

МОЁ



МЕТРО

Газета Московского метрополитена

№ 12 (12) • ноябрь 2010 • gazeta@mosmetro.ru

10 ноября Россия отмечает День милиции. Для Виктора Зуихина этот праздник всегда был и остается главным: 29 лет отдал он этой профессии, 9 лет работе в Службе контроля Московского метрополитена, служа только одному – безопасности в Московском метрополитене.

– Сегодня вы работаете первым заместителем начальника Службы контроля Московского метрополитена. С 1997 по 2001 год занимали пост начальника УВД по охране метрополитена ГУВД города Москвы. С чего начался ваш трудовой путь в метро?

– После службы в армии встретился с товарищами, которые уже работали в милиции на Московском метрополитене, и по их совету, да и по своим убеждениям решил связать свою жизнь с милицией столичного метрополитена. Начал службу простым милиционером на станциях «Киевская» и «Молодежная».

– Кто были ваши первые учителя в выбранной профессии?

– Я пришел, когда в метрополитене служило старшее поколение милиционеров, участники Великой Отечественной войны. Это особенные люди: прошедшие через боевые действия, имеющие колоссальный опыт, и как действовать в тех или иных случаях, учили меня именно они. В Управлении были созданы группы по выявлению и задержанию лиц, совершающих карман-

Виктор Зуихин:
«Оценка милиционеру была одна: на его посту не должно быть допущено совершение преступления, а если допущено, то пресечено и преступник задержан»



Служу метрополитену

ные кражи в метро. Как правило, группа состояла из трех человек: двое задерживают карманника, а третий выясняет, у кого что-то украли. Милиционеры были настолько профессиональны, что, находясь в толпе, сразу вычисляли вора: вот он крутится все в одном месте, отирается у входа на эскалатор или в вагон. В одной из таких групп была и женщина, я звал ее всегда тетя Оля. Позже она так и не смогла

оставить подразделение, специально устроилась уборщицей, лишь бы быть среди своих коллег. У таких наставников только и учиться было. Ведь у милиционеров в метро каждый карманник на учете был: в книжечках у них все было записано, кто, когда и на сколько сел, кого ожидать в скором времени на свободе. Как правило, карманники всегда на старое место возвращались. Сидит потом, кается: «Говорили

же мне не лезть в метро, обязательно задержат!» Оценка милиционеру тогда была одна – на его посту не должно быть допущено совершения преступления, а если допущено, то пресечено и преступник задержан. Работать шли не за деньги, а из-за чувства патриотизма, потому что получали тогда зарплату всего 130 рублей, как рабочий на заводе.

СТР. 3 ▶

Пульс метро

СТР. 2

ФАРФОРОВЫЕ ГОРЫ



Линии жизни

СТР. 3

ИСТОРИЧЕСКИЕ ДАТЫ



НОВОСТИ

Поезд «Поэзия в метро» станет продолжением ранее реализованных культурных проектов в Московском метрополитене – поездов «Акварель» и «Читающая Москва».



Состав будет посвящен прославленным чилийским поэтам, признанными классиками мировой литературы XX века.

Мир стихов Нобелевских лауреатов новаторов Пабло Неруды и Габриэлы Мистраль, авангардистов Висенто Уидобро и Гонсало Рохаса, «антипоэта» Никанора Парры несомненно найдет отклик среди пассажиров московского метро.

Поезд «Поэзия в метро» выходит 17 ноября на Филевскую линию. В церемонии примет участие посол Республики Чили. На стикерах в вагонах поезда будут размещены фрагменты произведений чилийских поэтов на русском и испанском языках, их фотографии и биографии, а также информация о проекте. В этот день во всех кассах Московского метрополитена будет продаваться праздничный проездной билет на 2 поездки.

НОВЫЙ ИМЕННОЙ ПОЕЗД ВЫЙДЕТ НА ФИЛЕВСКУЮ ЛИНИЮ 17 НОЯБРЯ



Гонсало Рохаса



Габриэла Мистраль



Висенто Уидобро



Пабло Неруда



Никанор Парра

СИСТЕМУ АЛС АРС ПС ПРОДОЛЖАЮТ ВНЕДРЯТЬ

В декабре будет реконструирован участок Арбатско-Покровской линии от станции «Киевская» до станции «Смоленская». Вместо устаревшей системы автоблокировки и электрической централизации поезда будут следовать по сигналам системы АЛС АРС ПС.

На время переключения, в один из выходных дней декабря, будет закрыт для движения поездов участок Арбатско-Покровской линии от «Парка Победы» до «Курской». От «Щелковской» пассажиры смогут доехать до станции «Курская» и пересесть на Кольцевую линию. От станции «Митино» поезда проследуют до станции «Парк Победы», а до Кольцевой линии сделать пересадку на «Кунцевской». После введения современной системы интервального регулирования движения поездов на новом участке Арбатско-Покровской линии от «Смоленской» до «Митино» управлять поездом будет один машинист без помощника. В будущем оставшуюся часть линии полностью переведут на систему АЛС АРС ПС в два этапа: сначала реконструкция пройдет на участке «Смоленская» – «Курская», затем на участке «Курская» – «Щелковская».

Фарфоровые горы

Ожившая сказка Дулевского фарфорового завода, колыбель российской керамики – Гжель, царская роскошь росписи изделий Императорского фарфорового завода из Санкт-Петербурга, классика, покорившая аристократов России и Европы «Мануфактуры Гарднерь» в Вербилках – все великолепие ведущих фарфоровых заводов России представил Московский метрополитен в экспозиции выставки на станции «Воробьевы горы».

Спешащие на работу и домой люди выходят из вагонов и не торопятся покинуть станцию: внимание сразу привлекают к себе 10 установленных на станциях высоких прозрачных тумб-витрин, где, медленно вращаясь на специальных подставках, мерцают, золотятся и серебрятся, поражают хрупкостью и изяществом «белого золота» России произведения из фарфора. Открывая экспозицию, первый заместитель начальника Московского метрополитена Александр Ершов отметил, что столичное метро давно мечтало организовать на одной из своих станций подобную выставку, на которой как нельзя лучше была бы представлена широта и размах истинной русской души. Обращаясь к гостям и организаторам выставки, представители фарфоровых производств выразили надежду, что благодаря подобным начинаниям почитателей русского фарфора в нашей стране прибавится и даже предложили несколько оригинальных идей на будущее. Например, создать станцию «Гжель-

ская», оформленную в соответствующей манере, или пустить тематический «фарфоровый» поезд, где каждый пассажир во время поездки мог бы любоваться на произведение хрупкого искусства.

– Удивительное зрелище, – делится первым впечатлением пассажир Александр, – ехал по делам, и забыл по каким, настолько меня поразило увиденное. Станция «Воробьевы горы» выбрана как нельзя лучше для выставки: вид Москва-реки, стеклянные витрины с экспонатами – тонкая работа, пластика воды и стекла изумительна. Если позволите, продолжу рассматривать дальше.

А посмотреть действительно есть на что. Вот знаменитая скульптура мастера Дулевского фарфорового завода Алексея Сотникова «Сокол», отмеченная высшей наградой в 1958 году на Всемирной выставке в Брюсселе. Сегодня графическое изображение скульптуры стало торговой маркой завода. В соседней витрине медленно «плывут» изящные дымчатые вазы, расписанные с эффектом «сфумато» Импера-



Витрины с фарфором на станции «Воробьевы горы»: мимо пройти невозможно



торского фарфорового завода. Невозможно оторвать взгляд от «Кузнецовских сервизов», выполненных по образцам известных работ XIX века «Мануфактуры Гарднерь» в Вербилках, которая за более чем 250-летнюю историю создала немало шедевров фарфорового искусства, ставших украшением императорских дворцов России и Европы. Наконец, сложные скульптурные композиции из бело-синего фарфора: знаменитая и родная каждому

русскому человеку – Гжель.

Несомненные произведения искусства – специально созданные по заказу Московского метрополитена тумбы-витрины. Почти год над ними работали конструкторы одного из московских заводов. При создании этой сложной 1200-килограммовой конструкции наши мастера продумали все до мелочей. Здесь и особая система освещения с вентиляцией, чтобы не перегревались светодиоды, и редуктор, который крутит подиум, и программа, дающая возможность механизму через каждые четыре часа работы отдохнуть на час, и различные сигнализации. Стекла для конструкций были заказаны и привезены из Италии: в России пока их не делают подобного размера и кривизны.

Выставка русского фарфора в Московском метрополитене продлится не менее четырех месяцев. По завершению организаторов, впереди нас ждут не менее интересные экспозиции российских мастеров на станции «Воробьевы горы».

Юлия АФАНАСЬЕВА

КАК У НИХ

Киевскому метро – 50 лет



Славутич



Лыбедская



Вырлиця

Киев невозможно представить без метро. На его долю приходится почти 60% от общего объема городских пассажирских перевозок.

Метрополитен по праву считается символом и украшением столицы Украины, ведь его станции – объекты архитектурного и культурного достояния, а четыре из них – «Вокзальная», «Университет», «Крещатик» и «Арсенальная» – памятники архитектуры. По праву гордится Киев и самой глубокой в СНГ и Европе станцией метро – «Арсенальной», которая находится на глубине 105,5 метра.

Еще до окончания войны, 5 августа 1944 года Постановлением Совета народных комиссаров СССР соответствующим учреждениям было предписано начать изыскательно-разведывательные работы, составить технический проект и генеральную смету с тем, чтобы уже в IV квартале того же года внести на утверждение правительства проектное задание

СПРАВКА

Сегодня в киевском метро 3 линии, которые пересекают все 10 районов города, суммарной длиной 59,9 км. К услугам пассажиров 46 станций с тремя пересадочными узлами, расположенными треугольником в историческом центре Киева. В состав метрополитена входит 11 эксплуатационных служб, три электродепо, мастерские по ремонту подвижного состава и дирекция строительства метрополитена. Всего в метро Киева трудятся более 6 тысяч человек.



на сооружение Киевского метрополитена.

И хотя война еще повсюду напоминала о себе, в Киеве началась подготовка к строительству подземной магистрали. И тут понадобилась практика москвичей, которые не только передавали свой бес-

ценный опыт киевлянам, но и возглавляли проходческие бригады, а впоследствии взяли на себя обучение специалистов многих профессий.

Летом 1949 года молодой коллектив метрострой заложил первые шахты, а первая сбойка прошла в декабре 1951 года, когда были соединены пилотные тоннели между станциями «Днепр» и «Арсенальная». К маю 1959 года все тоннели были полностью готовы.

В мае 1960 года, когда сооружение метро подходило к завершению, в техническую школу Московского метрополитена было направлено на подготовку и переквалификацию 270 специалистов для Киевского метрополитена. Среди них – помощники машинистов электропоездов, электромеханики эскалаторов, специалисты служб движения, пути и другие.

Одиннадцать лет напряженного труда ушло на то, чтобы дать жизнь новой мощной транспортной сети в Киеве – 6 ноября 1960 года первый участок киевского метро протяженностью 5,2 км с пятью станциями был открыт.

Петр НОВИКОВ

МЕТРО РОССИИ И МИРА

В ШАНХАЕ ЧИТАЮТ ЛЕРМОНТОВА

С 11 по 15 октября 2010 года в Шанхае прошло очередное ежегодное заседание CoMET – международной ассоциации, в которую входят 12 крупнейших метрополитенов мира, в том числе – московское метро.

Участники сделали анализ работы за 2009 год, были рассмотрены тематические исследования, проведенные всеми членами CoMET, оценены десятки эксплуатационных показателей. Кроме этого, представители метрополитенов рассказали коллегам о трех стратегических целях, достижение которых они считают приоритетными для развития своих транспортных систем. Оказалось, что стратегические цели у метрополитенов разных стран во многом схожи – обеспечение безопасности пассажиров, строительство и совершенствование технических систем метрополитена, поиск источников финансирования.

Все члены делегаций присутствовали на открытии галереи стихотворений поэтов мира в метро. На торжественной церемонии, где присутствовал мэр Шанхая, под музыку Чайковского гостям были прочтены стихотворения Михаила Лермонтова.



ОДЕССА: ПОДЗЕМНЫЙ ТРАНСПОРТ ПРЕВРАТЯТ В ВОЗДУШНЫЙ

Над загруженными городскими дорогами парят вагончики с пассажирами, которые наслаждаются видом бескрайнего моря. Такое чудо обещают построить в Одессе.

– Сейчас этим проектом власти города очень заинтересовались, – рассказал Михаил Фрейдлин, директор коммунального предприятия «Агентство программ развития Одессы». – Канатное метро может появиться уже через 2–3 года. Скорость его движения будет приблизительно 40–50 км/час, и при этом – никаких пробок. Для туристов такая поездка будет очень познавательной и приятной. А жителям города позволит добраться в нужный пункт, минуя дорожные заторы. Линия пройдет от морского порта вдоль Французского бульвара, Ланжерона и дальше по побережью.

Планируется, что транспортная система сможет обслуживать до 6000 пассажиров в час. А затраты на его строительство обойдутся примерно в 10 раз дешевле любого другого вида транспорта. Подобное метро уже работает в Испании, США и Алжире.



Требовательная Фаина

Для дорожного мастера электродепо «Калужское» Фаины Владимировны Зайцевой нет ничего хуже выходных. Вроде и домашних дел хватает, но заканчиваются они моментально, и с подрастающим внуком все прочитали и во все поиграли, с сыном и невесткой обо всем поговорили, все дела обсудили. Ой, как хочется на работу! Уникальный человек? «Самый обычный, – смеется Фаина Владимировна, – просто я в этом депо уже 51 год проработала. Здесь вся моя жизнь».

Московское утро. 6.30. Около троллейбусной остановки сидит с неподвижностью фарфоровой фигурки собака. Она внимательно смотрит в каждое окошко подъезжающего транспорта, но с места не двигается. Еще минута и она бросается к открывающимся дверям троллейбуса: наконец-то приехала ее любимая, единственная и неповторимая Фаина Владимировна.

– Дворняга беспородная, зато зовут Анфисой Петровной. Года два назад увязалась дорогой за нашим слесарем, к сожалению, он умер, да так и осталась с нами. Общительное, добрейшее животное, любит всех и встречает не только меня по утрам, но все же у нас с ней отношения особенные. Чувствует, наверное, что я сторожил здешних мест: самой не верится порой, что столько лет здесь проработала.

Анфиса Петровна бешено виляет хвостом, позирует для фотографии и, понимая, что ее Фаина Владимировна занята, уходит на второй план, укладываясь у двери кабинета, чтобы все видеть и слышать.

– Первый мой рабочий день в Службе пути Московского метрополитена был 29 января 1959 года. Сыну тогда было полтора года, и заступала я на работу в ночную смену, бегом из железнодорожного техникума, где училась. Было тяжело.

Бывало, идешь ночью по туннелю после занятий, и глаза закрываются – спала «на ходу». Пока училась, работала бригадиром пути, потом в техотделе техником, а с 1971 года стала дорожным мастером в нашем депо. Остаюсь им и по сей день. 24 человека у меня в подчинении, и со всеми нахожу общий язык.

Вот уж где поверишь в силу значения имени на человека. Свое Фаина Владимировна получила в честь подруги мамы, замечательного врача и сильной женщины. Преческое имя Фаина дословно: являющаяся, сияющая, вихревая, темпераментная, требовательная.

– Работа моя, конечно, не женская, но вижу, что ко мне относятся с пониманием, и если прошу что-то сделать, вопросов не возникает, даже у мужчин. Бывает, что могу и строгой быть, но никогда без причины. Иногда могу сказать: «Я все слова русские, которые так всем понятны, знаю, и могу вам их сказать, но давайте обойдемся без них». Работу свою знаю и люблю, поэтому и от других требую того же. Наши обязанности: содержать путь в порядке, обеспечивать движение поездов, и здесь недобросовестность неприемлема. Парк у нас большой – протяженность пути 13 километров, 70 стрелочных переводов, 42 канавы. Ничего,



Фаина Зайцева работу свою знает и любит, поэтому от других требует того же

справляемся. Знаете, я столько лет этим занимаюсь, что ощущение такое, будто делаю естественную работу, как хозяйка по дому. Это твой дом, сюда возвращается твоя семья, приходят люди, и все должно быть на высшем уровне.

А в другом доме каждый день ждут Фаину Владимировну с работы сын, невестка и внук. Живут все вместе, и проблем никаких не возникает. Золотое правило нашей героини: в дела детей не вмешиваться и авторитетом не давить. Хотя, наверное, именно авторитет и верность профессии мамы подвигло в свое время сына Фаины Владимировны пойти по ее стопам. Трудовой стаж сына Виталия в Московском метрополитене 30 лет. Сегодня он работает механиком в Службе электроснабжения.

– Это, конечно, тоже сближает: общие темы для разговора,

последние новости. Дома мне хорошо, уютно, но вот же опять: жду не дожжду понедельника, когда пора на работу. Без нее не представляю свою жизнь, и я несколько не преувеличиваю.

Уникальной себя Фаина Владимировна не признает и «последним из могикан» считает себя не желает. Современным молодым людям на такую работу, как у нее, советует приходиться – получают все, что необходимо для счастливой жизни: верных друзей, сильный характер, способность не пасовать ни при каких трудностях.

– Да, раньше работать было тяжелее, все вручную делали, а сейчас в помощь прогресс. Вот стоит у нас компьютер, но то одно у него не работает, то чего-то не хватает, а я бы с большим удовольствием освоила его. А что, время идет, развивается, и нам, сколько бы лет ни было, соответствовать надо.

Юлия АФАНАСЬЕВА

ИСТОРИЧЕСКИЕ ДАТЫ

13 ноября 1931 года – Постановлением Совета труда и обороны СССР №512 работы по сооружению Московского метрополитена были отнесены к группе ударных строительства.

29 ноября 1934 года – подписан приказ № 49 «Об образовании Управления Московского метрополитена».

20 ноября 1943 года – на действующем перегоне Замоскворецкой линии открыты станции «Новокузнецкая» и «Павелецкая».



18 ноября 1944 года – создана Техническая школа Московского метрополитена, которая в 1995 году была преобразована в Учебно-производственный центр.

25 ноября 1954 года – в Московском метрополитене разрешен провоз лыж с мягкой упаковкой заостренных кончиков.

29 ноября 1955 года – Московскому метрополитену присвоено имя В.И. Ленина.

7 ноября 1958 года – с завершением строительства участка от станции «Киевская» (мелкого заложения) до станции «Кутузовская» открыто движение поездов по Филевской линии от станции «Калининская» («Александровский сад») до станции «Кутузовская».

7 ноября 1959 года – начато внедрение автоматических контрольных пунктов на станциях Московского метрополитена.



7 ноября 1959 года – Филевская линия продлена от станции «Кутузовская» до станции «Фили».



15 ноября 1973 года – Кольцевая линия переведена на режим работы с отключенным освещением в туннеле во время движения поездов.

4 ноября 1983 года – введено в эксплуатацию электродепо «Варшавское».

8 ноября 1983 года – вступил в строй Серпуховской радиус от станции «Серпуховская» до станции «Южная».

1 ноября 1992 года – взамен металлических введены пластмассовые жетоны. Некоторое время для оплаты проезда пластмассовые и металлические жетоны использовались одновременно.

20 ноября 1995 года – участок Замоскворецкой линии от станции «Каширская» до станции «Каховская» выделен в самостоятельную Каховскую линию.



Окончание. Начало на стр. 1

Раньше на нас здорово влияли книги, фильмы о работе советской милиции. Сейчас их еще больше, но акцент в них делается на вещах, скорее компрометирующих эту профессию.

– С какими трудностями сразу пришлось столкнуться в свое время милиционеру Зуихину?

– Конечно, раньше в метро преступлений совершалось гораздо меньше, проводилось больше профилактической работы. В сутки по Управлению из всех пассажиров метро в день задерживали около тысячи человек за административные правонарушения. Это были не только карманники, о которых я уже говорил, но и те, кто нарушал правила пользования метро, пьяные, и даже те, кто сквернословил, оказывал сопротивление милиционеру при задержании. Сейчас поведение пассажиров изменилось в худшую сторону.

Сегодня можно увидеть, как кто-то пьет пиво, а потом и бутылку пустую в вагоне оставляет. Опять же безнаказанно «работают» расклейщики объявлений. Раньше этих правонарушителей на сто рублей могли оштрафовать работники службы контроля. Но сейчас по решению Верховного суда это положение отменено. Это право осталось только за сотрудниками милиции, хотя не всегда они им пользуются, наверное, считая, что это правонарушение малозначительное. За годы службы мне самому приходилось задерживать карманников. Как-то уже ночью при проверке поездов на Кольце-

Служу метрополитену

вой линии заметил, что в соседнем вагоне человек снимает часы у подвыпившего спящего пассажира. При выходе я его задержал, и уже в комнате милиции при нем обнаружили восемь часов. Причем гражданин утверждал, что они принадлежат ему. Я был один, а в подобной ситуации сотрудников милиции должно быть трое: двое задерживают, а третий опрашивает потерпевшего. То, что часы были украдены, удалось доказать благодаря дарственной надписи на одном из часов. Нашли их хозяина и подтвердили кражу. Сейчас доказывать стало проще благодаря внедрению в метрополитене системы видеонаблюдения на станциях и в вагонах электропоездов.

– В реалиях сегодняшнего времени, какими качествами должен обладать человек, выбравший себе службу милиционера на таком объекте, как метро?

– Необходимо иметь физическую закалку и психологическую подготовленность. Если службу несут напарники, никак нельзя, чтобы один документы проверял, а другой в это время курил в сторонке. Это беспечность. Сотрудник милиции должен в совершенстве знать свои обязанности и проигрывать все возможные варианты, чтобы защитить себя. Положен бронежилет, значит, надо его надеть. Тяжело, душно может быть, но так положено. Ведь речь идет о сохранении жизни. Конечно, перед матерым преступником и этого может

быть недостаточно, как случилось с нашим товарищем Хамятом Жиганшиным, погибшим в 1995 году от пули бандита на станции «Авиамоторная». Милиционер остановил для проверки документов трех подозрительных пассажиров, один из которых был выходцем с Кавказа. Документы оказались милиционеру подозрительными, и он предложил задержанному пройти в комнату милиции для дальнейшего разбирательства. Мужчины согласились. Но в коридоре, около комнаты милиции, один из них резко выхватил оружие, развернулся и выстрелил в постового. Пуля попала в незащищенную бронежилетом шею. Когда мы приехали на место, в руке Хамята были зажаты права одного из преступников. Благодаря этому всю банду задержали. С 1935 года, когда в Москве появился метрополитен, при несении службы погибли восемь милиционеров. Их пример отваги, верность долгу и профессии урок для сегодняшних молодых сотрудников, кто выбрал для себя работу по обеспечению безопасности. Я хочу поздравить с Днем милиции Управление милиции на Московском метрополитене, ветеранов, всех сотрудников, кто работает сейчас, и пожелать их семьям здоровья, счастья, радости, чтобы в метро было спокойно, и соблюдался должный порядок. А наши пассажиры могли быть уверены, что они защищены и на страже их безопасности стоят профессионалы.

Юлия АФАНАСЬЕВА

МИСС МЕТРО 2010

Дорогие читатели!

В течение года мы принимали заявки на участие в конкурсе «Мисс метро 2010». Всего в редакцию пришло около 30 заявок, из них были выбраны 9 девушек месяца, фотографии которых публиковались в нашей газете. Год подходит к концу, и пора определять победительницу – самую красивую девушку нашего предприятия!

Мы решили снова показать вам всех девушек, которые участвовали в нашем конкурсе, чтобы каждый смог еще раз посмотреть на фотографии, прежде чем сделать свой выбор. Безусловно, главного приза достойна каждая из наших участниц, но, вероятно, кому-то из них удалось больше всех очаровать своих коллег.

Для объективности голосования мы решили не пользоваться электронной почтой или сайтом метрополитена, так как это открывает возможности для «накручивания» счетчика голосов, и провести его проверенным способом – через купоны, которые мы публикуем ниже.

Итак, голосуем!

В купоне следует выбрать одну (и только одну) девушку, которую вы считаете достойной победы, поставив галочку или крестик напротив ее имени. Затем надо вырезать купон и отнести его секретарю вашего подразделения. После того, как в подразделениях соберутся купоны с отмеченными участницами, их следует положить в конверт и направить в канцеля-

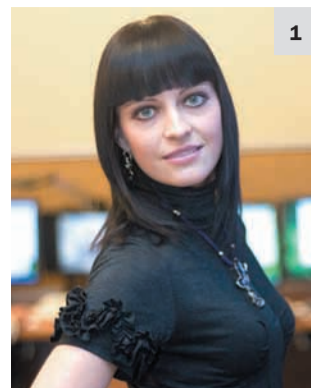
рию метрополитена (пр-т Мира, д. 41, стр. 2, к. 254) с пометкой – «Мисс метро. В Отдел по связям с общественностью и СМИ».

Заполненные купоны следует передать в канцелярию метрополитена не позднее 5 декабря.

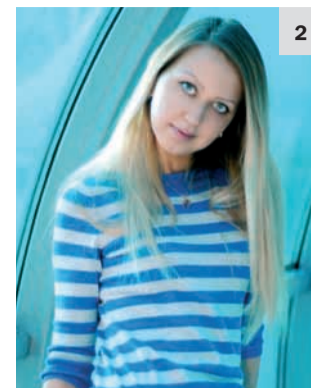
По вопросам, касающимся проведения конкурса, можно обращаться по электронной почте – gazeta@mosmetro.ru. Редакция газеты убедительно просит секретарей и референтов со всей серьезностью отнестись к своей важной миссии в процессе выбора самой красивой девушки метро – это поможет голосованию быть объективным! Спасибо вам заранее!

Кроме этого, мы решили использовать представленную возможность для получения вашего мнения о нашей газете. Нам скоро

исполнится год – и мы хотим совершенствоваться, становиться лучше для вас, дорогие читатели. Для этого нам очень нужно ваше мнение. Правая половина купона – как раз для этого. Если вам есть, что сказать, – мы будем рады услышать, и постараемся учесть каждую просьбу и каждое предложение.



Наталья Шмелёва



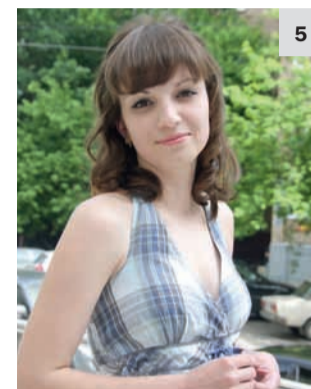
Юлия Мурсалимова



Елена Черкезова



Татьяна Дехконова

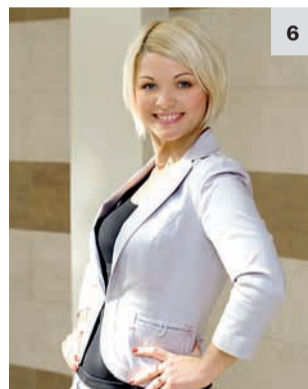


Ольга Ермихина

В ОТДЕЛ ПО СВЯЗЯМ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ И СМИ

- 1. Наталья Шмелёва
- 2. Юлия Мурсалимова
- 3. Елена Черкезова
- 4. Татьяна Дехконова
- 5. Ольга Ермихина
- 6. Елена Гапеева
- 7. Наталья Тутушкина
- 8. Елизавета Вострякова
- 9. Татьяна Чикина

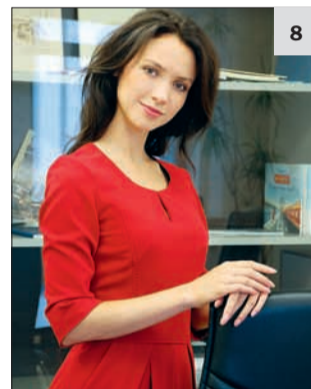
ВАШИ ПОЖЕЛАНИЯ К ГАЗЕТЕ «МОЕ МЕТРО»



Елена Гапеева



Наталья Тутушкина



Елизавета Вострякова



Татьяна Чикина

ПАССАЖИРЫ О НАС

Прошу сотрудников метрополитена и милицию прекратить то безумие, которое творится на станции метро «Площадь Революции»! Она превратилась в место паломничества распространителей СМИ суевверных людей. «Пантеон» этих несчастных такой: морды собак, ножки младенцев, тупельки девочек, револьверы солдат, пестушок и другие атрибуты статуй.

К этим предметам люди имеют привычку самозабвенно прикасаться в поисках какой-то абстрактной «удачи» (или «счастья»)...

Вспомните: лет 30 назад о таком и думать не могли! А могли ли этого ожидать те, кто строил станцию и ставил на ней эти статуи? Теперь нужно тратить дополнительные деньги на покраску!

Заранее спасибо, Степан

Уважаемые господа!

Прочитала в «Комсомольской правде» еще одну критическую статью о московском метро – часто бываю в Лондоне, так как работаю на англ. компанию – всем критикам нужно поехать в Лондон и увидеть, что такое ПЛОХОЕ!!! метро – с бесконечными поломками, плохим освещением, отсутствием эскалато-

ров и дикой платой за проезд, а потом критиковать наше метро, которое, на мой взгляд, просто лучшее в мире.

С нашей привычкой все свое критиковать надо все-таки быть справедливыми и признать, что метро у нас замечательное!

С уважением Лиза Гусарова

Пожалуйста отберите микрофон у тетушки-эскалаторщицы, которая работает на Савеловской. Ее «занимайте обе стороны эскалатора, че так сложно што ли» все равно не приносит никакого эффекта, а раздражения добавляет. Включите лучше все эскалаторы.

Марина

Уже более полугода во время пути на работу переход между «Киевскими» занимает 15 минут. Пробка из людей начинается еще на платформе. Буквально только раз или два за все время переключали второй эскалатор на подъем. Почему бы не переключать его постоянно, в часы пик? На обратный пассажиропоток это почти не повлияет.

А так – нужно хотя бы солидным обмазать разграничительный заборчик у эскалаторов. Да пожирнее!

Сергей

КУХНЯ

Вам потребуются (для одной порции):

1 рыба Сибас (другое название – Бранцин) – 300–400 г, королевские креветки 3–4 шт., 1 помидор, соль, перец по вкусу, растительное масло, немного муки.

Для соуса: 1/3 огурца, сливки 33%, – 100 г, цедра 1/2 лимона, щепотка соли.

С рыбы снимаем чешую, убираем хребтовую кость, режем ее так, чтобы получилось 3 разного размера куска.

Обваливаем рыбу в муке, добавляем соль и перец по вкусу, жарим на сковороде в растительном масле.

Для основания нашей пирамиды выбираем самый крупный кусок рыбы, кладем на него 3–4 приготовленные и очищенные от кожуры королевские креветки, сбрызнув их предварительно лимонным соком. Сверху помещаем второй кусок рыбы, чуть меньше первого.

Пирамида из Сибаса



Денис КОРОЛЕВ, шеф-повар столовой №39

Затем берем помидор, нарезаем его у основания дольки и вынимаем сердцевину с зернами. Получившееся помидорное филе помещаем на нашу пирамиду. После чего сверху кладем третий (самый маленький) кусок рыбы. Основное блюдо готово. Теперь приступаем к его украшению.

Огурец режем вдоль тонкими ломтиками. Украшаем тарелку получившимися слайсами и поливаем соусом. Для его приготовления выпариваем сливки до густоты сметаны, добавляем соль, цедру лимона. После чего блюдо можно подавать на стол.

Совет: к «Пирамиде из Сибаса» отлично подойдет белое сухое вино.

МЕТРО В ДЕТАЛЯХ



КОНКУРС

Серию из многочисленных побед электродепо «Варшавское» прервала служба Движения – начальник станции «Выставочная» и «Международная» Наталья Борисова правильно угадала деталь оформления пола на станции «Бауманская». Эта победа не случайна – Наталья раньше работала на этой станции и хорошо запомнила детали ее интерьера. Поздравляем победительницу!

Перед вами новое задание – на какой станции прячется этот охотник? Присылайте ответы на электронный адрес газеты «Мое метро» – gazeta@mosmetro.ru с указанием имени, подразделения метрополитена, в котором вы работаете, и контактного телефона. Первого, кто даст правильный ответ, ждет приз!



Наталья Борисова