

Корпоративное издание Московского метрополитена

■ Женщины станут машинистами
стр. 2

■ Впервые! На конкурс мастерства приглашают всех
стр. 4

■ Кадровый вопрос: переходим на профстандарты
стр. 5



«35-й отряд» принял новобранцев и провел фестиваль красок

«35-Й ОТРЯД» В КРАСКАХ

Клуб юных метрополитеновцев посвятил в свои ряды новичков. Событие вылилось в яркий праздник и завершилось фестивалем Холи. Пригласили всех желающих коллег.

Подробности
на стр. 2

ЦИТАТА НОМЕРА

«В фойе я увидел портрет Наташи и сказал про себя: “Вот моя будущая жена!”»

Николай Ширяев, ведущий специалист отдела развития небилетных доходов, актер театра и кино, победитель городского конкурса «Семья года»

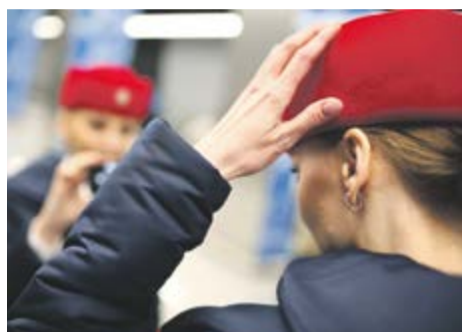
85 ЦИФРА НОМЕРА

Столько лет в октябре исполняется двум подразделениям метрополитена — Службе движения (14 октября) и электродепо «Северное» (15 октября). Их история началась раньше знаменательной даты открытия московского метро. А вы поздравили коллег?

РЕШЕНИЕ

Женщинам разрешат стать машинистами электропоездов

Московский метрополитен будет обучать женщин профессии машиниста электропоезда. Образовательный курс для них в Учебно-производственном центре планируют начать в первой половине 2020 года.



В августе глава Минтруда Максим Топилин подписал приказ об утверждении перечня работ, на которых не применяется труд женщин. Перечень снимает ограничения на профессии боцмана, матроса, машиниста, в том числе высокоскоростных поездов, а также водителя самосвалов и тракторов. Решение вступит в силу 1 января 2021 года.

Как отметил руководитель городского Департамента транспор-

та и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов, не исключено, что большинство первых женщин-машинистов наберут из числа действующих работников метро, которые пожелают отправиться на переобучение.

Первые поезда под управлением женщин-машинистов планируют пустить в 2021 году по Филевской линии, где завершается реконструкция. Подвижной состав здесь состоит из поездов «Москва». **ММ**

ВНИМАНИЕ!

Мы начали предварительный набор группы женщин-машинистов из работниц метро. Присоединяйтесь!

Если у вас крепкое здоровье и образование не ниже среднего, записывайтесь в группу.

Телефоны для консультаций:
8 (495) 6220201, 2-47-76 (внутр.)

ФОТОФАКТ

Сложное сделать простым

Сложно ли молодому работнику метро обсудить свои идеи с заместителем мэра? Это вполне реально, как свидетельствует фотофакт.

Мы сообщали, что наши коллеги из Совета молодежи приняли активное участие в деловой игре, приуроченной к Дню московского транспорта, где предложили свои решения транспортных вопросов. Не-

давно победители и призеры игры встретились с заместителем мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководителем Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Максимом Ликсутовым. Они рассказали о своих идеях, таких как туристическая VR-навигация, приложения «Работа рядом с домом» и «Гуляй, Маша». Главный слоган встречи был: «Сложное сделать простым!» **ММ**



Молодые работники на встрече с заместителем мэра Максимом Ликсутовым

СОБЫТИЕ



«35-й отряд»: посвящение

7 сентября в Оздоровительном комплексе метрополитена состоялся фестиваль «35 красок». Это был праздник в честь наших детей — юных новобранцев «35-го отряда».



Посвящение новобранцев в ряды «35-го отряда»

Приглашали на веселое торжество всех работников метро. Погода не подвела, и те, кто приехал, не пожалели. Собрались 330 человек: отрядовцы, их родители и другие коллеги с семьями.

Новички прошли обряд посвящения. Дети и их родители в этот день участвовали в занимательных квестах и спортивных эстафетах. Участники торжества посмотрели концерт, в том числе

выступление хора метрополитена, посмеялись над шутками команды КВН «Служба ШМЕХА» (Служба сигнализации, централизации и блокировки).

Завершилось торжество необычным развлечением — фестивалем красок Холи: участники измазали друг друга разноцветной пудрой и создали пестрый фейерверк из цветного порошка. Это радужное событие надолго сохранится в памяти и на фото-снимках.

Праздник организован руководством и профсоюзом метрополитена при поддержке Советов молодежи и ветеранов. **ММ**

Посмотрите видеоролик из Лесного городка — зарядитесь позитивом!



ВНИМАНИЕ! ЗАПИСЬ ОТКРЫТА

В «35-й отряд» принимают детей от 12 до 18 лет.

Занятия (о метро, общеразвивающие, экскурсии, мастер-классы и др.) проходят дважды в неделю. **Также формируется группа выходного дня (от 16 лет).**

Работники ЦОМП помогают добраться от вашей станции метро и обратно.

Есть вопросы к командиру отряда?

Пригласите Веру Владыкину в свой коллектив, чтобы лично обсудить все нюансы.

Такие встречи можно провести в любом подразделении.

Контакты: 35-otryad@mosmetro.ru; 8 (495) 622 25 86

станция «Выставочная» (кабинет 133), проспект Мира, 41, стр. 2 (кабинет 345)

ИНИЦИАТИВА

Метролазертаг в «Новогиреево»

В электродепо «Новогиреево» открыли площадку для игры в лазертаг. Первую на территории метрополитена!

Просторное поле выделило руководство депо. Препятствия, укрытия, ограждение своими руками построили молодые специалисты. Со снаряжением помог профсоюз.

Первоначально планировали сделать площадку для пейнтбола, но позже выбрали нетравматичный лазертаг. Это военно-тактическая игра нового поколения, в которой используют лучевое оружие и датчики. Лазертаг, по мнению психологов, не вызывает агрессию в отличие от компьютерных «стрелялок». Напротив, игроки выплескивают напряжение, становятся более сплоченными и счастливыми.

Коллеги из «Новогиреево» решили поделиться своим счастьем с другими:



Лазертаг-команда из «Новогиреево»

они организовали турнир среди работников депо метрополитена. Будем следить за новостями. **ММ**

ЧАСТНЫЕ ИСТОРИИ

Две профессии и одна любовь Николая Ширяева

Наш коллега, его супруга и пятеро детей победили в московском конкурсе «Семья года» в номинации «Молодая семья».

Николай Ширяев — ведущий специалист отдела развития небилетных доходов. Например, установленные недавно копировальные автоматы в метро — дело их команды.

В метрополитене Николай сравнительно недавно. До этого занимался разработками для Роскосмоса. Но что еще неожиданнее: инженер не единственная его специальность. По первой профессии он актер. Вы могли видеть спектакли или фильмы с участием Николая Ширяева. Интересно, что спокойному, семейному Николаю роли в кино подчас доставались специфичные. Например, неверного мужа («Любовь на выживание»), или предводителя шайки подростков, убивавшей девушек («Мент в законе — 6»), или детектива с психикой маньяка («Метод»). В этом сериале, к слову, он играет героя Константиана Хабенского в молодые годы.

Еще в детстве Николай сдружился со сценой — выступал в знаменитом Ансамбле песни и танца им. Владимира Локтева. Однако после школы парень приготовился идти по стопам отца-инженера и собрался поступать в Бауманку, но в последний момент передумал, отдал экзаменационной комиссии чистые листы — и прошел вступительный отбор ГИТИС.

Особым в его жизни стал 2010 год, когда Николай пришел на показ в Театр на Покровке, где одной из ведущих актрис была Наталья Фенкина.

— В фойе, — вспоминает он, — я увидел портрет Наташи и сказал про себя: «Вот моя будущая жена!»

Показ молодой актер прошел успешно — его приняли в театр. А через полгода Наталья стала его су-



Ширяевы. Все семеро. Из личного архива

ругой. Сегодня в семье Ширяевых пять детей: Артёму — 13, Мише — 11, Василию — 5 лет, Лике — 3, Ане — год. Все они, даже младшенькая, уже снимаются в кино, рекламе, а старшие играют в спектаклях. Тёма и Миша занимаются актерским мастерством, вокалом и степом. Артём еще увлекается историей и журналистикой, а его брат занимается по классу фортепиано. Пятилетний Вася играет в сериале «Скорая помощь»: по сюжету он сын героини своей мамы и ее «киношного» мужа в исполнении Гоши Куценко. Лика — долгожданная дочка после трех сыновей. Ее назвали в честь героини пьесы Алексея Арбузова «Мой бедный Марат». Именно эта постановка стала первым совместным спектаклем Наташи и Николая.

После смерти легендарного художественного руководителя Театра

на Покровке Сергея Арцибашева Николай покинул сцену и дал ход своему второму, инженерному, призванию. Наталья продолжает сниматься, но много времени уделяет детям. Еще бы! В такой «полнокомплектной», по определению Ширяевых, семье на обед надо приготовить блюдо килограммов в десять, а на завтрак зажарить не меньше двух десятков яиц. Подобные бытовые заботы, конечно, трудны, но все-таки, как уверяют супруги, они в радость. Тем более, что старшие мальчики помогают: даже отпускают родителей развеяться вдвоем, берут на себя малышек. Наталья, к слову, ведет дневник в Instagram о жизни большой семьи, где делится своими наблюдениями и методами воспитания (www.instagram.com/natashafenkina/).

Но есть один момент, который портит картину. Это квартирный вопрос. Город выделил многодетной семье средства взамен земельного участка. Но из этой суммы вычли доли супругов в родительских квартирах, так что денег хватило только на однушку. В ней не разместиться, и квартиру приходится снимать.

— Хочется верить, — замечает Николай, — что рано или поздно мы будем обустраивать собственное просторное жилье.

До конца года Ширяевы представят Москву на всероссийском конкурсе «Семья года». Пожелаем им удачи, а также исполнения всех надежд для полного семейного счастья. **MM**

О семье года.
Конкурсный
видеоролик



СОВЕТ МОЛОДЕЖИ: АКЦИЯ

Восстановили историю

Совет молодежи метро вместе с «35-м отрядом» отреставрировал советский торпедный аппарат ПТА-53-30 БИС.

На призыв активистов-реставраторов помочь Центральному музею Вооруженных Сил РФ восстановить военную технику откликнулись не только коллеги, но и юные воспитанники клуба детей работников метро. За три субботы вместе они справились с задачей — очистить от старой краски и ржавчины пятитрубный торпедный аппарат калибра 533 мм и полностью его перекрасить. Такой усовершенствованный после войны образец управления торпедной стрельбой поступил на вооружение надводных кораблей советского Военно-морского флота в 1948 году. Волонтерам от метро осталось только изготовить и прикре-

пить к историческому экспонату памятную табличку.

В благодарность за работу сотрудники музея провели для ребят индивидуальную экскурсию и показали знаменитый бронепоезд — аналог того, что в 1943 году был построен на деньги метрополитенцев и передан фронту. На территории музея развернута масштабная выставка военной техники: танки, самолеты, вертолеты, самоходные артиллерийские установки, пушки, боевые катера... И есть еще образцы, которые нуждаются в реставрации.

Совет молодежи благодарит участников нынешней акции «Восстановим историю вместе» и планирует новые. Будем следить за их инициативами. **MM**



Наши люди в Центральном музее Вооруженных Сил РФ. Реставрация торпедного аппарата

КОНКУРС

А ну-ка, девушки!

В начале сентября уже во второй раз прошел конкурс сандружинников Службы сбора доходов. В этом году соревнования были посвящены истории развития Московского метрополитена.

Соревнования сандружинников — не просто конкурс. Это еще и дань уважения тем, кто самоотверженно помогал людям во время укрытия населения в метрополитене в годы Великой Отечественной войны.

Главная цель проведения конкурса — отработка и совершенствование сандружинниками Службы сбора доходов теоретических знаний и практических навыков по оказанию первой помощи пострадавшим при чрезвычайных ситуациях мирного и военного времени, демонстрация командного духа и творческих способностей.

Отборочный этап

В этом году в соревнованиях приняли участие 20 кассиров — по пять представителей от каждой из четырех дистанций Службы сбора доходов.

Конкурс проходил в два этапа. На первом этапе состязаний участники продемонстрировали теоретические знания по программе обучения в области ГО и ЧС, а также показали свои навыки в практических заданиях.

По результатам отборочного этапа определились 12 финалистов — по три участника в каждой команде, набравшие максимальное количество баллов. Они прошли во второй этап.



Непростые задания конкурсантам в радость

Лучший результат в индивидуальном зачете на этом этапе показала Ольга Володина, представитель 2-й дистанции Службы сбора доходов.

Финал

Финальный этап состоял из пяти частей.

Вначале каждая команда представила свое домашнее задание — «визитку». Это, пожалуй, была самая творческая часть соревнования: участники читали стихи, пели и даже танцевали.

Следующим этапом стал «Конкурс капитанов», где лидеры команд по очереди отвечали на вопросы из области медицины и демонстрировали свои практические навыки оказания первой помощи.

Самым зрелищным и азартным стал «Брейн-ринг», в котором команды на скорость отвечали на непростые вопросы, связанные с гражданской обороной, предупреждением и ликвидацией чрезвычайных ситуаций. На этом этапе вперед резко вырвалась команда 2-й дистанции, верно ответившая на большую часть вопросов.

Новым этапом соревнований стал «Сбор», в котором одному из участников команды необходимо было правильно и максимально быстро про-

известить экипировку сандружинника из предложенных предметов.

Финальным испытанием стала проверка знаний из области истории развития Московского метрополитена.

Итоги

Строгая комиссия отметила высокий уровень подготовки участников и подвела итоги. Победителем, как и в прошлом году, стала команда 2-й дистанции Службы сбора доходов, обслуживающая Замоскворецкую, Кольцевую, Калининскую и Солнцевскую линии. Юлия Шабалина, Ольга Володина и Наталья Маслова продемонстрировали прекрасные теоретические знания и практические умения.

На втором месте оказалась команда 4-й дистанции, а третье место заняла команда 3-й дистанции.

Дополнительный приз

Еще одним новшеством конкурса в этом году стала номинация «Приз зрительских симпатий». Здесь все гости соревнования оказались практически единодушны и присудили этот титул капитану команды 2-й дистанции Наталье Масловой.

Победители и призеры соревнования получили почетные дипломы и были отмечены денежными наградами. **ММ**



Команда победителей (слева направо): Ольга Володина, Наталья Маслова (капитан команды) и Юлия Шабалина. Такие и коня на скаку остановят, и горящую избу потушат!

АНОНС

Не пропустите!

Коллеги, этим летом ожидается обилие конкурсов профессионального мастерства. В чем соревнуемся?

ВПЕРВЫЕ: КОНКУРС ДЛЯ ВСЕХ



Впервые в метрополитене будет проводиться профсоревнование, участвовать в котором может каждый желающий работник.

Единственное условие:

наличие высшего образования в любой области.

Это будет конкурс профессионального мастерства на лучшего специалиста по управлению персоналом. Организаторы поменяли формат и приглашают участвовать всех, независимо от должности. Если эта сфера вам интересна и знакома — непременно пробуйте свои силы.

Конкурс стартует в октябре. Уже активно принимаются заявки. Советуем поспешить и не сомневаться. Это ваш шанс продемонстрировать свои знания и навыки, попасть в кадровый резерв и, наконец, получить денежную премию.

Заявки принимают до 21 октября.

Возникшие вопросы задавайте по телефону 8 (495) 688-04-12 или адресуйте на dialog@mosmetro.ru



Где уютно?

Скоро будут озвучены итоги смотра-конкурса состояния санитарно-бытовых помещений в обособленных подразделениях и филиалах метрополитена. Мы узнаем, где у нас уютнее всего.



Кто рулит?

Кто лучший водитель автомобиля метрополитена? Скоро все читатели ММ узнают об этом. Конкурс, по традиции, в октябре.



Здоровая конкуренция

В ближайшее время планируется необычное соревнование между медработниками метрополитена и РЖД. Ждем. Непременно расскажем.

Обо всех конкурсных баталиях и их победителях мы расскажем в нашей корпоративной газете. Следим за событиями! **ММ**

КАДРОВЫЙ ВОПРОС

Новые стандарты

Московский метрополитен перешел на актуальную форму определения квалификаций работников – профессиональные стандарты. Этого требует постановление Правительства РФ № 584, а также реалии времени.

Что такое профстандарт?

Это характеристика квалификации, необходимой работнику для осуществления профессиональной деятельности. Она включает в себя требования к обучению, стажу, знаниям, умениям и трудовым действиям. В каждом конкретном профстандарте эти характеристики подробно описаны. Реестр профстандартов сегодня формируется и пополняется. Ознакомьтесь с ним можно на сайте Минтруда: profstandart.gosmintrud.ru.

ПС вместо ЕТКС/ЕКС: в чем смысл перемен?

Профессиональные стандарты заменят квалификационные справочники. Зачем? Прежде всего, потому что последние не отвечают нынешнему состоянию технологий и спросу на рынке труда. А некоторых новых профессий в них и вовсе нет. Напрашивается вопрос: почему справочники просто не обновить? Ответить можно другим вопросом: кто будет решать, какими должны быть эти новшества?

«Забудь все то, чему тебя учили...»

Представим ситуацию: молодой специалист приходит на предприятие и обнаруживает, что его «свежие» знания уже не годятся и надо доучиваться на месте. Так часто и происходит. Образовательные учреждения готовят специалиста «по привычке», а не как нужно работодателю. С введением профстандарта ситуация меняется. Разработка новых квалификационных характеристик ведется с участием бизнес-объединений, профессиональ-

ных сообществ и других заинтересованных организаций-работодателей. Именно эксперты-практики зададут тон: как и чему учить будущих специалистов в той или иной области. Но это в перспективе, а что с теми, кто работает сейчас?

Как происходит переход на профстандарты?

Рабочая группа по применению профессиональных стандартов, созданная из кадровиков, специалистов по обучению и развитию работников, инспекторов по промышленной безопасности, специалистов по охране труда и профсоюзных работников, в настоящий момент изучает кадровую информацию по каждому работнику метрополитена и сравнит ее с ква-



Первыми в Московском метрополитене на систему профессиональных стандартов были переведены электромеханики по лифтам

лификационными требованиями профстандарта.

Сегодня метрополитен принял к применению более 100 профессиональных стандартов. Этот перечень постоянно актуализируется. Кроме того, заручившись поддержкой метрополитенов страны, мы планируем разработать собственные ПС по профессиям и должностям, характерным только для метро.

Если кто-то не соответствует?

Можно ли уволить работника, если он не соответствует требованиям профстандартов? Ответ однозначный: нельзя. В этом случае работодатель рекомендует пройти обучение или повышение квалификации. Но возможны и обратные случаи: когда работник «переквалифицирован». Эксперты Рабочей группы по применению профессиональных стандартов уже столкнулись с этим на практике. Профессиональная квалификация одного из коллег не только удовлетворяла его профессии, но и была выше по уровню. Наличие вакантной ставки решило вопрос о его повышении.

Важно понимать

Национальная система квалификации направлена на защиту интересов работников. Но она выгодна и всем участникам процесса. Работодателю она позволит повысить уровень подготовки кадров и эффективность труда, а персонал сможет выстраивать свои образовательные и карьерные траектории. ММ

ВНИМАНИЕ

Вопросы о применении профессиональных стандартов вы можете задать специалистам Службы управления персоналом: gromykhlin-va@mosmetro.ru

Кому нужны профстандарты?

<p>Работодателям, чтобы:</p> <ul style="list-style-type: none"> структурировать профессиональную деятельность работника организовать обучение, оценку и аттестацию развить систему мотивации, повысить производительность труда 	<p>Работникам, чтобы:</p> <ul style="list-style-type: none"> определить, какие умения и знания необходимы для их профессии или должности выяснить свой уровень и развить компетенции, планировать дополнительное обучение определить пути карьерного роста 	<p>Образовательным организациям, чтобы:</p> <ul style="list-style-type: none"> разработать новые и актуализировать существующие образовательные программы с учетом реального запроса рынка труда сократить разрыв между знаниями, которые они дают и которые реально нужны работодателю
---	--	--

ВОПРОС — ОТВЕТ

В чем соревнуемся? Спорткалендарь-2019

Читатель ММ пишет: «Я новый работник. Прочел в газете о Спартакиаде метро. Она еще идет? В чем можно успеть поучаствовать, за кого поболевать?»

Внимание: даты могут корректироваться

Основные соревнования, которые ждут нас в завершающем квартале года, мы представили в спортивном календаре метрополитена.

<p>Футбол Кубок метрополитена. Играют сильнейшие</p> <p>1 октября. Полуфинал 3 октября. Финал</p>	<p>Пожарно-прикладные виды спорта.</p> <p>2 октября. Финал</p>	<p>Стрельба из лука</p> <p>2 октября — 30 ноября. Тренировки 3–5 декабря. Отбор 10 декабря. Финал</p>	<p>Настольный теннис</p> <p>До 11 ноября. Командный чемпионат. Мужчины</p>	<p>Плавание</p> <p>16 октября. Эстафета. Женщины 17 октября. Эстафета. Мужчины</p>
<p>Волейбол</p> <p>8–21 ноября. Чемпионат</p>	<p>Шахматы</p> <p>11 ноября — 20 декабря. Командный чемпионат</p>	<p>Баскетбол Кубок метрополитена. Играют сильнейшие</p> <p>26 ноября — 10 декабря</p>	<p>Гиревой спорт</p> <p>10–20 декабря. Лично-командный чемпионат по весовым категориям</p>	

Возможны еще первенства и активности...

По вопросам участия в соревнованиях обращайтесь к председателям первичных профсоюзных организаций, а также к инструкторам по спорту ваших подразделений.

Они же уточнят место и время, если вы решили поболевать за своих.

Узнать контакты и задать любые вопросы о корпоративной жизни можно по почте dialog@mosmetro.ru или в WhatsApp +7 (985) 528 80 71.



ЮБИЛЕЙ

Как все начиналось

С двух часов дня 14 октября 1934 года в Московском метрополитене на станциях «Комсомольская», «Красносельская» и «Сокольники» были установлены круглосуточные дежурства работников, связанных с движением поездов, — диспетчеров, дежурных по станциям и блоку. На станции «Красносельская» был организован временный диспетчерский пункт по движению поездов. С этого момента начался отсчет биографии одного из самых многочисленных подразделений московского метро, работники которого ежедневно обеспечивают обслуживание нескольких миллионов пассажиров, создавая для них максимально возможные удобства и комфорт.

Уже на следующий день, 15 октября, из электродепо «Северное» состав из двух вагонов типа «А» впервые вышел на линию метрополитена, чтобы совершить пробный рейс от станции «Комсомольская» до станции «Сокольники». И в этом знаменитом событии в истории московского метро есть немалая заслуга дежурцев.

За короткий срок работниками Службы движения была отработана и внедрена технология организации движения поездов, работы станций и обслуживания пассажиров. Значительную роль здесь сыграли кадры, пришедшие на метрополитен с железной дороги и управления Мострамвайтреста. По организации движения поездов тогда во многом ориентировались на железную дорогу, а по обслуживанию пассажиров, в том числе и по методам учета складывающихся пассажиропотоков, — на Мострамвайтрест. В первые месяцы работы Служба движения иногда называлась, в том числе и в документах, Службой эксплуатации.



Дежурный по станции «Киевская» Раиса Шулькина, 1965 год

В первые месяцы работы метрополитена пассажиропоток и, соответственно, объем работы были небольшими, поэтому осенью 1935 года были проведены мероприятия по оптимизации структуры — сокращены должности начальников станций, а сами станции объединились в радиусы — Сокольнический, Кировский, Арбатский и Крымский. Эти радиусы в будущем стали прообразом современных дистанций Службы движения.

15 ноября 1935 года по указанию наркома путей сообщения Лазаря Кагановича Служба движения была объединена со Службой сигнализации, централизации, блокировки и связи и с этого момента стала именоваться Службой СЦБ, связи и движения.

С пуском второй очереди метрополитена в 1937–1938 годах пассажиропоток и работы по организации перевозок и движения поездов значительно увеличились, поэтому 1 февраля 1938 года Служба движения вновь становится самостоятельным подразделением, восстанавливаются должности начальников станций, но при этом сохраняются и радиусы — нынешние дистанции.

В первые годы работы дежурцы учились справляться с растущими пассажиропотоками, улучшали организацию движения поездов при постоянном со-

кращении интервалов между ними, а также искали новые технические решения, которые позволили бы повысить качество и культуру обслуживания пассажиров.

Не все получалось сразу. В 1935 году неудачей закончилась опытная эксплуатация турникета, и на станциях долгие годы осуществлялся ручной контроль билетов у пассажиров. Впрочем, нигде в мире в те годы не было турникетов, обладающих необходимой надежностью и пропускной способностью. Зато были созданы автоматы по продаже разовых билетов (автокассы) и к 1939 году внедрены в постоянную эксплуатацию. Также в довоенные годы не удалось решить проблему механизированной уборки станций.

В годы Великой Отечественной войны Служба движения в дополнение к своим прежним обязанностям организует работу линий и станций в режиме военного времени (укрытие населения от налетов вражеской авиации, функционирование на станциях командных пунктов важнейших государственных и военных учреждений, проведение важнейших государственных мероприятий).

Даже в тяжелое военное время не прекращаются работы по повышению качества и культуры обслуживания пассажиров. В частности, во время войны была доработана конструкция поломоечных машин, призванных механизировать уборку станций, не прекращались работы по созданию турникетов. Кроме того, в вестибюлях появились информационные щиты, значительно облегчившие для пассажира ориентирование не только в метрополитене, но и в целом по городу.

В первые послевоенные годы Служба движения основные усилия направляла на организацию перевозок пассажиров в условиях резко растущих пассажиропотоков (количество перевозимых пассажиров в 1945 году превысило довоенный уровень более чем в полтора раза и продолжало резко расти), на улучшение системы информирования пассажиров, а также на механизацию трудоемких уборочных процессов. В 1948 году началось массовое внедрение на станциях поло-



Дежурный по станции «Боровское шоссе»



Открытие станции «Некрасовка», 3 июня 2019 года

моечных машин. Кроме того, в этот период специалисты службы приняли активное участие в разработке схемы перспективного развития метрополитена.

В 50-е годы прошлого века работники службы сосредоточились на дальнейшем совершенствовании технологических процессов, связанных с обслуживанием и перевозкой пассажиров. Лучшим доказательством зрелости коллектива стала отличная работа службы летом 1957 года, когда в Москве проходил Всемирный фестиваль молодежи и студентов.



Дежурный по станции «Автозаводская» Анна Михалина

В конце 50-х — начале 60-х годов ручной контроль оплаты проезда полностью заменяется на автоматический. Это стало возможным после создания турникета, обеспечившего высокую пропускную способность и надежность работы. А на смену автокассам пришли разменные автоматы, также созданные при непосредственном участии специалистов службы.

В 1960–80-е годы постоянно совершенствующиеся технологии организации перевозки пассажиров Московского метрополитена и техника, обеспечивающая работу станций, ста-

ли внедряться на всех метрополитенах страны, а затем и на метрополитенах городов социалистических стран: Будапешта, Праги, Варшавы и Софии.

Работу по организации движения поездов, как в дневное время, когда осуществляются пассажирские перевозки, так и в ночное, когда по линиям следуют хозяйственные поезда и производятся необходимые ремонтные работы, выполняет Диспетчерский участок Службы движения.

Движение поездов в Московском метрополитене сегодня осуществляется с минимальным интервалом 90 секунд. Поэтому работа поездного диспетчера при такой высокой интенсивности движения поездов требует повышенного внимания, быстрого принятия правильных решений и незамедлительной передачи команд и приказов.

Для организации перевозок во время проведения массовых мероприятий своевременно разрабатываются специальные графики движения поездов, обеспечивающие необходимые размеры движения для комфортной перевозки пассажиров. Ежедневно разрабатываются графики и для движения хозяйственных поездов в соответствии с планами работы и заявками, поступающими от смежных служб.

Повышению безопасности движения поездов и удобству пассажиров в Службе движения всегда уделялось пристальное внимание. Но главное и самое сложное — это работа с людьми, как с работниками смежных служб, так и с пассажирами. Ведь от профессиональной работы всех сотрудников — дежурных по станциям, начальников станций — зависит хорошее настроение пассажиров, их безопасное и комфортное пребывание под землей.

Сегодня огромное внимание уделяется повышению престижа профессий и квалификации работников различных специальностей службы. В частности, кроме проведения традиционного конкурса на звание «Лучший дежурный по станции», проводившегося в рамках общегородского конкурса «Московские мастера», проводится конкурс на звание «Лучший поездный диспетчер метрополитена».

Накануне круглой даты многотысячный коллектив Службы движения продолжает нести свою нелегкую вахту по обеспечению четкого и бесперебойного движения поездов метро и организации быстрых и безопасных пассажирских перевозок.

От всей души поздравляем наших коллег с юбилеем! Желаем им крепкого здоровья, счастья, семейного благополучия, а также профессионального роста, достижения намеченных планов и успехов в работе! ММ

В ГОСТИ К...

Метро — транспорт не только подземный

В составе нашего предприятия есть особенный филиал — Специальная автобаза. Ее парк состоит из грузовых и легковых автомобилей, автобусов и особой большегрузной техники. В преддверии Дня автомобилиста, который в России празднуют 27 октября, мы заглянули в гости к коллегам.



Алексей Ильницкий, начальник отдела эксплуатации

От истоков — к современности

Фундамент для будущей автобазы заложили еще в далеком 1963-м, но обособленным подразделением она стала только 1 июня 1981 года. Основоположник организации, Илья Давыдович Бройде, в те годы пришел в метрополитен из Министерства путей сообщения. Потребность в транспорте росла с каждым днем, и под его началом на базе небольшого автотранспортного цеха Службы тоннельных сооружений построили Специальную автобазу. А в 90-е образовался еще и филиал в электродепо «Владыкино», куда «ушли» большегрузные автомобили и автокраны.

За 38 лет парк автобазы увеличился с 40 машин до 441 единицы техники, в числе которых 112 служебных легковых автомобилей и 329 грузовиков и автобусов. Появилась ремонтная зона и собственные отделы: эксплуатации, плановый, технический, бухгалтерия. Сегодня в этом филиале метрополитена под руководством Константина Ивановича Сидорова трудятся 560 человек.

Рядовые задачи и ответственные миссии

В функционал предприятия входят разные задачи: транспортировка грузов (от рельсов, запчастей вагонов метро и эскалаторов до мощных средств для уборщиков), перевозка пассажиров (в т. ч. машинистов и путейцев в ночное время), обслуживание других служб.

Порой в повседневной работе автобазы возникает и специфическая миссия — оперативно ликвидировать чрезвычайные ситуации. Например, когда

в тоннеле или на открытом участке застревает состав, на подмогу приходит уникальный спецавтомобиль «Мерседес-Бенц Унимог». Этот компактный грузовик умеет ездить по рельсам и благодаря большой мощности способен эвакуировать до семи вагонов враз. Кроме того, с максимальной скоростью 35 км/ч он возит «мастерскую на колесах»: доставляет на место ремонта рабочих, материалы, запчасти.

Есть в парке Спецавтобазы и другая необычная тяжеловесная техника. Например, крановые манипуляторы, которые состоят из бортовой машины и крана. Такой автомобиль сам приедет, сам на себя «багаж» погрузит и транспортирует его в пункт назначения. В частности, крановые манипуляторы привозят уборочную технику на территорию МЦК и парковочные площадки.

Также можно встретить здесь обычные автокраны. Их используют не только для погрузки рельсов и шпал, но и для таких бытовых нужд, как мойка окон, сбивание сосулек зимой, покраска зданий. Максимальный подъем крана — 29 м. На микроавтобусах к местам отдыха доставляют локомотивные бригады, возят метрополитеновцев на экскурсии, ветеранов — в Оздоровительный комплекс. Легковые авто служат для перемещения руководителей. И это далеко не вся техника, которая находится в распоряжении автобазы.

В этот визит мы познакомились и общались с некоторыми работниками подразделения. Еще раз убедились, какие разносторонние интересные люди трудятся на метрополитене.



В парке Спецавтобазы 441 единица техники: 112 служебных легковых автомобилей, 329 грузовиков и автобусов



Евгений Кувырков, инженер 1-й категории

Молодым везде у нас дорога

Самому молодому специалисту Спецавтобазы Евгению Кувыркову 22 года. Когда ему было 18, в Студотряд метрополитена его направил отец, наш коллега из Службы безопасности. «В Студотряде было весело и классно. После первого же опыта работы захотелось сюда вернуться», — признается он.

Евгений совмещал учебу на логиста с временной работой в Центре обеспечения мобильности пассажиров, а затем остался в метро и выбрал Отдел внедрения навигации. Возможно, в будущем список трудовых династий метро пополнится фамилией Кувырковы.

Последние полгода юноша работает в Отделе эксплуатации автобазы:

следит, чтобы транспорт использовался эффективно, ведет коммуникацию с другими службами, контролирует выделение транспорта.

На вопрос, почему предпочел именно это подразделение, отвечает: «Я увлекаюсь автоспортом. Дрифтом. Сейчас собираю машину для соревнований. Мое хобби косвенно связано с автомобильной деятельностью. Плюс работаю по специальности, в этом году у меня диплом. Здесь большие возможности профреализации. Перенимая полезные для себя навыки, я понимаю — есть куда стремиться и что развивать. Хочу оптимизировать текущие процессы на примере успешных кейсов транспортных компаний».



Анатолий Бессонов, слесарь-ремонтник и президент байкерского клуба «Витязи дорог»

Витязь дорог

Анатолий Бессонов, слесарь-ремонтник участка обслуживания и содержания оборудования, в кругу коллег личность известная. Дело в том, что у него необычное и яркое увлечение: Анатолий — байкер с большим стажем и шестой год возглавляет муромский мотоклуб «Витязи дорог». С его слов, это его вторая жизнь, ведь на мотоцикле он с 14 лет.

Члены клуба не только развивают особую культуру, но также активно участвуют в муниципальных мероприятиях города Муром, помогают детским домам, ветеранам, организуют для детей и пенсионеров праздники. И все это без спонсорской поддержки, за свой счет. Байкерское движение во всем мире, как поведал нам Анатолий, — это большая семья с собственными порядками и ценностями, всегда готовая выручить друг друга в трудную минуту. «Витязи дорог» дружат со многими рок-музыкантами и мотоциклистами из других городов.

В метрополитене Анатолий работает около 10 лет. На автобазу он пришел из музея ретроавтомобилей. Зимой, в несезон для байкеров, режет по дереву для дома и планирует сделать кухню в старинном стиле.

От лица всей редакции благодарим спикеров, работников и руководство Отдела эксплуатации Специальной автобазы метрополитена за теплый прием и поздравляем с Днем автомобилиста! Успехов и развития вам, коллеги! ММ



К сведению

20 тонн — максимальная масса груза, который транспортируют самосвалы и полуприцепы Спецавтобазы. Как правило, такие автомобили перевозят колесные пары вагонов и электродвигатели. Столько же весит взрослая самка кашалота и 4 индийских слона.



СПАРТАКИАДА

Метрокросс: кто быстрее?

28 августа состоялся чемпионат метрополитена по легкоатлетическому кроссу. На старт вышли более 140 наших коллег.

Мужчины преодолели дистанцию в 2000 м, женщины — 1000 м. Общекомандный результат среди женщин таков: 1-е место — Дирекция информационно-технологических систем и систем связи (ДИТС), 2-е место — электродепо «Варшавское», 3-е место — Управление метрополитена; среди мужчин: 1-е место — Служба безопасности, 2-е место — Управление метрополитена, 3-е место — Служба



Стадион «Свиблово». Чемпионат метрополитена по легкоатлетическому кроссу

сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ).

В личном зачете среди мужчин чемпионом стал Кирилл Батарин (Управление метрополитена), серебро у Алексея Клиндухова (Служба пути и искусственных сооружений), бронза у Дмитрия Краснощекова (электродепо «Варшавское»).

В личном зачете среди женщин уже не в первый раз победила Аксинья Браславская (электродепо «Варшавское»), серебро у Дианы Потаповой (ДИТС), бронза у Марии Мизгиревой (ДИТС).

Поздравляем победителей и призеров! Командные результаты пойдут в зачет спартакиады метрополитена, которую проводит наш профсоюз. ММ

ТУРНИР

Любители «живого мяча»

14 сентября в Оздоровительном комплексе «Снегири» прошел турнир по баскетболу «Живой мяч».

В нем участвовали команды Дирекции информационно-технологических систем и систем связи (ДИТС), Электромеханической службы Дирекции инфраструктуры (ДИ), Службы пути и искусственных сооружений ДИ и электродепо «Солнцево». Инициировали соревнование работники Службы пути, но и другие участники активно помогли им в организации.

Откуда название турнира? «Живой мяч» — это ситуации в баскетболе, когда мяч вводят в игру. За него борются, передают, ведут и бросают в корзину. Именно так — живо и остро — прошло соревнование. Эмоции, по словам участников, «били через край, не выходя при этом за рамки принципов фэйр-плей».

Победу одержала команда ДИТС. Ее участник Александр Петрянин был признан лучшим игроком турнира.

Между матчами прошел конкурс на точность броска. Участвовали все желающие, а выиграл Сергей Симонов из сборной ДИТС.

Свои награды игроки получили не в спортивной форме, а в изящных на-



Мяч в корзину направляет лучший игрок турнира рядах: день венчал торжественный ужин с вручением призов, конкурсами и творческими номерами. Программу завершила дискотека. Живописное место и замечательные условия стали залогом отличного настроения всех участников и болельщиков.

Команды выражают благодарность председателям первичных профсоюзных организаций Службы пути Татьяне Ахлюевой, Электромеханической службы Сергею Лукину, электродепо «Солнцево» Марине Ботаевой и ДИТС Татьяне Левтер за поддержку спорта в Московском метрополитене. ММ

Фотоотчет с турнира. Фото доступны до 15 октября.



СОВЕТ МОЛОДЕЖИ: ЧЕМПИОНАТ

Взяли «драконье» серебро



15 сентября. Гребной канал. Советы молодежи соревнуются в гребле на драконьих лодках

На гребном канале прошел чемпионат по гребле на лодках «Дракон» среди Молодежных советов Москвы. Спортсмены метрополитена представляли Совет транспортной молодежи.

Организатором стал Молодежный совет Москомспорта. Рулевыми выступили именитые гребцы: мастера спорта международного класса, чемпионы России, Европы и мира. Один из них — наш коллега из Службы пассажирских обустройств Дирекции инфраструктуры Михаил Лебедев.

Соревнования на лодках «Дракон» проводятся уже более двух тысяч лет и берут начало в Китае. Каждое каноэ

оснащено головой и хвостом мифического дракона. Ритм гребцам задает барабанщик.

Участвовало 16 команд. Соревновались на дистанции в 250 м. Наша сборная завоевала серебро, с чем мы от души поздравляем коллег-спортсменов!

Победила молодежь Департамента ЖКХ, бронзу забрали гребцы из ГОЧСиПБ.

Также была представлена «гребля-индор», которая проводится на суше. В эстафете по «сухой» гребле участвовали команды из 5 человек. Каждый проходил на скорость дистанцию по 200 м. Быстрее всего свою тысячу преодолели команды Москомспорта, УФНС России и метрополитена. ММ

ТВОРЧЕСТВО

Свежий взгляд на работников метро

Осень — время ярких красок, а значит, пора для творчества. Руководители Дистанции освещения-1 Службы электроснабжения думают именно так, и потому они провели конкурс художников среди детей работников дистанции.



1-е место. Алена Николаева

Юным талантам задали тему «Работники метрополитена». Все картины были хороши, но комиссии все равно нужно было выбрать призеров,



2-е место. Мария Роспопина

и места распределились так: первое — у Алены Николаевой, второе место — у Марии Роспопиной, третье место — у Рината Сафиуллина. Также вручили призы зрительских



3-е место. Ринат Сафиуллин

симпатий Анне Курутиной и самому маленькому участнику — Саше Кринулину. Заслуженные подарки художники принимали в торжественной обстановке. ММ

НАША ИСТОРИЯ

Бабушкин: город и человек



80 лет назад, в 1939 году, город Лосиноостровск Московской области был наречен именем Бабушкин. А почти за полвека до этого события, 6 октября 1893 года, поблизости от этих мест, в селе Бородино, в семье лесного сторожа родился Михаил Бабушкин, будущий советский летчик, преданный профессии и стране.

Михаил Сергеевич Бабушкин начал свой летный путь на воинской службе в Гатчинской военной авиашколе — на курсах мотористов. Позднее авиашколе поручили подготовить группу авиаторов, в первую пятерку был зачислен и Бабушкин. В 1915 году, завершив обучение и получив звание летчика, он был оставлен в школе в качестве инструктора для обучения солдатских групп.



В 1923 году в нашей стране было образовано акционерное общество Добровольного воздушного флота «Добролет» — для развития Гражданского воздушного флота в пределах СССР путем организации воздушных линий для перевозки пассажиров, почты и грузов, производства аэрофотосъемок и пр.

С 1925 года, после демобилизации, в гражданском воздушном флоте Михаил Бабушкин летал на обслуживание зверобойного промысла, а летом — на аэрофотосъемку огромных лесных массивов. Все это было необходимо для учета и планомерного использования природных ресурсов страны, а также для уточнения объектов картографии, причем в максимально короткие сроки. С 1927 года летчик привлекался к службе воздушной разведки корабельных путей в северных широтах.

25 мая 1928 года в Арктике потерпел крушение дирижабль «Италия». На поиски был направлен ледокольный пароход «Малыгин». Его экипаж поддерживал связь с пропавшими иностранцами при помощи самолета Ю-13, который пилотировал Михаил Бабушкин. Своими действиями он восхитил руководителя экспедиции Владимира Визе, который писал: «Его полеты в техническом отношении являются одними из самых выдающихся из предпринятых в Арктике. Стартование с дрейфующей льдины и возвращение к ней до Бабушкина еще не практиковалось — это считалось слишком рискованным, даже невозможным». А ведь Бабушкин совершил на одной и той же машине пятнадцать таких посадок.

В 1930-е годы на самолете К-4 летчик выполнил пассажирский рейс

по маршруту Москва — Ташкент, открыв одну из самых протяженных воздушных магистралей СССР. Участвовал в экспедициях ледоходных морских судов «Челюскин» и «Садко». 21 мая 1937 года участвовал в первой в мире посадке самолета на Северный полюс.

27 июня 1937 года летчик Михаил Сергеевич Бабушкин был удостоен звания Героя Советского Союза.

Погиб Михаил Бабушкин в авиакатастрофе 18 мая 1938 года, когда находился на борту самолета в качестве пассажира.

«Я считаю себя москвичом, так как родился всего лишь в семнадцати километрах от Москвы, в деревне Бородино, в 1893 году. Потом наша семья жила в Перове и в Лосиноостровске. Учился я в селе Раево», — писал сам о себе Михаил Сергеевич. Его дневники, послужившие основой книги «Записки летчика», переиздавались трижды.

В 1939 году, в память о героическом летчике, город Лосиноостровск Московской области был переименован в Бабушкин. В 1962 году город вошел в состав столицы, околицей города Бабушкин стала новая административная граница Москвы — МКАД.

29 сентября 1978 года для перевозки пассажиров открылся новый участок Калужско-Рижской линии Московского метрополитена. На отрезке подземного пути протяженностью чуть более 8 км разместились четыре метровокзала: «Ботанический сад», «Свиблово», «Бабушкинская» и «Медведково». Одновременно с пуском нового участка было введено в эксплуатацию электродепо «Свиблово».

Подземная магистраль «оранжевой линией» прошла по территории города Бабушкина. К моменту пуска метро здесь уже сформировалось несколько столичных районов. Улицы Снежная, Енисейская и Кольская стали адресами объектов метро в бывшем Бабушкине. По существующей в столице традиции топонимы ее северных районов ассоциативно связаны с географией соответствующих регионов страны, а также именами людей, внесших весомый вклад в освоение Севера.

Темы, звучащие на поверхности, поддерживаются декоративным оформлением станций метро «Сви-



блово», «Бабушкинская» и «Медведково». Являясь самостоятельными произведениями архитектуры, метровокзалы представляют собой единый «рассказ» о покорении северных широт России. Для раскрытия темы, создания комфортной атмосферы на подземных перронах, оказалось достаточно минимум выразительных средств, а существующие ограничения и аскетизм в отделке станций стали достоинствами объектов.



Украшением белоснежной станции «Свиблово» явились гербы городов севера (Кострома, Плес, Федоскино, Тутаев; автор — художник Юрий Королев). Это уникальный подземный зал, в котором торжествует синтез архитектурных традиций и новаторства: холодная сталь в оформлении беломраморных колонн и стен согрета контрастными рисунками из смальты.

Находясь под белоснежным сводом станции «Бабушкинская», что разместились в центральной ча-

сти городского массива, мы вправе ощущать себя под открытым полярным небом; на платформе — «летном поле аэродрома» — на посадку заходит самолет, он угадывается в пространственных композициях под сводом (скульптор Анатолий Мосийчук). Тему льда продолжают путевые стены, оформленные соцветием мраморов Коелга.

Алмаз в числе станций северного участка Калужско-Рижской линии — «Медведково». Колонная станция мелкого заложения, по опыту станции «Кузнецкий мост», одета в газганский мрамор. По обе стороны от центральной оси зала перекинулись прямоугольные аркады со вставками нержавеющей стали, которые по форме максимально приближены к существующим на станции «Маяковская». Анодированный алюминий заполняет собой путевые стены. Десять композиций демонстрируют природу Севера (автор — художник Михаил Алексеев).

Для жителей северо-востока столицы имя летчика Бабушкина является определяющим и сегодня. Бабушкинским назван район Москвы. Расположенный неподалеку лесной массив называется «Бабушкинский парк». Улица Летчика Бабушкина своим прямым лучом делит район Лосиноостровский.

Москвичи берегут память о земляке и его сыновьях, героически павших на фронтах Великой Отечественной войны. В районе формируется музей, посвященный судьбе воздухоплателя. Краеведы СВАО ведут работу по изучению и сохранению истории своего края.

Неразрывно связана она и с рождением метро в Москве: именно здесь, в поселке Лось, размещался один из нескольких рабочих городков Метростроя. Непротяженная улица, носящая имя первого начальника Метростроя Павла Ротерта, хранит память о стремительном начале нашей судьбы — Московском метрополитене. **ММ**



Михаил Шульга,
ведущий специалист
Службы
профорientации,
обучения и развития
персонала

НАШЕ МЕТРО

Большая осенняя экспедиция

В середине сентября прошла третья ежегодная научно-поисковая экспедиция, организованная Народным музеем Московского метрополитена и Обществом коллекционеров «Наше метро». В этот раз путь лежал в Башкирию в село Николо-Березовка.

Москва — Казань

Старт из Москвы ранним утром, когда рассвет только занимался, позволил быстро добраться до столицы Татарстана, где участники экспедиции насладились архитектурой города и неповторимыми станциями самого молодого метрополитена страны.

На гербе города изображен крылатый змей Зилант. Когда-то давно волшебный покровитель города в окружении подданных жил на горе в центре нынешней Казани. Чтобы освободить место для строительства города, люди извели всех земноводных. Выжил только крылатый Зилант. Он перелетел на другой берег реки Казанки и оттуда долго мстил людям. Но однажды Батыр вызвал змея на поединок. Герой победил змея, но и сам погиб. Имя Батыра до нас не дошло, а вот память о Зиланте жива.

Покорив Казань, царь Иван Федорович внес изображение змея на герб города, и с тех пор Зилант не только охраняет сокровища царицы Сююмбрике на озере Кабан, но и бережет город от невзгод.



На своде станции «Кремлевская» казанского метро грозный Зилант изображен в образе доброго огнедышащего Дракоши

На пути в Башкирию

На следующее утро через Елабугу и Набережные Челны мы продолжили путь в Башкирию. Переправившись через речку Белая на пароме, мы оказались в Башкирии.

Легенда гласит, что когда-то давно вверх по Каме на ладьях плыли русские купцы. Напротив роши, расположенной на живописном берегу, лодки внезапно остановились. Купцы сошли на берег и на одной из берез увидели иконку Николая Чудотворца. После молитвы препятствий для пути больше не было.

Памятуя об этом событии торговые люди стали каждый раз останавливаться здесь для молитвы. Так постепенно и возникло купеческое село Николо-Березовка, которое считается самым древним русским селом на территории Башкирии. Первый возведенный здесь храм был деревянным. Простоял он сто лет. Сегодня на его месте стоит церковь, сложенная из красного кирпича.



В Николо-Березовке национальными песнями и танцами нас встретил один из сельских школьных ансамблей

Николо-Березовка

Николо-Березовка состоит из двух частей. Верхняя, современная, возникла в середине XX века в годы сооружения каскада Камских ГЭС. Это современный поселок с коттеджами, малоэтажными домами и современной инфраструктурой.

Старая, нижняя часть села заметна издали благодаря Свято-Никольскому храму. Он был действующим до 1932 года, затем его использовали для разных подсобных нужд, и только в 1992 году, как рассказал нам настоятель храма отец Алексей, началось возрождение святыни. Работы проводятся всем миром и уже близки к завершению.

Дорога к храму проходит по главной улице древнего села. Справа и слева стоят бывшие купеческие хоромы. Часть из них в плачевном состоянии, а в некоторые, в том числе и в старейший кирпичный дом, вернулась жизнь — сейчас в нем располагается гостиница.

На стене этого здания две таблички. Последняя, на которой метрополитеновцы выражают николаберезовцам благодарность за помощь в сооружении метро, была установлена 13 сентября. Рядом с ней — мемориальная табличка, установленная на здании местными жителями в 2016 году. Именно здесь формировались отряды добровольцев, отправлявшихся в 1933 году на строительство метро. Из Калтасинского района, центром которого была Николо-Березовка, на строительство метро поехало более пяти тысяч человек! А это больше, чем из любого другого региона страны! Откуда же такое рвение?



Вперед все вместе!

В середине 20-х годов прошлого века руководство страны взяло курс на индустриализацию. Советский Союз, созданный на месте аграрной Российской империи, стремительно превращался в мощную промышленную державу. Росли города, рождались промышленные гиганты, начиналась механизация сельского хозяйства. Без стремительного развития достичь успеха было невозможно.

Для решения поставленных задач необходимы были кадры. Но где их

взять? Конечно же, в деревне, где благодаря механизации стала расти производительность труда и значительная часть крестьян сидела без работы. Спасал только огород. Но как оторвать крестьянина от своей земли? Поездки вербовщиков очень часто оказывались малорезультативными.

В один из весенних дней 1933 года в Николо-Березовку приехал агитатор Метростроя. Посланец столицы произнес пламенную речь с обещанием светлого будущего. В итоге был заключен социалистический договор, согласно которому на строительство метро из сел Калтасинского района добровольно направлялись безработные, предварительно прошедшие медкомиссию. Метрострой брал на себя обязательство обеспечить калтасинцев жильем, питанием, культурно-массовыми мероприятиями и, конечно же, обучением специальностям. Одновременно все колхозы района засеяли «метростроевский гектар» — поля, продукция с которых пойдет в Москву для Метростроя, а вербовка метростроителей из Башкирии будет вестись только на территории Калтасинского района.

Метрострой взял шефство над районом, обеспечивая его развитие. Между Метростроем и Калтасинским районом завязались деловые, партнерские и даже братские отношения. В короткие сроки весь район был телефонизирован, в районном центре появилось радио, в колхозы поступили тракторы, грузовые автомобили, заработала первая электростанция.

Молодые люди, поработавшие на строительстве метро и вернувшиеся обратно, много сделали для своей малой Родины. Вчерашние малограмотные крестьяне превратились в культурно развитых, получивших образование интеллигентов. Каждый из них владел несколькими профессиями, был политически подкован, знал, как бла-

годаря ударному коллективному труду можно быстро достичь результата. По подсчетам башкирских коллег, каждый пятнадцатый работник Метростроя в 1933–1934 годах — выходец из многонациональной Башкирии.



Николо-Березовка — Чебоксары

В Чебоксарах мы посетили Музей тракторной техники, построенный рядом с Чебоксарским тракторным заводом. Этот завод не так известен, как другие предприятия тракторостроителей, но выпускает он крайне важную продукцию, аналоги которой производят всего лишь пять предприятий в мире. Это тяжелые тракторы, несущие свою нелегкую службу на месторождениях полезных ископаемых и при прокладке трубопроводов. Высота такого трактора-гиганта сравнима с двухэтажным домом, а на место работы они доставляются в разобранном виде.

По словам заместителя директора музея Леонида Максимова, «тракторная экспозиция» скоро приедет в Москву. А мы вспомнили, что на станции «Площадь Революции» есть скульптура молодого агронома, сидящего на гусенице трактора. И спросили: «Что же это за трактор?» Леонид Максимов не только назвал модель трактора, но и показал нам его макет. Так мы выяснили, что наш «метрошный агроном» сидит на гусенице первого полностью советского — от задумки и до реализации — трактора СХТЗ-НАТИ. **ММ**



Константин Черкасский, директор Народного музея Московского метрополитена



Глава администрации Краснокамского района Рустам Мурзин и заместитель начальника метрополитена Павел Ковалев открывают памятную доску со словами благодарности метрополитеновцев жителям Николо-Березовки

ИСТОРИЯ КОЛЛЕКЦИЙ

«Зажигательная» коллекция



В этом номере мы продолжим обзор советской филумении и расскажем сразу о двух крупных сериях 60-х годов прошлого века.

В послевоенное время строительство метрополитенов в СССР шло невероятно быстрыми темпами. Помимо стремительного расширения сети московского метро, в 1955 году был введен в эксплуатацию метрополитен Ленинграда, а пятью годами позже метро открылось в столице Украины.

Первая серия в нашем обзоре посвящена сразу всем метрополитенам того времени. Серию «Станции метро Москвы, Ленинграда и Киева» филуменисты справедливо оценивают как высокохудожественное произведение искусства. Все представленные в этой серии этикетки с наземными вестибюлями тщательно прорисованы. В отличие от предыдущей серии, о которой мы рассказывали в прошлом номере, где наземные вестибюли станций московского метро были

прорисованы анфас, в этой серии все станции выполнены в объеме.

Примечательно, что станции метро Ленинграда и Киева, помимо названий станций, сопровождаются дополнительной черной плашкой с названием города, а станции Московского метрополитена — только контурным логотипом «М». Скорее всего над серией работали сразу несколько художников. Также немаловажным фактором является разная техника прорисовки станций — московские вестибюли прорисованы в монохромном варианте, а ленинградские и киевские сливаются с цветным фоном.

Данная серия выпускалась несколькими фабриками в 1961–1962 годах в различных цветовых оттенках.

Московский метрополитен представлен станциями «Комсомольская»-кольцевая, «Ботанический сад» (сейчас — «Проспект Мира»), «Краснопресненская», «Ленинские горы» (сейчас — «Воробьевы горы»), «Курская»-кольцевая, «Кропоткинская», «Спортивная», «Динамо» и «Киевская».

Ленинградский метрополитен представлен станциями «Технологический институт», «Кировский завод», «Площадь Восстания», «Нарвская» и «Автово».

Киевский метрополитен представлен станциями «Университет», «Арсенальная», «Вокзальная» и «Крещатик».

Вторая серия этикеток в сегодняшнем обзоре — «Московский метрополитен», выпущенная в 1965–1966 годах.

В этой серии также 18 этикеток, на которых станции Московского метрополитена представлены в виде отрисовки фотографий не только наземных вестибюлей, но и станционных залов и платформ.

Эта серия считается самой массовой среди всех этикеток по теме «метрополитен» не только по количеству фабрик, но и по количеству оттенков печати и бумаги.

Три этикетки серии выполнены в вертикальном исполнении («Сокол», «Киевская» и «ВДНХ»), остальные — в горизонтальном («Новые Черемушки», «Павелецкая»-радиальная, «Краснопресненская», «Лермонтовская»

(сейчас — «Красные ворота»), «Филевский парк», «Рижская», «Кропоткинская», «Октябрьская», «Маяковская», «Фрунзенская», «Курская»-кольцевая, «Эскалаторная галерея на Ленинских горах» (сейчас на реконструкции), «Фили», «Ботанический сад» (сейчас — «Проспект Мира»-кольцевая) и «Измайловский парк» (сейчас — «Измайловская»).

Напоминаем, что более подробную информацию о различных предметах коллекционирования по теме «метро» можно узнать на сайте: www.n-metro.ru. ММ

Продолжение в следующем номере.



Арам Григорян,
член Общества коллекционеров «Наше метро»



ПРОСВЕЩЕНИЕ

«Метролекторий»: новый сезон открыт!

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» (октябрь — ноябрь 2019 года)

8 октября (вторник), 16:00
Татьяна Голицына — «Как мы строили метро»

15 октября (вторник), 16:00
Михаил Люшин — «Сравнительные метроописания: Нью-Йорк»

22 октября (вторник), 16:00
Ксения Хроменкова — «Техника безопасности в Московском метрополитене для лиц с ограниченными возможностями»

29 октября (вторник), 16:00
Константин Черкасский — «Одинаковые станции»

Татьяна Голицына, экскурсовод, сотрудник Музея Московского метрополитена:
Московское метро — самое красивое в мире! Строительство метрополитена стало настоящей школой советских инженеров. Пассажиры обычно видят только красоту станций и часто не задумываются о том, какие усилия были затрачены. На лекции мы поговорим о методах строительства, узнаем, что такое проходческий щит и кто его придумал.

Константин Черкасский, директор Народного музея Московского метрополитена:
Архитектуру метрополитена можно условно разделить на несколько «эпох»: конструктивизм; классицизм, возвысившийся до сталинского ампира; эпоха борьбы с архитектурными излишествами; брежневский ренессанс; лужковская эклектика... На лекции мы попробуем поговорить об обойденных вниманием экскурсоводами и лекторами «одинаковых» станциях эпохи борьбы с архитектурными излишествами.

5 ноября (вторник), 16:00
Андрей Комаров — «Пассажир и автомат: история пассажирской автоматики и билетных решений в московском метро»

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, прислать заявку по электронной почте: biblioteka@mosmetro.ru или зарегистрироваться на TimePad (<https://tspo.timepad.ru>). ММ

РЕКОМЕНДОВАНО

- ТРЁХРАЗОВОЕ ПИТАНИЕ
- КОМФОРТАБЕЛЬНЫЕ НОМЕРА
- БЛАГОУСТРОЕННАЯ ПАРКОВАЯ ТЕРРИТОРИЯ С БЕСЕДКАМИ ДЛЯ ШАШЛЫКА
- БАССЕЙНЫ И САУНЫ, ТРЕНАЖЕРНЫЙ ЗАЛ
- ДЕТСКИЙ ОТДЫХ И РАЗВИТИЕ

ТАРИФ "МОЁ МЕТРО"
555 руб/сутки*

Бронируйте прямо сейчас!

☎ 8 (495) 598-81-70
🌐 www.okmetro.ru

*Тариф "Моё метро" действует только по будням в период с 1 сентября по 31 мая для сотрудников метрополитена и членов их семей, а также неработающих пенсионеров метрополитена и членов их семей.

ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС
МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

ЗДОРОВЬЕ

Приглашаем на прививку

Коллеги! В разгаре прививочная кампания против гриппа. Она продлится до 1 ноября.

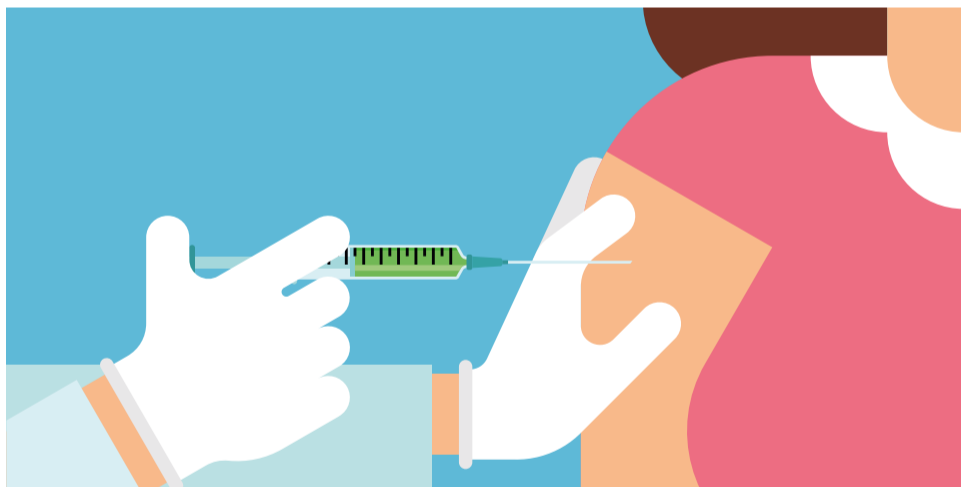
Профилактическую прививку можно получить ежедневно в здравпункте Инженерного корпуса (проспект Мира, 41, стр. 2, кабинет 235), а также по плану-графику в здравпунктах электродепо.

Работающим на станциях будет удобно привиться в передвижных прививочных пунктах, расположенных

в шаговой доступности от 29 станций метрополитена и 3 станций МЦК (в этом случае при себе необходимо иметь паспорт).

Для иммунизации используется эффективная отечественная вакцина.

Позаботьтесь о своем здоровье до начала эпидемического сезона, не игнорируйте прививку! Ведь грипп — это инфекция, провоцирующая обострение хронических процессов в организме и развитие серьезных вторичных осложнений. **ММ**



НАШ ПОБЕДИТЕЛЬ

Наконец удача!

В прошлом номере газеты «Моё метро» мы опубликовали тематический кроссворд, посвященный очередной годовщине со дня запуска МЦК. И вновь нам пришло много писем с правильными ответами.

Этот раз наш приз — уникальная энциклопедия отделочных материалов, применяемых в оформлении станций Московского метрополитена, «Метро в камне» — достался Виктории Жучковой, дежурному по станции «Шелепиха» 10-й дистанции Службы движения.

Виктория уже давно принимает активное участие во всех наших конкурсах, и наконец-то удача улыбнулась именно ей. Кстати, в этом году Виктория Жучкова по итогам городского конкурса профессионального мастерства «Московские мастера» вошла в пятерку лучших по профессии «Дежурный по станции метрополитена».



Поздравляем ее с заслуженной победой, а всех остальных благодарим за участие и желаем удачи в наших новых конкурсах и викторинах! **ММ**

Ответы на кроссворд из предыдущего номера

По горизонтали: 1. Двигатель. 6. Ростокино. 12. Стрешнево. 13. Суббота. 15. Братцево. 18. Гагарин. 19. Нижегородская. 22. Боксит. 24. Белокаменная. 25. Николаевская. 26. Уголь.
По вертикали: 2. Ток. 3. Луначарский. 4. Померанцев. 5. Балтийская. 7. Окружная. 8. Дубровка. 9. Измайлово. 10. Насыпь. 11. Северянин. 14. Угрешская. 16. Рашевский. 17. Краузе. 19. Набат. 20. Кулиса. 21. Лондон. 23. Тхор.

КОМИКС

Мастер на все руки

При возникновении любых проблем в работе электрических приборов, при появлении дыма или запаха гари ни в коем случае не пытайтесь самостоятельно устранить проблему! Незамедлительно сообщите о проблеме в Диспетчерскую по вопросам работы инженерных систем всех зданий или квалифицированным специалистам вашего подразделения.



Газета «Моё метро», октябрь 2019, № 10 (108). Редакционная коллегия: Виктор Козловский (председатель редакционной коллегии), Пётр Новиков (главный редактор), Павел Ковалёв, Евгений Тетерин, Елена Юношева, Ольга Посадская, Ксения Беляева.

Фотографии: Алексей Леонов, Дмитрий Иванов, Андрей Свитаило, Максим Рублёв. Email: gazeta@mosmetro.ru, dialog@mosmetro.ru. Телефоны: +7 (495) 688-09-81, +7 (985) 528-80-71. Координаторы проекта: Алексей Литвинов, Елена Кирюхова. Дизайн и верстка: Дарья Кричевская. Иллюстрации: Андрей и Наталия Снегирёвы, Михаил Заславский, Алексей Межевич. Корректурa: Елена Горюнова. Отпечатано в типографии ООО «Типографский комплекс «Девиз», 195027, Санкт-Петербург, ул. Якорная, д. 10, корпус 2, литер А, помещение 44. Тираж 20 000 экз. Заказ № ТД-5974.