

МОЁ МЕТРО

Газета Московского метрополитена

№ 6 (006) • май 2010 • gazeta@mosmetro.ru

Солдат метрополитена



Замерло сердце у семиклассника Коли Тимашова, когда он спустился в первый раз в московское метро, так что слова сказать невозможно. 1938 год, мальчик первый раз в Москве и сразу встреча с будущим: шестьдесят шесть с половиной лет проработает он на Московском метрополитене

Из родной деревни Кулешово Смоленской области приехал Коля в 1938 году в Москву на летние каникулы к своей крестной, добрейшей Прасковье Яковлевне. Ее дочь, Серафима Ильинична, в то время училась на курсах дежурных по посту централизации на станции и часто рассказывала мальчишке о московском, тогда

еще совсем молодом, метрополитене. А однажды взяла его с собой на работу.

«Все! Я был ошарашен, восхищен, ослеплен. «Сокольники», «Парк культуры», «Смоленская». Поразила меня архитектура, а главное, скорость: поезд на станцию как будто прилетал. И тогда я

решил твердо: буду работать только здесь».

Долго, с нетерпением ждал Николай конца года. Наконец-то! Семилетка окончена с отличием, Москва ждет. Мальчик простился с мамой, братом Александром и к крестной, она-то приютит.

«Тогда было принято, что крестная во всем помогает своему крестнику. Прасковья Яковлевна заботилась обо мне, когда мы все еще жили в деревне. Ласково отнеслась и приютила, когда в 1939 году приехал в столицу поступать на работу, хотя сама с дочерью жила в крошечном полуподвальчике в Столешниковом переулке. 22 апреля 1939 года моя мечта осуществилась, я приступил к своим обязанностям в должности контролера на станции «Арбатская». Поспособствовала этому Серафима Ильинична, могли ведь и не принять: я был несовершеннолетний. Работа мне нравилась. Еще бы: после деревни, а тут выдали прекрасную форму – шинель из хорошего драпа, зимний и летний костюмы. И не просто выдавали одежду, а проводили предварительные примерки, подгоняли по фигуре».

Параллельно с работой Николай учится в вечерней школе рабочей молодежи, заканчивает восьмой класс. В 1940 году отпуск решает провести в родной деревне. Можно себе представить, как отреагировали земляки, когда при полном параде Николай приехал домой.

«На вечеринке все ахнули, когда я пришел. Форма черная, похожа на морскую, а тогда это было что-то».

Когда пришла пора уезжать в Москву, мама не могла оторваться от сына, как будто уже знала, что впереди долгая разлука и тяжелые годы испытаний.

«Так и случилось. Началась война, мама и брат попали в оккупацию. Деревню наши немцы сожгли дотла, когда позже отступали. Так ее и не восстановили потом. А брат Саша ушел на фронт. Был связистом. Погиб он в бою под Кенигсбергом. Все документы, что пришли потом на него, награды хранятся сейчас у меня».

Николаю в ту пору было 17 лет, и работал он уже дежурным по станции «Курская».

«Помню первую воздушную тревогу. По команде диспетчера я подал на станции сигнал воздушной тревоги: все эскалаторы вниз, два состава на станции для больных, организовать прием населения. Паника была страшная, все бежали, кричали. Налеты бывали и по два, три, четыре раза за день. Но все отладили, и дальше проходила работа четко. Метрополитен работал до 20.00, потом выстраивалась людская очередь на ночевку. Было принято решение привести топчаны, раскладушки на станции. Вечером людей размещаем, утром будим и выводим, организовываем движение поездов».

Самым тревожным и страшным для Николая стало 16 октября 1941 года, единственный день, когда метро в Москве не работало.

«Мне казалось это невероятным – закрыт метрополитен. На станции «Площадь Революции» увидел лежащие на полу скульптуры, готовые к вывозу. Стало понятно, что враг подошел к Москве совсем близко».

В ночь на 17 октября из Москвы железнодорожным транспортом эвакуировано около 150 тысяч человек. Истребительные батальоны, сформированные в Москве, были сведены в пять полков, которые заняли оборонительные рубежи.

ПОЗДРАВЛЕНИЕ



75 лет – дата хорошая: есть над чем подумать, чему порадоваться, чем похвастаться. Самое главное, что люди, которые работают в Московском метрополитене, – это настоящие энтузиасты своего дела. Я всех поздравляю с нашим общим праздником, и я очень рад, что судьбой мне было предопределено прийти в метрополитен, работать с таким замечательным коллективом. Без участия каждого из 38 тысяч сотрудников предприятия наше дело невозможно.

Дмитрий Владимирович ГАЕВ,
начальник Московского метрополитена

Главные события нашего юбилея
стр. 4-5



стр. 3 ▶

НОВОСТИ

На станции «Парк Победы» открылась выставка

Открылась выставка «На пути к Победе», посвященная 65-летию Победы в Великой Отечественной войне.

Экспозиция на станции «Парк Победы» состоит из шести стендов, на которых помещены агитационные плакаты времен Великой Отечественной войны и описания первых стратегических сражений, которые изменили ход войны и привели Советский Союз к Победе.

Эта выставка – совместный проект Московского метрополитена, Центрального музея вооруженных сил и Музея истории Московского педагогического государственного университета.



На открытие выставки были приглашены ветераны Московского метрополитена



Братство метро

стр. 7

Сканворд

стр. 8

Ночной концерт на Маяковской



В ночь с 23 на 24 апреля 2010 года камерный оркестр «Несинские виртуозы» торжественно открыл новую веху в истории станции «Маяковская»

Проверку музыкой прошла отреставрированная станция «Маяковская»: в ночь с 23 на 24 апреля она превратилась в уникальный – подземный – концертный зал. «Реставрация станции шла так долго и трудно, что захотелось отметить окончание работ как-то необычно», – пояснил событие начальник Московского метрополитена Дмитрий Гаев.

Не проспали!

Приподнявшиеся прохожие, оказавшиеся в ночь с 23 на 24 апреля возле «Маяковской», недоумевали: зачем на закрытую станцию проходят люди с музыкальными инструментами? Ответ на этот вопрос их, наверное, удивил бы – в метро сегодня концерт, причём ночной.

Камерный оркестр «Несинские виртуозы» под руководством заслуженного артиста России Михаила Хохлова исполнил под арокными сводами метро мелодии Дунаевского, Шостаковича, Алябьева, Хренникова, Сарасате... Такой необычный музыкальный эксперимент ознаменовал долгожданное событие: окончание ремонтно-реставрационных работ на станции «Маяковская».

Настоящие «фанаты» московской истории и столичного метро «проспать» такое событие, конечно, не могли: среди гостей были сотрудники метрополитена, представители организаций, участвовавших в восстановлении станции, пред-

ставители СМИ, почетные гости. Для них под звуки классических мелодий прошла ночная экскурсия по обновленной «Маяковской».

ТРАДИЦИЯ НОЧНЫХ КОНЦЕРТОВ В МЕТРОПОЛИТЕНЕ БУДЕТ ПРОДОЛЖЕНА 15 МАЯ. В ДЕНЬ 75-ЛЕТИЯ ЗАПЛАНИРОВАНО ЕЩЕ ОДНО ВЫСТУПЛЕНИЕ МУЗЫКАНТОВ «ПОД ЗЕМЛЕЙ»: НА СТАНЦИИ «КРОПОТНИНСКАЯ» СЫГРАЕТ КАМЕРНЫЙ ОРКЕСТР KREMLIN МИХАИЛА РАХЛЕВСКОГО.

Небесные сюжеты

Сама станция в эти часы была погружена в полутьму, горели лишь обновленные бра в куполах, подсвечивая знаменитые мозаики. Кстати, в восстановлению последних были привлечены лучшие художники-реставраторы, которые вернули «Маяковской» ее исторический облик.

Изначально мозаики «Сутки страны советов» изготавливались в мастерских Ленинградской академии художеств. Руководил созданием уникальных творений по эскизам Александра Дейнеки

известнейший мозаичист профессор Владимир Фролов.

По замыслу создателей станции, легкие, оптимистичные, воздушно-небесные сюжеты мозаик наполняют станцию светом, простором и «достают» небо с тридцатиметровой глубины. Одну из мозаик – «Красное Знамя» – многие пассажиры увидят впервые: этот купол был скрыт более 30 лет назад.

Завершенная пятилетка

Реконструкция «Маяковской» началась пять лет назад. За это время был обновлен старый выход – к Концертному залу имени Чайковского, построен и открыт новый со стороны Тверской-Ямской улицы. В ходе ремонта создана новая дренажная система, заменен пол, восстановлены светильники, отреставрированы уникальные мозаики и выполнена полная гидроизоляция.

Первый проект ремонта станции был разработан еще в 1987 году, – рассказала главный инженер проекта реконструкции и реставрации станции «Маяковская»

Марина Белова. – Тогда не хватало средств. Начались работы лишь в 2005 году, когда медлить стало уже нельзя, так как «Маяковка» слишком сильно текла.

Когда несущие конструкции были вскрыты, специалисты увидели, что дренажная система полностью вышла из строя. Предстояла работа большая и, главное, осторожная: усовершенствованная не должны были изменить исторический облик памятника архитектуры – именно такой статус у «Маяковской». Кроме этого, архитектор станции Алексей Душкин в 1938 году получил за «Маяковскую» Гран-при на международной выставке в Нью-Йорке.

Во время реставрации столкнулись с проблемами и при облицовке станции: так, для реставрации колонн с родонитовым покрытием пришлось даже возродить месторождение этого ценного минерала.

Но, по отзывам сотрудников метро и пассажиров – усилия того стоили, ведь «Маяковская» недаром считается «визитной карточкой» столичного метрополитена. Теперь, после ремонта, еще многие поколе-

ния москвичей будут засматриваться на уникальные мозаики, прохаживаясь под арочными сводами.

О том, почему возникла проблема протечки станции «Маяковская» и как с ней удалось справиться, рассказал главный инженер ЗАО «Триад-Холдинг» Виталий Гапонов: станция «Маяковская» строилась в сложных инженерно-геологических и гидрогеологических условиях. Вмещающие грунты были неустойчивы и обводнены. За долгие годы эксплуатации на станции появились многочисленные протечки, которые приводили к интенсивной коррозии строительных конструкций. Поэтому основной задачей для нас стала гидроизоляция. Борьба с водой проходила по двум направлениям: максимальная герметизация обделки станции и дренаж и водоотвод остаточных притоков, которые не удалось полностью ликвидировать. В основу работ по гидроизоляции станции были положены иньекционные технологии. А для защиты боковой части путевых тоннелей, облицованных мрамором, была выполнена внутренняя вентилируемая система дренажа стен.

ЕЛЕНА ФРОЛКИНА



Музыка великих композиторов под сводами одной из красивейших станций московского метро



Символ стойкости



На станциях дети спали на раскладушках, взрослые на топчанах - вспоминают очевидцы тех тревожных осенних дней 1941 года в Москве

В годы Великой Отечественной войны Московский метрополитен служил надежным убежищем для тысяч горожан. А «Маяковская» стала символом стойкости народа: ведь именно 6 ноября 1941 года прошло историческое заседание.

Москва не сломлена

Настоящей демонстрацией силы народного духа и единства стало знаменитое заседание на станции «Маяковская» 6 ноября 1941 года в день 24-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции.

Подготовка к совещанию началась с самого утра: поезда Горьковско-Замоскворецкой линии следовали по маршруту, не останавливаясь на станции «Маяковская».

На платформе расставлялась мебель, возводилась трибуна. Через весь зал от эскалаторов до трибуны была проложена красная ковровая дорожка.

С утра работники служб тщательно проверяли эскалаторы, освещение, оборудование станции. Задолго до начала торжественного заседания на платформу

станции стали спускаться его участники.

В своих воспоминаниях В. П. Пронин, работавший в годы войны председателем исполкома Моссовета, писал: «...Зал станции «Маяковская» переполнен. Здесь много военных — прямо с фронта. Суровые озбоченные лица. Все спрашивали: в Москве ли правительство? Будет ли оно на торжественном заседании? И вот к платформе медленно подошел поезд».

Состав, доставивший на станцию «Маяковская» руководителей партии и правительства, подготовили работники электродепо «Сокол». Вел поезд старший машинист Калинин.

Ровно в 19 часов 30 минут торжественное заседание начало свою работу. С докладом выступил И. В. Сталин. Заседание транслировалось по радио, и вся страна слышала и знала: Москва стоит, Москва жива, Москва не сломлена!

Московскому метрополитену 75 лет. Позади годы становления, развития, испытаний. Впереди – безудовольно, интересное будущее, и мы станем ему свидетелями. О столичном метрополитене прошлого, настоящего и грядущего в интервью с начальником Московского метрополитена Дмитрием Гаевым.

– Дмитрий Владимирович, Московскому метрополитену 75 лет. Грандиозная дата. Что это событие значит для вас?

– Трудно сказать, что более грандиозное в нашей работе: будни или праздники. Наверное, важно все. С одной стороны, 75 лет дата праздничная, а с другой, дата, которая заставляет остановиться, задуматься: что удалось сделать за это время и что нет. Понять, как развиваться дальше, на благо Москвы и москвичей. Ведь это главная обязанность нашего метрополитена.

Предстоящая дата важна не только для Московского метрополитена, именно 75 лет назад родился новый вид транспорта, которого в нашей стране не было. О нем говорили и мечтали в России еще в конце XIX и начале XX вв. В 1935 году этот транспорт появился в Москве, и если бы не Великая Отечественная война, его строительство началось бы раньше в Киеве, Ленинграде и ряде других городов СССР. Только в 50-х годах прошлого века метро стало «тиражироваться» в других городах Союза. Но начало было положено здесь, в Москве. Годы становления столичного метрополитена позволили учесть проблемы, возникшие в первый период эксплуатации. И вклад нашего метрополитена здесь огромен: метрополитены в Ленинграде и Киеве строились при активном участии специалистов из Москвы. В столице готовились и будущие кадры, и именно это стало залогом успешного строительства метрополитенов в других городах.

– Что отличает советские, российские метрополитены от других?

– Метрополитены России – уникальное явление в мире. Они имеют огромные потенциальные возможности и реализуют их больше, чем метросистемы во многих городах мира. Московский метрополитен знаменит тем, что, занимая четвертое место по длине и количеству станций, перевозит в два раза больше пассажиров, чем крупнейшие метрополитены мира. При этом по надежности,

четкости перевозки у нас также лучшие показатели в мире. По такой же технологии созданы все метрополитены городов наших бывших союзных республик. Это одна из наиболее эффективных транспортных систем в мире.

– В чем еще уникальность нашего метрополитена?

– Наш метрополитен самодостаточен. Практически все технологические операции по перевозке пассажиров, по содержанию, ремонту технических средств осуществляются самим метрополитеном. Мы не только возим людей, но еще и поддерживаем сложнейшую инженерную систему. Для этого у нас созданы специальные службы, подразделения, где работают высокопрофессиональные специалисты. Плохо или хорошо это организовано? Я всегда отвечаю на вопрос западных коллег так: «Какой метрополитен по надежности перевозок самый лучший?» Отвечают: «Ваш». Может, здесь и есть какое-то лукавство, но то, что именно наша система благодаря самостоятельному техническому обслуживанию кладет кирпичик в пирамиду надежности работы – однозначно.

– Сейчас много говорят о внедрении автоматических метрополитенов.

– Вы знаете, что первый автоматический метрополитен появился в СССР? В Москве и Ленинграде в конце 50-х годов прошлого века проводились испытания оборудования этого вида транспорта. То есть у нас подобные системы появились раньше лет на 15-20, чем в Европе. Мы были родоначальниками, и это дало нам очень много. Да, мы и не едем без машиниста, потому что считаем это неправильным, но система автоматики, испытанная и развитая нашими инженерами и конструкторами, функционирует.

– Продолжите фразу: метрополитен это не просто транспортное средство...

– Это особый образ жизни. Метрополитены всего мира – это общность профессиональных

Нам есть чем гордиться



людей. Как у Киплинга: «Мы с тобой одной крови: ты и я». Это можно сказать и про метрополитеновцев. Если человек отработал в метро 5-6 лет, он уже становится фанатом этого вида транспорта. И таких сотрудников у нас много. Есть трудовые династии: дед начинал, отец или мать продолжали, дети подхватили и так дальше. Династий у нас сотни.

Человек, работающий на метрополитене, проникается духом высочайшей ответственности за то, что он делает. У нас нет ОТК, как на заводе. Для нас контролер – это пассажир первого поезда, который утром увидит, как мы подготовились к работе. В этом и есть уникальность работы в метрополитене: лично ты отвечаешь за результат.

У нас невысокая текучесть кадров по сравнению с другими отраслями общественного транспорта. Наше предприятие

достаточно консервативное и стабильное. Но, с другой стороны, мы, как молодые компании, все время: растем и строимся, создаем новую технику. Считается, что если в течение года мы не внедрили какие-то новые технологии, то проработали его не то, чтобы зря, но неудачно.

Только за последние 15 лет появилось четыре типа подвижного состава, мощнейшие системы, связанные с пожарной безопасностью, системы управления движением, эскалаторная техника. В новое оборудование ежегодно вкладываются большие средства метрополитена, позволяющие повысить комфортность и надежность перевозок наших пассажиров. Также повышается и качественный уровень технологий, применяемых на метрополитене: мы уже видим у работников депо в руках вместо ключа и ку-

валды – лэптоп. Метрополитен заставшая система, она постоянно развивается: прирастает не только длиной линий, станциями, но и интеллектом работников.

– Нам есть чем гордиться, по-прежнему к рубежу 75-летия.

– Нам не стыдно посмотреть назад, и вперед мы смотрим без страха. Сейчас мы переживаем непростые времена: государственные инвестиции для развития метрополитена снижаются. Спасибо городу, который поддерживает развитие этого вида транспорта. Есть у нас и проблемы. Например, последние полтора-два года мы замедлили темпы исполнения программы развития Московского метрополитена до 2015 года. Мы не прекратили ее выполнять, ни одна тема не забыта, просто снизился темп.

ОЛЬГА ЖЕЛАНОВА

Солдат метрополитена



Окончание. Начало на стр. 1

Ранение частенько напоминало о себе, и Николай решил, что попросит себя в должности дежурного на посту централизации, благо работа там сидячая. Только вызвал его к себе начальник службы и сказал: «Пора тебе, Николай Сергеевич, становиться начальником станции. Опыта нет? Ничего, будет».

«Так и назначили меня начальником станции «Смоленская». Потом был я заместителем начальника 1-й станции Службы движения, откуда перешел в ревизорский аппарат. И стал работать ревизором по безопасности движения поездов. Прошло время, и меня назначили заместителем главного ревизора. Дальше – главным ревизором. До пенсии в этой должности я и трудился. Не ушел, а продолжил службу в должности заместителя главного ревизора. Тут мне как раз предложили долж-

ность заместителя начальника Службы по безопасности движения».

Потом Николай Сергеевич уволился. Правда, отдохнув летом, вернулся назад, в свой метрополитен, уже инженером по безопасности движения в Службе движения. А служил он Московскому метрополитену верой и правдой шестьдесят шесть с половиной лет. Пример этот уникальный. Работа в Московском метрополитене была для Николая Сергеевича всем: и лучшим другом, и интересной наукой.

«От метрополитена дали мне, молодому еще парню, комнату в бараке в Быково. Перевез я туда маму, и жили там до 1956 года. Потом получил комнату на 3-й Парковой улице в Москве. Какая это была для меня радость. Дальше переехал уже в отдельную квартиру на Молодежной. Сейчас живу в Сокольниках, в том самом районе, которым так восхищался мальчишкой, приехавшим в Москву в 1938 году».

Николай Сергеевич и сегодня активно участвует в деятельности Совета ветеранов Московского метрополитена. Перед праздником Победы 9 Мая он обязательно выступает на встрече ветеранов перед своими старыми друзьями и молодыми коллегами.

«9 Мая самый важный для меня праздник, и мои любимые слова из песни: «Этот день мы приближали, как могли». Именно так мы жили в те годы. В этом году Московскому метрополитену исполняется 75 лет. Я хочу пожелать молодежи, которой, к моему огромному удовольствию, сегодня много на метрополитене, чтобы они работали честно и выполняли свои обязанности на «отлично». Для этого у них есть все: открываются новые станции, внедряется современная техника. А главное, что во главе стоит очень грамотный руководитель, обладающий, на мой взгляд, очень важным умением – не мешать работать другим. Поэтому нашему метрополитену жить и процветать, и для меня это – самое большое счастье».

Главные события нашего юбилея

СТАНЦИЯ «КРОПОТКИНСКАЯ»

Ночь музеев

Московский метрополитен на свой юбилей присоединится к международной акции «Ночь музеев».

В эту ночь станция «Кропоткинская» станет концертным залом, где посетителей будет встречать всемирно известный камерный оркестр «Кремлин». Любой желающий сможет послушать их музыку на необычной площадке – в интерьерах легендарной станции первой очереди Московского метрополитена.



СТАНЦИЯ «ПАРТИЗАНСКАЯ»

Акварель

На «Партизанской» пройдет презентация новой экспозиции поезда «Акварель», совместного проекта Московского метрополитена и Пушкинского музея.

Сотрудники музея отобрали картины из своей известной на весь мир коллекции – их высококачественные репродукции разместятся в 35 рамках поезда.

картинной галереи. Пассажиры смогут увидеть знаменитые полотна великих русских, итальянских, немецких и английских мастеров. Курсыровать он будет по привычной для его пассажиров Арбатско-Покровской линии.

Это – третья экспозиция поезда «Акварель», ее предшественниками стали выставка современного художника-акварелиста Сергея Андрияки и его учеников, а с мая прошлого года с пассажирами путешествовала коллекция репродукций акварелей Русского музея.



СТАНЦИИ «ДОСТОЕВСКАЯ» И «МАРЬИНА РОЩА»

Открытие станций «Достоевская» и «Марьяна Роща»

Главным событием среди мероприятий, приуроченных к 75-летию метрополитена, станет пуск нового участка Люблинско-Дмитровской линии.

Для пассажиров откроют две новые станции этого перспективного направления, которое в будущем свяжет север и юг столицы. Обе станции – шедевры архитектуры, которые, безусловно, сразу же после открытия привлекут внимание пассажиров. Особое внимание стоит обратить на мозаичные панно «Марьиной Рощи» с пейзажами окрестностей деревни Марьино, которая располагалась на этом месте много лет назад.



СТАНЦИЯ «СОКОЛЬНИКИ»

Ретропоезд

Со станции «Сокольники» отправится на линию уникальный ретропоезд, который был изготовлен специально к 75-летию Московского метрополитена на Мытищинском заводе.

Его прототипом стали легендарные вагоны типа «А», первыми появившимися в метро Советского Союза. Многие еще помнят знаменитые мягкие диваны, необычные светильники и ленкрустовую отделку салона – работники завода тщательно воспроизвели детали интерьера того времени. Снаружи состав будет окрашен в желтый и коричневый цвета, как первые поезда Московского метрополитена. После пуска ретропоезд будет ходить по первой линии метро – Сокольнической.



СТАНЦИЯ «ВЫСТАВОЧНАЯ»

Новая экспозиция в галерее «Метро»

По традиции, новая экспозиция откроется в галерее «Метро» на станции «Выставочная».

На этот раз место в рамках займут фотографии, рассказывающие об истории RATP – системы общественного транспорта Парижа, который в прошлом году исполнилось 60 лет. Всего на выставке будет представлено 30 фотографий, рассказывающих о жизни одного из крупнейших в мире транспортных операторов. Парижский и Московский метрополитен давно связывают сложившиеся дружеские отношения. Новая экспозиция – еще один шаг в соглашении по культурному обмену между транспортными системами столиц России и Франции, благодаря которому в Москве, на станции «Киевская», появилась архитектурная композиция «Гимар», а в парижском метрополитене, на станции «Мадлен» - витраж «Курочка Ряба».



Новый подвижной состав московского метро

На открытии станций «Достоевская» и «Марьяна Роща» впервые представят новый тип подвижного состава метро с цифровым индексом 81-760/761. В отличие от «Русича», новые вагоны будут иметь привычную для вагонов метро длину – около 20 метров. В этих составах планируется реализовывать многие современные инженерные разработки. Пассажиры, в первую очередь, обратят внимание на кондиционирование воздуха в салоне – в любое время года внутри этих вагонов можно поддерживать комфортную температуру. Кроме этого, воздух, поступающий в салон, будет проходить через обеззараживающие ультрафиолетовые установки. Масовое производство вагонов этого типа начнется в 2011 году.



Подземное убежище

В 12 часов дня 22 июня 1941 года Молотов выступил по радио с официальным обращением к гражданам СССР, сообщив о нападении Германии на СССР и объявив о начале войны. В этот же день по распоряжению Наркомата путей сообщения начались первоочередные работы по мобилизационным планам. Командный состав и некоторые работники метрополитена были переведены на казарменное положение.

На станции «Красные ворота» был оборудован командный пункт руководства и оперативно-диспетчерского аппарата Народного комиссариата путей сообщения, где было организовано круглосуточное дежурство. На станциях «Белорусская», «Площадь Свердлова» и некоторых других разместились различные штабы различных военных организаций.

С первых дней войны более 30 процентов работников метрополитена ушли в действующую армию, истребительные батальоны и народное ополчение. Многие из них, имея на руках удостоверение об отсрочке от призыва в армию, уходили на фронт добровольцами. На оставшихся была возложена задача обеспечить работу метро в трех режимах: транспортного предприятия, укрытия, а также по обслуживанию дополнительных устройств.

Использование метрополитена в качестве бомбоубежища потребовало колоссальной организационной работы от его сотрудников. На путях в тоннелях были насланы дощатые полы, общая длина которых достигала 36,5 км. Для облегчения спуска с платформ в тоннели на всех станциях установили откидные металлические мостики, всего их было 80. На 20 станций завезли 3800 детских кроваток и 4600 топчанов.

22 июля 1941 года в Москве впервые прозвучала настоящая воздушная тревога: вражеская авиация совершила налет на столицу. Имея опыт при объявлении учебных

воздушных тревог, работники метро успешно справились с задачей по укрытию населения: на платформах станций разместились женщины и дети, инвалиды и престарелые.

С того дня, несмотря на большие повреждения, Московский метрополитен стал надежным убежищем для москвичей. Едва наступали сумерки, время приближения воздушных налетов на столицу, к станциям метро торопились старики, женщины и дети.

Когда угроза воздушного нападения стала повседневной, Московский метрополитен был переведен на особый режим работы: с 18 часов, не дожидаясь сигнала «Воздушная тревога!», прекращалось движение поездов и население укрывалось на ночное время.

Столичные жители так привыкли к этому режиму, что заблаговременно за час-полтора у вестибюлей выстраивались очереди людей с чемоданами и узлами, с нетерпением ожидающих, когда можно будет спуститься на станцию и отдохнуть в безопасном месте. Только осенью 1941 года Московский метрополитен предоставлял убежище полумиллиону москвичей в сутки.

Основная организаторская работа по координации всех подразделений проводилась Службой движения. Обслуживающий персонал станций много сил отдавал организации движения, приему и размещению людей в тоннелях и на платформах, информирова-



В годы войны Московский метрополитен жил сам и помогал выживать другим: работать, учиться и даже рожать детей

нию населения, оказанию помощи больным, инвалидам и даже рождением. По данным за 1941 год, на станциях московского метро родилось 217 детей.

Каждый метрополитенец-ремонтник электродо, работник СДБ и связи, движенец, сооружеенец, путеец - старался внести весомый вклад в работу своего предприятия.

Москва превратилась в осажденный город. В октябре 1941 года поступили распоряжения об эвакуации ряда столичных промышленных предприятий и ценностей. Это коснулось и метрополитена. Эвакуация оборудования метрополитена началась осенью 1941 года.

15 октября 1941 года был получен приказ закрыть метрополитен. Его планировалось уничтожить. Ночью началась подготовка к затоплению метрополитена, его объекты минировались, рубились электросети, на станции «Динамо» приступили к демонтажу эскалаторов, на подстанциях демонтировались трансформаторы, а в дело «Сокол» готовились к эвакуации последние вагоны. Утром 16 октября впервые с начала эксплуатации метро не было открыто.

В Москве началась настоящая паника, когда люди увидели закрытые двери метрополитена. Государственный Комитет Обороны признал ошибочным решение уничтожить метрополитен, уже к вечеру по подземным тоннелям вновь пошли поезда.



Бронепоезд «Московский метрополитен» был построен на день работников метро

В 14 часов 12 минут того же дня вновь подали напряжение на Кировско-Фрунзенской линии. В 18.05 пришел приказ возобновить движение, и в 18.45 пошел первый поезд.

Несмотря на трудности и лишения, работники метро не только самоотверженно трудились, но и отдавали часть заработанных денег в Фонд обороны страны, их взнос составил более миллиона рублей. Именно на эти сбережения был построен бронепоезд «Московский метрополитен», отправленный на фронт.

В это суровое время строительство линий метро не прекращалось ни на один день. С 1941 по 1945 год была сооружена третья очередь линий метрополитена протяженностью 13,3 км и введено в эксплуата-

цию семь станций. С 1 января 1943 года поезда от станции «Площадь Свердлова» (сегодня «Театральная») пошли до станции «Завод им. Сталина» (сегодня «Автозаводская»), а с 18 января 1944 года - от станции «Курская» до станции «Стадион народов СССР» (сегодня «Партизанская»).

9 мая 1945 года наступила долгожданная Великая Победа над фашизмом. Многие отличившиеся работники Московского метрополитена удостоены медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

18 сентября 1946 года за успешное выполнение заданий военного времени коллективу Московского метрополитена было вручено вечное хранение Красное знамя Государственного Комитета Обороны.

МАРИНА БОНДАРЕНКО

КАК У НИХ

100 лет Парижскому метро

Во всем мире круглая дата – повод для большого праздника. В 2000 году исполнилось 100 лет Парижскому метро. Наши коллеги из столицы Франции рассказали нам, как они отмечали свой юбилей.



Первым юбилейным мероприятием, которое прошло в ноябре 1999 года, стала архитектурная выставка, которая называлась «Парижский метрополитен приглашает метро мира». Станции парижского метро были оформлены в стиле четырех метрополитенов – по одному от каждого континента.

«Остами» стали: от Европы - Москва (станция Invalides), от Азии - Сеул (станция Villiers), от Америки - Мехико (станция Chaussee d'Antin La Fayette) и от Африки - Каир (станция Jussieu).

На станции Invalides в переходе была размещена схема метро Москвы. Название Invalides перевели на русский язык: «Инвалиды». В световых коробах, обычно используемых для рекламы, были воспроизведены витрины станции «Востободская». Также в оформлении использовали мозаики со станции «Киевская». Вместо традиционных указателей были сделаны надписи в стиле московского метро 1950-х годов: «К поездам в направлении Шатийон-Монруж» и «К поездам в направлении Сен-Дени и Аньер – Женвийе». На платформе



Во время празднования юбилея парижского метро станции Invalides оформили в русском стиле

установили картонные колонны, стилизованные под мрамор. Работники станции были одеты в форму сотрудников Московского метрополитена. В день открытия по станции «прогуливался» молодой человек, одетый в русском стиле, с аккордеоном на плече.

А в день рождения метрополитена в июле 2000 года было организовано множество мероприятий. Например, в юбилейном праздновании на одной из станций приняли участие более двух тысяч человек. Там была проведена лотерея, главным призом которой стал бесплатный «вечный билет» на метро. Кроме этого, на станции устроили дискотеку, бесплатно раздавали мороженое и напитки.

Также в рамках празднования организовали инсталляцию «Дерево века». Всех гостей заранее попросили принести с собой те предметы, которые, по их мнению, олицетворяют уходящий век. Все эти вещи (среди них оказались: кроссовки, старинный телефон и многие другие неожиданные предметы) развесили на огромном металлическом дереве.

В этот день в метро провели игру, которую организаторы назвали «Ралли». Регистрация участников началась за две недели. К началу игры набралось более 6 тысяч участников, которые разделили на команды по четыре человека.

Участникам «Ралли» необходимо было получить конверт с маршрутом, по которому они должны были

проехать, получая на следующих станциях очередные вопросы и задания. Вместе с получением очередного задания в маршрутную карту команды ставился штамп о прохождении этапа. Причем выдачу конвертов на станциях превратили в театральное шоу. Участники игры встречали Капитан Немо или старый пират, который доставал конверты из старинного сундука. Всего в «Ралли» задействовали около 300 артистов.

По итогам игры определили три команды победителей, справившиеся с заданием быстрее остальных участников. Призами для них стали: за 1-е место - тур-сафари на 3 недели в Кению; за 2-е место - бесплатные билеты на поездку в Восточном экспрессе; за 3-е место - уик-энд шопинга в Лондоне.

В день рождения метро по улицам Парижа на специально оборудованных платформах проехали несколько исторических вагонов метро и старинных автобусов. Парад превратили в яркое шоу: платформы сопровождали люди в старинных одеяниях, а также команда американских девушек-большезниц, принявшая участие в празднике по собственной инициативе.

Празднование юбилея парижского метро, безусловно, стало ярким и запоминающимся событием в жизни столицы Франции.

ПЕТР НОВИКОВ

Поезда доблести

Поезд «Курская дуга» впервые появился на линии 8 мая 2003 года. Его выход был приурочен к 60-летию знаменитого сражения. С первых дней одним из машинистов состава стал Дмитрий Шакурин.



Дмитрию Шакурину приятно, когда сын «хвастает» перед друзьями, что его папа водит знаменитый состав «Курская дуга»

Героическая память

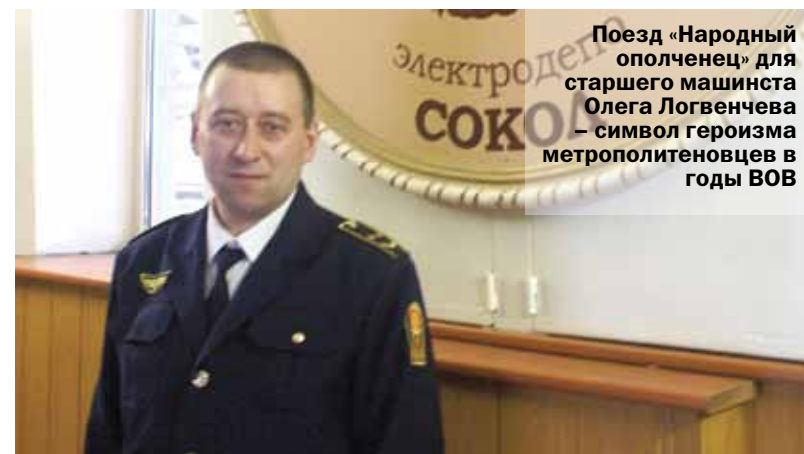
— Когда стало известно, что поезд «Курская дуга» будет курсировать по нашей ветке, — признается он, — я и не думал, что буду управлять им. Поэтому решение руководства стало приятной неожиданностью и вот уже 7 лет вывожу на линию свой любимый состав.

Как признается Дмитрию, «Курская дуга» для машинистов, работающих на нем, поезд особый. — По техническим характеристикам он, конечно, не отличается от других, — рассказывает он, — но каждый раз, садясь в его кабину, возникает особое чувство, настроение становится более торжественным.

Благодарность за подвиги

Самые благодарные пассажиры именных составов — мальчишки и девочки, для них такая поездка настоящее приключение. Бывает, ведешь обычный поезд, смотришь, а на перроне семья с детьми стоит, но в вагон не заходит. Сразу понятно, что ждут «Курскую дугу» или «Красную стрелу», которая тоже работает на нашей линии.

Во время военных праздников на станциях Сокольнической линии часто можно увидеть торжественно одетых ветеранов с цветами: они ждут прибытия именных вагонов. Для них, свидетелей боев, «Курская дуга» — это не просто поезд-музей, а благодарность за их подвиги.



Поезд «Народный ополченец» для старшего машиниста Олега Логвенчева — символ героизма метрополитенцев в годы ВОВ

В следующем году у Олега Логвенчева юбилей — 15 лет назад он пришел работать в электродо «Сокол» помощником машиниста. Из них последние шесть лет он в должности старшего машиниста водит знаменитый именной состав Московского метрополитена «Народный ополченец».

«Гордость и память о великой войне и великой Победе, вот что значит для меня этот поезд», — говорит Олег. Правда, самый первый и должданный день на этом составе преподнес Олегу неприятный сюрприз. «Новая должность, знаменитый поезд, моя первая смена на нем... и вдруг на перегоне «Автозаводская» — «Коломенская» он останавливается на улице и дальше просто не идет. Переживая я тогда страшно. Больше недоразумений у машиниста с поездом не было. Олег

заинтересовался историей поезда, что-то узнал из информации, размещенной в вагонах состава, что-то прочитал сам. Много интересного рассказал Олегу и старший машинист поезда «Народный ополченец», работавший до него.

У Олега Логвенчева в войне участвовали оба деда, но как он сам признается, «непростоительно мало знает об их боевом прошлом». Этим летом поеду в родную деревню, где у тети хранятся все награды одного из дедушек, и постараюсь узнать как можно больше об участии моей семьи в Великой Отечественной войне. У меня три дочери, и я очень хорошо понимаю, чтобы гордиться историей своей страны, своей семьи, помимо информации, которую дети получают в школе, они должны много узнавать именно дома. Для меня постоянным напоминанием стал поезд «Народный ополченец»: знать, не забывать о героях Великой Отечественной войны, Победе нашего народа, помня прошлое задумываться о будущем».

ЕЛЕНА ПАНКРАТОВА, ЮЛИЯ СИДОРОВА

ИСТОРИЧЕСКИЕ ДАТЫ

21 марта 1933 года — официально утверждена первая схема линий Московского метрополитена.

2 мая 1935 года — Московский метрополитен на один день был открыт для входа и осмотра станций. В этот день в метро спустились более 770 тысяч человек.

8 мая 1935 года — утвержден проект строительства 2-й очереди Московского метрополитена.

11 мая 1935 года — в соответствии с приказом НКВД СССР был создан отдельный дивизион по охране Московского метрополитена.



14 мая 1935 года — на торжественном заседании, посвященном пуску Московского метрополитена, в Колонном зале Дома союзов объявлено о присвоении Московскому метрополитену имени Вдохновителя и организатора строительства метро Лазаря Кагановича.

15 мая 1935 года — ровно в 7 часов утра началось регулярное движение поездов по первому участку Московского метрополитена. Движение осуществлялось по двум маршрутам: «Сокольники» — «Охотный Ряд» — «Смоленская» и «Сокольники» — «Охотный Ряд» — «Парк культуры». Протяженность первой очереди Московского метрополитена составила 11,3 км с 13 станциями.

15 мая 1935 года — ровно в 7 часов утра началось регулярное движение поездов по первому участку Московского метрополитена. Движение осуществлялось по двум маршрутам: «Сокольники» — «Охотный Ряд» — «Смоленская» и «Сокольники» — «Охотный Ряд» — «Парк культуры». Протяженность первой очереди Московского метрополитена составила 11,3 км с 13 станциями.

15 мая 1935 года — ровно в 7 часов утра началось регулярное движение поездов по первому участку Московского метрополитена. Движение осуществлялось по двум маршрутам: «Сокольники» — «Охотный Ряд» — «Смоленская» и «Сокольники» — «Охотный Ряд» — «Парк культуры». Протяженность первой очереди Московского метрополитена составила 11,3 км с 13 станциями.

6 мая 2003 года — открыта станция «Парк Победы».

Братство метро

В ближайшее время на Совете ассоциации «Метро» появится новый участник. К 15 метрополитенам бывших союзных республик добавится метро Алматы, строительство которого началось еще в советское время.

Международная ассоциация «Метро» — связующее звено между метрополитенами бывшего Союза. Предприятия регулярно обмениваются основными производственными и экономическими данными, информацией о состоянии безопасности движения, нарушениях в эксплуатируемом оборудовании и принимаемыми мерами по их исключению или снижению, а также направляют специалистов различного профиля на семинары-совещания, где обсуждаются вопросы внедрения на метрополитенах достижений научно-технического прогресса.

В мае пройдет заседание постоянного действующего коллегиального органа — Совета Международной ассоциации «Метро», председателем которого является начальник Московского метрополитена Дмитрий Гаев. На Совете рассматриваются и утверждаются основные направления деятельности ассоциации, обсуждаются проблемы и задачи, стоящие перед метрополитенами,



15 мая 1944 года — открытие станции «Электровзводская».

11 мая 1945 года — время работы Московского метрополитена продлено до 1 часа ночи (как это было до войны).



23 мая 1946 года — решением ВЦСПС и МПС Московского метрополитену за самоотверженный труд во время Великой Отечественной войны присуждено и передано на вечное хранение знамя Государственного Комитета Обороны.

21 мая 1975 года — в целях осуществления единого руководства метрополитены передаются в ведение МПС, где создается Главное управление метрополитенов.

30 мая 1977 года — для круглосуточного контроля за регламентом переговоров по поездной диспетчерской связи и поездной радиосвязи введена в эксплуатацию система магнитной звукозаписи на линиях метрополитена.

27 мая 2002 года — в опытную эксплуатацию введен автомат для продажи магнитных билетов и пополнения БСК на станции «Новогиреево».



6 мая 2003 года — открыта станция «Парк Победы».

ЮЛИЯ АФАНАСЬЕВА

ЧЛЕНАМИ АССОЦИАЦИИ «МЕТРО» СЕГОДНЯ ЯВЛЯЮТСЯ МЕТРОПОЛИТЕНА ГОРДОВ: МОСКВЫ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГА, САМАРЫ, ЕКАТЕРИНБУРГА, НОВОСИБИРСКА, НИЖНЕГО НОВОГОРОДА, ТЮМЕНИ, ТАШКЕНТА, БАКУ, ЕРЕВАН, КИЕВА, ХАРЬКОВА, ДНЕПРОПЕТРОВСКА, МИНСКА, КАЗАНИ. А ТАКЖЕ: ЗАО «ВГОНМАШ», ОАО «КРЮКОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД-УСРЕДНИЙ», УПРАВЛЕНИЕ МИЛИЦИИ НА МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ, ОАО «МЕТРОВАГОНМАШ».

