

Зачем нужна централизация?

Стр. 5

Есть «35-й отряд»!

Стр. 7

Метро Пекина. Инструкция по применению



Стр. 8

КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Февраль 2019, №1 (99)



# Моё метро



## 2018 год стал рекордным для московского метро

В прошлом году проложили 33 км новых линий, открыли 17 станций и ввели в эксплуатацию 2 электродепо

ОТ РЕДАКЦИИ

### Уважаемые читатели!

В декабрьском номере нашей газеты мы объявили конкурс новогодних историй. Благодарим всех, кто принял в нем участие и прислал нам свои рассказы про то, как весело и дружно встречают Новый год в метро.

В прошлом номере мы опубликовали подборку самых интересных историй, а сейчас представляем победителя нашего конкурса, рассказавшего, как после окончания смены отмечают новогодний праздник машинисты метро, — главный специ-

алист отдела научно-технического развития Службы профориентации, обучения и развития персонала Максим Рублёв.

Поздравляем победителя, желаем ему успехов в работе, новых удивительных историй и приключений!



Максим Рублёв

В Москве в 2018 году открылось больше станций и новых линий, чем во всех городах Европы вместе взятых. В Амстердаме построили 9,8 км линий, в Стамбуле за год открыли 9,5 км, в Барселоне — 2,4 км, в Брюсселе — два километра, в Гамбурге — 1,3 км, а в Риме — 0,6 км. Прошлый год стал рекордным для Московского метрополитена, а Большая кольцевая линия — одним из самых масштабных в мире проектов в области метростроения.

О рекордах московского метро читайте на стр. 2

# Рекорд поставлен!

Московский метрополитен является самым популярным и востребованным видом общественного транспорта в столице. 2018 год стал рекордным по количеству введенных в эксплуатацию станций и увеличению эксплуатационной длины за все время существования метро в Москве.

Решение о строительстве метро в Москве было принято 15 июня 1931 года на пленуме ЦК ВКП (б). С самого начала строительство метрополитена было связано с самоотдачей и героизмом. Этот проект был назначен «первоочередной важности ударной стройкой всесоюзного значения». Метро строила вся молодая советская страна.



15 мая 1935 года первые станции Московского метрополитена были открыты для пассажиров. За всю историю метрополитена в Москве в среднем открывалось около двух с половиной станций в год.

В последние годы московское метро активно развивается, каждый год появляется несколько новых станций. Сегодня перед строителями стоит важная задача — проложить несколько новых линий и построить Большую кольцевую линию.

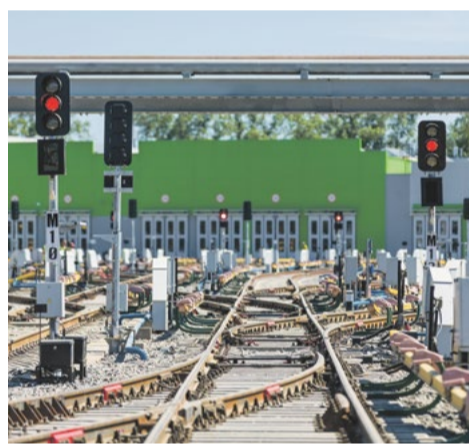
В 2018 году метростроение в Москве вышло на очередной рекордный рывок — в эксплуатацию введено 33 км новых линий и открыто 17 станций. Такими быстрыми темпами метро в Москве не строилось никогда!



26 февраля был торжественно открыт первый участок Большой кольцевой линии сразу с пятью новыми станциями: «Деловой центр», «Шелепиха», «Хорошевская», «ЦСКА» и «Петровский парк».



22 марта состоялось открытие нового участка Люблинско-Дмитровской линии. Были открыты станции «Окружная», «Верхние Лихоборы» и «Селигерская». Благодаря этому улучшилась транспортная доступность районов Западные Дегунино, Дмитровский и Бескудниковский, расположенных на севере Москвы.



В начале лета в строй вошло электродепо «Лихоборы», обслуживающее поезда Люблинско-Дмитровской линии.



30 августа началось движение поездов по новому участку Солнцевской линии. В таком количестве Москва сдает метро впервые

за последние 20 лет — одновременно открылись сразу семь станций: «Мичуринский проспект», «Озёрная», «Говорово», «Солнцево», «Боровское шоссе», «Новопеределкино» и «Рассказовка». С вводом нового участка почти 600 тысяч москвичей сократили время на поездку в центр до 45 минут. Также в эксплуатацию было введено новое электродепо «Солнцево».



В конце августа мэр Москвы Сергей Собянин провел технический пуск первого участка Некрасовской линии от станции «Некрасовка» до станции «Косино». Свои двери для пассажиров первые четыре станции новой линии распахнут в этом году.



20 декабря на действующем участке Замоскворецкой линии между станциями «Речной вокзал» и «Ховрино» открылась станция «Беломорская».



А в канун Нового года, 30 декабря, была сдана в эксплуатацию очередная станция Большой кольцевой линии — «Савеловская», которая стала пересадочной на одноименную станцию Серпуховско-Тимирязевской линии.

В день открытия станции «Савеловская» мэр Москвы Сергей Собянин вручил почетные грамоты правительства Москвы двум работникам метрополитена — старшему электромеханику Службы сигнализации, централизации и блокировки Дирекции инфраструктуры Алексею Стасиконису и слесарю-электрику по обслуживанию и ремонту эскалаторов Эскалаторной службы Дирекции инфраструктуры Владимиру Рожанскому.



Старший электромеханик Службы СЦБ ДИ  
Алексей Стасиконис



Слесарь-электрик Эскалаторной службы ДИ  
Владимир Рожанский

В 2019 году в Москве продолжится активное строительство метрополитена. Всего в текущем году планируется сдать более 30 км линий и открыть 14 станций. Новая линия метро придет в Некрасовку, откроются сразу четыре станции Сокольнической линии в Коммунарке, будет запущен участок Большой кольцевой линии.

До 2023 года в Москве предусмотрено строительство 55 станций и ввод в эксплуатацию более 130 км линий метро, а также семь новых электродепо для обслуживания и ремонта поездов. Будет полностью запущена Большая кольцевая линия — крупнейший проект за всю историю столичного метростроения. Протяженность нового кольца составит почти 70 км, на нем разместится 31 станция. В настоящее время на всех участках нового метрокольца ведутся активные работы. Также в ближайших планах — продление Солнцевской линии до Внуково, а Люблинско-Дмитровской — до поселка Северный.

# Юбилейный конкурс профессионального мастерства СЦБистов

Вот уже десятый год подряд в целях повышения престижа одной из самых ведущих профессий в Службе сигнализации, централизации и блокировки Дирекции инфраструктуры проходит конкурс профессионального мастерства «Лучший электромеханик СЦБ».



Победители конкурса «Лучший электромеханик СЦБ»-2018

28 ноября в Учебно-производственном центре лицом к лицу встретились лучшие мастера своей профессии — представители девяти дистанций сигнализации, прошедшие строгий предварительный отбор.

Вначале все конкурсанты продемонстрировали подготовленные презентации, а потом начался конкурс, состоящий из трех этапов.

В практической части соревнований участники продемонстрировали свои навыки по разделке кабеля, распайке жил и заделке наконечников нового типа с обжимками на остальные жилы. Члены комиссии оценивали качество проделанной работы и затраченное время.

Вторая часть конкурса проводилась по билетам, которые включали в себя четыре теоретических и два практических вопроса. Отвечая на теоретические вопросы, электромеханики продемонстрировали знание нормативных документов метрополитена, а также понимание работы схем вверенных им устройств. Практические вопросы потребовали знания организации и проведения работ как в штатных, так и в рабочих ситуациях.

Третья часть конкурса включала в себя аварийно-тренировочное занятие по организации движения поездов в случае нарушения нормальной работы устройств СЦБ, выявление и устранение причины неисправности.

В итоге победителем конкурса на звание «Лучший электромеханик СЦБ» стал электромеханик 5-й дистанции сигнализации Кирилл Михайлов, получивший в общем зачете наибольшее количество баллов — 72. Второе место занял электромеханик 6-й дистанции сигнализации Павел Илюхин (70 баллов). Третье место досталось электромеханику 9-й дистанции сигнализации Алексею Гусеву (69 баллов).

Победители конкурса были награждены Почетными грамотами и денежными премиями.

Руководство Службы СЦБ Дирекции инфраструктуры выражает благодарность за подготовку и проведение конкурса работникам Службы профориентации, обучения и развития персонала: ведущему инженеру по подготовке кадров Ольге Ширяевой, инженеру по подготовке кадров Светлане Кондаковой, инструкторам: Сизову, Мешалову, Хорошеву, Грачеву, Сурову, Горетову, Чихалеву и Простерману.



## Интеллектуальное сражение

14 декабря уже в четвертый раз в московском метро разыграли кубок интеллектуальной викторины «ВЕЛЕС».

Проект игры зародился в 2014 году. Сначала в ней принимали участие только работники Центра обеспечения мобильности пассажиров (ЦОМП), но уже второй год подряд в интеллектуальной игре на кубок «ВЕЛЕС» соревнуются команды Службы пассажирских сервисов и Дирекции информационно-технологических систем и систем связи (ДИТС).

В этот раз в викторине приняли участие сразу пять команд: 2 от Службы пассажирских сервисов — ЦОМП («Дети подземелья» и «Комета») и 3 сборные команды ДИТС («Фиксики», «КаБаРэ 2:0» и «Молодежь»).

Главными темами игры традиционно стали история, транспорт, кино и, конечно же, метрополитен. Викторина

Ольга Косачева, сотрудник ЦОМП, организатор и инициатор викторины «ВЕЛЕС»:



«Каждый раз состязания в остроте ума и смекалке вызывают большой интерес среди сотрудников. Командам приходится отвечать на достаточно сложные вопросы. Так, в одном из заданий на память и сообразительность нужно было угадать, как прореагировал Гай Юлий Цезарь, когда споткнулся, ступив на африканскую землю. Правильный ответ — он ободрил солдат, сказав, что Африка кинулась ему в объятия».

на прошла в атмосфере упорной борьбы и предновогоднего настроения. По итогам первого тура в финал вышли команды «КаБаРэ 2:0» и «Дети подземелья».

В результате напряженной борьбы звание сильнейшей в этот раз удостоилась команда «Дети подземелья», участники которой показали глубокие познания и широкий кругозор.



Победитель викторины «ВЕЛЕС» команда «Дети подземелья» (ЦОМП)

НА ДОСУГЕ

## «Игры разума» Службы электроснабжения

Наши коллеги приняли участие в интеллектуальной игре для сотрудников транспортного комплекса Москвы.

Участники «Игр разума» проявили навыки в сфере инновационного решения задач, стоящих перед отраслью. И все это в непринужденной, творческой атмосфере. Впрочем, всегда интереснее узнать о событиях из первых уст — своими впечатлениями поделилась заместитель начальника Дистанции освещения-1 Службы электроснабжения Татьяна Ульянова: «Предварительно надо было пройти отбор из более чем двухсот кандидатов. Приятно осознавать, что мы с коллегами оказались в числе участников. Поначалу мы немного расстроились, узнав, что распределены в разные команды, но позже оценили задумку организаторов, ведь мы познакомимся с коллегами, работающими во многих подразделениях транспортного комплекса Москвы. Конкурсные задания были трудными, но интерес-



Работники Службы электроснабжения в новой интеллектуальной игре о транспорте столицы

ными: от эффективной коммуникации с пассажирами до повышения мобильности городского движения. По результатам двух часов напряженного мозгового штурма общими усилиями в актив нашей Службы удалось занести призовое

место и много незабываемых воспоминаний. Искренне хотим поблагодарить всех участников, жюри и организаторов мероприятия и надеемся, что проведение этой игры станет доброй ежегодной традицией».

## Удивительный практикант

Чем ученик может озадачить наставников? Находятся поводы! Например...

Эта история произошла на Дистанции освещения-1, когда здесь практиковались ребята образовательного комплекса градостроительства «Столица». Эрлан Юсупов выделялся из всех. Помимо будущей специальности, у него много увлечений, в том числе шахматы. Сотрудники ДО-1 предложили ему в обеденный перерыв помериться силами в одной из древнейших интеллектуальных игр. Честь дистанции отстаивали сильнейшие шахматисты — старшие электромеханики Роман Круглов и Алексей Агеев. Однако, несмотря на всю напряженность шахматных дуэлей, они уступили молодому таланту. Коллеги отнеслись к поражению философски, отметив, что всегда приятно, когда ученик превосходит своего учителя. Особенно отраднo, что фотографировавший процесс электромеханик Алексей Попков так увлекся шахматами, что пообещал коллегам обязательно в 2019 году научиться в них играть.

Роман Ульянова, инженер ПТГ ДО-1 Службы электроснабжения

15 февраля 1989 г. — последняя колонна советских войск покинула Афганистан. С этого дня исполняется ровно 30 лет.

# Страшные годы. Лучшие годы

«Не пропустите эту дату. В метрополитене много людей, для кого она очень важна», — нам позвонили из Службы безопасности. И мы откликнулись.

Наши собеседники — заместитель начальника Отдела обеспечения безопасности объектов наземного городского пассажирского транспорта Подразделения транспортной безопасности **Александр Карпеев** и специалист 2-й категории Отдела учета и контроля вооружения, спецсредств и средств связи того же подразделения **Владимир Морозов**. Оба они служили в 350-м гвардейском парашютно-десантном полку. Для Владимира Федоровича афганская кампания началась в 1982 году в должности старшины разведроты и продлилась сначала до 84-го, а потом он вернулся сюда еще на несколько месяцев в 88-м уже в составе гвардейского 357-го ПДП. Александр Иванович служил в 1986–1988 годах артиллерийским корректировщиком во 2-й парашютно-десантной роте.

**350-й гвардейский парашютно-десантный полк во время афганской кампании награжден орденом Красного Знамени. Более 5000 его офицеров, прапорщиков, солдат, включая наших собеседников, награждены боевыми орденами и медалями СССР.**

— Что значит для вас эта дата — 15 февраля?

**Владимир Морозов:** Мы никогда ее не пропускаем, но отмечаем немного раньше — 12 числа, в день вывода нашего полка. Однополчане отовсюду съезжаются в Москву. А этот год юбилейный. Приедут многие. Даже из-за границы.

— О чем вы обычно беседуете, вспоминаете операции, бои?

**Александр Карпеев:** Как раз нет. На память больше приходят прозаические, бытовые истории, и хвалимся не орденами,



Владимир Морозов, ветеран войны в Афганистане а детьми и внуками. Собираемся на могиле командующего воздушно-десантными войсками, генерала армии, Героя Советского Союза Василия Филипповича Маргелова.

— То есть встречаетесь под открытым небом? Московский февраль не сравнить с афганским?!

**А. К.:** Да, но не известно, что лучше. Там было под 50 градусов выше нуля. Хотя в июле я умудрился отморозить уши. Высоко в горах.

— С кем и за что вы сражались?

**А. К.:** С бандитами и теми, кто за ними стоял, нанимал, обучал, — все это представители «цивилизованных» стран. В районе



Александр Карпеев, ветеран войны в Афганистане



Гвардии старший прапорщик Морозов (справа). Кабул. Афганистан. 1983 г.

пакистанской границы мы воевали с «черными аистами». Там были не только афганские моджахеды, но и наемники, отребье со всего мира, но «элитное», отлично подготовленное и вооруженное. В караванах, которые мы перехватывали, непременно находили героин и оружие. Сегодня продолжается война с этим злом.

**В. М.:** А за что? За жизни людей. В том числе своих солдат. Одна из главных задач офицера — сохранить личный состав. Научить ребят не паниковать, владеть оружием, вгрызаться в скалы, терпеть... Так,



Гвардии старший лейтенант Карпеев. Чарикар. Афганистан. 1986 г.

## БОЕВОЕ БРАТСТВО МЕТРО

**Александр Тарасов, заместитель начальника СБ по управлению персоналом, полковник запаса, ветеран боевых действий:** «В метрополитене трудятся около 500 ветеранов боевых действий, больше половины из них — в Службе безопасности. Это не только воины-афганцы, но и участники более поздних конфликтов, включая войну в Сирии. С годами ветеранов не становится меньше. Это печально. Но радостно, что они находят себя у нас, в метро. И продолжают служить. Здесь есть место подвигам. Вот из недавних событий — два задержания на МЦК. Двое наших людей награждены. Но главное, что в метро и, в частности, в СБ, насчитывается более 6 тыс. человек, гвардии офицеры и прапорщики продолжают выполнять свою основную боевую задачу — сохранять личный состав. Они знают, что сказать нашим «солдатам», чему их научить. Их опыт очень ценен».

однажды мы провели двое суток практически без воды. Операция затянулась, запасы закончились. С «вертушек» нам бросали воду в резиновых химчулках от защитных костюмов. Но не все они приземлялись удачно.

**А. К.:** Операции могли длиться долго, одна из тех, в которых мне довелось участвовать, на афгано-пакистанской границе, тянулась три месяца.

— Это были страшные годы?

**В. М.:** Для меня это были также лучшие годы. Я с юношеских лет мечтал служить в ВДВ. А когда началась афганская кампания, добровольно подал рапорт.

— Сколько вам было лет?

**В. М.:** Двадцать один. Время становления личности. А на войне лучше всего понимаешь, кто есть кто. И кто ты сам.

**А. К.:** Согласен. Не всегда жизнь дает такую возможность. Не стоило ее упускать. Мне было двадцать пять, я служил в звании старшего лейтенанта и также «попросился» в Афганистан. Брали далеко не каждого. Проверили серьезно. Помню, как нас построили и называли тех, кто поедет. Я ждал свою фамилию. Да, годы были непростые, но самые лучшие, и я о них не жалею.

## СОВЕТ МОЛОДЕЖИ

# Возвращаясь на «Территорию мыслей»



В прошлом номере мы обещали подробнее рассказать о форуме, которым уже третий год завершает свою годовую работу Совет молодежи метрополитена. О том, для чего, для кого и как проводится это мероприятие, мы расспросили заместителя председателя Совета молодежи по культурно-массовой работе Анну Карпову.

— Если в нескольких словах сформулировать цель форума, какова она?

— Объединить молодых работников метрополитена. Здесь молодежь знакомится, общается, играет в команде, учится навыкам эффективной коммуникации, раскрывает свои таланты, находит лучших друзей и иногда даже свою вторую половинку. Есть и такие примеры.

— Как вы отбираете участников?

— Ежегодно из огромного количества желающих, совместно с ДОРПРОФЖЕ-Лом, мы составляем списки из работников до 35 лет. В приоритете те, кто активно участвовал в жизни Совета в течение года. В этот раз в мероприятии участвовало 90 человек.

— Кто организаторы, какой формат мероприятия?

— Сценарий к форуму готовит команда профессионалов, с которой метрополитен работает не первый год. Каждый раз формат меняется. В этом году акцент был сделан на интеллектуальных играх. Для разминки, в начале дня, на свежем воздухе мы прошли квест «Метро. XXI век». Выполняя задания, мы искали послание, которое форумчанам направил начальник метрополитена.

Далее последовала игра в популярном сегодня стиле «квиз» (вопрос — ответ) на знание транспортной отрасли Москвы. День завершили творчески — съемками клипа в формате «липдаб»



8 декабря 2018 г. На форуме «Территория мыслей»

на песню Ёлки «Все зависит от нас самих».

— Интересно: что получилось?

— Можно посмотреть. Делимся ссылкой с читателями.

Смотрите на YouTube:  
<https://vk.io/RJLok>



## Вопрос 1. Централизация кадров: что это значит?



А главное, что это даст работникам? Чтобы было понятнее, приведем сравнение с многофункциональными центрами, или сервисом «Мои документы». Что было до их появления? Бесконечность организаций и кабинетов, принимающих и выдающих бумаги — каждый свою, особенную. А с появлением МФЦ все это можно сделать в одном месте, причем поближе к дому.

Так будет и у нас в ближайшем будущем. Все кадровики объединятся под началом Центра единого кадрового сервиса. Как это будет работать? Для примера возьмем дежурного по блоку-посту электродепо «Солнцево». Отдел кадров Службы движения, к которой он относится, расположен на проспекте Мира, а живет работник, скажем, рядом с депо. Так вот, для решения кадрового вопроса ему не потребуется ехать в центр Москвы. Заказать справку, отдать заявление и т. д. он сможет у кадровиков депо. Удобно?

Это не все преимущества централизации. Об остальном — позднее.

## Вопрос 2. Будет ли в новом году индексация?

**Ответ положительный.** Зарплаты работников метрополитена будут повышены на 4% с 1 июля 2019 г.



## Вопрос 3. Что делать, если вы заболели?

В суровое время простуд и вирусов мы разбирались, как нужно и как не нужно оформлять листки нетрудоспособности.



**Итак, если вы почувствовали себя плохо...**

### Шаг 1. Предупредите непосредственного руководителя!

Сделать это, как правило, нужно за два часа до начала работы. В случаях, когда нужна замена, — раньше.



### Шаг 2. Обратитесь в поликлинику!

Это необходимо, даже если вы знаете, как лечиться. Ведь в день обращения вам откроют листок нетрудоспособности. Получить его «задним числом» у честного врача в лицензированном медучреждении не выйдет. А обращаться в непроверенные организации — рискованно.



«К сожалению, мы сталкивались с прецедентами предоставления сомнительных листков нетрудоспособности, — комментирует заместитель начальника Службы управления персоналом Александр Лабай. — Поверьте, есть признаки, отличающие оригинал от подделки. И контакты с Фондом социального страхования помогают развеять сомнения и узнать правду».

**Поворот на пути.  
Если врач  
не дал «больничный»...**



Может быть так, что человеку плохо, но объективных симптомов для «больничного» нет. Бывают особые жизненные обстоятельства, стрессы, которые не лечат в поликлиниках. Что делать? Обратиться к руководителю? Но случается, что он не желает вникать в «личные причины», считая, что раз ничего не болит, значит нет проблемы и можно работать. Конечно, не всегда это так. Если ни врач, ни начальник вас не понимают, обратитесь в отдел кадров. Там вас выслушают и помогут, например, оформить отпуск за свой счет. Это лучше сомнительного листка нетрудоспособности, влекущего за собой риск увольнения за прогулы, а то и более суровое наказание, предусмотренное УК РФ.

### Шаг 3. Оформляйте «больничный»!

Вы знаете, что у вас есть два способа, как это сделать?

#### Вариант 1.

**Бумажный листок нетрудоспособности.** Обращайтесь с ним бережно. После выхода на работу вы должны предоставить его в отдел кадров аккуратным, читаемым и немятым.



#### Вариант 2.

**Электронный листок нетрудоспособности (ЭЛН).** При визите к врачу предупредите его, что выбираете ЭЛН. Нужно будет заполнить согласие на обработку персональных данных. При закрытии ЭЛН врач даст вам талон с его номером, который вы отдадите кадровикам. Выбрав цифровой вариант, вы можете отследить начисление пособия в личном кабинете на сайте [cabinets.fss.ru](http://cabinets.fss.ru).



А как рассчитываются выплаты по листам нетрудоспособности? Об этом — в одном из будущих номеров.

#### Есть кадровые вопросы?

Пишите на [dialog@mosmetro.ru](mailto:dialog@mosmetro.ru) или в WhatsApp: **+7 (965) 252-35-74**.

## НАГРАДА

# Особый случай

Из своих семидесяти лет пятьдесят она работает на метрополитене. И — внимание! — в настоящий момент — в должности инспектора Службы безопасности.

За полвека в метро Тамара Гуляева освоила много профессий — оператор, помощник дежурного по станции, кассир и, наконец, инспектор досмотровой зоны. «Очень здорово, что недавно вы прошли медкомиссию и продолжите работать с нами!» — обратился к ней начальник СБ Андрей Кичигин, в кабинете которого накануне Нового года чествовали уникального сотрудника.

Двенадцать часов на ногах в режиме предельной концентрации внимания. Такая нагрузка подходит для женщины в семьдесят лет? Вполне! Если эта женщина — инспектор Гуляева.



С трудовым юбилеем Тamarу Гуляеву поздравил заместитель начальника метрополитена — начальник Службы безопасности Андрей Кичигин

«Старая закалка», — шутит она. Секреты ее здоровья и молодости — оптимизм и движение. У нее нет никаких специальных методик. Просто встает на лыжи — и в лес! 20 км туда и столько же обратно — это привычная для нее нагрузка. А летом тренировки она чаще всего заменяет интенсивными дачными работами.

Есть у Тамары Андреевны особый талант — отменная зрительная па-

мять. «Как-то один пассажир, — рассказывает она, — спустился в метро с Ярославского вокзала и забыл чемодан. Сохранили, вернули. И вот через несколько лет вижу его и говорю напарнице:

— Вот идет мужчина, который чемодан потерял.

Она не поверила, что можно запомнить. Даже поспорили. Я к нему подошла и спрашиваю:

### ЕЩЕ ПЯТЬДЕСЯТ

**В продолжение  
темы трудовых  
юбилеев...**



Вера Кузина — юбилер 2-го отдела

В редакцию обратились работники 2-го отдела с просьбой всенародно поздравить их коллегу Веру Кузину. Недавно исполнилось 50 лет ее работы в их команде (ее общий стаж еще больше). Это, действительно, тот случай, когда коллектив — вторая семья. Кроме того, она секретарь Совета ветеранов метрополитена, почетный работник транспорта и связи города Москвы и очень надежный человек. С юбилеем, Вера Алексеевна!

— Вы из Владивостока?  
— Как вы догадались?  
— А помните историю с вашим потерянном багажом?

— Точно! Было дело. Проспорила напарница». Наградой Тамаре Гуляевой за ее многолетний труд стали именные часы начальника метрополитена. Пусть они отмеряют ей долгие, активные и счастливые годы!

# Русский Шиллинг

Начнем с Александра Сергеевича Пушкина. Как известно, поэт никогда не выезжал за пределы России. Одну из попыток выбраться — довольно экзотическую — Пушкин предпринял 7 января 1830 года в письме Бенкендорфу: «...я бы просил соизволения посетить Китай с отправляющимся туда посольством». Его в очередной раз не отпустили, но представляете себе — Китай! А все почему? Потому что в указанном году в Китай и Монголию отправлялось российское посольство. И возглавлял эту дипломатическую миссию большой друг Пушкина Павел Львович Шиллинг — востоковед и шифрограф, шпион и шахматист, изобретатель и гусар.

## ДАЛЬНЕЗАЖИГАНИЕ

Первым изобретением Павла Шиллинга стал электрический подрыв мин. Он родился 16 апреля 1786 года в Ревеле и носил гордое имя Пауль Людвиг фон Шиллинг фон Канштадт. Его отец был немецким бароном, перешедшим на русскую военную службу и дослужившимся до полковника. Вскоре после рождения сына полковника перевели командовать полком в Казань, и наш герой прожил в этом городе до 11 лет. После смерти отца Пауль переехал в Петербург для учебы в кадетском корпусе. Видимо, тогда же из Пауля Людвиг он превращается в Павла Львовича Шиллинга — именно под этим именем он и вошел в историю.

По окончании корпуса в 1802 году Павла Шиллинга направили, как проявившего способности, в Квартирмейстерскую часть свиты Его Императорского Величества. Занимался там шестнадцатилетний офицер картами и расчетами. Чуть позже его переводят в Министерство иностранных дел и посылают в Мюнхен на должность секретаря русского посольства в Баварии. Немецкий язык юноша знал хорошо, на самом деле секретарство служило прикрытием шпионской деятельности — Шиллинг стал сотрудником российской военной разведки.

Служба в Мюнхене пошла на пользу и самому Шиллингу, молодой дипломат стал еще и молодым ученым — мало того, что он продолжал изучение восточных языков, в частности китайского, он еще и увлекся недавно открытым



электричеством. А поскольку человеком он был военным, то в его голову пришла идея, что электрическая искра вполне может заменить во взрывном деле пороховой фитиль.

А вот тут и началась война. Посольство было возвращено в Петербург, и Павел Шиллинг предложил свою идею военному ведомству. Как раз в то время как Наполеон входил в Москву, на берегу Невы было осуществлено несколько первых в мире экспериментальных подрывов пороховых зарядов при помощи электричества. Что характерно, под водой. Таким образом, можно было сделать минные заграждения, способные надежно прикрыть столицу Российской империи с моря. Попытки прошли удачно, а современники назвали их «дальнезажиганием». Уже в декабре 1812 года был сформирован лейб-гвардии Саперный батальон, в котором продолжили дальнейшие работы над опытами Шиллинга по электрическим запалам и подрывам.

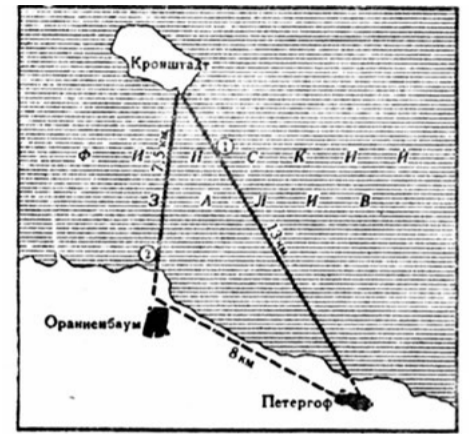
## ЛИТОГРАФИЯ И ШИФРОВАНИЕ

Сам Шиллинг в этом участия уже не принимал — он отправился добровольцем в русскую армию и в чине штаб-ротмистра Сумского гусарского полка за 1813–1814 годы прошел все основные бои с Наполеоном в Германии и Франции. Он обеспечил русскую армию топографическими картами для наступления на территории Франции.

### Бинарный код Шиллинга

A 01111	П 110011	1 000111
B 011111	Р 110011	2 000111
V 101111	C 111100	3 100011
Г 101111	T 111100	4 100011
D 110111	V 010111	5 110001
E 110111	F 010111	6 110001
Ж 110111	X 101011	7 111000
З 110111	Ц 110111	8 111000
И 111011	Ч 110101	9 010101
К 111011	Ш 111011	0 010101
Л 111101	Щ 111010	0 010101
M 111101	Ы 111010	0 010101
N 001111	Ю 100111	0 010101
O 001111	Я 100111	0 010101

В Петербурге Шиллинг занимается одновременно двумя вещами: литографией и криптографией. Шиллинг изобрел особое механическое устройство для такого шифрования — наклеенную на бумагу разборную таблицу, которая позволяла без труда шифровать биграммы. При этом он еще и усложнил шифрование, введя «пустышки» и хаотические наборы знаков. В общем, шифр оказался настолько хорошим, что европейским математикам понадобилось более полувека, чтобы научиться его взламывать.



Проект прокладки линии электромагнитного телеграфа Шиллинга между Петергофом и Кронштадтом:

1 — трасса, утвержденная правительственным Комитетом; 2 — трасса, предлагавшаяся Шиллингом (пунктиром указан участок, который Шиллинг предлагал проложить на столбах с изоляторами)

ду Петербургом и Петергофом, а медные провода — внимание! — подвешивать на керамических изоляторах к столбам вдоль Петергофской дороги. Но его высмеяли.

К сожалению, воплощения своей идеи Павел Шиллинг не увидел. Не потому, что чиновники были против, а потому, что он... умер. Как-то быстро и глупо: у него образовался нарыв на шее, сделали операцию — и она оказалась смертельной. Произошло это 6 августа 1837 года.



Могила П. Л. Шиллинга на Смоленском лютеранском кладбище в Санкт-Петербурге

Но прошло всего несколько лет — и телеграфные провода стали покрывать Землю, а подводные мины с электрическим подрывом защитили Петербург во время Крымской войны (1853–1856) от английского флота.



АЛЕКСАНДР СПАРБЕР, ведущий инженер отдела НТР Службы профориентации, обучения и развития персонала



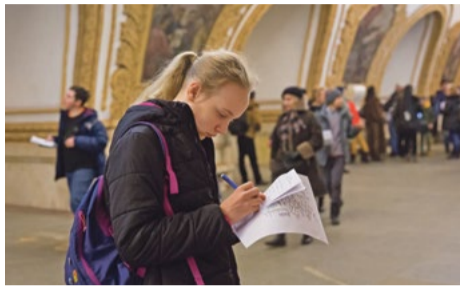
Профиль Шиллинга, нарисованный Пушкиным в альбоме Е. Н. Ушаковой



Телеграфный аппарат Шиллинга

# Есть 35-й отряд!

В декабре прошлого года стартовал уникальный проект «35-й отряд». Начало работы Клуба личностного и профессионального развития для детей работников Московского метрополитена вызвало настоящий ажиотаж среди желающих стать его участниками. Все подростки прошли вступительное испытание и стали частью проекта.



Главным вступительным испытанием стал квест по станциям метро

Программа «35-го отряда» насыщена разнообразными мероприятиями и встречами. Помимо знакомства с миром профессий, проект будет способствовать разностороннему развитию подростков, ведь духовно богатый человек неравнодушен к судьбе своей семьи, предприятия, города и страны.

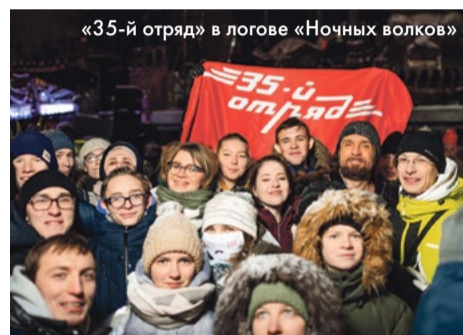
В канун Нового года состоялось представление «35-го отряда» руководству московского метро, которое включало торжественную церемонию крепле-



Первый гвоздь прибил начальник метрополитена Виктор Козловский

ния (прибивки) полотнища к древку и передачу знамени участникам «35-го отряда».

В январе мы посетили самое яркое и зажигательное новогоднее представление в Москве — Елку в Байк-центре. Это настоящее шоу для всей семьи. Перед нами предстали персонажи русских народных сказок, которые все вместе отправлялись на борьбу со злом и поиски «русской мечты». Даже в ледяный мороз зимний мотокристалл, грандиозные декорации, оригинальные костюмы, потрясающие спецэффекты и музыка не оставили нас равнодушными!



«35-й отряд» в логове «Ночных волков»

Старшая группа участников «35-го отряда» посетила электродепо «Измайлово». Подросткам продемонстрировали специальную технику метрополитена: мотовозы, промывочные агрегаты, снегоуборочные машины и многое другое. Ребята побывали в кабине исторического вагона типа «А» и просторной кабине управления современного поезда «Русича».

Школа акварели Сергея Андрияки гостеприимно встретила самых маленьких



В метродепо «Измайлово»

участников нашего отряда. Ребятам провели мастер-класс по авторской технике рисования акварелью и организовали чаепитие. Преподаватели были вдохновлены талантом наших детей и приятно впечатлены сплоченностью коллектива.



Учимся рисовать акварелью

Потом мы совершили поход в тайный подземный бункер. Дети осмотрели все его потаенные уголки, почитали секретные документы советского времени, потренировались в умении надевать противогазы, собственноручно проверили механизмы открытия гермодверей и работу сирены.

2-й курс побывал на экскурсии в депо «Аэроэкспресс». Экскурсантам показали подвижной состав, рассказали об обслуживании двухэтажных поездов, о подготовке локомотивных бригад и других особенностях работы депо. Наибольший восторг у участников «35-го отряда» вызвала кабина машиниста. Ребятам разрешили понажимать на кнопки, включить фары и даже сделать объявление по громкой связи.



«35-й отряд» в депо «Аэроэкспресс»

Уже начались еженедельные занятия по курсу «Сервис на транспорте (метрополитен)». По окончании курса подростки смогут пройти практику по этому направлению в метро.

А впереди нас ждут новые увлекательные путешествия и удивительные приключения!



ВЕРА ВЛАДЫКИНА, руководитель «35-го отряда», 35-otryad@mosmetro.ru

## Хроники Спартакиады

### КУБОК-2018: КТО ПЕРВЫЙ?

Под занавес минувшего года были подведены итоги Спартакиады среди работников метрополитена, проводимой ДОРПРОФЖЕЛом в 2018 году. Соревновались в 15 видах. Чемпионами стали спортсмены Службы безопасности, на втором месте — электродепо «Планерное», на третьем — электродепо «Варшавское».

### БАСКЕТБОЛЬНЫЙ ТРОФЕЙ: «СОКОЛ» НА ВЫСОТЕ

До старта нового сезона произошло еще одно спортивное событие. 25 дека-

бря был разыгран баскетбольный кубок метрополитена. По традиции за этот трофей борются лучшие команды сезона. Победили второй год подряд баскетболисты электродепо «Сокол».

### СЕЗОН-2019: СТАРТОВАЛИ НА ЛЫЖАХ

Спартакиада-2019 открылась 19 января лыжными гонками. Погода была чудесной (успели до сильных морозов), а вот трасса непростой (снег накануне подтаял и образовалась ледяная корка). Женщины соревновались на дистанции 3000 м, мужчины —



В финале турнира за баскетбольный кубок

5000. Призеров выбирали в трех возрастных категориях.

Среди женщин до 35 лет 1-е место заняла Анастасия Воронцова (электродепо «Варшавское») с лучшим временем 10,03. На 2-м месте — Ольга Корнилова (Служба профориентации, обучения и развития персонала), на 3-м — Ирина Федянина (Служба пассажирских обустройств).

В категории от 36 до 55 лет первой финишировала Любовь Тузова (электродепо «Планерное»), серебро у Натальи Медведевой (Монорельсовая транспортная система), бронза у Елены Зудиной (Клининговый центр).

В группе от 56 лет победила Наталья Пустынникова (Служба движения), вторая — Галина Чернякова (Электромехани-

ческая служба), третья — Татьяна Борзых («Варшавское»).

У мужчин до 35 лет на 1-м месте Андрей Пантюхин (Служба сигнализации, централизации и блокировки), на 2-м — Александр Кобызев (Аппарат Дирекции инфраструктуры), на 3-м — Алексей Петренко (Электромеханическая служба).

В средней возрастной категории победил Сергей Журавлев (электродепо «Черкизово») с лучшим результатом дня 14,58, на 2-м месте — Виктор Оленников (Служба СЦБ), на 3-м — Владимир Кенарский (Служба безопасности).

Среди мужчин постарше самым быстрым стал Сергей Пустынников (Электромеханическая служба). Он успешно участвует в гонках с 1975 года, и учитывая, что когда-то лыжные соревнования проводились и несколько раз в год, спортсмен, по собственным подсчетам, стал уже стократным чемпионом метрополитена. Серебро у Сергея Бушуева (СБ), бронза у Сергея Воеводина (электродепо «Измайлово»).

В командном зачете места распределились так: среди женщин на 1-м — ДИТС, на 2-м — депо «Варшавское», на 3-м — «Владыкино»; среди мужчин соответственно — СБ, «Варшавское» и Электромеханическая служба. Поздравляем всех героев этого дня!



На лыжных гонках Спартакиады-2019

# Три метрополитена Поднебесной. Пекин



В прошлом году мы начали рассказ о метросистемах Китая. После глубокого исследования, посвященного метро Гонконга, перенесемся в столицу Китая — огромный, шумный, странный и многоликий Пекин.

Если оценивать метрополитены по общей протяженности, то пекинское метро, состоящее из 23 линий и 329 станций, одно из первых в мире. Сегодня общая длина линий метро Пекина приблизилась к 700 км. Каждый год строители сдают не менее пяти пусковых участков. Годовой пассажиропоток тоже впечатляет: почти 4 млрд человек (от 7 до 12 млн человек в сутки), но если не попадать в часы пик, то все не так страшно.

Основная головная боль властей этого китайского мегаполиса — разгрузка пассажиропотоков. В Китае практически все региональные представительства Министерства транспорта КНР постоянно борются с пробками. Власти Пекина активно развивают общественный транспорт, стараются постоянно расширять сеть, сделать транспорт более комфортным и привлекательным для пассажиров, задействовать как можно больше альтернативных решений в этой сфере, выделять, по возможности, отдельные полосы, отказываются от повышения тарифов.

В Пекине, помимо метро, курсируют автобусы, трамваи, троллейбусы, есть линии легкорельсового городского транспорта, маглева, пригородных высокоскоростных поездов. Среди всего перечисленного метро — самый быстрый и удобный способ перемещения по городу. Метрополитен охватывает практически весь Пекин, на нем можно добраться до всех достопримечательностей и важных объектов.

Конечно же, в часы пик народу в подземке очень много, и, в отличие от степенной публики гонконгского метрополитена, китайские пассажиры движутся все разом и правил из серии «сначала выходят, потом входят» не соблюдают. Но зато строго соблюдают порядок посадки и посадки: заходят в вагон сбоку, а выходят по центру. Но, как правило, это происходит одновременно. На полу платформ есть соответствующие указатели направления. Это, прежде всего, обусловлено крайне коротким временем остановки состава — ведь все направлено на сокращение интервалов между поездами.

Специальные работники в ярко-оранжевых жилетах, снующие туда-сюда по платформе, контролируют движение



пассажиров во время посадки и высадки. Еще они иногда утрамбовывают пассажиров в вагоны, а если двери не в состоянии закрыться, то весьма бесцеремонно вытаскивают «лишних» пассажиров обратно на платформу.

Также на станциях есть дежурные, которые возят за собой стремянку, ведь китайцы не отличаются высоким ростом, а сверху следить за порядком на станции гораздо проще. Кроме того, за несколько секунд до прибытия состава дежурный поднимается на свою лесенку, чтобы таким образом оповестить всех об этом, несмотря на то, что в последнее время на станциях пекинского метро стали появляться,



как и в Шанхае, большие LCD-мониторы с информацией об оставшемся времени до ближайшего поезда и следующего за ним. Интересно отметить, что в Шанхае это время дается с точностью до секунды, а вот в Пекине показываются только минуты. Видимо, так сказывается разность ритмов, в которых живут эти города.

Одним из факторов, который создает «пробки» в метро, являются досмотры службы безопасности на входе. Они обязательны для всех пассажиров, и из-за них в часы пик в очереди на вход в метро можно простоять до получаса!

Процедура не просто формальность — система действительно работает. Чтобы спуститься в пекинское метро, нужно пройти тройной контроль безопасности. Сумки проходят через рентген (здесь работают три сотрудника: один следит, чтобы все ставили на ленту свои вещи, второй смотрит на мониторе, что внутри, а третий на выходе наблюдает за тем, чтобы не было краж из сумок). Следом организован проход через рамку металлоискателя, а потом всех дополнительно проверяют ручным металлодетектором. В каждом переходе стоят постовые, на платформе дежурит полиция. У каждого вестибюля метро припаркован полицейский автобус: некоторые источники утверждают, что там дежурит группа оперативного реагирования.

Помимо стандартных запрещенных предметов, некоторые туристы рассказывают, что не разрешают провозить воду в бутылках. В прошлом году на станциях

началась установка анализаторов жидкостей, а раньше, чтобы доказать, что в бутылке вода, приходилось делать несколько глотков прямо при полицейских или сдавать бутылку.

Вообще о китайском тотальном контроле за населением в мире легенды ходят. В настоящее время в КНР действует единая система наблюдения из 190 млн камер, в том числе и в метро — на каждой станции и во всех вагонах. Уже несколько лет видео с камер используется для распознавания лиц граждан. Применение этой системы позволило задержать немало нарушителей.



В начале 2018 года китайские полицейские, работающие на крупных транспортных узлах, получили «умные» очки со встроенной технологией распознавания лиц, чтобы проводить проверки и сверять документы. А с середины прошлого года власти Пекина и Шанхая внедрили систему, способную с высокой точностью распознавать людей по походке на основе анализа видеозаписей. Во время работы система извлекает силуэт человека из записи и создает модель его дальнейшего движения. Пока что система не может работать в реальном времени — снятое ранее видео нужно загружать в нее вручную, а на анализ часовой записи уходит до 10 минут. Но точность распознавания поражает — около 94%. В развитии технологий наблюдения и распознавания даже сами китайцы видят много полезного, поэтому большинство готово мириться с вторжением в частную жизнь. Подобные системы помогают находить пропавших детей и пожилых людей, облегчают повседневную жизнь. Так, жители страны могут с помощью сканирования лиц делать покупки, совершать платежи или входить в здания. В прошлом году, например, эти технологии начали активно тестировать в аэропортах и на железнодорожных вокзалах КНР. Во-первых, системе требуется всего 3 секунды на проверку личности человека, что значительно ускоряет процедуру и уменьшает очереди. Во-вторых, это позволит уйти от турникетов и билетов в общественном транспорте: после идентификации личности система автоматически спишет оплату проезда со счета пассажира.

**Продолжение следует**



**АННА СУХАНОВА,**  
ведущий специалист по внешним связям  
отдела НТР Службы  
профориентации, обучения  
и развития персонала

## Новогодняя встреча коллекционеров

В конце декабря почти двести увлеченных и неравнодушных к истории и деятельности московского метро людей собрались, чтобы вместе отметить наступление Нового года. Некоторые пришли на праздник в карнавальных костюмах, но абсолютно все с отличным настроением.



Пришедших в этот вечер в Центр профориентации встречали Дед Мороз и Снегурочка, с которыми можно было сфотографироваться на память у наряженной елки в интерьере метровагона, а также участники проекта «Музыка в метро», отвечавшие в этот вечер за «магию звука».

Праздничная программа включала в себя зажигательные выступления солиста хора Московского метрополитена Анатолия Сорокина, а также множество весе-

лых новогодних конкурсов с ценными призами.

В рамках встречи прошла презентация красочного альбома «Наше метро», в котором были собраны самые яркие фотографии, сделанные во время мероприятий, проводимых Обществом, а также открытие выставки «Схемы Московского метрополитена». Завершился новогодний праздник коллекционеров фирменным тортом-мороженым.

## Общество коллекционеров «Наше метро» отметило очередную годовщину

В конце января состоялась очередная встреча участников Общества коллекционеров «Наше метро» (ОКНМ), посвященная двухлетию со дня основания.

В Центре профориентации Московского метрополитена собрались более 150 членов Общества коллекционеров. В начале встречи с увлекательной лекцией «Схемы и время» выступил директор Народного музея метрополитена Константин Черкасский. Продолжило заседание Общества приветственное слово и поздравления председателя Правления ОКНМ Павла Ковалёва, далее члены Правления подвели итоги 2018 года и отчитались о проделанной работе.

Изюминкой вечера стала демонстрация работы автомата для кодирования магнитных билетов, восстановленного членами ОКНМ.

К двухлетию Общества была выпущена специальная клубная транспортная карта «Тройка» с уникальным дизайном, которая была вручена каждому члену ОКНМ.

Праздничный вечер традиционно завершился интересным общением и обменом предметами коллекционирования с коллегами по увлечению.



Общество коллекционеров «Наше метро» (ОКНМ) объединяет собирателей билетов и транспортных карт, жетонов, значков, открыток, книг, журналов, схем и многих других предметов, посвященных московскому метро. Узнать больше о деятельности ОКНМ можно на официальном сайте: [www.n-metro.ru](http://www.n-metro.ru).

### НА ДОСУГЕ

## «Метролекторий» продолжается!

В рамках проекта «Метролекторий» Центр профориентации Московского метрополитена запустил новый цикл бесплатных лекций о метрополитене, его истории, развитии, строительстве, культуре, безопасности и многих других аспектах жизни главной транспортной системы Москвы.

### РАСПИСАНИЕ «МЕТРОЛЕКТОРИЯ» (февраль – март 2019 года)

21 февраля (четверг), 19:00

Антон Сафронов – «Структура «город-метро»: вчера, сегодня и на перспективу»

**Антон Сафронов**, к. т. н., доцент кафедры «Управление и защита информации» Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ):

«Лекция будет посвящена анализу роли метрополитена в структуре города Москвы – от первых проектов к перспективам развития. В рамках лекции предусмотрен интерактив с ауди-



торией, а наиболее активные слушатели, участники викторин и дискуссий, получат памятные сувениры».

28 февраля (четверг), 19:00

Пётр Новиков – «Метро в кино»

**Пётр Новиков**, главный редактор корпоративной газеты Московского метрополитена «Моё метро»:

«Московский метрополитен – очень популярный «киноактер», в его интерьерах снято огромное количество фильмов. О самых знаменитых художественных и документальных кинолентах мы поговорим на лекции «Метро в кино».



7 марта (четверг), 12:30

Ольга Бондаренко – «Женщины метро»

12 марта (вторник), 12:30

Андрей Комаров – «Не подскажете, как проехать?»

**Андрей Комаров**, экскурсовод, сотрудник Центра профориентации Московского метрополитена:

«На лекции будет подробно рассказано о развитии пассажирской навигации в московском метро: от самых первых указателей до современных лайтбоксов».



19 марта (вторник), 12:30

Дмитрий Аксенов – «Мифы и легенды метро»

26 марта (вторник), 12:30

Михаил Шульга – «Преемственность архитектурных образов в оформлении станций метрополитена»

Напоминаем, что лекции проходят в Технической библиотеке Московского метрополитена, которая находится на втором ярусе станции «Выставочная» (последний вагон из центра).

Посещение лекций абсолютно бесплатное, но необходимо предварительно записаться по телефону: +7 (499) 321-66-80 или прислать заявку по электронной почте: [biblioteka@mosmetro.ru](mailto:biblioteka@mosmetro.ru).

### ОБЪЯВЛЕНИЕ

УВД на Московском метрополитене ГУ МВД России по г. Москве объявляет о начале набора на учебу в Московский университет МВД России имени В. Я. Кикотя юношей и девушек, оканчивающих в 2019 году 11-й класс, имеющих постоянную регистрацию в городе Москве и ближайшем Подмосковье, способных по своим личным и деловым качествам, физической подготовке и состоянию здоровья проходить службу в органах внутренних дел.

Подготовка специалистов ведется в соответствии с направлениями подготовки (специальностями) высшего образования, с присвоением квалификации

«специалист» (второй уровень высшего образования).

Курсанты обеспечиваются форменным обмундированием и получают стипендию. Обучающиеся в университете освобождаются от службы в Вооруженных Силах Российской Федерации. Выпускникам выдается диплом государственного образца и им гарантировано дальнейшее трудоустройство в органах внутренних дел.

Срок обучения составляет 5 лет. Вступительные испытания проводятся по результатам ЕГЭ по русскому языку и обществознанию, а также по физической подготовке (выполнение упражнений).



По вопросам, связанным с оформлением документов для поступления на учебу в Университет, необходимо

обращаться в отдел кадров подразделений УВД на ММ ГУ МВД России по г. Москве или по телефону: (495) 624-42-27.

# «Новослободская»

Станция «Новослободская» была открыта 30 января 1952 года в составе второго участка Кольцевой линии («Курская» – «Белорусская»).

«Новослободская» — пилонная трехсводчатая станция глубокого заложения. Несмотря на то, что она, как практически все станции Кольцевой линии, построена по типовому проекту, «Новослободская» считается самой красивой, самой необычной и самой яркой станцией московского метро.

Казалось бы, конструктивная система с использованием тяжелых пилонов, а не изящных колонн, диктует будущий облик станции — торжественно строгий и даже суровый. Но в данном случае архитекторы сумели создать легкое, воздушное пространство, уводящее пассажиров метро в сказочный мир.

У известного зодчего Алексея Душкина была давняя мечта создать станцию метро с применением такого необычного для метро материала, как стекло. Еще до войны он делал множество эскизов к воображаемой станции. Когда в начале 50-х годов был объявлен конкурс на проект новой станции метро, Алексей Душкин с большим энтузиазмом взялся за воплощение своей мечты в реальность. В качестве помощника при разработке проекта Душкин привлек молодого, подающего надежды архитектора Александра Стрелкова.

О совместной работе с Алексеем Душкиным над станцией «Новослободская» архитектор Стрелков писал: «Мне нравилось, что в совместной работе Душкин никогда не направлял мою мысль по конкретному «адресу», не велел делать «как Кваренги» или «как Палладио». Увражей у него не было, истоки его композиционной фантазии лежали не в иллюстративном знании истории искусств, а в глубине души. Помню, когда мы работали над высотным домом, он говорит: «Читал вчера «Жизнь растений» Тимирязева, так знаешь, Саша, как колокольчик растет? Так, а потом вот так...» И неожиданно заканчивает: «Дом-то наш высокий, а вестибюль — внизу, почувствуй, что тут начало чего-то большого». Так Алексей Николаевич сообщал мне совершенно особый эмоциональный настрой. И при проектировании «Новослободской» он дал



направление моей мысли не прямой подсказкой, а ассоциациями».

Проект Душкина и Стрелкова оказался победителем конкурса. Изюминкой «Новослободской» стали 32 ярких и красочных витража, эффектно подсвеченных изнутри. Они размещаются на каждом пилоне как со стороны центрального зала, так и со стороны платформ. Открывающаяся перед зрителем картина выглядит настолько фантастично, что легко можно перенестись в своем воображении в волшебную сказку. Рисунок каждого витража неповторим: причудливые сочетания разноцветных стекол образуют подобия фантастических цветов и растений. На шести витражах изображены люди: агроном, музыкант, художник, энергетик, географ и архитектор.

женщина с младенцем на руках. Изначально над головой женщины размещался медальон с портретом Сталина, но после развенчания культа личности художнику пришлось переработать мозаику — и на месте изображения вождя появились парящие белые голуби.

Кому-то женщина, изображенная на панно, напомнила чертами Тамару Душкину, жену архитектора станции. А некоторые чиновники увидели сходство со знаменитой Сикстинской Мадонной Рафаэля и посчитали, что подобному изображению в советском метро не место. Хрущеву, который приезжал осматривать станцию перед открытием, особенно не понравились ноги женщины. «Почему она босая?!, — возмутился Никита Сергеевич. — Намек на то, что у нас в стране людям обуви не хватает?!». Вскоре последовало распоряжение: мозаику со станции убрать! Однако архитекторы пошли на риск и спасли работу от уничтожения — панно загородили фальшивой стеной, облицованной мрамором. В «заточении» работа пробыла вплоть до отстранения Хрущева от власти.

Единственный наземный вестибюль станции располагается в начале Новослободской улицы, которая возникла в XVI–XVII веках на территории Новой Дмитровской слободы вдоль дороги на город Дмитров.

Вестибюль выполнен в стиле античной храмовой архитектуры. Круглый в плане павильон с пилястрами оформлен глубоким прямоугольным портиком. В нем шесть колонн: круглые в центральной части и две квадратные по краям.

Станция «Новослободская» стала последней, пятой станцией московского метро, спроектированной выдающимся архитектором Алексеем Душкиным. Как писала его супруга, Тамара, «последние десять лет своей трудовой деятельности он был главным архитектором института «Метрогипротранс», постоянно консультировал строительство метро в Киеве, Ленинграде, Тбилиси. Уйдя на пенсию, Душкин полностью переключился на педагогическую работу в Московском архитектурном институте. Но и тогда архитекторы-метростроители часто обращались к нему за советами. Он никому не отказывал».



С идеей витражей из цветного стекла было решено обратиться к художнику Павлу Корину, который делал эскизы мозаик для станции «Комсомольская» — кольцевая. Он с увлечением взялся за эту работу. «Это надо сделать по-русски», — сказал Корин. Вдохновение великий художник получил после просмотра рисунков одежды из парчовых тканей, выставленных в свое время в Грановитой палате. Сами витражи были созданы в мастерских Латвийского отделения Художественного фонда СССР (художники Э. Я. Вейланд, Дж. Я. Бодниек, Х. М. Рысин и Э. Крестс).

Торцевую стену центрального зала украшает мозаичное панно «Мир во всем мире», выполненное по эскизу Павла Корина. На нем изображена



Архитекторы Александр Стрелков, Алексей Душкин и художник Павел Корин на станции «Новослободская»



Торец центрального зала станции украшает мозаичное панно, выполненное по эскизу Павла Корина

# Подземные марки



В этом номере речь пойдет о третьей серии цикла «Тематические марки метро». И не только...

Серия «Московский метрополитен» из шести марок, выполненная художником В. Андреевым, была выпущена в сентябре 1947 года. Тип технологической печати — «глубокая фотогравюра», где каждая станция оформлена отдельным цветом:

- станция «Измайловская» (сейчас «Партизанская») — серо-синий;
- станция «Электроводская» — темно-коричневый;
- станция «Сталинская» (сейчас «Семеновская») — фиолетовый;
- станция «Сокол» — светло-коричневый;



- станция «Маяковская» — красно-коричневый;
- станция «Киевская» — зелёный.

Кстати, выбор именно этих шести станций из 29 построенных на тот момент вызывает некоторое недоумение — три из них уже были представлены во второй серии марок («Маяковская», «Сокол» и «Киевская»), о которой мы рассказывали в прошлом номере.

Тиражи этих красочных марок большие: по 3 млн со станциями «Измайловская» и «Электроводская» и по 1 млн — остальные. Такие тиражи сделали марки этой серии доступными для всех коллекционеров — до сих пор их можно недорого приобрести на разных аукционных площадках.

На марках прочно обосновался логотип Московского метрополитена — буква «М», который заменил слово «Метро», используемое в предыдущих сериях. Впредь стилизованная буква «М» будет присутствовать на всех сериях марок СССР, посвященных метрополитену.

Будет некорректно в этом номере не отметить выпуск марки, которую филателисты также относят к тематике метро. Это марка из серии «Реконструкция Москвы» 1939 года — «Наземный вестибюль станции метро «Динамо». В этой серии, состоящей из семи марок, это единственная марка в вертикальном исполнении и с самым крупным номиналом. У коллекционеров такая марка стоит на порядок дороже, чем вышеописанная серия «Московский метрополитен» 1947 года. Обусловлено это, скорее всего, двумя факторами: во-первых, номинал в 1 руб. — это было достаточно дорого, а во-вторых, традиционно марки довоенного периода ценятся дороже, чем вышедшие после войны.

Напоминаем, что более подробную информацию о марках и других предметах коллекционирования по теме «метро» можно узнать на сайте: [www.n-metro.ru](http://www.n-metro.ru)



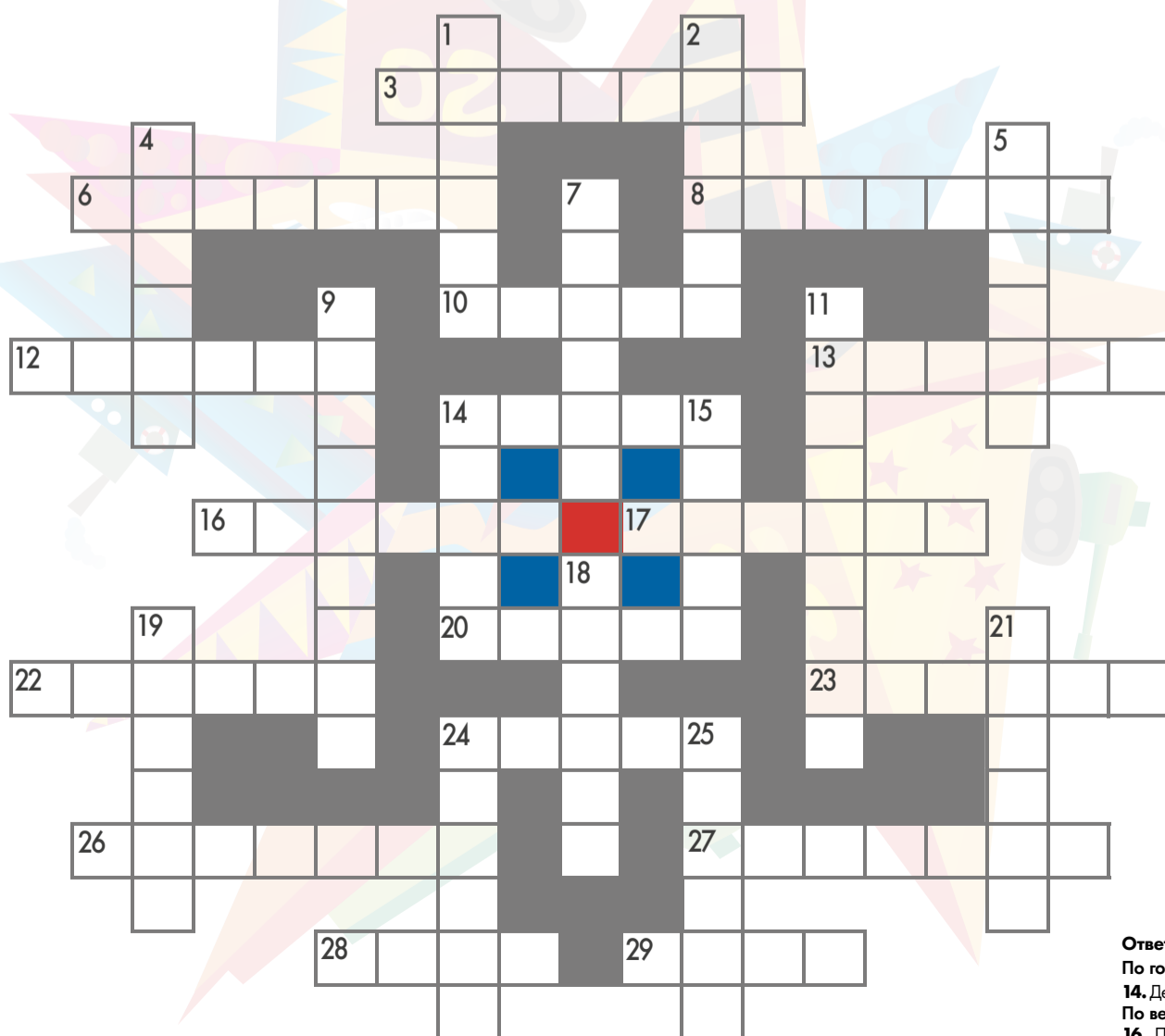
Продолжение в следующем номере

АРАМ ГРИГОРЯН, член Общества коллекционеров «Наше метро»

## КРОССВОРД

# Оружие интеллектуала

В преддверии Дня защитника Отечества мы предлагаем проверить, насколько наши читатели сильны в военной терминологии. Дерзайте!



### ПО ГОРИЗОНТАЛИ

3. Архаичный штык в виде тесака, вставляющийся в ствол ружья
6. «Кормилец» лошадей в армии
8. «Детище» М. Калашникова
10. Военное приветствие или отдание почестей выстрелами
12. Смена позиций войсковых частей
13. Реактивный снаряд
14. Правая и левая оконечность строя
16. Поезд с воинскими частями
17. Кончик клинка
20. Военный лагерь, окруженный вместо стены телегами
22. Прут для чистки ствола
23. Солдат на старинный лад
24. Вооруженная борьба между государствами
26. Домечтавшийся солдат
27. Воздушные силы страны
28. Боевая машина трех веселых друзей
29. Построение войск

### ПО ВЕРТИКАЛИ

1. Солдат с корабля
2. Бравые бойцы с воздуха
4. Оружие первобытного человека
5. Немецкий пистолет
7. Рядовой военнослужащий
9. Войска, оснащенные бронированной техникой
11. Часть войск, обеспечивающая безопасность тыла
14. Передний край боевых действий
15. Поручик Ржевский по принадлежности к роду войск
18. Другое название магазина с патронами
19. Американский пистолет, обвиненный в курении
21. Оружие интеллектуала
24. Любимая команда солдата
25. Командир казаков

### Ответы на кроссворд из предыдущего номера

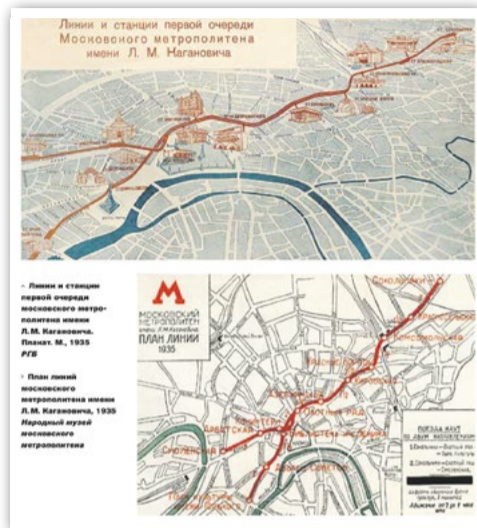
По горизонтали: 1. Смокинг. 3. Мизгирь. 10. Подарок. 11. Стрелка. 12. Мяков. 13. Цитрус. 14. Дед. 15. Год. 20. Мишура. 22. Оливье. 25. Високос. 26. Насадка. 27. Студень. 28. Генерал. По вертикали: 2. Козерог. 4. Гонорар. 5. Сюрприз. 6. Петарда. 7. Лектор. 8. Сессия. 9. Ель. 16. Посвист. 17. Краско. 18. Ельник. 19. Рязанов. 21. Шоколад. 23. Веселье. 24. Шар.

# Новый путеводитель по московскому метро: от ар-деко до хай-тека



Автор-составитель: Анна Петрова,  
автор текста: Евгения Гершкович,  
автор фото: Алексей Народицкий.  
Москва, издательство «Кучково поле», 2018 г.  
ISBN: 978-5-9950-0936-8

«Московское метро. Архитектурный гид» — уникальный путеводитель, посвященный подземным дворцам столицы, их истории, устройству и оформлению. Специальная съемка фотографа-художника Алексея Народицкого и тексты ис-



куствова и культуролога Евгения Гершкович о главных стилях метро — от ар-деко до хай-тека — представляют самые красивые и оригинальные станции каждой линии метрополитена.

Иллюстративный ряд дополняют исторические материалы из собраний Государственного музея архитектуры имени А. В. Щусева и Музея московского метрополитена, а рассказ — тексты о судьбах архитекторов, художников, скульпторов Алексея Душкина, Ивана Фомина, Николая Ладовского, Алексея Щусева, Павла Корина, Матвея



Манизера, Евгения Лансере, Георгия Мотвилева и многих других. Сквозными темами гида становятся сюжеты из истории создания уникальных ансамблевых сооружений, инженерных открытий, утрат, реставраций, о поисках авангарда и модернизма, борьбе с культом личности и военных трагедиях, уникальных техниках мозаики и росписи, наследии соцреализма и откровениях постмо-

дернизма. Так «дворцы для пролетариата» эпохи 1930–40-х и «сороконожки» без «архитектурных излишеств» 1960–70-х собираются в одном издании карманного формата, которое становится книгой для чтения и фотографическим альбомом, источником информации для специалистов и удобным путеводителем для краеведов, москвичей, туристов и всех гостей столицы.

## ПРЕЗЕНТАЦИЯ

# Об архитектуре метро от первого лица

17 января в Технической библиотеке Московского метрополитена прошла презентация книги «Московское метро: Архитектурный гид» — совместного проекта издательства «Кучково поле» и бюро ABCdesign. Новый путеводитель по подземным дворцам столицы представили автор книги Евгения Гершкович и редактор-составитель Анна Петрова.

Несколько десятков любителей метро и ценителей подземной архитектуры собрались в этот вечер в уютном читальном зале Технической библиотеки, расположенной на станции метро «Выставочная». Свою новую книгу «Московское метро: Архитектурный гид»

представила известный искусствовед и историк архитектуры Евгения Гершкович, которая подробно рассказала о процессе работы над книгой, продолжавшейся несколько лет.

«В начале 1930-х прошлого века, когда проектировалась и строилась

первая очередь Московского метрополитена, архитекторы задавались вопросом: «Какие станции нужно делать?» Руководство страны отвечало им: «Красивые!» Наверно, именно поэтому московское метро и стало феноменом, неординарным памятником истории и культуры, энциклопедией архитектурных стилей и самым большим в мире подземным музеем с выдающейся коллекцией скульптуры, витражей, фресковой живописи, флорентийской и римской мозаики», — рассказала Евгения Гершкович.

### Евгения Гершкович

— искусствовед, журналист, краевед и критик. Автор книг «Высокий сталинский стиль», «Агитлак», «Агиткость», путеводителей «Поехали!»: «Мир русской усадьбы: от Москвы до Ясной Поляны; от Москвы до Калуги» и др.



По окончании лекции слушатели смогли задать автору интересующие их вопросы и получить автограф на память.

## КОМИКС

# Решим все проблемы

В московском метро создается Центр единого кадрового сервиса, который будет курировать специалистов по управлению персоналом всего метрополитена.



Подробнее на стр. 5