

МОЁ МЕТРО



Газета Московского метрополитена

№ 11 (11) • октябрь 2010 • gazeta@mosmetro.ru

Адвокат-реаниматолог

Заместитель президента Гильдии российских адвокатов, главный редактор электронного СМИ «Закония», председатель Совета юридической корпорации «Русич», член Совета директоров объединенного хоккейного клуба «Динамо», соведущий прямого эфира правовых программ на радио «Русская служба новостей» и «Говорит Москва», телевизионных передач на каналах «НТВ» и «Звезда» – и все это один человек: адвокат Рубен Маркарьян, консультант и представитель в судах интересов Московского метрополитена.

Рубен Маркарьян: «Жизнь не результат, она – процесс. Не надо ждать справедливости, надо идти за ней».



– Сколько «шагов» вам пришлось сделать, чтобы стать адвокатом, каким вас сегодня все знают?

– Изначально это была судьба, фортуна, как ни назови – удача. Окончил с медалью Московское суворовское училище, причем изначально туда должен был поступать мой друг, с которым я приехал за компанию, но вышло наоборот: я поступил, а он нет. Потом было Московское высшее общевойсковое командное училище имени Верховного Совета РСФСР, то, что называется «кремлевские курсанты». Как я говорю: «4 парада и 28 похорон прошел строевым шагом». Прослужил 5 лет офицером, воинское звание у меня – майор запаса. Случайно попал и в юриспруденцию. Был 90-й год: в стране развал, в армии денег не платят. Куда идти с военным образованием, в охранники? Грустно.

Увидел на водосточной трубе

объявление о приеме в Московскую государственную юридическую академию (тогда ВЮЗИ), и вот я уже на вступительных экзаменах. Повторюсь: учился всегда отлично, а тут на экзаменах получаю тройку по общественедению и четверку по истории. Мне говорят: «Да вам хватит!» Я: «Что значит, хватит, не базар все-таки, за что такие оценки, все ответил на «отлично». Вот они, задатки адвоката уже стали проявляться. Не знал ведь тогда, что проходной балл – 6, так что пришлось поволноваться. Учился с душой, но только на третьем курсе понял, для чего мне все это надо и как новые знания на практике применяются. Как я раньше думал: сажусь в метро и еду, а говоря юридическим языком, вступаю в гражданско-

правовые отношения, заключаю договор. Или в ресторане, я могу отказаться от заказа и не платить, если изначально мне сказали, скажем, что рыба будет готова через 10 минут, а потом выясняется что ей нужно все 25. Очень помогает знание юриспруденции.

Потом работал юрисконсультом в фирме, вырос до члена правления, руководителя юридического департамента. Но быть корпоративным юристом для меня не интересно, другое дело адвокатом. Профессия веселая: сегодня ты занимаешься семейным делом имуществом, а то и детей делишь, завтра уголовное дело, связанное с мошенничеством, послезавтра потребители пришли – в метро им жарко, выключите солнце.

– Сегодня вы известный адвокат и можете сами выбирать дела. За какое дело вы никогда не возьметесь?

– Незаконное. В Кодексе профессиональной этики адвоката написано, что адвокат не вправе принимать поручения, заведомо носящие незаконный характер. Слава богу, у меня не было случаев, когда клиент приходил и говорил: «Я тут убить кое-кого хочу, помоги отмазаться». Опять же, обращаясь к профессиональной этике, адвокат не вправе принять на себя поручений больше, чем он сможет сделать, и именно поэтому известный адвокат или, как говорят, популярный, модный, выбирает дела, которые ему больше по душе.

стр. 3 ▶

Пульс метро

стр. 2

Подземные обновления



Линии жизни

стр. 3

Исторические даты



НОВОСТИ

МЧС спустилось под землю



На станции «Охотный Ряд» завершен монтаж оборудования Общероссийской комплексной системы информирования и оповещения населения (ОКСИОН).

На станции размещены восемь терминальных комплексов: два на платформе и шесть у входа-выхода с эскалаторов. При помощи этой системы пассажиры смогут получить информацию об угрозе возникновения чрезвычайных ситуаций и режиме движения поездов. После ввода системы в эксплуатацию пассажиры смо-

гут воспользоваться тревожной кнопкой вызова размещенной на терминальном комплексе или получить справочную информацию, нажав кнопку «Справка».

Подобную систему сегодня также можно увидеть в Санкт-Петербурге на станции метро «Чкаловская». Терминальные комплексы планируют установить во всех метрополитенах России в соответствии с Указом Президента РФ «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» от 31.03.2010 года. Срок выполнения указа – до 31 марта 2011 года.

Выставка русского фарфора откроется на «Воробьевых горах»

В конце октября на станции «Воробьевы горы» откроется выставка русского фарфора. На платформе станции уже установлены десять огромных витрин, в которых наши пассажиры увидят лучшие экспонаты народных художественных промыслов от ведущих российских производителей: «Гжели», «Мануфактуры Гарднер» в Вербилках, Дулевского фарфорового завода и Императорского фарфорового завода (г. Санкт-Петербург).

В дальнейшем на станции «Воробьевы горы» будут проходить и другие выставки, посвященные современному искусству.



Скульптура «Клоун с шарами» – один из экспонатов «Мануфактуры Гарднер», который будет представлен на выставке

Цветной потолок в вестибюле «Сретенского бульвара», новые эскалаторы в переходе между двумя «Белорусскими», отреставрированная надпись «Московский метрополитен» на фасадной части «Октябрьской» – все эти новинки смогут увидеть москвичи в ближайшие месяцы.

Открытый переход

«Уважаемые пассажиры! Переход между станциями «Белорусская» Кольцевой и Замоскворецкой линий закрыт!» – эти уже ставшие привычными для москвичей объявления скоро перестанут звучать в Московском метрополитене. Как рассказал корреспонденту газеты «Мое метро» директор Управления реконструкции ЗАО «Метроинжреконструкция» Александр Мосолов, замена эскалаторных комплексов на станции «Белорусская» планируется завершить в начале октября. Сейчас на «Белорусской» заведена первая эскалаторная зона, ведется монтаж и такелаж эскалаторов, проходят доделочные работы.

– Один из основных завершающих этапов, – рассказывает Александр Мосолов, – работы по ликвидации течи в машинном отделении.

Не только новыми эскалаторами порадует переход москвичей, также заменят гранитные ступени на сходах радиальной и кольцевой линии.

Завершающие штрихи

В обновленном виде предстанет вскоре перед пассажирами и вестибюль станции «Октябрьская» Кольцевой линии. Сейчас работы тут практически завершены, остаются небольшие завершающие «штрихи». Открытие вестибюля планируется 15 ноября.

Оказавшись у вестибюля «Октябрьской», сразу становится понятно, что открытия ждать осталось недолго: на данный момент ведутся окончательные отделочные работы, например, замена витражей и установка дверей. Многие из «видимых» элементов уже закончены. Так, полностью очищены фасады и в некоторых местах заменены ракушечник. В обновленном виде предстанет перед пассажирами и надпись «Московский метрополитен»: она была частично отреставрирована.

Что касается внутренней части вестибюля, то на данный момент полностью смонтированы эскалаторы, собрана половина балюстрады: выверяются основные зоны Е и В.

– Сейчас ведутся отделочные работы, – комментирует Александр Мосолов, – на стены уложен новый мрамор, готовы к закладке электротехнические трубы в основание перекрытия, заменят гранит-

Подземные обновления



Знаменитая скульптурная группа «Белорусские партизаны (1952 года)» в обновленном переходе между двумя «Белорусскими»



Заканчивается монтаж, такелаж эскалаторов в переходе, начинается третий, последний этап: отделочные работы

ные полы. Полностью закончена вентиляция. Большое внимание уделяем служебным помещениям: часть из них сдана под монтаж электрооборудования и он уже выполнен, часть находится в наладке. В любом случае, мы надеемся, что наши работы оценят пассажиры.

Подземный бульвар

В конце года планируется еще одно долгожданное открытие: подземный вестибюль станции «Сретенский бульвар», который начали проектировать более 20 лет назад. Почему именно подземный вестибюль? Дело в том, что возводить наземное помещение на оживленной Тургневской площади крайне проблематично.

Новый вестибюль будет примыкать к существующему пешеходному переходу, но, по словам главного архитектора Метрогипротранса Николая Шумакова, пассажиры не будут испытывать неудобств.

– Мы смогли так организовать подземное пространство, что входящие и выходящие потоки не будут доставлять дискомфорт друг другу.

Для вестибюля выбрана форма круга, куда под углом входят эскалатор и лестницы. Его нижний уровень – технологический, на среднем размещены служебные помещения для работников метрополитена, а на верхнем – кассовый зал, комнаты милиции и начальника станции.

Особый интерес вызывает запланированная отделка вестибюля: сейчас пока еще сложно представить, что в скором времени потолок заиграет разными цветами, эффектно смотрящемся на фоне белоснежных мраморных стен, а светящиеся перила лестниц и ступени со светодиодными полосами не только помогут передвижению слабовидящих пассажиров, но и добавят вестибюлю оригинальности.

По замыслу архитекторов, войдя в вестибюль, у пассажиров не должно пропасть ощущение, что они все так же прогуливаются среди деревьев Сретенского бульвара. Добиться этого было решено абстрактными формами и цветосветовой композицией потолка: желтые, зеленые, серые и красные панели, по форме повторяющие лемеха, которыми покрывали купола в русской архитектуре.

Елена ПАНКРАТОВА

МЕТРО РОССИИ И МИРА

Станция превратилась в аквариум

Океанографический парк Oceanografic, один из крупнейших аквариумов в Европе, «спустился» в метро города Валенсия. Рекламное агентство Publips превратило подземный переход на станции Xativa в аквариум.

На стенах станции были размещены постеры, которые создают эффект визита в Oceanografic. Интересно, что на постерах можно увидеть около 500 видов животных, некоторые из них издадут звуки.



Метро в Милане не будет работать 2 месяца

Из-за последствий наводнения в Милане прекращена работа метро. В настоящее время уровень воды в городе составляет 6–8 метров. Некоторые представители организации общественного транспорта дают неутешительные прогнозы о том, что для восстановления работы метро потребуется 2 месяца.

Пожарные пытаются спасти положение, откачивая воду со скоростью 40 тысяч литров в час. Потом нужно будет очистить станции от грязи. Помимо этого, по словам электриков, серьезный ущерб был нанесен электрооборудованию, которое в течение пяти дней находилось под водой.



КАК У НИХ

Единственный в Бельгии



Брюссельский метрополитен, открытый 20 сентября 1976 года – единственный в Бельгии. Первый проект метрополитена в Брюсселе появился еще в 1892 году, но не получил поддержки местной администрации и населения. Лишь в конце 1969 года была открыта первая подземная трамвайная линия (premetro), которая в 1976 году была преобразована в линию метро.

Сегодня брюссельский метрополитен состоит из четырех линий общей протяженностью 39,9 км и насчитывает 59 станций. Таким образом, среднее расстояние между станциями составляет чуть менее 600 метров.

Трамвайная сеть включает в себя два подземных участка, которые изначально планировали превратить в линии метро. Причем подземные станции трамвая выполнены в том же стиле, что и станции метрополитена.

На долю метро приходится чуть менее половины перевозок пассажиров среди предприятий

городского пассажирского транспорта бельгийской столицы. В 2009 году было перевезено 133 миллиона пассажиров.

Брюссельский метрополитен работает с 5:30 утра до 1 часа ночи. Интервал движения поездов сейчас составляет от 3 до 6 минут, но за счет расширения парка подвижного состава планируется в ближайшее время сократить интервал до двух с половиной минут.

Стоимость билета на одну поездку составляет 1,7 евро. До недавнего времени вход на станции метро был свободным – нужно лишь было «прокомпоствировать» билет.

В 2007 году руководство STIB приняло решение урегулировать использование музыкальных инструментов в метро. Теперь музыкантам запрещается играть в вагонах метро и на платформах. Исключения составляют те станции, на стенах или на полу которых изображен скрипичный ключ. Чтобы получить разрешение играть на станции, музыкант должен обратиться в специальный отдел и объяснить, на какой станции он хотел бы играть и почему.

Проверяют билеты контролеры в вагонах. Штраф за безбилетный проезд достаточно высокий – 100 евро. Только в 2009 году доход от оплаты пассажирами штрафов превысил 2 миллиона евро. Помимо этого, для борьбы с безбилетниками на многих станциях начали устанавливать турникеты, и к 2013 году турникетами будут оснащены все станции.

Петр НОВИКОВ

БРЮССЕЛЬСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН ЗНАЧИТ ТЕМ, ЧТО НА ЕГО СТАНЦИЯХ ВЫСТАВЛЯЮТСЯ ПРЕДМЕТЫ СОВРЕМЕННОГО ИСКУССТВА РАЗНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ – ЖИВОПИСЬ, СКУЛЬПТУРА, ФОТОГРАФИЯ, ВИТРАЖИ. ОДНАКО ПОЛНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ МЕТРО БРЮССЕЛЯ МОЖЕТ УВИДЕТЬ ЛЮБОЙ ЖЕЛАЮЩИЙ, ДАЖЕ НЕ СПУСКАЯСЬ В ПОДЗЕМКУ: РИСУНКИ, ЧЕРТЕЖИ И ПРОЕКТЫ СТАНЦИЙ ТЕПЕРЬ УКРАШАЮТ ХОЛЛ УПРАВЛЯЮЩЕЙ КОМПАНИИ STIB И ПОКАЗЫВАЮТ, КАК ЗАРОЖДАЛОСЬ ИСКУССТВО.



На станции Стёйвенберг (Stuyvenbergh), расположенной рядом с одноименным замком, вдоль стеновой стены стоят скульптуры. Так бельгийский скульптор Ив Боске выразил свое почтение королеве Елизавете, которая очень любила искусство. Используя сохранившиеся фотографии королевы, ее семьи и близких, он вылепил из глины эти статуи.



Настенная живопись на станции Анкар (Ankar) была выполнена в 1976 году бельгийским художником Роджером Сомвиллем. Используя яркие краски, он отразил борьбу рабочего класса за социальную и экономическую справедливость.

Лидеры содружества

Активное участие в спортивной жизни – одна из самых важных традиций работников Московского метрополитена. То, что наши сотрудники в хорошей форме, еще раз доказала прошедшая в сентябре V спартакиада между метрополитенами России и стран Содружества: наше предприятие заняло первое место.

Спортивные состязания проходили в Московском метрополитене с первого года его основания, были перерывы и весьма длительные, но с 2006 года, по инициативе руководства предприятия, спартакиады метрополитенов возобновили. Третье место ее победителем становился Московский метрополитен. «Воспитывает» наших участников спортивный клуб, созданный на базе Дорожной профсоюзной организации Московского метрополитена, руководит которым Леонтий Славиковский.



Леонтий Славиковский

– Я всю свою жизнь занимался спортом: легкой атлетикой, футболом, сейчас играю еще и в волейбол. Дорожная профсоюзная организация рекомендовала меня на должность директора спортивного клуба, президиум поддержал, работаю. Дел хватает. Ежегодно начальник Московского метрополитена утверждает план проведения ежемесячных соревнований по 16 видам спорта. Среди сотрудников Московского метрополитена спорт всегда занимал особое, почетное место. Выросло не одно поколение действительно здоровых, ведущих правильный образ жизни людей,

а учитывая, что на нашем предприятии много династий: дети приходят в метрополитен вслед за родителями, есть уверенность, что эта традиция не исчезнет. Немаловажно, что участие в спортивной жизни сплачивает многотысячный коллектив: каждый год на соревнованиях встречаются более трех тысяч человек.

Инженер технического отдела Управления Николай Мизгирев, как только стал работать в Московском метрополитене, сразу же вступил в спортивное братство предприятия. Сегодня он лучший нападающий в волейболе.

– В Московский метрополитен пришел сразу после окончания Института железнодорожного транспорта, работаю уже три года. Волейболом я занимался профессионально, но когда наступил момент выбора, решил поступать в институт. Проявить себя в любимом спорте удается на работе. Работа у меня сидячая, и занятие спортом – отличный способ разрядиться, отвлечься. Помимо пользы от физических упражнений, это еще и знакомства с коллегами из других подразделений, расширение кругозора.



До прихода в Московский метрополитен Николай Мизгирев профессионально занимался спортом. Сегодня он играет в волейбол, защищая спортивную честь своего предприятия

РЕЗУЛЬТАТЫ СПАРТАКИАДЫ

Победу в общекомандном зачете одержали спортсмены Московского метрополитена, лидировавшие в настольном теннисе и шахматах, заняли второе место по боулингу и стали третьими призерами в соревнованиях по волейболу и футболу. Второе место заняли спортсмены из Санкт-Петербурга, а бронзовые медали увезли с собой самарцы. Особым призом «За волю к победе» были отмечены спортсмены из Нижегородского метрополитена.

– Мы показали действительно хорошие результаты, – говорит Леонтий Славиковский, – и все потому, что на работу в Московский метрополитен приходит все больше молодежи, активной, жизнерадостной.

В этом году команда по волейболу Московского метрополитена на Спартакиаде, проходившей с 16 по 19 сентября в Оздоровительном комплексе в Лесном городке, заняла третье место. Уверенность в победе была и когда мы ехали на Спартакиаду, и когда увидели противника. Но соперника мы недооценили, а может, погодные условия были не в нашу пользу: из-за дождя пришлось играть в спортивном зале, а мы лучшие результаты показываем на улице. В спартакиадах прошлых лет мы всегда занимали лидирующие позиции. Уверен, что в следующих играх мы это докажем.

Юлия АФАНАСЬЕВА

Окончание. Начало на стр. 1

Адвокат-реаниматолог

между чиновниками и обычными гражданами. Есть ли? Стороны слышат друг друга?

– Чиновники бывают разные: и продвинутые, открытые, а есть такие, что со скрипом все принимают. Спасибо Президенту России, что он первый на личном примере показал, как можно общаться посредством Интернета. Однако есть и закорючатые граждане. Подходит ко мне один человек и сообщает, что ему есть что сказать начальнику Московского метрополитена Дмитрию Гаеву. Предлагаю посетить портал, где начальник столичного метро регулярно проводит он-лайн-встречи, на что получаю ответ, что по неким принципиальным соображениям у товарища мобильного нет, тем более какого-то там интернета. И что делать, Дмитрий Владимирович к нему домой должен приехать теперь? Для людей делаешь подобные проекты, чтобы ближе к ним быть, а они, видите ли, отдаляются «из принципа».

– Вы работаете, выступаете на телевидении, радио, ведете блог на сайте. Как все успеваете?

– А я не пью много (смеется). Ко всему прочему в спортзал хожу и есть у меня хобби, моя одушина – увлекаюсь военной историей периода с 1933 по 1945 год. Для меня важно сформировать свой взгляд на историю, а для этого надо проанализировать точки зрения на одно событие. Также есть идея заняться преподавательской деятельностью, но пока это в проекте. Работаю сейчас над диссертацией, тема интереснейшая и главное, абсолютно ни-

кому еще неизвестная по специальности информационное право. Так что, может, я практически уже не кандидатскую пишу, а основу готовлю для докторской.

– Об адвокатах придумано много анекдотов. У вас есть любимый на эту тему?

– У меня есть любимая книга. Она всегда на моем рабочем столе – Кафка «Процесс». Наверное, все юридические анекдоты оттуда. Книгу можно растаскивать на цитаты: отношение адвокат-клиент, отношение к адвокату, суду, какие категории адвокатов бывают, как решаются дела и как они заволакиваются. Стержень всей книги – следующая история. У врат Закона стоит путник и не может попасть к нему: его не пускает привратник. «Не советую, – говорит он, – ты не готов, а там дальше еще строже привратники, я их сам боюсь». Путник остался у ворот на день, другой, неделю, месяц, год. За все это время он много раз уготваривал привратника выпустить его, изучил досконально его внешность, даже всех блох в его воротнике, давал деньги. Привратник брал и говорил: «Беру только потому, чтобы ты не думал, что чего-то не сделал». Прошли годы, и, умирая у врат Закона, путник спросил стража: «Как же так, все хотеть попасть к Закону, но пока я был здесь, никто не пришел?». На что привратник отвечал: «Эти ворота были открыты только для тебя. Сейчас пойду и запру их». Мораль: для того, чтобы попасть к закону, нужно не бояться привратника, а просто идти. Это жизнь, и она не результат, она – процесс.

Юлия АФАНАСЬЕВА

ИСТОРИЧЕСКИЕ ДАТЫ

15 октября 1934 года в 20 часов 15 минут – из депо «Северное» на обкатку на участок «Комсомольская» – «Сокольники» вышел первый состав метро, состоящий из одной секции вагонов типа А (моторного вагона №1 и прицепного №1001).



11 октября 1935 года – в связи со значительными неудобствами по обслуживанию пассажиров приказом Наркома Путей сообщения отменено движение двухвагонными составами и утвержден предоставленный метрополитеном первый комбинированный график движения поездов (изменение движения в зависимости от пассажиропотока).

15 октября 1941 года – поступил приказ закрыть Московский метрополитен. Его планировалось уничтожить, а оставшиеся вагоны и оборудование эвакуировать. Ночью началась подготовка к загоплению метрополитена, его объекты минировались, рубился электрокабель, на станции «Динамо» приступили к демонтажу эскалаторов, на подстанциях демонтировались трансформаторы, а в депо «Сокол» готовились к эвакуации последние вагоны.

Утром **16 октября 1941 года** Московский метрополитен впервые не был открыт. Этот день стал единственным в истории московского метро, когда оно не работало. Государственный комитет обороны признал это решение ошибочным, и приказ об уничтожении метро был отменен. К вечеру 16 октября метрополитен вновь был открыт.

13 октября 1961 года – принят в эксплуатацию участок Филевской линии от станции «Фили» до станции «Пионерская».

13 октября 1962 года – вступил в строй Калужский радиус от станции «Октябрьская» до станции «Новые Черемушки».



23 октября 1965 года – на станции «Комсомольская» начались испытания 6 разменных автоматов, которые продолжались в течение месяца. По окончании испытаний начали корректировку технической документации на изготовление разменных автоматов.

1 октября 1966 года – введены два вида новых проездных билетов: «Метро – Троллейбус» и «Метро – Трамвай». Новые билеты сразу стали пользоваться большой популярностью у пассажиров.

20 октября 1967 года – на Кольцевой линии в часы минимального движения поездов стали проводиться совместные испытания бортовых устройств поезда – автоматами САУ-М и АЛС (Автоматической локомотивной сигнализации).



1 октября 1973 года – во всех кассах Московского метрополитена организована продажа абонементных книжек на проезд в автобусе, троллейбусе и трамвае.

27 октября 2003 года – организовано обособленное подразделение Моно-рельсовая транспортная система.



Например, я берусь за дела интересные и сложные. Иногда меня называют реаниматологом, потому что бывает дело совсем «мертвое», и надо вывернуться, чтобы его «воскресить». Не надо и скрывать, что такие дела оплачиваются лучше. Тем не менее из одного спортивного интереса я поручение не приму: нельзя подставлять клиента, и если не вижу алгоритма моих действий, наверное, лишний раз подумаю, прежде чем возьмусь за дело.

Одним из интересных дел в моей практике стала история с жетонами в Московском метрополитене. Когда метрополитен переходил на магнитные карточки, пассажирам было предложено еще полгода использовать оставшиеся жетоны для прохода. И вот по прошествии некоторого времени один гражданин заявляет: «Я оплатил поездку год назад. Верните мне 4 рубля за жетон». Стоимость иска 4 рубля, вроде бы чего проще отдать ему их, на адвоката больше придется потратить. Нет. Здесь нельзя создавать прецедент: сегодня предприимчивый товарищ один жетон принес, а завтра два мешка. По справке, которую я получил в МВД: на границах Российской Федерации с Молдовой, Украиной задерживалось очень много фальшивых жетонов. В Россию их было ввезено и распространено примерно 50 миллионов. Если бы метрополитен возместил эти 4 рубля, можно представить, сколько бы сразу в городе появилось «вовремя нереализованных» жетонов.

– Портал «Законоия», которому в этом году исполнилось 2 года, задумывался вами как некий проводник в вопросах законодательства

