

ПОЛНАЯ ИСТОРИЯ ЭПОХ



Издательство АСТ
Москва

УДК 94(100)
ББК 63.3(0)
Г81

Серия «Полная история эпох»
Дизайн обложки *Александра Воробьева*

*В книге использован иллюстративный материал,
предоставленный ОАО «Метротранс»*

Гречко, Матвей

Г81 Московское метро / Матвей Гречко. — Москва:
Издательство АСТ, 2025. — 320 с. — (Полная
история эпох).

ISBN 978-5-17-175582-9

Эта книга – одно из самых полных и интересных изданий о тайной жизни подземной Москвы. Самое «вкусное» о существующих станциях, засекреченные происшествия, странные обитатели туннелей и, конечно, Метро-2. Автор, диггер со стажем, который по понятным причинам пишет под псевдонимом, приглашает читателя спуститься глубоко под землю и приоткрыть завесу Другой Москвы.

История, философия и загадки метро в книге Матвея Гречко.

УДК 94(100)
ББК 63.3(0)

ISBN 978-5-17-175582-9

© Издательство АСТ, 2025
© Гречко М., 2025

СОДЕРЖАНИЕ

МЕТРО

С чего все начиналось?	11
Старейшие метрополитены мира.....	15
Россия до метро.....	20
«Мы новый мир построим...».....	27
Соловки — СЛОН	29
Опытный участок и первая очередь.....	34
Вторая очередь.....	43
Лестница-чудесница.....	50
Третья очередь и Великая Отечественная война ...	54
От войны до наших дней.....	59
Метрословарь.....	62
Типы станций метрополитена	62
Некоторые термины.....	65
Метро в первое десятилетие XXI века.....	67
1. Сокольническая линия.....	68
2. Замоскворецкая линия.....	80
3. Арбатско-Покровская линия.....	96
4. Филевская линия	108
5. Кольцевая линия Московского метрополитена .	112
6. Калужско-Рижская линия	126
7. Таганско-Краснопресненская линия (до 1990	
года — Ждановско-Краснопресненская)	129
8. Калининская линия.....	134

МОСКОВСКОЕ МЕТРО

9. Серпуховско-Тимирязевская линия	138
10. Люблинско-Дмитровская линия.....	144
11. Каховская	146
12. Бутовская линия легкого метро	147
Большое кольцо и хорды	148
Монорельсовая транспортная система	150
Станции-призраки	154
«Первомайская» (1954–1961)	157
«Калужская» (1964–1974).....	159
Станции-призраки в метрополитенах разных стран.....	162
Метромания и метрофобия	171
Суицид в метро	174
Метро в России и в странах бывшего СССР до 2011 года.....	176
Метро Санкт-Петербурга	176
Размыв!	179
Метрограм.....	188

МЕТРО-2

Кто такие диггеры?.....	192
«Метро-2» — откуда есть пошло?	195
«Война народная»	203
Бункер Сталина в Кунцево.....	204
Бункер Сталина в Измайлово	206
Бункер Сталина в Самаре	208
«Объекты гражданской обороны»	211
Другие бункеры	215
Холодная война	218
Бункер 42.....	218
Предполагаемая схема «Метро-2»	221
Система «Бор», южное направление	235

Содержание

Система в сторону Зари в северо-восточном направлении.....	236
Другие линии	239
«Метро-2» в других городах	242
Санкт-Петербург	242
Харьков.....	242
Пекинское «Метро-2».....	243
Секретное метро в Северной Корее.....	244
Секретное метро под Капитолием	245
«Метро-3»?	245
Подземелья Кремля и центра Москвы.....	254
«Инквизиция» Екатерины II	266
Метро и монастыри. Другие подземные ходы	272
Люди подземелий	279
Легенды и мифы московского метро.....	281
Поезд-призрак.....	282
Черный машинист	283
Путевой обходчик.....	284
Черный монах.....	285
Белая монахиня	285
Видение Гражданской войны.....	287
Почему опасно ездить в пустом вагоне?	288
Русалки на «Красносельской»	289
Брюс и Елизавета Петровна	289
Заплутавший провинциал.....	290
Рука, стучащаяся в окно поезда	291
Эскалатор-убийца.....	291
Испуганная девушка.....	292
Призрак самоубийцы.....	292
Призрачные портреты.....	292
Призраки Алматы.....	293
Харьковские призраки.....	294

МОСКОВСКОЕ МЕТРО

Лондон — столица метропризраков	294
Призраки Токийского метро	298
Животные метрополитена	299
Метрокрысы и метрокрокодилы.....	299
Метротараканы	302
Фауна подземных рек.....	302
Плесень!.....	303
Разумные пльвуны?	304
Метро-зомби!.....	304
Вампиры или Ктулху?	305
Москва провалится?!	305
Загадочные переходы и выходы	306
Нехорошие станции.....	307
Филевское и Дорогомиловское кладбища	309
Семеновское кладбище	310
Симоновское кладбище	311
Метро — машина времени?	312
Метро будущего — какое оно?	313
Список литературы.....	314

МЕТРО

Человеку свойственно желание зарыться под землю. Еще неандертальцы и кроманьонцы селились в естественных пещерах — до нас дошли их настенные росписи и следы стоянок. Позднее люди слагали мифы и легенды о подземных городах и странах, их фантазия населяла эти миры чудовищами и враждебно настроенными богами. Елена Блаватская с увлечением описывала подземный город Асгард, Жюль Верн отправил героев путешествовать к центру Земли, Владимир Обручев создал свою знаменитую Плутонию... Археологи обнаружили реальные, не вымышленные подземные селения хеттов на территории современной Турции, систему тоннелей под горным массивом в Эквадоре и Перу.

Знамениты катакомбы Древнего Рима, средневековые замки с подземными ходами, катакомбы Сицилии, превращенные в кладбище. Вот уже более ста лет «Призрак Оперы», созданный Гастоном Леру, блуждает по таинственным катакомбам Парижа... Эти лабиринты так манят, кажутся такими романтичными!

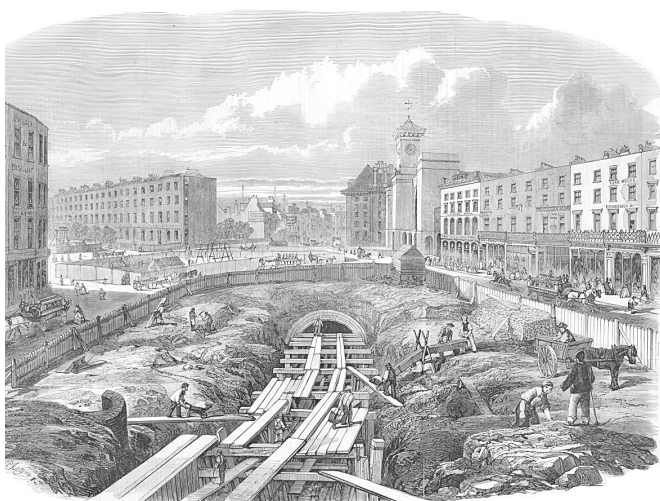
Но совсем рядом с нами есть подземный город, не менее интригующий и запутанный, чем эти полуреальные-полулитературные подземелья. Это Московский метрополитен. Его более чем семидесятилетняя история связана с самыми яркими, героическими

МОСКОВСКОЕ МЕТРО

и трагичными страницами в жизни России. Привычное будничное метро скрывает немало тайн и загадок. Ведь это не только необходимый городу, незаменимый вид транспорта, не только собрание редкостей, музей минувшей эпохи — это вход в параллельную реальность, в подземный мир, где действуют иные законы и, может быть, обитают иные сущности.

С ЧЕГО ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ?

Метро пришло к нам из другой эпохи — давно минувшей и почти легендарной — эпохи стимпанка. Проекты «внеуличных дорог» создавались одновременно с книгами Жюль Верна, Альбера Робида и Герберта Уэллса. Писатели-фантасты мечтали о новых транспортных средствах, о движущихся мостовых, о подземных городах и магистралях, а инженеры-практики стремились перенести



Строительство «Метрополитен рейлуэй». Перси Уильям Джастин. 1886. «Метрополитен рейлуэй» — первая в мире станция метро

МОСКОВСКОЕ МЕТРО

утопию в жизнь. И это было не пустой игрой ума, а насущной необходимостью: еще во второй половине XVIII века в Европе начался промышленный подъем, города быстро разрастались. Их население стремительно увеличивалось, бывшие пригороды становились окраинами, а вчерашние окраины словно приблизились к центру. Для такой массы народа улицы, рассчитанные на кареты и повозки, стали слишком узкими; ни извозчики, ни омнибусы, ни конка уже не могли справиться с ежедневными перевозками. Становилось ясно, что города нуждаются в принципиально новом транспорте. Особенно остро эта проблема встала в Лондоне. Центру города грозил если не голод, то серьезное недоедание, так как из-за страшных уличных пробок продукты просто не успевали доставить на центральные рынки свежими: мясо протухало, зелень увядала, овощи начинали гнить.

В середине XIX столетия самым прогрессивным транспортным средством, свободным от любых пробок, считалась железная дорога. Но как ее провести в центр города? Ведь для этого придется разрушить дома, а то и целые кварталы. И тогда железную дорогу решили убрать под землю. Идея была более чем смелой, хотя некоторый опыт строительства подземных дорог у инженеров уже имелся: рельсовые пути давно использовались на рудниках, а под рекой Темзой проходил тоннель, построенный еще в 1843 году Марком-Изамбаром Брюнелем. Тоннель выкупили, и он стал частью нового подземного пути. Первая линия метрополитена, открытая в 1863 году, была длиной 3,6 км, почти всю ее проложили открытым

способом: улицы раскапывали на глубину до 10 метров, клали рельсы, строили каменные арки, затем всю конструкцию обкладывали кирпичом и мостили улицу заново.

На рудниках вагончики обычно тянули кони. Или вагонетки прикрепляли к тросовой петле, растянутой между двумя колесами, которые опять же вращали лошади. Такой транспорт был очень медленным, конная тяга была признана малоэффективной. Альтернатива существовала: паровоз. Первая его модель была построена в 1804 году Ричардом Тревитиком, однако она имела слишком много недостатков, и лавры первенства достались Георгу Стефенсону, который в 1812–1829 годах сумел убедить шахтовладельцев построить железную дорогу из Дарлингтона к Стоктону.

Именно паровозы и решено было использовать в первом в мире лондонском метро. Они работали на угле и испускали ужасную гарь, которая скапливалась в подземных коридорах и мешала пассажирам и машинисту. Из боязни задохнуться паровозы пытались растапливать перед отправкой, затем топку тушили, и поезд двигался на остаточном пару. Часто его не хватало, локомотив останавливался посреди тоннеля, и топку приходилось растапливать снова, благо времени хватало: в сутки по тоннелю проходило всего четыре поезда.

Освещалось лондонское метро газовыми рожками, что, конечно, было очень опасно: скапливающийся газ грозил взрывом. Дискомфорт усугубляло и то, что первые вагоны лондонского метро были

МОСКОВСКОЕ МЕТРО

совершенно лишены окон: их конструкторы посчитали, что смотреть под землей все равно не на что.

Конечно, такое метро на паровой тяге, освещаемое взрывоопасным газом, было дорогим, неудобным и опасным. И даже несмотря на то, что сам принц Уэльский, будущий король Великобритании Эдуард VII, отважился проехаться на новом виде транспорта, люди вполне обоснованно боялись им пользоваться; конкуренцию метрополитену составляла городская конка, а позднее — трамвай.

СТАРЕЙШИЕ МЕТРОПОЛИТЕНЫ МИРА

Сабвей Нью-Йорка начинался как наземный: сначала это была городская линия на металлических эстакадах, с канатной тягой, замененной в 1871 году на паровую, а в 1890 году — на электрическую. Из ее сохранившихся секций самая ранняя относится к 1885 году. Первый подземный участок был проложен лишь в 1904-м. В июне 1892-го была открыта первая надземная линия метрополитена в другом городе США — Чикаго, тоже на паровой тяге, в 1897 — в Бостоне. Метро в Филадельфии началось в 1907-м, в Рочестере метрополитен был открыт в 1928-м, а проработав тридцать лет — закрылся.

В 1869 году в Европе появился второй метрополитен — Афинский, но он был наземным. Эта линия с двадцатью тремя станциями оставалась единственной в греческой столице на протяжении 130 лет. К числу старейших метрополитенов Европы причисляют также Стамбульский «Тюнель», открытый в 1875 году, но и он был не подземкой, а фуникулером.

Вторым подземным метрополитеном мира стал Будапештский (1896), открытие его первой линии — Фёльдалатти (по-венгерски — «Подземка») — приурочили к 1000-летию Обретения родины (прихода