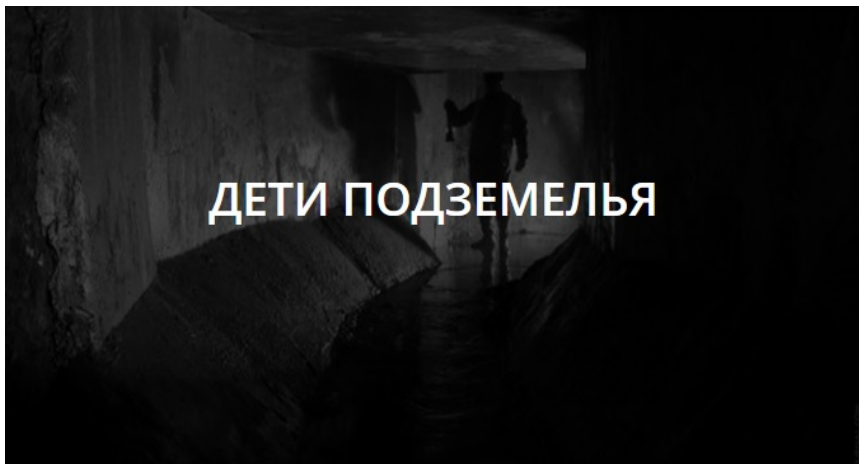
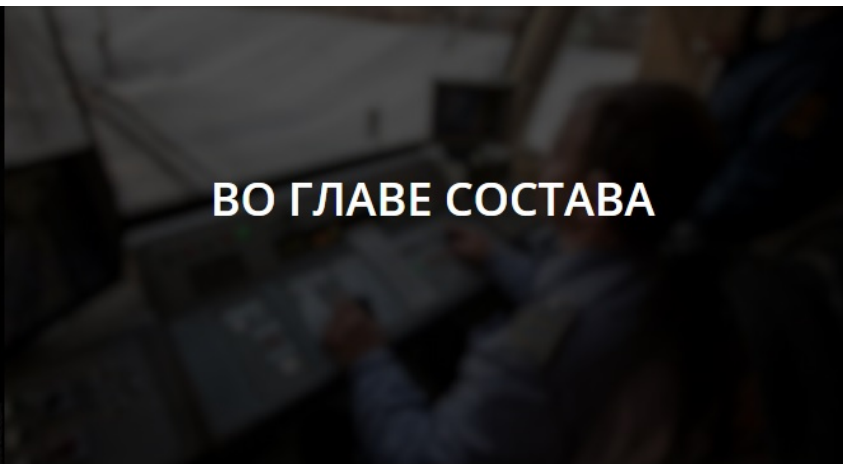


СТАНЦИЯ «80 ЛЕТ»

Где тепло зимой и прохладно летом? На чем можно доехать без пробок (не считая человеческих)? Какой объект обслуживают 43 тысячи человек? Как вы уже догадались, речь идет о московском метро. А вы знали, что в мае 2015 года метрополитен отмечает свое 80-летие? Только представьте, уже 80 лет в Москве днем и ночью кипит подземная жизнь. Как появилось московское метро, как развивалось? Мы подготовили подробный рассказ. Вспоминайте или записывайте.



ДЕТИ ПОДЗЕМЕЛЯ



ВО ГЛАВЕ СОСТАВА

↑
Cookie policy

Metro
Мария Миронова - До чего ж оно хитро!

SOUNDCLOUD

2:20

▶ 42

The image shows a SoundCloud player interface. On the left, there is a small icon of a cloud with sound waves and a black square button with a white upward arrow and the text 'Cookie policy'. The main player area features a red play button icon, the text 'Metro' and 'Мария Миронова - До чего ж оно хитро!', and a waveform visualization of the audio. In the top right corner of the player, there is the SoundCloud logo and a share icon. At the bottom right, a progress bar shows '2:20' and a play button with the number '42'.

12:00 AM
March 20, 1937

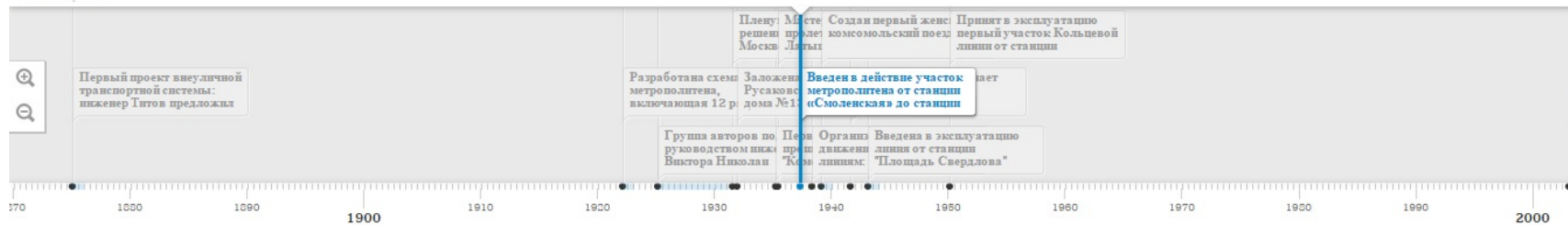
Введен в действие участок метрополитена от станции «Смоленская» до станции «Киевская» с метромостом через Москву-реку протяженностью **1,3 км**



7:00 AM
Мастер завода «Красный пролетарий» Петр Латышев купил первый билет в метро с порядковым номером "0001". В этот день было открыто пассажирское



12:00 AM
Организовано раздельное движение поездов по двум линиям: «Сокольники» – «Парк культуры» и «Курская» – «Киевская»





Первый начальник Метростроя
Павел Павлович Ротерт. Заместитель
начальника Егор Трофимович
Абакумова. Первый пробный поезд





МЕТРО И ГОЛУБИ

КАЗАЛОСЬ БЫ, КАКАЯ МОЖЕТ БЫТЬ РОМАНТИКА В СУРОВОМ ПОДЗЕМНОМ ЦАРСТВЕ? ОДНАКО ОКАЗАЛОСЬ, ЧТО И ЕЙ НАШЛОСЬ МЕСТО В МЕТРО. ЭТО ПОКАЗАЛ ОПРОС, ПРОВЕДЕННЫЙ СРЕДИ СТУДЕНТОВ МГУ (ВСЕГО БЫЛО ОПРОШЕНО 280 ЧЕЛОВЕК)

30 процентов студентов МГУ регулярно знакомятся в метро с симпатичными попутчиками и попутчицами. А у пяти человек из них это знакомство даже перетекло в продолжительные, серьезные отношения. Кстати, для тех, кто постеснялся



познакомиться в метро,
существуют специальные
паблики, в которых можно
попробовать найти
понравившегося человека.



Казалось бы, что вероятность найти попутчика в огромном мегаполисе ничтожна, однако 20% счастливых из тех, кто попытался это сделать, это удалось. Я, кстати, в их числе: пару месяцев назад меня так же нашли, с помощью паблика «Подслушано Московское Метро».

САМАЯ РОМАНТИЧНАЯ СТАНЦИЯ

ВОРОБЬЕВЫ ГОРЫ

18%

студентов МГУ

МАЯКОВСКАЯ

13.6%

студентов МГУ



вопрос **«Как вы относитесь к целующимся парам в метро?»** приблизительно половина опрошенных ответила **«резко отрицательно»**. **«Это неприлично», «целующиеся пары ставят других в неловкое положение»** и **«личное должно оставаться личным»** - именно так студенты аргументируют свое мнение.



Однако некоторые из них признались, что попросту завидуют таким парам. Вторая же половина опрошенных считает, что поцелуи в метро допустимы, если влюбленные «не пытаются друг друга съесть».



Ну а самые красивые люди по результатам опроса встречаются на станции Университет (как же иначе могли ответить студенты МГУ?) и на станциях внутри кольца.



ЛЕГЕНДЫ ПОДЗЕМЕЛЬЯ

**ЗА 80 ЛЕТ О МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ ПОЯВИЛОСЬ МНОЖЕСТВО МИФОВ.
МЫ ПРЕДСТАВЛЯЕМ ТОП-5 САМЫХ ИНТЕРЕСНЫХ ИЗ НИХ**

Сгоревший машинист

В 1980-х состав на Калужско-Рижской линии сошел с рельсов и загорелся.

Вагоновожатый, недолго думая, полез в самую гущу спасать людей. Машинисту



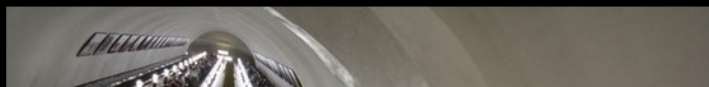
удалось вытащить из огня всех пассажиров, но сам он страшно обгорел и умер в больнице. Начальство свалило всю вину на него, сделав козлом отпущения. С тех пор призрак черного как смоль машиниста появляется в полночь в тоннелях и ищет возмездия.



Призрак ходит по тоннелям, а поздно вечером его можно встретить и на станциях, но он абсолютно безвреден и лишь ищет справедливости. Однако не стоит пугаться, порой бестелесные "духи" на самом деле являются работниками Варшавского электродепо. Эфиоп Ильма Тебеко уже много лет обслуживает Селуховско-Тимирязевскую линию. Говорят, он приехал в Москву учиться на летчика, но с небесами не сложилось, и пришлось спуститься под землю

Окровавленные призраки

Наиболее пугающая история связана, наверное, с аварией эскалатора на станции





Авиамоторная, которая произошла в 1982 году. Тогда погибли восемь человек, и еще 30 получили травмы. Причиной аварии стали неправильно настроенные аварийные тормоза и конструктивные недоработки эскалатора. Все погибшие задохнулись под тяжестью падавших на них тел (на эскалаторе во время аварии находились сто человек).

Однако несмотря на это, по Москве разошлись слухи о том, что людей затянуло в подвижные части механизма и разрезало на куски. И уже почти три десятилетия рассказывают об окровавленных призраках без рук, которые иногда появляются на Авиамоторной.

Души поезда

Ну а самая распространенная - история о

поезде с душами погибших во время строительства Кольцевой линии заключенных. Говорят, что один раз в месяц ночью по ветке проходит поезд, который останавливается на каждой станции, но очень редко открывает двери. В кабине машиниста якобы сидит всего один человек в форме старого образца, а вагоны по одной версии пусты, а по другой - забиты истощенными мужчинами в серой одежде.



Со временем легенда обросла красочными подробностями. Так, говорят, что заключенных за провинности замуровывали в стены тоннелей и сбрасывали в вентиляционные шахты. Тех, кому доведется увидеть этот поезд на Кольцевой, предупреждают ни в коем случае не приближаться к составу и не заходить в двери, если они откроются.

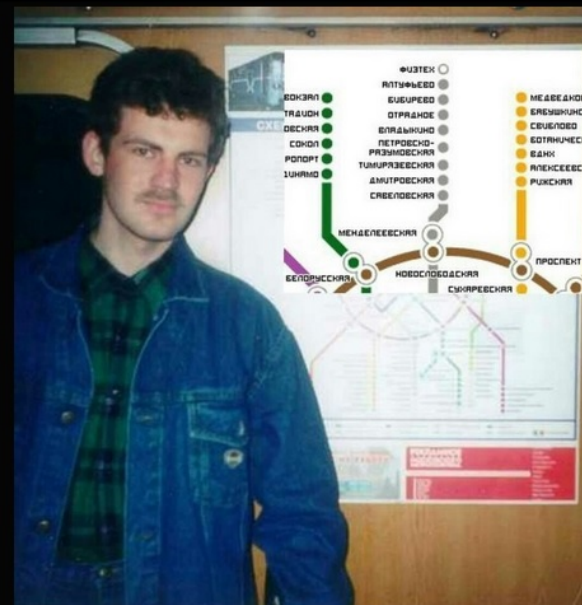
Назад в будущее



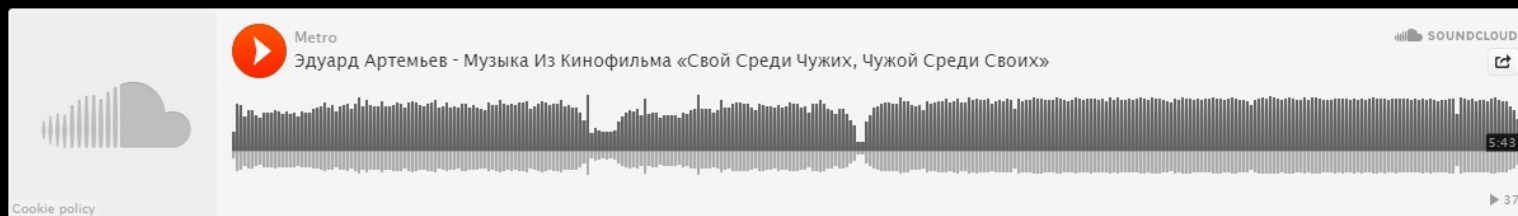
Самая смешная, на наш взгляд, история, связана с мозаикой на еще одной станции «Кольцевой» - Киевской. На станции «Киевская Кольцевая», которая была открыта в далеком 1954 году, есть мозаика под названием «Борьба за советскую власть на Украине». На ней в самом углу изображен человек, сидящий за ноутбуком и разговаривающий по мобильному телефону, а в свободной руке держит нечто, напоминающее карманный компьютер

Станция "Физтех"

На севере «серой» ветки метро в середине 1990-х строилась станция «Физтех» — следующая после «Алтуфьевской». Эта станция родилась 1 апреля 1996 года, когда студенты МФТИ напечатали наклейки с названием якобы строящейся станции и подклеили их к картам метро. Сначала на шутку никто не обратил внимания, но через некоторое время заволновались журналисты. В «Московском комсомольце» даже появилась заметка о том, что начальство метрополитена опровергает информацию о строительстве новой станции. Наклейки быстро удалили, однако «Физтех» успел попасть в некоторые справочники со схемами метро, где авторы просто поленились проверить данные.



Многие пытались опровергнуть эти мистические истории, найдя логическое объяснение, но как только становились известны факты, появлялось еще больше занимательных рассказов. Их количество растет в геометрической прогрессии, именно это так сильно привлекает туристов.



МЕТРО, КОТОРОЕ МЫ ПОТЕРЯЛИ



МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН — НЕ ПРОСТО ВИД ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ДЛЯ КРУПНОГО МЕГАПОЛИСА. СТОЛИЧНЫЙ МЕТРОПОЛИТЕН ИМЕЕТ МНОГОЛЕТНЮЮ ИСТОРИЮ, ТРАДИЦИИ, А ТАКЖЕ ЛЕГЕНДЫ. НЕСОМНЕННО, В МЕТРО ЕСТЬ И «СТАНЦИИ-ПРИЗРАКИ», А ЕСЛИ ВЫРАЖАТЬСЯ ТОЧНЕЕ — ЗАБРОШЕННЫЕ (ЗАКРЫТЫЕ) СТАНЦИИ. ОДНИ ИЗ ТАКИХ «ЗАБРОШЕННЫХ» ПЛАТФОРМ СО ВРЕМЕНЕМ ОТКРЫВАЛИСЬ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ, А ДРУГИЕ ИСПОЛЬЗОВАЛИСЬ НЕ ПО НАЗНАЧЕНИЮ, ЛИБО ВО ВСЕ ЗАКРЫВАЛИСЬ. КОНЕЧНО ЖЕ, ИНФОРМАЦИЯ О ТАКИХ СТАНЦИЯХ ТЩАТЕЛЬНО СКРЫВАЛАСЬ, ПОЭТОМУ ОНИ СО ВРЕМЕНЕМ ОБРАСТАЛИ СЛУХАМИ, ЛЕГЕНДАМИ И НЕБЫЛИЦАМИ.

В московском метрополитене есть 4 закрытые станции: «Советская» (Замоскворецкая линия), «Первомайская» (Арбатско-Покровская линия), «Калужская» (Калужско-Рижская линия) и «Волоколамская» (Таганско-Краснопресненская линия).



Самой мифической станцией считается «Советская». О ней ходит множество слухов и легенд. Станция строилась под Тверской площадью (примерно под памятником Юрию Долгорукому), по

проекту «Советская» была в желтых тонах и имела сходство с нынешней станцией «Рижская». Однако по причине гидрологических условий не удалось прорыть тоннели метрополитена. Спустя некоторое время по личному распоряжению И.В. Сталина «Советскую» приспособили для подземного пункта управления Московского штаба Гражданской Обороны.



Не стоит путать нынешнюю станцию метро «Первомайская» с заброшенной. Ранее она располагалась над теперешней «Партизанской». На данный момент в здании самой станции располагается Метродепо «Измайлово». Если ехать от «Партизанской» в сторону «Щелковской», то слева можно увидеть дом с высокой башней, на которой находятся часы. Это и есть та самая станция метро «Первомайская». Полностью закрыта она была 21 октября 1961 года из-за продления ветки до нынешней станции.

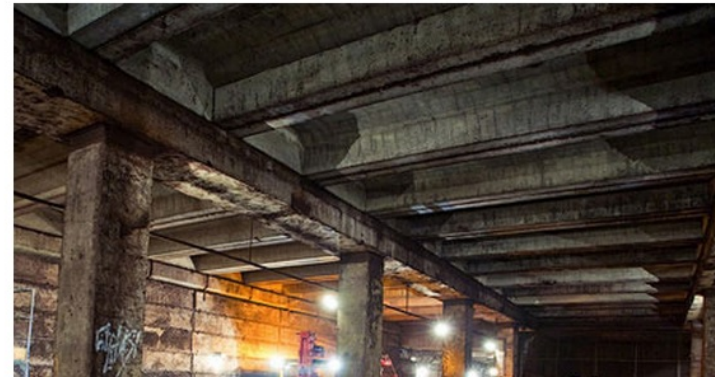


Также имеет схожее название с нынешней станцией «Калужская» другая забытая платформа. Станция-призрак была открыта в 1964 году и являлась временной. Располагалась она в здании электродепо «Калужское» до 1974 года. На данной станции не было ничего примечательного. Стены

были побелеными, на перроне уложили обычный асфальт, а сама платформа освещалась промышленными светильниками.



Самой известной призрачной станцией считается «Волоколамская», она была построена в 1975 году. Она располагается на перегоне между «Щукинской» и «Тушинской». Если присмотреться, то можно отчетливо увидеть фиолетовые стены и внутренний зал без отделки. «Волоколамская» построена под Тушинским аэродромом, который в 70-е годы предполагалось застроить жилым массивом. Данная станция выходов на поверхность не имеет. Но 27 августа 2014 года она была открыта под названием «Спартак». Из-за постройки стадиона «Открытие Арена» было принято решение восстановить станцию «Волоколамская».





В годы Великой Отечественной Войны станций-призраков было на одну больше. Станция метро «Красные ворота» использовалась не по прямому назначению. В ней временно размещались Генеральный штаб и ПВО СССР. Высокая фанерная доска отгораживала перрон от путей. Информация об этом тщательно скрывалась, никто ее не оглашал. Была даже придумана история о том, что штаб находился на ближайшей станции «Кировская». Из-за долгостроев, кризисов и различных проблем со строительством некоторое время станциями-призраками были «Дубровка», «Шаболовская» и «Воробьевы горы».





Метро в мире

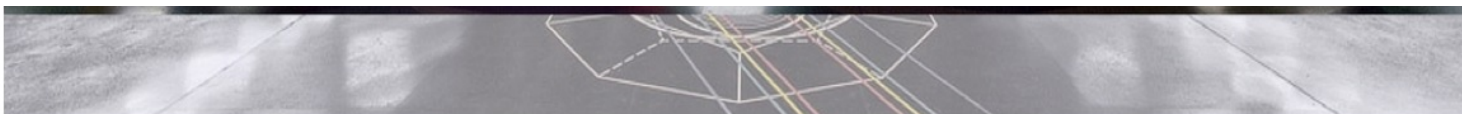
Какое метро самое красивое? Какое самое длинное? Какое самое старое? И какое самое загруженное?

Московское метро считается одним из самых красивых. Однако мы отдали первенство метрополитену Стокгольма. Tunnelbana, как здесь называют метро, часто именуют самой длинной в мире художественной галереей. Здесь представлены скульптуры классической архитектуры, оригинальные граффити и мозаики,



настенные рельефы, видео-инсталляции. Здесь часто проходят различные выставки. 140 художников создавали арт-объекты, чтобы украсить тоннели.





Станция T-Centralen

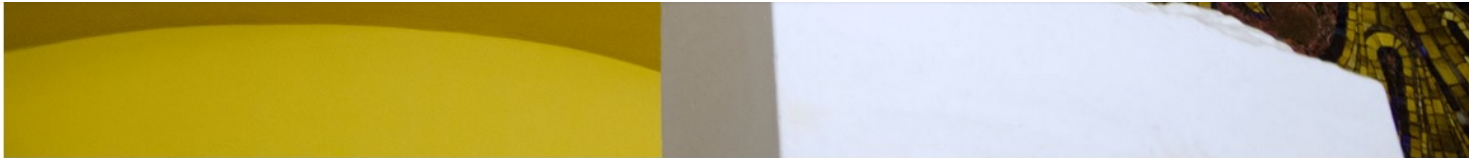


сМЕТРОвая площадка

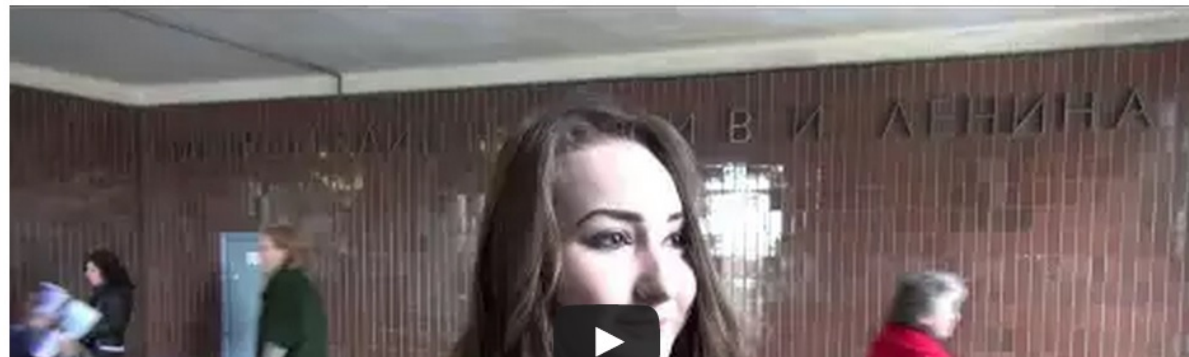




project6407.tilda.ws/#myCarousel2174138



О чём говорят пассажиры?





СЕКРЕТЫ ОДНОКОЛЕСНОГО ДВИЖЕНИЯ

НАКОНЕЦ НАСТУПИЛА ЖАРКАЯ ПОРА. И ЧТО МОЖЕТ БЫТЬ ЛУЧШЕ, ЧЕМ ПЕРЕСЕСТЬ НА ВЕЛОСИПЕД И НАСЛАДИТЬСЯ ХОРОШЕЙ ПОГОДОЙ? НО ОДИН НЕДОСТАТОК В ТАКОМ ЖИВОПИСНОМ СПОСОБЕ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ВСЕ ЖЕ ЕСТЬ: ДОЛГО НЕ ПОКАТАЕШЬСЯ, ЕСЛИ ТОЛЬКО ВЫ НЕ МАРАФОНЕЦ. ТУТ ВАМ НА ПОМОЩЬ ПРИХОДИТ МЕТРО! СПЕШИМ СООБЩИТЬ НЕСКОЛЬКО ПОЛЕЗНЫХ ФАКТОВ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ ВЕЛОСПОРТА И ПОДЗЕМНОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.



Согласно положению 2.10.4., по правилам пользования метрополитеном перевозка велосипеда в метро запрещена за исключением лишь складных и детских моделей. Это обосновывается тем, что его габариты не попадают под допустимые нормы для ручной клади.

Но выход из положения есть – перед проходом на станцию нужно снять переднее колесо. Конечно, за велосипед в разобранном состоянии нужно будет заплатить как за багаж. Со снятым передним колесом велосипед превращается в ручную кладь, вполне допустимую правилами для перевозки в метро.



Снимите переднее колесо

Максимальный размер багажа — 1,5 м.
Чтобы провезти велосипед, снимите переднее колесо, упакуйте пачкающие части.

Пройдя турникеты, колесо нужно сразу же вернуть на место и спокойно катить велосипед дальше. Многие дежурные у турникетов понимают суть проблемы и снимать колесо не заставляют. Но иногда можно встретить и такого дежурного, который не пускает пассажира с велосипедом на станцию вообще, ни на каких условиях, даже со снятым колесом.

Избегайте часов пик.

Круглосуточная горячая линия:
8 499 787-25-86
moscowmetro.ru
@moscowmetro

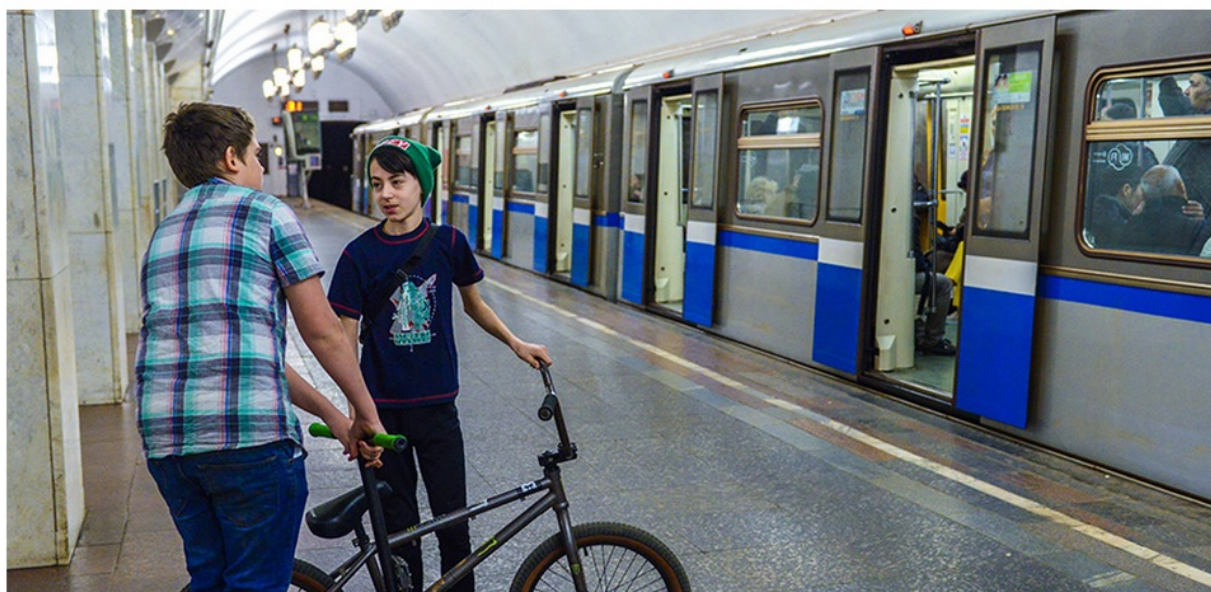


В общем, возить велосипед в метро можно только в случае крайней необходимости, рано утром или поздно вечером. И зачастую спокойнее проехать на велосипеде десяток километров по городу своим ходом, чем конфликтовать с дежурными у турникетов и с пассажирами в вагоне.



Ровно год назад в Москве начали устанавливать парковки-павильоны для велосипедов, закрывающиеся на замок. Сперва велобоксы установили около станций метро и рядом с

пересадочными узлами. Открыть их можно с помощью транспортной карты «Тройка». Однако проект был пилотным, и сейчас происходит его рассмотрение на предмет работы парковок на постоянной основе.





ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ОТРЯД

ТАК ЖЕ, У НАС ЕСТЬ ХОРОШИЕ НОВОСТИ ДЛЯ ТЕХ, КОМУ НЕОБХОДИМА ПОМОЩЬ В
МЕТРО, А ИМЕННО МАМАМ, ИНВАЛИДАМ И ПРОСТО ЛЮДЯМ, НУЖДАЮЩИМСЯ В
ПОДДЕРЖКЕ



14 октября 2013 года в Московском метрополитене образован Центр обеспечения мобильности

пассажиров для организации помощи гражданам в перемещении на станциях метрополитена.

Инспекторы центра выявляют среди пассажиров на входе в метрополитен престарелых граждан и инвалидов, пассажиров с маленькими детьми, помогают им безопасно передвигаться в вестибюле, проходить через турникеты и по платформе к поезду.

Кроме этого, инспекторы информируют пассажиров о видах услуг по их сопровождению, разъясняют Правила пользования Московским метрополитеном и порядок оплаты проезда. Также инспекторы помогают сотрудникам Службы безопасности и Службы движения в регулировке пассажиропотоков на станциях метрополитена, а также прилегающих территориях.





Сотрудники Центра обеспечения мобильности пассажиров, работающие на станциях метрополитена, одеты в яркие жилеты желтого цвета с контрастной отделкой красного цвета. Спереди жилета нанесена эмблема метрополитена, позади красными буквами нанесена надпись «Служба движения», под ней - «Центр обеспечения мобильности пассажиров».



КТО ГОВОРИТ

А ВЫ КОГДА-НИБУДЬ ЗАДУМЫВАЛИСЬ, ПОЧЕМУ В ВАГОНАХ МЕТРО НЕКОТОРЫЕ СТАНЦИИ ОБЪЯВЛЯЮТСЯ МУЖСКИМ ГОЛОСОМ, А ДРУГИЕ - ЖЕНСКИМ? ЗАЧЕМ ТАК БЫЛО СДЕЛАНО, КОГДА ПОЯВИЛАСЬ ЭТА ТРАДИЦИЯ И НАРУШАЕТСЯ ЛИ ОНА...

На всех линиях московского метро в поездах звучат голоса дикторов, которые при подъезде к станции объявляют её название, а перед отправлением предупреждают о закрытии дверей и сообщают о названии следующей станции. Эти звуковые сообщения записываются профессионалами в студии радио «[Риома](#)»



ДИКТОРЫ МОСКОВСКОГО МЕТРО



Голоса дикторов чередуются в метро не случайно - мужским голосом объявляются станции при движении к центру города, а женским - от центра. На Кольцевой линии во время движения по часовой

стрелке звучит мужской голос, против часовой — женский. На Филёвской линии - в сторону «Кунцевской» объявления делает только женский голос, а в сторону «Александровского сада» - мужской. На Каховской также своя система: от «Каховской» до «Каширской» голос мужской, в обратную сторону - женский.

Сделано это было специально для удобства ориентирования слепых и слабовидящих пассажиров. Данный способ объявления станций был предложен Обществом слепых в 1984 году. Станции, на которых мужской голос переключается на женский и наоборот, были определены Обществом слепых. Причём по первому и второму пути эти станции могут быть разными.

В народе даже придумали способ, с помощью которого легче запомнить, как связать голос с направлением движения: из дома (с конечных станций) пассажиров зовёт на работу (к центральным станциям) начальник (мужчина), а обратно, в



семью, - жена (женщина).

В 2004 году в московском метро стартовала акция «Голос метро». Вместо привычных строгих голосов в метро зазвучали голоса именитых актёров. Объявления станций Сокольнической линии озвучили Элина Быстрицкая, Татьяна Васильева, Екатерина Васильева, Галина Волчек и другие. Проект "Голоса метро", приуроченный к 80-летию Московского метрополитена, возобновился в 2015 году.





Накануне дня рождения подземки названия станций пассажиры узнавали не при помощи привычных дикторских объявлений, а благодаря всенародно известным голосам актеров и музыкантов. Всего на роль неформальных дикторов было выбрано 20 человек, каждый со своей манерой, подходом, тембром, но не только! Некоторые позволяли себе импровизировать и украшали стандартные фразы вольными пассажирами. Пассажиры улыбались, узнавая знакомые голоса Иосифа Кобзона, Никиты Михалкова, Валерия Сюткина, Армена Джигарханяна, Кристины Орбакайте, Лолиты, Валерии и многих других.



"Голоса метро" будут звучать в подземке до конца мая, однако в метрополитене намерены продолжать проект. – Все участники отнеслись к этой идее с позитивом и воодушевлением, – уточнили в пресс-службе метро.



КИНО И МЕТРО

Как часто московское метро мелькает в сюжетах кинолент? Проведя опрос, мы выяснили: большинство считает, что оно задействовано всего лишь в двух или трех фильмах.

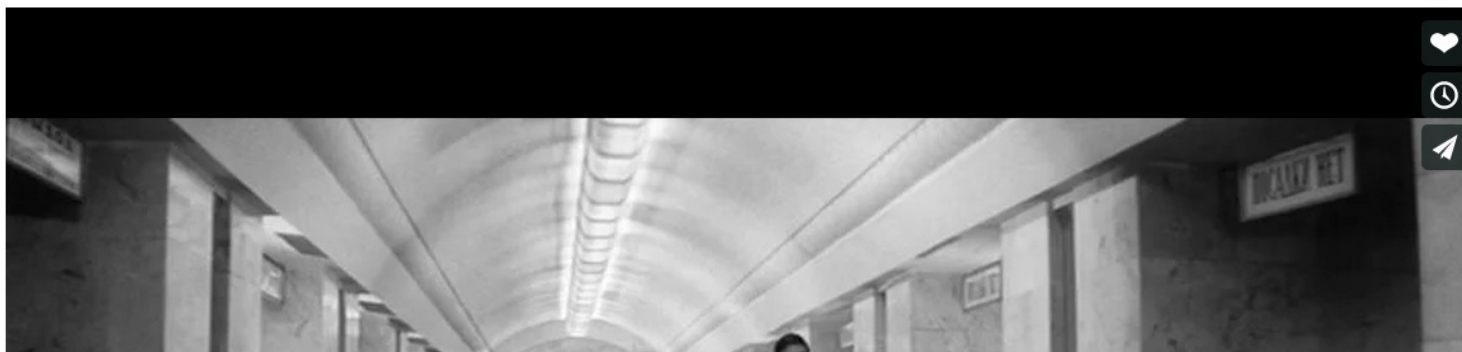


На самом деле сюжеты десятков картин приводят своих героев в столичную подземку. Некоторые из этих фильмов были сняты непосредственно в московском метрополитене, в других там просто

развивается история, но при этом съемки проходили в другом городе.

Кино в метро стали снимать буквально сразу после его открытия. В фильме «Цирк»(1936) Григория Александрова есть сцены снятые на станции «Охотный ряд».

Самый часто упоминаемый пример, пожалуй, «Я шагаю по Москве» (1963 год) и знаменитая сцена из этой картины, где главный герой в исполнении молодого Никиты Михалкова поднимается на эскалаторе в метро и поет песню. Сцену снимали на станции «Университет».





В новом сериале Валерия Тодоровского «Оттепель» можно заметить станцию Спортивная Сокольнической линии.

Станция фигурирует сразу в двух эпизодах. Однако в двадцать первом веке сценаристы предположили, что метро может быть опасным и страшным местом. Совсем недавно вышел фильм-катастрофа «Метро», создатели которого попытались предугадать, как бы развивались события, если бы несколько станций метро затопило из-за плотной застройки города. Герои ленты пытаются найти способ выбраться на поверхность с затопленных станций. Хотя действие разворачивается в Москве,

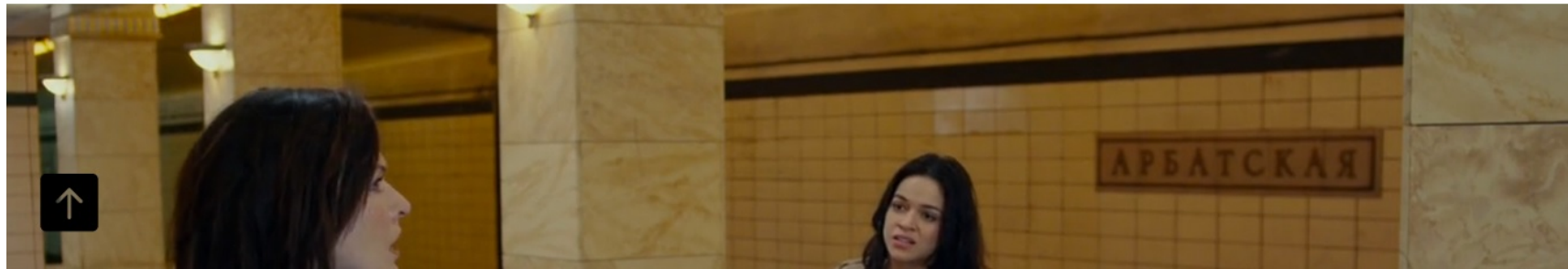


лента снималась в самарском метрополитене, так как руководство московского наотрез отказалось от сотрудничества.



Хотя ужасы - довольно редкий жанр для российского кинематографа, действие одного из его представителей, фильма «Путевой обходчик» развивается в туннелях рядом со станцией «Достоевская». Кино рассказывает историю грабителей, которые, совершив дерзкое ограбление банка, решили уйти от преследования под землей, но оказались во владениях опасного мутанта.

Московскому метро несколько раз удалось появиться в голливудских творениях. Станцию Киевская можно заметить в фильме «К-19», где играют такие крупные звезды, как Харрисон Форд и Лиам Нисон. Запоминается и безумная погоня на станции Арбатская в боевике «Обители зла 5» с Милой Йовович. Сцену снимали при помощи комбинированной съемки.

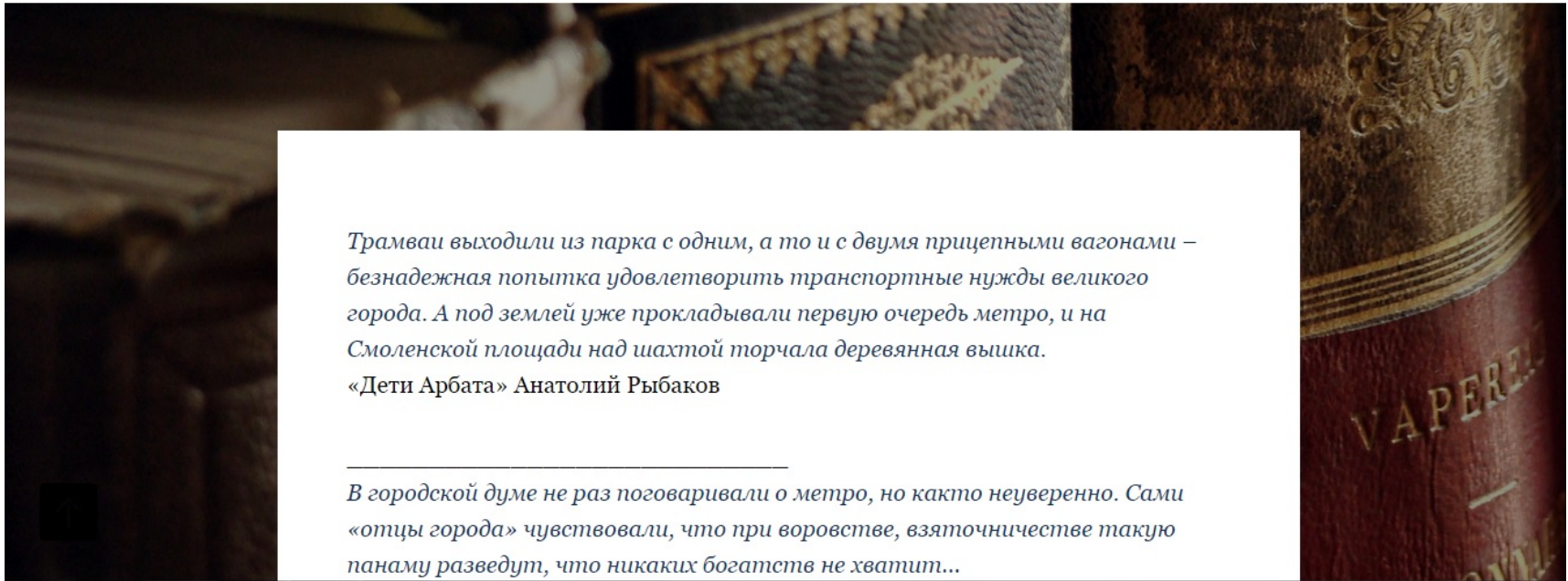




Проведя небольшое исследование, мы узнали, что больше половины станций столичного метрополитена было задействовано в производстве различных фильмов. Самыми популярными среди кинематографистов ветками оказались Арбатского-Покровская, Сокольническая и Кольцевая, а самыми привлекательными для них стали станции Площадь революции и Маяковская.



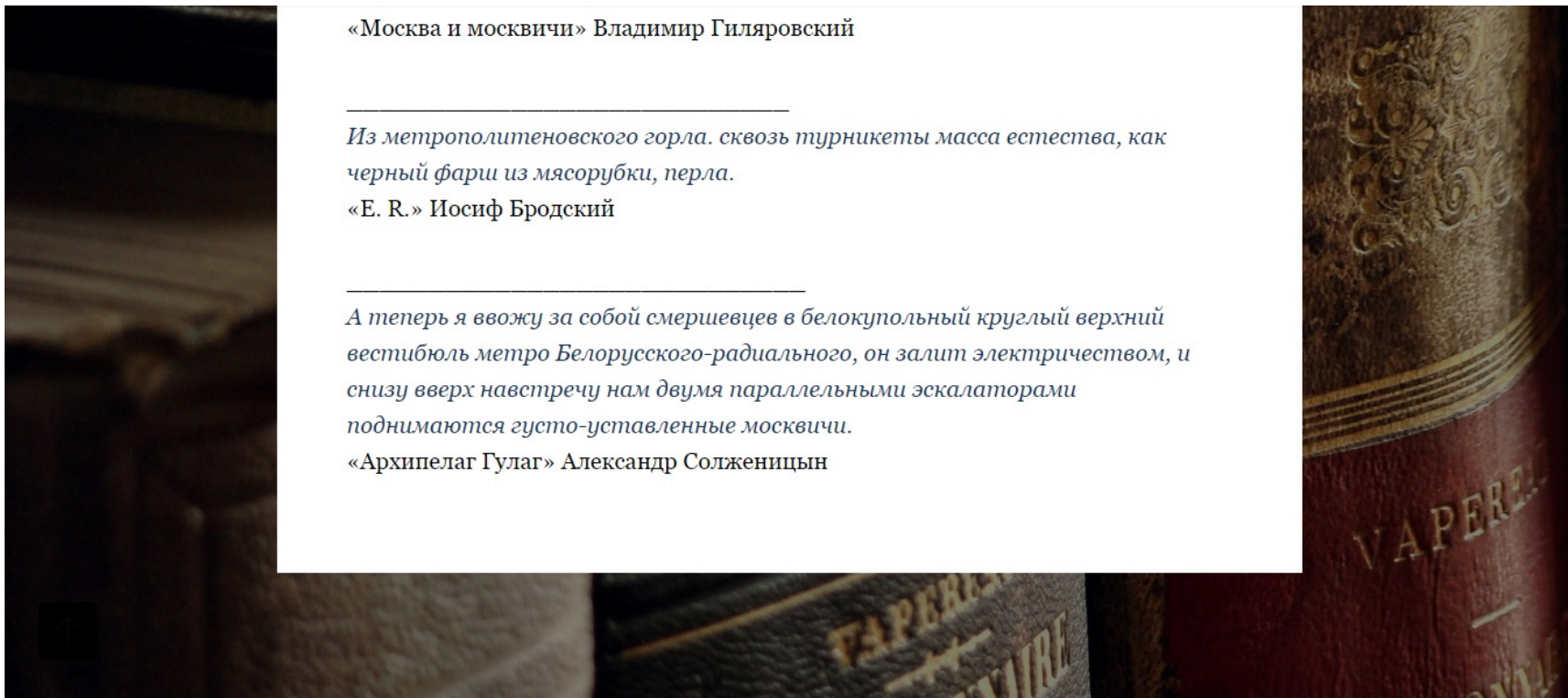
МЕТРОцитатник



Трамваи выходили из парка с одним, а то и с двумя прицепными вагонами – безнадежная попытка удовлетворить транспортные нужды великого города. А под землей уже прокладывали первую очередь метро, и на Смоленской площади над шахтой торчала деревянная вышка.

«Дети Арбата» Анатолий Рыбаков

В городской думе не раз поговаривали о метро, но както неуверенно. Сами «отцы города» чувствовали, что при воровстве, взяточничестве такую панаму разведут, что никаких богатств не хватит...



«Москва и москвичи» Владимир Гиляровский

*Из метрополитеновского горла. сквозь турникеты масса естества, как
черный фарш из мясорубки, перла.*

«Е. Р.» Иосиф Бродский

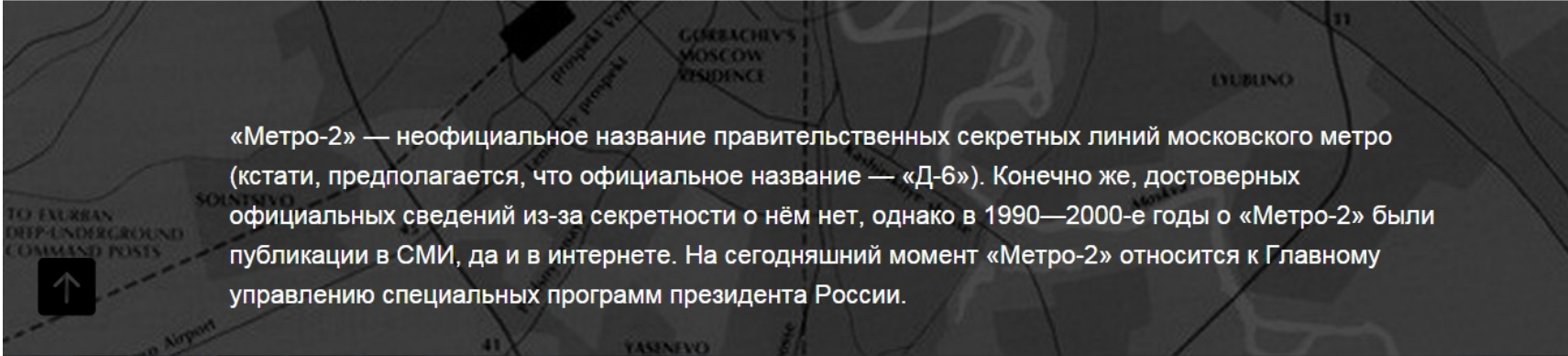
*А теперь я ввожу за собой смершевцев в белокупольный круглый верхний
вестибюль метро Белорусского-радиального, он залит электричеством, и
снизу вверх навстречу нам двумя параллельными эскалаторами
поднимаются густо-установленные москвичи.*

«Архипелаг Гулаг» Александр Солженицын

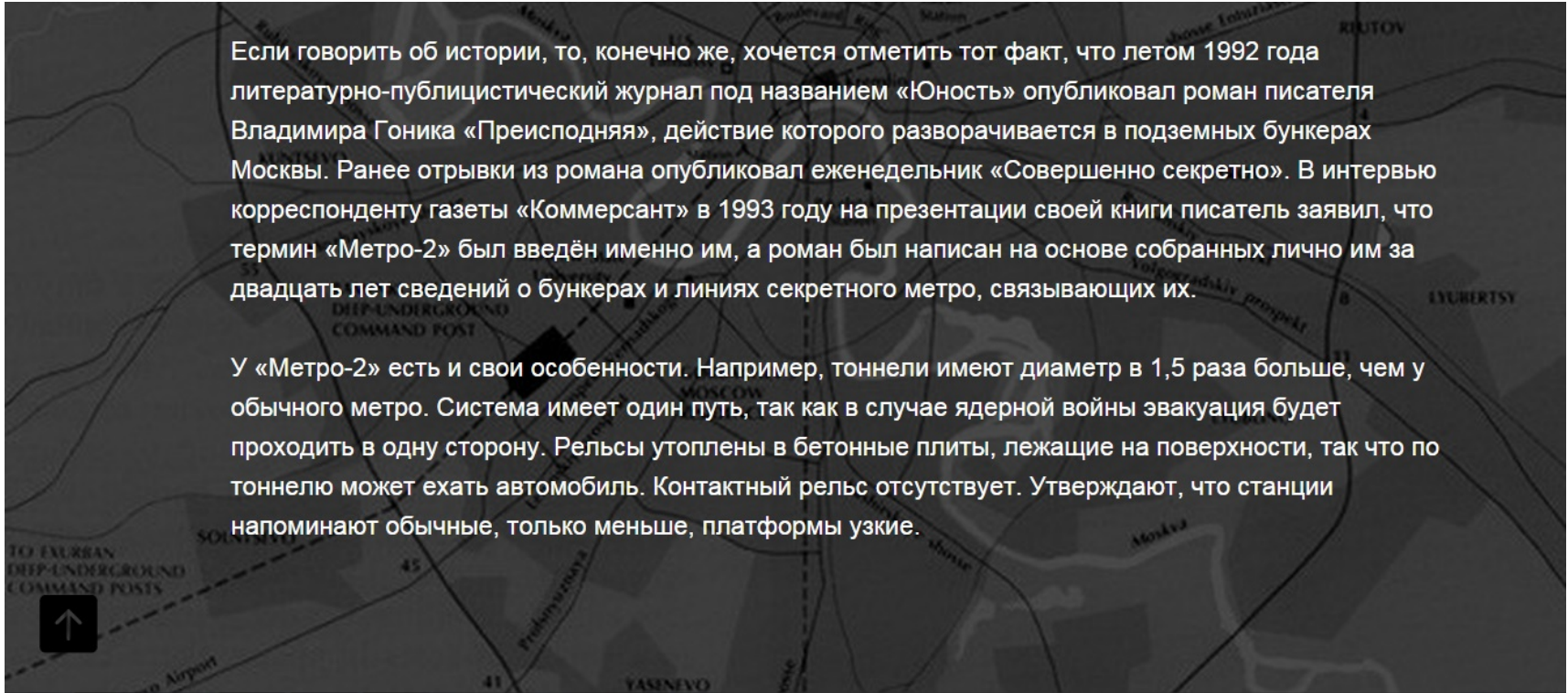


Секретное метро

Многие слышали про «Метро-2», но далеко не все знают, что же это такое...
Давайте разберемся!



«Метро-2» — неофициальное название правительственных секретных линий московского метро (кстати, предполагается, что официальное название — «Д-6»). Конечно же, достоверных официальных сведений из-за секретности о нём нет, однако в 1990—2000-е годы о «Метро-2» были публикации в СМИ, да и в интернете. На сегодняшний момент «Метро-2» относится к Главному управлению специальных программ президента России.



Если говорить об истории, то, конечно же, хочется отметить тот факт, что летом 1992 года литературно-публицистический журнал под названием «Юность» опубликовал роман писателя Владимира Гоника «Преисподняя», действие которого разворачивается в подземных бункерах Москвы. Ранее отрывки из романа опубликовал еженедельник «Совершенно секретно». В интервью корреспонденту газеты «Коммерсант» в 1993 году на презентации своей книги писатель заявил, что термин «Метро-2» был введён именно им, а роман был написан на основе собранных лично им за двадцать лет сведений о бункерах и линиях секретного метро, связывающих их.

У «Метро-2» есть и свои особенности. Например, тоннели имеют диаметр в 1,5 раза больше, чем у обычного метро. Система имеет один путь, так как в случае ядерной войны эвакуация будет проходить в одну сторону. Рельсы утоплены в бетонные плиты, лежащие на поверхности, так что по тоннелю может ехать автомобиль. Контактный рельс отсутствует. Утверждают, что станции напоминают обычные, только меньше, платформы узкие.

Основные линии метрополитена:

Говорят, что первая линия «Метро-2» была построена в 1947 году как узкоколейка от Кремля до ближней дачи Сталина в Матвеевском. Описание основных линий «Метро-2» приводится согласно Юрию Зайцеву (исследователю секретной подземки) и интернет-сайту mosday.ru.

Линия 0 - построена в 1955 году, протяжённость 12 км. Проходит в центре Москвы.

Линия 1 - построена в 1967 году, протяжённость 27 км. Проходит от Кремля до правительственного аэропорта Внуково-2.

Линия 2 - построена в 1987 году,



протяжённость 60 км. Идёт из Кремля в правительственный пансионат «Бор».



Линия 3 - построена в 1987 году, протяжённость 25 км. Проходит от Кремля к поселку Заря Балашихинского района, где, по мнению исследователей, под землёй находится Центральный командный пункт войск ПВО и Главный Штаб ВВС и ПВО.

Линия 4 - заложена в 1996 году. Проходит от метро «Смоленская» к Барвихе, где якобы находится правительственный бункер.

Довольно часто упоминают, что в «Метро-2» можно попасть из Главного здания МГУ (утверждают, что вход в туннель находится у КПП в сектор «Б»), но диггеры это опровергают.



ПОЦЕЛУИ
МАРИЯ МИРОНОВА
ЗНАКОМСТВА
КОЛЬЦЕВАЯ
СТАЛИН
СЮТКИН
ДИКТОРЫ
ДИГГЕРЫ
БУНКЕР
МЕТРО БУДУЩЕГО
МАСХИНИСТ
ВОРОБЬЕВЫ ГОРЫ
ДВЕРИ ЗАКРЫВАЮТСЯ
ОБИТЕЛЬ ЗЛА 5: ВОЗМЕЗДИЕ
ПОЖАР
БРОДСКИЙ
ФИЗТЕХ
ГОЛОСА МЕТРО
МИСТИКА
ПОДЗЕМКА
МЕТРО-2
ВАГОН
НЕ ПРИСЛОНЯТЬСЯ
КАТАСТРОФЫ
ФИЛЬМЫ
ЮБИЛЕЙ
ЗАБЫТЫЕ СТАНЦИИ
МОСКВА
80 ЛЕТ МЕТРО
МАШИНИСТ





НЕ ПРИСЛОНЯТЬСЯ

Куратор проекта: **Мария Крашенинникова**

Главный редактор: Екатерина Кузина

Фотографы: **Олеся Орлова**, **Анастасия Морозова А.**

Дизайнеры: **Арина Меснянкина**, **Кристина Минеева**.

Основной текст, корректура: **Кристина Онопченко**, **Екатерина Бакова**, **Лиза Миллер**.

Корреспонденты: **Эмиль Джалалов**, **Макар Овчинников**, **Петр Мельников**, **Мария Наум**,

Анастасия Морозова М., **Арина Меснянкина**, **Анастасия Панькова**, **Дарья Крамарова**,

Юлия Коштиал, **Анастасия Пастухова**, **Валерия Ширяева**, **Анастасия Морозова А.**

© 204 группа, факультет журналистики МГУ

2015



ДЕТИ ПОДЗЕМЕЛЬЯ

Мир столицы скрыт от посторонних глаз, это место, куда «Посторонним вход воспрещен!». Лишь бесстрашные диггеры знают путь к заброшенным действующим бомбоубежищам, подвалам и подземным тоннелям, которые покоятся в непроглядном мраке вечной ночи. Коллекторы подземных рек, тоннели метро, метрострой, теплотрассы и современные индустриальные строения переплетаются с забытыми историческими подземельями. С каждым годом движение диггеров





**Даниил Давыдов, 30 лет,
диггер-москвовед**

Я попал в штаб к диггерам в 1999 году. Тогда диггерская организация была уже организацией, хотя не совсем серьезной. Сейчас я понимаю, что тот путь, по которому шло это объединение, был дорогой в никуда. Всё надо было делать по-другому. Но тогда меня, 14-летнего подростка, захватил мир московских подземелий. Хотя самостоятельные спуски в бомбоубежища и подвалы я начал осуществлять раньше, все это было несерьёзно. Поэтому мой стаж диггерства уже 17 лет. Но это пустяки: у меня есть знакомый подземщик, которому 75, он москвовед, фотограф, знает историю Москвы с высоты сталинской высоты и на такую же глубину, исследует столичную подземку с 60-х годов прошлого века.



ГДЕ УЧИТЕСЬ?

Я учился в Литературном институте им. А.М.Горького. Моя специальность – детский писатель. Но занимаюсь я московведением. Ведь диггерство – суть археология, это слышно даже в самом названии. Диггер – прежде всего историк, исследующий свой город. Сегодня диггерами называют подростков и неформалов, пытающихся самовыразиться за счет чего-то запретного, поэтому, к сожалению, диггеров ставят теперь в один ряд с зацеперами и руферами. Но родоначальниками городских подземных исследований в 19 веке были профессор Игнатий Стеллецкий, работавший при императорском археологическом обществе, академик Апполинарий Васнецов, директор исторического музея князь Николай Щербатов, фактически, это и были первые диггеры.



ГДЕ ОБЫЧНО "ПУТЕШЕСТВУЕТЕ"?

Чаще всего я бываю под землёй на своих экскурсионных маршрутах. Но постепенно понимание подземки меняется, начинаешь чувствовать её, а не просто знать про неё много разрозненных фактов. Я же экскурсовод и провожу свои авторские экскурсии под землей и на поверхности, но все они связаны, конечно, с археологией и подземными сооружениями.







ЕСТЬ КАКИЕ-ТО ИЗЛЮБЛЕННЫЕ МЕСТА?

Мне очень сложно выделить в Москве любимые места, и на земле, и под землёй. Ведь подземелья – это организм города. Нельзя же у любимого человека больше любить левую руку и, скажем, печень, а всё остальное любить меньше. Поэтому я просто люблю Москву, преданно и всю целиком, и наземную, и подземную.



БЫВАЕТ СТРАШНО ПОД ЗЕМЛЕЙ?

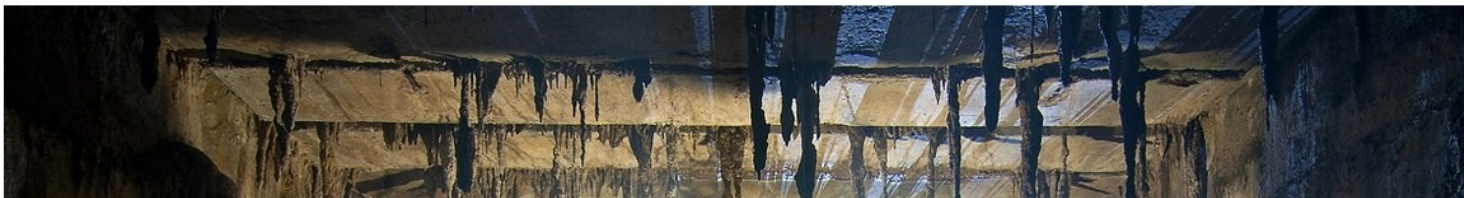
Конечно, бывает чувство страха, оно вполне естественно и обоснованно. Но, самое главное – это неукоснительное соблюдение техники безопасности. Кстати, по технике безопасности под землёй ни в коем случае нельзя находиться в одиночку. Любая незначительная травма может обездвижить, а сотовые под землёй не работают.



ЧАСТО ЛИ СЛУЧАЮТСЯ ЧП?

Внештатные ситуации под землёй у меня случаются крайне редко, их нужно просто предусматривать, тогда они не станут неожиданностью. Но вообще, конечно, всякое бывало:

застревал в узких лазах, ходил над шахтами по сгнившим металлическим настилам, но, пожалуй, самое неприятное, встретиться под землёй с насекомыми. В Москве, правда далеко не везде, встречаются подземные сверчки и 4-сантиметровые тараканы, это, в основном, в центре. В квартирах такие не живут, а под землёй, где климат как субтропический – влажно и вечный плюс, они обитают иногда в огромных количествах. Вот в таких ситуациях, когда я понимаю, что под землёй кроме меня множество подземных жителей, мне бывает страшно, как никогда в жизни.





КАК ПРОНИКАЕТЕ ПОД ЗЕМЛЮ?

Конечно, мне приходилось бывать в метро множество раз, но тогда мы выходили на перегоны и в вентиляционные шахты через коммуникации. Мы проходили там, где было открыто. Бывало, что и убегали. Но в начале 2000 к диггерам относились более или менее уважительно, никогда не штрафовали. Сейчас в метро молодежь залезает в основном с платформы. Это очень опасно, на контактном рельсе напряжение 835 вольт, а если спрыгнуть на пути, времени осмотреться не будет, нужно бежать до ближайшего укрытия, пока не подъехал следующий поезд. Через коммуникации не подойти, подземка теперь надёжно охраняется.



СЛУЧАЛОСЬ ЛИ УБЕГАТЬ ОТ СОТРУДНИКОВ МЕТРО ИЛИ ПОЛИЦИИ?

От сотрудников полиции мне, к счастью, бегать не приходится. Диггерство привело меня к тому, что я стал москвоведом, профессиональным гидом, радиоведущим, но прежде всего было диггерство. Смешно представить, что я, работая по городским московским программам правительства Москвы, буду делать что-то незаконное.



КАК СТАТЬ ДИГГЕРОМ?

Из нескольких тысяч человек, которые сегодня называют себя «диггерами» настоящих диггеров я могу сосчитать по пальцам. Это серьёзные исследователи, историки, которые в первую очередь с пиететом относятся к подземной Москве, ведут исследовательскую деятельность, работают в архивах. Поэтому для того чтобы стать диггером, нужно быть

культурным и образованным человеком, с горячим желанием узнавать новое и приоткрывать занавесы исторических тайн. Просто спрыгнуть на пути в метро - не достаточно.







НЕ ПРИСЛОНЯТЬСЯ

Куратор проекта: **Мария Крашенинникова**

Главный редактор: Екатерина Кузина

Фотографы: **Олеся Орлова**, **Анастасия Морозова А.**

Дизайнеры: **Арина Меснянкина**, **Кристина Минеева**.

Основной текст, корректура: **Кристина Онопченко**, Екатерина Бакова, Лиза Миллер.

Корреспонденты: **Эмиль Джалалов**, **Макар Овчинников**, **Петр Мельников**, **Мария Наум**,

Анастасия Морозова М., **Арина Меснянкина**, **Анастасия Панькова**, **Дарья Крамарова**,

Юлия Коштиал, **Анастасия Пастухова**, **Валерия Ширяева**, **Анастасия Морозова А.**

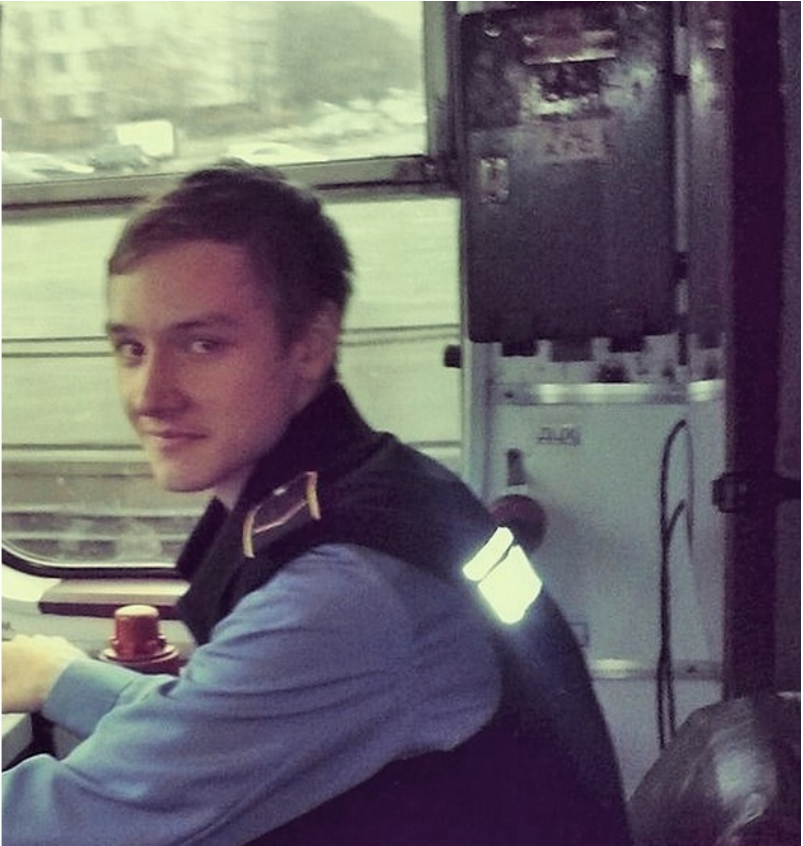
© 204 группа, факультет журналистики МГУ

2015

«РЕШИЛ ОСТАТЬСЯ»

Мы поговорили с помощником машиниста подвижного состава депо «Выхино», и стало немного яснее, почему люди стремятся рассекать темноту тоннелей, какие причины не дают женщине права управлять поездами в метро и как машинисты справляются с чрезвычайными обстоятельствами. А еще – немного о профессиональных шутках и общении с пассажирами.



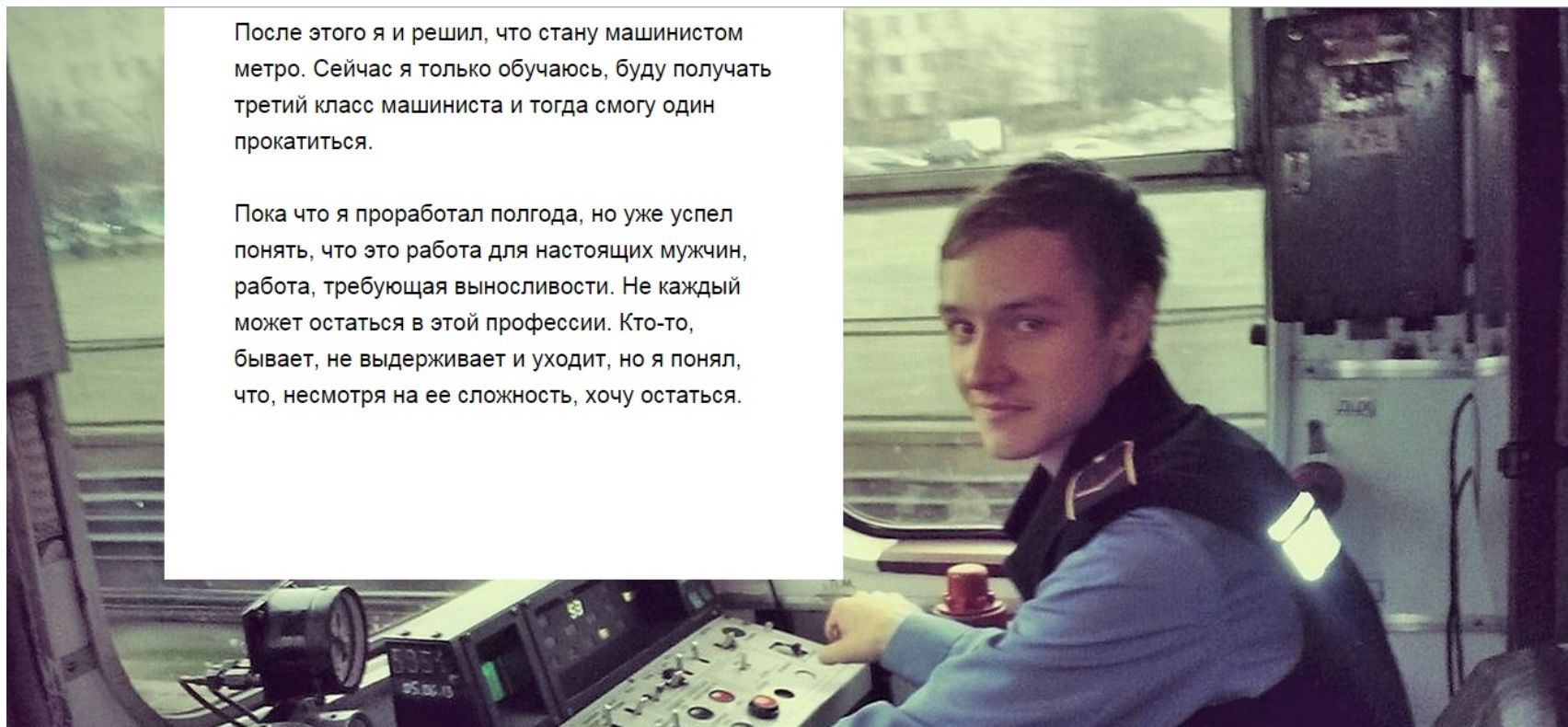


**Георгий, 20 лет, помощник
машиниста на Таганско-
Краснопресненской линии**

С детства я очень хотел стать машинистом, потому что часто катался в метро с родителями. Мне было интересно узнать, что происходит в кабине поезда, что там интересного. Когда мне было 10 лет, меня взяли в кабину. Тогда я жил на серой ветке. Просто подошел к машинисту на станции Алтуфьево и, когда он вышел, я спросил: «Могу я с вами один перегон прокатиться?» Он сказал: «Да, пожалуйста». Когда я вышел из кабины, я был очень счастлив. У меня было незабываемое ощущение!

После этого я и решил, что стану машинистом метро. Сейчас я только обучаюсь, буду получать третий класс машиниста и тогда смогу один прокатиться.

Пока что я проработал полгода, но уже успел понять, что это работа для настоящих мужчин, работа, требующая выносливости. Не каждый может остаться в этой профессии. Кто-то, бывает, не выдерживает и уходит, но я понял, что, несмотря на ее сложность, хочу остаться.





КАК ПРОХОДИТ ОБУЧЕНИЕ ПРОФЕССИИ?

Нужно сдать теоретический экзамен. Пять предметов, которые мы должны знать: пневматическое оборудование, электрика, охрана труда, инструкции по сигнализации, правила технической эксплуатации и управление. Все это мы обязаны сдать на 4 или 5, оценка 3 не принимается. Три месяца нас обучали теории, а сейчас у меня идет наезд часов.



ЧТО В ВАШЕЙ РАБОТЕ КАЖЕТСЯ ВАМ САМЫМ СЛОЖНЫМ?

Самое сложное – бороться с графиком. У каждого поезда, у каждого машиниста есть свой график движения, от которого мы не имеем права отставать. Если он задерживается, это сбивает все поезда.

Час пик. Выхино. Все толпятся. Никто не слышит объявления «Осторожно, двери закрываются», мы кого-то зажимаем, и лампочка у нас в кабине не дает сигнал о том, что мы можем отправиться.

В новых поездах двери закрываются не так, как в поездах старого поколения. В старых привод двери устроен так, что, если сумка попадает снизу, сверху дверь все равно закрывается. Поэтому можно не заметить пассажира, которого зажало: так как снизу нет сигнализации, лампочка показывает, что можно отправляться. Но сейчас в новых поездах есть камеры, и мы можем увидеть, в каком вагоне открыты двери.





ДОСТАТОЧНО ЛИ СООТВЕТСТВОВАТЬ ТРЕБОВАНИЯМ СЛАВЯНСКОЙ ВНЕШНОСТИ, СРЕДНЕГО ОБРАЗОВАНИЯ И ВОЗРАСТА, ЧТОБЫ СТАТЬ МАШИНИСТОМ?

У машиниста должно быть здоровье, как у космонавта. Не берут людей с разными заболеваниями: сколиозом, плоскостопием, тех, у кого что-то не так с нервами. При прохождении медкомиссии человека проверяют с ног до головы. Для меня было достаточно сложно пройти психолога.





А ЧТО НАСЧЕТ ЛИЧНЫХ КАЧЕСТВ, ЧЕРТ ХАРАКТЕРА? КАК БЫ ОХАРАКТЕРИЗОВАЛИ «ТИПИЧНОГО МАШИНИСТА»?

Ну я, например, достаточно добрый и веселый. К пассажиру нужно иметь уважение. Все-таки мы все люди. Доставляя пассажиров из одной точки в другую, мы должны их подбадривать, чтобы они не были такими грустными. Сейчас вышел новый информатор: некоторые знаменитости читают небольшие четверостишия, и, когда я еду на работу или с работы, я вижу улыбки на лицах пассажиров. Их это подбадривает.



ПОЧЕМУ ЖЕНЩИН НЕ БЕРУТ В ЭТУ ПРОФЕССИЮ, ДАЖЕ ЕСЛИ ОНИ ОТВЕЧАЮТ ВСЕМУ НАБОРУ ТРЕБОВАНИЙ?

Как вы знаете из истории, раньше женщины работали машинистами. В 21 веке последний раз женщина работала в 2010 году на Сокольнической линии, но ее сняли по какой-то причине, и теперь в машинисты берут только мужчин. Можно сделать исключение, но это не касается метрополитена: есть одна женщина-помощник машиниста на аэроэкспрессе. Она долго упрашивала в железнодорожном колледже, чтобы ее приняли на эту работу, и добилась этого.

Наши инструкторы и машинисты считают, что именно мужчина в экстренных ситуациях способен принимать правильные решения вовремя, когда имеет значение доля секунды. А вот женщина пока подумает, что происходит, может быть уже поздно.



А ВЫ УЖЕ ПОПАДАЛИ В СТРЕССОВЫЕ СИТУАЦИИ?

Да. Падение человека на рельсы.



И КАК ВЫ СПРАВЛЯЛИСЬ?

Поначалу для меня это было страшно. Первый раз, когда мы отключили контактный рельс и пошли под поезд, там была абсолютная каша. Колесная пара как мясорубка.



НО ЕСЛИ ЧЕЛОВЕК ЛОЖИТСЯ МЕЖДУ РЕЛЬСАМИ...

Есть возможность выжить.



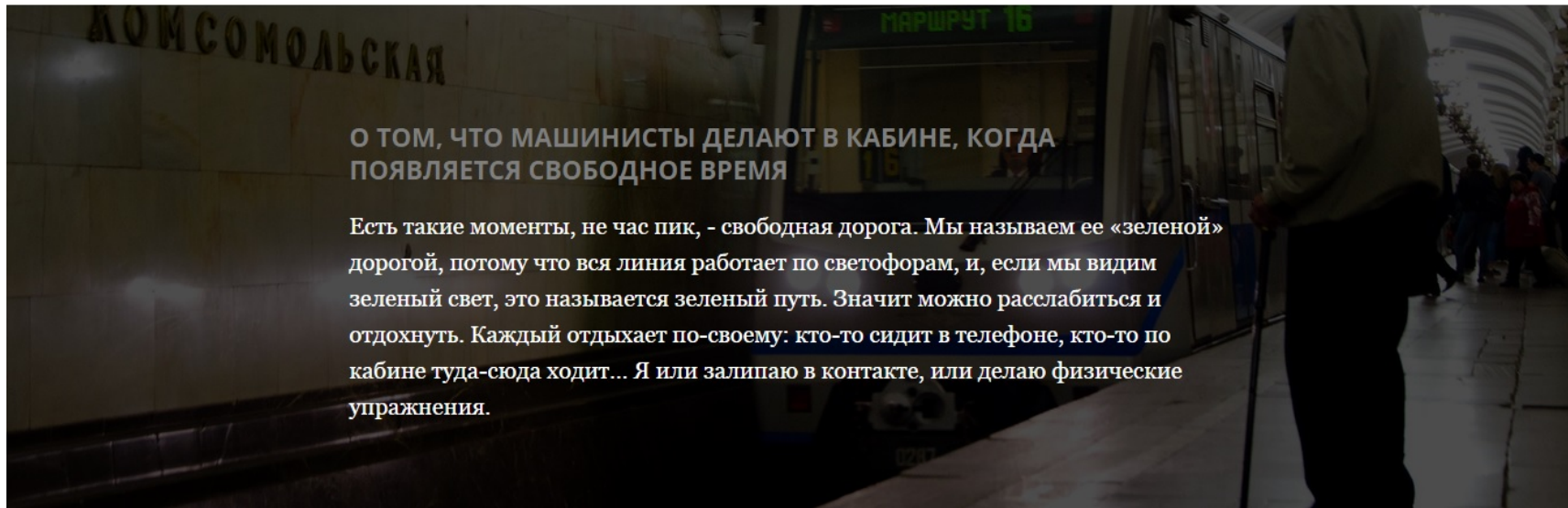
ОНА ОТЛИЧАЕТСЯ НА РАЗНЫХ СТАНЦИЯХ?

Да. Между рельсами на Выставочной, например, глубоко, а на Павелецкой – не очень. Поэтому шансы выжить разные. Но всем известно, что нужно лечь головой к поезду, руки по швам, лежать и не двигаться. После остановки поезда вас уже поднимут и извлекут. Если вы ляжете наоборот – лицом к рельсам - поезд заденет вашу одежду и протащит вас.



О ТОМ, ЧТО МАШИНИСТЫ ДЕЛАЮТ В КАБИНЕ, КОГДА ПОЯВЛЯЕТСЯ СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ

Есть такие моменты, не час пик, - свободная дорога. Мы называем ее «зеленой» дорогой, потому что вся линия работает по светофорам, и, если мы видим зеленый свет, это называется зеленый путь. Значит можно расслабиться и отдохнуть. Каждый отдыхает по-своему: кто-то сидит в телефоне, кто-то по кабине туда-сюда ходит... Я или залипаю в контакте, или делаю физические упражнения.

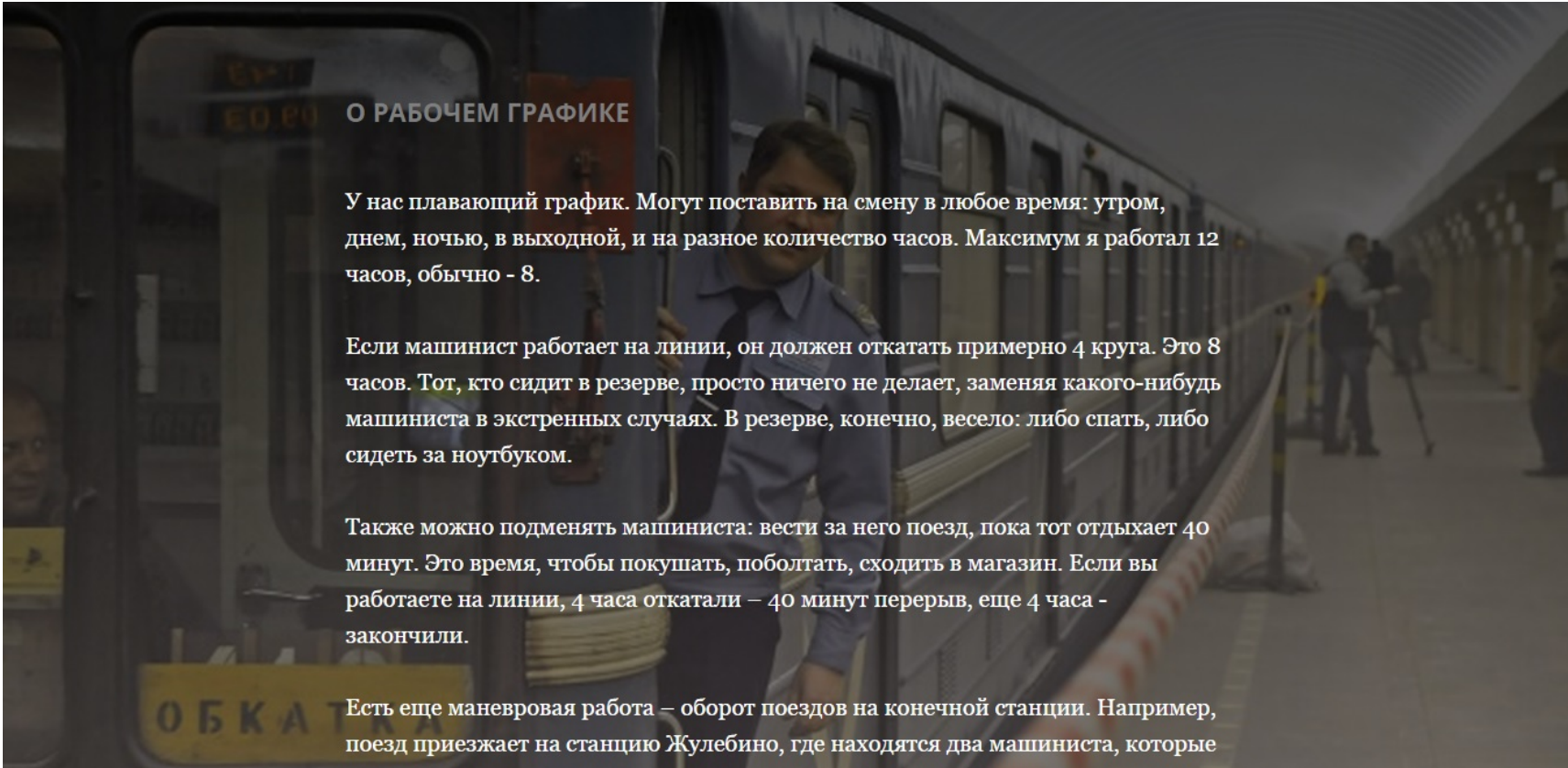


О «ПРИКОЛАХ» И ИХ ПОСЛЕДСТВИЯХ

Допустим, если машинист находится в кабине с помощником. Машинист говорит своему помощнику: отправляющемуся поезду помаши рукой. И помощник выходит на платформу. Перед отправлением люди слышат: «Осторожно, двери закрываются! Поезд едет на автопилоте, машиниста нет». Двери закрываются. Помощник машиниста на платформе машет рукой уходящему поезду, а испуганные пассажиры сидят: «Мы что одни поедим!?». Я один раз так делал, но потом у меня за это талон отобрали.

Талон – это предупреждение. Машинисту выдается три талона: красный, желтый и зеленый. В данном случае у меня отобрали зеленый талон, но почти сразу вернули. Если нет никаких косяков, машинисту его спокойно возвращают. Но если у вас отобрают все талоны, то увольняют без права восстановления.

Бывает, мы подкальываем пассажиров, раньше двери закрываем. У нас был один такой машинист, правда, он уже ушел из метро. Он пассажиров зажимал дверями. С одной стороны, жестоко, но с другой – все-таки весело.



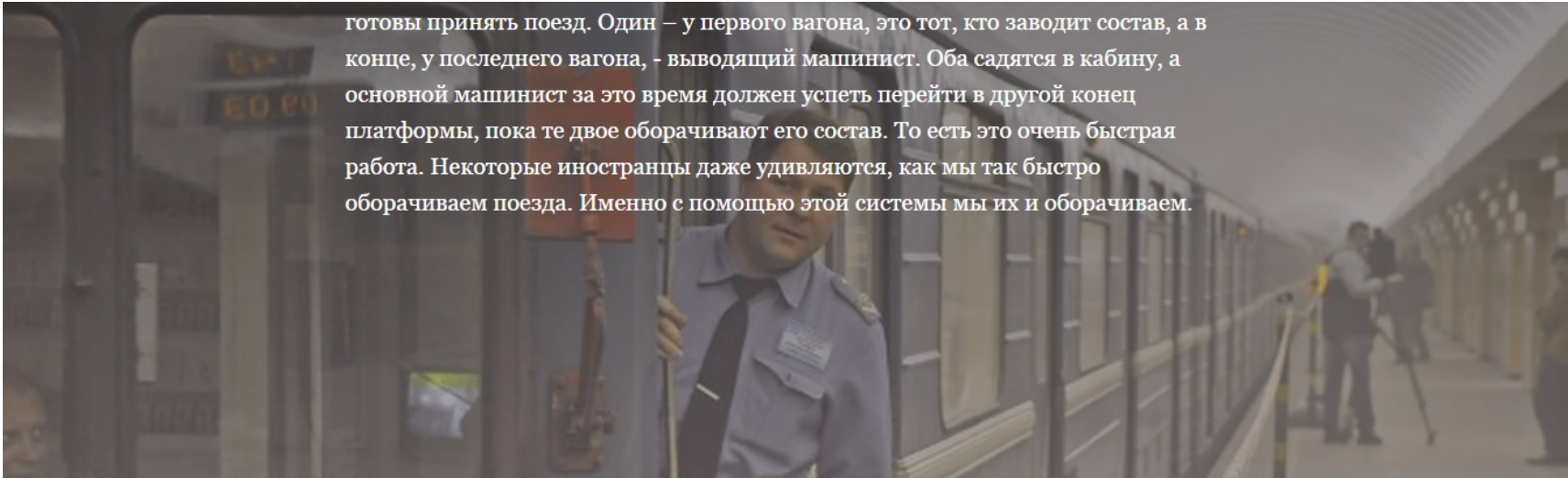
О РАБОЧЕМ ГРАФИКЕ

У нас плавающий график. Могут поставить на смену в любое время: утром, днем, ночью, в выходной, и на разное количество часов. Максимум я работал 12 часов, обычно - 8.

Если машинист работает на линии, он должен откатать примерно 4 круга. Это 8 часов. Тот, кто сидит в резерве, просто ничего не делает, заменяя какого-нибудь машиниста в экстренных случаях. В резерве, конечно, весело: либо спать, либо сидеть за ноутбуком.

Также можно подменять машиниста: вести за него поезд, пока тот отдыхает 40 минут. Это время, чтобы покушать, поболтать, сходить в магазин. Если вы работаете на линии, 4 часа откатали – 40 минут перерыв, еще 4 часа - закончили.

Есть еще маневровая работа – оборот поездов на конечной станции. Например, поезд приезжает на станцию Жулебино, где находятся два машиниста, которые

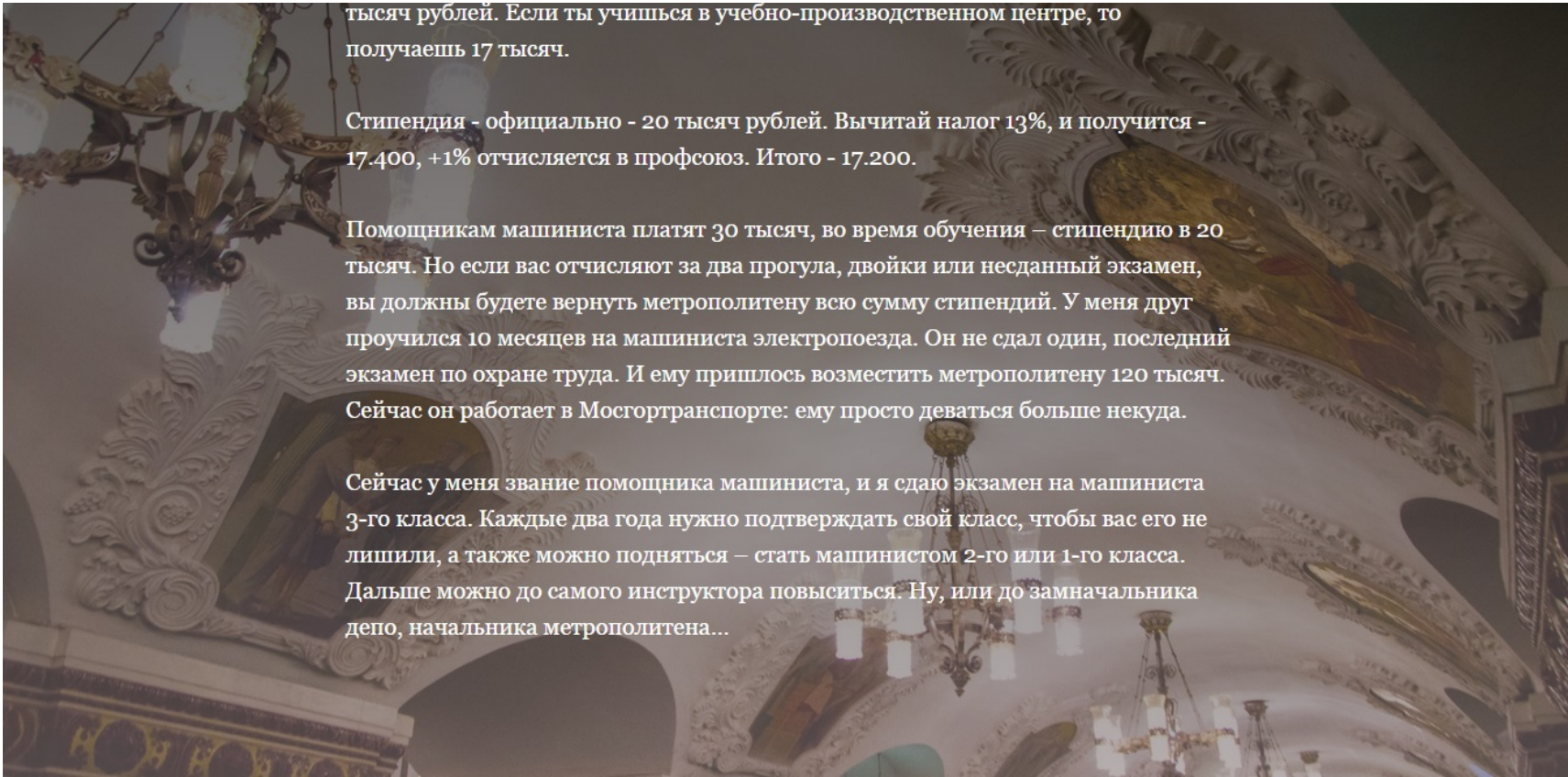


готовы принять поезд. Один – у первого вагона, это тот, кто заводит состав, а в конце, у последнего вагона, - выводящий машинист. Оба садятся в кабину, а основной машинист за это время должен успеть перейти в другой конец платформы, пока те двое оборачивают его состав. То есть это очень быстрая работа. Некоторые иностранцы даже удивляются, как мы так быстро оборачиваем поезда. Именно с помощью этой системы мы их и оборачиваем.



О ЗАРПЛАТЕ И СТИПЕНДИИ

Если помощник машиниста официально трудоустроен, он получает около 25-30

The background of the text is a photograph of a highly ornate, classical-style ceiling. It features intricate white plasterwork, including scrolls, floral motifs, and medallions. Several large, multi-tiered chandeliers with numerous light bulbs are suspended from the ceiling. The lighting is somewhat dim, highlighting the architectural details.

тысяч рублей. Если ты учишься в учебно-производственном центре, то получаешь 17 тысяч.

Стипендия - официально - 20 тысяч рублей. Вычитай налог 13%, и получится - 17.400, +1% отчисляется в профсоюз. Итого - 17.200.

Помощникам машиниста платят 30 тысяч, во время обучения – стипендию в 20 тысяч. Но если вас отчисляют за два прогула, двойки или несданный экзамен, вы должны будете вернуть метрополитену всю сумму стипендий. У меня друг проучился 10 месяцев на машиниста электропоезда. Он не сдал один, последний экзамен по охране труда. И ему пришлось возместить метрополитену 120 тысяч. Сейчас он работает в Мосгортранспорте: ему просто деваться больше некуда.

Сейчас у меня звание помощника машиниста, и я сдаю экзамен на машиниста 3-го класса. Каждые два года нужно подтверждать свой класс, чтобы вас его не лишили, а также можно подняться – стать машинистом 2-го или 1-го класса. Дальше можно до самого инструктора повыситься. Ну, или до замначальника депо, начальника метрополитена...



НЕ ПРИСЛОНЯТЬСЯ

Куратор проекта: **Мария Крашенинникова**

Главный редактор: Екатерина Кузина

Фотографы: **Олеся Орлова**, **Анастасия Морозова А.**

Дизайнеры: **Арина Меснянкина**, **Кристина Минеева**.

Основной текст, корректура: **Кристина Онопченко**, Екатерина Бакова, Лиза Миллер.

Корреспонденты: **Эмиль Джалалов**, **Макар Овчинников**, **Петр Мельников**, **Мария Наум**,

Анастасия Морозова М., **Арина Меснянкина**, **Анастасия Панькова**, **Дарья Крамарова**,

Юлия Коштиал, **Анастасия Пастухова**, **Валерия Ширяева**, **Анастасия Морозова А.**

© 204 группа, факультет журналистики МГУ

2015