

Путевка
в жизнь

Стр. 3

Читали стихи
и... раздавали рельсы

Стр. 4



Метро и КВН:
как отдохнуть
с огоньком

Стр. 5



КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА Май 2018, №5 (89)



gazeta@mosmetro.ru
Отправьте письмо
в редакцию



Моё метро



Помним о войне и о Победе

В российском календаре 9 Мая стоит особняком — это праздник, который отмечают со слезами на глазах. Звучит банально, но лучше и точнее про День Победы еще никто не сказал. Накануне праздника в электродепо «Северное» прошел торжественный митинг, в котором приняли участие сотрудники метро и ветераны-метрополитеновцы.

Торжественный митинг был приурочен к празднованию 73-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне. По сложившейся традиции он прошел в электродепо «Северное» Московского метрополитена — именно здесь в далеком 1943 году состоялась торжественная передача войнам Красной армии бронепоез-

да «Московский метрополитен», построенного на деньги, собранные работниками метро.

«Сегодня, в канун годовщины Победы, от лица мэра Москвы и правительства Москвы я хочу поблагодарить ветеранов-метрополитеновцев, которые в те тяжелые годы показывали пример доблести, трудолюбия и отваги.

Силы, которые были задействованы со стороны метро, как об этом говорят исторические документы, внесли максимально возможный вклад в дело Победы», — заявил почетный гость митинга, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов.

После официальной церемонии прозвучали песни военных лет. Участники мероприятия поздравили ветеранов и возложили цветы к обелиску, установленному в честь погибших в боях воинов-метрополитеновцев.

Юлия Ивановна Кувшинова, ветеран войны, труженик тыла, ветеран метрополитена, проработала в Московском метрополитене с 1946 по 2002 год:

— Уважаемые коллеги, друзья! По поручению Совета ветеранов и от себя лично хочу поздравить всех со светлым праздником Победы! Советский народ внес в нее самый большой вклад. Мы победили ценой 20 миллионов жизней — тех, кто воевал на фронте и трудился в тылу, кто умирал под бомбежками, в концлагерях, в блокадном Ленинграде...

Во время войны метро стало надежным бомбоубежищем для москвичей. Все его ра-



ботники прилагали максимальные усилия, чтобы обеспечить безопасность населения. Труд движеника приравнялся к труду металлурга, а труд машиниста — к труду шахтера.

И город оценил этот подвиг. Не случайно метрополитен награжден правительственными наградами за спасение москвичей. За годы войны он ни разу не подвел ни город, ни страну.

Давайте беречь мир сегодня. Пусть люди помнят, что война стреляет не только по тем, кто в окопах, но и по тем, кто остался в тылу.

Я желаю всем мирного неба над головой, всем мужчинам — оставаться в списках запаса! С праздником, здоровья вам!

Виктор Николаевич Козловский, начальник Московского метрополитена:

— В канун великого праздника я хочу напомнить о том вкладе, который внес Московский метрополитен в общее дело победы в Великой Отечественной войне.

Летом и осенью 1941 года в армию и ополчение ушли более 30% работников метрополитена. На территории электродепо «Северное» установлена стела с именами 185 погибших метрополитеновцев. Из того же депо 21 марта 1943 года ушел воевать на Курскую дугу бронепоезд «Московский метрополитен», построенный на деньги работников метро. В его экипаже было 58 метрополитеновцев.

В первые месяцы войны работники метро строили оборонительные рубежи на подступах к столице, а когда фронт отодвинулся от Москвы — восстанавливали разрушенные железные дороги. В вагоноремонтных и механических



мастерских метрополитена изготавливались гранаты, снаряды и мины.

Не прекращая своей основной работы как транспортное предприятие, московское метро превратилось в крупнейшее бомбоубежище, где укрывались сотни тысяч людей. Для москвичей станции и тоннели метро стали в эти дни вторым домом.

Даже в годы войны метрополитен продолжал строиться: было открыто семь новых станций, протяженность линии увеличилась более чем в полтора раза. Это произвело сильнейшее впечатление на весь мир. Люди понимали: если в Москве продолжают строить метро, значит, власть уверена в победе.

К сожалению, с каждым годом свидетелей этих событий становится все меньше. И наша обязанность, наш долг — хранить память о подвигах метрополитеновцев и передавать эту память новым поколениям работников метро.

Александр Васильевич Каверный, председатель Совета ветеранов Московского метрополитена:

Электродепо «Северное» для нас, ветеранов, всегда было особым местом. Стены этих зданий помнят добровольцев, которые уходили на фронт. Помнят тех, кто, работая в тылу, помогал ковать Победу. 75 лет назад именно здесь, на площадке «Северного», состоялась торжественная передача Красной



армии бронепоезда «Московский метрополитен», экипаж которого состоял в том числе из работников метро. Метрополитеновцы дали экипажу боевой наказ: «Не щадя жизни бить проклятых гитлеровских извергов!»

Дорогие наши ветераны! Выражаем вам глубочайшую признательность и благодарность за ваше мужество и терпение. Желаем вам сохранять бодрость духа! Крепкого вам здоровья, долголетия и благополучия!



Уважаемые коллеги! Вы дерните в руках очередной номер корпоративной газеты Московского метрополитена «Моё метро». Часть материалов для него была предложена вами — сотрудниками метро. Если вы хотите предложить материал для газеты, рассказать о своем увлечении или о своих коллегах, поздравить ваше подразделение с днем рождения или трудовым достижением, поделиться интересными историями из жизни метро, присылайте нам тексты и фотографии на электронный адрес gazeta@mosmetro.ru!

В «Выхино» появился спортивный зал

Здоровый образ жизни всегда был в приоритете у работников Московского метрополитена. Трудная и ответственная работа, участие в туристических слетах, спартакиадах и велопарадах, спортивные соревнования — все это требует отличной физической формы.



Спорт помогает в работе, а соревновательный дух закаляет характер и сплачивает коллектив — считают в электродепо «Выхино». Но серьезный успех возможен только там, где созданы условия для регулярных трениров-

вок. А это лучше всего делать на базе своего электродепо.

Первым, кто обратился к руководству депо с просьбой помочь оборудовать одно из помещений под спортивный зал, был профсоюзный комитет. И ответ не заставил себя

долго ждать: 12 апреля, в День космонавтики, завершилась установка в новом спортивном зале электродепо зеркал, турника и беговых дорожек.

Теперь можно смело пожелать работникам «Выхино» новых спортивных достижений!

ЛИЦА МЕТРО

Лучшие работники метрополитена: апрель 2018 года



Вадим Кулагин,
машинист
электропоезда
электродепо «Печатники».
Стаж работы — 1 год



Надежда Борисик,
заместитель начальника
отдела оформления
имущества Дирекции
строящегося
метрополитена.
Стаж работы — 6 лет 1 месяц



Светлана Антонова,
фельдшер здравпунктов
и пунктов предрейсового
осмотра Медицинской
службы.
Стаж работы — 4 года
3 месяца

СОВЕТ МОЛОДЕЖИ

«Тимуровцы» XXI века

Совет молодежи московского метро запустил акцию «Адресная помощь ветеранам». Первой помощь молодых специалистов получила ветеран метрополитена Раиса Ковешникова, жительница Сергиева Посада.



Акция «Адресная помощь ветеранам» была инициирована молодежью метрополитена и Службой управления персоналом. Молодые специалисты хотят помогать пожилым людям, ранее работавшим в московском метро, — это можно назвать возрождением популярного в советские годы «тимуровского движения».

Проект реализуется Советом по работе с молодежью в постоянном взаимодействии с Советом ветеранов Московского метрополитена. Старшие друзья помогают молодым работ-

никам выбирать адресатов такой необходимой помощи.

«Тесное взаимодействие молодежи с ветеранами метро не только дает возможность молодым специалистам пообщаться с наставниками и больше узнать об истории метрополитена, но и помогает лучше прочувствовать важность своей работы в одном из крупнейших предприятий столицы», — отметил заместитель начальника метрополитена по управлению персоналом Павел Ковалев.

В этот раз молодые специалисты московского ме-

тро отправились к ветерану Электромеханической службы Раисе Андреевне Ковешниковой, которой уже более 80 лет. Ребята покрасили дом, выложили плиткой дорожки и помогли убрать после зимы участок. Работы хватило всем, а в ответ гостеприимная хозяйка угостила молодежь чаем со сладостями.

«Адресная помощь ветеранам — очень полезный и правильный проект, — рассказал председатель Совета по работе с молодежью метрополитена Геннадий Живитченко. — Пожилым людям часто бывает необходима поддержка молодого поколения, а нам всегда приятно помочь старшим коллегам. Уверен, что и дальше мы, взаимодействуя с Советом ветеранов, продолжим эту работу».

«Эта акция имеет огромное значение для всех участников: для ветеранов это реальная помощь, а для молодежи — отличный повод не только провести вместе время на свежем воздухе, но и принять участие в нужном деле. Мы уверены, что у нас растет достойная смена!» — отметил председатель Совета ветеранов Московского метрополитена Александр Каверный.

Метро запускает цикл архитектурных лекций

15 мая стартует цикл лекций «Еще раз про метро», посвященный архитектуре станций. Он станет одним из подарков пассажирам ко дню рождения метрополитена Москвы.

Бесплатные познавательные лекции будут проходить в Технической библиотеке на станции «Выставочная» каждую неделю, по вторникам. На них исследователи архитектуры метро Дмитрий Гончарук и Александр Змеул расскажут о станциях, открытых после отказа от «архитектурных излишеств».

«Мы опровергнем стереотип, что такие станции — это что-то неинтересное и второстепенное, а еще покажем, за что их можно полюбить не меньше „подземных дворцов“. Слушатели узнают обо всем многообразии идей и решений от проектов до их реализации. Отдельного внимания будут удостоены личности архитекторов, среди которых были мэтры уровня Алексея Душкина и Ивана Фомина, а также не столь известные широкой публике мастера Метрогипротранса: Михаил Марковский, Александр Стрелков, Нина Алешина», — пообещали организаторы лекций.

Первая встреча будет посвящена тому, как меняются проекты станций метро в процессе их разработки. Лекторы объяснят, почему даже одобренная на всех уровнях идея в итоге может сильно отличаться от реализации. Слушатели узнают, из-за



ВЕДУЩИЕ

Дмитрий Гончарук — обозреватель «Парламентской газеты». В сфере интересов входят история архитектуры и общественного транспорта Москвы в XX веке, биографии незаурядных москвичей. Автор ряда публикаций на тему московского градостроительства и архитектуры, в том числе метрополитена, в «Вечерней Москве», на портале strana.ru, в журнале «Смена». Соавтор проекта «Еще раз про метро».

Александр Змеул — главный редактор интернет-издания об архитектуре archspeech, кандидат исторических наук, исследователь архитектуры метро, соавтор книги «Скрытый урбанизм. Архитектура и дизайн московского метро 1935–2015», член жюри Международного конкурса на разработку архитектурного облика станций Московского метрополитена «Шереметьевская», «Ржевская», «Стромынка». Соавтор проекта «Еще раз про метро».

чего между принятыми к работе эскизами станций и их воплощением порой трудно найти что-то общее, а также почему уже построенные станции с годами меняют свой облик.

Лекции будут проиллюстрированы архивными фотографиями и эскизами, фрагментами

кинохроники, фильмов и музыкальных видео. Такой подход поможет дать слушателям более полную картину истории и современных процессов, которые формируют архитектуру московского метро. Проект подготовлен при поддержке Союза московских архитекторов.

Количество мест ограничено! Требуется предварительная регистрация на сайте prometro.xyz



РАСПИСАНИЕ

15 мая. Замысел и воплощение: как изменяются проекты станций и их оформление

22 мая. «Маленькие подземные человечки»: об архитекторах метро

29 мая. Индивидуальное в типовом: что делает облик станций метро уникальным

5 июня. Метро выходит в город: наземные участки и вестибюли

Начало в 19:00



К обеспечению порядка готовы

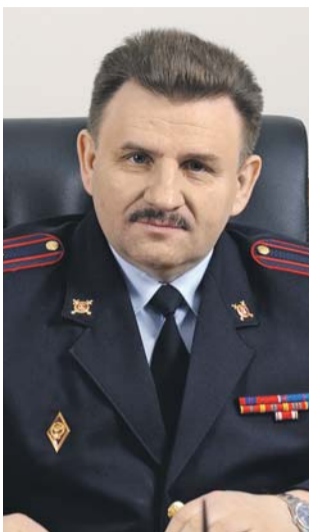
Сегодня УВД на Московском метрополитене отмечает 83-ю годовщину со дня образования. Какие изменения произошли и какие новшества ждут впереди, рассказал начальник Управления полковник полиции Николай Савченко.

— Николай Анатольевич, на что направлено особое внимание руководства Управления в 2018 году?

— Этот год можно смело назвать экзаменационным для всей правоохранительной системы в целом и для нас в частности. Он наполнен важными событиями. В марте, во время выборов президента Российской Федерации, мы в полном объеме выполнили комплекс организационно-практических мероприятий, направленных на обеспечение безопасности граждан, общественного порядка и антитеррористической защищенности, предупреждение экстремистских и националистических проявлений на территории метрополитена. Впереди у нас еще несколько крупных мероприятий: чемпионат мира по футболу, День города и другие события. Перед нами стоит много серьезных, ответственных задач, и это станет проверкой нашего профессионализма, самоотверженности и культуры в работе. Результаты нашей деятельности напрямую влияют на авторитет всего государства.

— Какие меры безопасности будут приняты в преддверии чемпионата мира по футболу?

— ЧМ-2018 станет крупнейшим спортивным событием в нашей стране со времен Олимпиады-1980. В Москву приедут болельщики футбольных сборных со всего мира, и основным средством передвижения по городу для них станет метрополитен. Чтобы обеспечить безопасность москвичей и гостей столицы, во время чемпионата будет увеличено количество нарядов полиции



на станциях метрополитена, в том числе кинологов.

На протяжении периода подготовки к этому мероприятию личный состав УВД на Московском метрополитене проходил обучение тактике действий по пресечению правонарушений в условиях метрополитена, повышенных пассажиропотоков, в том числе и по пресечению групповых нарушений общественного порядка.

— Заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин назвал 2018-й годом метро. Какие меры принимает УВД на метрополитене в связи с открытием новых станций?

— При вводе в эксплуатацию каждой новой станции столичного метро создаются отдельные посты и маршруты патрулирования с учетом прилегающих объектов городской инфраструктуры, плотности пассажиропотока, а также складывающейся оперативной обстановки. В связи с открытием новых станций метропо-

литена Управление проводит активную работу по комплектованию отделов полиции.

Хочется отметить, что комнаты полиции на новых станциях Московского метрополитена обладают повышенным удобством: они более светлые, с панорамными окнами, оборудованы современными системами видеонаблюдения и фиксации.

— Как УВД на Московском метрополитене взаимодействует со Службой безопасности метрополитена?

— Мы активно сотрудничаем со Службой безопасности Московского метрополитена, совместно разрабатываем алгоритм действий. Особое внимание уделяем досмотровым мероприятиям. В вестибюлях станций организованы досмотровые зоны, оснащенные новейшим оборудованием, к которым в часы пик максимально приближены наряды полиции. Так, в I квартале 2018 года совместно с сотрудниками Службы безопасности в ходе произведенных досмотров мы выявили предметы, запрещенные к проносу в зону транспортной инфраструктуры. По двум фактам были возбуждены уголовные дела, а по 34 — административные производства. Также совместно со Службой безопасности мы пресекаем другие административные правонарушения. В текущем году к административной ответственности привлечено 15 150 человек.

— Николай Анатольевич, месяц назад один из ваших сотрудников получил медаль «За смелость во имя спасения» из рук министра внутренних дел Российской Федерации за проявленный

героизм во время несения службы. Расскажите о наиболее отличившихся в прошедшем году сотрудниках УВД, совершивших подобные поступки!

— В наших рядах действительно много сотрудников, искренне преданных своей профессии. Они ежедневно помогают людям, попавшим в сложную жизненную ситуацию. Но есть ряд наиболее отличившихся. Свои подвиги они совершали не ради славы, а просто чтобы помочь другим людям. В прошлом году два сотрудника УВД проявили смелость при исполнении своих служебных обязанностей и, рискуя собственной жизнью, спасли упавших на рельсы пассажиров. Первый такой случай произошел 6 апреля с инспектором кинологом Денисом Садковым, а второй — 8 декабря с постовой 6-го отдела полиции УВД на метрополитене Алексеем Шарповым. Оба героя были представлены к ведомственным наградам. Управление также гордится полицейским 5-го отдела полиции Максимом Сидневым, который спас людей от пожара в Истринском районе. Проезжая по поселку Букарёво, он заметил, что на одном из участков горит гараж. Полицейский сразу вызвал пожарных и разбудил людей в домах по соседству, поскольку пламя начало распространяться на другие постройки. Пожар удалось потушить, жители не пострадали.

Сегодня УВД на Московском метрополитене — это коллектив профессионалов, успешно решающий задачи по обеспечению правопорядка и безопасности москвичей и гостей столицы.

Дорпрофжел: итоги работы

В конце апреля состоялась отчетная конференция Дорожной территориальной организации Московского метрополитена РОСПРОФЖЕЛ. В работе конференции принял участие первый заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Сергей Чернов, заместитель начальника метрополитена — начальник Дирекции инфраструктуры Дмитрий Дошатов, более 50 приглашенных руководителей подразделений метрополитена, а также 134 делегата.



87,85 %
работников
Московского метро состоят
в профсоюзе

На конференции Дорпрофжел отчитался за последние 2,5 года своей работы — с ноября 2015 года по настоящий день. «За это время у нас было решено много актуальных вопросов. Был принят новый Коллективный договор, в который добавлены дополнительные пункты по социально-экономической защите работников. Была проведена индексация заработной платы: в 2017 году на 3,5%, а с 1 июня 2018 года она вырастет у работников на 4%, а у руководителей — на 2,7%», — рассказал председатель Дорпрофжела Московского метрополитена Владислав Еланский.

Также был создан Совет общественных инспекторов по безопасности движения, в котором работает более 500 человек, и полноценная правовая инспекция Дорпрофжела Московского метрополитена. В ее состав вошел главный правовой инспектор, постоянно действующая комиссия по пра-

вовой работе при Дорпрофжеле из пяти человек и 18 внештатных правовых инспекторов.

Уровень профсоюзного членства за 2,5 года вырос почти на 7% и сейчас составляет 87,85% от числа работающих на предприятии. Это свидетельствует о том, что доверие работников к профсоюзу выросло.

Конференция признала работу Дорпрофжела за отчетный период удовлетворительной. В тот же день в Управлении Московского метрополитена прошел VII пленум комитета профсоюзной организации, где были переизбраны члены дорожного комитета, избраны новые, а также расширен состав президиума Дорпрофжела.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Добровольные помощники

Последние месяцы выдались непростыми как для города, так и для Московского метрополитена в целом. 18 марта прошли выборы президента России, и в этот день потребовалось усиление нарядов полиции для поддержания правопорядка на станциях метро. К счастью, на помощь полицейским и сотрудникам Службы безопасности пришла Народная дружина Московского метрополитена.

В день выборов более 200 добровольцев Народной дружины вышли дежурить на объекты метрополитена, чтобы гарантировать общественный порядок и безопасность пассажиров. При большом скоплении людей за всем уследить непросто, и тогда дружинник становится незаменимым помощником для сотрудника полиции.

Помимо этого, дружинники помогали охранять порядок в дни крупных спортивных соревнований: футбольных матчей кубка России на стадионе «ЦСКА» и «РЖД-Арена» 23 марта, а также товарищеского футбольного матча между сборными России и Бразилии на стадионе «Лужники». Наряды Народной дружины были вы-

ставлены на станциях, прилегающих к стадионам. Каких-либо происшествий на этих мероприятиях не случилось.

На сегодняшний день в Народной дружине метрополитена состоит более тысячи человек. Это не только работники метро, но и люди, которые к метро отношения не имеют, но обладают активной гражданской позицией. Часто, для того чтобы выйти на дежурство, они жертвуют своим свободным временем. Порой дежурить приходится и посреди ночи. Это люди, которым не все равно, что происходит в их родном городе, и они прикладывают все усилия, чтобы пассажиры московского метро могли спокойно и безопасно пользоваться транспортом.

ПРОФОРИЕНТАЦИЯ

Путевка в жизнь

Молодые специалисты московского метро поделились опытом с выпускниками Колледжа железнодорожного и городского транспорта.



16 апреля в Центре профориентации на станции «Выставочная» прошла очень важная встреча, которая для многих может стать решающей.

Парни и девушки, заканчивающие в июне этого года Колледж железнодорожного и городского транспорта, сейчас принимают ответственное решение, куда идти работать после окончания колледжа. На финишной прямой им



решили помочь лучшие советники — молодые специалисты Службы движения московского метро. Они немногим старше выпускников колледжа, но уже успели добиться первых карьерных успехов, работая в Московском метрополитене.

После содержательной беседы все отправились на экскурсию по станции метро «Деловой центр». Многие экскурсанты со знанием дела пообщались с дежурным по станции, дежурным поста централизации, машинистом эскалатора, начальником станции и другими работниками метро.

Надеемся, что в скором времени сможем увидеть гостей встречи в форме работников Службы движения! Ребята, полный вперед!



Читали стихи и... раздавали рельсы

В московском метро раздавали рельсы, да не простые, а литературные. Это происходило на втором культурно-образовательном фестивале «Литературный рельс», который прошел 19 апреля в Технической библиотеке метрополитена.



СПРАВКА

«Литературный рельс» — ежегодный культурно-образовательный фестиваль, на котором любой желающий может прочитать стихотворение о транспорте или путешествиях. В этом году фестиваль был приурочен к ежегодной «Библионочи» и 455-летию со дня печати «Апостола» — первой типографской книги на русском языке. Ведущей «Литературного рельса» стала Юлия Романова — ее голос миллионы пассажиров каждый день слышат в вагонах московского метро.



На фестивале более 40 человек прочитали стихотворения, посвященные транспорту и путешествиям. Среди гостей были не только работники метрополитена, но и обычные пассажиры: начинающие поэты, любители транспорта, друзья метро, архитекторы, дизайнеры и многие другие. После выступления каждый из них по-



лучил уникальный памятный подарок — часть настоящего рельса метрополитена!

«Культурно-образовательный фестиваль «Литературный рельс» проходит в метро

уже во второй раз, и мы уверены, что он станет доброй традицией, потому что этот вечер — отличный способ собрать вместе всех любителей поэзии и почитателей

подземной архитектуры. Всех тех, кому небезразлична красота, история и современность московского метро», — рассказал начальник Центра профориентации Московско-

го метрополитена Павел Сухарников.

В ходе литературного вечера гостям прочитали увлекательную лекцию об истории Технической библиотеки

и провели конкурс «Юный библиотекарь». На лекции демонстрировалась легендарная Большая советская энциклопедия из фондов библиотеки, а также библиотекарские печати, которые использовались в разные годы.

Также гости получили возможность стать постоянными читателями Технической библиотеки метро и передать на хранение любую книгу из собственной коллекции с дарственной надписью.

ФОТОРЕПОРТАЖ

Мир! Труд! Май!

Работники московского метро приняли участие в первомайской демонстрации. С флагами и плакатами они промаршировали по брусчатке Красной площади.

Праздничная демонстрация на главной площади страны прошла под лозунгом «Единство, солидарность, труд — гарантии успешного развития!». В ней приняли участие тысячи членов

профсоюзов, в том числе и сотрудники Московского метрополитена. Нарядившись в красные жилеты с логотипом метро, они несли огромный баннер профсоюзной организации метро — Дорпрофжела, флаги



своих подразделений, цветы и воздушные шары цветов российского триколора.

В этом году демонстрации профсоюзов в честь 1 Мая прошли в 170 городах России. В них приняли участие около 2,5 млн человек. Самые массовые шествия состоялись в Москве.



ВСЕ НА ВЕЛОПАРАД!

ВЕЛОГОНКА «САДОВОЕ КОЛЬЦО»
Воскресенье, 20 мая
Начало в 8:30, сбор участников с 7:00

МОСКОВСКИЙ ВЕЛОПАРАД
Воскресенье, 20 мая
Начало в 12:00, сбор участников с 11:00

Дорогие коллеги! Время готовиться к новому велосезону. В воскресенье, **20 мая**, на Садовом кольце пройдут два мероприятия — любительская велогонка «Садовое кольцо» и Московский велопарад. Присоединяйтесь! Встречаемся на проспекте Академика Сахарова с внешней стороны Садового кольца!

Подробности на сайтах cyclingrace.ru и i-bike-msk.ru



День открытых дверей в Центре профориентации

Центр профориентации Московского метрополитена на станции «Выставочная» больше похож на интерактивный музей, чем на организацию, где людям помогают с выбором профессии. Экспонаты, связанные с историей метро, тренажер для машинистов, макеты станций и поездов создают непринужденную атмосферу, которая помогает погрузиться с головой в жизнь метрополитена. Здесь в начале апреля прошел день открытых дверей для всех желающих.

Узнать, что может предложить метрополитен в плане карьеры, пришли самые разные люди. Многих привело любопытство: не каждый день можно своими глазами увидеть секреты самого сложного инфраструктурного объекта Москвы и сесть за пульт управления поездом на интерактивном тренажере.

«ХОЧУ РАБОТАТЬ МАШИНИСТОМ»



Виктору 9 лет. Он самостоятельно поехал в магазин спецодежды, чтобы купить себе пилотку и галстук машиниста электропоезда. Пока его старшие сверстники терзают сотрудников центра вопросами, Виктор ведет поезд — правда, пока только виртуальный.

— Я самостоятельно прихожу учиться на этом тренажере с 26 ноября 2017 года, — рассказывает Виктор корреспонденту газеты «Мое метро». — Хочу работать на Калининской линии.

— Почему именно там?
— Ну, я люблю желтый цвет, и она полечче. Раньше я хотел стать полицейским, но потом меня очень сильно потянуло к железным дорогам. Я начал изучать историю Московского метрополитена, понемногу заглядывать в кабину машиниста. В ноябре я нашел в интернете номер и позвонил. Когда мне ответили, что можно прийти, я сразу же поехал — к тому моменту уроки уже были готовы.



За спиной Виктора стоит Никита, его товарищ. Как только место в «кабине» освобождается,

он сразу же его занимает. О своем увлечении метрополитеном он рассказывает с удовольствием: «Мне 11 лет. У меня дома есть свой бумажный метрополитен. Я представлял, как водить поезд, и вот на тренажере у меня получается. Может быть, я буду машинистом, но еще я хотел бы стать инженером. Я пока не определился».

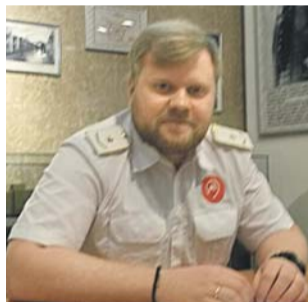
ОГРОМНАЯ СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛЬЗА

Чтобы планы и мечты будущих сотрудников стали более четкими, на день открытых дверей в Центре профориентации пришли работники метро. Психологи провели для всех желающих первичное тестирование, выявляющее склонности человека и его склад личности: кому лучше стать инженером, а кто легче найдет себя в сфере управления персоналом или обеспечения безопасности. Для каждой профессии требуется свой склад ума, характер и таланты.

Обселяком стоят приглашенные гости. Один из них — машинист электропоезда Валентин.



— Я искренне считаю, что молодые люди должны идти работать в метрополитен. Это настоящая, полезная работа, которая улучшает жизнь всего города, — поясняет Валентин. — Мне кажется, что помогать подросткам в профориентации — очень важно. Молодые люди должны попробовать себя в деле, понять, что им нужно. Московский метрополитен стал одной из первых



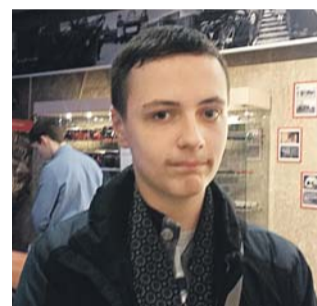
организаций, которая породила этот полезный институт. Я сам вызвался принять участие в сегодняшнем дне открытых дверей, поскольку вижу в нем огромную социальную пользу.

Такого же мнения придерживаются многие сотрудники метрополитена. На дне открытых дверей выступил и представитель Совета молодежи. Он рассказал посетителям о программах для молодежи в метрополитене, в том числе о возможностях карьерного роста. Руководство метро заботится о том, чтобы сотрудники не только получали вовремя зарплату и обладали соцпакетом, но и могли полноценно развиваться в тех областях, к которым лежит их душа. В метрополитене есть спортивные

кружки для сотрудников, досуговые мероприятия и секции и, конечно, многочисленные курсы повышения квалификации.

ДВЕРИ ОТКРЫТЫ ДЛЯ КАЖДОГО

Хорошие социальные гарантии и забота о сотрудниках привлекают многих на работу в метро. Данила пришел на день открытых дверей, чтобы выяснить, какие документы нужны для поступления в колледж. Ему 17 лет, и он хочет заниматься организацией перевозок на железнодорожном транспорте. «Я давно увлекаюсь железнодорожным транспортом, и в частности метро. Сюда я пришел для того, чтобы получить практические рекомендации и узнать все необходимые условия для поступления в колледж», — говорит школьник.



Мимо стеклянных дверей Центра профориентации проходят люди, многие видят, что внутри происходит что-то интересное, и заглядывают внутрь. Двери Центра открыты для каждого.

Метро и КВН: как отдохнуть с огоньком

Наши таланты и умения не всегда востребованы на рабочем месте, хотя слесарь может быть прекрасным артистом, а управленец — обладать выразительным баритоном. Но хороший работодатель часто пытается помочь сотрудникам раскрыть таланты в полной мере: это помогает сплотить коллектив, добавив к работе не только удовольствие от хорошо выполненного труда, но и радость творчества. Именно поэтому в московском метро уже третий год проходит открытый фестиваль КВН, на который приглашают команды из всех подразделений.

В этом году праздник прошел в пятницу, 13 апреля. Несмотря на мистический окрас даты, фестиваль получился что надо. Темой для девяти команд, принявших участие в состязаниях, стала фраза «Мы работаем, чтобы город двигался». Она была крайне близка всем участникам: если бы у московского метро был девиз, он звучал бы именно так. Неудивительно, что у каждой команды нашлось что сказать и показать.

ВСЕ НА ВЫСШЕМ УРОВНЕ

Кстати о качестве исполнения. Среди участников КВН многие обладают солидным сценическим опытом. К примеру, капитан команды «Полный контакт» Андрей более 20 лет является актером народного театра. Сейчас он работает в Службе связи, но в свободное время является директором двух рок-групп — «Модем» и «Пранаяма». По его мнению, фестиваль организован очень грамотно, на профессиональном уровне. «Все очень хорошо. Редактура очень

хорошая: экспертная комиссия просматривает наши сценарии, говорит, что нужно убрать, что добавить, а когда — порвать сценарий», — рассказал Андрей перед выступлением.

Усилия артистов и организаторов видны невооруженным глазом, когда начинается представление. Все четко отрепетировано, есть реквизит и декорации, техника работает как надо. В фестивале, пусть и заочно, приняли участие команды КВН из высшей лиги: на конкурсе «Разминка» они задавали видеовопросы. Естественно, эти задачки были простыми



только на первый взгляд: требовались ум, смекалка и быстрая реакция, чтобы дать веселый и оригинальный ответ.

КАК ВСЕХ СОБРАТЬ

Участвовать в КВН не так легко, как кажется из зрительного зала. Артистам приходится репетировать после работы, специально выделяя время и подгадывая с расписанием. «Мы готовимся усердно, после работы. Составляем график репетиций, специально берем смены так, чтобы все оказалось в нужное время в нужном месте. Машинисты, наладчики — все подстраиваются

под команду. Репетиции продолжались четыре месяца два раза в неделю. В подготовке участвуют все — предлагают шутки, пишут сценарий и так далее», — рассказала капитан команды «25 оттенков серого» из электродепо «Владыкино» Александра. Подготовка отнимает много времени и сил, но дает гораздо больше — возможность реализовать свой творческий потенциал.

Участники фестиваля рассказывают, что иногда вдохновение посещает их прямо на работе. Когда в свободную минуту можно обсудить будущее выступление с коллегами, то даже трудные дни пролетают незаметно.

В ДЕНЬ ИКС

День фестиваля запомнится участникам надолго. Зал был наполнен людьми: многие пришли поддержать команды веселых и находчивых. Сотрудники подразделений чаще всего болеют за своих коллег. Председатель профкома электродепо «Владыкино» Илья Бак так рас-

сказал о причине своего визита: «Я приехал поболеть за свою команду, чтобы она выступила как можно лучше, и верю в то, что они смогут добиться хороших результатов». Взрывы смеха следовали за каждой удачной шуткой, зрители махали фляжками и даже поднимали самодельные транспаранты. В общем, обстановка была почти такая же, как и в телешоу.

«ОНИ БОЛЕЮТ РАБОТОЙ»

Высокий профессионализм был виден и в работе жюри. Из-за большого количества участников жюри пришлось очень строго оценивать артистов. На результат могли повлиять не только десятые, но даже и сотые доли балла.

В составе жюри были руководители различных подразделений Московского метрополитена и почетные гости. Своим мнением о фестивале поделился председатель Дорпрофжела метрополитена Владислав Еланский: «КВН у нас проводится третий год подряд, и это отличная традиция! Я сам посетил два мероприятия, а одно пришлось



пропустить по служебным обстоятельствам. Ребята молодцы, они реализуют свой творческий потенциал, что способствует сплочению коллектива. Я уверен, что если они хорошо отдыхают, то и работают отлично. Кстати, об этом говорит то, что у команд очень много шуток про нашу работу. Они ей болеют!»

В итоге в напряженной борьбе победила команда «Трехстороннее движение». За ней с небольшим отрывом встали на пьедестал почета команды «Не по ГОСТу» и «Инстинктов нет» — она впервые приняла участие в фестивале.





ЧМ-2018: Калининград

Приближается лето, а с ним и чемпионат мира по футболу — 2018, который впервые в истории пройдет в России. И это отличный повод, чтобы одновременно побывать в новом для себя городе и посмотреть футбол мирового уровня. В этом выпуске приглашаем вас в Калининград — самую западную точку России.



КАК ДОБРАТЬСЯ

НА САМОЛЕТЕ
Долететь до самой западной точки нашей страны можно всего за два часа из любого столичного аэропорта. Вы приземлитесь в аэропорту Храброво — он расположен в 20 км от центра города. Рейсовые автобусы до городского автовокзала ходят раз в 40 минут, также можно воспользоваться такси.

Любопытный факт: Храброво является аэропортом совместного базирования. Это значит, что его используют не только для гражданских самолетов, но и для военных.

НА ПОЕЗДЕ
По железной дороге путь в Калининград занимает чуть меньше суток — от 20 до 23 часов. Поезда отправляются с Белорусского вокзала. К матчам ЧМ будут пущены и дополнительные составы. Как обычно, обладатели «Паспорта болельщика» (Fan ID) могут получить бесплатные билеты — надо только заранее забронировать их на сайте tickets.transport2018.com.

НА ПОЕЗДЕ
По железной дороге путь в Калининград занимает чуть меньше суток — от 20 до 23 часов. Поезда отправляются с Белорусского вокзала. К матчам ЧМ будут пущены и дополнительные составы. Как обычно, обладатели «Паспорта болельщика» (Fan ID) могут получить бесплатные билеты — надо только заранее забронировать их на сайте tickets.transport2018.com.

ПОСЛЕ ФУТБОЛА

Калининград порой называют западными воротами России. Расположенный на балтийском побережье, он оторван от основной территории нашей страны и на земле граничит только с иностранными государствами — Польшей и Литвой. Но поскольку у него есть выход к морю, он является не эксклавом, а полуксклавом. «Русская история» этих мест началась после 1945 года, когда прусский город Кенигсберг стал частью СССР и был переименован в Калининград.

КАФЕДРАЛЬНЫЙ СОБОР



Главный символ Калининграда — Кафедральный собор на острове Канта (старое имя — остров Кнайпхоф). Построен он был еще в XIV веке. У его стен захоронен один из самых известных граждан Кенигсберга — философ Иммануил Кант.

Сегодня Кафедральный собор — единственное здание на острове Канта. О том, что в прошлом здесь располагался городской район с плотной застройкой, в наши дни напоминают только информационные щиты с фотографиями и описанием старинных улиц.

РЫБНАЯ ДЕРЕВНЯ



На берегу реки Преголи находится этнографический центр «Рыбная деревня». В современных зданиях, построенных

в стиле довоенного Кенигсберга, расположены кафе, рестораны, гостиницы и магазины. На башне «Маяк» здесь расположена смотровая площадка, откуда открывается неплохой вид на остров Канта и собор. А спустившись вниз, присядьте на лавочку к бронзовому скиперу с обезьянкой на плече и поддержите его за руку — это принесет вам удачу. По соседству расположена пристань, откуда можно отправиться на экскурсию по Преголе на речном трамвайчике.

МУЗЕЙ ЯНТАРЯ



Калининградскую область называют янтарным краем. Неудивительно, что именно здесь находится единственный в нашей стране Музей янтаря. В нем можно увидеть янтарь всех цветов, уникальные камни весом более 4 кг, а также узнать о методах добычи «солнечного камня» и областях его использования. Отдельного внимания заслуживает и здание музея — башня Дона, одно из фортификационных сооружений старого Кенигсберга.

ЗООПАРК



Калининградский зоопарк является одним из самых старых не только в России, но и во всей Европе — он был основан в 1986 году в тогда еще прусском Кенигсберге. Хуже всего ему пришлось в годы Второй мировой войны, которую пережили всего четыре обитателя зоопарка: лань, осел, барсук и бегемот. Но вскоре зоопарк был восстановлен, и уже в 1947 году отметил свое второе рождение. Сегодня здесь можно увидеть более 3,5 тыс. животных. Пожалуй, самое знаменитое из них — капибара Илон, имя которой выбирали всей страной при помощи голосования в интернете.

КУРШСКАЯ КОСА

Эта достопримечательность находится за пределами Калининграда, но пропустить ее ни в коем случае нельзя! Куршская коса — место уникальное. Это узкая полоса песка длиной почти 100 км, отделяющая Куршский залив от Балтийского моря. Одна половина косы является территорией России, вторая принадлежит Литве. Здесь есть на что посмотреть: морской берег, живописные дюны и причудливо изогнутый Танцующий лес. Сегодня российская половина косы является заповедником, вся коса целиком входит в список Всемирного наследия ЮНЕСКО.



ЧТО ПОПРОБОВАТЬ

КЛОПСЫ

Один из гастрономических брендов Калининграда — кенигсбергские клопсы. Это блюдо немецкой кухни по сути представляет собой мясные тефтели в каперовом соусе. Просто, но очень вкусно!



КОНЬЯК «СТАРЫЙ КЕНИГСБЕРГ»

Настоящие ценители говорят, что коньяком можно назвать только напиток из винограда, выросшего во Франции, в окрестностях города Коньяк. И «Старый Кенигсберг» — еще одна визитная карточка города — вполне подходит под это определение. Он делается в России, но под строгим контролем французской фирмы Tessendier & Fills и из нужных сортов винограда. Напиток обладает мягким бархатистым вкусом — не упустите случая попробовать его или захватить бутылку-другую в качестве сувенира.



РЫБА

Калининград стоит на реке Преголе и имеет выход к Балтийскому заливу — неудивительно, что в число «фирменных блюд» тут входит рыба во всех ее вариациях! Особенно вкусным считается угорь горячего копчения. Впрочем, ничуть не менее популярны



ЧЕМПИОНАТ

СТАДИОН

«Стадион Калининград», расположенный недалеко от «Рыбной деревни», построили специально к чемпионату мира по футболу 2018 года. В основе проекта лежит концепция мюнхенской «Альянц Арены». После окончания чемпионата мира он станет домашним стадионом ФК «Балтика».



ВМЕСТИМОСТЬ
35 тыс. зрителей



РАСПИСАНИЕ

16 июня:
Хорватия — Нигерия
22 июня:
Сербия — Швейцария
25 июня:
Испания — Марокко
28 июня:
Англия — Бельгия



Приглашаем в «Лесной Городок»!

Уважаемые коллеги, приглашаем вас в Оздоровительный комплекс Московского метрополитена! Он прекрасно подходит для спокойного отдыха в кругу семьи и для проведения торжественного мероприятия.

Большая территория, свежий сосновый воздух, уютные номера и всевозможные развлечения ждут вас всего в получасе езды от Москвы. Здесь вы сможете отдохнуть после трудовых будней, выспаться, прогуляться по ухоженной территории и насладиться высоким уровнем сервиса.

В Оздоровительном комплексе 72 просторных номера различных категорий. Помимо однокомнатных номеров, которые будут удобны небольшим семьям из двух-трех человек, в комплексе есть двухкомнатные номера люкс для размещения большой семьи или компании. В каждом номере есть удобная кровать, холодильник



и цифровое телевидение, работает бесплатный Wi-Fi.

В стоимость проживания входит трехразовое комплексное питание, а для детей от пяти до 12 лет дополнительно предусмотрен полдник. Меню

порадует вас вкусными и здоровыми блюдами, грамотно подобранными нашим шеф-поваром. Также вы можете посетить бар с разнообразными напитками и легкими закусками.

В Оздоровительном комплексе множество развлечений как для взрослых, так и для самых маленьких гостей. Каждый день детей ждет интересная развлекательная программа с веселыми конкурсами и увлекательными мастер-классами. В детском клубе есть развивающие игрушки, аэро- и настольный хоккей, а также горка-лабиринт с сухим бассейном. Кроме того, для юных гостей оборудован детский бассейн в спортивном корпусе и уличная игровая площадка.



По территории комплекса ежедневно курсирует паровозик «Малыш».

Взрослым понравятся бассейн с турецкой парной и джакузи, финская сауна и солярий, тренажерный и спортивный зал, боулинг и пейнтбол, бар и дискотека. Ежедневно работает прокат спортивного инвентаря для тех, кто любит активно проводить время на свежем воздухе.

У нас можно организовать конференцию, семинар, корпоративное или праздничное мероприятие.

Уточнить информацию или забронировать номер можно по телефону: +7 (495) 598-81-70 или на сайте www.okmetro.ru.

Ждем вас в гости!

Впервые на рукавах

В постоянной рубрике, посвященной истории форменной одежды на метрополитене, глава клуба реконструкции железнодорожного костюма «Северный вокзал» Александр Сыромятников рассказывает о том, как менялись знаки различия.

В прошлых номерах мы пришли в 1963 год и выяснили, что случилось с кроем форменной одежды метрополитеновцев и с тем, что носили на форменных пиджаках. Теперь давайте посмотрим в деталях, какими были знаки различия на рукавах тех пиджаков.

К этому моменту работников метрополитенов и

наземных железных дорог разделили на группы должностей со словами «начальствующий состав». Высший («генераль»), старший («старшие офицеры»), средний («младшие офицеры») и младший. Также был рядовой состав. Начальниками своих небольших, но важных царств считались ДСП, ТЧМ и машинисты. А вот слесари,



Слева направо. Высший состав — толстым (10 мм) галуном. Старший состав — с более узкими галунами. Средний состав — с еще более узкими галунами, по верху идет выпушка уже зелено сукна, а не золотой канители, как ранее. Младший состав — самый тонкий галуны. В каждой группе от одного до четырех галунов. Количество звезд равно количеству галунов. На фотографиях виден неуставной золотой цвет, хотя положен серебряный.



Нашивки-«гробики» рядового состава. Чем меньше зеленых полосок, тем ниже должность. Для удобства сделана единая нашивка: технический знак больше не крепится на рукав отдельно — он уже на нашивке в металле. Цвет носили и серебряный, и золотой, хотя требовался серебряный.

например, уже относились к рядовому составу.

После того как всех разделили на группы по должностям (персональных званий нет уже давно, с 1955 года), в 1963 появились и новые знаки различия на рукавах.

Четырехугольные нашивки начальствующих составов имели от одной до четырех звезд и равное им количество галунов, но галуны различались по толщине: чем старше, тем толще. Цвет звезд и галунов — серебряный (кроме

канта по верху у самых старших). Цвет ткани нашивки тот же, что и у пиджака (черный или серый в зависимости от сезона). Над нашивкой отдельно на рукав крепился технический знак в виде молотка и гаечного ключа.

Материал подготовлен клубом реконструкции железнодорожного костюма «Северный вокзал / Vauxhall Nord» www.vnord.ru

«Курская» Кольцевой линии

Еще не кончились бои Второй мировой войны, а архитекторы уже взялись за проектирование станций Большого кольца. Правда, воплощения своих идей им пришлось подождать: разрушения в стране были слишком велики, и ресурсы для строительства метро удалось найти не сразу. Понадобилось шесть лет, чтобы построить первую часть четвертой очереди — 6,4 км трассы со станциями «Парк культуры и отдыха имени Горького», «Калужская» (сейчас — «Октябрьская»), «Серпуховская» (сейчас — «Добрынинская»), «Павелецкая», «Таганская» и «Курская».



КАК В ХРАМЕ

Наверное, самой элегантной из шести станций стала «Курская», построенная по проекту Григория Захарова и Зинаиды Чернышевой, работавших под началом выдающегося советского архитектора Ивана Жолтовского. Авторы проекта позже были удостоены Сталинской премии, и совершенно справедливо.

Центральный зал «Курской» отделен от боковых узкими стройными пилонами, торцы которых сделаны в виде канелированных (украшенных вертикальными желобками. — Прим. ред.) полуколонн. В сочетании с белым мрамором «коелга» это помогло архитекторам создать ощущение легкости, простора и наполненности светом, что нечасто встречается в подземных сооружениях.

Наземный павильон, примыкающий к зданию Курского вокзала, выполнен в виде двухпроходной триумфальной арки. С чрезвычайной торжественностью решен его интерьер. Белоснежные колонны, прорисованные в соответствии со всеми канонами дорического ордера, создают внутри что-то наподобие

восьмигранного табернакля — храмового сооружения, в котором обычно хранятся статуи или предметы культа. Только вместо фигуры святого в вестибюле «Курской» была скульптура генералиссимуса Иосифа Сталина работы Николая Томского. Но самая поразительная деталь этой станции — как бы утопленная в пол центральная колонна аванзала, которую критики охарактеризовали как «дань эстетству». Пожалуй, нет такого постмодернистского архитектора, который не позаиводвал бы этому решению.

ПРОЕКТ СТАНЦИИ

«Курская» — колонная трехсводчатая станция глубокого



заложения. В конструкции использована сборная чугунная обделка. Своды центрального зала и боковых тоннелей опираются каждый на свой ряд стоящих бок о бок колонн. Каждая пара стоящих рядом колонн архитектурно оформлена как единая колонна. В центре станции, возле лестничного перехода на Ар-

батско-Покровскую линию, колонны заменены пилонами. По сравнению со станциями пилонного типа, колонные станции отличаются большим удобством в эксплуатации. Кроме этого, на такие конструкции требуется меньше металла. Значительно снизило расход металла и совершенствование узлов сопряжения наклонных ходов с подземными залами.

ДЕТАЛИ ИНТЕРЬЕРА

Между наземным вестибюлем и станцией находится подземный аванзал, облицовка которого выполнена из темно-красного, черного, светло-серого и золотисторозового мрамора. Аванзал соединен переходами с залами ожидания и платформами Курского вокзала, с выходом к улице Казакова. Центр аванзала украшает оригинальная колонна — «Каменный цветок».

Облицовка колонн, пилонов и стен центрального зала выполнена из светлого мрамора «коелга». Цоколь путевых стен — из оливково-серого мрамора «садахло». Рельефные детали — из золоченого металла. Сочный и выразительный орнамент декоративных элементов развивает тему расцвета нашей страны. Пол выложен геометрическим узором черного габбро, лабрадорита и малинового токовского гранита.



батско-Покровскую линию, колонны заменены пилонами.

По сравнению со станциями пилонного типа, колонные станции отличаются большим удобством в эксплуатации. Кроме этого, на такие конструкции требуется меньше металла. Значительно снизило расход металла и совершенствование узлов сопряжения наклонных ходов с подземными залами.

ДЕТАЛИ ИНТЕРЬЕРА

Между наземным вестибюлем и станцией находится подземный аванзал, облицовка которого выполнена из темно-красного, черного, светло-серого и золотисторозового мрамора. Аванзал соединен переходами с залами ожидания и платформами Курского вокзала, с выходом к улице Казакова. Центр аванзала украшает оригинальная колонна — «Каменный цветок».

Облицовка колонн, пилонов и стен центрального зала выполнена из светлого мрамора «коелга». Цоколь путевых стен — из оливково-серого мрамора «садахло». Рельефные детали — из золоченого металла. Сочный и выразительный орнамент декоративных элементов развивает тему расцвета нашей страны. Пол выложен геометрическим узором черного габбро, лабрадорита и малинового токовского гранита.

На путевой стене можно увидеть металлическую накладку с надписью «Курская Большого кольца 1945–1949». Это напоминание о проекте развития метро, в соответствии с которым планировалось соз-

дать также и малую кольцевую линию метрополитена в рамках Бульварного кольца, замкнув дважды пересекающиеся Дзержинско-Серпуховский и Калужско-Тимирязевский диаметры.

С «Курской»-кольцевой можно пересечь на одноименную станцию Арбатско-Покровской линии (лестничный переход в центре зала) и станцию «Чкаловская» Люблинско-Дмитровской линии (из южного торца станции через совмещенный вестибюль).

СТИХИ О СТАНЦИИ

На «Курской» радостно с утра... И вот под гром аплодисментов, Под крики громкие «Ура!» Упала стартовая лента.

Взлетело звонкое «Готовь!», Сливаясь с криками приветствий, И машинист без лишних слов Срывает поезд с места.

И он пошел... Пошел вперед, Ломая тишину тоннеля. Пошел в свой первый переход Солдатом в голубой шинели.

Огней пылающий салют Рассыпался по всем вагонам, И песнь особую свою Запел состав по перегонам.

Летит вперед той песни звук, Гудит, растет, как гимн — Огню сердец, уменья рук, Строителям — друзьям моим.

Его нельзя остановить, Его не в силах перепеть я. Он нашу славу сохранит И понесет в столетья.

«Ударник Метростроя», 1950 год

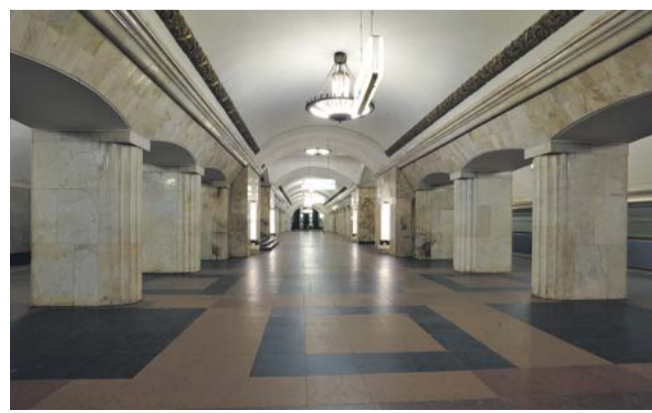
В КНИГАХ И ЖУРНАЛАХ

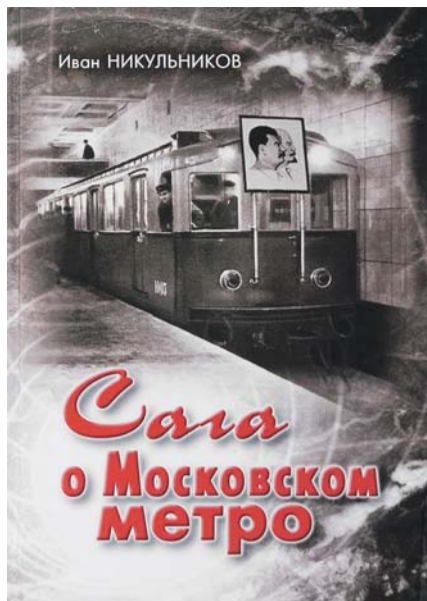
Отражающая общее настроение первых послевоенных лет, архитектура станции представляет собой развернутую во времени торжественную мажорную симфонию, воплощенную в ордерных формах, символических рельефах и полихромии мрамора. Словно салют победы, взметнулось пространство надземного вестибюля, охваченное стройными беломраморными колоннами. ярко освещен высоко поднятый купол. Темный мрамор лестниц и аванзала оттеняет ширину светлого круглого зала с одной массивной опорой в центре. Сюда с разных сторон вливаются людские потоки. Красные мраморные колонны стоят по кругу, словно воины на границе. Тонкие растительные рельефы покрывают опору в центре, напоминающую сноп изобилия, дарованного победой. Изящный светлый антаблемент на красных колоннах прерывается лишь у эскалатора, обозначая направление главного движения к поездам.

...Авторам хотелось дать тему мужественную, ясную, единую, которая олицетворяла бы спокойствие и силу народа-победителя, его духовное и физическое здоровье. Для этого нужно было избежать массивных пилонов, традиционных для станций глубокого заложения. Конструкция из сближенных тубинговых тоннелей позволила сосредоточить нагрузку на тонких, работающих всем сечением опорах. Торцы опор, обращенные в центральный перронный зал, каннелированы. Возникла телесно плотная колоннада дорического характера.

В отличие от музыки, «симфония» архитектурных форм в большинстве случаев не нуждается в одном-единственном порядке. Архитектура станции «Курская» не менее ярко и впечатляюще «прочитывается» и при движении из перронного зала наверх.

Альманах «Зодчие Москвы», 1988 год





«Сага о Московском метро».
Иван Никульников. М.: Век информации, 2017.
ISBN: 978-5-906511-18-8

Сага о метро

О Московском метрополитене написано немало книг: исторические, мемуары, научная литература, фотоальбомы... Но одно издание выбивается из общего ряда — это единственная художественная книга о том, как строился главный транспорт столицы.

люди, которым приходилось работать в условиях, легко сравнимых с каторжными — по тяжести и напряжению. Живые люди, у которых, помимо выматывающей работы, была еще и личная жизнь... свои мечты, свои успехи, свои ошибки...»

Так начинается роман-эпопея о первостроителях метрополитена, написанный москвичом Иваном Никульниковым. Простым и живым языком автор рассказывает о буднях обычных советских людей — инженеров и рабочих, которые строили главный транспорт столицы. И хотя по формату это художественная литература, книгу по праву можно называть фундаментальным трудом по истории Московского метрополитена — настолько внимателен автор к деталям, точен в формулировках и технических подробностях.

Ради исторической точности автор романа проделал колоссальную рабо-

ту: он собирал в архивах материалы для книги более трех лет. В результате в «Саге о Московском метро» можно не только узнать о собственно рабочем процессе, но и получить представление об эпохе в целом: в книге рассказывается о политической обстановке в стране, жизни в деревне, трудностях в выборе проекта метрополитена и в подборе специалистов, а самое главное — здесь передан дух и энтузиазм молодых работников. Некоторые из героев романа — люди, известные всей стране. Среди них, например, Василий Полежаев — он прошел путь от бригадира проходчиков до начальника метрополитена. Сегодня его имя носит станция Таганско-Краснопресненской линии.

В истории московского метро рано ставить точку — метрополитен продолжает активно расти и развиваться. Не закончена и книга: сейчас Иван Никульников работает над продолжением.

Они читают «Моё метро»



Сергей Жуков, музыкант, солист поп-группы «Руки вверх!», телеведущий и продюсер. С недавних пор — менеджер женской футбольной команды «Руки вверх».

СОВЕТЫ ПСИХОЛОГА

Девять привычек, от которых стоит отказаться

Повысить качество своей жизни, идти по своему пути легко и играючи под силу каждому. О том, как это сделать, рассказывает психолог Дарья Нойкина.

На самом деле мы цепляем на себя очень много лишнего. Одни делают это по собственной глупости, другие — потому что «так принято». Мы до конца жизни тащим на себе лишний груз, мучаясь, потому что в глубине души понимаем, что нам это не нужно, удовольствия и пользы не принесет. Но и отпустить не решаемся. Годы идут, лицо грустнеет, здоровье покидает, а мы все никак не можем понять, что пошло не так. И сейчас речь не о каких-то серьезных делах, а о простых привычках, которые понемногу, но регулярно отравляют нашу жизнь, а в совокупности имеют огромное негативное влияние.

1. Мы проводим время с ненужными людьми

Прекратите общаться с людьми, которые обижают вас, застав-

ляют чувствовать себя неполноценными, постоянно жалуются или проявляют неуважение. Такие вещи разрушают нашу уверенность в себе и, разумеется, не приносят нам никакой выгоды. Неважно, кто это, — коллеги, друзья или даже родственники. Близкие люди должны вдохновлять, а не тянуть на дно.

2. Мы все еще смотрим телевизор

Пускай телевидение уже не главный поглотитель свободного времени, тем не менее оно до сих пор имеет на нас огромное влияние. Мы не верим тому, что видим, но в голове все равно откладывается токсичная информация: кто-то живет значительно богаче и счастливее нас; вокруг все плохо, и надежды нет; жизнь к нам крайне несправедлива, раз-

одни тратят на вечеринку несколько миллионов долларов, пока мы считаем копейки до аванса. Зависть или отчаяние иногда помогают человеку расти, но чаще делают его несчастным и абсолютно безоружным. Чем меньше вас будет раздражать телевидение, тем счастливее вы будете.

3. Мы заменили живое общение гаджетами

Конечно же, у смс, электронной почты, голосовых сообщений или телефона есть свои плюсы. Но удаленное общение жестко лимитировано: оно не заменит живого внимания, эмоций, совместно полученных впечатлений.

4. Мы обманываем

Мы лжем окружающим и самим себе, но тайное рано или поздно становится явным. Нам

приходится запоминать, что и кому мы сказали, чтобы не выдавать себя. Из-за этого мы живем в постоянном напряжении.

5. Мы боимся меняться

Выйти из зоны комфорта страшно, но ведь никто не заставляет вас прибегать к глобальным изменениям. Начните с малого: попробуйте другой йогурт, найдите новую музыку, прочтите книгу. Вы увидите, что в мире так много интересного и неизведанного, — глупо ограничивать себя рамками.

6. Мы боимся ошибок

Ошибки — это не наказания. Ошибки — это уроки, пускай и болезненные, которые со временем помогут нам стать лучше. Какой бы она ни была, ошибку не страшно совершить — страшно ее повторить. Это значит,

что жизнь будет снова и снова ставить перед вами эту задачу, пока вы не разберетесь.

7. Мы не ценим то, что у нас есть

Мы живем или прошлым, или будущим. Но на самом деле ни того, ни другого нет, есть только настоящее, а мы его не ценим. Даже достигнув чего-то горячо желаемого, мы не всегда становимся счастливыми. Скажите спасибо тем, кто сейчас с вами, за то, что они есть. На самом деле это великий дар — сейчас они с вами, но ведь когда-то их не было в вашей жизни и когда-нибудь не станет.

8. Мы избегаем ответственности

Переложить ответственность за свои решения на другого человека легко, но будет ли тогда это

ваша жизнь? И будете ли вы довольны результатом? Представьте, что вы пришли в ресторан и попросили официанта выбрать вам блюдо. Он принес салат, но вы-то в глубине души хотели суп... Кто недоволен и кто виноват? Естественно, вы сами. Только взяв на себя ответственность за свои решения, вы сможете стать свободным и счастливым.

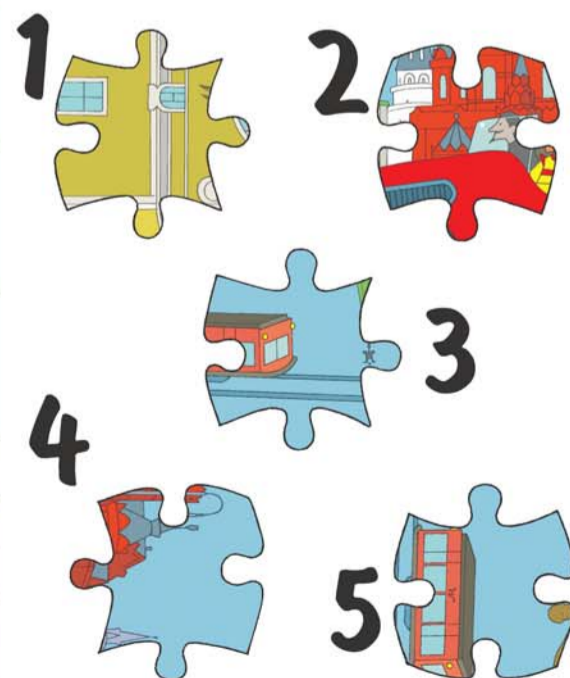
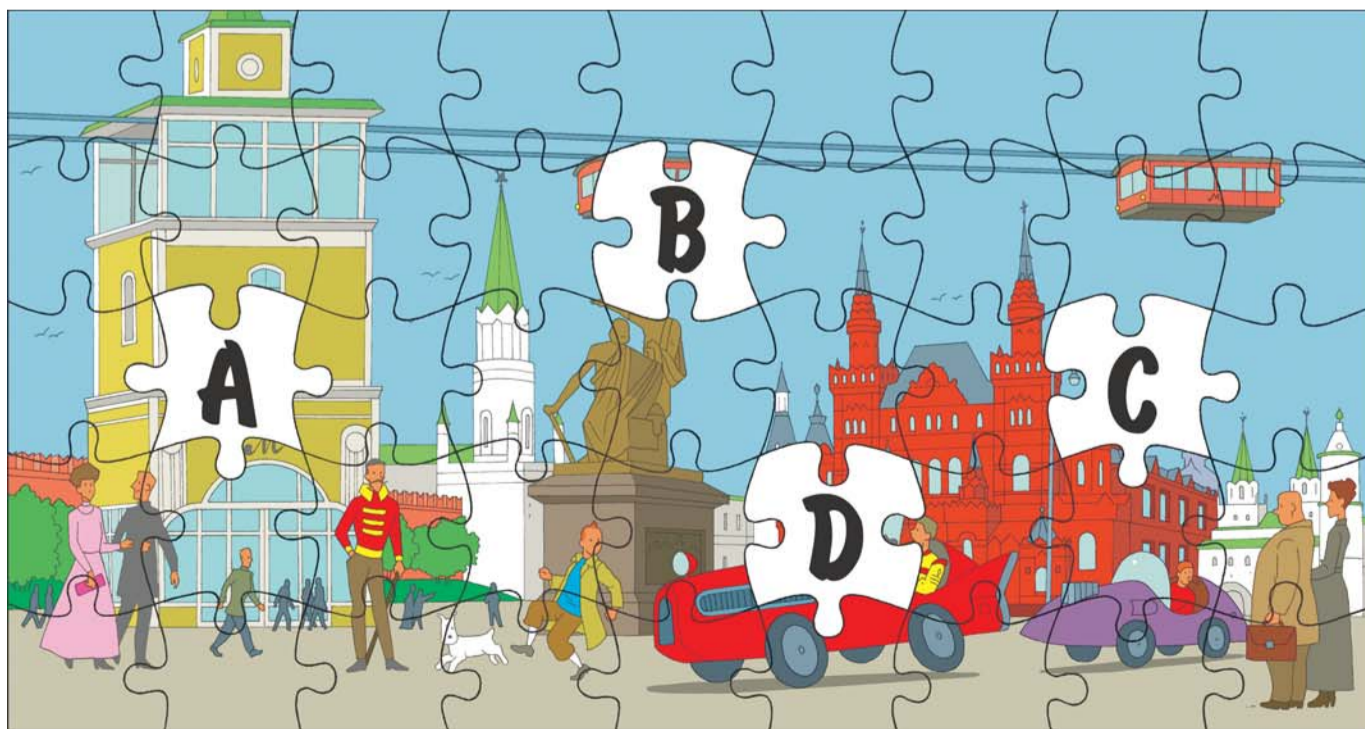
9. И самое главное: мы не высыпаемся!
Откуда взяться силам и хорошему настроению, если вы не будете полноценно отдыхать? Здоровый сон лечит и тело, и мозг, голова становится ясной, светлой, и мы начинаем видеть не только негатив, но и перспективы.



ДЛЯ БУДУЩИХ СОТРУДНИКОВ

Взгляд из прошлого

В начале XX века художники представляли себе метрополитен совсем не таким, каким он получился на самом деле. Например, серия почтовых открыток «Москва будущего» изображала наземное метро прямо на Красной площади! Расставь кусочки пазла по местам и найди лишний фрагмент.





gazeta@mosmetro.ru
Отправьте письмо
в редакцию



Моё метро



Техническая страница



Наш Бессмертный полк



Уже на протяжении нескольких лет в День Победы во всех городах России проходит акция «Бессмертный полк». Есть такой полк и в Московском метрополитене.

Несколько лет назад в нашей стране появилась трогательная и грустная традиция — она носит имя «Бессмертный полк». Каждый год 9 Мая простые россияне выходят на памятное шествие по главным улицам всех городов с портретами родственников, воевавших на фронтах Великой Отечественной войны. Кроме этого, граждане записывают свои семейные истории в Народную книгу на сайте движения.

Свой «Бессмертный полк» есть и в Московском метрополитене. В него включены не только метрополитеновцы, воевавшие с фашистами, но и все те, кто обеспечивал бесперебойную работу основного вида общественного транспорта Москвы во время войны. Все те, кто укрывал москвичей во время налетов вражеской авиации. Все те, кто и в военные годы вводил в строй новые станции и линии московского метро. Те, кто, отдавая последние силы, выпускал продукцию для фронта. Те, кто жертвовал последние деньги на строительство танков и бронепоезда...



Килмешина Анна Ивановна



Зубаревна Тамара Семеновна



Смирнов Николай Иванович



Власов Николай Васильевич



Тsvетельман Марина Ивановна



Лебедев Александр Павлович



Осипов Василий Осипович



Щеголов Борис Степанович



Щеголева Евгения Николаевна



Военные хроники

Знаете ли вы, как работало метро Москвы в годы Великой Отечественной войны? Где и как москвичи пережидали ночные авианалеты? Как метро чуть не затопили в начале войны? В честь Дня Победы предлагаем вам вспомнить героические страницы истории Московского метрополитена.

ВСЕ РЕШАЛИ ЧАСЫ

16 октября 1941 года. Это единственный день, когда Московский метрополитен не работал. Немцы уже подошли вплотную к Москве, и накануне в газетах появились сообщения о непосредственной угрозе столице.

А днем ранее, 15 октября, Государственный комитет обороны издал распоряжение об эвакуации из Москвы руководителей наркоматов и о подрыве всех основных предприятий города. Метро предполагалось затопить.

Подготовка к затоплению началась в ночь на 16 октября. Часть объектов успели заминировать, на электроподстанциях демонтировали трансформаторы, на станции «Динамо» — эскалаторы. Рубили электрокабели. Многие вагоны уже успели эвакуировать ранее: 179 вагонов были отправлены в Барнаул, а затем в Андижан (Узбекистан), еще часть готовилась к эвакуации из электродепо «Сокол».



Только представьте себе: все решали считанные часы. Еще немного — и мы могли бы надолго лишиться самого красивого метро в мире, с его подземными дворцами, удостоенными Гран-при на международных выставках, с его мозаиками и статуями, мрамором и лепниной. Более того: москвичи оказались бы лишены главного вида городского транспорта, а также самого крупного и удобного бомбоубежища.

К счастью, этого не произошло.

Днем 16 октября приказ был отменен. В 14:12 того же

дня вновь подали напряжение на Кировско-Фрунзенской линии. В 18:05 пришел приказ возобновить движение, и в 18:45 пошел первый поезд. На восстановление движения на Горьковском радиусе потребовалось чуть больше времени: было необходимо расконсервировать, разгрузить и подготовить вагоны к эксплуатации, восстановить эскалаторное и кабельное хозяйство. После завершения минимально необходимого объема работ движение на этой линии возобновилось 17 октября.

Итак, метрополитен выжил. В тяжелые военные годы он работал и как транспортное предприятие, и как бомбоубежище, и как командный пункт РККА, НКПС и т. д. Кроме того, метрополитенцы помогли фронту выпуском военной продукции. И наконец, даже во время войны московское метро продолжали строить.

PARA BELLUM

В 1938 году на экраны кинотеатров Советского Союза вышел фильм «Если завтра война». В нем звучала песня на слова Василия Лебедева-Кумача:

Мы войны не хотим,
но себя защитим,
Оборону крепим
мы недаром,
И на вражьей земле
мы врага разгромим
Малой кровью,
могучим ударом!

Именно эта доктрина — «война малой кровью на чужой территории» — стала основополагающей в те годы. Но доктрина доктриной, а к войне, причем на своей территории, тем не менее готовились. В частности, в центре Москвы планировалось построить несколько подземных командных пунктов.

В апреле 1941 года вышло постановление Совнаркома,

в котором предлагалось считать первоочередной задачей приспособление метро под массовое убежище для населения. Под это выделялись значительные средства.

В то же время началось дооборудование станций защитными устройствами, в частности деревянными герметическими дверями и системами газозащиты. Тогда боялись отравляющих бомб, а с появлением атомных бомб устройство гермозатворов на станциях, в тоннелях и вентиляционных шахтах стало обязательным при строительстве метро. Также устраивались дополнительные водопроводы и санузлы. Правда, все работы до войны завершить так и не успели.

В метрополитене проводились и учения противоздушной обороны. На территориях электродепо «Северное» и «Сокол» были созданы специальные подразделения для этой цели.

Непосредственно перед началом войны проводилось несколько учений: 22 мая 1941 года прошли проверочные учения отряда ПВО в электродепо «Северное», 27 мая — на станциях Покровского радиуса, 10 июня — на станциях Кировского радиуса, 17 июня — на станциях Горьковского радиуса. До войны оставались считанные дни...

ПЕРЕХОД НА ВОЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Сейчас уже трудно себе представить, как вообще совершается переход от мирной жизни к военному укладу. Как люди перестраиваются психологически, как привыкают к совсем другим условиям существования, к темноте, к голоду, к постоянному напряжению...

Буквально за несколько дней все изменилось. Москва начала жить по-другому, работать по-другому. И метро-



политен не был исключением. С началом войны он перестал быть просто транспортным предприятием — он стал и самым надежным убежищем для жителей, и командным пунктом обороны страны.

Первая воздушная тревога была объявлена в Москве в ночь с 30 июня на 1 июля. Она была учебной: никто не сомневался, что будут и настоящие, и требовалось четко отработать взаимодействия подразделений противоздушной обороны города.



Метрополитен, как самый крупный объект МПВО, принимал активное участие в тренировках — отработывалось, как и когда подавать и снимать напряжение с контактного рельса, расставлять составы, стелить настилы, обеспечивать вентиляцию и питьевую воду и, конечно, принимать и размещать людей.

Первый сигнал настоящей воздушной тревоги прозвучал в Москве ровно через месяц после начала войны — 22 июля 1941 года. С тех пор массированные воздушные налеты стали регулярными. Общая продолжительность всех воздушных тревог в отдельные сутки достигала 10–11 часов. Закончились налеты только летом 1942 года, а последняя бомба упала на Москву в июне 1943 года.

Первый налет продолжался с 22:25 21 июля до 3:25 22 июля. Надо сказать, что Москва в целом-то была подготовлена. Помимо защищавших столицу войск ПВО, с последствиями бомбардировок боролась местная противоздушная оборона — МПВО, состоящая из милиции и гражданского населения, а с началом войны усиленная воинскими частями. Подразделения МПВО, в составе ко-

торых были в том числе женщины и школьники, тушили «зажигалки» и пожары, помогали раненым, ликвидировали аварии. Большую роль играли также затемнение и маскировка. Тем не менее последствия первого авианалета были довольно значительными.

Налет, произведенный немецкой авиацией в следующую ночь, также существенно отразился на жизни города. Именно тогда, 23 июля, бомба попала в тоннель на перегоне «Смоленская» — «Арбатская» и пробила его. По свидетельству начальника МПВО А. Соловьева, от осколков и обломков перекрытия погибло 14 человек. Но это был единственный случай, когда метро как бомбоубежище не вполне себя оправдало. В целом же метрополитен к первым авианалетам был готов. Были изготовлены 73 тыс. кв. м деревянных щитов для установки настилов в тоннелях, чтобы людям было удобнее укрываться от налетов. Конечно, многое пришлось устраивать по ходу. Была даже введена специальная должность — «комендант тоннеля по обслуживанию населения при воздушных тревогах».

МЕТРО КАК БОМБОУБЕЖИЩЕ

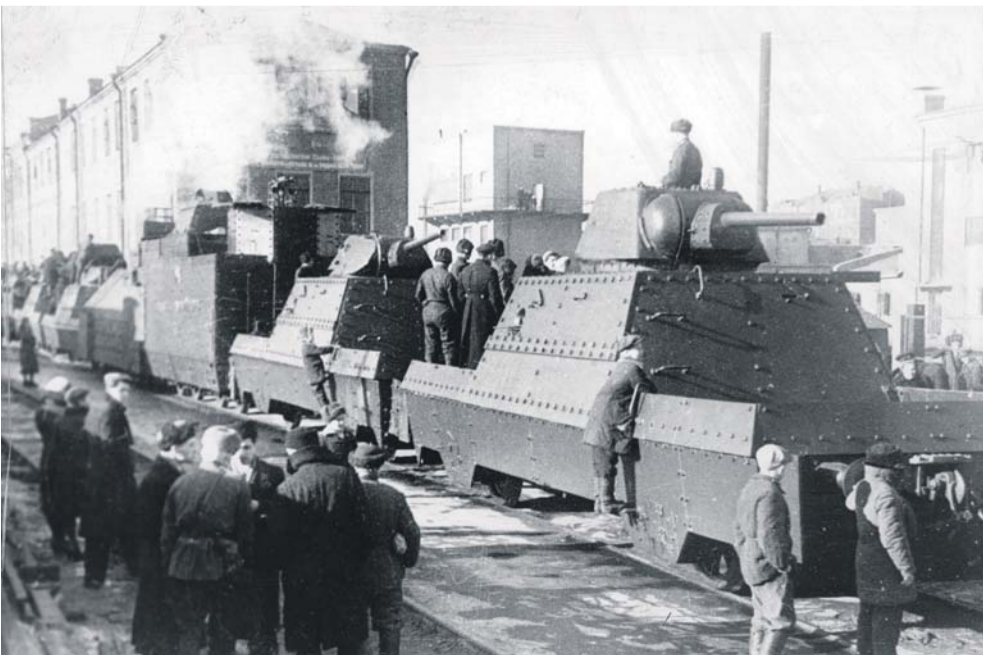
Постановление Моссовета о правилах использования метрополитена как бомбоубежища вышло только в сентябре, а до этого порядок устанавливался внутренними

приказами и распоряжениями по метрополитену. В частности, были приняты все возможные меры для поддержания станций и тоннелей в чистоте.



С самого начала войны сотни работников метро были переведены на казарменное положение. Отдельным приказом было установлено, что все работники метрополитена, не занятые исполнением служебных обязанностей, после сигнала воздушной тревоги обязаны немедленно явиться в распоряжение дежурного персонала станций и метрополитена для поддержания порядка и дисциплины среди населения.

Несмотря на то что большинство воздушных тревог объявлялось ночью, дневные налеты тоже были. В этом случае при объявлении воздушной тревоги поезда расставлялись на станциях, с контактного рельса снималось напряжение, станции и тоннели быстро дооборудовались — откидывались от стен настилы, ставились фонтанчики с питьевой водой — и метро принимало укрывающихся. На переход от одного





Метрополитена



режима к другому уходило всего 15–20 минут.

НОЧЬ В МЕТРО

Вскоре после начала бомбежек в метрополитене было изменено время окончания работы. С 5 августа 1941 года метро заканчивало свою работу в 20:00, а в ноябре, во время самых интенсивных налетов, в семь, а затем и в пять часов вечера. С этого времени оно принимало желающих провести безопасную ночь под землей, вне зависимости от объявления воздушной тревоги. Женщины с маленькими детьми могли пройти и раньше, не дожидаясь окончания движения: для них в служебных помещениях станций были устроены специальные комнаты ожидания. Там же были оборудованы медпункты. Именно в них рождались дети. По официальным данным, во время воздушных налетов в московском метро родилось 217 детей.

Люди размещались на топчанах на станциях и на настиле в тоннелях. Причем использовались не только действующие, но и недостроенные станции и тоннели. Женщины и дети занимали места в вагонах составов — они были самые удобные. Составы для этой цели специально устанавливались у платформ. На станциях в основном располагались тоже женщины с детьми, инвалиды и пожилые люди. Большинство же москвичей размещались в перегонных тоннелях.



Люди быстро приспособились и приносили свое белье, матрасы, подушки и одеяла.

В укрытии был организован досуг, работали молочнок-раздаточные пункты и магазины, организовывались лекции и даже киносеансы. Открылась одна стационарная библиотека на станции «Курская» и даже несколько передвижных. Даже парикмахерские — и те работали под землей!

Большое внимание, разумеется, уделялось вентиляции. Во время воздушных налетов снаружи, у вентиляционных киосков, выставлялись милицмейские посты — в их обязанности входило предотвращение и тушение пожаров, возникающих у вентиляционных шахт из-за сброшенных зажигательных бомб.

Много милиции было и внутри метро, где выставлялись стационарные посты. Милиционер не мог покинуть свой пост ни при каких условиях, даже в случае поимки преступника — он должен был



передать последнего в руки милицейского резерва, также находящегося на станции.

Наибольшее число граждан, укрывавшихся от налетов в метрополитене, использовали следующие станции: «Маяковская», «Курская», «Белорусская», «Площадь Революции», «Красные ворота», «Дзержинская» и «Комсомольская». В отчетных документах это объясняется тем, что именно рядом с ними располагались крупные жилые массивы. При необходимости москвичи перенаправлялись по тоннелям или переходам на соседние станции. По официальным данным, на этих станциях одновременно размещалось до нескольких десятков тысяч человек.

Теперь представьте, какая нагрузка приходилась на каждого работника метрополитена. После того как люди покидали станции и тоннели, необходимо было проверить и убрать тоннели, вымыть и проветрить все помещения. А путейцы? Ночью на путях находились тысячи людей. Это в мирное время существует так называемое «ночное окно». А тогда его не было. За минимальный срок нужно было убрать настилы и внимательно осмотреть каждый метр пути, чтобы обеспечить безопасность движения поездов.

ТОРЖЕСТВЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ НА «МАЯКОВСКОЙ»

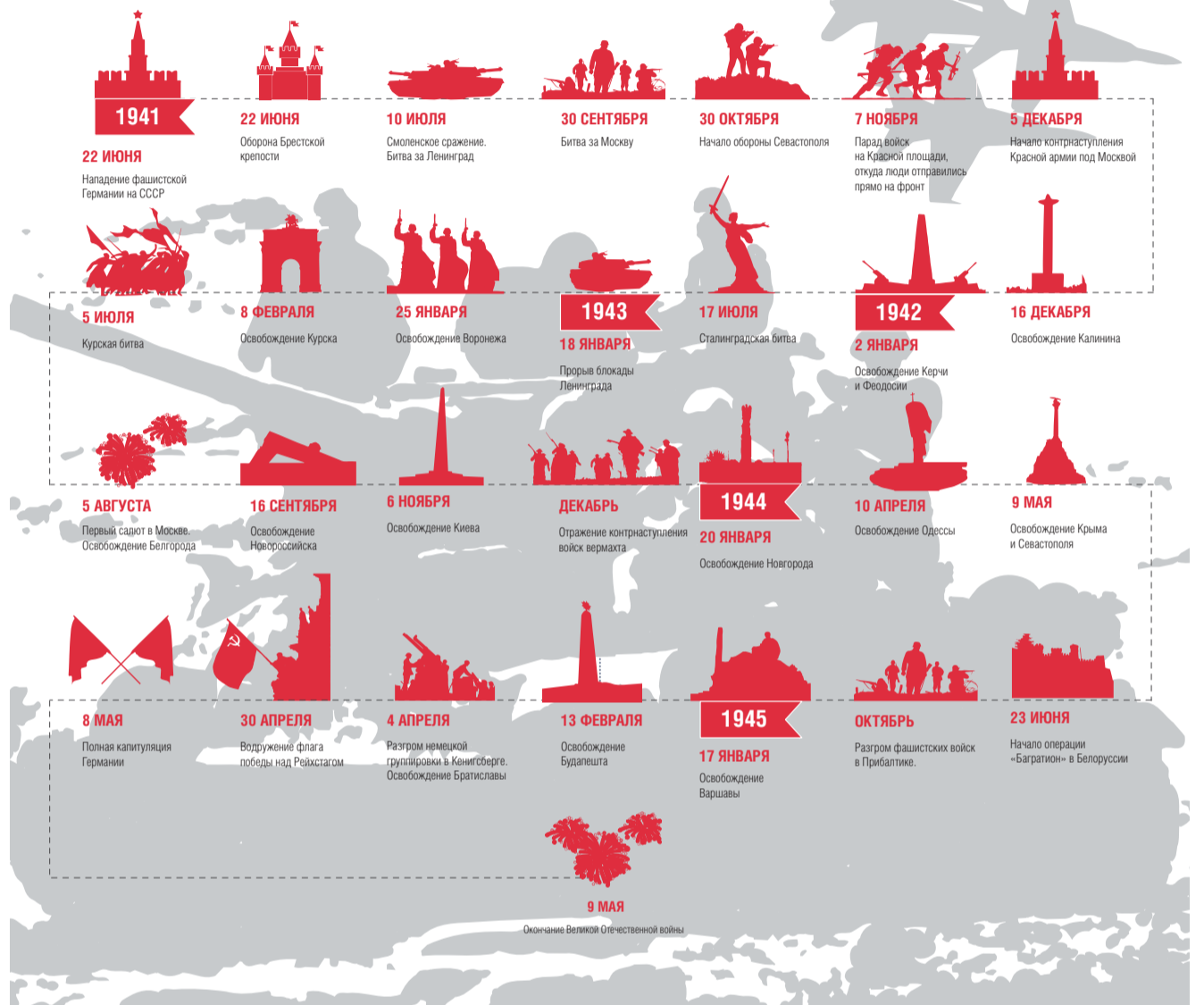
6 ноября 1941 года в московском метро на станции «Маяковская» состоялся митинг. Формально это было заседание исполкома Моссовета, посвященное 24-й годовщине Октябрьской революции. Фактически же оно стало событием, которое, несомненно, вошло в историю Великой Отечественной войны — хотя бы потому, что радиотрансляция из осажденного города слушала вся страна, весь мир.



Проводить торжественное заседание и парад в годовщину революции было уже традицией. При бомбежке наземные сооружения не подходили. И тогда заседание решили провести в метро. Выбрали «Маяковскую»: во-первых, она была самая просторная и глубокая, а во-вторых, самая красивая.

ХРОНОЛОГИЯ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

1941–1945



Колоссальная работа была проведена по оборудованию станции. Этим занимались не только управление охраны НКВД, но и работники метрополитена. «Маяковская» превратилась в прекрасный зал: на ней построили сцену, увешали ее бархатом, установили бюст Ленина. В самом зале были расставлены стулья, пол устлан коврами. Внизу над эскалатором висело красное полотнище с надписью «Да здравствует XXIV годовщина Октябрьской революции!». У эскалатора подземного зала появилась трибуна и стол для президиума собрания. Трибуну доставили из Большого театра, кресла позаимствовали из других московских театров. Освещение усилили. Развесили громкоговорители. Станция фактически превратилась в театральный зал.

Сталин обратился к присутствующим с речью, которая транслировалась по радио на всю страну, а позже распространялась в виде листовок в оккупированных районах. В заключение речи Верховный главнокомандующий заверил, что разгром германской армии близок.

Это торжественное собрание, произошедшее 6 ноября 1941 года на станции «Маяковская» в осажденной Москве, многие восприняли как

переломный момент. Люди поверили: Москва выстоит.

Уже 5 декабря началось контрнаступление Красной армии под Москвой, и к концу года враг был отброшен на значительное расстояние. После этого жизнь в столице стала потихоньку возвращаться на круги своя.



В двух режимах — транспортного предприятия и убежища — метро продолжало функционировать вплоть до 1944 года. Но начиная с декабря 1941-го, с каждым днем оно все менее было задействовано как убежище и все более — как транспорт. Особенно это стало заметно с мая 1942 года, когда в Москву стали возвращаться эвакуированные вагоны и оборудование.

МЕТРОПОЛИТЕНОВЦЫ НА ФРОНТЕ

С началом войны жизнь метрополитена, как и всей страны, резко изменилась. Работать как раньше стало невозможно. Во-первых, резко изменился режим работы, поскольку каж-

дый вечер метро принимало людей, укрывающихся от ночных бомбардировок.

А во-вторых, многие работники метро ушли на фронт. Одни были призваны в действующую армию, другие, имея на руках отсрочку от армии, отказывались от нее и уходили в народное ополчение.

Большинство метрополитеновцев-ополченцев воевали в 18-й дивизии Народного ополчения, получившей боевое крещение на дальних подступах к Москве, севернее Вязьмы. Затем ополченцы прикрыли отступление регулярных частей Красной армии в районе Гжатска, первыми перешли в наступление в районе деревни Скирманово. 18-я дивизия народного ополчения первой среди дивизий ополчения получила звание гвардейской и стала именоваться «11-я Гвардейская стрелковая дивизия». Дивизия прошла всю войну и свой боевой путь завершила в 1945 году под Кенигсбергом.

Летом и осенью 1941 года из метро ушли более 30% работников. В битве под Москвой участвовало около 100 метрополитеновцев. Общее же число ушедших на войну работников метро за все время составило около 3 тысяч.

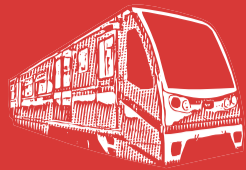
Не меньшее, а то и большее число работников было задей-

ствовано на «трудовом фронте». Часть была мобилизована, многие шли добровольно. «Трудовой фронт» — это строительство оборонительных рубежей на подступах к Москве: противотанковых рвов, ДОТов и ДЗОТов, установка противотанковых надолбов и «ежей», устройство лесных завалов. К концу года, когда фронт от Москвы отодвинулся, метрополитеновцев бросили на восстановление разрушенных железных дорог.

Уже со второго дня войны вагоноремонтные и механические мастерские переходили на выпуск военной продукции. Корпуса мин, гранат и снарядов для фронта производились в вагоноремонтных мастерских депо «Сокол». Они работали круглосуточно и без выходных дней, большинство работников находилось на казарменном положении.

Уже в январе 1942 года немцев отбросили на значительное расстояние от Москвы. И хотя исход войны был еще не ясен, в феврале начальник метрополитена Иван Сергеевич Новиков направил телефонограмму в Андижан с приказом о возвращении в Москву вагонов, оборудования и людей.

Московское метро постепенно возвращалось к нормальному режиму работы...



Бронепоезд «Московский метрополитен»

В 1942 году по всей стране развернулось движение по сдаче личных сбережений в Фонд обороны. Часто люди отдавали последние деньги на строительство танков, самолетов... В этом была настоящая необходимость: даже во время войны Красная армия покупала вооружение у предприимчивых изготовителей. И метрополитеновцы, разумеется, не остались в стороне. На их деньги были построены три танка и знаменитый бронепоезд «Московский метрополитен».

ПОЕЗД В БОЕВОЙ БРОНЕ

В конце 1942 года произошли две крупные победы, на фронте и в тылу. На фронте — Сталинградская битва, а в тылу — открытие движения по новому Замоскворецкому радиусу метро. Эти события вызвали большое воодушевление всего народа. Сбор средств на вооружение приобрел массовый характер.

В январе — феврале 1943 года работники метро добровольно передали в Фонд обороны 706 тыс. рублей на строительство бронепоезда. Ему было присвоено имя «Московский метрополитен».

Кстати, многие ошибочно считают, что бронепоезда — это примета исключительно Гражданской войны. На самом деле они доказали свою эффективность уже в первые месяцы Великой Отечественной, особенно там, где были нужны жесткие оборонительные действия. Бронепоезда прикрывали сосредоточение и развертывание наших войск, участвовали в обороне железнодорожных линий, по которым двигались эшелоны и поезда с воинскими грузами, защищали железнодорожные узлы от налетов фашистской авиации, вступали в бой с прорвавшимися частями и десантами противника.

Для более эффективного использования бронепоездов были созданы отдельные дивизионы. Как правило, они состояли из двух бронепоездов — легкого и тяжелого. Легкие предназначались для поражения живой силы, огневых средств, полевых укрытий, броневых целей противника в условиях ближнего боя, а тяжелые — для прикрытия легких. Они сбивали самолеты, уничтожали танки. Штат дивизиона насчитывал 270–290 человек офицерского, сержантского и рядового состава. «Московский метрополитен» был как раз тя-

желым бронепоездом, имел номер 746 и вместе с легким бронепоездом № 737 составлял 60-й отдельный дивизион.

Строили бронепоезда в основном железнодорожники. Например, первый бронепоезд построил коллектив депо Москва-Пассажирская Ленинской железной дороги. Еще тогда, когда немцы были под Москвой. На это потребовалось две недели практически непрерывной работы.

К октябрю 1941 года было сформировано 40 новых дивизионов бронепоездов. Команды таких поездов формировались в основном из добровольцев-железнодорожников, овладевших несколькими железнодорожными и военными профессиями. При этом самые первые бронепоезда времен войны не были типовыми — их делали разными в зависимости от имеющихся материалов. Только к концу 1941 года строительство встало на поток. А в 1943 году начали строить гораздо более совершенные бронепоезда типа БП-43, одним из которых и был «Московский метрополитен».

НА ДЕНЬГИ НАРОДА

Примерно тогда начался сбор средств на многих железнодорожных магистралях. К февралю 1943 года железнодорожники передали в фонд обороны, в том числе на сооружение бронепоездов, в общей сложности 160 238 тыс. рублей деньгами и 6381 тыс. рублей облигациями госзаймов.

В метрополитене сбор средств на именную бронепоезд начался в январе. Общая сумма взносов пополнялась стремительно. Как мы видим из газетной заметки, уже к полудню 8 января она составила 150 тыс. рублей, 11 января — 565 918 рублей, 13 января — 682 846 рублей, 15 января — 705 561 рублей.



Командный состав бронепоезда «Московский метрополитен». Слева направо: первый ряд — В. К. Паничкин, Б. П. Есин (командир бронепоезда), Ф. В. Баглаев, Я. В. Курочкин; второй ряд — А. С. Трухин, Б. Л. Перлин, Городчуков, Д. Ф. Кириллов

Всего на строительство бронепоезда «Московский метрополитен» было внесено 745 тыс. рублей. Такие данные приводились в газете «Советский метрополитен». Последняя цифра несколько расходится с официальной: в историю вошла цифра 706 тыс. рублей, потому что именно о ней доложили работники метро Государственному комитету обороны.

Возможно, умудренные опытом читатели скажут: хорошо понимаем, что такое «движение по добровольному сбору средств». Дескать, некуда было деваться, хочешь не хочешь, а приходилось нести последнюю копейку. Да, наверное, для кого-то это было так. Но в целом к тому времени народная ненависть

к фашистам и желание приблизить победу были столь велики, что работники тыла мечтали хоть таким способом дотянуться до врага. Построенный на их деньги бронепоезд стал продолжением их воли, их рук. И речи, которые произносились на митинге по случаю торжественной передачи бронепоезда Красной армии, были не трафаретными, а искренними.

Митинг этот состоялся 21 марта 1943 года на площадке депо «Северное». На нем была зачитана телеграмма от Сталина: «Прошу передать работникам Московского метрополитена... собравшим 706 тысяч рублей на строительство бронепоезда «Московский метрополитен», мой братский привет и благодарность Красной армии». Зачитал телеграмму начальник политотдела Московского метрополитена В. Е. Царегородцев.

Основной материальной частью бронепоезда был бронированный паровоз серии Ов с усиленными рессорами. Максимальная скорость — 70 км/ч. На тендере паровоза размещалась командирская рубка, имеющая телефонную связь с бронеплощадками, а также радиосвязь со штабом дивизиона и корректировщиками артогня, командирами армейских подразделений. В состав входили четыре артиллерийские бронеплощадки, на каждой из которых (в башне от танка Т-34) находилась 76-миллиметровая тан-

ковая пушка; две площадки противовоздушной обороны, снабженные 37-миллиметровыми зенитными пушками; платформы прикрытия. Танковые пушки были способны производить до 30 выстрелов в минуту, а зенитные — скорострельные — до 180. Кроме того, в вооружение входили 12 пулеметов ДТ и один зенитный пулемет ДШК.

«Метрополитеновцы оказывают посильную помощь фронту. Сотни наших людей сражаются на фронтах Отечественной войны. Передавая Красной армии бронепоезд, коллектив метрополитена дает экипажу наказ: «За поруганную Советскую землю, за убийство наших детей, матерей, отцов, братьев и сестер беспощадно уничтожать фашистских людоедов!», — с таким обращением на митинге выступил начальник Московского метрополитена Иван Сергеевич Новиков.

Каждому члену экипажа бронепоезда, в который вошло 58 работников метро, руководство вручило удостоверение почетного метрополитеновца с правом бесплатного проезда в метро.

В САМОЕ ПЕКЛО

Бронепоезд направили на главный участок фронта — на Курскую дугу. Это было одно из самых крупных, самых страшных, самых кровопролитных сражений в мировой истории. Достаточно сказать, что в этой 50-дневной битве принимало участие около 2 млн человек. А в одном только танковом сражении под Прохоровкой участвовало 1200 танков и самоходных орудий. Кроме того, курская операция, по сути, стала переломным моментом: именно после нее исход войны стал окончательно ясен, а поражение Германии — неотвратимо.

Чтобы достичь успеха в этой битве, было решено сначала измотать противника. Поэтому операция предшествовала умышленной оборонительной фазе, которая дли-

лась неделю — с 5 по 12 июля 1943 года. На оборонительном этапе и сыграл свою роль 60-й отдельный дивизион бронепоездов с бронепоездом «Московский метрополитен» в составе. Бронепоезд должен был прикрывать участок железной дороги Сажное — Гостицево — Беломестное, то есть фактически 20-километровый участок обороны.

Три дня — именно столько времени было отведено войной бронепоезду «Московский метрополитен». Кажется, что это мало. Но кто знает: может быть, именно те три дня определили исход всего сражения. За это время на своем участке «Московский метрополитен» сдерживал врага, уничтожил четыре самолета, шесть тяжелых танков и самоходных установок немецких войск, подавил огонь 10 минометных батарей. Не говоря уже о живой силе противника. Немецко-фашистские войска так и не смогли перерезать железнодорожную линию в этом районе.

7 июля к противнику подошли новые резервы. На узком фронте немцы сосредоточили 300 танков, действия которых поддерживала авиация.

Бронепоезд бомбили непрерывно. Бронеплощадки были выведены из строя. Сначала они не могли вести огонь по движущимся целям, но продолжали стрелять по неподвижным. Потом не могли и этого. Да и двигаться бронепоезд уже не мог. Тогда те, кто еще оставался в живых, уничтожили бронепоезд и отошли в тыл, что тоже было нелегко сделать.

Но немцы так и не продвинулись далеко в тыл на этом участке. В середине дня М. Е. Каткуву доложили: «Товарищ командующий, перехватили донесение гитлеровских авиаразведчиков». Текст донесения гласил: «Русские не отступают. Они стоят на том же рубеже. Наши танки остановились. Они горят».

