

Таймеры, включающие архитектурно-художественную подсветку зданий, были настроены по-разному, но в 8 вечера Москва уже вся сияла, словно сказочный храм на семи холмах. Монтажники и эксплуатационники ООО «Светосервис» облегченно вздохнули: все недостатки устранены. Для них День города начался на четыре часа раньше, чем у остальных москвичей.

Ночная столица в последние годы разительно изменилась: старинные особняки, театры, эс-

фирм по «производству электрических лучей»? Вот что рассказали мне заместитель генерального директора Ирина Каинсон и начальник проектного отдела Елена Вашуркина.

Год между прошлым и нынешним днями города прошел для коллектива под знаком напряженной работы по освещению Хлебного дома в Царицыне и первых объектов «Москвы-Сити». Работы в музее-заповеднике были закончены буквально накануне праздника, и москвичи в ве-

да и проекты придется выполнять чрезвычайно оригинальные и сложные.

Они справятся. Залогом тому - премия правительства Москвы, которую коллектив «Светосервиса» получил в канун Дня города за освещение и архитектурно-художественную подсветку Манежа.

Еще один значимый и очень знакомый горожанам объект - Петровский путевой дворец (здание бывшей Академии им. Жуковского). Теперь там будет размещаться официальная резиденция правительства Москвы. Надо осветить его так, чтобы и детали редкостного по архитектуре здания не потерялись и в то же время была исключена «засветка», мешающая гостям столицы отдыхать или работать в залах заседаний. Проект предстоит выполнить тщательнейшим образом - нельзя уронить авторитет подразделений «Светосервиса». А они, кстати, не только проектируют освещение объектов, монтируют установки, что называется, под ключ, но и обеспечивают их дальнейшую эксплуатацию.

...Первым вечером Дня города я прошла вдоль ограды Останкинского дворца, над которым тоже потрудились коллектив «Светосервиса». Здание словно парило в облаке света, каждая деталь работы архитекторов и строителей была высечена бережно и аккуратно. Проектора ракетой возносили Останкинский телебашню в небо. Цепочка огней на эстакаде сопровождала фантастические контуры скользящего поезда монорельса.

Московские художники, архитекторы, музыканты света сотворили и овестьвили это чудо. Благодаря им ночь нежна не только над Нью-Йорком и Парижем...

**Виктор ШИРОКОВ**

## ПОД СКРИПОК ПЕРЕЛИВЫ, ПОД ЧАСТЫЙ СТУК КОЛЕС...

В Москве накануне Дня города открылась 172-я станция метро - «Международная»



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

Гости прогуливались на балконе станции «Деловой центр», предшествующей «Международной». Здесь, в галерее искусств столичной подземки, развернута постоянно действующая экспозиция. Ныне это фотовыставка известного журналиста Юрия Роста. Более того - на этот раз в галерее звучат скрипки. Красавица из струнного ансамбля «Мелодия», облаченные в роскошные алые концертные платья, выглядели здесь, надо сказать, весьма органично, под стать важности момента. Изредка скрипкам аккомпанировала техника - на станцию с 15-минутным интервалом вкатывался очередной поезд. Пассажиры задирали головы и с удивлением вслушивались в необычные для метро звуки.

Но вот на станцию «Деловой центр» прибыли члены столичного правительства - мэр Москвы Юрий Лужков, первый заместитель мэра в правительстве города, руководитель Комплекса городского хозяйства Петр Аксенов, другие официальные лица. Они сели в первый вагон поезда, направлявшегося к «Международной». Журналисты набились во второй вагон. 30-40 секунд - и мы уже на новой станции. Перегон «Деловой центр» - «Международная» длиной чуть более 360 метров - самый короткий в столичном метрополитене. Так же, как и сама станция - самая миниатюрная в московском метро. Привычную гранитную линию границы, информирующую о безопасном расстоянии до края платформы, на «Международной» сменила светящаяся полоса из вмонтированных в пол лампочек. Станцию построили специалисты строительного-монтажного управления «Ингеоком» совместно с предприятиями Мосметростроя.

Направляемся к эскалаторам. Задираю голову, читаю на табло: «Выход в город к 4-му Красногвардейскому проезду, Краснопресненской набережной, Московскому международному деловому центру». Светильники на балюстраде, обнимающей эскалаторы, снабжены кокетливыми металлическими кепочками. В центре широченного вестибюля станции установлены современные турникеты со стеклянными створками, большой кассовый блок, отделенный от холла стеклянной же стеной пост милиции.

Станция «Международная» - чрезвычайно важное звено не только в системе метрополитена, - отметил, открывая станцию, Юрий Лужков. - Новая станция станет определенным центром, связывающим мощный транспортно-пересадочный узел. Здесь же возводятся терминал, куда будут приходить поезда из аэропортов Внуково и Шереметьево. Рядом со станцией строится надземно-подземный гараж на

две тысячи мест. «Международная» - это следующий шаг на пути к появлению в городе метрополитена, которая позволит начать грандиозное строительство Большого Сити. Мы рассматриваем проект соединения этой станции с «Парком Победы». Тем самым сможем соединить две линии метро. Метрополитен - важнейшая транспортная составляющая города. В настоящий момент правительство Москвы подготовило проект столичного бюджета на 2007 год и внесит этот проект на рассмотрение депутатов Московской городской думы. Мы предлагаем выделить в следующем году на строительство новых линий метро 19 млрд. руб.

Выходим из метро на улицу. Рядом - эстакады третьего транспортного кольца. Открывается перспектива масштабного строительства - делового центра «Москва-Сити». Над станцией нависают серебристо-голубые стеклянные башни первых небоскребов Сити. Монументальное зрелище.

То, что вы видите, это только начало, - добавил начальник Московского метрополитена Дмитрий Гаев. - Здесь уже построены еще две большие станции, рассчитанные на прием десятивагонных поездов. Они пока имеют условное название «Москва-Сити» и снабжены тремя мощными выходами в центральное ядро будущего Сити. Вы говорите, не много ли? Но вы представьте себе, что уже к 2010 году в Сити будет работать как минимум 100 тысяч человек, не считая многочисленных посетителей. Открытая же сегодня станция «Международная» начнет функционировать на полную мощность в конце следующего года, когда Филевская линия метро будет соединена с новой Строгинской посредством станции «Кунцевская».

Кроме того, по словам Дмитрия Владимировича, две упомянутые им и еще не открытые станции подземки станут началом нового пересадочного контура метро - второго метрокольца. 12-километровая трасса пройдет через Шелепихинскую набережную, строящийся Краснопресненский проспект, станцию метро «Полежаевская» с пересадкой на Таганско-Краснопресненскую ветку. Далее метро поведет к Ходынке, станции метро «Динамо» с пересадкой на Замоскворецкую линию и, наконец, к «Савеловской», где также устроят пересадку - на Тимирязевско-Серпуховскую линию подземного сабева.

Растет подземный электрический город. Глядишь, и под землей когда-нибудь вырастет настоящий мегаполис...

**Владимир РАТМАНСКИЙ**

## ОГОНЬ В НОЧИ



такады, мосты освещены так, чтобы подчеркнуть особенности архитектуры, высветить детали, которые подчеркивают их неповторимое своеобразие, национальный колорит.

Что нового приготовили к Дню города-2006 творцы из «Светосервиса» - одной из ведущих

черные часы уже успели оценить мастерство осветителей. А вот в «Москве-Сити» монтаж аппаратуры только начинается: там объем работ в ближайшие годы предстоит колоссальный.

- Причем, - говорит Е. Вашуркина, - понадобятся совершенно новые технологии и материалы, оборудование, приемы монтажа.

## И НА РЕЛЬСАХ - СМЕНА ПОКОЛЕНИЙ

День города - не только праздничные выступления талантливых артистов, гулянья жителей Москвы, яркие речи руководителей города и районов...

На конечной трамвайной остановке недалеко от телецентра столицы взору москвичей предстали старинные трамваи. Чистые и блестящие, они удивляли зрителей, возвращали их в историю транспортных средств. Вот вагон образца 1929 года под номером 17. Он вмещал до ста человек, сидячих мест было только 20. Вес трамвая 16,4 тонны, а скорость достигала 45 км/час. В Москве трамвай служил с 1925 по 1970 год. А с 1947 по 1982-й по столице перевозил людей трамвай Тушинского авиазавода. Его вес - 17,32 тонны и вместимость - до 120 пассажиров.

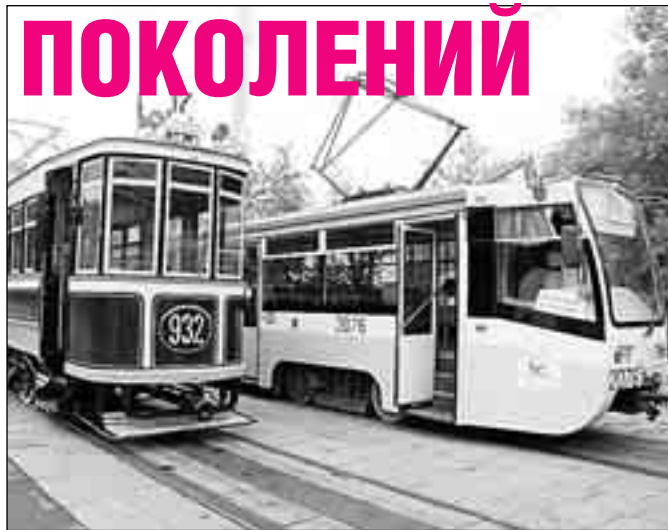


ФОТО АЛЕКСАНДРА КОГАЛОВА

Меняются времена, улучшается и транспорт. Теперь по городу курсирует один из лучших отечественных образцов последнего поколения. Трамвай Усть-Катавского завода.

**Александр КОГАЛОВ**

Мосводоканал - старейшее предприятие городского хозяйства столицы - отметил День города у древних стен Ростокинского акведука. Именно туда в субботу отправился необычный «филиал» Музея воды - автобус с экспонатами, стендами, книгами и видеокассетами, посвященными прошлому и настоящему водного ведомства столицы.

У акведука несколько лет назад была заложена капсула в основание нового здания Музея воды, появление которого в Ростокине, вблизи старинного московского водопровода, вполне уместно. Впрочем, и на теперешнем месте - Крутицах (Саринский проезд, 13), в окружении краснокирпичных строений, причисленных к архитектурным памятникам XIX века, двухэтажный музейный «дом воды» давно превратился в московскую достопримечательность. Правда, посетителей там не так уж много - место уединенное. Зато в Ростокине - раздолье для гуляний и гуляющих, но музей пока там отсутствует. И музейщики решили

## ПРИЕХАЛ МУЗЕЙ НА ПОБЫВКУ

восполнить этот пробел хотя бы в праздники города, пригнав туда выставку на колесах...

Впрочем, ехали они туда, по выражению руководителя отдела по связи с общественностью Мосводоканала Ирины Григорьевой, не столько показывать и рассказывать, сколько послушать: что думают и что знают о столичном водопроводе дедушки и бабушки, папы и мамы в купе с чадами, пришедшими на праздник к белокаменному акведуку. И наградить эрудитов памятными сувенирами. Какой же день рождения города без подарков!

Впрочем, конкурсы конкурсами, викторины викторинами, а любознательные юные и не слишком юные москвичи, быть может, впервые открыли для себя новое в привычном и давно знакомом, заглянув в салон автобуса-музея.

Сегодняшнюю Москву представить без водопровода невозможно. А ведь всего-то двести с небольшим лет назад его в столице не было, город довольствовался колодцами. А три сотни с лишним лет воду вообще черпали из прудов. Самая лучшая была в Пресненских. Оттуда водицу возили в Кремль для государя Алексея Михайловича. И была такая профессия - водовоз, уцелевшая аж до 1920 - 1930-х годов. Впрочем, водовозы и водоносы появились в начале XX века лишь на столичных окраинах, куда еще не успели протянуть голубые нити водопроводов. А почти весь XIX век водоснабжение столицы в основном на этих людях и строилось.

...Помните хрестоматийную картину Василия Перова «Тройка»? Двое мальчишек и девочка тянут по зимнему Рождественскому бульвару санки с огромной

бочкой. Они, оказывается, воду возили. Вряд ли кто из современных зрителей разгадает эту бытовую, почти этнографическую деталь. А ведь в конце XIX века в Москве трудилась целая армия водовозов и водоносов - 6,5 тысячи конных и около 3 тысяч - с санками и тележками.

Теперь с помощью мощных насосных станций вода сама струится по трубам. Было время, в качестве водопроводных труб использовались высверленные стволы деревьев, отливки из меди, свинца. Потом им на смену пришел чугун: в центре столицы и сегодня чугунные трубы позапрошлого века несут трудовую вахту. А недавно в Питере, когда ликвидировали аварию, наткнулись при раскопках на деревянную трубу, которая прорвалась, прослужив двести с лишним лет.

...В Ростокине вода когда-то струи-

лась по желобам на высоких белокаменных стенах, сегодня она бежит у нас под ногами - достаточно приподнять чугунный люк одного из 360 тысяч водопроводных колодцев и заглянуть в подземную реку. Впрочем, это привилегия и обязанность специалистов. Однако на крышки чугунных люков, которые, кстати, впервые появились в Москве XIX века, сегодня находится немало любителей-сборщиков металлолома. Хоть возвращайтесь в целях борьбы с вандалами к каменным люкам из песчаника, которые весили 40 пудов и устанавливались в начале XIX века итальянцами!

Кстати, археологам давно пора раскопать одну из подземных галерей старинного мытищинского водопровода, существовавшего в конце XVIII - начале XIX века к центру столицы. Он почти копия древнеримских построек, судя по рисункам и чертежам. Но «мы ленивы и не любопытны». За труд считаем лишним раз сходить в музей. Вот поэтому-то музей иногда и приезжает сам. На колесах...

**Николай ПЕРМЯКОВ**