



Электродепо «Нижегородское»: НОВОЕ, НО С ИСТОРИЕЙ

стр. 3

ЦИФРА НОМЕРА

90

Столько лет прошло с даты принятия исторического решения о необходимости строительства метрополитена в Москве.

стр. 8

ЦИТАТА НОМЕРА

«Самые старые эскалаторы, установленные в Московском метрополитене, – это механизмы серии ЭМ. Они работают на благо пассажиров с 1952 года. Такие есть на станциях «Белорусская» и «Комсомольская» Кольцевой линии».

Дмитрий Кабычкин,
начальник дистанции 1-й группы
подземного ремонта эскалаторов
Эскалаторной службы Дирекции
инфраструктуры

стр. 5

ВОПРОС НОМЕРА

Вход в метро становится доступен по лицу.

Как работает и чем удобен сервис Face Pay?

стр. 4

Московский метрополитен ожидает открытия электродепо «Нижегородское», которое станет домом для поездов Большой кольцевой линии. Редакция **ММ** побывала на стройплощадке и познакомилась с командой электродепо

ПУЛЬС МЕТРО

Развитие метро в цифрах

23 СЕКУНДЫ – СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ

ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ НА Кассе метрополитена

Данный показатель с 2010 года вырос на 50%, а доля цифровых способов оплаты проезда в метро впервые достигла 53%. Помимо касс, пополнить «Тройку» можно в приложении «Метро Москвы», на mos.ru, в личном кабинете на сайте метро или в автоматах. Также в Московском метрополитене работают 893 турникета, которые списывают оплату через банковские карты и смартфоны.

В 40 РАЗ БЫСТРЕЕ

СТАЛА СОТОВАЯ СВЯЗЬ В МОСКОВСКОМ МЕТРО ЗА 10 ЛЕТ

В настоящее время идёт тестирование сети 5G. Мобильная сеть последнего поколения позволит запустить новые служебные и пассажирские сервисы. Скорость передачи данных станет выше, чем у 4G, а качество связи – лучше на всей территории столичной подземки, включая тоннели между станциями.



БОЛЕЕ 1 МЛН ПассажиРОВ

СОПРОВОДИЛИ СОТРУДНИКИ ЦЕНТРА ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОБИЛЬНОСТИ ПассажиРОВ (ЦОМП)

По сравнению с 2016 годом количество заявок увеличилось в восемь раз. Ежедневно сотрудники ЦОМП принимают в среднем 133 обращения. Инспекторы сопроводили более 125 000 слабовидящих и слабослышащих, более 406 000 детских групп, помогли более чем 13 000 инвалидов-колясочников. Ежедневно задействованы около 100 инспекторов ЦОМП. Также они сопровождают инвалидов до 138 объектов за пределами метро.

ПО ИНФОРМАЦИИ TELEGRAM-КАНАЛА ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА МОСКВЫ

ЗДОРОВЬЕ

Примите ответственное решение

БОЛЕЕ 25 000 НАШИХ КОЛЛЕГ УЖЕ ПРОШЛИ ОДИН ИЛИ ДВА ЭТАПА
ВАКЦИНАЦИИ ОТ COVID-19. ПОЧЕМУ ВАЖЕН КАЖДЫЙ ВЕРНЫЙ ВЫБОР?



Дмитрий Доцатов,
первый заместитель начальника
метрополитена – начальник Дирекции
инфраструктуры

Мир знает примеры, когда ослабление внимания к вакцинации приводило к новым эпидемиям. Принимая решение о прививке, мы распоряжаемся не только своей судьбой, но и здоровьем близких. Поэтому для меня выбор был очевиден.



Роман Латыпов,
первый заместитель начальника метрополитена
по стратегическому развитию и клиентской работе

Известно, что эпидемиологическая статистика связана с охватом прививками. Больше вакцинированных – меньше заболевших. От личного выбора каждого зависит здоровье многих. Поэтому я пришёл на прививочный пункт.



ПРОЙТИ ВАКЦИНАЦИЮ МОЖНО В ПОЛИКЛИНИКЕ ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ЗАПИСИ:

– НА ОФИЦИАЛЬНОМ ПОРТАЛЕ МЭРА И ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ
MOS.RU ПРИ ПОМОЩИ СЕРВИСА «ЗАПИСЬ
НА ПРИЁМ К ВРАЧУ»

– НА ОФИЦИАЛЬНОМ ПОРТАЛЕ ЕМИАС EMIAS.MOS.RU
ИЛИ В МОБИЛЬНОМ ПРИЛОЖЕНИИ EMIAS.INFO

– НА САЙТЕ «ГОСУСЛУГИ МОСКВЫ» ИЛИ С ПОМОЩЬЮ МОБИЛЬНОГО
ПРИЛОЖЕНИЯ GOSUSLUGI.RU

– В ИНФОРМАЦИОННЫХ КИОСКАХ, РАСПОЛОЖЕННЫХ
В ПОЛИКЛИНИКАХ ГОРОДА

ГДЕ ЕЩЁ МОЖНО СДЕЛАТЬ ПРИВИВКУ:

– В ПАВИЛЬОНАХ «ЗДОРОВАЯ МОСКВА» MOSGORZDRAV.RU/ZM
– ВО ВСЕХ ФЛАГМАНСКИХ ЦЕНТРАХ «МОИ ДОКУМЕНТЫ»

Электродепо «Нижегородское»: НОВОЕ, НО С ИСТОРИЕЙ

В ЧЕТЫРЁХ КИЛОМЕТРАХ ОТ КРЕМЛЯ, НА ШОССЕ ЭНТУЗИАСТОВ, ИДЁТ СТРОИТЕЛЬСТВО 21-ГО ДЕПО МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА.

В применении к «Нижегородскому» корректнее говорить не о строительстве, а о реконструкции. Его возводят на территории бывшего завода по модернизации и строительству вагонов (МВРЗ) им. В.Е. Войтовича. Перед создателями депо стоит непростая задача – вписать здания архитектурного наследия в комплекс современных сооружений. Новизна здесь будет неразрывно слита с историей. И команда руководителей депо сегодня приняла на себя двойную ответственность – по контролю за ходом строительных работ и по сохранению исторической памяти об этом объекте.

С начальником электродепо Романом Ивановым мы встречаемся в административно-бытовом корпусе (АБК). Это здание было возведено в ходе первого этапа реконструкции – на месте бытовых помещений завода. Сегодня сюда переехали специалисты Службы связи метрополитена, и временно разместился коллектив «Нижегородского», пока небольшой.

Свою команду полушутя-полусерьёзно Роман Викторович называет тоже «исторической». В ней немало бывших работников завода. Так, главный инженер электродепо Кирилл Тузов работал здесь до начала реконструкции. Ведущий инженер Олег Крылепов в прошлом также трудился на заводе. Их знания об объекте, его особенностях, инженерных коммуникациях очень ценны сегодня.

Руководитель депо начинал трудовой путь в 1996 году помощником машиниста электропоезда метрополитена. В 2019 году, когда он работал в должности заместителя главного инженера Службы подвижного состава, ему передали контроль за строительством «Нижегородского». С ним эту работу начал вести нынешний заместитель главного инженера депо Сергей Филонов.

На столе начальника – книга об истории завода. К этому вопросу у руководства депо большое внимание. Заводские старожилы, влившиеся в новый коллектив, почувствовали этот интерес и откликнулись на него.



Начальник электродепо Роман Иванов в историческом здании Заводского управления

– Благодаря заводчанам мы спасли архивные плёнки, которые теперь предстоит оцифровать, – рассказывает Роман Иванов. – Слесарь Василий Гуцу отыскал документальный фильм о заводе. Мы успели сохранить Доску почёта. Ещё один артефакт – макет предприятия, который хранится в Заводском управлении. Хотите увидеть?

Мы отправляемся на экскурсию по бывшему заводу и будущему депо.



Строительная площадка электродепо «Нижегородское»

ПРОШЛОЕ

Промышленная история этого места началась в 1868 году, когда были построены Главные вагонные мастерские Курской железной дороги. Метрополитен унаследовал здания, относящиеся к XIX – началу XX веков. В этих стенах перед работниками предприятия выступал Председатель Совнаркома товарищ Ленин. Революционная линия в истории завода – одна из ярких. Кузнец Василий Войтович, чьим именем было названо предприятие, участвовал в уличных боях с отрядом красногвардейцев осенью 1917 года и погиб при штурме Кремля.

Не менее интересна боевая летопись завода. Известно, что двое вагоноремонтников – Николай Ермошин и Андрей Ефремов – стали Героями Советского Союза. На территории предприятия стоит памятник работникам, погибшим на полях Великой Отечественной войны. Здесь перечислены фамилии и инициалы бойцов. У руководства депо есть планы: дополнить эту информацию именами, отчествами и названиями городов и деревень, где погибли воины.



Памятник в честь заводчан, погибших на фронте

К СВЕДЕНИЮ

Увидеть хроники легендарного вагоноремонтного завода, на месте которого возводится депо, можно в ленте «Имени Войтовича», созданной Центральной студией документальных фильмов в 1964 году.

НАСТОЯЩЕЕ

Сегодня депо проходит второй этап реконструкции, и он практически завершён. Построены энергетические объекты, такие как газовая котельная, тягово-понижительная подстанция, насосная станция водоснабжения и другие. Особенность расположения потребовала оригинальных технологических решений: инженерные коммуникации здесь прокладываются сверху – по эстакадам. В дальнейшем это облегчит их обслуживание. Также сегодня ведётся благоустройство территории. Следующая задача – построить отстойно-ремонтный корпус для составов. Работы уже ведутся.

БЛИЖАЙШЕЕ БУДУЩЕЕ

Новое депо сможет принимать на «ночёвку» 30 поездов Большой кольцевой линии и проводить периодический ремонт трёх составов в месяц. Кроме того, в депо установят колёсотокарный станок с диагностическим оборудованием, которое будет измерять состояние колёсных пар при заходе поезда.

Для работников электродепо предусмотрено пятиэтажное здание эксплуатирующего персонала, где разместятся просторная столовая и удобные комнаты отдыха локомотивных бригад – отдельные, с душевыми кабинами. Также здесь будет спортзал. На территории предполагается ещё одна, открытая, спортплощадка. Новое депо должно стать комфортным для будущего коллектива.

Одновременно будут строиться помещение аварийно-спасательных служб, мотодепо, стрелочный пост и другая инфраструктура объекта. Завершить третий этап планируется до конца текущего года. Далее в проекте – реконструкция здания культурного наследия и создание учебных классов для Корпоративного университета Транспортного комплекса Москвы.

С интересом будем следить за ходом строительства «Нижегородского». **ММ**

Вход в метро

СТАНОВИТСЯ ДОСТУПЕН ПО ЛИЦУ

МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН ПЕРЕВОДИТ РАБОТНИКОВ НА СИСТЕМУ ПРОХОДА НА СТАНЦИИ МЕТРО ПО РАСПОЗНАВАНИЮ ЛИЦА. С ЧЕМ ЭТО СВЯЗАНО И КАК БУДЕТ ПРОХОДИТЬ ПЕРЕХОД С БСК.

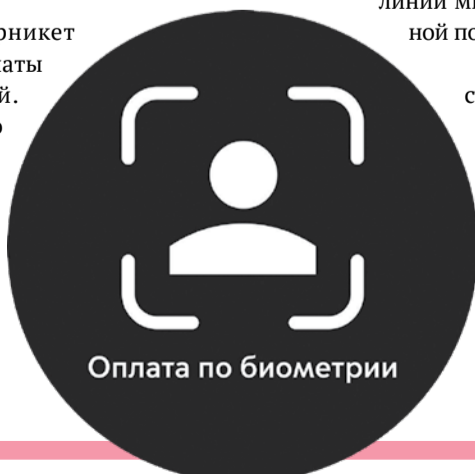


Для чего это нужно?

В этом году мы одними из первых в мире планируем запустить в метро сервис оплаты проезда по распознаванию лица (Face Pay) для пассажиров. А для работников метро и представителей подрядных организаций он заменит пропуск. Это повысит безопасность метро. Работникам такой сервис заменит бесконтактные смарт-карты (БСК), которые, согласитесь, можно потерять или забыть. Работа подрядчиков станет более контролируемой, повысится её качество. Также отказ от пластиковой рабочей карты – это ещё один этап цифровизации метро. Раньше сотрудники проходили по удостоверению с фото, у турникета их проверял дежурный. Потом появилась смарт-карта. Распознавание лиц ещё больше упростит проход через турникет.

Как нужно действовать при проходе по распознаванию лица?

Используйте турникет с возможностью оплаты банковской картой. Для прохода нужно подойти к турникету с информационной наклейкой, встать на чёрный стикер перед ним и посмотреть в камеру, установленную на турникете.



Где уже нужно проходить без БСК?

График запуска Face Pay для прохода через турникеты в метро выглядит так:

- Филёвская линия: 15 июня
- Бутовская линия: 16 июня
- Калининская линия: 17 июня
- Солнцевская линия: 18 июня
- Арбатско-Покровская линия: 21 июня
- Таганско-Краснопресненская линия: 22 июня
- Сокольническая линия: 23 июня
- Замоскворецкая линия: 24 июня
- Серпуховско-Тимирязевская линия: 25 июня
- Калужско-Рижская линия: 28 июня
- Люблинско-Дмитровская линия: 29 июня
- Кольцевая линия: 5 июля
- Некрасовская линия: 12 июля
- Большая кольцевая и Каховская линии: 13 июля

О возможных изменениях в графике подключения линий мы сообщим дополнительно по корпоративной почте.

Важно входить через турникет с возможностью оплаты по банковской карте. Количество турникетов, оборудованных сервисом распознавания лиц, будет постоянно расти.

Как узнать, что на станции запущен сервис Face Pay?

На полу перед турникетом, где уже работает система, наклеен специальный чёрный стикер. Мы сообщим о расширении работы сервиса по корпоративной почте.

Что будет, если я пройду через обычный турникет?

Пройти через обычный турникет на линиях метро, где для сотрудников уже работает сервис Face Pay, не получится. БСК там действовать не будет.

Турникет на указанной станции не сработал. Что делать?

1. Обратитесь к сотруднику метро у турникета. Он поможет вам зайти в метро после проверки вашего удостоверения.
2. Передайте информацию об ошибке в Контакт-центр «Московский транспорт» (3210) или чат-боту метро (в приложении «Метро Москвы» и на new.mosmetro.ru/chatbot).

Какие дополнительные данные или согласия нужны от работника?

Никаких. При приёме на работу мы подписали согласие об обработке наших персональных данных. Это просто новый формат. Раньше – БСК, теперь – лицо.

Если у вас остались вопросы, задайте их чат-боту метро (в приложении «Метро Москвы» и на new.mosmetro.ru/chat-bot) или оператору Контакт-центра «Московский транспорт» (3210).

По ступеням подземного эскалатора

ЭСКАЛАТОРЫ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА СКОНСТРУИРОВАНЫ С ЗАПАСОМ ПРОЧНОСТИ, НО ДАЖЕ САМОЙ НАДЕЖНОЙ ТЕХНИКЕ ПЕРИОДИЧЕСКИ НУЖЕН ОТДЫХ. О РАЗНОВИДНОСТЯХ ПОДЪЁМНИКОВ, ОСОБЕННОСТЯХ ИХ ЭКСПЛУАТАЦИИ И РЕМОНТА В ИНТЕРВЬЮ **ММ** РАССКАЗАЛ ДМИТРИЙ КАБЫЧКИН – НАЧАЛЬНИК ДИСТАНЦИИ 1-Й ГРУППЫ ПОДЗЕМНОГО РЕМОНТА ЭСКАЛАТОРОВ ЭСКАЛАТОРНОЙ СЛУЖБЫ ДИРЕКЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ.



Дмитрий Кабычкин в рабочей обстановке: так выглядит машинный зал эскалаторов

– Какие эскалаторы эксплуатируются в Московском метрополитене?

– В Московском метрополитене сегодня эксплуатируется 1 086 эскалаторов и два траволатора. Установленные эскалаторы делятся на типы: ЭМ (эскалатор московский), ЛТ (ленинградский тоннельный), ЭТ (эскалатор тоннельный), Е (Е-25, 55, 75 – цифра обозначает высоту подъёма, на которую он рассчитан), ЭС, ТК, ЕТК-265. Кроме техники советского эскалаторостроения, применяются импортные машины марок Schindler, ThyssenKrupp, Sjek.

– Есть ли особенные эскалаторы? Каковы правила их эксплуатации и ремонта?

– Каждый эскалатор – особенный, в своём роде эксклюзивный. Всё зависит от того, как за ним следить, ухаживать, как его ремонтировать. На каждом эскалаторном наклоне есть механизмы, которые всегда едут на подъём или спуск, а есть – реверсивные. Каждый

В среднем в год ремонтируется 50 эскалаторов. В 2021 году по достижении норм пробега планируется произвести 53 капитальных ремонта. На ремонт одного эскалатора необходимо от 35 до 65 дней.

эскалатор прикатывается к своей действующей нагрузке, которая зависит от пассажиропотока.

Самые старые эскалаторы, установленные в Московском метрополитене, – это механизмы серии ЭМ. Они работают на благо пассажиров с 1952 года. Такие есть на станциях «Белорусская» и «Комсомольская» Кольцевой линии. Самый длинный эскалатор с высотой подъёма 63,4 метра работает на станции «Парк

Победы», а самый короткий, с подъёмом 3,1 метра, – в «Саларьево».

Эксплуатация всех эскалаторов осуществляется согласно инструкциям по техническому обслуживанию. Составляется классификатор видов работ, которые необходимо произвести. Все технические осмотры проходят по очередности: ТО-1, 2, 3... и производятся в течение года до пробега в 90 000 км.

По достижении данного показателя мы производим средний ремонт: чиним тяговые цепи; выверяем наклон, чтобы лестничное полотно не уходило по направляющим; ремонтируем узлы, отбракованные отделом технического контроля при разборе эскалатора.

После среднего ремонта ежегодное обслуживание возобновляется до достижения пробега в 150 000 км – и здесь уже производится капитальный ремонт эскалатора, который позволяет продлить срок его безопасной эксплуатации. При этом машина разбирается до металлической основы, скелета, на котором держатся все детали и механизмы.

– По какому принципу составляется график ремонта? Сколько эскалаторов ремонтируется ежегодно?

– За пробегом каждого эскалатора следит Производственно-технический отдел Эскалаторной службы. В соответствии с этими показателями план капитального и среднего ремонта формирует Дистанция подземного ремонта эскалаторов Эскалаторной службы. В 2020 году решено было формировать планы капитальных и средних ремонтов на ближайшие три года.

Помимо пробега, состояние эскалатора оценивается и по другим пара-

метрам: высота наклона, объём работ, необходимых при ремонте эскалатора, тип оборудования.

– От чего зависят сроки? Что самое сложное в ремонте? Расскажите об этапах этого процесса.

– В ремонте сложно абсолютно всё. Лёгким трудом нашу работу не назовёшь, ведь всё происходит как механизировано, так и вручную. Ремонт всегда начинается с плана на год, потом он разбивается поквартально. Заранее готовятся ведомости дефектов, проекты производства работ, согласуется распоряжение на вывод эскалатора в ремонт. После всех этих процедур начинается сам ремонт.

Чтобы оградить зону ремонта от посторонних лиц, ставят ограждения. Далее производится разбор лестничного полотна, трассы поручня, блоков трассы поручня. Отбраковка деталей, наклона, натяжной станции выполняется мастерами отдела технического контроля. Наклон по уровню простреливает маркшейдер, осуществляется выем редуكتورной группы.

Всеми этими работами занимаются бригады Дистанции подземного ремонта эскалаторов. Контроль за ходом работ осуществляет мастер Дистанции, он также отвечает за командование, направление и корректировку действий бригады, которой руководит. Все узлы, детали, тяговые цепи, ступени отвозятся в Главные объединённые ремонтно-механические мастерские, в которых осуществляется изготовление, восстановление или ремонт привезённых со станции деталей.

Репортаж из Главных объединённых ремонтно-механических мастерских читайте в мартовском номере **ММ**



Закрытый эскалатор, как правило, огорчает пассажиров, ведь это лишняя минута в очереди в часы пик. Но стоит помнить, что благодаря работе профессионалов привычный комфорт возвращается – и обновлённые подземные лестницы вновь приходят в движение. **ММ**



Регулярный ремонт эскалатора позволяет продлить срок его безопасной эксплуатации

О метро рассказывают сказки

В ДЕНЬ ЗАЩИТЫ ДЕТЕЙ В ЦЕНТРЕ ПРОФОРИЕНТАЦИИ ПРОШЛА ПРАЗДНИЧНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ КНИГИ СКАЗОК О МЕТРО «ВОЛШЕБНОЕ ПЛЕТЕНИЕ ПОДЗЕМНОГО ГОРОДА».

Автор сборника – руководитель Центра профориентации Транспортного комплекса Ольга Новикова. Идея рассказать малышам о метро неожиданно пришла к ней во время пандемии, когда почти все работали удалённо. Это её первый литературный проект, и он оказался очень удачным. Начинание поддержали коллеги.

Иллюстратором стала специалист Центра профориентации Ксения Хроменкова. С её лёгкой руки герои книги получились запоминающимися для читателей. Интересные исторические факты о Московском метрополитене собрала и адаптировала для детской книги главный специалист Центра профориентации, искусствовед Евгения Любченко. Оформлением занималась дизайнер Центра развития имиджа работодателя и социальных программ Алёна Ковалёва. Книга сказок вышла в свет при содействии профсоюза метро.



Ольга Новикова,
начальник Центра профориентации Транспортного комплекса

В период пандемии на удалёнке мы работали над проектом #изметро. Коллеги придумывали рубрики – лекции, викторины, интервью – интересные для взрослых. И ничего для детей. Тогда я подумала, что эту несправедливость нужно исправить. И у меня возникла идея написать сказку про метро. Помню, первую историю «Как пёс Шарик кличку потерял, но друга нашёл» я начала писать на мобильном телефоне в заметках. Идею следующей сказки про крота, который рыл подземный тоннель, мне подала мама. По советам друзей и родных появлялись новые персонажи и сюжеты.

Если не хватало знаний об истории станций, я консультировалась у коллег. Мне было важно, чтобы дети, которые читают эти сказки, не просто развлекались, а узнавали о московском метро что-то интересное. Каждый рассказ в книге не просто интересный, но и поучительный, позволяющий юному читателю задуматься о таких важных ценностях, как искренняя дружба, добро, взаимопомощь, честность, уважение к старшим, сочувствие, стремление к мечте и многое другое.



В финале праздника каждый ребёнок поднялся на сцену и получил в подарок книгу

«ПОЕЗДКУ В МЕТРО Я ОПЛАЧУ – ЗАЙЦЕМ УШАСТЫМ БЫТЬ НЕ ХОЧУ!»

Сказка «Цена одной копейки» ожила на сцене в постановке самодеятельного театра «Метро». В сказочных персонажах перевоплотились актёры из Клуба «35-й отряд».

Сюжет разворачивается в 70-х годах прошлого века. Советский пионер проехал в метро без билета – и превратился в говорящего зайца. Избавиться от колдовства помогло волшебство: главному герою пришлось дать честное слово больше никогда не обманывать турникет.

Великолепная игра актёров, замечательные костюмы и счастливый финал поучительной истории вызвали аплодисменты юных зрителей. **ММ**

Книгу «Волшебное плетение подземного города» можно получить, участвуя в розыгрышах, которые еженедельно проходят в аккаунте @profmetro в Инстаграм.

Образ дежурного по станции

ТВОРЧЕСКИЙ КОНКУРС НА ЭТУ ТЕМУ ПРОВЕЛИ В СЛУЖБЕ ДВИЖЕНИЯ.



Выставка работ участников конкурса «Образ дежурного по станции»

Дежурный по станции – одна из ключевых профессий метро. Это руководитель смены. Он следит, чтобы на станции всё было в порядке: соблюдался график движения, работало оборудование, распределялись потоки людей... Он всегда поможет пассажирам в разных ситуациях. Работают такие специалисты в Службе движения.

Первичная профсоюзная организация подразделения предложила коллегам воплотить образ дежурного по станции в поделках. В конкурсе участвовали работники Службы и их дети. Организаторы дали коллегам простор для фантазии, не ограничивая их в выборе материалов и стилей. Конкурсанты рисовали в красках и графике, лепили, собирали мозаики из стразов, вязали, кроили и выпиливали из дерева. Среди поделок был даже пряник.

Лихой ковбой и нежный ангел. Загадочная красавица и приветливая подруга. Образы вышли самые разные. Увидеть их можно в фойе актового зала здания Управления на проспекте Мира.

Первые места в разных номинациях заняли: дежурные станционного поста централизации Татьяна Куликова и Оксана Ерошина, дежурные по станции Елена Аникина и Мария Дуляева, дежурный по обслуживанию пассажиров Мария Чаплиева, а также дети работников Службы Ева Вязьмина, Сергей Марков, Анастасия Токарева, Арина Карпова и Валерия Шаульская.

Организаторы благодарят всех участников за созданную ими неповторимую красоту. **ММ**



Елена Аникина воплотила образ в виде ёлочной игрушки. А в компанию к дежурному по станции изготовила фигурки других профессионалов Службы движения

22 ИЮНЯ 2021 ГОДА ИСПОЛНИЛОСЬ 80 ЛЕТ С НАЧАЛА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ. В РУБРИКЕ «МНОГО СУДЕБ – ОДНА ПОБЕДА» МЫ ПРОДОЛЖАЕМ ПУБЛИКОВАТЬ СЕМЕЙНЫЕ ИСТОРИИ О ВОЙНЕ И ЕЁ ГЕРОЯХ, РАССКАЗАННЫЕ НАШИМИ ЧИТАТЕЛЯМИ – РАБОТНИКАМИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА. РАССКАЖИТЕ И ВЫ КОЛЛЕГАМ О СВОИХ БЛИЗКИХ. ПИШИТЕ В РЕДАКЦИЮ **ММ** НА E-MAIL: DIALOG@MOSMETRO.RU

Военные дороги семьи Караваяевых

Александр Караваяев,
машинист электропоезда электродепо «Митино»

В начале войны Иван Акимович Караваяев был распределён в автомобильную роту. Задачей автомобильных войск было бесперебойное снабжение частей Красной армии всем необходимым, независимо от погоды и состояния дорог. Как опытный водитель мой прадедуська знал всевозможные местные пути подвоза и снабжал войска генерала Павла Белова, участвовавшие в Битве за Москву, а также Клинско-Солнечногорской оборонительной операции правого крыла Западного фронта.

На протяжении этих сражений Иван Акимович вместе с другими снабженцами обеспечивал всем необходимым воинскую часть по Волоколамскому и Ленинградскому шоссе. Несмотря на смертельную опасность попасть под артобстрел или бомбёжку, имея двух маленьких сыновей, мой прадедуська без сомнений и колебаний выполнял поставленные боевые задачи.

Сложностей добавляла не только зима, но и тип автомобиля – числившийся на вооружении ЗИС-21 топили дровами. Только представьте себе, каково это, в сильный мороз ехать на самый край обороны с полным кузовом пушечных снарядов в машине, работающей на дровах! Передвигаясь по заснеженным дорогам, нужно было ещё проверять уровень воды и вовремя подбрасывать дрова в топку. Позже Ивану Акимовичу выдали знаменитую «полуторку» ГАЗ-АА, а к концу войны он уже управлял «трёхтонкой» ЗИС-5.

После успешного наступления Рабоче-крестьянской Красной армии, отброса фашистов от Москвы и последующих наступлений 1942–1943 годов Ивана Акимовича оставили для обслуживания нужд завода, в чьей продукции фронт остро нуждался. После стабилизации обстановки в Красногорске в 1942 году было принято решение организовать на освобождённых площадях эвакуированных цехов завода точной механики новый оптический завод № 393, который стал выпускать прицельные устройства, аэро- и фотооборудование и другую технику. Старший сын Ивана Акимовича Михаил в 14 лет по собственному желанию пошёл работать на завод в полную смену, так как знал, что каждый должен внести свою лепту в победу над врагом.

Моего же дедушку, трёхлетнего Петра, и его маму, мою прабабушку, Марфу Петровну Караваяеву, в начале войны хотели эвакуировать в Новосибирск вместе с частью имущества Павшинского завода. Но едва отъехавший от Москвы поезд остановился перед разрушенными путями. Пока ждали подмогу и восстанавливали рельсы, немцы совершили на эшелон авианалёт. В панике многие люди побежали в лес, думая, что поезд станет лёгкой мишенью. А некоторые, от бессилия или страха, решили остаться в поезде. Среди них были и Марфа Петровна с ребёнком. Однако фашистские лётчики, зная, что противовоздушной обороны поблизости нет, решили не бомбить поезд напрямую, а стали барражировать над лесом и расстреливать бегущих людей из пулемётов. Так спаслись люди, оставшиеся в поезде. После эшелон вернули в Москву, и Марфа,



Битва за Москву шла с 30 сентября 1941 года по 20 апреля 1942 года



Пётр Иванович Караваяев

отказавшись от повторной эвакуации, решила остаться с мужем и детьми в родной деревне Павшино, где уже после войны у них родился ещё один сын Яков.

Ранее, когда немцы подошли вплотную к Москве и начали сбрасывать зажигательные авиабомбы на дома, мой дедушка Пётр в возрасте четырёх лет вместе с другими местными мальчишками помогал военным в обороне. Сидя на чердаках домов, ребята специальными щипцами хватали прилетевшие «зажигалки» и быстро окунали их в вёдра с водой. Так дети спасли много семей от страшной участи остаться без крова в лютые морозы.

Двоюродный брат Ивана Акимовича Василий Петрович служил в штабе генерала Белова в разведуправлении. Он постоянно организовывал вылазки в стан врага, устраивал диверсии и добывал «языков». Василия Петровича очень часто использовали в качестве «отвлекающего манёвра», так как внешне он был очень похож на немца. Переодетый во вражескую форму, высокий голубоглазый блондин, отлично заучивший пару фраз на немецком, легко проникал в окопы врага, где его принимали за своего. Василий Петрович Караваяев был награждён знаком «Отличный разведчик».

В те страшные годы дети войны и труженики тыла, работавшие на заводах в полную смену, помогали бороться и вдохновляли защитников нашей Родины – солдаты знали, ради кого они идут в бой. Мы победили ценой огромных жертв и благодаря сплочённости нашего народа перед угрозой! **ММ**

Московское метро: от замысла до воплощения

РОВНО 90 ЛЕТ НАЗАД, 15 ИЮНЯ 1931 ГОДА, БЫЛО ПРИНЯТО ИСТОРИЧЕСКОЕ РЕШЕНИЕ О НЕОБХОДИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРОПОЛИТЕНА В МОСКВЕ.

НЕМЕДЛЕННО ПРИСТУПИТЬ!..

На июньском Пленуме ЦК ВКП(б) «О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР» в докладе первого секретаря Московского горкома партии Лазаря Кагановича было, в частности, отмечено, что «текущая работа по улучшению трамвайного хозяйства, его частичная реконструкция и расширение трамвайной сети, смягчая в известной мере транспортные затруднения города на данном этапе, не разрешают в целом общей проблемы развития пассажирского транспорта в Москве». В связи с этим было решено «немедленно приступить к подготовительным работам с тем, чтобы в 1932 году уже начать строительство метро в Москве, как единственного средства быстрых и дешёвых людских перевозок».



Лазарь Каганович на плакате «Вся Москва строит метро», худ. Густав Клуцис (1934 год)

После этого действительно исторического решения события начали развиваться стремительно. 23 сентября 1931 года был организован Метрострой, а в ноябре на Русаковской улице был заложен опытный участок с целью изучения условий для подземных работ в Москве. В январе 1932 года руководством страны был утверждён план строительства первой линии от Сокольников до Парка культуры с ответвлением к Смоленской площади. Почти два года ушло на проектирование, подготовительные работы и устройство строительных площадок. Первый советский метрополитен рождался с энтузиазмом, ударными, скоростными темпами. 15 октября 1934 года от «Комсомольской» до «Сокольников» прошёл пробный поезд, а уже 15 мая 1935 года станции-дворцы распахнули свои двери для пассажиров.

Но история московского метро начинается задолго до дня его открытия.

ЗАРОЖДЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ

Ещё в начале XIX века в России общественного транспорта не существовало в принципе. Тот, кто мог себе это позволить, разъезжал в собственном экипаже,



Плакат «Пролетарской столице – образцовый транспорт», арх. Иван Таранов (1932 год)

основная же масса населения передвигалась пешком или, в крайнем случае, нанимала подводы, которыми правили приехавшие в город окрестные крестьяне.

Первый общественный транспорт появился в нашей стране в 1828 году, когда муниципальное управление Петербурга разрешило движение двух- и трёхпряжечных «конных омнибусов» – закрытых экипажей с 16 посадочными местами.



Станция конки на Серпуховской площади в Москве

В Москве первый полноценный общественный транспорт появился в 1847 году. Назывался он «линейка» и представлял собой вагончики-телеги (зимой – сани) с крышей, но без стен, запряжённые двумя-тремя лошадьми. Продольно расположенные сиденья вмещали от 10 до 14 пассажиров. «Линейки» следовали строго по маршруту и продержались в Москве до 1917 года. С городских улиц их вытеснили конные трамваи (в России их называли «конка»), появившиеся в Москве в 1870 году. А 7 апреля 1899 года в Москве запустили первую электрифицированную линию конки – с этого момента начался новый этап в развитии общественного транспорта города. Электрический трамвай стремительно вытеснил с улиц устаревшую медленную конку и извозчиков. К 1914 году он стал основным пассажирским транспортом Москвы, выйдя на первое место по объёму перевозок и продержался в этом статусе вплоть до 1950-х годов.

ЗА РУБЕЖОМ

Одно из главных событий в истории мирового общественного транспорта произошло 10 января 1863 года – в Лондоне открылась первая в мире линия внеуличной железной дороги для поездов с паровой тягой, построенная компанией The Metropolitan Railway. Протяжённость первого подземного участка с семью станциями составляла всего 3,6 км. Но уже в пер-

вый день новым видом транспорта воспользовалось около 30 тысяч человек, а за первый год работы было перевезено около 10 миллионов пассажиров. Несмотря на то, что поездки в заполненных паровозным дымом и копотью тоннелях были далеко не комфортабельными, популярность метро превзошла все ожидания, и уже в год пуска парламентская комиссия одобрила сооружение подземной окружной железной дороги общей протяжённостью около 30 км. Метрополитен показал огромные преимущества перед наземным городским транспортом и стал быстро развиваться.



Премьер-министр Великобритании Уильям Гладстон инспектирует первую в мире подземную линию метро (24 мая 1862 года)

ПЕРВЫЕ ПРОЕКТЫ

Первые предложения по строительству внеуличной транспортной системы в Москве появились в 1875 году. Инженер Титов тогда предложил проложить железнодорожный тоннель от Курского вокзала через Лубянскую и Трубную площади до Марьиной рощи. Но дальше предложений дело не двинулось.

К концу XIX века население Москвы превысило 1 миллион человек и вопрос о строительстве городских внеуличных железных дорог для перевозки пассажиров и грузов встал особенно остро.

В 1890-х годах в Москве началось проектирование окружной железной дороги, которая могла бы освободить город от транзитных перевозок. В 1897 году правление Общества Рязанско-Уральской железной дороги подготовило проект двухколейной городской железной дороги с трёхколейной диаметральной линией, которая должна была проходить в центре города по тоннелю между Трубной площадью и улицей Ильинка. Проект был нацелен в первую очередь на перевозку пассажиров.

В том же году инженер Антонович представил на суд общественности встречный проект. Он исходил из того, что главной целью окружной дороги должна быть перевозка не пассажиров, а грузов. Но грузоперевозки благоразумней осуществлять не через город, а за пределами городской черты, где земля дешевле и менее застроена. Связь внутри города призваны были обеспечить радиальные линии. Они могли бы использоваться для перевозок пассажиров, прежде всего тех, кто работал в городе, а жил вне городской черты, а также дачников в тёплое время года. По проекту Антоновича окружная дорога должна была проходить по предместьям Москвы. Шесть радиальных линий сходились к центру Москвы в форме звезды. После долгих обсуждений Городская дума выступила против проекта Антоновича и за сооружение окружной железной дороги в пределах городской черты с диаметрными

линиями, то есть за строительство городской железной дороги, или метрополитена, не употребив, впрочем, этого термина.

НА РУБЕЖЕ ВЕКОВ

Первое предложение о строительстве в Москве электрической железной дороги, которая была прямо названа Métropolitain, было сделано в июне 1901 года потомственным дворянином Константином Трубниковым и инженером Константином Гудевичем. Однако их проект Городской думой был отклонен без обсуждения. Также был проигнорирован проект управляющего Московско-Казанской железной дороги Антоновича и инженеров Голиневича и Дмитриева, который был издан в 1902 году в виде роскошной книги и предусматривал прокладку кольцевой и четырёх радиальных линий, соединение с окружной железной дорогой и возведение центрального вокзала в районе Александровского сада.



План городских диаметров по проекту Евгения Кнорре (1912 год)

городского движения, а проблемы железнодорожного сообщения. Проект Бернацкого поражал своей грандиозностью: шесть диаметров, выходящих далеко в пригороды, два кольца и два полукольца. При этом, независимо от них, прокладывалось ещё два железнодорожных диаметра глубоким вводом.



Проект МГЖД (1924 год)

В очередной раз к идее строительства метро вернулись в 1924 году, когда Управлению московских городских железных дорог и трамвайной сети (МГЖД) было

поручено «проектирование метрополитена с производством первоочередных натуральных изысканий». С 1925 по 1930 год был разработан проект сети метро из четырёх диаметральных и одной кольцевой линии общей протяжённостью около 50 км. В рамках работы над этим проектом в Москве впервые были проведены серьёзные геологические изыскания, предшествующие всякому подземному строительству. И стало ясно, что метростроители столкнутся с невиданными сложностями.

НА ГРАНИ КАТАСТРОФЫ

К 1928 году споры о необходимости строительства метрополитена достигли наивысшего накала. О транспортной проблеме и путях её решения писали все городские газеты и журналы. Моссовет понимал: чтобы проект был реализован, его необходимо включить в первую пятилетку, но идея в очередной раз провалилась.

К началу 1930-х годов в Москве, достигшей к тому времени численности населения в 4 млн человек, сложилась критическая ситуация – трамвайная сеть уже не справлялась со всё возрастающими пассажирскими перевозками. Бесконечные трамвайные пробки в те годы уже никого не удивляли.

Последней каплей стала самая катастрофическая пробка в Москве, случившаяся 6 января 1931 года. В тот день не ходили ни трамваи, ни автобусы, ни извозчики, ни такси. Город был полностью парализован. И только тогда сооружение метрополитена в Москве признали единственным способом решить серьёзную транспортную проблему в городе. **ММ**



Легендарную пробку на Лубянской площади в начале 1930-х годов даже увековечили в своих карикатурах Кукрыникисы



План Москвы с проектом Антоновича – Голиневича – Дмитриева (1902 год)

Предложения других инженеров постигла та же участь, за исключением проекта 1902 года амбициозного инженера Петра Балинского и авторитетного проектировщика Евгения Кнорре (подробнее об этом проекте читайте на стр. 12–13). Их проект хоть и был отклонён, но вызвал, в отличие от других, обсуждение в обществе, критику и, судя по поддержке в высших кругах, был наиболее близким к реализации среди проектов того времени.

К идее строительства метрополитена в Москве в очередной раз вернулись в 1911–1912 годах. На этот раз разработку проектов инициировали городские власти. Население Москвы стремительно росло и приближалось к 2 миллионам. Вместе с этим обострялись и транспортные проблемы. Казалось, что перспектива строительства метрополитена приобретает облик реальности, но начавшаяся Первая мировая, затем гражданская война и Октябрьская революция отодвинули решение транспортной проблемы на неопределённое время. Всего до начала Первой мировой войны на рассмотрение было представлено около 10 проектов, в том числе и проект Мосгордумы.

ПОСЛЕ РЕВОЛЮЦИИ

К вопросу строительства метро в Москве вернулись в 1918 году, когда архитекторы Иван Жолтовский и Алексей Шусев представили проект реконструкции города, включающий в себя и линию метро. Однако опять дальше разговоров дело не пошло. Тогда предлагалось проложить одну кольцевую линию под Садовым кольцом, а другие объединить с железной дорогой.

Ситуация изменилась, когда метрополитеном занялся трест Московского коммунального хозяйства. В 1922 году инженер треста Лев Бернацкий представил проект метрополитена для социалистического города. Автор сразу отверг идеи предшественников о соединении метро с железной дорогой, обосновав это тем, что такой проект решает в первую очередь не проблемы

Столпотворение автомобилей, трамваев и извозчиков – типичная картина Москвы конца 1920-х годов



«Научиться играть в футбол можно в любом возрасте»

В КОНЦЕ АПРЕЛЯ ИНСТРУКТОРЫ ПО ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЕ АННА ГНЕВЫШЕВА И ГАЛИНА ФЕДЯНИНА ОТКРЫЛИ НАБОР В ЖЕНСКУЮ ФУТБОЛЬНУЮ КОМАНДУ. БУКВАЛЬНО ЗА НЕДЕЛЮ НА ЭТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОТКЛИКНУЛИСЬ 15 ДЕВУШЕК ИЗ 10 ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ. ПЕРЕД ОЧЕРЕДНОЙ ТРЕНИРОВКОЙ РЕДАКЦИЯ **ММ** РАССПРОСИЛА ИНСТРУКТОРОВ ОБ ИХ ФУТБОЛЬНОЙ КАРЬЕРЕ, КОМАНДЕ И ПЛАНАХ ПО РАЗВИТИЮ НОВОГО СПОРТИВНОГО НАПРАВЛЕНИЯ В МОСМЕТРО.



Лидеры женской футбольной команды Галина Федянина и Анна Гневывшева

– Как вы начинали играть в футбол и каких успехов достигли?

Галина: В школьном возрасте я не ходила в спортивные секции, просто играла в футбол во дворе с ребятами. Ближе к университету мне рассказали об одной женской команде и предложили съездить к ним на тренировку, что я и сделала. Команда была не очень классной, но с ней можно было попасть на соревнования, посмотреть, какие ещё есть коллективы, куда пойти дальше.

Свои лучшие футбольные годы я провела в «Торпедо-МАМИ» – команде, основанной на базе Московского государственного машиностроительного

университета, сейчас это Московский политех. Вместе мы прошли длинный путь: от низших студенческих лиг до чемпионатов Европы, где не раз брали золотые медали. Мне присвоили звание кандидата в мастера спорта по футболу и мини-футболу.

Анна: Я училась в Санкт-Петербурге в школе № 473 со спортивно-эстетическим уклоном. Мальчики занимались футболом, а девочки – ритмикой, изобразительным искусством и прочими женскими делами. В четвёртом классе ребята позвали меня на тренировку, так как у них не хватало игрока. Тренер сразу меня принял, и я стала регулярно заниматься в знаменитой спортивной школе «Смена»,

ездить с ребятами на матчи. Позже там появилось женское отделение.

Первый контракт я заключила в 14 лет с питерским клубом «Прометей-Динамо». Год поиграла в одесском «Черноморце», а потом перешла в мини-футбол. Семь лет провела в питерской «Авроре». В статусе чемпионов России мы много ездили по миру, были даже в Австралии, но я решила перейти в люберецкую команду «Снежана», чтобы иметь возможность совмещать две карьеры – игрока и судьи. С этой командой мы тоже брали золото национального чемпионата и кубок России.

Судить я начала в 1999 году. Через год у меня уже была международная категория FIFA вдобавок к званиям мастера спорта по футболу и мини-футболу. В 2007-м я завершила игровую карьеру и думала, что уже никогда не вернусь, но два года назад меня пригласили помочь команде «Метеор» из Балашихи. Сейчас я выступаю за них и футзальную команду «Динамо-ДЖР», в составе которой мы с Галей взяли бронзу майского чемпионата России и путёвку на чемпионат Европы.

– Как вы решили собрать женскую сборную мосметро по футболу?

Анна: Когда мы играли за свои подразделения в рамках Спартакиады Московского метрополитена, в командах соперников были мужчины, которым не нравилось наше присутствие на поле. Они говорили: «Соберите свою команду и играйте». Предполагаю, им просто не нравилось, что девушки играют лучше.

На самом деле мысли о создании женской команды у нас были

всегда, но мы сомневались, будет ли это кому-то интересно. В итоге оказалось, что наше стремление совпадает с запросом руководства на развитие новых спортивных направлений. Так, в конце апреля 2021 года мы объявили о начале тренировок для всех желающих сотрудниц метро.

– Расскажите о команде. Сколько человек в ней на данный момент? Какие у вас планы?

Галина: Сейчас на тренировках стабильно собираются 10 человек. В команде есть электромеханик, начальник станции, редактор, тестировщик, несколько инженеров. Одни играли в детстве в футбол, другие впервые вышли на поле. 3 июля мы провели товарищеский матч с женским любительским клубом, который был основан год назад. Итоговый счёт встречи – 3:1 в пользу соперниц. Считаю, это очень неплохой результат для первой игры.

Анна: Если есть желание, научиться играть в футбол можно в любом возрасте, и не важно, мужчина ты или женщина. Кстати, работать с девочками без футбольного прошлого для нас очень интересный вызов. Когда у них начинает что-то получаться, мы испытываем особую радость. В наших планах – участие в чемпионате России и различных турнирах по мини-футболу и пляжному футболу. Для этого нам, конечно, нужен тренировочный зал, инвентарь и экипировка. Надеемся, что руководство и профсоюз помогут нам в развитии первой женской футбольной команды в истории метрополитена. **ММ**

НАБОР В КОМАНДУ ПРОДОЛЖАЕТСЯ. ТРЕНИРОВКИ ПРОХОДЯТ КАЖДЫЙ ЧЕТВЕРГ В ЭЛЕКТРОДЕПО «ПЛАНЕРНОЕ». НАЧАЛО В 18:30. ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И ЗАПИСЬ – ПО ТЕЛЕФОНУ: 8 (926) 737-41-98, АННА.

Поборолись на руках

20 МАЯ НА ПРЕДПРИЯТИИ ПРОШЁЛ ПЕРВЫЙ ОТКРЫТЫЙ ЧЕМПИОНАТ ПО АРМРЕСТЛИНГУ. ОРГАНИЗАТОРЫ – ПРОФСОЮЗ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ И ЦЕНТР ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ НАРУШЕНИЯМ НА ТЕРРИТОРИИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА.

На открытии соревнований спортсменов приветствовали заместители начальника Службы безопасности Сергей Шпак и Александр Тарасов. За соблюдением правил следила судейская коллегия.

Первое место среди женщин заняла **Мария Мизгирёва** из Дирекции информационно-технологических систем и

систем связи. Среди мужчин победителями в разных весовых категориях стали: **Никита Скрипкин**, Служба безопасности (до 70 кг); **Михаил Курутин**, Служба электроснабжения (до 80 кг); **Виктор Кочевых**, электродепо «Свиблово» (до 90 кг); **Кирилл Козлов**, Служба безопасности (до 100 кг); **Вадим Ягудин**, Служба безопасности (свыше 100 кг). **ММ**

В чемпионате участвовали 30 работников из 15 подразделений



Новые лидеры в плавании

В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ ГАЗЕТЫ «МОЁ МЕТРО» МЫ ОПУБЛИКОВАЛИ РЕЗУЛЬТАТЫ ОБЩЕКОМАНДНОГО ЗАЧЁТА ПО ПЛАВАНИЮ, НО ПОСЛЕ ВЫХОДА ТИРАЖА ОНИ БЫЛИ ПЕРЕСМОТРЕНЫ. ДЕЛИМСЯ АКТУАЛЬНЫМИ ДАННЫМИ.



Напомним, лично-командный чемпионат в рамках Спартакиады Московского метрополитена, которую проводит профсоюз, состоялся 12 и 13 мая. Участники проплыли дистанцию 50 метров вольным стилем. По результатам двух дней соревнований в тройку лидеров в общекомандном зачёте вошли:

I место – Дирекция информационно-технологических систем и систем связи (02:09.08)

II место – Служба безопасности (02:14.83)

III место – Служба сигнализации, централизации и блокировки (02:22.70)

Мы в финале Спартакиады трудящихся

5 ИЮНЯ НА ТЕРРИТОРИИ ОЛИМПИЙСКОГО ЦЕНТРА ИМ. БРАТЬЕВ ЗНАМЕНСКИХ ПРОШЁЛ ОТБОРОЧНЫЙ ЭТАП СПАРТАКИАДЫ ТРУДЯЩИХСЯ СРЕДИ ЧЛЕНСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ МОСКОВСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ.



Команде метро удалось завоевать награды в трёх видах спорта из пяти

Показать свое мастерство собрались более 40 команд, в том числе Дорпрофжел Московского метрополитена. 25 наших спортсменов приняли участие во всех представленных видах спорта и по итогам соревнований взяли золото в гиревом спорте и лёгкой атлетике, а также бронзу в теннисе.

Поздравляем коллег и ждём осенний финал, где команда сможет побороться за победу среди сильнейших коллективов Московской федерации профсоюзов! **ММ**

Хоккейные выходные в Северной столице

12 И 13 ИЮНЯ НА МАЛОЙ АРЕНЕ ДВОРЦА СПОРТА «ЮБИЛЕЙНЫЙ» В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ХОККЕИСТЫ ДВУХ КРУПНЕЙШИХ МЕТРОПОЛИТЕНОВ РОССИИ ПРОВЕЛИ ТОВАРИЩЕСКИЕ МАТЧИ В ЧЕСТЬ 65-Й ГОДОВЩИНЫ ПЕТЕРБУРГСКОЙ ПОДЗЕМКИ.

В составе обоих клубов – представители самых разных профессий и подразделений метро: машинисты, электрики, инженеры, начальники служб. Но, как сказал легендарный петербургский комментатор Андрей Шестаков, преимущество нашей команды было очевидным ещё до стартового свистка, буквально на раскатке. И это не удивительно, ведь хоккейный клуб «Московский метрополитен» был создан в 2013 году и имеет множество серьёзных наград, завоеванных в корпоративных лигах. Питерские же коллеги, напротив, играют только третий сезон и постепенно поднимаются к высшим дивизионам городской любительской лиги. Ещё одно преимущество гостей – это концентрация на матчах во время выезда. А вот хозяевам приходилось совмещать спорт с работой – некоторые игроки выходили на лёд сразу после ночной смены.

Петербургскую команду усилили вице-губернатор Санкт-Петербурга Максим Соколов, начальник аппарата вице-губернатора Иван Миронов и заместитель начальника метрополитена Дмитрий Бурич. За нашу команду выступали начальник метрополитена Виктор Козловский и заместитель начальника метрополитена – начальник Службы управления делами Андрей Школдин. Поддержать коллектив в город на Неве также приехал заместитель начальника метрополитена – начальник Службы безопасности Андрей Кичигин.

Итоговый счёт обеих матчей можно назвать разгромным. В первый день наша команда забросила в ворота соперников девять шайб, во второй – увеличила количество голов до 12. Отличились Василий Турковский, Евгений Гриценко, Иван Хисюк, Александр Титов, Иван Нуца, Денис Шинкаренко, Алексей Ногих, Антон Кувизенков, Евгений Дудукин, Иван Шаблия, Ярослав Панков, Максим Платонов, Алексей Иванов, Алексей Морозов. Стоит отметить и голкипера Сергея Новикова, который защищал ворота без замен из-за травмы напарника Максима Бынина.

Несмотря на неравный бой, петербуржцам удалось забросить по одному голу в концовке матчей. Эмоции болельщиков сине-белых в эти моменты были непередаваемыми, а поддержка чувствовалась на протяжении всего турнира.

Евгений Дудукин,
администратор ХК «Московский метрополитен»,
заместитель начальника Службы технической
политики



Очень приятно, что, несмотря на ограничения, болельщики хоть и в малом составе, но смогли присутствовать на матчах. Они очень здорово поддерживали свою команду, это подстёгивало и нас тоже. С коллегами из Петербургского метрополитена мы встречались впервые. Видно, что коллектив собран не так давно, но играли ребята до конца. Ну а мы, как всегда, настраивались на победу.



Игрокам обеих команд на память о первой встрече вручили кубки и медали с фирменной буквой «М»

Да, одна команда оказалась явно сильнее другой, но главное, что все получили удовольствие от игры и общения с коллегами. Администратор хоккейного клуба «Метро» Санкт-Петербург Евгений Деордиев выразил надежду на то, что такие встречи станут доброй традицией: «Соперник был очень сильный. Мы, конечно, были готовы к этому, но нам, очевидно, есть куда расти. Спасибо парням. Очень надеюсь, что встречаемся не в последний раз и в будущем сможем показать достойную игру и навязать борьбу московской команде».

Запись трансляции, а также видео и фото с места событий смотрите в инстаграме @hctosmetro

12

ИЮНЬ
6 (122) 2021И
С
Т
О
Р
И
Я

В

Л
И
Ц
А
Х

Инженер

Пётр Балинский

РОВНО 160 ЛЕТ НАЗАД, 1 ИЮНЯ 1861 ГОДА, РОДИЛСЯ ПЁТР БАЛИНСКИЙ – ВЫДАЮЩИЙСЯ РОССИЙСКИЙ ИНЖЕНЕР И АРХИТЕКТОР. ЕГО МОЖНО СМЕЛО НАЗВАТЬ ПИОНЕРОМ ОТЕЧЕСТВЕННОГО МЕТРОСТРОЕНИЯ. В КОНЦЕ XIX ВЕКА ОН СНАЧАЛА ПРЕДЛОЖИЛ НЕСКОЛЬКО ПРОЕКТОВ МЕТРО ДЛЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА, А В 1902 ГОДУ СОВМЕСТНО С ИЗВЕСТНЫМ ИНЖЕНЕРОМ ЕВГЕНИЕМ КНОРРЕ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ МЕТРОПОЛИТЕНА ДЛЯ МОСКВЫ.



Инженер Пётр Балинский

Пётр Иванович Балинский родился 1 июня (20 мая) 1861 года в семье известного врача-психиатра, профессора Императорской Медико-хирургической академии Ивана Михайловича Балинского. Пётр Балинский окончил 3-ю Военную гимназию, слушал лекции на математическом факультете Санкт-Петербургского университета. В 1887 году он окончил по I разряду Институт гражданских инженеров. В качестве инженера работал на строительстве казённой железной дороги от Вильно до Ровно. В 1889 году поступил на службу в Санкт-Петербургское городское общественное Управление на должность архитектора при больницах. Затем служил в Техническо-строительном комитете при Министерстве внутренних дел. По его проектам сооружен ряд производственных комплексов и больничных зданий. В частности, здания больницы



Вид эстакады надземного метрополитена для г. Петербурга. Неизвестный автор, акварель, 1902 год. Из коллекции Государственного музея истории Санкт-Петербурга. На картине изображена несуществующая городская магистраль с эстакадой, оборудованной под торговые площади.

Общины сестёр милосердия Святого Георгия Российского общества Красного Креста, здание силовой станции Дома призрения душевнобольных императора Александра III, комплекс зданий Клинического института великой княгини Елены Павловны, Елизаветинская клиническая больница для малолетних детей и целый ряд других. Кроме того, выполнял как архитектор и частные заказы.

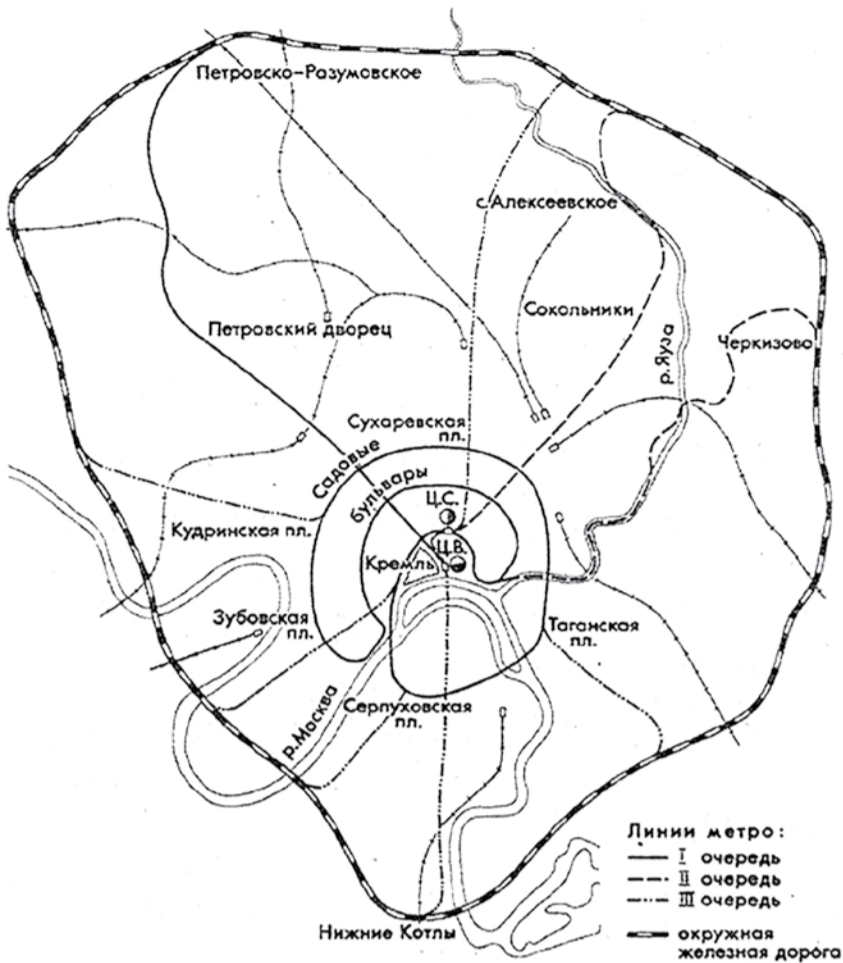
Пётр Балинский несколько лет посвятил изучению строительства метрополитена в Лондоне и Будапеште. Основываясь на этих знаниях, в конце XIX – начале XX века он предложил несколько вариантов сооружения метрополитена в Санкт-Петербурге. Например, по одному из них «задумано было по направлениям, избранным и указанным на Генеральном плане, провести железную дорогу на высоте от 5 до 10 м в два пути, а где позволяет ширина улиц, то в 4 пути... Для перехода через Неву и её рукава построить 11 железных конструкций... На месте, занимаемом ныне Обуховской городской больницей, соорудить трёхэтажное здание самого большого в мире Центрального вокзала. Он должен стать местом прибытия и отбытия всех пассажирских поездов, приходя-



Вид городской магистралы с эстакадой и вагонами железной дороги. Неизвестный автор, акварель, 1902 год. Из коллекции Государственного музея истории Санкт-Петербурга. Изображённый собор напоминает Троице-Измайловский, но стоит он на берегу несуществующего канала

щих в Санкт-Петербург, а также местом соединения их с поездами метрополитена, то есть узлом всего пассажирского движения». От центрального вокзала в стороны должно было расходиться одиннадцать лучей. Кроме того, предполагалась ещё одна линия метрополитена – «большое кольцо». Поезда должны были следовать через каждые 2,5 минуты со скоростью от 40 до 75 км в час. Общая стоимость проекта составляла 190 млн рублей. Пётр Балинский действовал в союзе с американским предпринимателем в области строительства трамвая Мерри А. Вернером. Этот проект без широкого обсуждения был отклонён Петербургской городской думой, опасавшейся иностранных концессий.

15 мая 1902 года Пётр Балинский и его соавтор инженер Евгений Кнорре, прославившийся созданием мостов на Транссибирской магистрали, подали на имя московского генерал-губернатора докладную записку о необходимости создания в Москве «городских железных дорог большой скорости внеуличного движения». Проект Балинского и Кнорре предусматривал две сети городских дорог: железные дороги внеуличного типа большой скорости (собственно метрополитен) и сеть электрических трамваев. Первые предназначались для больших расстояний, и сооружение их привязывалось к постройке Окружной железной дороги. Общая протяжённость линий метрополитена намечалась в 105 км, из них 67 км на 28 эстакадах (в том числе над Страстной и Красной площадями) и 16 км в нескольких тоннелях. На линиях предполагалось соорудить 74 надземные и подземные станции, из которых наиболее грандиозным был Центральный вокзал у Кремля.



Проект городских железных дорог большой скорости внеуличного движения в Москве инженеров Кнорре и Балинского

Проектом были предусмотрены три очереди строительства радиальных линий, соединявшихся с Окружной железной дорогой. Первая очередь строительства длиной 14 км шла в направлении Брестского вокзала и заканчивалась у станции Петровско-Разумовское. Вторая очередь включала два радиуса: один длиной 17 км через Каланчёвскую площадь мимо Сокольников до села Алексеевское, другой длиной 14 км – до Черкизово. В последнем случае предполагалось проложить монорельсовую линию и эстакаду, чтобы как можно меньше нарушать городскую застройку и пересечь Яузу. Линии третьей очереди общей длиной 11 км соединяли Окружную дорогу с Зубовской, Кудринской и Калужской площадями Садового Кольца. Сметная стоимость работ по предложенному проекту составила 155 млн рублей. Инженер Балинский предложил на выбор два варианта: либо вести строительство на основе концессии (финансировать проект был готов тот же Вернер), либо собственными силами и средствами Московской Городской Думы, которая выкупила бы у него проект.

«В наше тяжёлое время невозможно и прямо-таки безбожно заставлять бедного и среднего обывателя тратить на одни только передвижения в течение суток столько времени. Поэтому нет никаких сомнений, что в миллионных городах... сама необходимость заставляет приступить к устройству в них таких путей сообщения, которые бы не зависели от всё увеличивающегося уличного городского движения и которые бы обладали наибольшей провозоспособностью и скоростью, т.е., иначе говоря, необходимо приступить к устройству метрополитенов», – писал тогда Пётр Балинский.

Однако если в рационально спланированном Петербурге с большим количеством рек и каналов можно было без особых проблем строить эстакады, то в Москве это было невозможно. По всеподданнейшему докладу Министерства внутренних дел было создано Высочайше учрежденное совещание, в состав которого были приглашены представители Санкт-Петербургского и Московского городских управлений. Для этого совещания помимо планов линий Пётр Балинский разработал архитектурные проекты станций, а также заказал городские пейзажи Москвы и Санкт-Петербурга с включением в них отдельных деталей проекта. Авторами этих видов были художник Николай Каразин, гражданский инженер Александр Дмитриев и архитектор Мариан Лялевич. Выступая в думе, Балинский сообщил, что деньги на метрополитен он планирует получить путем выпуска акций и облигаций. Кроме того, условия предложенной концессии в целях финансирования строительства предусматривали передачу новому предприятию московского трамвая. Городские власти получали бы свою долю в транспортной концессии лишь с того момента, когда количество пассажиров достигнет 100 миллионов человек. Кроме того, проект предусматривал безвозмездное отчуждение городских земель вокруг наземных линий и снос мешающих проекту домов. Эти условия вызвали шок в думе.



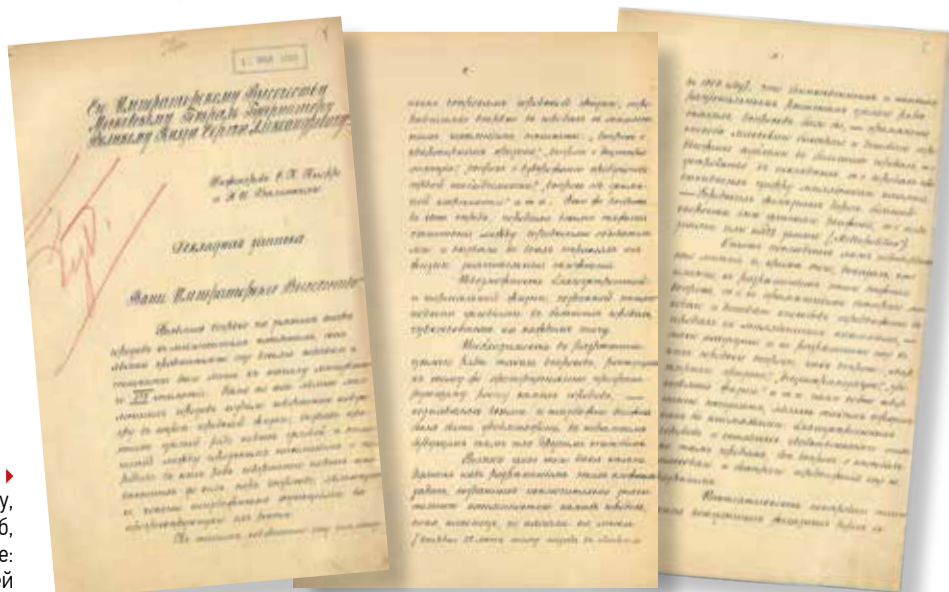
Эстакада и Центральный вокзал метрополитена на Красной площади (акварель Николая Каразина по проекту Балинского и Кнорре, 1902 год)

Московское археологическое общество выступило с резкой критикой: «Проект Кнорре и Балинского поражает дерзким посягательством на то, что в городе Москве дорого всем русским людям, для которых Москва является по святыням, по историческим воспоминаниям и древним сооружениям, глубоко чтимым памятником». Традиционно опасаясь прогресса, церковь также высказалась против метро. Митрополит Сергей писал, что «греховной мечтой и унижением человека является попытка проникнуть в подземный мир». 6 февраля 1903 года управой и железнодорожной комиссией был подготовлен доклад о метрополитене. В нём проект инженеров Балинского и Кнорре был определен как преждевременный «в силу бытовых и экономических особенностей города Москвы» и признан нецелесообразным, реализация же проекта «явилась бы нарушением городского благоустройства и благочиния, ухудшением санитарного положения города и нарушением духовных и материальных интересов населения». Но от идеи строительства метро тогда не отказались, а, согласно докладу, откладывали «до окончания сооружения окружной дороги и сети электрических трамваев, намеченной городским управлением». По Высочайшему повелению инженеру Петру Балинскому из сумм Государственного казначейства было выдано 210 тысяч рублей «за огромный его труд, прекрасно составленный проект и за понесённые им по этому делу расходы».



Эстакада и Центральный вокзал метрополитена на Красной площади (акварель Николая Каразина по проекту Балинского и Кнорре, 1902 год)

После неудачи своего проекта Пётр Балинский уехал из России и стал представителем оружейной корпорации «Виккерс, сыновья и Максим» в Англии. Инженер Балинский так и не дождался появления метрополитена в России – он умер в 1925 году в Париже. Но в начале 1930-х годов, когда советская власть решила строить метрополитен в Москве, большевики тщательно образом изучили и использовали при строительстве подземки проекты Петра Балинского. **ММ**



Страницы из докладной записки, которая в 1902 году была представлена на рассмотрение московскому генерал-губернатору великому князю Сергею Александровичу, а затем и городским властям. В ней инженеры Кнорре и Балинский предлагали способ, который позволил бы большому количеству людей быстро и дешево передвигаться по столице: проложить городские электрические железные дороги под землёй или над землёй

Мы пойдём земным путём

О НЕОБЫЧНОМ УВЛЕЧЕНИИ МАШИНИСТА АЛЕКСАНДРА МУХАНОВА СТАЛО ИЗВЕСТНО В РЕДАКЦИИ **ММ**. ВМЕСТЕ С ЖЕНОЙ АЛЁНОЙ ОН ПРОГУЛИВАЕТСЯ ПО ГОРОДУ, ВОССОЗДАВАЯ МАРШРУТЫ ПОЕЗДОВ МЕТРОПОЛИТЕНА. СУПРУГИ УЖЕ ИССЛЕДОВАЛИ МЕСТНОСТЬ НАД НЕСКОЛЬКИМИ ЛИНИЯМИ И ПОДЕЛИЛИСЬ СВОИМИ ВПЕЧАТЛЕНИЯМИ ДЛЯ НАШЕЙ ТРАДИЦИОННОЙ РУБРИКИ «ХОББИ».



В планах Алёны и Александра – пройти по маршруту БКЛ

– Александр, как у вас возникла идея подобной экскурсии?

– Мы с Алёной любим прогуливаться в нашем районе. Однажды задумались, какие ещё интересные места Москвы стоит увидеть? Например, мы обошли все сталинские высотки. А потом пришла мысль, что интересно было бы пройти всю схему метрополитена по земле. Заодно я посвящал Алёну в мою работу.

– Сложно понять, где под землёй проходит линия?

– Я хорошо это знаю и почти не пользуюсь картой.

– Алёна, когда вы присоединились к хобби мужа?

– Мы много гуляли летними вечерами, когда только познакомились. Нашу серую линию мы прошли ещё в 2018 году. Потом, когда карантинные меры были сняты, решили «покорить» кольцо. Теперь, в качестве разминки перед Калужско-Рижской, «возьмём» Филёвскую линию.

– Когда вы идёте от станции к станции, с какими трудностями сталкиваетесь?

– Например, иногда встречаются промзоны – то есть навигатор показывает путь, а в реальности там тупик. Приходится искать обход, а это лишние километры. Поэтому мы берём с собой запас воды и зарядные устройства. Порой приходится идти часов десять. Бывает, Алёна жалуется на усталость.

– Вы делаете остановки в пути?

– Да, ближе к середине линии у нас обеденный перерыв около часа, и потом короткие остановки по настроению. Сложнее всего в конце маршрута, когда от усталости мы присаживаемся отдохнуть у каждой станции и спорим – подольше посидеть или, наоборот, быстрее пройти.

– На что вы обращаете внимание во время таких прогулок?

– Мы открываем для себя некоторые уголки Москвы. Например, когда проходили над Кольцевой,

любовались архитектурными ансамблями, зданиями, на которые раньше даже не обращали внимания.

– На Арбате от подземного движения вибрируют лавочки. Где ещё метро чувствуется на поверхности?

– Да, в некоторых местах ощущается вся мощь наших поездов. Как-то сидели на скамейке в сквере между станциями «Бибирево» и «Отрадное». Когда под нами проходил поезд, бытовку возле вентиляционной шахты трясло.

– Вы работаете машинистом и хорошо ориентируетесь на маршруте. Одинаково ли ощущается расстояние на земле и под землёй?

– Я точно знаю протяжённость каждой линии. Длина Серпуховско-Тимирязевской – 44 километра, но на земле этот же путь значительно длиннее. Например, тоннель от Чеховской до Боровицкой идёт по прямой, а на улице придётся сделать достаточно большой крюк. Над серой линией мы прошли 50 километров почти за 15 часов. Это почти как в путешествие съездить.

– Ваша цель – пройти все линии Московского метрополитена?

– Пройти все линии сложновато. Например, вдоль красной сейчас строятся новые микрорайоны, и почти весь маршрут придётся совершать в обход. Пока будем ходить по чуть-чуть. Есть мысль пройти большое кольцо, когда его достроят. Это километров 70. Было бы мощно!

– И за сколько часов можно преодолеть эти 70 километров?

– Сложно сказать наверняка. Мы выходим достаточно рано, чтобы успеть вернуться до закрытия метрополитена. В «Алтуфьево», к примеру, вышли в 8 утра, а до «Бульвара Дмитрия Донского» дошли только к 11 часам ночи, ещё час ехали обратно. Некоторые могут за сутки пройти 100 километров, но для нас это пока слишком. Интересно было бы пройти маршруты метро других городов, но это уже как получится.

– Если кто-то решит последовать вашему примеру, то с какой линии лучше начать?

– Филёвская – покороче, но она раздваивается. Лучше начать с более лёгкого маршрута – от «Александровского сада» до «Международной». А длинные линии сразу не пройти. Нужно наращивать километраж постепенно – 10 километров, потом 15 и так далее. Или с Кольцевой начать – мы прошли 24 километра за четыре с половиной часа.

– Хотели бы вы найти единомышленников по такому своеобразному городскому туризму?

– Если кто-то захочет пойти по нашим стопам, то мы будем только рады. **ММ**

Друг редакции

СЕГОДНЯ МЫ ЗНАКОМИМ ВАС С ДМИТРИЕМ НИКОЛАЕВЫМ – МАШИНИСТОМ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА, ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ СОВЕТА МОЛОДЁЖИ ЭЛЕКТРОДЕПО «ВЛАДЫКИНО», ПРОФСОЮЗНЫМ ЛИДЕРОМ И КАВЭЭНЩИКОМ. ИМЕННО ОН РАССКАЗАЛ НАМ О НЕОБЫЧНОМ УВЛЕЧЕНИИ КОЛЛЕГИ АЛЕКСАНДРА МУХАНОВА (СТАТЬЯ «МЫ ПОЙДЁМ ЗЕМНЫМ ПУТЁМ»), А ПОТОМ И СВОЮ СОБСТВЕННУЮ ИСТОРИЮ.

После девятого класса я раздумывал, куда пойти учиться – в строительный техникум или железнодорожный колледж. Выбрал первый. Но уже после обучения и службы в армии решил стать машинистом метро. За год я обучился новой профессии и остался работать в электродепо «Владыкино». Так я вернулся на «железнодорожный путь», с которого сошёл раньше.

Дальше я окончил юридический в МГУТУ имени К.Г. Разумовского (ПКУ) и с красным дипломом – магистратуру Российской открытой академии транспорта РУТ (МИИТ) по специальности «Государственное и муниципальное управление».

О молодёжном движении я узнал после вуза от друзей по КВН. По совету одного из сослуживцев меня приняли в команду «25 оттенков серого», и почти сразу я вступил в Совет молодёжи депо.

Из проведённых нами мероприятий есть особенно запомнившиеся. Мы оказывали адресную помощь ветеранам организации и Великой Отечественной войны – помогали пожилым людям в быту, с ремонтом квартир, ездили к ним на дачу. Среди подопечных две женщины оказались тёзками моей покойной бабушки Галины. Поэтому работу я воспринимал как свою миссию.

В 2020-м меня выбрали на общественную должность председателя Совета молодёжи электродепо. Я ровесник предприятия – и празднование 30-летия «Владыкино» организовывал с особым теплом.

Ещё одно перспективное направление работы – спорт. В прошлом году мы провели опрос молодых сотрудников об их предпочтениях, чтобы понять, развиты ли в метрополитене виды спорта,



которые они практикуют. В планах – создать команду по страйкболу.

В целом, в общественной работе мне особенно нравится знакомиться с людьми, поддерживать коллег в профессиональном развитии, объединять коллектив, вести информационную

работу. В метрополитене очень много сотрудников с интересными судьбами и необычными увлечениями, о которых стоит рассказывать! И корпоративная газета – это замечательная площадка, где каждый работник может заявить о себе. **ММ**

ХОББИ

Увлечённые транспортом

В ПЕРВУЮ ЛЕТНЮЮ СУББОТУ ЭТОГО ГОДА В ОЗДОРОВИТЕЛЬНОМ КОМПЛЕКСЕ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА СОСТОЯЛСЯ ВТОРОЙ СЛЁТ ТРАНСПОРТНЫХ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ, ПОСВЯЩЁННЫЙ ОЧЕРЕДНОМУ ДНЮ РОЖДЕНИЯ МОСКОВСКОГО МЕТРО И ОТКРЫТИЮ ЛЕТНЕГО СЕЗОНА.



Центральный персонаж дня, Королева Червей, напутствует капитанов команд перед началом творческих состязаний

Ранним утром 5 июня более 120 человек – членов «Нашего метро» вместе с семьями, друзьями и знакомыми – собрались в подмосковном Лесном городке на открытии 2-го слёта транспортных коллекционеров. Встреча началась с музыкального приветствия участникам от Академического хора Московского метрополитена.

Затем началось главное приключение – всем участникам слёта раздали разноцветные браслеты, таким образом поделив их на команды, и пригласили на увлекательный квест с пятью локациями. Задания были не простые, но все команды, в состав которых входили люди разного возраста и уровня физической подготовки, смогли достойно справиться со всеми заданиями. После прохождения квеста командные соревнования продолжились весёлыми конкурсами.

Затем уставших, но довольных участников слёта ждал вкусный и сытный обед. Немного отдохнув на открытом воздухе после еды, коллекционеры

переместились в зал, чтобы принять участие в большом музыкальном блоке, угадывая мелодии из телепрограмм и распевая песни в караоке.

После честного и справедливого подсчёта голосов жюри объявило результаты – победили все! Участникам слёта вручили призы и подарки, в том числе каждый из них получил ставшую уже традиционным подарком памятную карту «Тройка» специального дизайна, выпущенную к этому мероприятию. После завершения официальной части общение и традиционный обмен с коллегами по увлечению продолжились в неформальной обстановке.

Все коллекционеры и члены их семей в этот замечательный летний день получили максимальный заряд позитива и выразили свою огромную благодарность организаторам за подготовку и проведение такого масштабного мероприятия!

Узнать больше о деятельности Общества коллекционеров «Наше метро» можно на официальном сайте n-metro.ru **ММ**

КНИЖНАЯ ПОЛКА

15

ИЮНЬ
6 (122) 2021

П
О
С
Л
Е
Р
А
Б
О
Т
Ы



Московское метро. Сеть. Линии. Станции

ISBN 978-5-906347-06-0
Институт Генплана Москвы, 2020 г.

В трёхтомном издании, кроме малоизвестных исторических фактов, исследований и фотографий, опубликованы интервью с теми, кто долгие годы работал над развитием Московского метрополитена, под чьим руководством он рос и становился самым популярным видом общественного транспорта столицы.

Это история метро: от творческих дискуссий, в результате которых рождалась первоначальная концепция, до проектирования и, наконец, строительства системы метрополитена, его линий и станций.

Впервые в одном издании собрана целостная история создания метро как сети – системы линий и станций. В книге есть и фольклор: байки и анекдоты о строительстве метро собраны во втором томе и издаются впервые. Третий том представляет собой иллюстрированную эволюцию

уникальных архитектурных решений, облика и стиля московского метро.

Книга создана авторским коллективом под руководством председателя Москомархитектуры Юлианы Княжевской, главного архитектора города Москвы Сергея Кузнецова и директора Института Генплана Москвы Татьяны Гук.

Книгу «Московское метро. Сеть. Линии. Станции», которая будет интересна не только специалистам, но и всем, кто интересуется метро и градостроительством, можно приобрести в интернет-магазине Института Генплана Москвы (отсканируйте QR-код и перейдите по ссылке). **ММ**

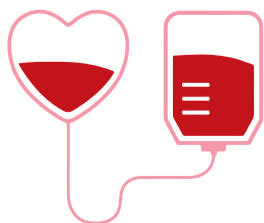


АКЦИЯ

«День донора» в метрополитене

ЗДРАВПУНКТЫ НАШЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ ЖДУТ ТЕХ, КТО ГОТОВ СДАТЬ КРОВЬ. ДОБРАЯ АКЦИЯ ЕЖЕГОДНО ПРОВОДИТСЯ В МЕТРОПОЛИТЕНЕ. ПРИЗЫВАЕМ ПРИНЯТЬ В НЕЙ УЧАСТИЕ. ПРИВОДИМ КАЛЕНДАРЬ НА ИЮЛЬ И НАЧАЛО АВГУСТА.

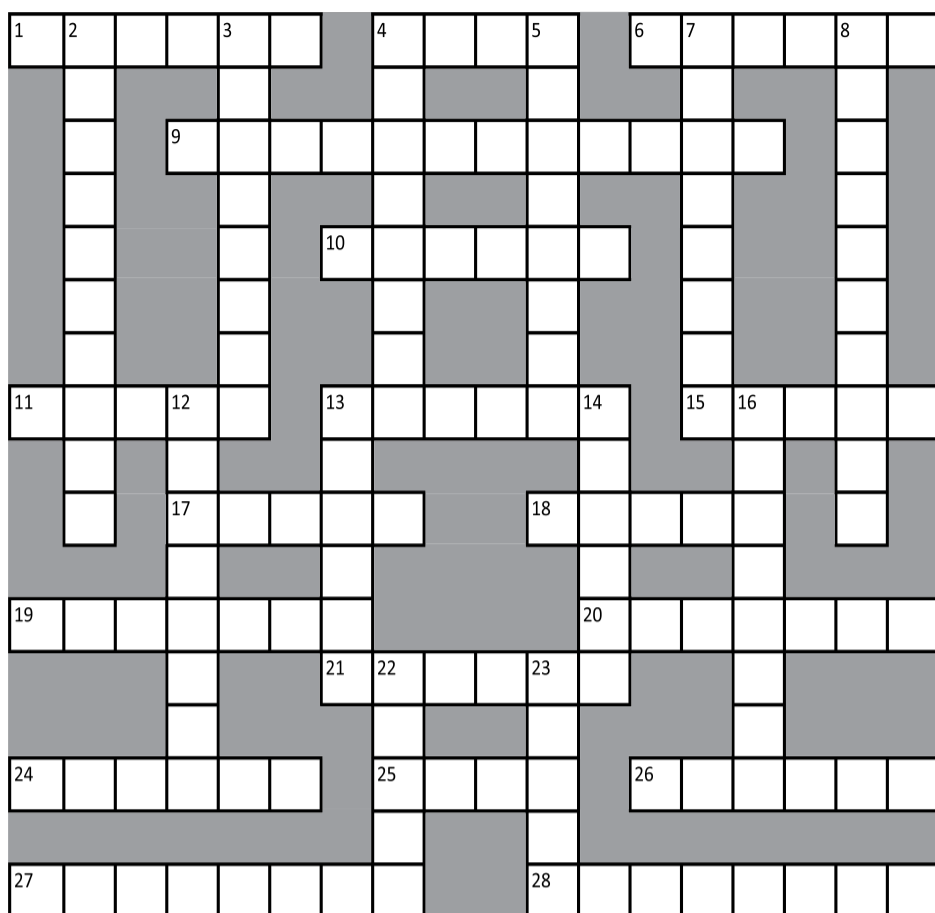
6 июля	Электродепо «Красная Пресня», ул. Ходынская, д. 3, стр. 1 Эскалаторная служба, ул. Краснопрудная, д. 9А, стр. 1	8 (495) 622-19-73 8 (495) 622-25-21
7 июля	Электродепо «Сокол», Ленинградское шоссе, д. 2Б Электродепо «Свиблово», ул. Кольская, д. 4	8 (499) 787-22-75 8 (495) 622-78-27
9 июля	Электродепо «Северное», ул. Краснопрудная, д. 9А	8 (495) 622-25-11
10 августа	Электродепо «Новогиреево», ул. Сталеваров, д. 5	8 (495) 622-12-36
17 августа	Электродепо «Печатники», Проектируемый пр-т № 3683, д. 4	8 (495) 684-97-46



ЕСЛИ ВЫ ПРИНЯЛИ РЕШЕНИЕ СТАТЬ ДОНОРОМ

1. Выберите и согласуйте со своим руководителем дату.
2. Заранее позвоните в отдел кадров того подразделения, куда вы поедете сдавать кровь, чтобы они владели статистикой о своих потенциальных донорах и подготовились к их приёму (телефоны в справочниках или у кадровиков вашего подразделения).
3. Известите ваших кадровиков о своём решении — они помогут правильно оформить документы о дополнительных днях отдыха.
4. За пару дней до назначенного срока позвоните в выбранный вами донорский пункт, чтобы уточнить, не было ли переноса даты (телефоны в таблице).

КРОССВОРД



ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Проседание сооружения в грунте
4. «Медовое яблоко»
6. Последний месяц лета
9. Станция метро и платформа МЦД D2
10. Традиционно установившиеся правила общественного поведения
11. Станция Серпуховско-Тимирязевской линии
13. Долгое отсутствие дождей
15. Возница почтовых лошадей
17. Вращающаяся часть электродвигателя
18. Надутый обитатель птичьего двора
19. Клуб Эдуарда Стрельцова
20. Инструмент для разрезания
21. Рабочее место белки, одержимой трудовым энтузиазмом
24. «Шило на мыло» с точки зрения экономиста
25. Складная защита от дождя и солнца
26. Переулок, соединяющий параллельные улицы
27. Человек, совершающий поездку в общественном транспорте
28. Кучер наёмного экипажа для перевозки пассажиров

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Средство, предназначенное для индивидуальной защиты от вредных и опасных факторов для здоровья сотрудника на рабочем месте
3. Название станции сразу трёх линий московского метро
4. Транспортное предприятие со стоянками для машин и мастерскими для их ремонта и обслуживания
5. Непериодический литературный сборник
7. Незамещённая должность
8. Станция Сокольнической линии
12. Крупная станция воздушного транспорта
13. Сигнальное устройство
14. Станция Серпуховско-Тимирязевской линии
16. Станция Арбатско-Покровской линии
22. Краткое сообщение по разным темам
23. 24 часа

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА

По горизонтали: 1. Тупик. 3. Трубная. 5. Алтын. 7. Динамо. 9. Ученик. 12. Тротуар. 13. Самбо. 14. Анапа. 15. Печорин. 16. Штемпель. 19. Тверская. 22. Титаник. 23. Днепр. 24. Нотация. 25. Шоссе. 26. Компас. 27. Альфа. 28. Хатико.

По вертикали: 1. Тангенс. 2. Кунцево. 4. Буратино. 5. Аннушка. 6. Нашивка. 7. Динамометр. 8. Метрополитен. 10. Чертановская. 11. Крылатское. 16. Шильдик. 17. Перерва. 18. Знахарь. 20. Рубашка. 21. Ясенево.

ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ

Станция «Кантемировская»

Мы продолжаем знакомить наших читателей с фотографиями из разных эпох существования московского метро и историями, связанными с тем, что изображено на этих фото.

Станция «Кантемировская» была открыта 30 декабря 1984 года в составе участка «Каширская» – «Орехово» Замоскворецкой (тогда – Горьковско-Замоскворецкой) линии. С 31 декабря 1984 года по 9 февраля 1985 года участок был полностью закрыт для проведения восстановительных работ по ликвидации затопления тоннеля, возникшего из-за нарушения гидроизоляции на перегоне «Царицыно» – «Орехово».

«Кантемировская» – одноводчатая станция мелкого заложения. Построена открытым способом с возведением свода из монолитного бетона. В оформлении станции использована военно-историческая тематика. Путевые стены облицованы светло-коричневым горючим мраморовидным известняком с мелкими орнаментальными вставками. По оси перрона – ряд низких четырёхгранных колонн, отделанных розовым мрамором, вокруг



Виктор Цой у входа на станцию «Кантемировская» (фотография сделана Игорем Мухиным 3 августа 1986 года после квартирника концерта Цоя у Вадима Суровцева-Бутова)

которых установлены деревянные сиденья. Над сиденьями расположены светильники и указатели станций. Пол выложен чёрным, серым и красным гранитом.

«Кантемировская» – одна из двух станций московского метро, название которой на путевой стене написано курсивом. Вторая такая станция – «Боровское шоссе». Кстати, в начале 1980-х годов на ещё недостроенной тогда станции «Кантемировская» и в тоннелях рядом с ней снимался художественный фильм «Город над головой». **ММ**



Дмитрий Константинович Кантемир (1673–1723)

– молдавский князь, учёный, сподвижник Петра I. Имя его, прежде чем стать основой для названия станции метро, проделало долгий путь. Сначала Петром I ему были пожалованы земли в Воронежской губернии, где была основана слобода, получившая название Кантемировка. В 1876 году здесь была проложена железная дорога и построена станция Кантемировка. В годы Великой Отечественной войны за станцию развернулись ожесточённые бои, в которых героически проявил себя 17-й танковый корпус, за что получил почётное наименование «Кантемировский». Сейчас это 4-я гвардейская Краснознамённая ордена Ленина Кантемировская танковая дивизия имени Ю.В. Андропова. В 1965 году, в год 20-летия Великой Победы, в честь этой дивизии была названа улица в Москве. По этой улице и была названа станция «Кантемировская».

ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

Дорогие читатели, у одного известного современного рэп-исполнителя есть композиция, посвящённая станции метро «Кантемировская». Если знаете, кто это, то до **10 июля** пришлите свой ответ на почту gazeta@mosmetro.ru. Не забудьте указать свои контактные данные (имя, фамилию и номер телефона), а также вашу должность и название подразделения, в котором вы работаете. Среди всех, кто пришлёт нам правильный ответ, мы разыграем приз – уникальную книгу, посвящённую Московскому метрополитену.

В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ МЫ СПРАШИВАЛИ

В прошлом номере мы спрашивали, в каких художественных фильмах можно увидеть станцию метро «Чистые пруды» («Кировскую»)?

ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ

Впервые наземный вестибюль станции «Кировская» появился в мелодраме «Человек родился» (1956), в 1964 году его показал Марлен Хуциев в фильме «Застава Ильича» («Мне 20 лет»). В 1965 году вестибюль и платформа станции «Кировская» поучаствовали в фильме «Друзья и годы». В фильме «Нежный возраст» (1983) можно увидеть путевую стену станции с названием «Кировская». А в 1993 году в лирической комедии «Настя» знаменитого режиссёра Георгия Данелия станция «Чистые пруды» (вместе со станцией «Университет») исполнила роль выдуманной станции «Махно».



Ведущий шоу «Миллиардный пассажир метро» (Юлий Гусман) и главная героиня фильма «Настя» (Ирина Маркова) на станции «Чистые пруды»

На этот раз далеко не все наши читатели смогли назвать все фильмы, в которых можно увидеть станцию «Кировская» («Чистые пруды»). Наиболее полный ответ дала Татьяна Ухина, дежурный по станции «Окружная», которой и достаётся наш приз – уникальная книга, посвящённая истории московского метро. Поздравляем победителя и желаем всем удачи в нашем новом конкурсе!