

Метрополитену — 80!

Вспоминаем  
вехи истории

Стр.  
4–5

Этот день  
мы приближали  
как могли

Стр.  
6–7



Новая форма  
Первые  
фотографии

Стр. 8



gazeta@mosmetro.ru  
Отправьте письмо  
в редакцию

ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ..... Май 2015, №1 (60)

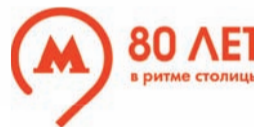


# Моё метро



2015... 1990... 1980... 1970... 1960... 1935...

## 15 мая 1935 года



### С праздником, дорогие друзья!

Иосиф Кобзон, советский и российский эстрадный певец, народный артист СССР, первый заместитель председателя Комитета Госдумы по культуре



Моя любимая станция — «Маяковская», я часто бываю на ней. Нравится мне она не только за красоту: привлекательных станций в нашем метро много. Я полюбил «Маяковскую» после того, как увидел документальный фильм о том, что на ней в годы войны проходили торжественные собрания, а во время бомбежек она укрывала людей, спасала тысячи наших соотечественников.

Метрополитен всегда помогал москвичам. Сейчас мы дожили до того периода, когда невозможно ездить по городу: пробки на дорогах отнимают массу времени, энергии, нервов. А Московский метрополитен всегда готов выручить. Однажды во время жуткого снегопада движение в городе встало, ни на машине, ни на наземном транспорте куда не попадешь. А я спустился в метро — и прекрасно доехал. Некоторые пассажиры удивлялись: «Что это Кобзон здесь делает?» А я им ответил: «Кобзон просто пользуется услугами метро».

Когда я бываю за рубежом, всегда спускаюсь в метро. Ни в какое сравнение с нашим ни одно из них не идет! У нас прекрасное оборудование и непревзойденное художественное оформление станций. Когда пассажиры спускаются в метро, они получают удовольствие от окружающей их красоты и комфорта. Я с удовольствием поздравляю наш метрополитен с юбилеем и хочу, чтобы он всегда оставался любимым россиянами, дружелюбным видом транспорта.

Поздравления других звездных участников проекта «Голоса метро» читайте на стр. 3

В этот день открылась первая очередь Московского метрополитена — участок от станции «Сокольники» до станции «Парк культуры», с ответвлением от «Охотного ряда» до «Смоленской». В ночь на 15 мая у вестибюлей собрались сотни москвичей, с нетерпением ждавших пуска первого поезда. В 7 часов утра метрополитен был официально открыт. Редакция газеты «Моё метро» предлагает вам вспомнить главные вехи развития метрополитена.



#### ПОЗДРАВЛЕНИЯ



**СЕРГЕЙ СОБЯНИН,**  
мэр Москвы

Уважаемые работники Московского метрополитена!

От всей души поздравляю вас с юбилеем, столь значимым в контексте истории нашего города и всей страны. 80 лет — солидный срок для работы транспортной системы, особенно с таким объемом ежедневных перевозок, как в Москве. Сегодня столичный метрополитен занимает первое место в мире по интенсивности движения, надежности и объемам перевозок. Обеспечивать работу такого грандиозного предприятия — задача не из легких, но задача эта почетная и престижная. От лица всех москвичей я благодарю вас, метрополитеновцы, за трудолюбие и преданность профессии, за ответственность и самоотдачу. Желаю вам энергии, удовлетворения от работы, здоровья и семейного благополучия!



**МАКСИМ ЛИКСУТОВ,**  
заместитель мэра Москвы,  
руководитель Департамента транспорта  
и развития дорожно-транспортной  
инфраструктуры города Москвы

Дорогие наши, уважаемые метрополитеновцы!

Пожалуй, труд работников транспортной сферы — один из самых недооцененных в нашем обществе. А знаете почему? Потому что о нас вспоминают лишь в те редкие моменты, когда случаются перебои движения. А ведь каждый день, каждый час и каждую минуту тысячи из вас трудятся, чтобы люди спокойно и уверенно добирались до мест назначения, не заботясь о внутренней «кухне» метро. Хорошо, что есть праздники, в которые москвичи задумываются о вашем благом деле, — такие как этот 80-летний юбилей. Нам же, транспортникам, не нужен специальный повод, чтобы от всей души поблагодарить вас за старательную, порой самоотверженную работу, преодоление трудностей и упорство в тщательном выполнении каждодневных задач. Сегодня мне хочется пожелать вам добра, понимания и поддержки близких, оптимизма и уверенности в завтрашнем дне. И конечно, здоровья и хорошего настроения, ведь от всех вас зависит ритм нашего любимого мегаполиса.



**ДМИТРИЙ ПЕГОВ,**  
начальник Московского метрополитена

Дорогие коллеги!

Май 2015 года ознаменовался для всех нас 80-летним юбилеем метрополитена. Я поздравляю вас с нашим общим праздником и хочу поблагодарить за то, что своим профессионализмом, мастерством и слаженной работой вы поддерживаете мировой авторитет московского метро.

Мы понимаем: трудовой актив метрополитена — наша главная ценность — и делаем все для того, чтобы наши работники и их семьи были уверены в завтрашнем дне. Финансовая стабильность, безопасные и комфортные условия для каждого сотрудника — одна из основных задач руководства метро, наряду с улучшением сервиса для пассажиров. Желаю вам, коллеги, радости от осознания, что наша работа приносит неоценимую пользу москвичам. Мы должны гордиться своей миссией и ощущать причастность к общему делу. Только тогда мы сможем сообща двигаться к единой цели — бесперебойной, надежной, прогрессивной работе самого быстрого и удобного в мире транспорта.



**+2045** новых сотрудников

пришли на работу в Московский метрополитен в 2014 году

# Обучение: новые перспективы



Московский метрополитен развивается быстрыми темпами: появляются новые станции и службы, растет штат работников. О том, как изменяются с течением времени методы подготовки сотрудников, нам рассказал глава Службы профориентации, обучения и развития персонала Павел Ковалев.

## БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕВЫШЕ ВСЕГО

Главное требование к работе метрополитена — обеспечить безопасность пассажиров, которых мы перевозим. Этому вопросу сейчас уделяется крайне высокое внимание. Наверняка вы замечали, что на каждой станции смонтированы рамки металлоискателей и досмотровые зоны. В ближайшем будущем весь метрополитен превратится в своеобразную стерильную зону, как в аэропортах.

В рамках нашей службы создан комплекс транспортной безопасности, который будет постоянно заниматься

## НОВЫЕ ЗНАНИЯ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ

Еще одно важное направление нашей деятельности — повышение квалификации руководителей и специалистов. Начиная с 1 апреля эта задача легла на наши плечи.

Для развития руководителей есть два направления повышения квалификации: техническое и бизнес-образование. Каждый руководитель должен не только быть профессионалом в своем деле, но и уметь разбираться в кадровых вопросах, финансово-хозяйственной деятельности. Поэтому мы

**Мы считаем, что люди должны пользоваться метро с удовольствием. Поэтому у нас появляются тренинги по культуре обслуживания клиентов**

повышением квалификации и дополнительным образованием сотрудников. В нем два основных направления. Первое связано с обучением работе с новыми устройствами: металлоискателями, рентгеновскими установками, сканерами. А второе — это профайлинг, то есть методика превентивного распознавания в толпе людей, которые могут нести угрозу. С помощью такой методики инспектор, который наблюдает за пассажирами, сможет по косвенным признакам вычислить подозрительных людей. Например, если пассажир быстро бежит с большой сумкой, озирается по сторонам, это повод присмотреться к нему. И каждый человек, который стоит на контроле, пройдет обучение по этой программе и будет постоянно повышать квалификацию. Это поможет нам заблаговременно вычислять возможные угрозы.

планируем организовать технические курсы — частично со своими специалистами на базе Учебно-производственного центра, частично с привлечением преподавателей со стороны. А в создании курсов бизнес-образования нам помогут профильные учебные заведения.

В основе нашей системы лежит глубокий анализ эффекта обучения. Когда к нам для повышения квалификации приходит группа сотрудников, мы, прежде чем отвести их в аудиторию к преподавателю, проводим для них тестирование. Результаты теста не только помогают нам оценить эффективность обучения, но и позволяют выявить пробелы в знаниях будущих учеников и понять, каким темам нужно будет уделить внимание в ходе профессиональной переподготовки.



Тренажер машиниста вагона серии 81-760

## ЛИЦОМ К ЛЮДЯМ

Метрополитен — это своего рода предприятие сервиса, и мы считаем, что люди должны пользоваться метро с удовольствием. Поэтому у нас появляются тренинги по культуре обслуживания клиентов. Все наши сотрудники, которые по долгу службы общаются с пассажирами, проходят эти курсы.

Также появляются курсы по английскому языку. Москва стремится стать одним из ведущих туристических городов, но для этого требуется решить ряд вопросов. Навигация в метро уже переводится на английский язык, а сейчас мы учим персонал говорить с иностранцами. Понятно, что снять человека с работы на полгода, чтобы научить его английскому, мы не можем. Да и задачи такой нет, чтобы на английском говорили все. Но мы хотим подготовить персонал для работы на центральных станциях, таких как «Охотный ряд», где рядом Красная площадь, Большой театр, другие достопримечательности. Есть курс для тех людей, которые уже общаются по-английски, а есть базовый — порядка 40–50 слов, из которых можно построить несколько общеупотребительных фраз: ответить, сколько стоит билет, как пройти в Кремль.

## Профориентация со школьной скамьи

На станции «Выставочная» 15 мая откроется новый Центр профориентации, нацеленный на то, чтобы познакомить с традициями и реалиями работы в метрополитене школьников и увлеченную молодежь.

Задача центра профориентации — погрузить посетителей в атмосферу Московского метрополитена и показать им, что работа в метро не только стабильная и хорошо оплачиваемая, но и очень интересная.

Центр займет помещение площадью около 800 кв. м на втором ярусе станции «Выставочная». Там расположится большая историческая экспозиция, посвященная всем службам метрополитена — от связистов до работников подвижного состава. В помещении центра будет зона для демонстрации исторических видеороликов, макеты различных сооружений и инженерных устройств, а главное — настоящий тренажер машиниста вагона серии 81-760, на котором сможет прокатиться любой желающий.

Каждый день в центре будут проходить занятия для посетителей. Здесь же будет базироваться фан-клуб любителей метро. В создании центра примет участие и

Совет ветеранов: кто может рассказать о профессии лучше, чем люди, которые занимались ей десятилетиями? Ветераны метрополитена будут приходить в центр и, надев униформу старого образца, помогать в качестве экскурсоводов, делиться опытом с молодежью.

Также планируется открытие нового музея Московского метрополитена. Под него отведено помещение на территории электродепо «Нижегородское» рядом со станцией «Площадь Ильича» — порядка 1,5 тыс. кв. м. Там расположится экспозиция исторических вагонов, начиная со времен открытия

метро и заканчивая современным подвижным составом. В отличие от действующего народного музея Московского метрополитена на станции «Спортивная», новый музей будет рассчитан не столько на специалистов, сколько на широкий круг посетителей. Планируется, что экспозиция будет подготовлена для детей, поэтому экспонаты размещаются на уровне детского взгляда — на высоте приблизительно 1,2 м. Выставка будет максимально интерактивна, экспонаты будут в открытом доступе: посетители смогут заходить внутрь вагонов, нажимать на кнопки и дергать рычаги.



## О доблестях, о подвигах, о славе

Вскоре будет опубликована книга о ветеранах фронта и тыла, работавших на Московском метрополитене



Член президиума Совета ветеранов метрополитена Александр Евгеньевич Максимов планирует выпустить книгу о своих коллегам, которым выпало жить и работать во время Великой Отечественной войны. Он уже собрал весь необходимый материал и сейчас готовит его к печати.

«Подвиг метрополитеновцев в ходе войны трудно переоценить. Работники всех профессий — подвижники, сооруженцы — вносили огромный вклад в деятельность своих предприятий. При этом никогда за всю войну не прекращалось строительство метрополитена. Несмотря на большие сложности, люди не только трудились, но и отдавали часть своей зарплаты в фонд

обороны страны! — отмечает Александр Евгеньевич. — Для них слова «Все для фронта, все для победы!» были не просто лозунгом, а прямым руководством к действию. Вся организационная структура была изменена под работу в военное время».

Александр Евгеньевич добавляет, что его идею книги о ветеранах особо поддержал начальник Московского метрополитена Дмитрий Пегов.

Ветеранская организация Московского метрополитена была создана в 1962 году. Сбор информации об участии работников метро в Великой Отечественной войне — одна из важнейших миссий этой организации.

## На заслуженный отдых — в Лесной Городок!

Ветераны Московского метрополитена провели неделю в загородном пансионате

В апреле 50 бывших сотрудников метрополитена посетили оздоровительный комплекс в подмосковном Лесном Городке. Программа отдыха включала в себя шахмат-

ные и бильярдные турниры, посещение бассейна, автобусную экскурсию на Бородинское поле и, конечно, дружеское общение и воспоминания о былом.



Деятельность Совета ветеранов Московского метрополитена необычайно активна. Дважды в год ветераны получают путевку в оздоровительный центр в Лесном Городке. Также для них регулярно проводятся праздничные концерты, чаепития, им предоставляются билеты в театр. Кроме того, Совет ветеранов организует поездки в города России и СНГ — за последние годы «подопечные» совета побывали в Санкт-Петербурге, Сочи и Одессе. В ближайших планах совета — устроить автобусную экскурсию в Центральный музей бронетанкового вооружения и техники в Кубинке.



## Мобильность для всех

Центр обеспечения мобильности пассажиров Московского метрополитена расширяет географию обслуживания. Теперь его сотрудники не только доставляют маломобильных граждан из точки А в точку Б на территории метро, но и сопровождают пассажиров до электричек, помогают сесть на поезд, провожают до аэроэкспресса.

Более  
**400 000**  
пассажиров  
получили помощь  
сотрудников Центра

Москва еще не везде приспособлена для маломобильных граждан, и доехать на общественном транспорте, например, до больницы многим из них сложно. Инспекторы центра по необходимости будут сопровождать таких пассажиров до конкретного объекта. Сейчас работники изучают списки «труднодоступных» адресов, которые получили от департаментов здравоохранения, культуры, социальной защиты населения. Задача начальника Центра Евгения Попова — расширить этот список.

На недавней международной выставке «Интеграция. Жизнь. Общество. 2015» коллеги из немецкого метрополитена высоко оценили работу российского Центра. Они отметили, что наша система очень похожа на ту, что дей-

### Пассажиры благодарят сотрудников Центра:

«Хотели бы выразить благодарность центру на «Комсомольской» и Чернышову Роману за помощь в сопровождении первокурсников, достойное поведение и умение отстоять детей перед невоспитанными, грубыми пассажирами».

Школа 1811

«Хочу поблагодарить сотрудников службы сопровождения и лично старшего инспектора Карпова И. С. Наш класс с 2014 года с помощью службы сопровождения посетил несколько экскурсий. Сотрудники всегда пунктуальны, вежливы, доброжелательны! Предложение: просим выдать сотрудникам премию».

Елена Алексеева

«Очень благодарна, что в вашей организации есть такие прекрасные инспекторы, как Наталья!!! Я еле шла на ст. «Киевская», с вокзала, и тут ваша инспектор чуть ли не бежала, чтобы мне помочь!»

Вера Дмитриева

«9 апреля нашу группу сопровождали сотрудники бригады Бушуева с участка «Комсомольский» («Орехово» — «Кропоткинская» — «Орехово»). Огромное спасибо за слаженную работу, уважительное отношение к непослушным детям, высокий профессионализм. Невероятно полезно и удобно!!!»

Алина Дударева

ствует в Берлине и Дюссельдорфе, и пригласили наших сотрудников в Берлин для обмена опытом. Поездка запланирована на конец мая.

### Евгений Попов:

«Транспортная активность маломобильных пассажиров растет. Они регулярно куда-то выезжают — и по делам, и на отдых, и за культурными впечатлениями. Это подтверждает статистика. Самая сложная категория — инвалиды-колясочники. Скоро начнется тестирование мобильных транспортных подъемников. Если они будут признаны безопасными, то эскалаторы и лестницы перестанут быть препятствием для колясочников».

Наши инспекторы работают с инвалидами, семьями с детьми, пенсионерами, детскими группами. В зависимости от заявки оператор подбирает сопровождающего. Где-то нужен сильный мужчина, с детьми лучше находить общий язык женщина, а с пассажирами, которые боятся подземного пространства, работает психолог. Часто маломобильные граждане просят, чтобы их сопровождал конкретный сотрудник».

# Знакомые голоса

К юбилею метрополитена звезды российского шоу-бизнеса преподнесли подарок пассажирам. В рамках акции «Голоса метро» в течение всего мая на всех линиях привычные объявления звучат голосами любимых артистов, музыкантов и телеведущих. Поучаствовав в записи пленок, популярные деятели культуры поздравили с праздником работников метрополитена.



**Вера Алентова,** советская и российская актриса театра и кино, заслуженная артистка РСФСР, народная артистка России

Служба работников метрополитена не легка, в связи с тем что количество пассажиров в последнее время серьезно увеличилось, поэтому я вам желаю, дорогие метрополитеновцы, прежде всего спокойствия, ну и, конечно же, здоровья, счастья и удачи. Понимаю, что работа ваша очень тяжелая, как и любая работа слюдьми, — москвичи и гости столицы бывают очень разные, и за каждым нужен глаз да глаз. Но я за свою жизнь побывала во многих метрополитенах мира и могу с уверенностью сказать, что наше метро — самое лучшее и самое красивое. Спасибо вам за это!

**Лолита Милявская,** российская эстрадная певица, актриса, телеведущая и режиссер

У меня с Московским метрополитеном связано огромное количество приятных воспоминаний. Например, мой последний клип был снят в метро. Мне больше всего нравятся те станции, которые находятся возле моего дома, — «Курская» и «Тургеневская». Еще очень люблю «ВДНХ», потому что она рядом с телецентром. Когда я приехала в Москву, все мои мысли были привязаны к этой станции. Во-первых, рядом павильоны ВДНХ, а во-вторых, близость к заветной Останкинской башне. «ВДНХ» я, киевлянка, выучила сразу. Все остальное мне давалось с большим трудом.

Я поняла, насколько прекрасен Московский метрополитен, после того как побывала в американском, где вообще ничего не мог-

**Анжелика Варум,** эстрадная певица, актриса, заслуженная артистка Российской Федерации, член Международного союза деятелей эстрадного искусства

Метрополитен — одно из моих самых ярких впечатлений юности. Когда мы с семьей только переехали в Москву, папа повел меня кататься на метро. Грандиозность и масштаб московского метро были первым в столице, что покорило воображение девочки из маленького украинского города. Метро — настоящее спасение в условиях бесконечных московских пробок. Помню эпизод: когда я играла в театре Антона Чехова, я ехала в

машине и катастрофически опаздывала на спектакль. Тогда на Цветном бульваре я спустилась в метро и, спокойно доехав до Арбата, успела в театр. Такие воспоминания, наверное, есть у всех моих коллег.

Всех, кто причастен к работе этого гигантского, очень старого и очень нужного предприятия, я поздравляю с его 80-летием. Это большая дата, и отрадно знать, что вы, сотрудники метрополитена, вкладываете в его работу не только свой талант, но



и сердце, душу. Желаю вам всем счастья, любви, благополучия. Спасибо за то, что вы у нас есть!

**Валерия,** российская эстрадная певица, народная артистка России

С детских и юношеских лет в моей голове постоянно звучат названия именно тех станций, которые мне сегодня удалось озвучить. Я очень часто ездила по этой ветке, когда училась в Гнесинском институте: мы шли на учебу от «Арбатской» или от «Библиотеки имени Ленина», а после исхаживали каждый переулочек вблизи Арбата, знали каждый угол и поворот. Сегодня, озвучивая эти станции, я ощутила сильную ностальгию.

Мне хотелось бы, чтобы Московский метрополитен и дальше оставался самым надежным и быстрым



видом транспорта. Пусть он совершенствуется, при этом сохраняя свою красоту

и индивидуальность, развивается в техническом отношении — пусть появляются новые станции, разрабатываются самые современные поезда и используется новая техника. Мы гордимся нашим метро — такого нет нигде в мире. Коллективу метрополитена хочу пожелать хорошего настроения и терпения, потому что работа у вас непростая. Теперь, когда мне удалось заглянуть за кулисы и осознать, какой тяжелый труд лежит зачастую на хрупких женских плечах, хочется еще пожелать, чтобы работать на метрополитен шли побольше мужчин.



ла понять: где и как пересядывать, какой билет покупать — это какой-то кошмар. А вот в токийском метро меня потрясли багажные полки: если бы такие появились в Москве, это было бы очень удобно, особенно когда едешь на вокзал. И еще понравилось, что везде были бархатные кисточки и никто их не отрывал. Я хо-

тела бы пожелать нашему метрополитену, чтобы мы догнали и обогнали Японию в этом смысле.

В честь 80-летия метрополитена должна показаться: в прошлом случалось, что денег совсем не хватало. У нас с моим партнером было ровно 5 копеек в день, и метро стоило те же 5 копеек. И когда нам надо было

ехать в Останкино, мы научились перешагивать турникеты или проходить через них вдвоем так быстро, что рефлектор просто не успевал сработать. Сейчас я понимаю, что лишила метрополитен рублей пяти — по старому курсу.

Я только что озвучивала станции для Люблинской линии и после этого смогла по-настоящему оценить голоса, которые мы слышим в метро. Сделать так, чтобы люди четко слышали название каждой станции и переходы, — это очень тяжелая работа. И я кричу «Браво!» всем работникам, которые во всем мире объявляют в вагонах названия станций.

Дорогие вечно юные ветераны метрополитена, а также молодежь! Я желаю вам побольше нормальных пассажиров, чтобы они не портили нервы, не занимались вандализмом, не хамили и не пробовали пройти без билета. Мне кажется, это очень скоро случится. А второе пожелание — благополучия и процветания!

15 мая 1935 года Московский метрополитен открыл свои двери для первых пассажиров. Всего за пять лет строители-ударники провели гигантскую работу, не просто создав новый вид транспорта, но подарив городу и стране настоящее произведение искусства. В газете «Правда» от 14 мая того же года искусствовед Д. Аркин писал: «Каждая станция в Москве наделена своим архитектурным лицом. И в то же время все подземные вестибюли и залы говорят об одном и том же архитектурном взрыве, несут на себе яркую печать одного стиля. Да, можно говорить о своеобразном стиле Московского метрополитена, о единстве его архитектурного облика. В архитектуре метро дан как бы эскиз архитектурного облика новой Москвы». Развитие Москвы, действительно, невозможно представить без развития метро. В тесной связи друг с другом они находятся и сегодня — именно метро дает жизнь новым районам, позволяет москвичам жить в ритме столицы.



# 80 лет в ритме столицы

15 июня 1931 года  
Принято решение  
о строительстве Московского метрополитена



15 мая 1935 года  
Открытие первой очереди московского метро — линия от «Сокольников» до «Парка культуры» и ответвление до «Смоленской» Филевской линии

1937 год  
Введение участков от «Смоленской» до «Киевской» и от «Улицы Коминтерна» (сегодня — «Александровский сад») до «Курской»

1938 год  
Завершение строительства второй очереди Московского метрополитена. Открыто движение по Горьковскому радиусу от «Площади Свердлова» (сегодня — «Театральная») до «Сокола»



1939 год  
В Москве организовано регулярное телевизионное вещание

1941 год  
Во время войны московское метро продолжает работать, выполняя одновременно и функцию бомбоубежища. По некоторым данным, во время авианалетов на станциях родилось 217 детей



1931

1935

1937

1938

1939

1941

1972 год  
Вступила в строй Краснопресненская линия от «Баррикадной» до «Октябрьского поля»

1971 год  
Открыты участки Калужской линии от «Октябрьской» до «Проспекта Мира» и Ждановской (Таганско-Краснопресненской) от «Таганской» до «Площади Ногина» («Китай-город»). Образована Калужско-Рижская линия



1969–1970 годы  
Вступление в строй участка Горьковско-Замоскворецкой (Замоскворецкой) линии от «Автозаводской» до «Калужской»



1967 год  
В вестибюле станции «Спортивная» открыт Народный музей Московского метрополитена

1966 год  
Открытие Ждановской (Таганской) линии от «Ждановской» (сегодня — «Выхино») до «Таганской»



1962 год  
Открытие МКАД

1962 год  
Введение в строй Калужской линии от «Октябрьской» до «Новых Черемушек»

1972

1969

1967

1966

1962

1975 год  
Вступил в строй участок «Площадь Ногина» («Китай-город») — «Баррикадная», образована Ждановско-Краснопресненская (Таганско-Краснопресненская) линия



1980 год  
Москва принимает XXII летние Олимпийские игры

1983 год  
Введение в эксплуатацию Серпуховской линии от «Серпуховской» до «Южной»



1995 год  
Открыта Люблинская линия, образован Учебно-производственный центр Московского метрополитена



2002 год  
После 19-летней реставрации вновь открыта станция «Воробьевы горы»

1981 год  
Создан вычислительный центр Московского метрополитена, введен в эксплуатацию комплекс машин для механизации путевых работ

1991–1992 годы  
Достроены новые участки Серпуховской, Калужско-Рижской, Филевской, Сокольнической линий



1997 год  
Москва отмечает 850-летие

2003 год  
Вступила в строй первая очередь Бутовской линии легкого метро

2004

# Метро сегодня



**45 972**  
человека  
работают  
в Московском метрополитене

 Мужчины  
27 215 человек — 59,2 %  
 Женщины  
18 757 человек — 40,8 %

**2962**

сотрудника и члена их семей отдохнули в оздоровительном комплексе метрополитена за прошлый год

**67,8%**

работников имеют профессиональное образование

**25 905**

работников повысили свою квалификацию за 2014 год по итогам различных форм обучения

**1644**

человека сдали кровь в рамках дней донора, проведенных метрополитеном в прошлом году

## 10 шагов в будущее

Московский метрополитен всегда двигался в ногу со временем, внедряя самые перспективные разработки. Для всей страны столичное метро стало символом прогресса, местом, где будущее можно увидеть уже сегодня.

**1937 год**

Введение в эксплуатацию модернизированных вагонов типа «Б»



**1946–1947 годы**

Ввод в эксплуатацию вагонов типа «В», созданных на основе трофейных поездов, изъятых в качестве репарации из берлинского метро, а также вагонов типа «Г», произведенных на Мытищинском заводе

**1953 год**

Все поезда Кольцевой линии оборудованы системой громкоговорящего оповещения



**1958 год**



Начало внедрения автоматических контрольных пунктов (АКП) на станциях метрополитена

**1962 год**

Начало эксплуатации вагонов типа «Е»



**1972 год**

Установленная на Кольцевой линии новая система АРС позволила управлять поездом одному машинисту

**1977 год**

Начало эксплуатации вагонов типа 81-717/714. Эти вагоны, а также их модификации можно и сегодня увидеть в Московском метрополитене



**1998 год**



Начало эксплуатации вагонов типа «Яуза». В отличие от предыдущих типов, они снабжены системой принудительной вентиляции

**2003 год**

Начало эксплуатации вагонов типа «Русич», представляющих собой две сочлененные секции на трех тележках. Данные вагоны оборудованы системами кондиционирования и видеонаблюдения



**2015 год**

В московском метро начал курсировать первый поезд со сквозным проходом между вагонами. Такая особенность позволит увеличить вместимость состава и сделает метро более безопасным



**1943 год**

Построена линия от «Площади Свердлова» до «Завода имени Сталина» (сегодня — «Автозаводская»), открыты станции «Павелецкая» и «Новокузнецкая»



**1944 год**

Завершение третьей очереди строительства. Введен в эксплуатацию участок Арбатско-Покровской линии от «Курской» до «Измайловской» (сегодня — «Партизанская»)



**1945 год**

Победа! Несмотря на войну, метрополитен отметил десятилетие с отличными показателями: по линиям метро прошло 4,7 млн поездов, было перевезено 2,7 млрд пассажиров, скорость движения достигла 38 км/ч

**1945**

**1950**

**1950–1954 годы**

Строительство Кольцевой линии, ключевой в дальнейшем развитии метрополитена. Участки вводятся поэтапно: от «Курской» до «Парка культуры», от «Курской» до «Белорусской», от «Площади Революции» до «Киевской», от «Белорусской» до «Парка культуры»

**1952–1957 годы**

Строительство высотных зданий, впоследствии получивших наименование сталинских высоток и ставших символами города и эпохи



**1959 год**

Кировско-Фрунзенская (Сокольническая) линия продлена до «Университета», открыта Арбатско-Филевская линия, связывающая центр Москвы с новыми жилыми районами на западе города

**1959**

**1952**

**2009 год**

Завершено строительство митинского участка Арбатско-Покровской линии, открыты станции «Мякинино», «Волоколамская» и «Митино»



**2004 год**

Начало перевозки пассажиров по монорельсовой транспортной системе

С 2015 по 2020 год Московский метрополитен получит около 150 км линий метро и 64 новые станции. Развитие транспортной системы города снизит нагрузку на действующую инфраструктуру, а также обеспечит «шаговую доступность» к станциям для подавляющего большинства жителей столицы

**2009**

**2009**

**2014**

**2015**



**2009 год**  
В Москве проходит конкурс песни «Евровидение»

**2014 год**

Введение в строй участка Калининской линии от «Делового центра» до «Парка Победы». Открыты станции «Битцевский парк», «Лесопарковая», «Спартак», «Тропарево»



# Гордимся быть частью

## Война глазами очевидца

В этом году мы отмечаем 70-летие Великой Победы. В годы войны метрополитен, служивший бомбоубежищем, внес огромный вклад в спасение москвичей от вражеских атак. Сегодня о подвигах фронтовиков и тружеников тыла мы можем слышать из первых уст.



Юлия Ивановна Кувшинова, ветеран труда, бывший главный поездной диспетчер службы движения Московского метрополитена

Войну я встретила на Смоленщине, в деревне у бабушки. В июле нас оттуда родители вывезли в военной машине, под бомбами. Хорошо помню, как прятались в метро на время бомбежек. Тогда не во всех подвалах домов можно было организовать укрытие, потому что они были заняты углем. После окончания отопительного сезона его начинали завозить впрок, и

большинство подвалов домов оказались заняты. Пошли налеты — и каждый вечер в восемь часов метрополитеновцы останавливали движение и принимали людей. На старых станциях не было эскалаторов — только лестницы, причем часто крутые: самая неудобная лестница была на станции «Красносельская». И вот женщины-дежурные по этим ступеням практически на себе тащили тех, кто не мог передвигаться сам (а обратно, утром, по тем же лесенкам — наверх!). Старых, раненых, с детьми — всех их устраивали на платформах и в средних залах. Для больных расставляли раскладушки — четыре палки, а между ними полотно. Их тоже делали сотрудники. На части станций оставляли поезда — тогда они были коротенькие, по четыре вагона. Люди в них спали на полу и на лавочках. Здоровых людей укрывали в тоннелях,

**2800** работников Московского метрополитена участвовали в боевых действиях на фронтах Великой Отечественной войны

**7** новых станций метро было введено в эксплуатацию за годы войны

предварительно накрыв полы настилами. На пути спускались по сходням — работники метро вставали по бокам и подавали руки укрывающимся. Поезда пускали около



Коллектив метро наряду со всеми советскими людьми трудился в ремонтных мастерских, выполнял оборонные спецзаказы, строил оборонные рубежи, собирал средства, которые пошли на сборку легендарного бронепоезда «Московский метрополитен». Около четверти работников метро были призваны в Красную армию, многие ушли в народное ополчение, часть сопровождала эвакуированные вагоны и оборудование в среднеазиатский Андижан.



7–8 утра, когда все «посетители» уже были наверху. Работники ходили по тоннелям и проверяли, чтобы нигде никто не уснул, не заблудился, после чего докладывали поездному диспетчеру. И только тогда на контактный рельс подавали напряжение. Интервалы были большие — пассажиров-то стало немного, Москва опустела. Смены у сотрудников были — первая с 8 утра и до 8 вечера, а вторая с 8 вечера до 8 утра. Как раз к открытию метро люди собирались, чтобы ехать на предприятия, а после своих смен приходили в укрытия.

«Около четверти работников метро были призваны в Красную армию, многие ушли в народное ополчение, часть сопровождала эвакуированные вагоны и оборудование в Среднюю Азию»

В метро огромное количество работы, требующей особой технической подготовки. Всем мужчинам, выполнявшим такую работу, выдали

«бронь» — освобождение от призыва в армию. Но многие, имея на руках эту «бронь», все равно записывались в ряды добровольцев, пряча свои бумажки. А замены-то не было! Это были ценные кадры, их, между прочим, до войны учили не кто иные, как немцы, ведь именно с их участием проектировалась первая линия метро. В конечном итоге руководство забило тревогу, и комиссариат стал уже как следует проверять документы новобранцев. А машинисты все равно были в основном женщины — это потом их стали увольнять, потому что работа

КОГДА ОТГРЕМЕЛА ВОЙНА

## Фундамент будущего

После войны Москва стремительно оживала, сбрасывая с себя пепел бомбежек, оцепенение и страх перед налетами, тревогу за будущее. Нормализации ритма жизни во многом способствовало метро, сотрудники которого не просто быстро привели в порядок платформы и перегоны, а с новыми силами приступили к обеспечению работы новых станций — свежих памятников закончившейся войны.

В первые послевоенные годы метрополитен принял на работу многих фронтовиков, для которых эта служба стала возможностью найти себя: привыкшие за годы войны к дисциплине, форме, поганам и продовольственному обеспечению, здесь они чувствовали себя в своей тарелке. На инженерные должности, такие как дежурный по станции и начальник станции, брали только

офицеров, а большинство простых солдат приходили учиться на машинистов. Работа эта была одной из самых престижных и высокооплачиваемых, а сотрудники метрополитена становились для остальных горожан олицетворением прогресса, хорошей жизни. Метро вновь сияло красками, и жизнь Москвы разворачивалась в мирное русло.

«После войны страна стремительно обновлялась — и на нас,

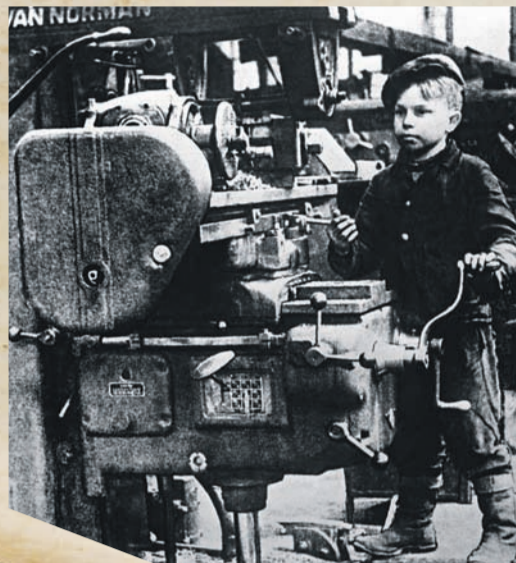
детей военных лет, возлагались большие надежды, — рассказывает почетный работник метрополитена, бывший начальник службы СЦБ и связи Николай Михайлович Новиков. — Трудности послевоенной жизни заставили меня покинуть деревню и уехать в столицу.

Москва мне была известна только по рассказам, а тут я увидел все наяву. Трудно пе-



Вид станции метро «Динамо» в день футбольного матча на стадионе «Динамо», 1949 год

# нашей Великой Победы



## Такое не забывается

«Огнедышащая термичка, грохочущий, визжащий, стучащий механический цех, а на ящиках у станков стоят дети. Деловые, сосредоточенные лица не по-детски суровы. Дети делают мины. Идет война жестокая, кровопролитная. Она взяла все, и их отцов тоже. В цехе мало взрослых. Мужчины и женщины на самых тяжелых работах. Мастера и наладчики не смогли в короткий срок посвятить этим 14–15-летним мальчишек и девчонок в тайнства профессии токарей, фрезеровщиков, сварщиков и прочих специальностей по металлообработке.

Эти юные, еще ошеломленные необычностью окружающего рабочие были живыми автоматами по управлению холодными и мертвыми без них машинами. Они не знали не только своей профессии, но и того, что делают большое дело для нашей общей победы. <...> В это время существовал неписанный, но суровый закон: если твой сменщик не вышел на работу — должен остаться на вторую смену, так как конвейер остановить нельзя. Оставлялись, работали, и темпы были такими же высокими...»

Из письма работника механических мастерских метрополитена в годы ВОВ тов. Бодровой



тяжелая, с ночными сменами. Тогда, в войну, о таком просто не думали. В торцах станций при входе в метро тоже стояли женщины-милиционеры: заменившие мужчин, они учились пользоваться оружием. Войну мы с семьей пережидали дома, в Бауманском районе Москвы. Там находится школа, которая носит имя Пушкина, потому что на ее месте якобы раньше стоял до-

мик няни поэта. В этой школе во время войны располагались мастерские, где мальчики — вчерашние ученики — чинили военную обувь, а девочки штопали одежду. Мне и моим сверстникам тогда было лет по 12. Зарплату, конечно же, нам не платили, зато вместо продуктовой и хлебной карточки иждивенца всем давали карточку служащего, по которой еды полагалось побольше. Когда

сегодня я говорю внукам, что нам, маленьким служащим мастерской, ежедневно выдавали 400 граммов хлеба, они удивляются: «Бабушка, как же ты за один день могла съесть столько хлеба?» Так ведь ничего, кроме хлеба, не было! До сих пор отмечаю, что большинство моих сверстников едят жадно, как будто впрок наедаются.

Записала Юлия Петропавловская

Около  
**3000**  
деревянных кроватей  
для укрывавшихся  
под землей москвичей  
смастерили сотрудники  
метро за годы войны

## День нынешний

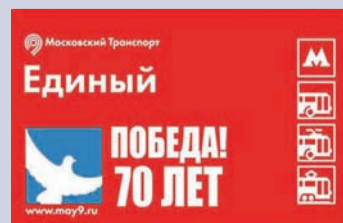
Память о войне отзывается в сердцах сегодняшних метрополитенцев, которые стремятся привлечь к изучению военной истории нашей страны молодое поколение москвичей. К юбилею Победы метрополитен подготовил ряд мероприятий.



21 апреля в галерее «Метро» на станции «Выставочная» открылась совместная выставка Московского метрополитена, Совета Федерации и МИА «Россия сегодня». Вниманию пассажиров представлены уникальные фотографии из архива Совинформбюро, посвященные 70-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне. На снимках запечатлена хроника страшной войны, в том числе битва за Курск, оборона Крыма, блокадный Ленинград, оборона Москвы. На Серпуховско-Тимирязевской линии курсирует праздничный именной поезд «70 лет Победы». В его вагонах пассажиры смогут увидеть фотохронику, плакаты и газетные вырезки военных лет. Специально для поезда объявления станций и поздравления для пассажиров записал народный артист Советского Союза Иосиф Кобзон.



На Арбатско-Покровской линии запустили обновленный состав «Народный ополченец». Экспозицию поезда, посвященного истории народного ополчения, Московский метрополитен подготовил совместно с Российским военно-историческим обществом при участии Музея обороны Москвы, Музея Великой Отечественной войны, Посольства Казахстана в России и газеты «Вечерняя Москва».



С 7 по 10 мая в кассах метро пассажиры могли приобрести праздничные билеты, выпущенные в честь 70-летия Победы в Великой Отечественной войне. Тираж билетов составил 500 тысяч экземпляров.

## ПОДВИГИ ГЕРОЕВ



**НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ ЕВСТАФЬЕВ** (1925–1965) — Герой Советского Союза, линейный надсмотрщик 1064-й отдельной кабельно-шестовой роты 46-й армии 2-го Украинского фронта, младший сержант. После войны трудился в коллективе электродепо «Северное» московского метро. В 1944 году при форсировании Дуная Евстафьеву было приказано дать связь через водный рубеж. Евстафьев нашел неисправную лодку и под огнем врага двинулся к цели. Лодку разбило осколками снарядов, но Евстафьев сумел достичь берега, волоча за собой нить кабеля. Под огнем врага он несколько часов поддерживал связь, устраняя порывы, и обеспечивал командованию управление боем во время завоевания плацдарма.



**ИВАН ИВАНОВИЧ КОРЧАГИН** (1916–2003) — Герой России, летчик 6-го гвардейского Московского штурмового авиационного полка 3-й воздушной армии 1-го Прибалтийского фронта, работник пожарной охраны Московского метрополитена. В 1944 году вступил в бой и за 14 месяцев совершил 126 боевых вылетов, уничтожил и парализовал 5 вражеских танков, 60 автомашин, до 50 повозок с грузами, 12 артиллерийских орудий, 2 паровоза. Провел 8 воздушных боев с вражескими истребителями. В бою 18 августа 1944 года уничтожил вражескую переправу через реку Вента в Прибалтике. 30 марта 1945 года в сложной метеорологической обстановке выполнил задание по разведке артиллерийских позиций противника в районе северо-западнее Кенигсберга.



**АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВИЧ БЕЛОВ** (г. р. 1921) — Герой социального труда, в годы войны был командиром батареи дальнебойных орудий, которая первой произвела артиллерийский залп по Берлину. Участвовал в обороне Москвы, Ленинграда. Освободил Варшаву. Победу встретил в Берлине в звании подполковника. За боевые действия был награжден орденами Красного Знамени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды и медалями «За оборону Москвы», «За оборону Ленинграда», «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». В апреле 1948 года пришел работать на Московский метрополитен в электродепо «Измайлово».

Материалы предоставлены редакции газеты Народным музеем Московского метрополитена

редать то впечатление, которое на меня произвел Московский метрополитен. Когда пассажиры спускались под землю, они видели машинистов в белых перчатках и красивых девушек в красных фуражках. А в торце каждой станции стоял милиционер в белой форме. Как только я это увидел, мне сразу же захотелось трудиться именно там. Первое впечатление живо до сих пор! Когда я начинал работать, метрополитен был совсем молодой и трудился в нем в основном молодежь: многим было по 18–20 лет. На работу мы шли как на праздник. Мы знакомились, дружили, женились».

Московский метрополитен и сегодня остается гарантом стабильности, ведь каждый день, независимо ни от каких внешних событий, десятки тысяч работников обеспечивают быстрое и надежное передвижение жителям столицы.

По словам машиниста электродепо «Планерное» **Максима Рублева**, его должность неизменно вызывает интерес и уважение у собеседников: «Стоит мне упомянуть в компании, что я работаю машинистом метро, на меня обрушивается град вопросов: трудно ли управлять поездом? а в темноте, в кабине спать не хочется? а прокатить можешь? На все эти забавные вопросы стараюсь ответить: это работа. Может быть и не самая обычная, но работа. Местами тяжелая, и не столько физически, сколько психологически, ведь всегда есть ответственность за людей, которые за твоей спиной спят, читают, сидят в интернете, флиртуют. Просто живут. Тут уж нет времени ни на скуку, ни на сон. Ответственность для нас далеко не последнее

слово. Да, у нас тяжелая работа, но при этом хорошая премия, увеличенный отпуск и, самое главное, у нас замечательный коллектив, есть чувство локтя. Спасибо и руководству, которое старается поддерживать нас. У нас отличный тренажерный зал, хорошее футбольное поле, замечательная баня, где можно после работы расслабиться. В штате работает психолог и психофизиолог, к которым всегда можно прийти с

своими проблемами, и они помогут в их решении. Благодаря профсоюзу коллеги ездят в санатории по путевкам отдохнуть, поправить здоровье. А недавно у моего друга в семье случилась беда — выплатили материальную помощь. Кто-то скажет, что это мелочь, но это показатель отношения к сотрудникам. Я с удовольствием, пользуясь случаем, хочу поздравить уже ставший родным метрополитен с 80-летием!»





## По всей форме

В распоряжении редакции газеты «Моё метро» оказались фотографии с показа первых вариантов новой формы сотрудников Московского метрополитена. В этом номере мы публикуем первые варианты формы Службы движения (на фото — женская, рядовой состав) и Службы подвижного состава (на фото — мужская, младший начальствующий состав). В следующем номере газеты «Моё метро» будет опубликован полный набор фотографий формы, а также будет запущен интерактивный опрос, в ходе которого каждый из вас сможет высказать свое мнение о новых вариантах формы сотрудников Московского метрополитена. Следите за нашими выпусками!

## О нас слагают песни...

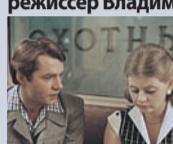
Московское метро упоминается в десятках, если не сотнях, произведений искусства. Это место, где действуют герои множества книг, фильмов и песен.

\*\*\* Кинофильмы \*\*\*  
«Я шагаю по Москве», режиссер Георгий Данелия



Все помнят финальные кадры фильма: два молодых человека и девушка прощаются на станции «Университет». Герой Никиты Михалкова поднимается на эскалаторе, напевая «А я иду, шагаю по Москве...» Любопытно, что в 1964 году, когда снимался фильм, станция «Проспект Вернадского» еще не была достроена, и в кадре отчетливо видны таблички «Посадки нет».

«Москва слезам не верит», режиссер Владимир Меньшов



Герои Александра Фатюшина и Ирины Муравьевой знакомятся на станции «Охотный ряд». Кстати, место действия было выбрано специально, чтобы перенести зрителей на 20 лет назад: в 1979 году, когда снимали фильм, станция уже была переименована в «Проспект Маркса». А внимательные зрители могут заметить, что роль «Охотного ряда» на самом деле сыграла «Новослободская».

«Гостья из будущего», режиссер Павел Арсенов  
В экранизации приключений Алисы Селезневой тоже есть станция-актер. Южный вести-

боль «Ботанического сада» сыграл роль Московского института времени в далеком 2084 году.

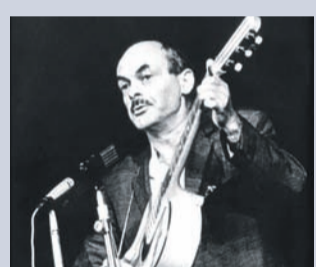
\*\*\* Песни \*\*\*  
«Песня старого извозчика», исполнитель Леонид Утесов



«Но метро сверкнул перилами дубовыми, сразу всех он сядоков окольдовал!» — жалуется пожилой извозчик своей верной лошади Маруське. На календаре начало 1941 года, и гужевой транспорт исчезает с московских улиц. Ну а песня настолько полюбилась слушателям, что в 1982 году ее включили в мультфильм «Старая пластинка».

«Песенка о метро», автор и исполнитель Булат Окуджава  
Правило, о котором поет знаменитый бард, с юных лет знакомо каждому москвичу:

«Мне в моем метро никогда не тесно, потому что с детства оно как песня, где вместо припева, вместо припева: — Стойте справа! Проходите слева!»



«42 минуты», автор и исполнитель Валерий Сюткин



Бодрая песня «стиляги» Валерия Сюткина о ежедневном пути на работу в середине 1990-х доносилась буквально из каждого окна:  
«Ежедневно 42 минуты под землей, Туда-сюда, сюда-туда. Эти 42 минуты под землей Я день за днем сложил в года».

\*\*\* Книги \*\*\*  
«Старик Хоттабыч», повесть Лазаря Лагина



Тогда, в далеком 1938 году, даже сами москвичи не успели привыкнуть к чудесам столичного метро. Что и говорить про джинна, просидевшего последние 3,5 тысячи лет в кувшине! Конечно, его восхищает движущаяся лестница и пугает поезд, который старик принимает за чудовище.

«Ночной дозор», роман Сергея Лукьяненко  
Пытаясь вычислить вампиров, дозорный Антон Городецкий спускается в метро. Его путь лежит на север Калужско-Рижской линии: действие разворачивается на станциях «ВДНХ», «Ботанический сад» и «Свиблово».



## «Мисс Метро»:

кто станет самой обаятельной и привлекательной?

Газета «Моё метро» объявляет конкурс — «Мисс Метро» 2015/2016 года! Начиная со следующего номера каждый месяц редакция будет публиковать лучшие фотографии самых красивых, обаятельных и привлекательных сотрудниц Московского метрополитена, отобранные редколлегией. По итогам года с помощью открытого голосования и будет выбрана Мисс Метро.

Присылайте фотографии себя и своих коллег вместе с коротким рассказом о претендентке на [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru).

## ВИНТОРИНА

## С миру по ветке

Метрополитен давно стал повседневным видом транспорта для миллионов людей из сотен стран мира. При этом в каждом городе метро свое, особенное. Лондонское метро — старейшее, московское — самое красивое (и быстрее!), токийское — самое современное и инновационное, нью-йоркское — одно из немногих, работающих круглосуточно...

В этом номере мы предлагаем вам попробовать опознать метрополитены разных стран по фотографии. Уверены: в процессе поиска ответов вы узнаете о метро разных стран много интересного! Присылайте ответы на [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru). Первый, кто правильно назовет все города, получит памятный приз.



## для будущих сотрудников

## Осторожно: двери закрываются!

Пока Миша с мамой ждут поезда, проверь себя: внимательно изучи рисунки и найди 10 отличий. Как ты думаешь, какая станция московского метро изображена на рисунках?

