



Михаил Косухин

Записки пассажира

АВТОБУСНЫЙ СТАНЦИОНАЛ НА Д.Л. ПЕРВОУДА
СТАНЦИЯ
БИБИРЕВО



12+

Михаил Андреевич Косухин

Записки пассажира

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=58665203

SelfPub; 2020

Аннотация

Жизнь в метрополитене. Какой видит её обычный пассажир? Мучительной, забавной, а может, удивительной? Этот сборник записок поможет узнать каждому пассажиру о подземке что-то свое, познакомиться с ней поближе или просто с улыбкой пролистать короткие, но интересные истории из жизни обычного парня, который любит и ценит свой родной метрополитен.

Содержание

От автора	5
Вечернее возвращение	9
Развитие коммуникации	11
Излюбленные места	14
Конец ознакомительного фрагмента.	19

Михаил Косухин

Записки пассажира

Тысячи электродвигателей, приводящих в движение поезда, эскалаторы, устройства сигнализации и связи, мощная вентиляция, станки и другое оборудование. Десятки тысяч лампочек, освещающих станции, тоннели и служебные помещения. Это свидетельствует, что метрополитен – энергоемкое хозяйство.

из книги К. М. Махмутова Московскому метрополитену 50

От автора

Приветствую тебя, мой дорогой читатель. Для начала хотелось бы сказать, что данный сборник моих записок, мыслей и собранных фактов о метро позволит заглянуть в необычный и вроде бы повседневный мир московского метрополитена. В этом сборнике ты сможешь посмотреть на него глазами простого пассажира, который пользуется им почти каждый день и возможно узнать для себя что-то новое и необычное.

Краткое пояснение. Реакция от прочтения скорее всего будет зависеть от того к какой группе людей ты относишься, а именно: житель Москвы – для тебя в этой книге будет много уже известного и обыденного, однако это не значит, что ты не сможешь найти что-нибудь интересное для себя. Турист или путешественник. Для тебя эти записки станут простеньким путеводителем по московской подземке и расскажет о некоторых ее особенностях, режиме работы, достопримечательностях и многом другом. К третьей группе относятся мечтатели, романтики (никогда не посещавшие московскую подземку) и фанаты метро – если ты такой, то этот сборник точно для тебя мой дорогой друг. Я надеюсь в твоих глазах он станет настоящим сокровищем, поскольку в нем я выражаю самые простые и искренние мысли и эмоции, касающиеся нашего метрополитена, его историй и его жизни.

Последней группой выступают конечно же работники метрополитена – честно, не знаю, как вы воспримите мой сборник, но надеюсь, что вам понравится ход моих мыслей, потому что многие записки были сделаны благодаря вам, отдельная благодарность Алексею Лютенко.

Если же ты никогда не был в метро, то мои записки помогут создать общую картину о нынешнем его состоянии и возможно придадут уверенности в том, чтобы приехать в любой ближайший к тебе город с метрополитеном и насладится всем нижеизложенным.

Очень рекомендую прочитать мой сборник тому, кто искренне ненавидит ездить по метро на работу каждый день. Если есть такие знакомые, то посоветуй им этот сборник. Возможно, именно он сможет открыть второе дыхание для жизни в мегаполисе.

Итак, начну. Данную книгу я начал писать ранней весной 2019 года во время возвращения со дня рождения своего очень хорошего друга. Здесь еще хочу уделить внимание тому, что большая часть записок была написана еще ДО пандемии коронавируса, поэтому не удивляйся что до конца сборника нет ни одного его упоминания.

Активно и осознанно пользоваться метро я начал лишь в 14-15 лет, когда занимался футболом. Мне приходилось разъезжать в Москве по разным футбольным полям, но не суть. Уже тогда я чувствовал что-то особенное в метрополитене. Эти турникеты, манящие пройти через себя, но смыка-

ющиеся при первой же попытке проскочить без билета (не то что сейчас, открывающиеся дверки, как в Европе), длиннющие станции одна красивее другой, этот запах на станциях и звук приближающегося состава, звук продувки тормозной системы при остановке и конечно же голос мужчины и женщины обозначающие следующую станцию с общими объявлениями. Ну и конечно люди, много людей, порой **слишком** много людей!

Стоит отметить, что метро в этом сборнике, часто будет преподноситься как нечто невообразимое, волшебное и лишь изредка как обыкновенная ничем непримечательная вещь.

Дорогой читатель, если тебя не затруднит, вспомни свою последнюю поездку по метро. Будь это вчера, неделю назад или же в данный момент ты читаешь этот сборник проезжая, например, от Алтуфьево до Бибирево. А теперь постарайся вспомнить и понять, о чем ты думаешь, когда попадаешь в метро?

Кто-то вспомнит свои мысли об очередном утреннем недосыпе, кто-то о толпе, в которой он утром заходил в метро и с которой в дальнейшем ехал в забитом вагоне, а кто-то будет думать о поездке на море через месяц во время отпуска.

Умение совмещать рутинную, повседневную жизнь и поездки в метро с мелкими радостями, позволит раскрыть себя с новой стороны, а также даст возможность начать воспри-

нимать свою жизнь немного под другим ракурсом.

И кстати, да, я буду общаться с тобой во время прочтения сборника, а также не забывай, мои записки строго субъективны, ты можешь быть полностью со мной не согласен. Активно составляй свое мнение и просто сравнивай с моим, а если не захочешь, то просто наслаждайся историями. Ну что же, как говорил Гагарин – “Поехали!”.

Вечернее возвращение

Вот честно. Обожаю поздно вечером возвращаться домой, особенно с другого конца Москвы, когда можно уставшим закрыть глаза, запрокинуть голову и по-настоящему насладиться поездкой. Людей ведь не так много. Обычно это работники, уставшие от тяжелого дня, парочки или группы знакомых людей с улыбкой на лице, возвращающиеся откуда-нибудь домой также, как и я.

Удивительно как простая мысль, пришедшая после приятного лампового вечера с друзьями, может перерасти в целую книгу, пардон, в сборник записок.

Вечерние поездки прекрасны тем, что ты со спокойной головой катишь в направлении дома, мысли при этом всегда фокусируются на необычных вещах, недоступных утром или днём. Возможно, на это влияет осознание скорого наступления ночи и отдыха. Мыслей, что сейчас ты выйдешь на улицу, где уже смеркается или уже зашло солнце и спокойно, не спеша, пойдёшь уже по натопанной дороге домой, где ждут родные, друзья или излюбленный питомец.

Безусловно будут люди, читающие это которые воскликнут – Да как же так?! Я после трудного рабочего дня без сил и нервов еще и в толпе людей шатаюсь по метро лишь бы поскорее доехать домой, а ты мне тут заливаешь про мысли и спокойствие?!

Друг, спокойнее, я понимаю не всем по душе та мысль и философия, которую я буду продвигать на протяжении всего сборника, однако если ты проникнешься ею, поверь, метро для тебя пусть и не сразу, но станет оплотом новой необычной жизни.

Если даже эта мысль не оставляет мне шанса показать мою философию, то... Не понимаю зачем ты взял эту книгу в руки и все ещё продолжаешь ее читать. Срочно закрой ее, убери в сторону и иди смотреть телевизор.

Итак, если ты все еще это читаешь, молодец, возвращаюсь к повествованию. Удивительно, как метро преобразуется ближе к своему закрытию каждую ночь. Оно погружается в полудрему. Эти пустые вагоны, станции, одиноко бродящие люди, ждущие последних в этот день составов, тишина, когда подолгу нет поездов, все это создает уединение с громадным организмом, который ожидает закрытия и проведения в нем технических работ.

Развитие коммуникации

На момент написания этого сборника в Московском метрополитене функционирует 14 линий и более 250 станций, включая станции Московского центрального диаметра (МЦД), а также станции монорельса. Это сложнейшее подземное сооружение, оснащенное передовой техникой. Естественно, что для его использования необходима современная и точная коммуникация.

Осознанно развитие всего метрополитена, как и его коммуникаций, я застал уже в 2007-2009 годах. Как раз в этот момент начали появляться колонны экстренного вызова располагающиеся в центре зала. Они стали сильно упрощать жизнь многим туристам (да и жители Москвы иногда тоже ими пользуются), а в дальнейшем стали появляться и информационные стойки куда можно подойти и обратиться за помощью и советом к живому человеку.

Горизонтальные схемы над дверьми с каждым годом стали делать все более симпатичными и информативными, а главное совершенствуется основная схема метро, располагающаяся в каждом вагоне. Кстати, после начала строительства второго кольца и открытия МЦД она потихоньку начинает перегружаться информацией, как мне кажется. Но этого не избежать при развитии метрополитена.

И да, если это читает один из создателей этих схем или

причастных к усовершенствованию (я сейчас про начальника отдела навигационного дизайна Анастасию Кабанову, по крайней мере на момент написания этого сборника), однозначно плюсики вам в карму и низкий поклон. Вы занимаетесь очень важным для всех пассажиров, делом.

Помню, как в детстве обожал рассматривать эти схемы. Каждый раз, когда мы с родителями заходили в метро, я прилипал к ней до самого конца маршрута. Вот и сейчас, стоит мне оказаться рядом с ней, вспоминая детство, я машинально начинаю разглядывать ее. Смотреть не появились ли новые станции, ветки или пометки, вспоминая какой небольшой была схема, когда я был маленьким. Каждый год на этой схеме появляются новые пометки станций, вокзалов, станций с возможностью подняться на поверхность инвалидам, достопримечательностями, номерами автобусов на крайних станциях, аэроэкспрессы и т.д. Все это с каждым годом добавляет информативности и красоты (передаю привет всем минималистам) в давно любимую миллионам людей схему метрополитена.

Еще лично мне нравятся последние вариации указателей направления с номерами наземного транспорта, вывесок с названием улиц, стендов с картой поверхности в районе выхода из метро, а также установившейся факт нумерации каждого отдельного выхода. Как же удобно стало выходить на поверхность, когда ты четко знаешь в какой выход тебе надо. Интуитивное использование метро благодаря таким вещам

помогает ежедневно сотням тысячам пассажиров.

А вот интересный исторический факт. Видели на некоторых станциях метро есть небольшие закоулки тупиковые? Так вот, в них раньше размещались телефонные аппараты для справок. Любой иностранец или турист мог подойти, набрать справочный номер и получить ответ на своем языке. Посвящено данное введение было олимпиада 1980 года в Москве.

Излюбленные места

Хочу рассказать тебе, мой дорогой читатель о станциях Московского метро, которые больше всего нравятся мне или запомнились чем-то необычным за все время использования нашей подземки. Если так подумать, то любая станция является произведением искусства, где-то в большей мере, где-то в меньшей. Не зря же в СССР метро называли подземным дворцом.

Начну, пожалуй, с **ул. Академика Янгеля**, станция-апельсинка. Довольно простая по внешнему виду, без колонн с широкой платформой, очень похожа на станцию Алтуфьево, однако она имеет очень необычную подсветку ярко оранжевого цвета. Она довольно специфическая, долго находиться на такой станции лично мне сложно, не каждый сможет вынести этот яркий оранжевый цвет. Каждый раз, когда туда приезжаю мне кажется, что я наблюдаю за заходом солнца.

Беляево. Ох, для меня она навсегда стала станцией-больницей. Причем не современной, а именно советской где часть помещений было уложено белым кафелем, все было очень ярко и стерильно. Мне пришлось долго привыкать к этой станции, пока я учился в университете. Каждый раз она сильно выделялась среди других своей яркостью в момент выезда из тоннеля. Новые-Черемушки кстати, как мне ка-

жется созданы в похожем стиле, но из-за слабой подсветки и кафеля кремового цвета она все же остаётся бледноватой и простой.

Владыкино. Честно говоря, это не самая красивая станция в нашем метрополитене, но вот своими стенами она въедается в память на всю жизнь. Коричневый ребристый заборчик очень сильно выделяет эту станцию среди других и этот образ темно-коричневых стен останется с вами на долгое время.

Китай-город. О боже. Сколько же людей сломали себе мозг впервые попав на эту станцию. Если ты, как и я из тех же людей, то при встрече просто молча пожми мне руку, я все пойму. Китай-город стала первой кроссплатформенной станцией московского метро. Главная коварность в этой станции заключается в ее принадлежности одновременно к двум веткам. Было мне 14 лет, когда я впервые попал на нее совершенно один. Выхожу из вагона, смотрю на указатели, ага, переход на оранжевую ветку по лестнице на другую сторону. Прохожу по переходу на соседнюю платформу, снова смотрю на указатель и что я вижу? Правильно, новый указатель что оранжевая ветка на той стороне откуда я пришел. Прошло минут десять пока я не понял, что каждая станция отвечает за одно направление движения двух разных веток. Это был самый эпичный провал логистики перемещения в моей жизни. Однако пишу сейчас для тебя этот отрывок и прям смешно становится от этих воспоминаний.

Еще один интересный факт о станции. Длина эскалатора выходящая к подземному переходу в северной и южной части станции ассиметрична. В северной части станции эскалатор будет длинным, а в южной части коротким. Так было сделано из-за особенности рельефа над станцией как я понимаю.

Воробьёвы горы. Ну куда же без единственной и неповторимой станции, нависшей над Москва рекой. При всем этом она также является рекордсменом по длине 284 метра, если включать коридоры. Также эта станция последнее время часто является выставочным холлом, где периодически обновляют экспозиции по разным тематикам. Выставка ракетных двигателей, золото наших побед, выставка шахмат, народная одежда и др.

Комсомольская (Сокольнической (красной) линии). Для меня эта станция, как и для многих, стала центральным местом отправления куда-либо из Москвы так-как на поверхности находится аж три вокзала. Ярославский, Ленинградский и Казанский. Сама станция поражает своей архитектурой и наличием балконов. Кстати, Комсомольская является рекордсменом Московского метрополитена по количеству колонн – 156 штук.

Переход ленинского проспекта. В 2018-2019 году мне часто приходилось появляться в переходе между Ленинским проспектом и Площадью Гагарина. Было очень интересно и приятно наблюдать за фотовыставками, посвящёнными раз-

ным историческим событиям. Эти фотографии и рисунки не только способствуют самообразованию людей, их наслаждению с эстетической точки зрения, но и привлечению внимания туристов в наш замечательный метрополитен. Правда экскурсии по московской подземке уже давно проводят для иностранцев и путешественников, но как приятный бонус эта идея реализована на хорошем уровне.

К слову об экскурсиях. Проходят они, как правило, на станциях кольцевой линии и участках внутри кольца. Например, ты можешь спокойно найти их по таким станциям как Белорусская, Киевская, Комсомольская, Маяковская, Новослободская, Площадь революции, Смоленская и могу сказать, что ты действительно не пожалеешь если хоть раз побываешь на них. Красота их архитектурных решений заставит охнуть даже самого тонкого любителя городских искусств.

Вернемся к переходу на Ленинском проспекте. Порой я замечал, как люди специально останавливаются чтобы полюбоваться фотографиями или рисунками, обсудить их. На самом деле тупичок в данном переходе вполне можно было бы оборудовать под небольшую постоянную галерею, где люди могли бы спокойно не мешая другим пассажирам, смотреть на картины и читать исторические справки.

Станция **Боровицкая**. Станция входит в единственное сплетение переходов на четырех ветках. Она стала 131-ой станцией, которая была открыта в московском метро. Станция больше напоминает кирпичный дом если честно, но ке-

рамические таблички с разного рода рисунками и древо народов СССР возле лестницы перехода на Библиотеку им. Ленина разбавляют ярко-красную кирпичную кладку и делают ее чуть ли не произведением искусства.

Ты уже, наверное, возмущаешься – А где моя любимая Площадь революции с ее великолепными 76-ю бронзовыми фигурами?!. Да успокойся, вот она, сейчас и про нее немного напишу.

Площадь революции. А ты когда-нибудь был на площади революции? Если нет, обязательно посети эту станцию. Главной ее достопримечательностью, выступают бронзовые скульптуры, располагающиеся в арках. На сегодняшний день их 76, однако до этого их было на 4 штуки больше. У каждой скульптуры в народе есть свои поверья и приметы, именно поэтому некоторые части, стертые от постоянных касаний, проходящих мимо пассажиров.

Ну а так, если глобально подумать, то каждый житель Москвы имеет право желать, чтобы его станцию описывали максимально подробно и красиво, однако сборник у меня называется не все станции метрополитена под одной обложкой, а все же записки пассажира и да, в этой записке я немного рассказал про то, что мне роднее. Уж прости. Ладно, поехали дальше.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.