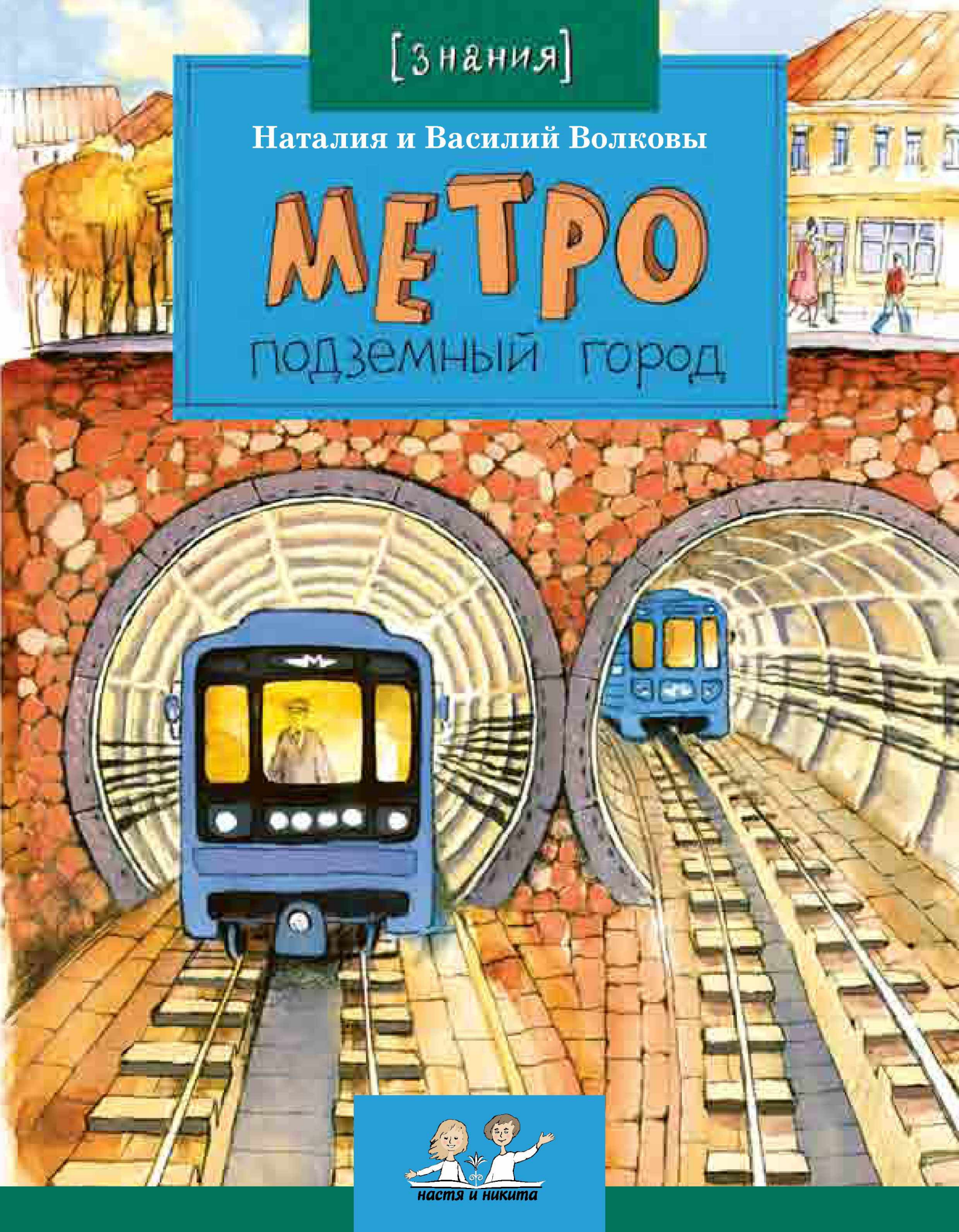


[знания]

Наталия и Василий Волковы

МЕТРО

ПОДЗЕМНЫЙ ГОРОД



настя и никита



Наталия и Василий Волковы

МЕТРО

ПОДЗЕМНЫЙ ГОРОД



Художник Наталия Кондратова

Москва. ООО «Издательский дом «Фома». 2012



Осенним днём Настя и Никита отправились с мамой в парк. Деревья уже облетели, на сырой земле золотым ковром лежала опавшая листва. Никита встал на колени и руками начал сгребать листья по всей лужайке.

— Зачем ты это делаешь? — засмеялась Настя.

— Сейчас увидишь...

Через пару минут он собрал здоровенную кучу.

— Правда ведь, похоже на костёр? — спросил Никита, довольно разглядывая своё творение.

— Слушай, и в самом деле, — восхитилась Настя. Большие и яркие листья действительно напоминали языки весёлого огня, которым невозможно обжечься.

— А теперь салют! — закричал Никита и обеими руками подбросил ворох листьев вверх над головой.

— Ой, а что это? — Настя стояла перед небольшим холмиком земли, которого раньше не было видно из-за листвы.

— А вот ещё один! И ещё! — Никита обнаружил неподалёку несколько таких же рыхлых земляных кучек. — Мама, откуда они тут взялись?

— Это крот постарался, — мама присела и тоже стала разглядывать таинственные холмики.

— Крот? — удивилась Настя. — Тот, что в сказке хотел жениться на Дюймовочке?

— Ну, конечно, не тот самый, — улыбнулась мама. — Но кто-то из его родственников. Кроты живут под землёй и копают там норы, в которых охотятся на дождевых червей.

— И зачем они делают эти кучки? — спросил Никита.

— А ты сам подумай: если копать подземный ход, то нужно ведь куда-то убирать землю, которую ты выкапываешь?

— Кажется, понял, — сказал Никита. — Крот специально делает такие дырки на поверхности, чтобы через них вытаскивать землю из норы, которую он копает?

— Правильно.

— А как он роет землю? Зубами, да?

— Нет. Зубы у него для такой работы не годятся. Зато у крота очень сильные передние лапы — твёрдые, как лопаты. Ими он и копает свои ходы.

— Вот же, какой удивительный зверёк! — восхитился Никита. — Эх, придумать бы такую машину, чтобы можно было путешествовать под землёй, как крот.

— Ну, с этим ты опоздал, — засмеялась мама. — Такую машину давно уже придумали, и она всю копает норы под землёй. И, между прочим, вы с Настей много раз бывали в подземных ходах, которые выкопала эта удивительная кротомашина.

— Мы? — в один голос воскликнули удивлённые Настя и Никита. — В подземных ходах?


— Да. И не только вы, но и миллионы других людей. Потому что эти подземные ходы — наше метро, в котором мы каждый день ездим по разным надобностям.

— Ну-у... — разочарованно протянул Никита. — Я думал, ты и вправду про подземный ход какой-то. А оказывается, это обыкновенное метро...

— Знаешь, а ведь оно не такое уж и обыкновенное, — сказала мама. — Мы просто к нему так привыкли, что даже и не думаем — насколько это сложное сооружение и как трудно было людям его построить. Сейчас я вам обо всём этом расскажу.



TAVEL & SONS
1000 10th St. N. W.
WASH. D. C. 20004
Phone: 462-1234

The illustration depicts a busy subway station. In the foreground, a young boy in a blue jacket holds a large, light-colored teddy bear. He is looking towards a group of people. The group includes a woman in a white coat and a red hat, a woman in a grey coat and headscarf, and a man in a brown coat. In the background, other people are visible, some wearing winter hats. The scene is set in a subway station with arched doorways and a yellow wall. A sign with the number '10' is visible in the upper right corner. The overall style is a colorful, detailed drawing with a focus on the characters and their interactions.

Каждый человек, хотя бы на денёк приехавший в Москву, обязательно спускается в метро. Ну а москвичи пользуются им ежедневно. Мчатся под землёй поезда, тысячи людей спешат на работу, по делам, в гости. Спешат и не особенно задумываются: как же устроен этот огромный подземный механизм? Почему он так слаженно и исправно работает? Почему под землёй так же светло, как на улице, и дышать там совсем не трудно, хотя над тобой — десятки метров грунта? Конечно же, людям в метро обо всём этом думать просто некогда. Иначе вот так задумаешься, да и прозеваешь нужную станцию.

Зато дома, когда никуда не торопишься, самое время поразмыслить о том, что метро — это не только эскалаторы и поезда. Метро — это целый подземный мир, огромный, сложный и очень интересный. Вот сейчас мы и попробуем с ним познакомиться поближе.

И транспорт, и музей...

Метро* — самый быстрый вид городского транспорта: с одного конца огромной Москвы до другого довезёт всего за час. Московское метро считается самым красивым в мире. Туристы замирают в восхищении: нигде больше нет таких красивых станций, отделанных полудрагоценными камнями. Некоторые станции даже признаны всемирным достоянием, и по ним водят экскурсии, как по музею.

Первое метро («подземку») построили в Лондоне в 1863 году, и оно было совсем не похоже на то, которое мы знаем сейчас. По подземным тоннелям ездили настоящие паровозы с дымом и паром. Представляете, как было тяжело пассажирам дышать? После Лондона метро построили в Нью-Йорке (1872 год), а потом почти одновременно в Париже (1898 год) и Берлине (1900 год).

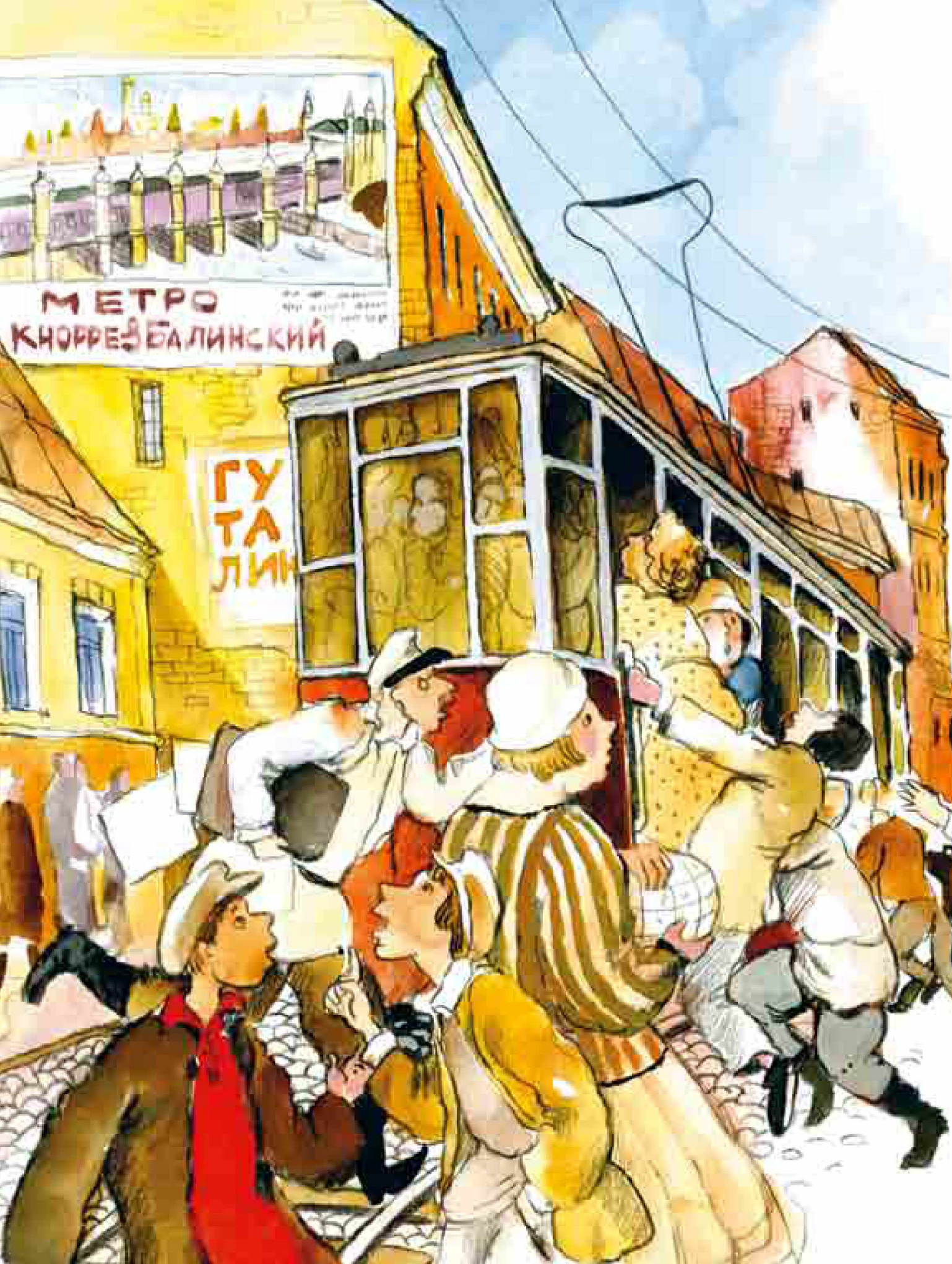
Несмотря на некоторые неудобства, пассажирам новый вид транспорта очень понравился. Ещё бы, ведь ничто не сравнится с ним по скорости передвижения! Поэтому не удивительно, что российские инженеры захотели построить подземную железную дорогу и у нас.

И в 1902 году первый проект был предложен инженерами Кнорре и Балинским. Они планировали часть линий сделать подземными, а часть — надземными и пустить их по специальным эстакадам**. Но разрешения на строительство инженеры не получили: оно показалось московским властям дорогим и хлопотным. По проекту нужно было снести несколько домов, а кроме того, категорически против выступили владельцы трамвайных компаний, которые почувствовали конкурента в новом виде транспорта. Ещё один проект появился в 1912 году, но через два года началась Первая мировая война, и строительство снова пришлось отложить.

* Метро́ — это сокращение от слова «метрополитён». Так называлась компания, которая строила первую в мире подземную железную дорогу в Лондоне.

** Эстака́да — специальный мост для движения транспорта над улицами и зданиями.





МЕТРО
КНОРРЕ-БАЛИНСКИЙ

ГУ
ТА
ЛИН

Прошло почти двадцать лет. Жителей в Москве становилось всё больше, и трамваи просто перестали справляться. Вагоны брали штурмом, огромная толпа набрасывалась на них, едва не опрокидывая. Люди набивались внутрь, а те, кто не помещался, влезали на крышу или висели на подножках.

Поэтому в 1931 году было наконец принято решение о строительстве метро в столице. Для этого была создана специальная организация — «Метрострой», которая работает и по сей день. Первая линия должна была соединить парки, вокзалы и театры. Тогда же решили, что станции метро должны стать самыми красивыми на свете и походить на прекрасные дворцы из мрамора и гранита. Убранство каждой станции придумывали отдельно, украшая вестибюли мрамором, скульптурами, витражами, полудрагоценными камнями.



В метро можно даже заниматься палеонтологией. Палеонтология — это наука, изучающая древние останки растений и животных. В минералах, которыми отделаны стены, полы и колонны московского метро, можно увидеть останки аммонитов, наutilusов, морских ежей, моллюсков и колонии кораллов. Самая богатая на окаменелости — станция «Арбатская» Филёвской линии.



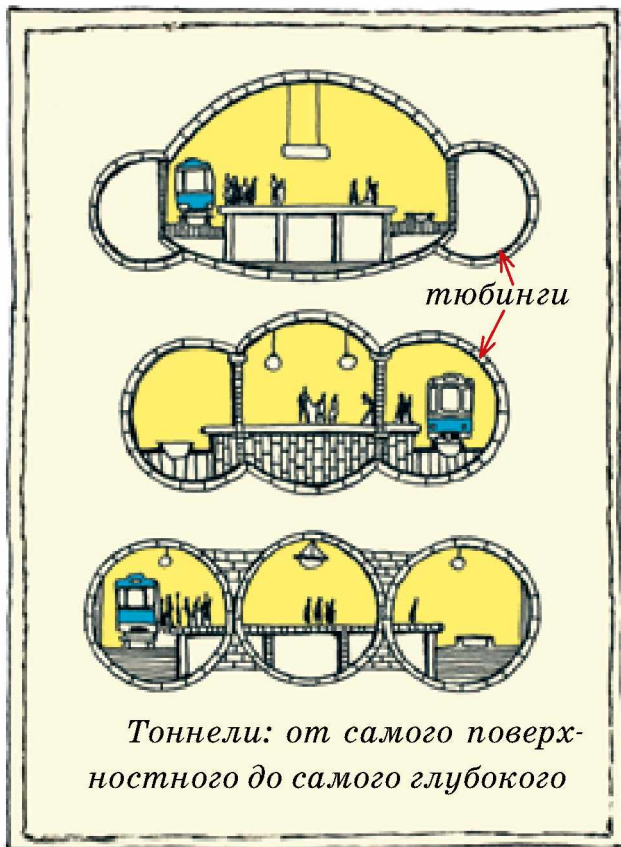
Подземные подвиги

Проще всего было бы строить тоннели для поездов открытым способом: выкопать глубокую траншею, соорудить в ней стены и крышу, а потом засыпать землёй. Но тогда улицы города превратятся в огромную стройку! Как людям ходить на работу и добираться до своих домов? Вот и решили только часть тоннелей строить открытым способом, а остальные — закрытым, то есть копать под землёй без выхода на поверхность.

Для этого инженеры пригласили иностранных коллег из Парижа, Берлина, Лондона, Мадрида, но они только качали головами, глядя на чертежи. В Берлине строить метро мешала подземная вода, в Париже — речки, канавы, холмы и овраги, в Лондоне — путаница подземных труб. А в Москве все эти трудности были одновременно! Кроме того, здесь ещё встречались и пливунны*. Если в земле попадался такой пливун, он всё сметал на своём пути. Инженеры придумали опустить под землю специальный

ящик — кессон, куда под напором подавали воздух. В результате внутри него, как в домике, можно было спокойно копать. А потом пливунны стали замораживать с помощью специального раствора. Вливали этот раствор по трубам, а потом легко разбивали замороженный пливун отбойными молотками.

Иногда случались трудности, которые надолго задерживали строительство. Например, когда метростроевцы копали шахту для станции «Лубянка», они наткнулись на древние подземные болота. Поплыл грунт, потянул за собой под землю мостовую,





трамвайные рельсы, окружающие дома. Что было делать? Приняли решение копать глубже. Но опустить кессон на такую глубину оказалось невозможно. Вот тогда-то и появился под землёй английский проходческий щит — огромная машина, размером с сам тоннель. Проходческий щит напоминает доисторическое животное: впереди у него — бивень и большие острые зубья, которые разгрызают толщу земли и выбрасывают её назад. Щит ползёт вперёд, а за ним остаётся готовый тоннель, который потом обкладывают тубингами**. У них вогнутая форма, и поэтому тоннель получается круглым. После тубингов тоннели покрывали в несколько слоёв водонепроницаемыми материалами.

*Плывун — неустойчивый грунт, состоящий из перемешанного с водой песка.

**Тубинги — это специальные конструкции из железобетона или металла, которые используются для строительства тоннелей.

Как станции стояли в очереди

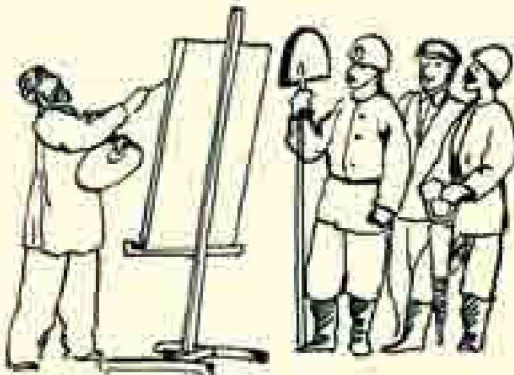
Итак, первая очередь метро должна была соединить парки, вокзалы и театры. Получилось 13 станций: от парка Сокольники через Комсомольскую площадь, на которой располагаются три вокзала, а потом линия шла через центр города до Парка культуры и отдыха.

Первый поезд был пущен от станции «Сокольники» 15 мая 1935 года в 7 часов утра. Что творилось около входов в метро! Все хотели прокатиться, люди с ночи занимали очередь! Пассажиры потом ещё долго с восхищением говорили о сверкающих мраморных залах новых станций, о поездах, которые, как по волшебству,

сами открывают двери, и, конечно, об удивительной самодвигающейся лестнице!

После того как первая очередь метрополитена была построена, тут же началось строительство второй, которая связала крупные заводы и стадионы, а также остальные вокзалы.

Посмотреть, как строили метро, можно и сейчас. Почти у выхода в вестибюле станции «Комсомольская» (радиальная) на стене есть панно «Проходка шахты». Для создания этой картины художник Евгений Лансерé спускался в тоннель, чтобы изучить труд метростроевцев, а чтобы работа оказалась как можно более реалистичной, в мастерскую к нему привезли полные комплекты форменной одежды.





ПРОДУКТЫ

ЕСТЬ МЕТРО!

БУЛ



Подземная крепость

Третью очередь московского метро строили уже во время Великой Отечественной войны. Работа шла медленнее, ведь многие заводы, которые производили рельсы, поезда и камень для отделки, оказались на территории, занятой фашистами; некоторые были эвакуированы, некоторые — и вовсе закрыты. Но и в войну метро продолжало работать, только теперь оно стало ещё и бомбоубежищем. На многих станциях появились гермозатворы — тяжёлые металлические ворота, которые в случае опасности защищают станцию от взрывов и газов. Днём метро работало как обычно, а после шести часов вечера готовились к воздушной тревоге: пути застилали фанерой, расставляли раскладушки для отдыха, устанавливали фонтанчики с питьевой водой.

В этом подземном городе было почти всё, что и на поверхности: работали медицинские пункты, кое-где устроили магазины и даже парикмахерские, а на станции «Курская» открыли настоящую библиотеку с читальным залом. В метро одновременно укрывались около 435 тысяч человек. А на станции «Белорусская» располагалось командование нашей армии, которое разрабатывало планы военных операций.

Но один раз подземная крепость не выдержала: авиабомба попала между станциями «Арбатская» и «Смоленская» и разрушила тоннель, а заодно и водопроводную трубу. Вода хлынула внутрь — туда, где укрывались горожане. Сотрудникам метрополитена с большим трудом удалось справиться с этой ситуацией — направить воду в другое место и вывести людей. Бомба смогла повредить станции из-за того, что они были слишком близко к поверхности.

После этого случая решили перестроить «Арбатскую» и «Смоленскую» на более глубоком уровне. Старые станции тоже починили, и теперь в Москве есть по две станции с такими названиями.

Раньше слово «метро» было мужского рода. И на первых плакатах в нашей стране писали: «Наш метро — лучший в мире!»

Свет и воздух

Когда архитекторы и инженеры только начали проектировать метро, они опасались, что пассажирам будет неприятно находиться под землёй. Поэтому очень много внимания уделялось тому, как решить проблему «подземности». Станции сделали светлыми, украсили их высокими колоннами, многие из которых вверху дополнительно подсветили лампами, чтобы зрительно ещё больше поднять потолок.

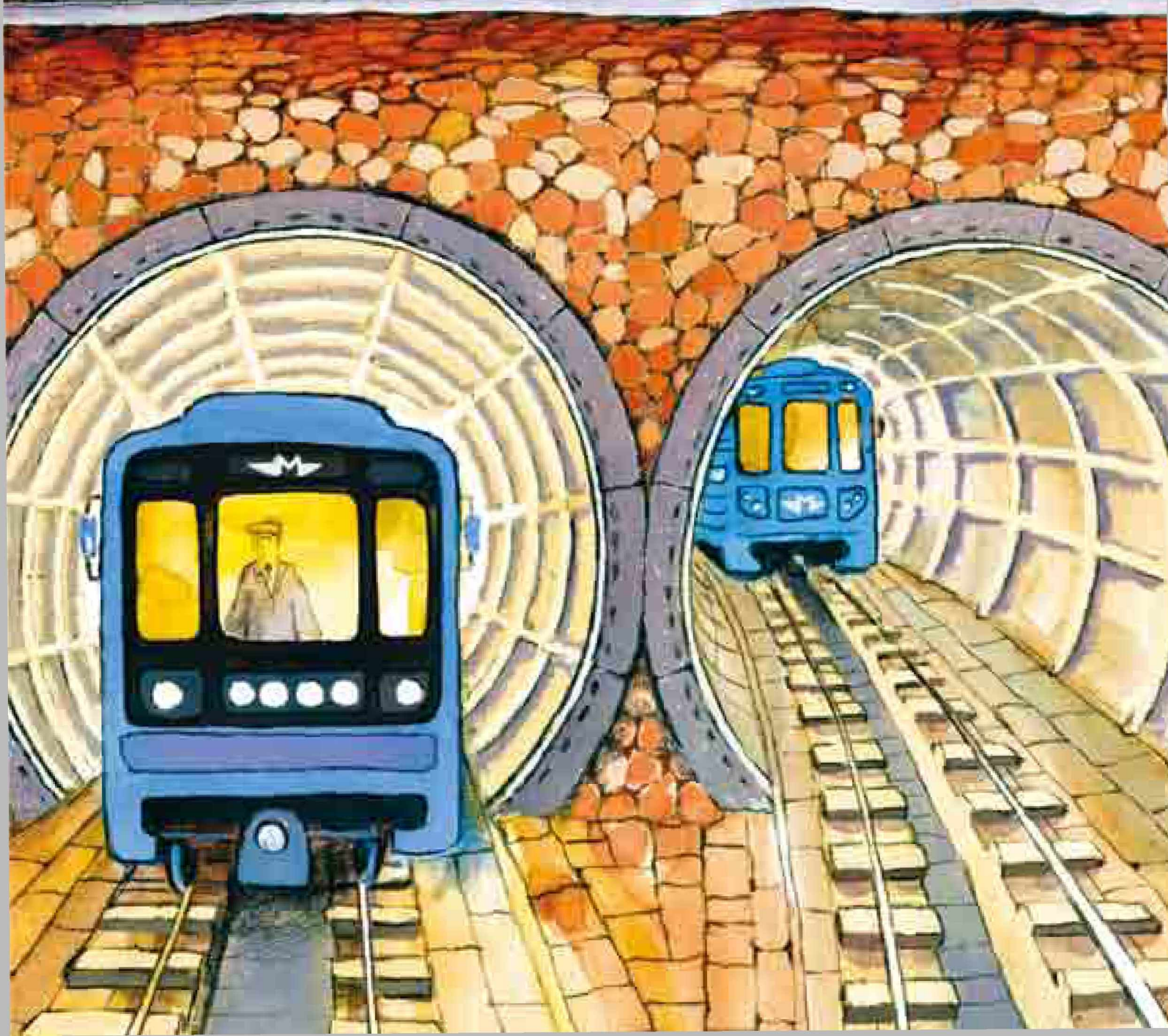
Для каждой станции разрабатывали особые светильники, подходящие именно для этого интерьера. На станции «Кропоткинская» каждая колонна заканчивается вверху пятиконечной звездой. Светильники здесь расположены так, чтобы создавалось ощущение, что колонны светятся изнутри.

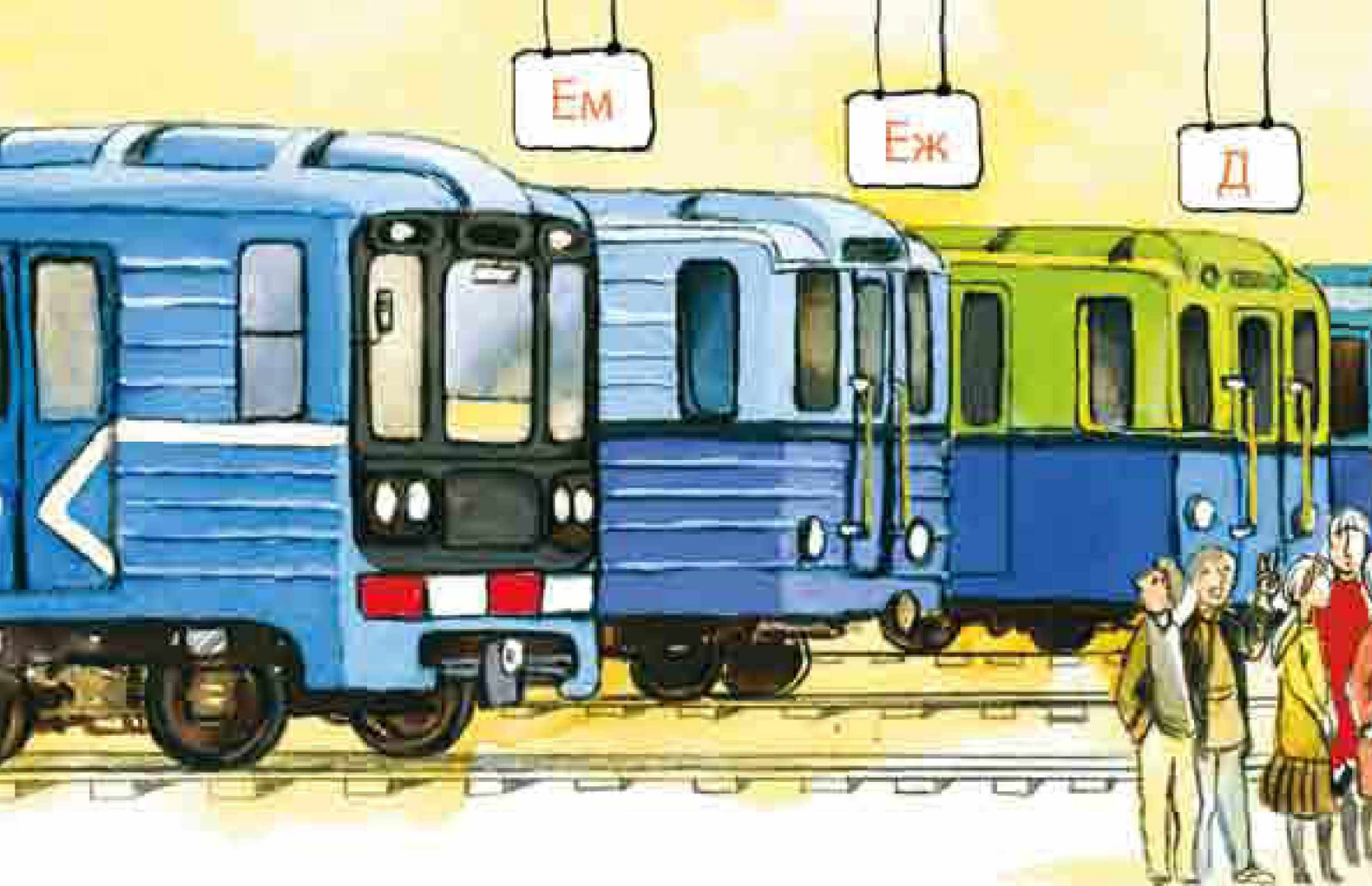
На станции «Менделеевская» светильники сделаны в виде кристаллической решетки, в разработке их дизайна участвовали сотрудники института имени Менделеева*. А на «Электрозаводской» потолок оформлен полукруглыми углублениями, внутри каждого из которых вставлены обычные лампочки — ведь совсем рядом находится электрозавод, который как раз такие лампочки и производит.

Второй важный вопрос, над которым бились проектировщики метро, — это устройство вентиляции. Откуда глубоко под землёй взять чистый воздух, да ещё и комфортной для человека температуры? В результате проблему решили так: воздух поступает с улицы через специальные устройства, а потом по трубам попадает в тоннели и на станции. А на станциях соорудили вентиляционные отверстия, которые не сразу и увидишь: такие красивые на них решётки.

Но как сделать, чтобы воздух не застаивался и был всегда свежим? А очень просто — двигать воздух под землёй помогает... поезд. Он едет по узкому тоннелю и толкает воздух перед собой, как в велосипедном насосе.

* Дмитрий Иванович Менделеев — великий русский учёный, химик.

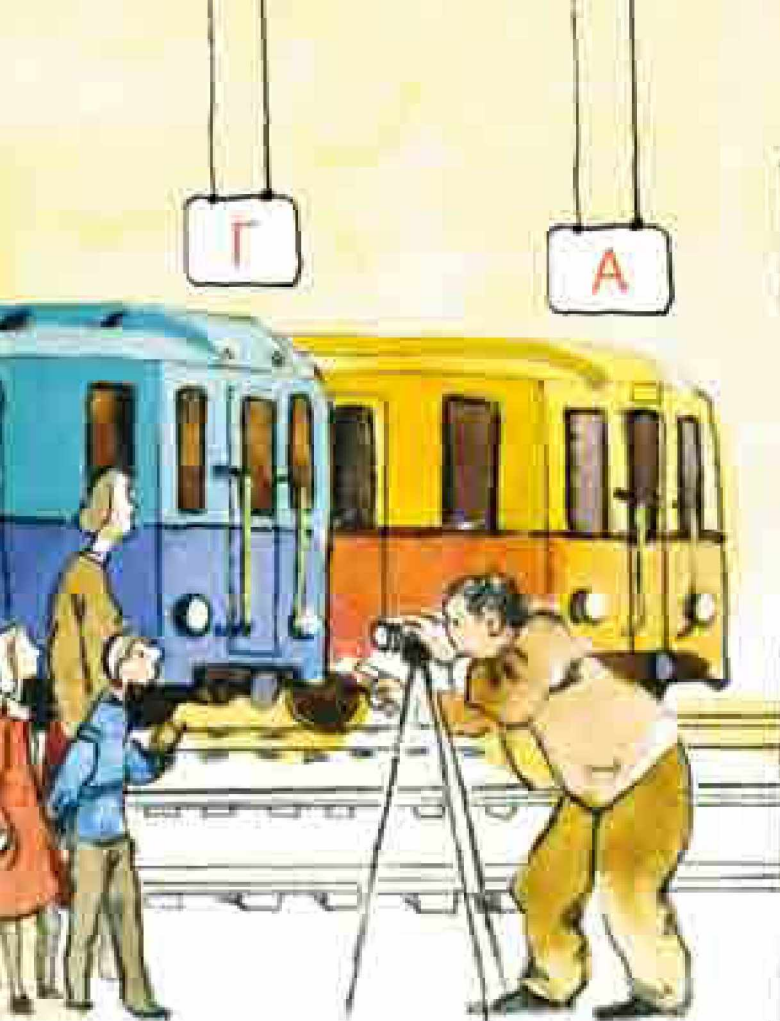




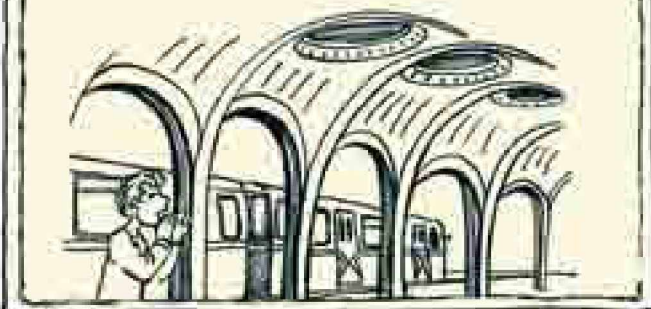
Голубой вагон бежит, качается...

Казалось бы, для чего придумывать специальные метропоезда? Ведь проще всего было использовать под землёй привычные железнодорожные или трамвайные вагоны. Но для метро в Москве решили сделать свои, особенные составы. И это вполне понятно: ведь количество пассажиров, входящих и выходящих на станциях, настолько велико, что обычные вагоны с этим ни за что бы не справились! Поэтому был разработан совершенно новый вагон серии «А», очень красивый и удобный. Вагон был покрашен в бежевый цвет с тёмно-красным низом. Внутри были кожаные сиденья и лампы-бра — пассажиры просто ахали от восхищения!

И всё-таки самым главным для метро всегда была и остаётся безопасность. Перед выходом на линию машиниста обязательно осматривает врач. А раньше в кабине машиниста даже была ручка, которая называлась «рукоятка мёртвого человека». Конечно,



Не все станции метро отделаны камнем. Например, для станции «Маяковская» архитектор Алексей Душкин придумал убранство из нержавеющей стали. Станция получилась очень необычной. Кстати, на «Маяковской» можно провести любопытный эксперимент: если один человек скажет что-то шёпотом у колонны в одном конце станции, то у противоположной колонны (через весь зал!) это можно услышать, даже несмотря на шум поезда.



никаких мертвецов в поездах не было. Просто машинист должен был для движения поезда всё время нажимать на эту ручку. А если вдруг почувствует себя плохо и не сможет давить на ручку, поезд просто автоматически остановится.

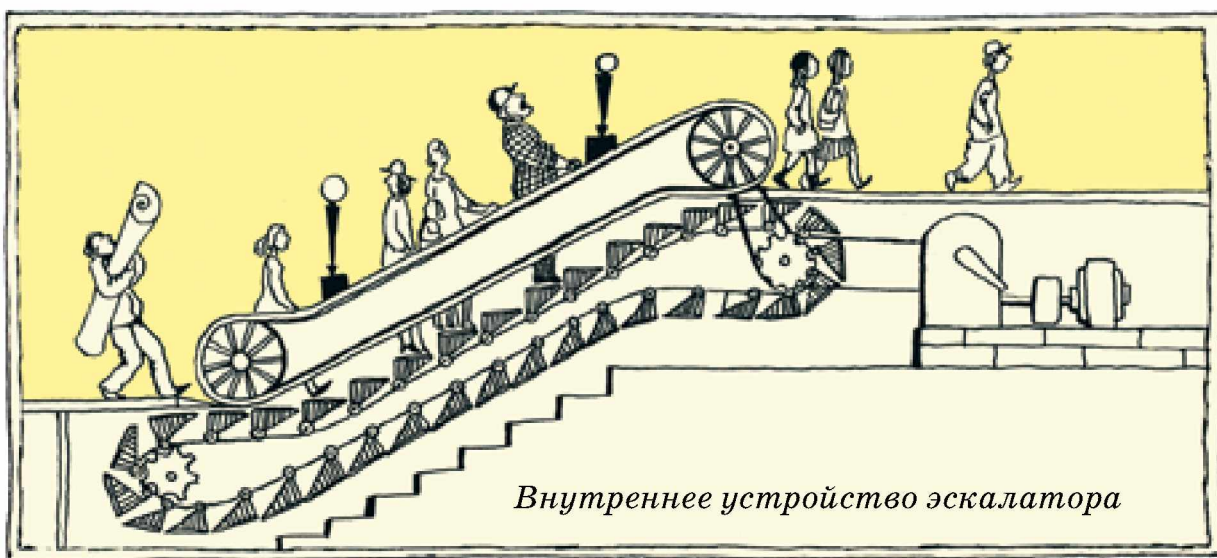
В метро постоянно строились новые линии, менялись модели вагонов. Так, для второй очереди были выпущены вагоны серии «Б» с улучшенными колёсами, которые легче проходили повороты. Новые серии вагонов было принято называть буквами. Поэтому со временем появились вагоны серий «В», «Г», «Д» и «Е». Последние мы и сегодня можем увидеть на некоторых линиях метро. Всего в нашем метро сегодня используется шесть типов вагонов, которые, конечно, выглядят уже более современно.



Лестница-чудесница

Сейчас все уже привыкли к эскалаторам, а когда-то они казались настоящим чудом. Эти самодвижущиеся лестницы поражали первых пассажиров даже больше, чем мраморные залы станций и скорость передвижения поездов. Эскалатор похож на айсберг: на поверхности видны лишь ступеньки, а весь огромный и сложный механизм, управляющий движением, находится внизу.

Самый длинный эскалатор в Москве — на станции «Парк Победы», которая была открыта в 2003 году. Это самая глубокая станция в Москве — 80 метров под землёй. Длина эскалатора — 126 метров, и едет он вверх или вниз целых три минуты.





Турникеты и билеты

Самые первые билеты в метро были картонными, и при входе их проверял контролёр — так было на всём городском транспорте того времени. Билет действовал на одну поездку в одном направлении, а через 35 минут после простановки отметки становился недействительным. Когда в Москве была только одна линия метро, билетики были двух цветов: красные — до станции «Сокольники», жёлтые — обратно. Позже были введены отрывные бумажные талоны.

Но очень скоро стало понятно, что контролёры не успевают проверять билеты, и поэтому создаются длинные очереди и заторы. И тогда придумали турникеты — устройства, которые сами пропускают пассажиров, если бросить в них монетку в пять копеек. Для того чтобы обеспечить пассажиров этими монетками, стояли автоматы по размену. Представляете, как радовались дети, когда вместо одной монеты в двадцать копеек можно было получить целых четыре увесистых пятака!

Сейчас в турникетах используются бесконтактные карты. В каждую из них встроена маленькая микросхема, и турникет сам определяет, сколько поездок можно совершить по этой карте.

Где ночуют поезда?

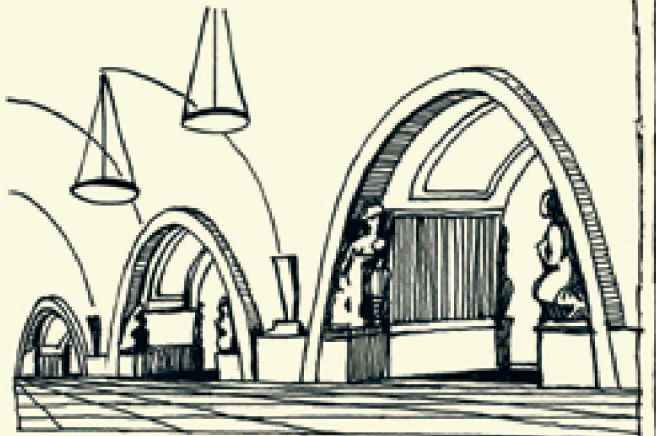
Глубокой ночью метро закрывается для пассажиров. Большинство поездов, как и люди, отправляются по домам. Где же их дом? Конечно, в депо. Депо — это специальные сооружения, где вагоны можно отделить от поезда, осматривать, ремонтировать и собирать из них новые составы. Здесь в поездах протирают пыль и моют внутри и снаружи. Меха-

ники чинят вагоны, проверяют состояние колёс, тестируют двигатели и работу всех механизмов.

Но как же помыть тоннель? Шваброй и тряпкой здесь не обойтись! Для тоннелей есть особые поезда-мойщики, которые поливают мощными струями воды стены тоннеля.

А ещё есть такие поезда, которые убирают снег с рельсов (там, где метро проходит по улице), и, конечно же, имеются специальные поезда для ремонта путей.

Одна из самых известных станций московского метро — «Площадь Революции». Открыли ее 13 марта 1938 года. Архитектор Алексей Душкин хотел показать историю нашей страны начиная с Октябрьской революции. Чтобы воплотить этот замысел, скульптор Матвей Манизер создал 20 фигур, по две под каждой аркой. Если двигаться по залу от эскалатора со стороны площади Революции, то сначала мы увидим фигуры времен революции — красногвардеец и солдат в шинели, партизан и матрос, потом посвящённые Красной армии — лётчик, моряк, парашютистки. Затем следуют скульптуры, изображающие людей мирных профессий — проходчик Метростроя, изобретатель, студентка. А в самом конце — пионеры и мать с ребёнком, символизирующие счастливое детство и прекрасное будущее.





Метро сегодня и завтра

Посмотрите на современную схему московского метро. Сейчас в нем уже 12 линий и 185 станций, и оно продолжает расти и развиваться. Каждый год в метро появляется что-то новое. Около десяти лет назад открыли новую линию, которая называется «лёгкое метро», поскольку часть её проходит не под землёй, а по эстакадам. А иной раз встречаются и вовсе удивительные вещи: например, поезд-музей «Акварель», в котором все стены завешаны репродукциями картин.

Каждый день метро перевозит восемь миллионов пассажиров и по-прежнему остается самым скоростным городским транспортом. Почти у каждой станции есть своя замечательная история или связанная с нею легенда, подчас настолько необычная, что про каждую из них можно написать отдельную книжку. И, как и прежде, метро остаётся огромным подземным миром, где ежедневно трудятся тысячи работников метрополитена, чтобы сделать наше путешествие под землёй быстрым, удобным и безопасным. А прекрасная архитектура станций делает этот подземный мир ещё и очень красивым.



детский проект журнала

ФОМА

www.foma.ru

[рассказы]

[сказки]

[стихи]

[Биографии]

[знания]

[путешествия]

Литературно-художественное издание
Серия «Настя и Никита»
Приложение к журналу «Фома»
Выпуск 81
Для старшего дошкольного
и младшего школьного возраста

Наталья и Василий Волковы
МЕТРО. ПОДЗЕМНЫЙ ГОРОД

Художник *Наталья Кондратова*

Издание одобрено Синодальным информационным
отделом Русской Православной Церкви
Свидетельство № 008 от 10 декабря 2010 года

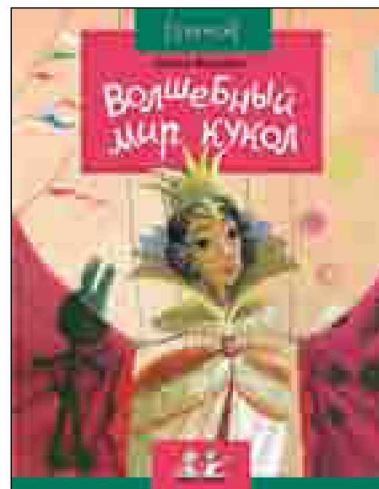
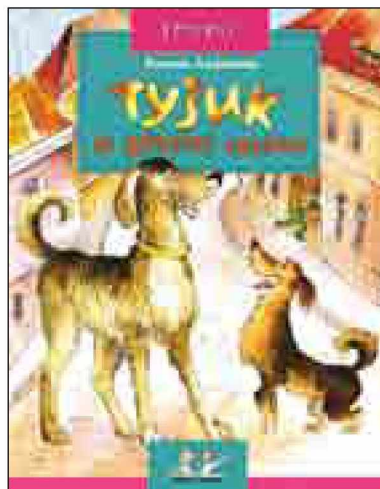
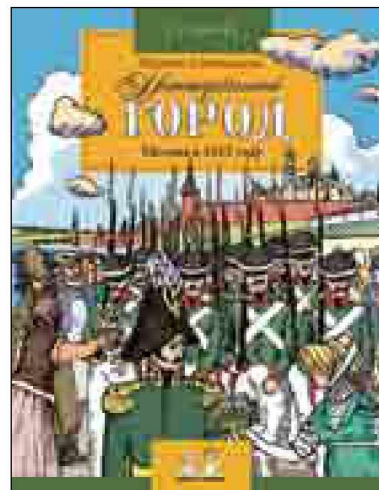
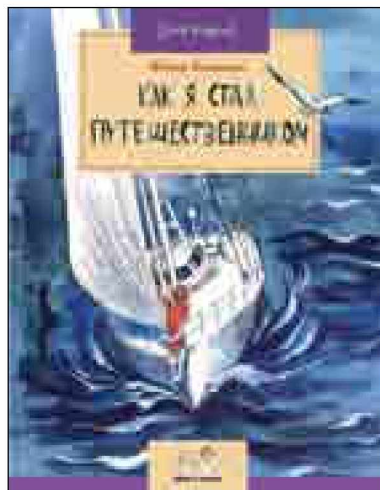
© ООО «Издательский дом «Фома»,
иллюстрации и оформление, 2012

Главный редактор *Владимир Легойда*
Генеральный директор *Игорь Мещан*
Шеф-редактор издательских проектов
Алина Дальская
Редактор детской серии *Александр Ткаченко*
Художественный редактор *Светлана Лукьянова*
Дизайн обложки *Ольга Громова*
Разработка образов *Настя и Никита*
Наталья Кондратова
Корректор *Наталья Фёдорова*
Подписано в печать 17.09.2012.
Формат 70x108 1/8.
Гарнитура Schoolbook. Печать офсетная.
Печ. л. 1,5. Тираж 10000 экз. Заказ № 081.
Типография ScanRus OY, Финляндия

ISSN 2074-2614
УДК 821.161.1 – 93
ББК 84(2Рос=Рус)6 – 44
В 75

Наталья и Василий Волковы. МЕТРО. ПОДЗЕМНЫЙ ГОРОД. Метро — самый быстрый и популярный вид городского транспорта. Но это ещё и целый подземный мир, огромный, сложный и очень интересный. Познакомиться с ним поближе помогает эта насыщенная разнообразной информацией книга. Она посвящена открытию в 1935 году Московскому метрополитену, который считается самым красивым в мире. Перед читателем раскрывается история и сегодняшний день нашего метро, которое можно назвать необыкновенным музеем под землёй.

Читайте в детской серии:



ПОДПИСКА НА КНИГИ:

e-mail: podpiska@foma.ru
тел.: 8-800-200-08-99

ОТДЕЛ ОПТОВЫХ ПРОДАЖ:

e-mail: zakaz@foma.ru
тел.: (499)255-96-58

ИНДЕКСЫ ПОДПИСКИ

ПО КАТАЛОГАМ:

«Почта России» 10897
«Пресса России» 42151
Агентство «Роспечать» 32938

ISBN 978-5-91786-093-0



9 785917 860930