

МАТВЕЙ ГРЕЧКО

ТАЙНЫ
МОСКОВСКОГО
МЕТРО

МАТВЕЙ ГРЕЧКО

ТАЙНЫ
МОСКОВСКОГО
МЕТРО

Издательство АСТ
Москва

УДК 625.4-908(470-25)
ББК 39.81+26.89(2-2Москва)
Г75

Гречко, Матвей

Г75 Тайны московского метро. — Москва: Издательство АСТ, 2016. — 320 с.

ISBN 978-5-17-096665-3

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 625.4-908(470-25)
ББК 39.81+26.89(2-2Москва)

Научно-популярное издание

Матвей Гречко

ТАЙНЫ МОСКОВСКОГО МЕТРО

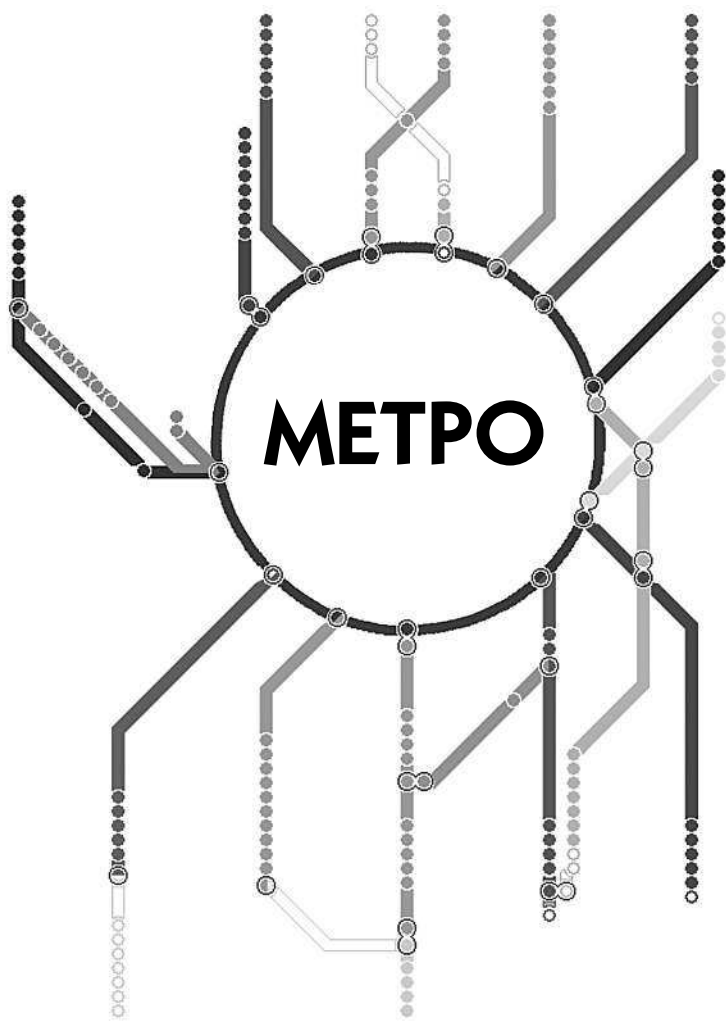
Ведущий редактор *М.П. Николаева*
Технический редактор *Т.П. Тимошина*
Корректор *И.Н. Мокина*

Подписано в печать 10.02.16. Формат 60х90/16. Усл. печ. л. 18,48
Тираж экз. Заказ №

«ООО «Издательство АСТ»
129085 г. Москва, Звездный бульвар, д. 21, строение 3, комната 5
Наш электронный адрес: www.ast.ru • E-mail: astrub@aha.ru
Общероссийский классификатор продукции ОК-005-93, том 2; 953000 — книги, брошюры

ISBN 978-5-17-096665-3

© Гречко М., 2016
© ООО «Издательство АСТ», 2016



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 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.

Совсем рядом с нами есть подземный город, не менее интригующий и запутанный, чем эти полуреальные-полулитературные подземелья.

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 Робиды и Герберта Уэллса. Писатели-фантасты мечтали о новых транспортных средствах, о движущихся мостовых, о подземных городах и магистралях, а инженеры-практики стремились перенести 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.





В середине XIX столетия самым прогрессивным транспортным средством, свободным от любых пробок, считалась железная дорога. Но как ее провести в центр города?

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 выпускали 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 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.

Метро на паровой тяге, освещаемое взрывоопасным газом, было дорогим, неудобным и опасным.

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 — Фельдалатти (по-венгерски — «Подземка») — приурочили к 1000-летию Обретения родины (прихода венгров на Дунай). Современное метро венгерской столицы состоит из трех линий и сорока станций, пересекающихся на одной пересадочной станции. Их общая длина чуть более тридцати километров.

Открытый в том же году подземный метрополитен Глазго, приводившийся в движение одной паровой машиной, состоял из одной кольцевой линии общей длины в десять с половиной километров, с пятнадцатью станциями; время движения по всей линии составляло 24 минуты. Метрополитен Глазго ни разу не расширялся с момента открытия, в 1935 году он был электрифицирован, а на реконструкцию закрывался лишь однажды — в конце 1970-х. Колея в Глазго очень узкая, всего 4 фута (примерно 1 метр 20 см), да и сами тоннели небольшого диаметра — 3,35 м (11 футов). Средняя глубина их заложения около 10 метров.





Иногда к старейшим метро мира относят и Венское, но это не так: в Вене в 1898 году заработал наземный городской поезд, считающийся предтечей метрополитена, открытого на 80 лет позже.

Первую ветку Парижского метро построили в разгар «прекрасной эпохи» — в 1900-м году. Это событие было приурочено к всемирной выставке, станции были отделаны знаменитым дизайнером Эктором Гимаром в стиле модерн. Некоторое время метро оставалось забавным аттракционом, не более. Большинство линий в центре города было заложено намного позже — примерно в 1920 году. Линии прокладывались неглубоко, примерно на уровне подвалов жилых домов. Чтобы не причинить ущерба зданиям, тоннели проводили строго под проезжей частью улиц. Если улицы оказывались недостаточно широкими, строителям приходилось прибегать ко всяческим уловкам, искривляя платформы станций или располагая их не точно напротив друг друга. В настоящее время Парижское метро считается вторым по загруженности в Европе после Московского. Кроме этого, подземка Парижа входит в десятку самых запутанных метрополитенов мира с избыточными станциями и «запущенными» вестибюлями.

Как уже говорилось, Парижское метро — неглубокого заложения. Гораздо ниже располагаются пять линий RER — система электропоездов, подземных в черте города и наземных в его окрестностях. Это то же самое, что S-Bahn в немецких городах.





ЭТО ИНТЕРЕСНО



В 1950–1960-е годы часть линий Парижского метро была переведена на шинный ход. Этот прием не уникален: в метрополитенах Монреаля, Мехико, Сантьяго, Лиона, Марсея шинный ход совмещен с традиционными железнодорожными рельсами. В метрополитенах Лилля, Тулузы, Ренна и Турина используются только резиновые колеса, обычного рельсового пути там нет.

Берлинский метрополитен — одна из самых развитых метросетей мира — был открыт на два года позже, чем Парижский, хотя строительство началось еще в 1896-м. Первая линия была построена полностью как надземная железная дорога и проходила по эстакадам. Метро строилось и расширялось быстро, но первая подземная станция заработала лишь в декабре 1910-го. К началу Первой мировой войны строилась уже четвертая ветка метро, но затем все работы затормозились на десять лет, и первая ее станция открылась лишь в 1923 году. Примечательно, что позднее пришедшие к власти нацисты строили много красочных планов развития метро, но так ничего и не построили. Сейчас Берлинское метро насчитывает девять основных линий с многочисленными ответвлениями общей длиной более 150 километров.

Вторым метрополитеном Германии стал Гамбургский (1912), в основном — наземный и эстакадный.

Старейшее метро Латинской Америки построили в Буэнос-Айресе — столице Аргентины, до кризиса





1930-х годов находившейся на седьмом месте в мире по экономическому развитию. Одна ветка открылась в декабре 1913 года; вторая заработала в 1930-м, третья — в 1934-м; две следующих — уже после открытия Московского, в 1937-м и 1944-м. После этого строительство заглохло на несколько десятилетий.

В 1919 году заработало метро в Мадриде, оно стало первым, открывшимся после Первой мировой войны (в которой Испания не участвовала). Ныне Мадридский метрополитен — единственный в мире, имеющий две кольцевые линии. В 1924-м проложили метро в Барселоне.

Строительство Токийского метро началось в 1920 году, в 1925-м была запущена ветка между станциями «Асакуса» и «Уэно». Второй японский метрополитен — в городе Осака — действует с 1933 года.

Россия до метро

Россия не осталась в стороне от этих прогрессивных начинаний. К началу XX века уже был накоплен необходимый инженерный опыт: активно развивался железнодорожный транспорт; гордостью страны стал Транссиб — магистраль, включающая неимоверной длины тоннели и мосты через бурные и широкие сибирские реки; Путейский институт выпускал хорошо подготовленных грамотных специалистов. А у крупных российских городов были те же проблемы, что у Лондона и Нью-Йорка.

