвестно, что с осени 41 и до конца зимы 42 года на станции м. Курская работала библиотека. В годы войны метро было больше, чем вид транспорта. На станциях проводились встречи, агитационные беседы, шел показ фильмов, книги читали вслух.

Больше значение имел митинг 6 ноября 1941 г. на станции Маяковская, где Иосиф Сталин лично произнес речь, а на следующий день после митинга был парад 7 ноября на Красной площади. Для митинга и концерта 6-ого ноября 1941 г. на станцию Маяковская даже доставили кресла из Большого театра. Личное присутствие руководства страны в столице, несмотря на жестокие бои, проведенный на Красной площади парад, имели большое моральное и поддерживающее значение. В нашей экспозиции можно будет прочитать цитату из выступления Сталина, увидеть газетные вырезки с хроникой тех тяжелых лет.

О достижениях

Мало кто знает, что метрополитен взял на себя почти всю транспортную нагрузку во время войны, ведь наземный транспорт – автобусы и троллейбусы – в силу объективных причин были перепрофилированы для грузовых перевозок или были отправлены на фронт. До войны, в 1941 году метрополитен перевозил порядка 1 миллиона граждан, а к 1945 году поток достиг полутора миллионов пассажиров. Чтобы решить проблему перегрузок началась первая реконструкция центрального пересадочного узла, был открыт переход между станциями Охотный ряд и Площадь Свердлова (Театральная). На момент начала войны протяженность линий метрополитена - 23,5 км и 22 станции, а в день Победы протяженность наших линий составила 36,8 км и 29 станций. Мы видим, что метрополитен развивался очень активно.

В годы войны на ремонтных предприятиях метрополитена выпускалась военная продукция. Но надо сказать, что в военное время не прекращались разработка и работа по внедрению новой техники, например, это испытание нового состава типа Г, который начал создаваться ещё до войны. Кроме того, в годы войны не прекращалась работа по строительству метрополитена, музей готовит сейчас схему, на которой можно будет увидеть построенные в годы войны участки тоннелей.

О бронепоезде «Московский метрополитен»

И, конечно же, музей представит славную историю бронепоезда метрополитена, который в 1943 году выполнил одну из важных задач, определивших исход сражения на Курской Дуге, а как известно сражение на Курской дуге во многом определило исход 2-ой Мировой Войны. В честь экипажа этого бронепоезда московского метрополитена одному из наших составов было присвоено имя Курская Дуга. Я думаю, что к 4 октября мы подготовим экспозицию, посвященную 18 дивизии народного ополчения г. Москвы. Волею судеб так сложилось, что многие сотрудники метрополитена, уходившие в народное ополчение, попадали именно в 18 дивизию, и 4 октября 1941 г. эта дивизия получила боевое крещение в боях под Вязьмой.

О новых эскпонатах

В декабре месяце на станции Киевская Арбатско-Покровской линии проводилась реконструкция устройств безопасности и управления движением поездов. До реконструкции там применялось оборудование 1952 года выпуска – это пульт и табло, на котором отображалась поездная информация. Причем, это оборудование имеет историческую ценность ещё и потому, что за годы своей работы пульт был много раз реконструирован, и мы можем видеть динамику развития системы за 62 года. Изначально это была индикация, потом появились кнопки управления на пульте, затем, когда уже места на пульте не оставалось, кнопки появились и на табло. Работы по передаче оборудования в музей были выполнены благодаря неоценимой помощи Службы сигнализации и связи, Треста реконструкций, Службы подвижного состава и Службы движения. Пришлось приложить немало совместных усилий, чтобы осуществить этот проект по передаче в Музей нового интересного экспоната. 25 апреля все работы были завершены и теперь мы с гордостью показываем новый экспонат нашим посетителям.

Карина Калустова, по материалам интервью с Константином Черкасским, директором Народного музея Московского метрополитена

Станция метро Маяковская

ХОББИ

Постоянное движение

В приемной начальника Службы подвижного состава оживленно, раздается телефонный звонок, помощник Екатерина уже во второй раз по слогам диктует фамилию нового руководителя: Вайсбурд Александр Станиславович.

Потомственный железнодорожник в 3-ем поколении, инженер по профессии с 20-летним стажем работы в своей области, увлеченный автолюбитель-путешественник, ещё в годы учебы получил 2-ой разряд по греко-римской борьбе, в апреле этого года он возглавил Службу подвижного состава столичного метрополитена. Мы встретились с Александром Станиславовичем в перерыве между совещаниями, и расспросили его об увлечениях, на которые при плотном графике ответственной работы, у него ещё остается время.

- Александр Станиславович, Вы уже активно включились в работу в Службе московского метрополитена, и, наверное, формально познакомились с коллегами и подчиненными в рабочей обстановке. Но сегодня мы хотели бы поговорить о Ваших увлечениях, хобби, чем разбавляете трудовые будни?

- Какой сложный вопрос Вы мне задаете! Хобби? (Смеется). Конечно, у меня есть увлечения, в основном они с молодости, или ещё даже со школы остались. Откровенно сказать, времени действительно не хватает, но, если удается выкроить отпуск и провести его с семьей, то мы отправляемся в путешествие на машине. Я люблю изучать новые места, люблю водить, и даже не загадываю маршрут заранее, выбираю направление по настроению и еду. Вот, с семьей мы, конечно, бывали на Черном море. За период, который я проработал на Калининградской железной дороге, я объехал всю Калининградскую область.

- Вспоминаете яркие моменты после таких поездок?

- Конечно, а как же! Вот был случай на Черном море, я пообещал себе, что не поеду по «серпантину» в темное время суток. Днем дорога была прекрасная, разметка четкая, повороты плавные, и я решил не останавливаться, предположив, что вся дорога будет примерно одинаковой. Доехал до местечка, которое называется Джубга, и тут начался настоящий «серпантин», уже стемнело, но пришлось продолжить путь. Вернувшись на эту дорогу уже днем, я оценил масштаб своего поступка, в общем, считаю, что я совершил подвиг!

- А как пристрастились к автомобилям? И почему потом выбрали железную дорогу?

- В школе, в моем детстве был дом пионеров, вот там был кружок юных автомобилистов. Мне всегда нравилась техника, именно инженерная мысль. Как, наверное, многие, я пробовал заниматься собирательством. Подарили мне марки, сходил как-то на встречу филателистов, и понял, что собирательство и коллекционирование не мое. Мне нравились механизмы, в нашем кружке мы собирали, разбирали, чинили технику и автомобили, к слову сказать, первые права я получил в 15 лет. Потом, когда встал вопрос, куда поступать в автодорожный или железнодорожный выбор пал на второй вариант, это уже было предопределено: мой отец всю жизнь проработал на железной дороге, дед был железнодорожником, и вот я уже 3-е поколение в семье, продолжаю традицию и все эти годы, без малого 20 лет, работаю на рельсовом транспорте.

- Сейчас в виду объективных причин появилась мода на инновации. Руководство страны призывает модернизировать экономику, развивать новые технологии. Вы инженер, любите свою профессию, это помогает в работе находить и внедрять новые технологические решения?

- Надо сказать, что сегодня, к сожалению, технологически столичный метрополитен даже на фоне российских железных дорог, отстает. Одна из задач, которые я вижу, это переоборудование подвижного состава, систем управления движением, систем безопасности и не только. Работы в этих направлениях уже ведутся, но это серьезные задачи, решение которых потребует сил, времени, и, конечно же, прогрессивной инженерной мысли. У нас так исторически, видимо, сложилось, что любое изобретение нужно обосновать, доказать, и я уже не говорю о его внедрении. Но с другой стороны, именно у нас есть та российская школа технического образования, которая дает специалистов мирового класса, их имена среди лауреатов престижных международных премий. И я верю в потенциал молодых инженеров. Считаю, что главное в сотрудниках – идеи, а не только умение делать каждодневную рутинную работу.

- Возвращаясь к Вашим увлечениям, у Вас ведь были и спортивные достижения?

- Да, это правда, я со школы занимался классической борьбой, сейчас она называется греко-римской. Участвовал в соревнованиях и даже получил 2-ой разряд. Между прочим, спортивная подготовка мне очень помогла и при службе в армии. Служил я на границе на одном из напряженных участков, в так называемом золотом треугольнике, на границе с Афганистаном и Ираном и как раз после вывода советских войск.

- Что пожелаете коллегам в работе или вне работы?

- Здоровья, богатства, удачи, любви. (Улыбается и задумывается). Но, если говорить о профессиональных пожеланиях - идти по пути обновления, инноваций, не забывая хорошо отработанные старые правила. В 19 веке был такой наказ инженерам: «инженер создан для мысли технической, чтобы эта мысль шагала вперед», вот я и хочу пожелать коллегам не забывать, что инженер – это гордое звание, которое надо нести по жизни, создавая и преумножая не только капитал, но и интеллектуальную собственность России.

Беседовала Карина Калустова

Окончание. Начало на стр. 1

КАЖДЫЙ ЧЕЛОВЕК НАМ ДОРОГ!

- В этом году Кольцевая линия будет оснащена новыми составами, практически все вагоны будут иметь систему кондиционирования. Понятно, что, все четыре тысячи вагонов за один год заменить или оснастить кондиционерами физически невозможно. Поэтому полностью все составы обновим к 2020 году. Реконструкция вентиляционных шахт тоже будет способствовать улучшению климатической ситуации в метро.

Для улучшения воздухообмена на станциях и в тоннелях метрополитена мы в течение трех лет заменим все выработавшие свой ресурс вентиляционные системы. Улучшится температурный режим на станциях. Новое оборудование за счет устройств плавного пуска позволит сэкономить до 4 процентов потребляемой электроэнергии. Улучшится температурный режим и в тоннелях. В нынешнем году планируется выполнить работы по замене агрегатов на 30 вентиляционных шахтах, а всего в течение трех лет – еще на 103 шахтах.

- Стоит ли ждать увеличения темпов строительства уже в нынешнем году? Какие новые станции откроются?

- В нынешнем году будут введены в эксплуатацию 4,5 километра новых линий. Люблинско-Дмитровская линия продлится на юг. Откроются станции – «Борисово», «Шипиловская» и «Зябликово». В конце мая откроем вестибюль станции «Сретенский бульвар».

- А что делается для обеспечения безопасности пассажиров столичного метро?

Сейчас в метро действуют система централизованного теленаблюдения на станциях и в вагонах поездов, колонны экстренного вызова, ситуационный центр, система единого радиоинформационного пространства. На 46 станциях установлены металлоискатели. На станции «Охотный ряд» Министерством по чрезвычайным ситуациям создана пилотная зона комплексной системы обеспечения безопасности населения, где установлено оборудование для досмотра пассажиров и багажа. Сейчас опытная эксплуатация досмотровой зоны завершена. Ее опыт будет тиражироваться еще на 46 станциях. Особое внимание уделим пересадочным узлам, рядом с которыми находятся железнодорожные вокзалы, и где всегда большой пассажиропоток. Кстати, это не создаст дискомфорта для пассажиров, проблем с толчеей не будет – она технологически исключается. Полностью оборудовать метрополитен системами безопасности планируется к 2014 году.

Координируя свои действия с правоохранительными органами, мы существенно повысим комфортность нахождения пассажиров в метро, убрав оттуда бомжей, несанкционированную торговлю, попрошаек.

- А есть ли какие-то сдвиги к лучшему в реализации пожелания мэра метрополитену развиваться благодаря самофинансированию? В связи с необходимостью сокращать расходы будут ли проведены кадровые перестановки, пересмотрена система заработной платы?

- Сокращение кадров не планируется. Систематичность выплат и индексирование заработных плат останутся прежними, и точно не будут пересмотрены в ущерб работникам. Наши сотрудники – это самый ценный ресурс. Мы планируем сокращать расходы за счет внедрения новых технологий. Также, при строительстве новых станций мы будем применять типовые решения, которые позволят удешевить и проектирование, и строительство. Задача минимизации затрат решается проектными институтами и службами метрополитена. Конечно, хочется следовать традиции и создавать уникальные станции, но время требует строить быстро, качественно, с сокращением расходов. О различиях типовых проектов в ходе привязки к тому или иному району позаботятся архитекторы и дизайнеры. Самое главное – создать условия для более комфортного проезда пассажиров.

- Что делается для комфортного передвижения людей с ограниченными возможностями?

- При проектировании новых линий мы обязательно предусматриваем условия, необходимые для перемещения инвалидов и лиц с ограниченными возможностями. Это и создание лифтов, и звуковое информирование, например, о приближении поезда. Потребуется время, чтобы изменить оснащение других станций столичного метрополитена, где это возможно, и сделать их удобными для людей с ограниченными физическими возможностями.

- Ранее сообщалось, что Московский метрополитен ежедневно перевозит около девяти миллионов пассажиров. А теперь вы сообщаете, что семь миллионов. С чем это связано?

- Количество пассажиров, которое перевозит метрополитен в разные месяцы года неодинаково. Девять миллионов пассажиров мы перевозим в пиковый месяц – в декабре. Летом традиционно пассажиропоток самый низкий – люди уезжают в отпуска. Сейчас наблюдается тенденция снижения объема перевозок. В первом квартале текущего года он снизился на 0,2 процентов. Однако в первой декаде апреля вновь наблюдается рост пассажиропотока.

- Есть ли вероятность, что московское метро будет работать в круглосуточном режиме, как, например, в Нью-Йорке?

- Нет, это вопрос безопасности движения, в ночное время необходимо выполнять регламентные работы. Нужно содержать, обследовать, тщательно обслуживать и ремонтировать железнодорожные пути, устройства автоматики и телемеханики, а это требует времени. К тому же после 12 часов ночи людей в метро почти нет, а возить одиночных пассажиров нецелесообразно.

ФОТОКОНКУРС «ЛЮДИ МЕТРО»

На фото: Машинист эл.депо «Красная Пресня» Вадим Иванов.
Место: Выход с перегона на станцию «Курская» кольцевая, около двух ночи.

Среди присланных работ появляется все больше интересных кадров. В этот раз победило банальное качество исполнения. Фотография Алексея Клочкова очень проста по сюжету, но поражает аккуратностью формы. Видно, что в стремлении передать атмосферу изображаемого пространства и характер героя, автор уделил серьёзное внимание композиции и свету.

Семен КАЦ

Для участия в конкурсе присылайте нам фотографии сотрудников метро за работой на адрес **gazeta@mosmetro.ru**
Обращаем ваше внимание, что в конкурсе могут участвовать все без исключения читатели нашей газеты: как те, для кого метро – работа, так и те, для кого это увлечение.

ПАССАЖИРЫ О НАС

Вчера выписалась из больницы, удалили аппендикс. Приступ случился в метро, ехала с работы. Меня вывели на платформу и передали женщине, дежурной по станции. Пока ждали скорую, я была окружена вниманием и заботой, меня жалели и успокаивали. Я почувствовала себя как в детстве, когда мама рядом и ничего не страшно. Мужу позвонили, по своему сотовому. Окрепну, поеду, найду ту женщину и поблагодарю. Спасибо, теперь я знаю, что в метро работают добрые и отзывчивые люди.
С благодарностью.

Спасибо, за чудесное метро! Не перестаю восхищаться нашим самым лучшим в мире метро, так приятно ездить по подземным дворцам. Отдельное спасибо за интересные поезда. Единственный минус - бомжи! Да и пассажиры злющие, а метро прекрасно.

Александра

Помогите! Полгода назад познакомилась с парнем! Он машинист в метро! Его зовут Лёша. Рост около 170 см, русые волосы, прическа «шухер», но не длинные, слушает метал, любит мелодрамы. Веселый.
Он, наверное, потерял где-то телефон или сим-карту. Несколько месяцев не могу до него дозвониться! Я просто не знаю как его найти, возможно и он меня тоже. ПОМОГИТЕ! Если кто-то его знает, напишите мне: faina500@mail.ru.
Да кстати, работает он машинистом на зеленой ветке. Может кто-нибудь его знает или знает, как его найти!

Аня

Хочу поблагодарить сотрудников станции «Бульвар Дмитрия Донского». Вчера я оставила мобильный телефон в вагоне, но, позвонив на свой номер через пять минут, услышала вежливое приглашение прийти и забрать пропажу у дежурной по станции. Спасибо вам огромное!

Майя

Я в восторге от ретро-поезда, когда попадаю в него на Сокольнической линии, испытываю неописуемое чувство, как путешествие в «уютной комнате», даже более защищённо себя в нём чувствую и радует отсутствие рекламы.. Очень-очень мечтаю, чтоб такие появились на всех ветках ...

Екатерина

Добрый день!!! От всей души хочу выразить признательность и благодарность постовым полицейским на станциях «Люблино» и «Братиславская», а так же дежурной по станции «Марьино», работавшим 23:30 8.04.2011г.
Я по своей рассеянности оставила в вагоне метро пакет с вещами, поняла это когда поезд уже ушел, сразу обратилась за помощью к сотрудникам метрополитена. Меня поразили оперативность действий, а также гуманное отношение к моей персоне!!! Спасибо вам и нижайший поклон!!!

Ирина

МОЁ МЕТРО
Заказчик: Государственное унитарное предприятие «Московский метрополитен»

Редколлегия: Иван Беседин, Светлана Царева, Павел Сухарников, Петр Новиков, Екатерина Беляева
Главный редактор Викарина Багдасарян
Верстка Лидия Гончарова

Электронный адрес редакции: gazeta@mosmetro.ru
Отпечатано в типографии ЗАО «Полиграф-защита»,
Адрес: Россия, 115088, Москва, ул. Южнопортовая д. 24

КУХНЯ

Японские суши и роллы стали так популярны, что даже вошли в меню Дениса Королева, шеф-повара столовой №39 московского метрополитена.
Денис поделился с нами секретом быстрого и простого приготовления роллов и суши в домашних условиях: главное – наличие правильных ингредиентов.

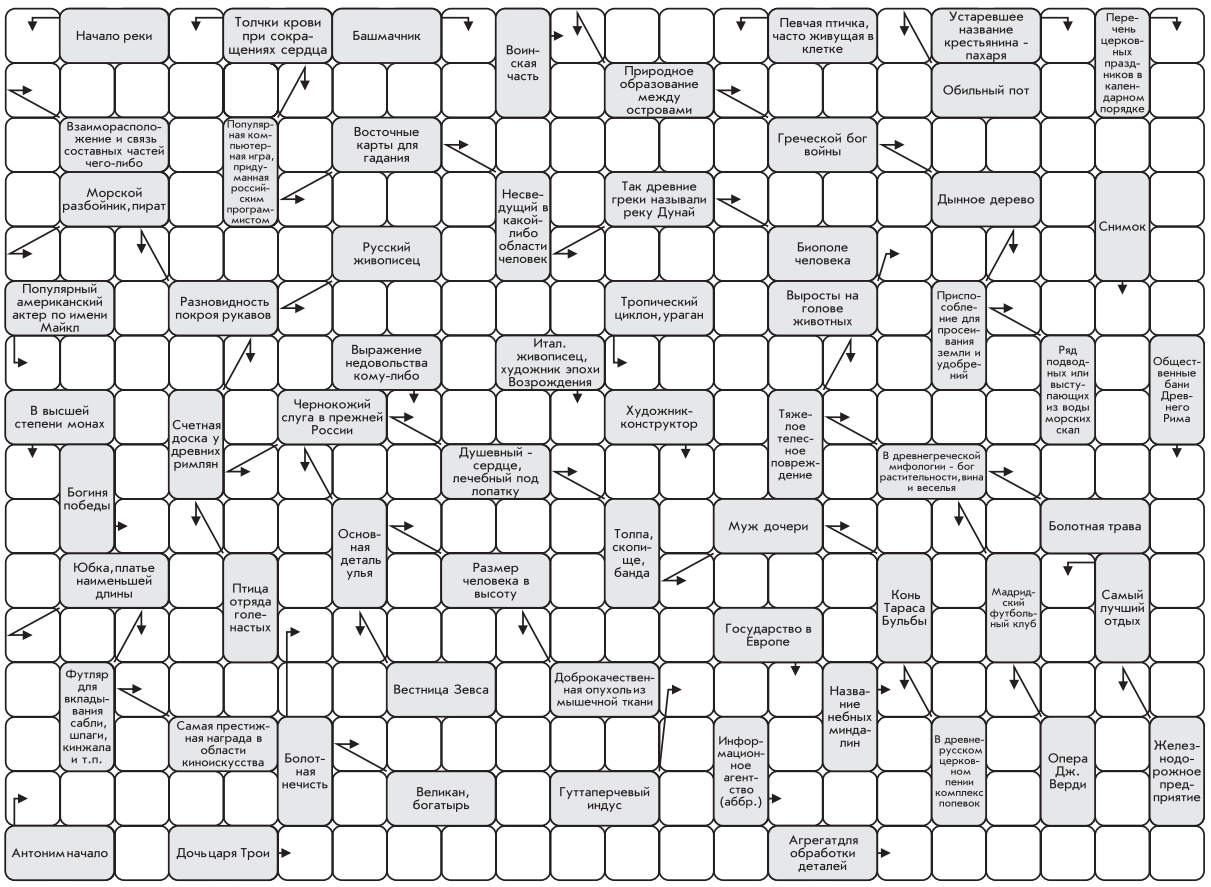
РОЛЛЫ И СУШИ

Из расчета на 2-х человек.
Чтобы приготовить роллы:
- рис для суши 200 гр.
- листья сушенных водорослей Нори
- уксус рисовый Мицукан в готовом виде с сахаром и солью 50 гр., но можно по вкусу
- огурец, авокадо, крабовое мясо, лосось (учитывая, что мы живем не на берегу моря, желательно использовать обработанную рыбу, например, слабосоленую).
- васаби (можно купить в готовом виде, можно приготовить из порошка), соевый соус и маринованный имбирь.

1. Отвариваем рис до готовности, вода из расчета 1:2
2. В горячий рис добавляем уксус Мицукан, перемешиваем и оставляем остывать до температуры 40 – 45 С
3. Берем лист Нори и равномерно выкладываем на него немного риса, оставляя свободным края по периметру по 2 см. От количества риса и начинки зависит размер ролла, чем больше вы положите риса, тем крупнее получатся роллы.
4. Поверх риса полоской выкладываем начинку: полоской нарезанные огурцы, крабовое мясо или рыбу и авокадо.
5. С помощью бамбукового коврика удобно заворачивать лист Нори с начинкой в ровный ролл, а чтобы края листа склеились, смачиваем их водой или соевым соусом.
6. Сформированный ролл разрезаем на 6 частей и выкладываем на тарелку.

Чтобы приготовить суши:
Оставшееся количество риса в среднем по 30 г формуете и кладете на тарелку, поверх него – кусочек рыбы, напоминающий по форме лепесток или лист дерева.
Приятного аппетита!

Сканворд



ОТВЕТЫ К СКАНВОРДУ, ОПУБЛИКОВАННОМУ В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ
ПО ГОРИЗОНТАЛИ: ДЕМОБИЛИЗАЦИЯ, СЫСК, ПЕРСОНА, САПОГ, УКЛОН, ЕЛЕЙ, ПОМОСТ, ЕДА, УЛАН, АСТРОЛОГ, ДОРОГА, ПИВНАЯ, УКОР, ТУНГУСКА, ДОКОЛЕ, СТАТЬЯ, АЛЬТ. **ПО ВЕРТИКАЛИ:** ЭСПЕРАНТО, ДИССЕРТАНТ, КАЙ, ОПУС, ПОПУЛИСТ, БОЕГОЛОВКА, МАГНАТ, ЛОСЬОН, ДЯДЯ, НУТРО, АРАК, РУКА, ЛЕДОКОЛ, ИСПОД, ГОЛЬ, НАЗАРЕТ.

КОНКУРС «МЕТРО В ДЕТАЛЯХ»

Конкурс «Метро в деталях» продолжается!
На фотографии вы видите станцию, конструктивное решение которой является наиболее перспективным на сегодняшний день.
Однако первая станция аналогичной конструкции появилась в московском метро очень давно. Отгадайте, какая станция была первопроходцем?
Присылайте ваши ответы на электронный адрес: gazeta@mosmetro.ru с указанием вашего имени, подразделения, в котором вы работаете, и контактной информацией.
Победителей, как всегда, ждут призы! Удачи!