

МОЁ М МЕТРО

Газета Московского метрополитена

№ 1 (26) • январь 2012 • gazeta@mosmetro.ru



18 ЛЕТ ХОРОШЕГО НАСТРОЕНИЯ

На станции «Павелецкая» Кольцевой линии уже на протяжении восемнадцати лет пассажиры, покупая проездные билеты, могут увидеть кассира, который им всегда улыбается и желает хорошей поездки. Светлана Синякова рассказывает, как ей удается оставаться красивой женщиной и отличником в работе.

– Светлана, в каком году и как вы устроились на работу в метрополитен?

– Это был 93-й год, довольно сложный период в стране, когда непросто было найти работу. А я к тому же на тот момент была «в положении». В метрополитене всегда были хорошие условия, в том числе и для женщин, которые уходили в декретный отпуск, то есть, это сохранение должности, рабочего места, выплата пособий. И можно сказать, что метрополитен взял меня под своё крыло. Я родила прекрасную дочь и, когда закончился декретный отпуск, вернулась к своей работе. Вокруг меня были хорошие люди, и я продолжила работать билетным кассиром на своей станции. И задержалась здесь, страшно сказать, на восемнадцать лет.

– А станцию выбрали?

– Нет, нас направляли. Сейчас выбирают поближе к месту жительства, раньше такого не было. Станцию свою я очень люблю. Это одна из старейших станций, построенная в 50-х годах прошлого века.

– Наверное, вы дольше работаете на «Павелецкой», чем ваши коллеги-кассиры?

– Да, я сейчас самый «древний» сотрудник на станции. Некоторые коллеги меня даже в шутку называют «динозавром». Вообще, я люблю шутить, чтобы у моих коллег всегда было хорошее настроение, и они не погружались в унылые будни. Ведь, чтобы улыбаться пассажирам, душа должна светиться.

– А интересно, вы запоминаете лица людей, скажем, тех, кто каждый день спускается в метро на работу или, наоборот, с работы?

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

В нашей столице можно посетить театры, выставки и другие культурные заведения на любой вкус. Есть в нашем городе один уникальный «музей», аналогов которому в мире нет.

Этот самый посещаемый в мире музей инженерной и архитектурной мысли называется – Московский метрополитен.

Практически каждая станция – произведение архитектуры и воплощение гениальных идей лучших инженеров своего времени. Волшебные кареты, называемые подвижным составом, перевозят нас со станции на станцию, размывают границы между стилями и формами, временами и эпохами. Платформы и вестибюли, отдельные архитектурные элементы и станционные комплексы отражают образ и культуру жителей нашего города. За исправностью и сохранностью «экспонатов» следит слаженная команда из нескольких десятков тысяч работников метрополитена. Их часто невидимая нашим гостям – пассажирам работа уже более 76 лет позволяет нам любоваться красотой, а порой и удивляться размаху и функциональности этого «музея».

МИХАИЛ ГЕРАСЕВ,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА СЛУЖБЫ
ТОННЕЛЬНЫХ СООРУЖЕНИЙ ПО АРХИТЕКТУРЕ



СОБЫТИЯ

РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА В МЕТРОПОЛИТЕНЕ В 2011 ГОДУ

В 2011 году пассажиропоток в Московском метрополитене вырос на 1,7% по сравнению с 2010 годом. Максимального значения он достиг 22 декабря: в этот день метрополитеном воспользовались 9 миллионов 270 тысяч пассажиров. Для сравнения, в прошлом году максимальный пассажиропоток в один из дней декабря составил 8 миллионов 900 тысяч человек. В целом за декабрь 2011 года пассажиропоток вырос на 3,6% по сравнению с декабрем 2010 года.

Рост пассажиропотока связан не только с традиционным и ожидаемым увеличением количества пассажиров в метрополитене в предпраздничные дни, но и в связи с повышением востребованности общественного транспорта, особенно в непогоду, а также с усиленной работой метрополитена по борьбе с безбилетниками.

В 2011 году Московский метрополитен перевез 2 миллиарда 389 миллиона пассажиров. В январе 2012 года перевозка пассажиров выросла на 6,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

ПЕРЕДОВИКИ

МАСТЕР ВО ВТОРОМ ПОКОЛЕНИИ



36 лет Игорь Денисов работает в Службе пути Московского метрополитена. Являясь почетным железнодорожником и ветераном Московского метрополитена, в прошлом году он получил орден «За заслуги перед Отечеством» II степени.

– Игорь Александрович, расскажите, что вас привело в метрополитен?

– Работа в метро для меня – семейная традиция. Моя мама отработала в метрополитене 23 года, а отец 47 лет. Я помню, как мама уходила на работу, когда мне было шесть лет, а сестре всего три года. Помню запах, с которым родители возвращались с работы. Мне было лет 10, когда отец взял меня с собой на работу и показал тоннель. И, вернувшись из армии, я даже не думал о других вариантах. Теперь я дорожный мастер 43-го околodka, 4-й дистанции пути. Мой участок составляет 14 км. В участок входит четыре станции: «Белорусская», «Новослободская», «Прспект Мира» и «Комсомольская».

Сейчас уже третье поколение нашей семьи работает в метро. Мой сын сразу после окончания института пришел в Службу пути.

– Что важно в вашей работе?

– Обеспечить безопасность движения поездов. Для этого мы занимаемся содержанием пути. Монтеры, обходчики – это наши «глаза и уши», которые проверяют состояние путей, есть бригада контактного рельса. А я мастер и моя задача – организовать работу своих сотрудников. Работаем мы по ночам, с 00.00 до 06.00 каждый день. Основную работу по ремонту или замене оборудования делаем в период, когда снимают напряжение – с 02.00 до 05.00. У нас есть ежемесячные графики, но работаем мы также пять дней в неделю.

– А не хотели бы поменять график? Всю жизнь вы работаете по ночам, а днём спите?

– Всё индивидуально. Мне достаточно спать в сутки 3-4 часа. Поэтому я успеваю и при свете дня сделать много дел, например, по дому.

– За столько лет работы наверняка был случай, который запомнился?

– Случай? У нас бывает выход из аварийной ситуации. Например, обнаружение дефектного рельса, который необходимо срочно заменить. Приходится в ускоренном темпе так организовать работу, чтобы успеть завершить работы к моменту подачи напряжения на контактный рельс. Вообще, экстренная замена дефектного рамного рельса, наверное, самая тяжелая работа, которая у нас есть. Но я должен сказать, успех зависит не только от мастера, который принимает решения, но и от рабочих. У меня очень профессиональная команда. Мне нравится организовывать свою работу, когда всё получается и виден результат. Это не хвастовство, но должен сказать, что у нас один из лучших околodka службы. У меня в подчинении 21 человек, текучесть низкая. Кто приходит «сачковать», долго не задерживается. Самые молодые сотрудники работают со мной уже 4 года, а с некоторыми мы вместе уже второй десяток лет. У нас сложившийся коллектив и мои коллеги как моя вторая семья.

– А вы строгий руководитель?

– Пожалуй, да. Не люблю, когда меня обманывают. Не терплю, когда люди опаздывают на работу. Сам я прихожу за час до начала смены. Больше половины сотрудников околodka живут в Подмосковье, и я в том числе. Иногда бывают сбои в движении электричек, поэтому лучше приехать раньше, чем опоздать. И к нам можно в любой вечер прийти – без четверти двенадцать все сотрудники уже на месте. У меня и прогулов среди сотрудников не бывает.

– У вас есть правило успеха?

– С себя требовать в первую очередь. Скажем, после смены я сам еду в службу, если нужно в чем-то разобраться, а не рабочих своих отправляю. И потом уже сам все им объясняю.

НАШИ НОВОСТИ

РЕЙТИНГОВАЯ ОЦЕНКА РАБОТЫ
ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД

В 2012 году Московском метрополитене начала действовать новая система оценки качества работы локомотивных бригад электродепо.

Теперь работа машинистов и помощников машиниста будет оцениваться по специально разработанной в Службе подвижного состава рейтинговой системе. Задачей этой системы является создание эффективного инструмента, точно отражающего результат работы, как любого отдельного работника (машиниста), так и работу инструкторов с колоннами.

Данный рейтинг объединил в себе максимальное количество параметров, влияющих на работу машинистов и отражающих ее качество. Среди прочего учитывается классность, безаварийная работа, наличие взысканий, нарушений, количество больничных листов, благодарности от пассажиров, участие в конкурсах профессионального мастерства и так далее.

Различные параметры либо повышают, либо понижают рейтинг работника, влияя на итоговый балл, который, в свою очередь, подразделяется на три категории: «зеленую» зону, «желтую» зону и «красную» зону. Попадая в «зеленую» зону, работник свидетельствует о том, что он четко и без ошибок выполняет все свои обязанности, работает без взысканий и замечаний, проявляет стремление учиться и совершенствовать свои профессиональные навыки. «Желтая» зона свидетельствует об удовлетворительной работе машиниста или помощника. «Красная» зона означает, что машинист или помощник машиниста работают неудовлетворительно, и указывает на необходимость проведения с ними индивидуальной работы с учетом допущенных ими нарушений.

Рейтинговая система оценки качества работы локомотивных бригад поможет не только стимулировать работников метрополитена к развитию своих профессиональных навыков, стремлению работать над собой, но и будет способствовать общему улучшению качества обслуживания пассажиров и повышению безопасности движения.

Аналогичная система оценки качества работы электродепо работает в метрополитене с августа 2011 года.

Первые результаты работы по новой системе оценки качества уже известны, с ними можно ознакомиться в депо и на линейных пунктах.

Окончание. Начало на стр. 1

18 ЛЕТ ХОРОШЕГО НАСТРОЕНИЯ

– Конечно! Такие люди здороваются с нами. Даже когда я в отпуске или на больничном, после какого-то интервала, такие пассажиры всегда спросят: «Как вас давно не было, а что случилось?». А если возвращаюсь из отпуска с загаром, могут сделать комплимент. Примерно половину пассажиров мы узнаем, даже несмотря на то, что они обычно покупают билеты на большее количество поездок и видимся мы реже.

– А расскажите о ваших коллегах?

– Это женский коллектив. Многие работают давно на нашей станции. В основном наш коллектив сформировался в 90-е годы, в период, когда в стране происходили изменения и люди оставались без работы. У многих кассиров высшее образование. И я надеюсь, что после этого интервью отношение к кассирам изменится. Стереотип такой, что кассирами работают только пенсионеры или женщины, которые дорабатывают год или два до пенсии. Не только! У нас есть семьи, дети, интересы. И это работа, которую мы любим.

– Вы, работая кассиром, наверное, больше всего общаетесь с пассажирами в отличие от других работников метрополитена. С вашей внешностью это тяжело или приятно?

– Я бы сказала, что внешность мне помогает в работе с людьми. Например, если у человека плохое настроение, что-то не ладится в работе или в семье, не скрою, такие пассажиры пытаются выбить из колеи, испортить настроение, могут даже нагрубить. Я всегда улыбаюсь, желаю здоровья, легкой поездки и в итоге люди в ответ тоже начинают улыбаться.

– А были ли такие случаи, чтобы с вами пытались познакомиться во время рабочего дня?

– Бывает и обезоруживают! Раньше, до реконструкции станции, окна в кассе были другой формы и позволяли, например, просунуть букет. И вот так нам оставляли букеты, конечно же, с запиской или визиткой. Визитку мы отправляли «по адресу», то есть в урну. А цветы ставили в вазу. Иногда шоколадки и конфеты оставляют. Встречаются и в нетрезвом состоянии мужчины. Могут в ультимативной форме заявить, что не дадут работать, пока не получат телефон. Тогда приходится обращаться к нашим полицейским на метрополитене. Для этих случаев у нас

есть специальная кнопка. Вообще, если моя смена, полицейские тяжело вздыхают, это значит, смена будет «жаркая». Бывают и очень приятные люди, но я всегда стараюсь тактично объяснить, что я – замужняя женщина.

– А расскажите о вашей семье?

– У меня есть замечательная дочь, которой я посвятила всю свою любовь. Я воспитывала ее, объясняя, что женщина должна быть и женственной, и сильной – иметь свое любимое дело, работу, что важно уважать противоположный пол, но жить нужно не только для того, чтобы рожать детей. И я уже вижу в ней рвение к работе. Она выбрала достойнейшую профессию. И я как мама приложу все усилия, чтобы помочь ей закончить обучение. От меня она отличается желанием сделать карьеру, в ней есть задатки лидера.

– У кассира много прикладной ручной работы, графики сложные. Что нужно делать, чтобы быть красивой женщиной и хорошим работником?

– Когда женщина счастлива, она будет успевать всё: следить за собой, за семьей, и быть отличным сотрудником, и подругой, и коллегой. Важно не потерять внутренний огонек и не пускать в свой внутренний мир негатив.

– А в практическом плане? Сколько вам нужно времени, чтобы собраться на работу?

– Я как солдат: пока горит спичка, могу себя собрать, если необходимо. А если есть время могу собраться целый день. Это зависит от настроения. Могу только ресницы красить два часа и не накрасить!

– А что делаете, чтобы поддерживать себя в тонусе?

– Буду ходить на шпильках, пока не упаду! А, чтобы поддержать здоровый дух в здоровом теле, стараюсь как можно чаще бывать на море, на солнце – только не в активные часы! Люблю прогулки по лесу, грибы люблю собирать, и во время прогулок по лесу часто пою.

– А какие песни поете?

– Про любовь, конечно же! Ещё люблю езду на велосипеде. Поскольку работа сидячая, стараюсь два раза в год ходить на курс массажа и советую всем женщинам прибегать к услугам массажистов и косметологов, чтобы оставаться в хорошей форме.

СЛУЖБА ДВИЖЕНИЯ

О СЛУЖБЕ ДВИЖЕНИЯ

Служба движения Московского метрополитена выполняет задачи по организации перевозок пассажиров, работы станций и координации работы эксплуатационных служб метрополитена по поддержанию станционного хозяйства в надлежащем состоянии. Первостепенное внимание при этом уделяется повышению безопасности движения поездов, качества и культуры обслуживания пассажиров, санитарному содержанию станций.

РАБОТА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ПАССАЖИРОВ

Работники 185 станций ежедневно обеспечивают обслуживание миллионов пассажиров, создавая при этом для них максимально возможный комфорт.

В целях поддержания чистоты на станциях метрополитена круглосуточно проводится уборка станций. Это делается как в дневное время (за исключением «часов пик»), так и ночью, когда выполняется их основная часть.

Пассажир на станциях, как правило, проводит время, не превышающее нескольких минут, а основное время он проводит в поезде. 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.

РАБОТА ДИСПЕТЧЕРСКОГО УЧАСТКА И УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ

В задачи диспетчерского участка входит организация движения и разработка графиков в соответствии с изменяющимися пассажиропотоками, и в связи с открытием новых линий и станций метрополитена.

Движение поездов по линиям Московского метрополитена осуществляется с минимальным интервалом – 90 секунд. Работа поездного диспетчера при такой высокой интенсивности движения поездов требует повышенного внимания, быстрого принятия правильных решений и незамедлительной передачи команд и приказов.

Большое внимание уделяется и повышению престижа профессии и квалификации работников различных специальностей службы. В частности, кроме проведения конкурса на звание «Лучший дежурный по станции», проводившегося в рамках общегородского конкурса «Московские мастера» проведен очередной конкурс на звание «Лучший поездный диспетчер метрополитена».

Развитием хорошей трудовой традиции стало создание доски почета службы движения, состоящей из трех разделов: «Ветераны Службы движения», «Лучшие люди Службы движения», «Наши конкурсы».

В Службе движения сейчас работает более 5000 человек.

В рамках новой рубрики «Наши подразделения» мы будем рассказывать об одной из служб Московского метрополитена. Начать мы решили со Службы движения. О своей работе рассказывает начальник Службы движения Андрей Носов.

– Андрей Васильевич, как давно вы работаете в метрополитене и с чего начинали?

– В метрополитен я пришел в 82-м году, в электродепо «Калужское», где работал сначала слесарем, потом инженером, начальником технического отдела, главным инженером, начальником депо. С 2005 года возглавляю Службу движения Московского метрополитена.

– Расскажите о Службе движения?

– Служба движения – самая легкая в плане управления. 96% работников службы – женщины. Легкая потому, что такое понятие, как нарушение трудовой дисциплины, просто отсутствуют. В общем зачете женщины более ответственные, целеустремленны. Но, у меня как у руководителя женским коллективом есть своя сложность. Нужно обязательно всех слушать, а это больше пяти тысяч сотрудниц. Женщины больше мужчин склонны к интригам, бывают разные ситуации и со слезами. Но в сравнении с той ответственностью, которую показывают женщины в работе, это незначительный фактор.

– Из каких подразделений состоит Служба движения?

– Служба движения делится на две составляющих. Во-первых, это диспетчерский участок, где работает 186 человек, в основном опять же женщины, которые руководят движением всех поездов в метрополитене: как пассажирских поездов, так и в ночные смены техническим транспортом. Во-вторых, это подразделения по линейным дистанциям, где часть это работники станций.

– А что самое сложное в службе?

– Работа с людьми. Работники блокпостов занимаются безопасностью. Дежурные по станциям, помимо движения

поездов, ещё занимаются работой с пассажиром. Это психологическая нагрузка, потому как много критики, возмущений в адрес работников метрополитена высказываются лично и не всегда в корректной форме. Нужно уметь вести себя профессионально в разных ситуациях. На многих линиях технические мероприятия уже исчерпаны. Сегодня метрополитен при расчетной пропускной способности 6-7 миллионов пассажиров, перевозит до 9 миллионов. Практически на всех линиях превышена наполняемость вагонов. В таких условиях уровень культуры обслуживания пассажиров имеет большое значение. Вторая проблема – безбилетный проезд. Сейчас большую помощь оказывает служба контроля совместно с полицией. Они выстраиваются на линейку и тех, кто пытается пройти на станцию без билета, возвращают обратно за турникет. Безусловно, одной женщине-контролеру у турникета этот вопрос не решить. И ещё один момент, о котором я не могу не сказать. Это травмы моих сотрудников на рабочем месте, когда пассажиры оказывают сопротивление при совершении противоправных действий. Конечно, контролерами на вход и выход из метро

должен работать мужской состав. Для этого нужно изменить и статус этой работы, и зарплату. На определенные должности непросто сформировать штат, например, это дежурные по эскалатору. Монотонная работа, которая требует усидчивости и внимания в течение всего рабочего дня, а работают дежурные по эскалатору в две смены с 7-ми утра до 10-ти часов вечера.

– Работник службы может прийти лично к вам?

– Конечно! Если я на месте, ко мне может прийти любой работник и обратиться со своим вопросом.

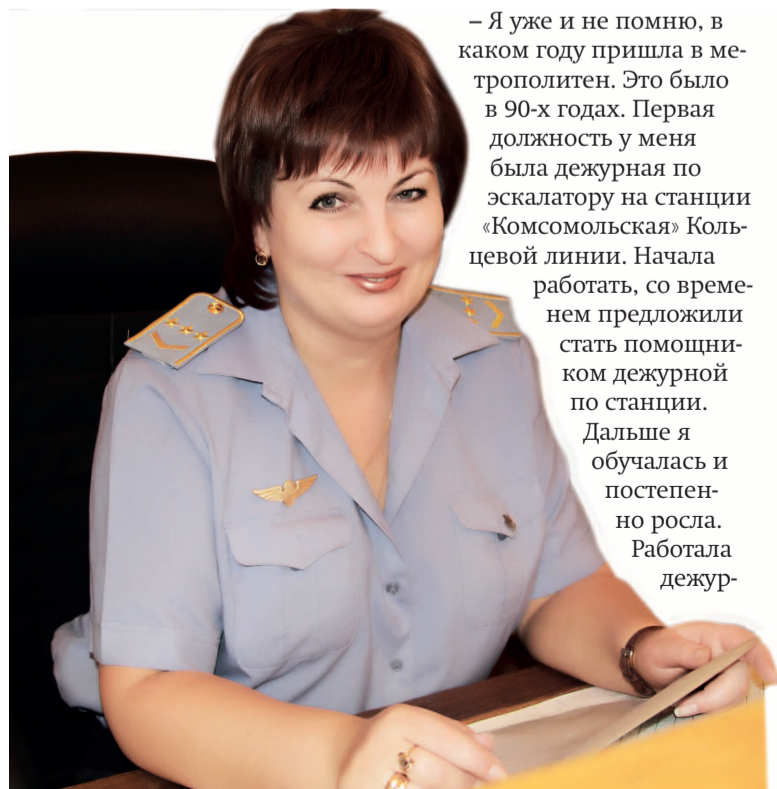
– Что хотели бы изменить в работе или в жизни?

– В метро как нигде в городе ощущается ритм, суэта столицы. Хотелось бы, не только коллегам, а вообще, нашему городу и всей стране пожелать более размеренной и спокойной жизни.



РЕПОРТАЖ ИЗ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ

Ирина Кирьянова последние семь лет работает поездным диспетчером на Серпуховско-Тимирязевской линии Московского метрополитена. За двадцать лет Ирина построила карьеру, начав свой путь с должности дежурного по эскалатору.



– Я уже и не помню, в каком году пришла в метрополитен. Это было в 90-х годах. Первая должность у меня была дежурная по эскалатору на станции «Комсомольская» Кольцевой линии. Начала работать, со временем предложили стать помощником дежурной по станции.

Дальше я обучалась и постепенно росла. Работала дежур-

ной по станции. После прошла полугодичное обучение уже с отрывом от производства на дежурного по ДСЦП (дежурный поста централизации). Вернулась к работе на Кольцевую линию. Работала в депо «Красная Пресня». А после декретного отпуска решила переходить на диспетчерский участок. Позвонила главному диспетчеру. Меня пригласили на собеседование, которое я успешно прошла. Сначала я была диспетчером 3-ей группы, сейчас я уже основной диспетчер. Некоторые диспетчеры знают не один радиус и работают подменно. Я работаю только на Серпуховско-Тимирязевской линии. До недавнего времени Серпуховская линия была самой длинной – 42 км. Сейчас длиннее только Арбатско-Покровская линия. Мы работаем как часовой механизм: если где-то что-то сломалось, машинист нам докладывает в первую очередь. Например, задымление в тоннеле. Мы сообщаем об этом диспетчеру ЭМС, предупреждаем машинистов, сообщаем дежурному по метрополитену, дежурному по станции, отправляем инструктора. Сразу идет проверка шахт на приток воздуха. Дым в тоннеле не обязательно из-за неисправности происходит. Если на улице пожар или что-то горело, дым через вентиляционные шахты попадает в метро. Как только ситуация восстанавливается мы по обратной цепочке всё восстанавливаем.

Когда тихо, кажется, работа у нас спокойная. Но в момент, когда что-то происходит на станции, сразу понимаешь степень ответственности. Самое страшное, когда сообщают, что под поезд попал человек. Пройдя путь от дежурного по станции, я хорошо представляю, что в такой момент происходит там, на месте. Сразу в голове проносится мысль, сколько пассажиров оказались заложниками несчастного случая. Каждое слово и действие диспетчера в этот момент должно быть четким, ясным и правильно понятным на другой стороне. Это моменты стресса, это и есть самое сложное в нашей порой тихой и незаметной работе.

МЕТРО РОССИИ И МИРА

ВХОД В ПОДЗЕМЕЛЬЕ

В Сан-Себастьяне на севере Испании подвели итоги конкурса на оформление типовых входов на станции строящегося сейчас там метрополитена. Привычных для России вестибюлей в Сан-Себастьяне не будет: лестничный марш, крыша – вот, собственно, и вся архитектура.

Архитекторам предоставили максимум свободы, ведь по мысли городских властей, актуальная архитектурная форма должна стать символом современности, нового качества коммуникации для жителей Сан-Себастьяна и многочисленных туристов.

Победителем стало прославленное норвежское архитектурное бюро «Снохетта». Хотя архитекторы и предложили ультрасовременное решение, примечателен их проект именно работой со светом и пространством, т.е. с традиционными архитектурными категориями. Они накрыли вход козырьком в форме стилизованного «лепестка», состоящего из прозрачных многоугольников разного размера из стекла и металла. Дневной свет свободно проходит сквозь него, образуя на ведущей к поездам лестнице причудливые тени. Собственно, эти тени и есть самое интересное в проекте. Пока конкуренты выдумывали концептуальные ухищрения, в «Снохетта» обратили внимание непосредственно на само пространство, которое хотя и мало, но зато особенно драматично. Вход в метро – это же врата в подземное царство, и тени, созданные навесом, превращают обычный спуск в метро в театральное действо перехода от света к тьме и обратно.

В ночное время крыша-лепесток подсвечивается встроенными белыми светодиодами, превращаясь в яркий символ новизны и современности. Органическая «ячеистая» структура крыши имеет вполне утилитарные преимущества. Кровли для разных станций будут не совсем идентичными (благодаря такой конструкции их можно будет легко подогнать под требования конкретной ситуации), но при этом всегда узнаваемы: лепесток он и есть лепесток. Следовательно, главная задача конкурса решена: в Сан-Себастьяне появится новая достопримечательность.



НАША ИСТОРИЯ

КАК СТРОИЛОСЬ КОЛЬЦО

1944 год. Еще не окончилась война. Но страна уже начинает готовиться к мирной жизни. С окончанием строительства третьей очереди метро стало ясно, что без Кольцевой линии Москве уже не обойтись. Начинаются подготовительные работы по сооружению Большого кольца – так тогда называлась Кольцевая линия. Планировалось, что под Бульварным кольцом позже будет построена малая Кольцевая линия.

В полную силу работы развернулись после Победы. Их ход все шире освещался в многотиражке «Метростроевец». Строительство велось в сложнейших условиях, в том числе и сильно обводненных грунтах.

1947 год. Метростроевская многотиражка сообщает об ударной работе коллектива Метростроя и скором завершении строительства первого участка Кольца. К середине года публикации неожиданно прекратились. Однако в новом, 1948 году, тема скорого завершения строительства новой линии вновь становится актуальной. На станциях уже начинаются отделочные работы. На Перовском заводе заказаны эскалаторы. Судя по всему, к концу года, а то и раньше, состоится пуск. Но вновь, как отрезало... Что же произошло? Почему был отложен пуск почти готовой линии?

Уже прозвучала знаменитая речь Черчиля о холодной войне. И это были не пустые слова. Хочешь мира – готовься к войне. Советский Союз втягивался в новую гонку вооружений. Ресурсы страны, еще не восстановленной после Великой Отечественной войны, были направлены на главное, на обеспечение обороноспособности государства.

Страна быстро восстанавливалась, одновременно наращивая силы. В 1949 году работы по строительству метро вновь активизируются. Одновременно с завершением строительства первого участка кольца – «Парк Культуры» – «Павелецкая» – «Курская» начинаются работы по сооружению второго: «Курская» – «Белорусская».

5 декабря 1949 года. 1 час 26 минут. На 2 главный станционный путь станции Новокузнецкая для обкатки Кольцевой линии под управлением машиниста Швецова и помощника машиниста Лавренова прибыл четырехвагонный поезд.

1 час 50 минут. Диспетчер Кольцевой линии получил от начальника строительства пути и третьего рельса Метростроя тов. Лёбова готовность к пропуску пробного поезда, который прибыл на станцию «Павелецкая» – кольцевая в 2 часа 25 минут. Состав сделал три рейса по 1 главному пути участка без оборота по тупикам с остановками по станциям, где встречался строителями. Вечером того же дня этот же состав перевез по новому участку почетных гостей. 17 декабря начинается обкатка новой трассы шестивагонными составами. В 5 часов 30 минут 1 января 1950 года первый участок Кольцевой линии был принят в постоянную эксплуатацию.

МАТЕРИАЛ ПОДГОТОВЛЕН КОЛЛЕКТИВОМ
НАРОДНОГО МУЗЕЯ МЕТРОПОЛИТЕНА



КОНКУРС «МЕТРО В ДЕТАЛЯХ»

Приветствуем вас, участники конкурса! С радостью сообщаем, что «Метро в деталях» в 2012 году традиционно будет публиковаться в каждом номере газеты! В течение прошлого года в конкурсе приняли участие несколько сотен человек, что позволяет нам сделать вывод о том, что он интересен нашему большому и дружному коллективу.

Вы заметили, что в метрополитене много

текстовой информации? Иногда она используется для навигации, иногда является частью декоративного оформления станций. Давайте в этом году проверим, насколько внимательно мы читаем в метро.

Первое задание – перед вами. Это – фраза из текстовой части панно, расположенного на одной из станций метрополитена. Назовите, пожалуйста, станцию и скажите, где именно расположена эта надпись.

Присылайте ответы на электронный адрес gazeta@mosmetro.ru с указанием контактной информации и подразделения, в котором работаете.

Победителей традиционно ожидает приз!

НЕРУШИМАЯ ВЕЧНАЯ ДРУЖБА

ПОЗРАВЛЕНИЯ

Наши поздравления коллективу Проектно-конструкторского бюро Московского метрополитена, которому исполнилось 60 лет и, коллективу электродепо «Фили» Московского метрополитена, которому исполнилось 50 лет с момента открытия!

ПОЗДРАВЛЯЕМ С 50-ЛЕТИЕМ С НАЧАЛА РАБОТЫ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ

Комарничака Виктора Анатольевича, слесаря по ремонту подвижного состава электродепо «Фили»
Старцева Бориса Васильевича, мастера ПВС электродепо «Печатники»

ПОЗДРАВЛЯЕМ С 40-ЛЕТИЕМ С НАЧАЛА РАБОТЫ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ

Аулова Бориса Николаевича, дежурного по электродепо «Выхино»
Зубова Валерия Леонидовича, такелажника электродепо «Измайлово»
Крючкову Любовь Федоровну, оператора ЭВМ электродепо «Варшавское»
Лапшина Николая Алексеевича, электромеханика 4 дистанции сигнализации Службы сигнализации и связи
Лапшину Анну Михайловну, монтера пути 4-ого разряда Службы пути

Манюхина Юрия Петровича, электромеханика 1-ой группы Службы электроснабжения
Романейко Михаила Евгеньевича, слесаря-электрика по ремонту электрооборудования электродепо «Планерное»
Серегина Александра Алексеевича, дежурного по электродепо «Выхино»
Сизова Михаила Михайловича, инструктора производственного обучения электродепо «Выхино»
Якушина Алексея Георгиевича, такелажника электродепо «Северное»

ПОЗДРАВЛЯЕМ С 30-ЛЕТИЕМ С НАЧАЛА РАБОТЫ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ

Балобанову Светлану Анатольевну, техника 1-ой категории Электромеханической службы
Борисенко Валерия Викторовича, сторожа
Евсеева Виктора Владимировича, заместителя начальника Службы тоннельных сооружений
Ковалева Юрия Владимировича, машиниста электропоезда электродепо «Красная Пресня»
Киселеву Ольгу Ивановну, маляра 5-ой дистанции Службы тоннельных сооружений
Комолова Сергея Николаевича, электромеханика 1-ой группы Электромеханической службы
Лебедева Геннадия Михайловича, машиниста электропоезда электродепо «Варшавское»

Липилина Александра Владимировича, машиниста электропоезда электродепо «Калужское»
Лободу Евгения Федоровича, машиниста электропоезда электродепо «Варшавское»
Мазурова Александра Анатольевича, слесаря-электрика 5-ого разряда Электромеханической службы
Михеева Анатолия Борисовича, машиниста электропоезда
Николаеву Надежду Викторовну, контролера Службы движения
Никольшина Николая Викторовича, машиниста электропоезда электродепо «Владыкино»
Платонову Любовь Ивановну, оператора электродепо «Измайлово»
Черкасова Николая Вячеславовича, слесаря-ремонтника дистанции капитального ремонта Службы тоннельных сооружений
Шульпина Анатолия Владимировича, машиниста электропоезда

МОЁ МЕТРО

Заказчик: Государственное унитарное предприятие
«Московский метрополитен»

Редколлегия: Иван Беседин, Владимир Егоров, Павел Сухарников, Петр Новиков, Екатерина Беляева
Главный редактор Викарина Багдасарян
Верстка Елена Стамбулян
Электронный адрес редакции: gazeta@mosmetro.ru
Отпечатано в типографии ЗАО «Полиграф-защита», Адрес: Россия, 115088, Москва ул. Южнопортовая, 24