

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Pedagogická fakulta

Oddělení ruského jazyka a literatury

Z historie a současnosti Moskevského metra

Bakalářská práce

Autor: Petra Kolářová

Vedoucí práce: doc. PaedDr. Zdeňka Matyušová, Ph.D.

Obor: Ruský jazyk pro evropský a mezinárodní obchod, 3. ročník

Rok: 2013

Oddělení ruského jazyka a literatury
Pedagogická fakulta Jihočeské univerzity, České Budějovice

Z historie a současnosti Moskevského metra

Tématem bakalářské práce je moskevské metro. Velká část je věnována historii a samotné výstavbě, kterou měl na starosti jeden z tehdejších nejdůležitějších představitelů Moskvy, Lazar Mojsejevič Kaganovič. Prostřednictvím této práce navštívíme tři architektonicky zajímavé stanice, projdeme obdobím 2. světové války, kdy metro sloužilo jako úkryt nejen pro obyvatele Moskvy a dozvíme se, co se skrývá pod názvem Metro 2. Pozornost věnujeme vybraným teroristickým útokům a jejich důsledkům. V samotném konci se zaměříme na současnost a porovnáme, co všechno se během sedmdesáti osmi let fungování metra změnilo.

Součástí práce jsou přílohy zahrnující fotografie stanic metra.

Vedoucí práce: doc. PaedDr. Zdeňka Matyušová, Ph.D.

Oddělení ruského jazyka a literatury
Pedagogická fakulta Jihočeské univerzity, České Budějovice

From history and present Moscow metro

The theme of this dissertation is the Moscow metro. A large part is devoted to the history and the actual construction, which was designed by one of the most important representatives of contemporary Moscow, Lazar Kaganovich. Through this work we will visit three architecturally interesting stations, go through the period of Second World War when the metro was hiding not only for the residents of Moscow, learn what is hidden under the name Metro 2. Pay attention to some selected terrorist attacks and their consequences. At the very end, we will focus on the present and compare what happened over seventy-eight years of underground changed.

This dissertation includes photos of metro stations.

Head of dissertation: doc. PaedDr. Zdeňka Matyušová, Ph.D.

Ráda bych poděkovala doc. PaedDr. Zdeňce Matyušové, Ph.D. za odborné vedení, připomínky a čas věnovaný této práci. Mé díky patří také Mgr. Renátě Dohnalové za zapůjčenou literaturu a pomoc při překladu.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma *Z historie a současnosti Moskevského metra* vypracovala samostatně s použitím odborné literatury a pramenů, jejichž seznam uvádím v závěru práce.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích 26. 4. 2013

.....
Petra Kolářová

Obsah

1. Úvod.....	7
2. Historie.....	8
2.1 Lazar Kaganovič	11
2.2 Eskalátory.....	12
2.3 Otevření metra.....	13
3. Architektura	14
3.1 Majakovská (Маяковская)	16
3.2 Náměstí revoluce (Площадь Революции)	16
3.3 Arbatská (Арбатская).....	17
4. Metro v době války	17
5. Metro 2.....	19
6. Metro jako cíl teroristických útoků	20
6.1 Rok 1977	20
6.2 Rok 1996.....	21
6.3 Rok 1998.....	21
6.4 Rok 2004	22
6.5 Rok 2010.....	23
7. Současnost.....	23
7.1 Technické údaje	25
7.2 Nové linky a stanice	26
8. Резюме.....	28
9. Bibliografie	30
10. Přílohy.....	31

1. Úvod

Dané téma jsem si zvolila proto, že mě samotné metro zaujalo zejména svou historií a rozmanitostí. Žádná jiná světová metropole neskrývá ve svém podzemí to, co Moskva. To znamená bohatou výzdobu, která je projektem socialistického režimu, nekonečné dosud neprozkoumané tajné tunely a bunkry a zajímavosti v podobě úkrytů v době 2. světové války. Metro se stavělo za těžkých podmínek v neprozkoumaném terénu a neznalostí stavitelů.

Má práce se bude zabývat vlivem ambiciózního Ruska na stavbě metra. Tehdejší Sovětský svaz byl známý svojí touhou být ve všem první. Odjakživa se tvářilo být supervelmocí a to samozřejmě díky obrovské rozloze svého území, hospodářskému potenciálu, přírodním zdrojům atd. Vždy soupeřilo se Západem, hlavně s USA o světové prvenství. Nemohlo se smířit s tím, že v době, kdy již existovaly podzemní dráhy v mnoha světových metropolích, se nedařilo vymyslet plán výstavby. Sověti byli tak hrdí, že si nemohli a ani nechtěli nechat pomoci od zkušenějších zahraničních kolegů. Se vším si chtěli poradit sami. Vytvořili si vlastní techniku výstavby, i když ve většině případů docházelo ke kopírování již existujících zahraničních zařízení. Metro muselo být velkolepé a to se odrazilo i na architektonickém ztvárnění. Bylo jedno, že nadzemní Moskva se topí v chudobě, ale do nové stavby se investovat muselo. Rusko muselo mít něco světového. Také proto se dnes o moskevském metru mluví jako o nejkrásnějším na světě.

Metro během své existence bohužel zažilo i mnoho zlých událostí, které byly pravděpodobně také výsledkem ruského mocenství. V této práci je pozornost věnovaná teroristickým útokům, které metro sužovaly hlavně z politických důvodů, pravděpodobně s cílem destabilizovat zemi.

V této práci se dozvíte, jak metro vznikalo, fungovalo, co se v něm vše odehrálo a jak se postupně měnilo, vyvíjelo a rozšiřovalo.

2. Historie

Samotná historie metra se datuje rokem 1846, kdy Charles Pearson navrhl první podzemní dráhu v Londýně a o sedmnáct let později, v roce 1863, byla první trasa metra na světě otevřena. První podzemka byla dlouhá 3,6 km, měla 7 stanic, cesta trvala 33 minut a již v první den převezla 30 tisíc cestujících. Další podzemní dráha byla otevřena v roce 1868 v New Yorku, v roce 1900 v Paříži a v roce 1902 bylo postaveno metro v Mexiku a v Berlíně.

Sovětští vůdci vždy říkali, že pokud ve městě jezdí tramvaje, znamená to, že v něm vládne i sovětská moc. Ovšem nedá se to říci o dni 6. ledna 1931, kdy v Moskvě nejezdily ani tramvaje, ani žádné jiné dopravní prostředky. Toho dne jednoduše Moskvu zachvátila obrovská dopravní kalamita a dá se říci, že se město úplně zastavilo. Bylo nutné vymyslet nějaké řešení. Tím nejvhodnějším se zdálo postavení metra. A tak se také stalo.

O stavbě metra se nicméně mluvilo už třicet let před onou zácpou. Ale byly to spíše jen futuristické projekty, kdy se nad městem vznášely koleje a po nich jezdily vagóny metra. V té době se v Moskvě již také konaly různé výzkumy půdy pro případnou výstavbu metra pod zemí. Jeden z biskupů napsal rozhořčený dopis metropolitovi Moskvy, že není možné, aby člověk, který je vytvořen k obrazu božímu, sestoupil do pekel. A tak Rada města přestala podporovat takové projekty. Jenže poté co populace Moskvy prudce vzrostla a přesáhla jeden milion, se otázka ohledně výstavby metra zase stala aktuální.

Nejvíce reálný projekt předložili v květnu roku 1902 inženýři Balinskij a Knorre. Linky metra měly být postaveny různorodě. Část měla vést pod zemí a větší část měla vést nad zemí, po tzv. nadjezdech. Celková délka dráhy měla být 105 km, ze kterých 67 km vedlo po dvaceti osmi nadjezdech, včetně Rudého náměstí (Красная площадь). Délka tunelů měla být pouze 16 km. Mělo být postaveno 74 nadzemních i podzemních stanic. Velkolepé mělo být především Hlavní nádraží (Центральный вокзал) u Kremle. Náklady na výstavbu měly činit 155 mil. rublů. Byly předpokládány tři fáze výstavby radiálních linek, které se měli spojovat s okružní železniční dráhou. První úsek stavby, který měřil 14 km, vedl směrem na Brestskému nádraží (Брестский вокзал) a končil na stanici Petrovsko-Razumovská (Петровско-Разумовская). Druhý úsek zahrnoval dva rádiusy. První, který měřil 17 km a vedl přes Kalančevské náměstí (Каланчевская площадь)

do Alexejevské vesnice (Алексеевское) a druhý, který měřil 14 km a vedl do Čerkizova (Черкизов). V tomto případě se navrhovalo postavit jednokolejku a nadjezd, aby se co nejméně narušila městská zástavba a překonala se řeka Jauza (Яуза). Třetí úsek měřil 11 km a spojoval kruhovou železniční dráhu s Zubovským (Зубовская площадь), Kudrinským (Кудринская площадь) a Kalužským náměstím (Калужская площадь). Teprve poté, co projekt prošel několika instancemi, mohl být předložen Moskevské městské dumě. To se konalo 18. září 1902. Osud projektu byl však svými autory předurčen k neúspěchu, jelikož ohrožoval majetkové zájmy moskevských magnátů. Kromě toho se v projektu předpokládalo, že půda, kudy by případné metro jezdilo, bude vyvlastněna. Také stavba v úzkých uličkách Moskvy byla nemožným úkolem. V neposlední řadě stáli moskevští podnikatelé, konkrétně akcionáři tramvajových společností, kteří se báli případné konkurence ze strany vlastníků nového, rychlejšího a pohodlnějšího způsobu dopravy. Projekt se nelíbil ani vládě města, kdy by došlo k bezplatnému zabránění nitra země, které by mělo být majetkem Městské rady. Tudíž by zbavil městskou vládu příjmů z provozu v oblastech pro generování jiných příjmů. Podmínky provozních společností by byly takové, že by hrozilo vážné poškození majetkových zájmů vlády města. Projekt také vyvolal zesílené útoky ze strany církve, která se bála, že bude kvůli stavbě tunelů narušena celistvost Kazanského kláštera (Казанский собор) a jiných a také se bála, že nadzemní dráha, která by byla postavena v blízkosti jiných kostelů by mohla ubrat na jejich velkoleposti a kráse. Výsledkem bylo rozhodnutí Moskevské městské dumy, že projekt je předčasný a že se zamítá.

Balinskij dostal za práci, přípravu a vzniklé náklady vyplaceno 100 tis rublů, ale v této částce nebylo zahrnuto jeho vlastní úsilí a čas, který by činilo minimálně 200 tis rublů.

O deset let později, v roce 1912, byl projednán nový projekt moskevské podzemní železniční dráhy, který zahrnoval výstavbu tří tras metra. Od Smolenské tržnice (Смоленский рынок) na Kalančevské náměstí (Каланчевская площадь). Mezi Tverskou (Тверская) a Pokrovskou (Абельмановская) (Покровская, Абельмановская) a mezi Vindavským (Rižským) nádražím (Виндавский, Рижский вокзал) a Serpuhovským náměstím (Серпуховская площадь). Tyto linky metra měli být napojené na stávající železniční tratě. Ale první světová válka zabránila realizaci tohoto nového projektu.

Během šesti let od roku 1920 do roku 1926 se počet obyvatel Moskvy zdvojnásobil. Vzrostl z jednoho milionu na dva. Hlavní město lákalo obyvatele země rozvrácené občanskou válkou prací a chlebem. Poté přišel rok velkého zlomu - rok 1929 a s ním kampaň za kolektivizaci zemědělství. Vesničané pozabíjeli dobytek, pole nechali ladem a vydali se do města. Tam je čekal jistý plat a od roku 1928 i zásoby na příděl. Začátkem 30. let se díky kolektivizaci přistěhovalo do již tak přelidněného města přes dva mil obyvatel. A všichni museli jezdit do práce tramvají. V roce 1923 zřizují moskevské městské železniční dráhy vlastní Oddělení metra. Tvořil ho zprvu jeden pracovník, protože více specialistů nebylo. Na projektu moskevského metra pracovali sedm let. Dokončili ho v roce 1930 a všechny jeho stanice jsou na stejném místě dodnes. Kdysi Sverdlovovo náměstí (Площадь Свердлова), dnes Divadelní (Театральная). Běloruské nádraží (Белорусская площадь), bývalé Dzeržinského náměstí (Площадь Дзержинского), dnes Ljubljanka (Люблинка). Vchody do metra však vypadají úplně jinak. Moskevské metro mohlo být největším památkem sovětského konstruktivismu na světě. V listopadu 1930 probíhá v Moskvě proces s vůdci průmyslové strany ve snaze najít viníky neúspěchu první pětiletky. Odborníky, kteří získali vzdělání před revolucí, označili za nepřátele. V prosinci bylo Oddělení metra zrušeno a jeho projektanti, staří odborníci, zatčeni. Přesně o týden později - 6.1.1931 – nastal v Moskvě nechvalně známý dopravní kolaps. O tom že se to jednou stane, věděli všichni. Zatčení odborníci z Oddělení metra již v roce 1927 spočítali, co se s Moskvou v roce 1930 stane, pokud metro nebude. Aby se takové množství lidí mohlo přepravovat tramvajemi, musely by v létě jezdit každých dvanáct sekund a v zimě každých dvacet a to je nemožné. A ke své zprávě nevědecky poznamenali, že do tramvají se dostanou jen pasažéři s velkou šikovností a fyzickou silou.

Půl roku po bouřlivém dopravně politickém dramatu ohledně výstavby metra v Moskvě se objevil nový stranický vůdce hlavního města Lazar Mojsejevič Kaganovič. Osobně rozhodl o pokračování prací na výstavbě metra. Poslal dopis Státní politické správě se žádostí propustit zatčené odborníky, kteří před tím pracovali na projektu metra. Kaganovič se jako první rozhodl vybudovat trasu mezi Sokolnikami (Сокольники) a Palácem sovětů (Дворец Советов). Jako druhou pak mezi Smolenským náměstím (Смоленская площадь) a Leninovou knihovnou (Библиотека им. Ленина).

V Moskvě byla v té době dvě kritická místa - první v úplném centru na Ljubljanke (Люблинка), kde dopravní zácpa v lednu 1931 začala. Druhé místo bylo Kalančevské (Каланчевская площадь), později Komsomolské náměstí (Комсомольская площадь), náměstí tří nádraží. Přistěhovalci již dávno zaplnili jak obytné, tak i neobydlené části Moskvy a vydali se do jejího okolí, odkud denně dojížděli do práce a na Kalančevském náměstí (Каланчевская площадь) to byl opravdový boj. Sem dojeli všichni, ale odtud se již nedostali nikam. V archivech o výstavbě metra není ani jednou zmíněna povídka vynikajícího spisovatele a scénáristy Viktora Šklovského, který popisuje osud cestujících z předměstí: “Они работают и служат в Москве, ночуют здесь. Остальное время - едут. У этих людей нет ни своего горсовета ни своего сельсовета - они едут. Они встают до света, приезжают когда уже темно, они мало видят свою страну, потому что едут! Рассказывали мне раз, в пригородном поезде, что в Лианозове повесилась девушка и оставила записку. НАДОЕЛО РАНО ВСТАВАТЬ.”¹ Trasa metra, kterou Kaganovič navrhl vystavět jako první, tedy mezi Sokolnikami a Palácem sovětů, zahrnovala i zmíněná problematická místa. Kaganovič byl ústřední postavou, zakladatelem metra.

2.1 Lazar Kaganovič

Po celou dobu výstavby metra (1931-1935) Lazar Mojsejevič Kaganovič dohlíží na práce. V těchto letech stavěli první trasu metra. Kaganovič ve škole nedokončil ani jednu třídu. V jeho dotazníku v kolonce profese je uvedeno obuvník. Jak mohl obuvník řídit výstavbu metra, takový závazek vůči společnosti. Jednou řekl, že kdyby nebyl politikem, tak by byl architektem, protože všichni kolem něj jsou architekti. Jeho dcera i zeť. Během svého života shromáždil velkolepou knihovnu, přičemž její velkou část tvořily publikace právě o architektuře.

Podle jedné moskevské legendy je Kaganovič autorem jednoho z neoriginálnějších vchodů do metra - slavného altánku ve tvaru hvězdy na Arbatském náměstí (Арбатская площадь). Má svého oficiálního autora - architekta Teplického, ale i legenda má svou pravdu. Sám prý navrhl a narýsoval nadzemní pavilon ve tvaru hvězdy. A tady se ukazuje nezkušenost autora, ale jen na plánu, protože její tvar můžete vidět jen při pohledu shora a shora se na ni nemáte odkud dívat. A co je nejdůležitější - tuto malou a nijak zvlášť důležitou

¹ <http://fedosov87.livejournal.com/10638.html>

stavbu bourali a stavěli znova dokonce třikrát. Až třetí místo se zdálo být ideální. Problém však byl, že se tady nacházela budova tehdejšího krytého Arbatského tržiště. Museli ji zmenšit. Konečná výstavba vchodu ve tvaru hvězdy probíhala přímo uvnitř tržiště, aniž by ho zavřeli. Kaganovič prý po nocích chodil na stavbu, aby zkontroloval, zda je všechno v pořádku. Nosil s sebou i své měřičské pásmo. Měl přeci jen lepší znalosti a zkušenosti než ostatní straničtí představitelé. Stal se správcem v nejmladším hlavním městě sovětského státu. Nebyla to ani Moskva, ani Petrohrad. Největší staveniště bylo v Charkově, tehdeším hlavním městě Ukrajiny. Roku 1925 stavěli v Charkově na tu dobu nejsložitější a největší budovu - Dům státního průmyslu. Nešlo jen o největší stavbu na území sovětského Ruska a na území bývalého carského Ruska konce 20. a začátku 30. let, ale o jednu z největších (pokud ne největší) staveb v celé Evropě. Dům průmyslu měl jedenáct pater a tisíc dvě stě místností. Byla to pýcha sovětské stavební techniky. Aby tenhle mrakodrap postavili, rozdali pěti tisícům dělníkům lopaty a kolečka a nechali je pracovat na tři směny. V roce 1927 začala výstavba, opět pod dohledem Lazara Mojsejeviče, která trvala dva a půl roku. Na konci 20. a začátkem 30. let získali právě v Charkově ohromnou inženýrskou, stavební a architektonickou zkušenost s pracemi na obrovských stavbách. Vedoucí vysokých staveb v Charkově, inženýr Pavel Rotert vedl i podzemní stavby v Moskvě.

Pravou rukou Kaganoviče byl Nikita Chruščov, kterého si s sebou přivedl do Moskvy. Předal mu všechny své funkce, kterých se vzdal. Jeho kariéra rostla spolu s kariérou Nikity Sergejeviče. Když se začalo stavět metro, dokonce spolu procházeli šachty. Kaganovič je v tomto příběhu účinkující osobou vykřikující zvučná hesla, zatím co Chruščov vykonavatelem - druhý člověk v Moskvě s druhým člověkem v zemi.

2.2 Eskalátory

Také bylo nutné vyřešit, jak se cestující budou do hloubek metra dostávat - nejlepším řešením se zdálo umístění eskalátorů. Čekalo se na eskalátory hlavně pro stanice hluboko pod zemí. V roce 1900 toto zařízení představili na výstavě v Paříži. V roce 1932 se eskalátory objevily v Londýnském metru. Vyrábět je uměly jen dvě firmy. V roce 1933 začali sovětští zástupci právě s těmito firmami jednat. Šlo o obchodní rozvědku. Sovětští odborníci jednání protahovali,

žádali doplňující dokumentaci a snažili se odhalit tajemství pohyblivých schodů. Metrostroj požádal o 200 000 rublů na nákup jednoho eskalátoru s cílem rozebrat a okopírovat ho. Ale ještě ho bylo nutné prodloužit. Sovětské eskalátory musely být mnohem delší než ty zahraniční, jelikož Moskevské metro mělo být vystavěné hlouběji pod zemí. Rozebrané eskalátory se v Moskvě objevily v lednu roku 1935 a na jejich smontování zbývalo jen dvacet dní. Zařízení dávalo dohromady šest set lidí dvacet čtyři hodin denně. Testovali je na lidech. Konkrétně na 2000 delegátů celosvazového Sjezdu sovětů.

Celkem se v moskevském metru nachází 681 eskalátorů. Nejdelší je na stanici Park vítězství (Парк Победы), který měří 126 m a naopak nejkratší na stanici Letiště (Аэропорт) a ve společném vestibulu stanic Čechovská (Чеховская) a Puškinská (Пушкинская), který měří 3,2 m. K dnes nejstarším patří eskalátor na stanici Baumanská (Бауманская), který je v provozu již od roku 1944. Všechny starší byly vyměněny už dříve.

2.3 Otevření metra

Samotné otevření bylo opravdovým svátkem. Celá Moskva se sešla v ulicích. Mnoho nedočkavců již noc před otevřením stálo ve vestibulech, aby to byli právě oni, kdo se stanou prvními pasažéry. Metro pojmenovali po Kaganovičovi a stavitelé byli zahnuti vyznamenáními.

Oficiální otevření bylo stanoveno na 15. května 1935. Na cestující čekalo 11,6 km podzemní dráhy, třináct stanic a dvanáct vlaků. První úsek moskevského metra byl dokončen. Metro jezdilo ze stanice Sokolniki na přestupní stanici Lovecká třída (Охотный ряд) a dále se dělilo ke stanicím Park kultury a Smolenská. V 5:48 hod. ráno bylo metro spuštěno a z depa tak vyjela první souprava. V 7 hodin byly na trase všechny vlaky. V tři čtvrtě na sedm se otevřely dveře všech vestibulů a pokladny, tehdy totiž ještě neexistovaly žádné turnikety ani automaty na lístky. Lístek stál padesát kopejek - žluté byly na úsek směrem Sokolniki a růžové směrem na Park kultury a Smolenská. Jejich platnost byla třicet pět minut. Denně se uskutečnilo 487 jízd a přepravilo se 177 000 cestujících. Šokem však byl kontrast mezi nadzemní Moskvou s jejími špinavými uličkami, temnými zákoutími, potrhanou dlažbou, dřevěnými domy a Moskvou podzemní, zahalenou do zářícího mramoru s podlahami jako zrcadla. O metru se zpívaly písně a skládaly verše. Toto je jedna z nich od Semjona Kirsanova: „Едва отбелел

вестибюльный карниз, жена говорит, удивившись: - Спускались-то мы по лестниц вниз, а очутились, по-моему, выше! Похоже, что вскоре начнут облака с колонн и балконов свешиваться . А зала вся, как стакан молока, сияет утренней свежестью. Плитки –белевшая великолеп! О них говоритьне устану - хочется плитку намазать на хлеб и смаковать, как сметану.²



3. Architektura

Tato ohromná krása se v Moskvě objevila náhodně, téměř na poslední chvíli. Ze začátku se mluvilo o tom, jak postavit metro, jen velmi všeobecně. Nejoblíbenější tvrzení Kaganoviče v té době nebylo dát Moskvě krásné metro, ale úplně jiné metro. Co se týče úpravy stanic, před dokončením se říkalo, že každá stanice bude mít osobitou podobu, která se bude odlišovat od všech ostatních. Jednoduše osobitou, nikoli velkolepou ani krásnou. Tajemství velkoleposti a krásy moskevského metra skrývá jedna ze schůzek Metroprojektu. Řeklo se na ní, že obložení stanic by mělo být odolné vůči opotřebování, prachu a vlhkosti. V zahraničních metrech se tento problém řešil jednoduše, keramickým obložím, konkrétně dlaždicemi. Jenže stav keramického průmyslu tehdy negarantoval, že v nejbližší době bude moci Metrostroji dodat potřebné množství stavební keramiky. Jinými slovy, nebylo dost dlaždic. Metro tak muselo být krásné, i když nechtělo - vybrali mramor a přírodní kámen. Druhý den byl vyhlášen konkurz na architektonické ztvárnění stanic. Pozváni byli všichni přední moskevští architekti. 1. května 1934 zavolalo vedení metra Nikolaji Kollijovi a řeklo, že je třeba stanice metra zpracovat a dalo mu na to pouhých dvacet pět dní. Byla mu přidělena stanice Kyrovská. Všem ostatním řeklo pouze, že stanice mají být

² <http://news.metro.ru/poetry.html>

jednoduše krásné. To bylo vše a architektům nezbylo, než se s tímto úkolem poprat. Jenže oni žádné metro neznali a nevěděli, co to vůbec stanice metra je. A tak se vydali získat představu pod zem. Plazili se v šachtách a chodbách, ve špíně a mokru. I přesto byly za dvacet pět dní projekty hotové. Práce začala od začátku. Opět byla nárazová, protože se počítalo, že metro zahájí provoz za půl roku a stanice se kromě návrhu musely hlavně postavit. Drahé kameny a mramor v hojném množství poskytl architektům k dispozici celý tehdejší Sovětský svaz. Říká se, že v moskevském metru se dá absolvovat kurz mineralogie, protože jsou v něm použity kameny různého původu. Z lokalit Kavkazu, Uralu, Chibiny, Karelské úžiny - tam všude se otevíraly lomy a kameny byly převáženy do Moskvy. Mramor se však nedá řezat rychleji než dvacet pět centimetrů za osm hodin. A stejné tempo měli i staří kameníci, kteří přijeli pracovat na metru. Nádherný zevnějšek však navždy ukryl nedostatek kovů, betonu, dřeva, všechna hrdinství ruční práce a všechny malé lsti velké ekonomiky. Najdete tady všechno - glazurované partyzány na blankytném pozadí porcelánové Taganské, bratrskou Ukrajinu opěvovanou v mozaikách na stanici Kyjevská, Starořímské kazetové stropy Běloruské s florentskou mramorovou mozaikou, Novokuzněckou stanici zdobí strop z mozaik podle návrhu umělce Dejneky, dále je to Komsomolská s jejím ohromným prostorem, která je poslední nedokončenou prací významného architekta Ščuseva. Najdete v ní bohaté štuky a mozaiky Pavla Korina na téma - ruské zbraně. Pavel Korin je také autorem vitráží v pohádkové Novoslobodské stanici Alexeje Duškina. Stanici Říjnová se říká stanice s oltářem a to díky zvláštnímu prostoru na konci stanice. Celkem čtyřicet čtyři jich je zapsáno v seznamu kulturního dědictví.

Estetickou funkci plnilo metro lépe než tu dopravní. V roce 1935 připadl dopravní rekord na 15., 16. a 17. května, kdy metro nejezdilo, ale létalo. I když stálo hodně práce, při které se velmi riskovalo, jeho první úsek neodlehčil ani tramvajím ani silnicím.

Plocha obložení (celkem)	795,5 m ²
<i>včetně :</i>	
mramorové dlaždice	358,5 m ²
žulové dlaždice	72,6 m ²
jiný druh dlaždic	219,9 m ²
jiné obložení	144,4 m ²

3.1 Majakovská (Маяковская)

Podle plánu z roku 1935 se tato stanice měla nazývat Triumfální náměstí (Триумфальная площадь) podle náměstí nacházejícího se nad zemí. V roce 1936 ale došlo k přejmenování náměstí a tak byl změněn i název stanice na Náměstí Majakovského (Площадь Маяковского). V konečné fázi se rozhodlo název ještě zjednodušit na Majakovská na počest ruského básníka Vladimíra Majakovského.

Tato stanice byla úspěchem mladého inženýra Alexeje Nikolajeviče Duškina. Vzdušná ocelová stanice třicet čtyři metrů pod zemí se dotýkala „nebe“ pomocí nástropních mozaik na téma Den země Sovětů podle návrhu Alexandra Dejneky. Jeho úkolem bylo ozdobit stropy rozkvetlými a zrajícími sady, na nebi létajícími letadly, traktory a kombajny, které jedou na družstevních polích a mládeží, která hrdinsky pracuje a pak odpočívá. Měl jednoduše zachytit život v Sovětském svazu. Jeho mozaiky tvořilo celkem třicet pět kreseb. V důsledku výstavby hermetických uzávěrů došlo ke ztrátě jedné mozaiky, takže dnes jich je už jen třicet čtyři.

Alexej Duškin touto stanicí žil. Zamiloval se do ní a pořád jí kreslil, udělal sedm návrhů. Pracoval dnem i nocí jako posedlý. Říkal, že Majakovská nese prvky drobného kovového zboží, že navrhuje stanici, jakoby šlo o podvozek. Duškin si přes leteckého konstruktora Putilova obstaral i leteckou ocel, která je dnes pro tuto stanici typická. Měla zesílit a zpevnit celou konstrukci stavby této stanice. Stanice s ocelí a mozaikami se stala vizitkou Alexeje Duškina a celého moskevského metra. V roce 1939 získala na světové výstavě v New Yorku cenu a vysloužila si světovou slávu. Dnes je to oficiální státní kulturně historická památka. Stanice byla otevřena 11. září 1938.

3.2 Náměstí revoluce (Площадь Революции)

Stanice je pojmenována po stejnojmenném nedalekém náměstí. Je to přestupní stanice, která má dnes status kulturního dědictví. Nejznámější je pro svou sochařskou výzdobu.

Byla druhou stavbou metra inženýra Duškina. Byl to zodpovědný a dá se říci i děsivý úkol, jelikož toto byla stavba k 20. výročí Říjnové revoluce. Měla být přímo pod Rudým náměstím, tedy na velmi významném místě. V jeho projektu byly umístěny reliéfy, ale sochař Matvěj Maniser navzdory nesouhlasu architekta prosadil svou variantu a to takovou, že v koutech kleneb budou masivní sochy.

Ty byly nejprve na zkoušku odlity jen ze sádry. Vedení a radě se tento návrh velice líbil. Duškin tak cítil morální prohru. Na otevření přišel sám Stalin a sochami byl nadšený. Říkal, že jsou jako živé. Ztvárňují občany bývalého SSSR jako zástupce různých povolání, od dělníků a vojáků po spisovatele a atlety. Původně zde bylo osmdesát soch, ale v roce 1947 z důvodu výstavby dalšího vestibulu byly čtyři odstraněny. Stanice byla otevřena 13. března 1938.

3.3 Arbatská (Арбатская)

Tato stanice nese název po Arbatském náměstí, což je jedno z ústředních a nejužších částí města. Patří k největším přestupním stanicím – nástupiště je dlouhé dvě stě dvacet metrů. Právě kolem Arbatu byl velmi nevhodný základ - tekutý písek a hluboké kopání by tak mohlo vést k narušení domů. Na Arbatu žila inteligence, kterou ale nabylo možné nechat bez světla a kanalizace a tak sám Kaganovič navrhl řešení – trasu, vzhledem k sovětským vlastnickým vztahům, klidně vést před dvory a v malé hloubce.

Na výrobu betonu pro stanici Arbatská použili celý kostel Tichona Amafuntského. Ten byl přepraven do drtičky kamene a stavba se tak proměnila v přísadu pro výrobu betonu. Interiéry odkazují na styl tzv. moskevského baroka, což je styl ruské architektury, který používá prvky klasické řádové architektury.

Tato stanice je zajímavá také tím, že její východ nabízel největší mramorovou mozaiku Stalina v životní velikosti. V té době se objevoval na mnoha stanicích. Jen jeho soch bylo patnáct a fresky a mozaiky ani nikdo nepočítal. A však za pár let po jeho smrti byl ten největší pohled na něj odstraněn, ostatně jako všude.

4. Metro v době války

22. června 1941 vypukla Velká vlastenecká válka. Ještě v tento den poprvé nepřátelská armáda letecky zaútočila a začala hlavní město bombardovat. Metro se před bombardováním zdálo být nejvhodnějším úkrytem. A to nejen pro civilní obyvatelstvo, ale v některých stanicích metra byly umístěny vojenské a vládní instituce. Například na stanici Kyrovská bylo umístěno oddělení Generálního štábu Rudé armády. Tyto stanice byly však pro veřejnost nepřístupné. Vlaky jezdily dál, jen tam nezastavovaly. Nástupiště byla od kolejíšť izolována speciálními stěnami z dýhy. Metro se stalo vojenským úkrytem pro celou Moskvu.

Podle některých názorů tak bylo i původně zamýšlené. Již v dubnu roku 1941 bylo rozhodnuto, že metro se má přizpůsobit tak, aby mohlo sloužit jako masový úkryt. Pravidla jeho užívání byla vypracována v září, když se bombardování stalo všední záležitostí. Lidé se schovávali ve všech stanicích. Na nástupištích byla přidělena místa hlavně pro ženy, děti, zdravotně postižené a seniory. Ti měli k dispozici lehátka

a speciální rozkládací postele. Bylo zde také možné získat zdravotnickou péči, díky čemuž se v bezpečí metra během leteckých útoků narodilo dvě stě sedmáct dětí. Fungovaly zde pojízdné knihovny a dokonce se tu promítaly i filmy. Na stanicích se prodávalo mléko a světlý chléb. Také o pitnou vodu bylo postaráno - byla zde nainstalována speciální pítka. Navzdory velikosti prostoru metra je jasné, že všichni lidé se tu fyzicky nemohli rozmístit. Během náletů se lidé ukrývali nejen na stanicích metra, ale i v tunelech mezi nimi. Na koleje se kladly speciálně vyrobené dřevěné výplně. Bylo jich vyrobeno tolik, že prakticky vyplnily všechny tehdejší trasy. Na jejich výrobu spotřebovali celých šedesát tun hřebíků, což je tovární vagon.

První nálet Hitlerovy armády byl obzvláště silný a dokonce poškodil i některé objekty přímo v metru. Na Smolenském náměstí dopadla bomba a dostala se pod zem do vlaku. Na Arbatské zemřelo padesát lidí. Její vchod ve tvaru hvězdy byl snadným orientačním bodem. Během prvního vzdušné ho poplachu v noci z 21. na 22. června se v metru ukryl rekordní počet Moskvanů - půl milionu. Ze všech stanic byla nejvyhledávanějším útočištěm stanice Majakovská. V noci při prvním leteckém poplachu se v ní ukryla celá desetina lidí hledajících úkryt a to 50 00 lidí. Když se hrozba leteckých útoků stala každodenní záležitostí, v moskevském metru byl zřízen jiný provozní režim. Od osmnácté hodiny, aniž by hrozil nálet, byly zastaveny vlaky a lidé se ukryli do bezpečí podzemí. Moskvané si na tento režim zvykli a vždy těsně před uzavřením metra se tvořily před vchody dlouhé fronty čekatelů hledajících úkryt. 15. října 1941 si Kaganovič zavolal vedoucího metra a přikázal mu ho zavřít a do tří hodin připravit plán na jeho zničení. Metro bylo podminované a rychle se začalo s demontováním nejsložitějších systémů depa, kabelů a eskalátorů. Během této nárazové práce, ve snaze zachránit to nejcennější a nejunikátnější zařízení, dostávají pracovníci tunelové služby příkaz odmontovat a připravit k evakuaci i sochy na Náměstí Revoluce. Jedna taková socha váží víc než tunu a na stanici jich bylo osmdesát.

I v době evakuace hlavního města se všemi jeho obyvateli, ministerstvy, podniky a dokumenty se našly vagony i pro tento náklad. Již večer byl však příkaz ke zničení metra zamítnut - neudělal to státní obranný výbor, ale sám Stalin. Metro tak začalo znovu jezdit, a jakmile skončila bitva o Moskvu, pokračovalo se s jeho výstavbou.

5. Metro 2

Je mnoho pověstí a spekulací o existenci tajné linky a množství bunkrů moskevského metra. Strategický význam je obrovský, jelikož téměř od začátku měly tunely nejen funkci dopravní, ale i vojenskou a obranou. Tato tajná síť chodeb je obecně označovaná jako Metro 2, přičemž krycí název KGB byl D6. Linka byla pravděpodobně připravena jako atomový kryt a také jako tajný úkryt pro sovětského diktátora Stalina. Aby byla zajištěna co největší ochrana, mělo být metro vystavěno v ještě větší hloubce, než je to současné.

Téma „Metro 2“ bylo v médiích nejvíce diskutované počátkem 90. let. Konkrétně se o něm začalo spekulovat v létě roku 1992, kdy časopis „Мláděž“ publikoval román spisovatele a scénáristy Vladimíra Gonika „Преисподня“ (Peklo, Podzemí, Záhrobí). V rozhovoru pro časopis Коммерсантъ uvedl, že termín „Metro 2“ zavedl právě on, a že román zpracoval na základě osobně nasbíraných informací za dvacet let a dokonce přiznal, že některé informace jsou záměrně zkreslené. Také si byl jist, že bunkry měly v případě války sloužit jako úkryt pro vládní představitele a jejich rodiny. Vláda nicméně všechny tyto informace popřela.

Jeden za zajímavých a dnes známých bunkrů se skrýval v hloubce šedesáti metrů pod městem. Vše bylo samozřejmě přísně tajné, takže záminka pro vyvážení tisíců kubíků zeminy a písku a dovážení různých potřebných součástí pro metro, byla jednoduchá – oficiálně se totiž stavěl Izmajlovský olympijský stadion. Všichni, kdo pracovali na tomto projektu, byli vázáni mlčenlivostí. Není to sice potvrzené, ale i přesto se říká, že z důvodu Stalinovy nedůvěry byli stavitelé po skončení prací postříleni.

Stalin v tomto úkrytu pracoval jen krátce – od konce listopadu do začátku prosince roku 1941, ale i přes to se zde stihly projednat varianty operačních rozhodnutí, zda se vzdát a ponechat Moskvu Hitlerovi, anebo naopak dál bojovat a pokusit se město ubránit. Po skončení hrozby studené války byl bunkr na aukci

nemovitostí prodán jedné soukromé společnosti za šedesát pět milionů rublů a ta z něj následně udělala muzeum, které bylo po dlouhé rekonstrukci otevřeno v roce 1996.

6. Metro jako cíl teroristických útoků

Moskevské metro patří k dopravním prostředkům, které potřebují zvýšenou bezpečnost a to z důvodu velkého množství cestujících a složitého systému inženýrských konstrukcí. Pro zajištění bezpečnosti existují specializované útvary metra, ve kterých pracuje okolo tisíce lidí. Jsou zapojeny do řešení nouzových situací, eliminují technické problémy a udržují technické vybavení metra v chodu. Pravidelně se účastní cvičení, aby se právě během nečekaných situací dokázali spojit a spolupracovat.

O dodržování pořádku se stará policie. Jejich každodenní náplň práce je boj proti vandalismu a krádežím a ta největší pozornost je věnována boji proti terorismu.

Nachází se zde nejrůznější typy kontrol. Jedním z nejvýznamnějších jsou kamerové systémy, které snímají jak stanice, tak i prostory uvnitř vozů. Všechny záznamy se uchovávají v archivu pro případ objasnění starších událostí. Na každé stanici jsou také umístěny speciální panely tísňového volání, které jsou určeny pro spojení cestujícího se situačním centrem. Právě na toto centrum je napojen celý kamerový systém a ten tak může okamžitě vyhodnotit jakoukoli situaci. Díky těmto opatřením je moskevské metro považováno za jedno z nejbezpečnějších na celém světě, ale i přes to byly v jeho historii zaznamenány i tragické dny.

Terorismus je jedním z největších problémů 21. století. Je to fenomén, který se objevil náhle a odnikud. Je problémem třetího tisíciletí a funguje jako nástroj zahraniční politiky, ekonomické manipulace a nacionalistického hnutí. Jasným ukazatelem tohoto dění je i série útoků v moskevském metru.

6.1 Rok 1977

K prvnímu teroristickému útoku došlo 8. ledna 1977 v půl šesté odpoledne, den poté, kdy se v Rusku slaví Vánoce. V Moskvě se téměř ve stejnou dobu ozvaly tři výbuchy. Ve voze metra, který jel na venkovním úseku mezi stanicemi Izmajlovská a Pěrvomajská došlo k úmrtí několika lidí – konkrétně sedmi a třicet sedm bylo zraněno. Ruský internetový časopis Expert uvedl: „Кроме взрослых погибли и дети, которые вместе с родителями возвращались с

новогодней елки.³ K druhému výbuchu došlo v ulici Dzeržinského (dnes Velká Lubjanka) v obchodě s potravinami. Ke třetímu došlo na ulici 25. Října (dnes Nikolská). Informace u útocích vyšla na veřejnost až o dva dny déle a byla velmi obecná, což vyvolalo množství spekulací a dohad. Na základě obvinění byli odsouzeni tři Arméni. Jeden – organizátor celé akce Zatikjan, který zbylé dva pachatele - Stěpanjana a Bagdasarjana přesvědčil o tom, že je třeba potrestat Rusy za utlačování Arménů. Proces s nimi byl tajný a pouze pár jejich příbuzných se zúčastnilo vynesení rozsudku, který zněl – trest smrti. V oficiálním sdělení po ukončení procesu nebyly zveřejněné téměř žádné detaily. Jen se vědělo, že Zatikjan se cítil být nevinný, Stěpanjan svou vinu přiznal, ale popřel zapojení Zatikjana a Bagdasarjan přiznal všechno.

6.2 Rok 1996

K historicky druhému teroristickému útoku došlo pozdě v noci 11. června 1996, pět dní před prvními prezidentskými volbami. Hlavními konkurenty byl tehdy úřadující Boris Jelcin a hlava Komunistické strany Ruské federace Gennadij Zjuganov. Útok tedy nevzbuzoval žádné podezření, že je nějak spjatý s politickou situací. Ale samozřejmě existuje mnoho spekulací, např., že se tím snížilo napětí, které vzniklo kvůli propagacím návratu komunisty k moci a také se poukazovalo na podkopávání důvěryhodnosti vlády současné. Na základě toho bylo rozhodnuto nezveřejňovat téměř žádné informace.

Ve vlaku jedoucím mezi stanicemi Tula a Nagatinská vybuchlo podomácku vyrobené výbušné zařízení, které bylo umístěné pod jedním ze sedadel. Tlaková vlna byla tak silná, že vysklila všechny okolní vagony. Za oběť mu padli čtyři lidé a čtrnáct osob bylo zraněno. Výbušnina, která silou odpovídala jednou kilogramu TNT, jeden vagon úplně zničila a další poškodila. V prosinci příštího roku byli zadrženi dva podezřelí. Podle údajů časopisu Express byli za útok odpovědní čečenští teroristé. Jiné zdroje bohužel nejsou.

6.3 Rok 1998

1. ledna 1998 došlo k výbuchu na stanici Treťjakovská. Opět to byla podomácku vyrobená bomba, ale tentokrát jí ještě před vybuchnutím našel jeden z řidičů metra. U jedné brány ležela malá taška. On ji otevřel a uviděl v ní baterie a dráty.

³ http://expert.ru/2010/03/29/ist_terr/

Odnesl jí na část nástupiště, kam nemají cestující přístup, předal jí ženě, která právě na stanici měla službu. Ta podezřelou tašku uložila do plechové krabičky a zavolala policii. V ten moment bomba explodovala. Výbuch roztříštil sklo a střepina poranila pohotovou pracovníci a dva uklízeče, kteří se nacházeli poblíž.

K teroristickému útoku se nikdo nepřihlásil a tak otázka, kdo tento čin spáchal, stále zůstává. Kdyby k výbuchu došlo o pár let později, pravděpodobně by za to byli zodpovědní čečenští separatisté, stejně jako tomu bylo u pozdějších útoků. Jenže v období po podpisu chasavjurských dohod z léta roku 1996 a do začátku protiteroristické operace na Severním Kavkaze, bylo Čečensko fakticky nezávislým státem. Tentokrát tedy nebylo v zájmu čečenských teroristů páchat útok na Moskvu. Existovaly ještě dvě možné verze. První, kdy se mělo jednat o klasické výtržnictví a druhá, kdy měl mít zločin ekonomický podtext. Mělo se jednat o obchodní zájmy ohledně komerčních prostor v metru. Žádná z verzí se ale nakonec nepotvrdila.

6.4 Rok 2004

K největší a nejničivější explozi došlo v moskevském metru 6. února 2004 kolem půl deváté dopoledne, kdy se v metru nacházelo nejvíce lidí. Právě v tento čas jezdí většina Moskvanů do práce. K výbuchu došlo ve vagoně mezi stanicemi Avtozavodská a Pavelecká. Bomba odpovídala síle čtyř kilogramů TNT a atentátník ji měl připevněnou na vlastním těle. Bomba byla naplněna šrapnelem, který se skládal ze šroubů, matek a jiných kovových předmětů.

Tyto faktory vedli tomu, že zemřelo doposud nejvíce lidí – čtyřicet jedna a více než dvě stě padesát bylo zraněno. Útočníkem byl jednadvacetiletý rodák z Karačajevo-Čerkesije Anzor Ižajev. Soudě podle výbuchu, výbušné zařízení měl přivázané buď na opasku, nebo v tašce na rameni. Na místě neštěstí se nachází pamětní deska se jmény všech obětí. Podle ruské Federální bezpečnostní služby byl organizátorem útoku Pavel Kosolorov, který utekl do Čečenska.

Našli se tací, kteří dokonce chtěli z této tragédie profitovat. Konkrétně to byly dvě ženy, které nahlásily za oběti útoku své muže, kteří se zprvu na seznamu mrtvých skutečně objevili. Ale nakonec byli nalezeni živí a zdraví.

2. února 2007 byli za účast na teroristickém útoku k doživotnímu vězení odsouzeni tři lidé – Tambij Chubijev, Maxim Panarin a Murad Šavajev. Na základě tohoto útoku došlo ke zvýšení bezpečnosti a vznikl program Centrálního

bezpečnostního kamerového systému, který byl propojen se situačním centrem. Kamerové systémy byly umístěny do každého vagonu na všech linkách.

Tohoto roku bohužel došlo k ještě jednomu útoku, a to na konci srpna. Sebevražedkyně se vyhodila do vzduchu u vestibulu stanice Řižská a na svědomí má deset obětí.

6.5 Rok 2010

Série výbuchů proběhla v dopoledních hodinách dne 29. března 2010. Výbušné zařízení bylo odpálené ve druhém vagonu v 7 :56 hod. na stanici Lubjanka. Jakmile vlak zastavil, ještě než se otevřely dveře, zařízení, které měla atentátnice připevněné na vlastním těle, vybuchlo. Podle očitých svědků nedošlo po prvním výbuchu k okamžité evakuaci. Pouze reproduktory sdělovaly cestujícím, že dojde ke zpoždění, a že doporučují použít pozemní dopravu. V 8 :37 hod. došlo k dalšímu výbuchu, tentokrát na stanici Park kultury. „Útok ve stanici Park Kultury spáchala žena, která měla na těle připevněný hexogen. Odpálila se až v době, kdy se otevřely dveře metra, a cestující nastupovali a vystupovali. Stejně tak tomu bylo i v Lubjance.“⁴ Komentovala Česká televize na svých webových stránkách. Průjezd metra byl mezi stanicemi Sportovní a Komsomolská blokován. K likvidaci po výbuchu bylo povoláno 657 zaměstnanců. Z expertíz vyplynulo, že byly použity bomby obsahující kusy ostrých šroubů a ocele. Zemřelo čtyřicet lidí, sedmdesát tři jich bylo převezeno do nemocnice a osmdesát osm utrpělo lehčí zranění. Odpovědnost za tyto útoky přiznal vůdce Kavkazského emirátu Doku Umarov.

V souvislosti s těmito útoky byl představen další plán „Vulkán“, díky němuž měly být zpřísněny pasové kontroly a zvýšena policejní hlídka a to hlavně na místech s vyšší hustotou lidí a samozřejmě v metru. Zvláštní opatření byla také přijata na letištích a nádražích.

7. Současnost

Z původní jedné dvanáctikilometrové linky se třinácti stanicemi se dnes stala druhá největší podzemní dráha v Evropě, na vrcholu pomyslného žebříčku se drží nejstarší metro v Londýně. V porovnání se světem není sice nikterak veliké, ale zato je nejvytíženější – denně moskevské metro přepraví kolem osmi milionů lidí,

⁴ <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/85307-sebevrazedne-atentatnice-se-odpalily-v-moskevskem-metru/>

což je na dvanáctimilionové hlavní město obrovské číslo. Absolutní rekord v počtu přepravených cestujících je ze dnů oslav 850 let založení Moskvy, kdy metro přepravovalo okolo čtrnácti milionů lidí denně.

Dnes tvoří moskevské metro celkem 12 linek, z toho je jedna, Butovská (Бутовская), označovaná jako „lehké metro“, které bylo pravděpodobně inspirováno původními projekty. Pohybuje se po vyvýšených nadjezdech nazývané eskády.



7.1 Technické údaje

Provozní délka tratí	312,9 km
Počet linek	12
Počet stanic	188
Počet přestupních stanic	67
Počet nadzemních stanic	16
Počet dep	15
Počet vozů	4428
Počet jízd za den	9803
Průměrná denní ujetá dráha jedné soupravy	548,1 km
Maximální frekvence jízd	39 souprav za hodinu
Minimální interval mezi vlaky	90 sekund
Konstrukční rychlost	90 km/h
Průměrná provozní rychlost	41,61 km/h
Nejdelší linka	Arbatsko – pokrovská (Арбатско-Покровская) - 45,5 km
Nejkratší linka	Kachovská (Каховская) - 3,3 km
Nejdelší úsek trati	Krylatská – Strogino (Крылатское - Строгино) - 6625 m
Nejkratší úsek trati	Výstavní – Mezinárodní (Выставочная – Международная) - 500 m
Nejhlubší stanice	Park vítězství (Парк Победы) - 84 m

Nejdelší stanice	Vrabčí hory (Воробьевы горы) - 282 m
Počet větracích šachet	426
Počet ventilátorů	6225
Počet eskalátorů	681
Nejdelší eskalátor	Park vítězství (Парк Победы) - 126 m
Počet zaměstnanců (k 1.1.2012)	38 636
Poslední jízda	v 01: 03 z konečných stanic
Stanice, která nejvíce měnila své názvy	Lovecká třída (Охотный ряд) Od 15. 05. 1935 "Охотный ряд" Od 25. 11. 1955 "Им. Л . М . Кагановича" Od roku 1957 "Охотный ряд" Od 30. 11. 1961 "Проспект Маркса" Od 05. 07. 1990 "Охотный ряд"

7.2 Nové linky a stanice

Na začátku 90. let se financování stavby metra zcela zastavilo. Situace byla kritická, jelikož zůstalo mnoho rozpracovaných a nedokončených částí a hrozilo tak narušení povrchu a pokles půdy. Bylo by to obzvlášť smutné, protože by tyto katastrofy byly zapříčiněny člověkem. Zvlášť nebezpečná situace byla na místě Sretěnského bulváru (Сретенский бульвар). Stavba Lubjanské linky byla dokončena prakticky na vlastní náklady a to jen díky vlastnímu financování Metrostroje za prodej různého zařízení a pronajímání prostor. Po finanční krizi roku 1998 došlo k určitému postupu v prioritách hospodářské politiky. Vláda se zaměřila na ty projekty, které se mohly realizovat v nejbližších letech. V prosinci roku 2010 vláda oznámila plán na rozvoj veřejné dopravy, podle něhož je v plánu během

let 2011 – 2020 postavit 124 km nových linek metra. Do roku 2016 je v plánu postavit téměř devadesát kilometrů nových linek.

Podle tohoto plánu se v tomto roce očekává rozšíření úseku Butovské linky (Бутовская) ze stanice Ulice Starokačalovská (Улица Старокачаловская) do stanice Bitcevský park (Битцевский парк) s přestupem na stanici Novojaseněvská (Новоясеневская). Dále je plánu otevřít úsek mezi stanicemi Park vítězství a Obchodní centrum (Деловой центр) a také depo Mitino (Митино) a Bratějevo (Братеево). Měla by být prodloužena Tagansko-Krasnopresněnská linka (Таганско-Краснопресненская) a to ze stanice Vuchino (Выхино).

V roce 2014 by mělo dojít k prodloužení Ljubinsko-Dmitrovské linky (Люблинско-Дмитровская) ze stanice Marina roša (Марьяна роца) do Seligerské (Селигерская), otevření pěti prozatímních stanic a depra Lichobory (Лихоборы). Také by mělo dojít k rozšíření Sokolnické linky (Сокольническая) z Jihozápadní (Юго-Западная) do Salarjevo (Саларьево).

V roce 2015 se předpokládá prodloužit Kalininskou linku (Калининская) ze stanice Tret'jakovská (Третьяковская) do Obchodní centrum. Dále by se měla spojit Kalininská (Калининская) a Sluneční linka (Солнцевская) a vznikla by tak jedna Kalininsko-sluneční linka (Калининско-Солнцевская). A to je výčet jen těch nejbližších změn.

8. Резюме

Целью этой бакалаврской работы – анализировать причины возникновения московского метро или найти связи между строительством и упомянутыми в введении российскими свойствами, и жаждой быть мировым лидером. Это показалось из-за иной причины а именно у украшение станций. Это было вызвано отсутствием традиционного материала, используемого для облицовки станций. Должно было найти другое решение – заменить используемую керамическую облицовку мрамором и натуральным камнем. Ужасно, жаль не привести в порядок остальное украшение. Все развивалось именно от облицовки. Руководители проекта поняли, что они могут построить что-нибудь лучше, чем классическое метро, которое находится везде в мире. Показалось также желание построить что-нибудь невероятное, то что не существует во всем мире. Они не боялись вложить деньги. Архитекторы могли выполнять свою работу без обращения внимания на бюджет, просто они могли конструировать почти всё, но это нужно быть оригинальным, только вздохнуть некогда.

Второй целью исследования было найти связь между метро, как видом транспорта, и метро, как убежищем во время Великой Отечественной войны. Строительство метро происходило с 1932 до 1935 гг. Все свидетельствовало тому, что из-за политической напряженности между СССР и Германией, один раз возникнет конфликт. Несмотря на то что заключен договор о ненападении, 22-ого июня 1941 Германия напала на СССР. Во время строительства предусматривалась возможность использовать метрополитен как убежище. В апреле 1941 так было решено.

Следующей функцией метро были секретные подземные тоннели, но на эту тему нет много информации. Хотя сегодня Россия демократическое государство, охраняет множество информации. До сих пор замкнутое в себе и осторожное по отношению к остальному миру. Может быть, потому что это государство сегодня таким интересным и самостоятельным.

В 1932 началось строительство Московского метрополитена с семи временными работниками а в долг взятые лопаты. Так Москва начала покорять метро и потом метро покорило Москву. Оно стало незаменимой системой координат, паролем и отзывом. Например когда спросите Москвича,

где живёт, ответит: „На Курской, на Щелковской, на Соколе.“ Или когда таксист спросит куда ехать, ответ будет такой же: „На Войковскую, на Автозаводскую, на Динамо.“ Человек шагает по Москве и Москва шагает по метро.

9. Bibliografie

Knížní publikace:

Зверев В. Л., Метро московское, Алгоритм 2008

Пикуль В., Предвестники Московского метро, Метро 1995

Царенко А. П., Федоров Е. А., Московский метрополитен имени В. И. Ленина, Транспорт 1989

Internetové zdroje:

<http://www.irucz.ru/cz/home/>

<http://oko.yin.cz/>

<http://metro.molot.ru/>

<http://ru.wikipedia.org>

<http://www.metro.ru/>

<http://czech.ruvr.ru>

<http://mosmetro.ru>

<http://www.mzv.cz>

<http://www.interfax.ru/>

<http://www.rbc.ru/>

<http://russos.ru>

<http://metro.yandex.ru>

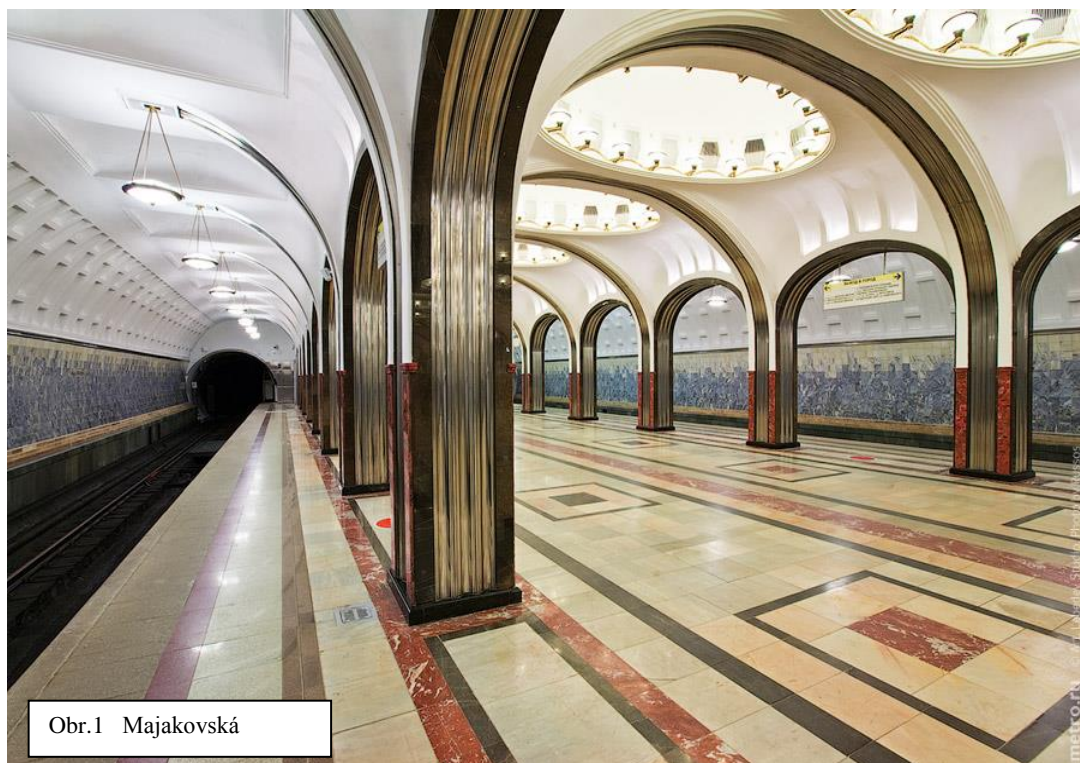
<http://www.nashtransport.ru/>

<http://metroworld.ruz.net>

<http://procproto.cz>

<http://zpravy.idnes.cz>

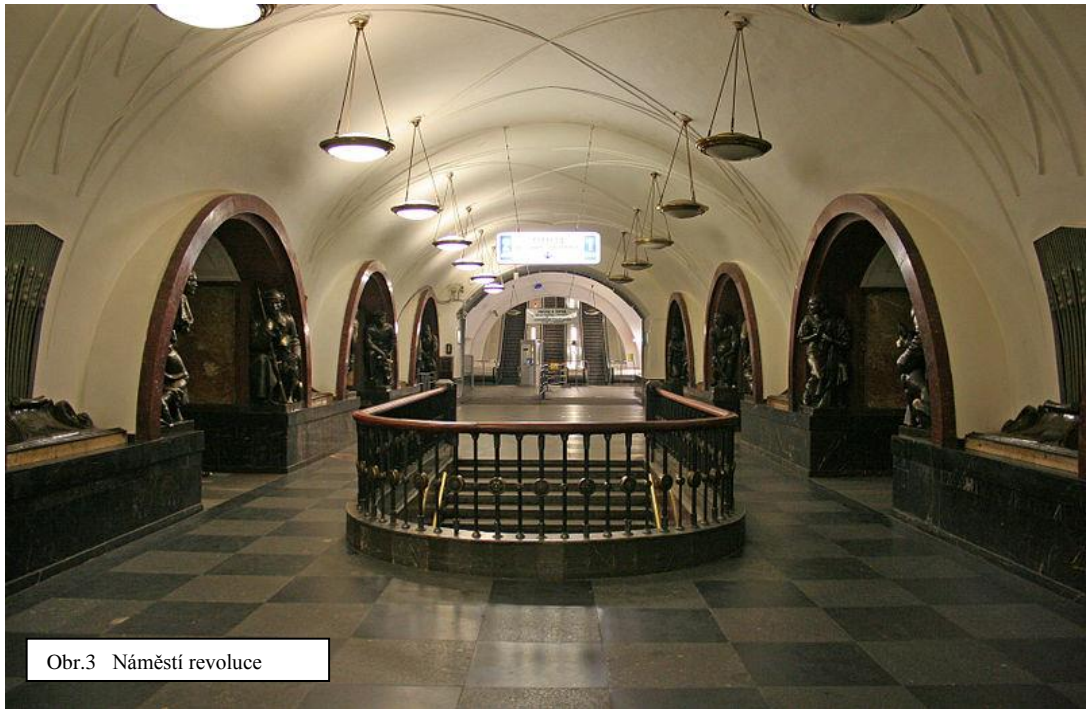
10. Přílohy



Obr.1 Majakovská



Obr.2 Stropní mozaiky na Majakovské



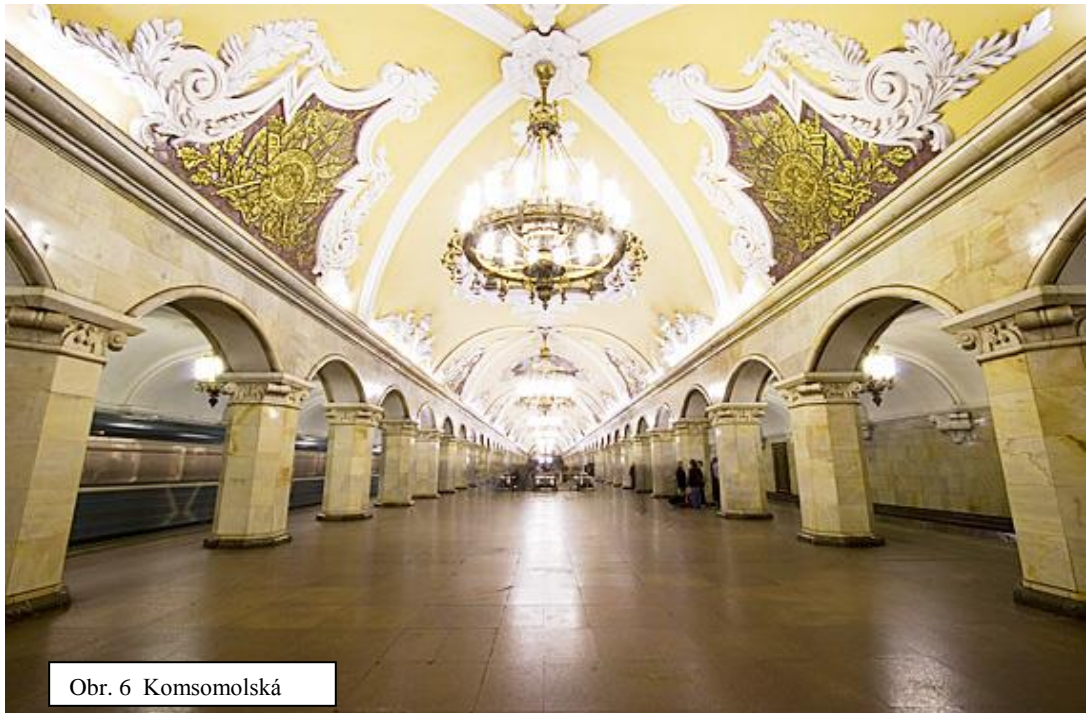
Obr.3 Náměstí revoluce



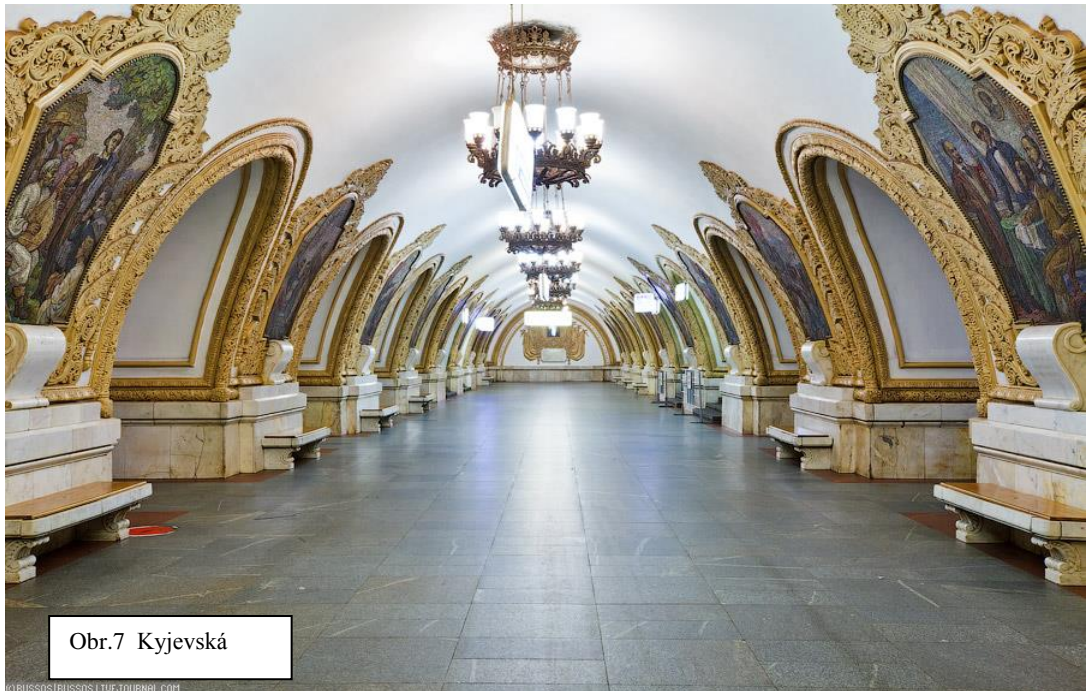
Obr.4 Arbatská



Obr.5 Vchod na Arbatskou



Obr. 6 Komsomolská



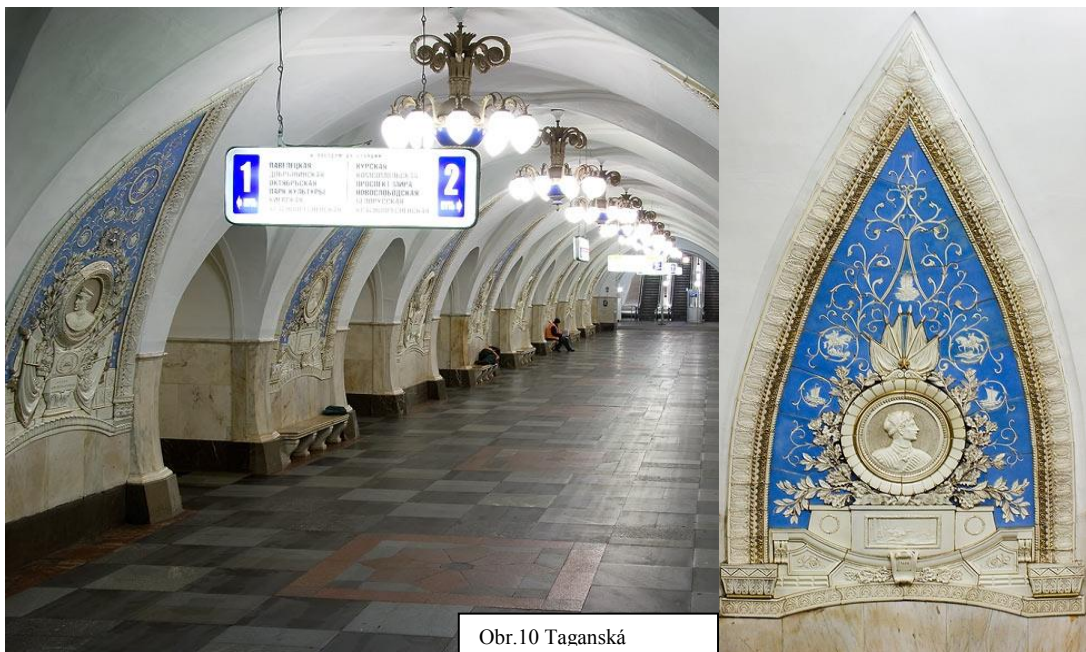
Obr.7 Kyjevská



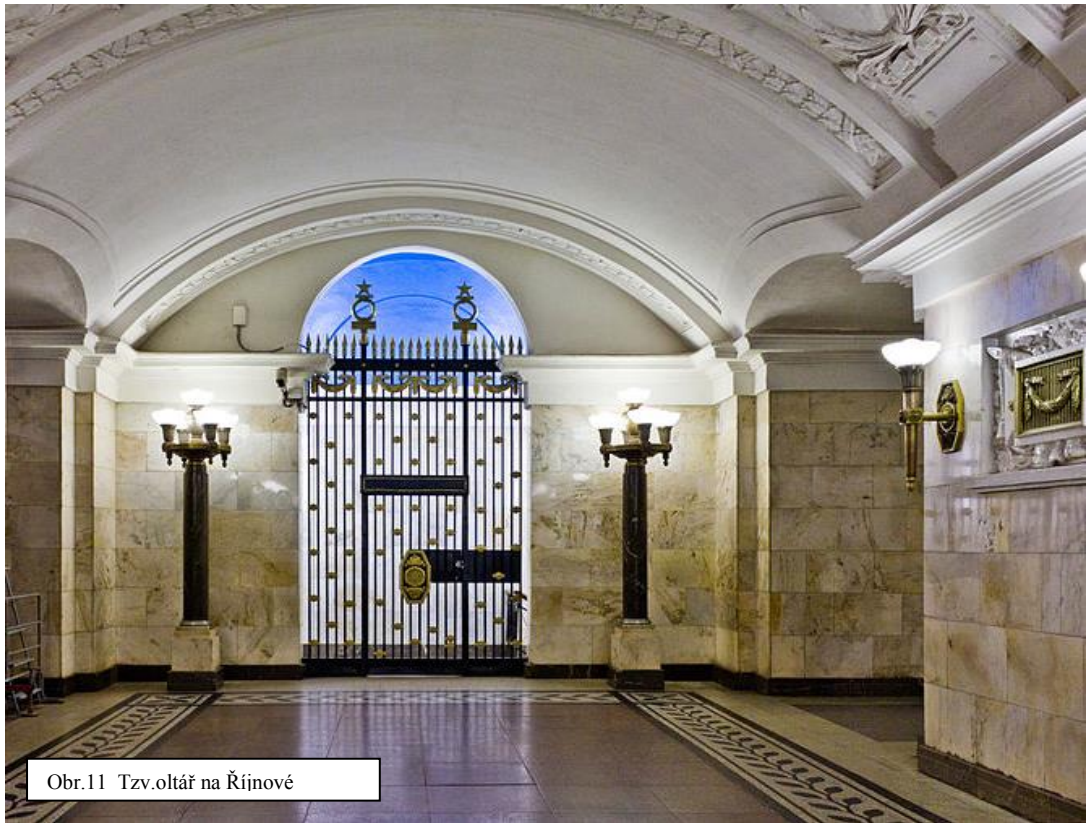
Obr.8 Mozaiky na Kyjevské



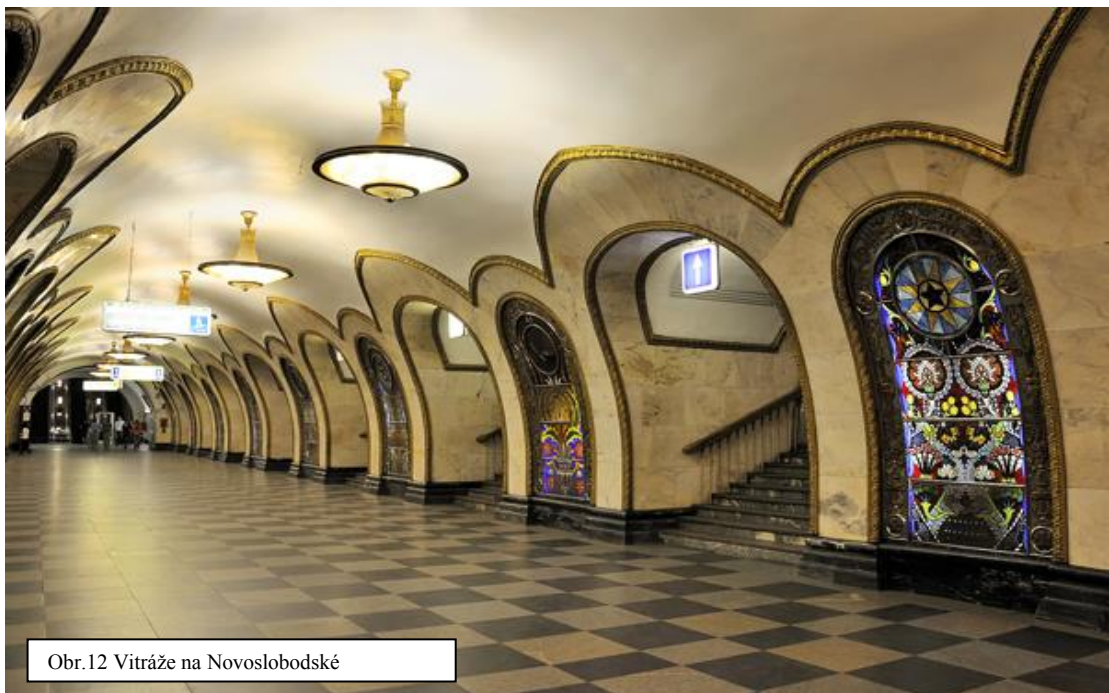
Obr.9 Bělousská



Obr.10 Taganská



Obr.11 Tzv.oltář na Říjnové



Obr.12 Vitráže na Novoslobodské