

Матвей Гречко

ЗАСЕКРЕЧЕННОЕ МЕТРО МОСКВЫ

НОВЫЕ ДАННЫЕ



Москва
Издательство АСТ

УДК 821.161.1-3
ББК 84(2Рос=Рус)6
Г81

Гречко, Матвей

Г81 Засекреченное метро Москвы. Новые данные. / Матвей Гречко — Москва: Издательство АСТ, 2019, — 448 пол. — (звезда лекций).

ISBN 978-5-17-112589-9

Многие уверены: метрополитен — это рукотворная версия подземного царства, потустороннего мира. В этой книге собраны самые интересные слухи и легенды о метро Москвы, Санкт-Петербурга, Нью-Йорка и других городов. А также тайны мировых канализаций, катакомб и некрополей. Добро пожаловать в подземный мир!

УДК 821.161.1-3
ББК 84(2Рос=Рус)6

ISBN 978-5-17-112589-9

© Гречко М, 2019
© ООО «Издательство АСТ», 2019

Словарь Ожегова нам сообщает, что метро (метрополитен, сабвей, подземка) — это подземная, наземная или надземная (на эстакадах) городская электрическая железная дорога. Происходит этот термин от французского *chemin de fer métropolitain* — «столичная железная дорога»). В прежние годы использовались и другие термины: «подуличные железные дороги», «внеуличные дороги».

Очень сложно определить год и даже век, когда человечество начало использовать подземный транспорт. Ученые и мистики спорят, для какой цели предназначались разветвленные тоннели Южной Америки и Передней Азии, выстроенные то ли древними цивилизациями, то ли пришельцами из иных миров, и, наверное, спор этот бесконечен.

Подземные дороги возникли намного раньше, чем было изобретено электричество.

Еще неандертальцы и кроманьонцы селились в естественных пещерах, до нас дошли следы их там обитания — настенные росписи, стой-

бища. Люди быстро оценили преимущества передвижений под землей: скорость, безопасность, скрытность. Однако требовалась немалая сила духа, чтобы пользоваться этими преимуществами, ведь под землей располагается мир мертвых и царство смерти. Эрешкигаль и Нергал, Персефона и Аид, Хель, Анупис, Яма — разные имена носили боги смерти, но все они внушали страх.

Однако существуют и вполне реальные сооружения, хоть и более поздние, но не менее поразительные. Это подземные селения в Каппадокии, в Израиле, система тоннелей под горным массивом в Эквадоре и Перу. Знамениты катакомбы Древнего Рима, средневековые замки с подземными ходами, катакомбы Палермо, Неаполя, Парижа, Нюрнберга, Одессы...

К 1480 году относят 75-метровый тоннель на севере Италии в провинции Кунео. Заказчиками этого строительства были Людовико II дель Васто (маркграф Салуццо) и король Франции Людовик XI. Тоннель этот диаметром примерно три метра служил для перевозки товаров. Он был пробит сквозь гору и значительно укорачивал торговцам путь. Пра-метро?

В 1679 году на юге Франции в Окситании близ Эро под руководством известнейшего инженера того времени Пьер-Поля Рике был прорыт сухоходный Мальпенский тоннель. Его длина 165

метров, а высота потолка от уровня воды — 8 метров.

Во второй половине XVIII века тоннели стали более привычным делом, и первенство взяла Англия: в Норвуде в Дербишире, в ущелье Айронбридж к северо-западу от Бирмиггема, близ городка Сайренсестер с Глостершире...

Любой крупный современный город — это не только наземные сооружения, но обязательно и подземелья. Все их можно разделить на несколько категорий: подземные кладбища и храмы; подземные жилища и места собраний; подземные хранилища; подземные дороги и коммуникации. Чем древнее город, тем мощнее и разнообразнее его подземная составляющая.

В Москве, которая менее чем через 30 лет отпразднует свое 900-летие, подземных построек очень много. Российские легенды рассказывают о том, что русский царь Иван Грозный на тройке разъезжал по подземным дорогам, появляясь совершенно неожиданно перед своими жертвами. Екатерина Вторая — дама трезвомыслящая и не склонная к пустым фантазиям — описывала, как, будучи в гостях у графа Ростопчина в его поместье Вороново, проехала по подземному ходу в карете, запряженной лошадьми, до соседней деревни. Чем не метро?

В следующем, девятнадцатом веке даже богатые купцы могли позволить себе подобное роскошество: в Иркутске неистребимы слухи о под-

земном ходе купца Второва от его дома к набережной. Легенды Урала описывают подобные же выкрутасы местных промышленников. Говорят, и в Москве такие ходы встречались: купечество любило шиковать.

Но одно дело — частный подземный ход, пусть даже очень протяженный и просторный, а совсем другое — подземелья общественные. История московского метро связана с самыми яркими, героическими и трагичными страницами в жизни России; привычное будничное метро при более пристальном рассмотрении открывает немало тайн и загадок. Ведь это не только необходимый городу, нужный, незаменимый вид транспорта, не только собрание выдающихся произведений декоративно-прикладного искусства ушедшей эпохи, но и вход в параллельную реальность, в подземный мир, где действуют иные законы, чем на поверхности, и, может быть, обитают иные, неведомые нам сущности. Давайте запустим «машину времени» и посмотрим, как и когда возникло метро!

Англия во второй половине XIX века, или Ездил ли Шерлок Холмс в метро?

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 магистральных, а инженеры-практики стремились перенести утопию в жизнь. Идея скоростных подземных дорог перестала быть забавой для богатых, она стала насущной необходимостью: в связи с бурным ростом городов и увеличением их площади возникла хорошо знакомая всем нам проблема — транспортные пробки. Средневековые улицы, рассчитанные на кареты и повозки, стали слишком узкими: ни извозчики, ни omnibusы, 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, где жили привилегированные классы, 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 — ведь холодильников в те времена не существовало. Конечно леди и лорды не могли мириться с таким положением дел!

В середине XIX столетия самым прогрессивным транспортным средством, свободным от любых пробок, считалась железная дорога. После того как Джордж Стефенсон изобрел паровоз, железнодорожные пути, подобно паутине, опутали Англию. Этот транспорт считался удобным и безопасным. Но как провести железную дорогу в центр большого города? Ведь для этого придется разрушить дома и даже целые кварталы, а значит, куда-то переселить их обитателей и компенсировать собственникам потерю недвижимости. Хорошенько все просчитав, англичане решили убрать дорогу под землю. Идея была более чем смелой, хотя некоторый опыт подземных дорог уже имелся: рельсовые пути уже давно использовались на рудниках, а под рекой Темзой проходил тоннель, построенный между 1825 и 1843 годами инженером Марком-Изамбаром Брюнелем. Тоннель этот по праву считается величайшим достижением инженерной мысли!

Подземные тоннели строились и до него, но не в таком мягком и ненадежном грунте, как под руслом Темзы! В 1799-м и в 1805–1809 годах

инженеры потерпели неудачи: прокладываемые ими тоннели рушились. Именно Марк Брюнель произвел революцию благодаря изобретению проходческого щита. Инженер наблюдал, как страшный враг всех рыбаков — корабельный червь прокладывает дорогу в дубовой обшивке стоящей на приколе лодки. Корабельный червь — это моллюск, голова которого покрыта раковиной, а остальное тело мягкое. С помощью раковины он буравит дерево, а выделяемая туловищем слизь покрывает стенки его ходов наподобие извести. Инженер решил использовать этот же принцип.

Если ранее ничем не защищенные рабочие кирками или с помощью взрывов разрушали грунт, прокладывая подземную дорогу, так что любой их удар грозил обрушением и гибелью, то Брюнель придумал ввести в забой прочный металлический цилиндр, защищавший людей. Находясь внутри его, рабочие кирками разрушали породу. Вторая группа, это люди, которые укладывали выработанный грунт в тележки и увозили его. Следом за щитом шла третья группа — укреплявшая стены цементным раствором и кирпичной кладкой. Так была решена проблема мягкого речного грунта. И все же работа шла очень медленно, и далеко не все риски были преодолены: несколько раз тоннель затапливало, были человеческие жертвы, вспыхивал болотный газ...

После первой аварии рабочие отказались возвращаться в тоннель, и Брюнелю пришлось пойти на своеобразную уловку: он устроил банкет для высокопоставленных лиц внизу — в неоконченном тоннеле, собственным примером доказав, что находиться там безопасно. Спустя несколько лет — еще одна авария, при которой едва не погиб сын Брюнеля Изамбар, а шестеро его коллег утонули. После этого строительство заморозили на семь лет.

Лишь в 1835 году о проекте вновь вспомнили — и на этот раз дело довели до конца.

Тоннель под Темзой вышел поистине «золотым», ни о какой окупаемости проекта и речи не шло, тем более что поначалу тоннель был пешеходным и воспринимался как модный аттракцион.

По длинной лестнице публика спускалась вниз, в подземелье, освещенное газовыми рожками, сначала просто для прогулок, потом внизу расположился торговый пассаж. В 1869 году в туннеле Брюнеля проложили городскую железную дорогу, а восемьдесят лет спустя — включили его в состав лондонского метро. Туннель соединяет станции «Вэпинг» (Wapping) и «Ротерхит» (Rotherhithe) линии Бейкерло.

Над туннелем у станции «Ротерхит» стоит Brunel Engine House, или просто — Brunel Museum, Музей Брюнеля, где экспонируется старинная паровая машина, откачивавшая из

тоннеля воду, тут же рядом — старая шахта, с которой было начато строительство тоннеля. Кроме того, старейший участок лондонской подземки всегда ярко освещен, а поезда там сбавляют скорость, чтобы пассажиры могли рассмотреть старинные конструкции. Гиды из Музея Брюнеля проводят экскурсии прямо в поездах метро, рассказывая об этом чуде техники, которое до сих пор в строю.

Чарльз Пирсон

Раздумывать над созданием неких дорог, связавших бы Сити с вокзалами, лондонцы принялись еще в 30-е годы XIX века, но лишь во второй половине века появились первые проекты.

В 1855 году парламентским актом было утверждено строительство подземной железной дороги, названной «Метрополитен рейлуэй». Она должна была связать вокзалы Паддингтон и Кингс-Кросс со станцией «Фаррингдон». Финансовую поддержку проекту оказала компания, контролирующая железнодорожное сообщение на юго-западе и западе страны. Однако очень скоро выяснилось, что строительство метрополитена выйдет куда более затратным, чем предполагалось вначале, и что многие кварталы города таки придется сносить. Власти готовы были отказаться от проекта. И тут проявил себя человек по имени Чарльз Пирсон — адвокат и член муници-

пального парламента. Он давно уже выступал за снос антисанитарных трущоб и за строительство нового благоустроенного жилья для их жителей, проект метро давал ему возможность осуществить эту мечту. Это был предлог, чтобы снести опостылевшие лачуги! Пирсону удалось убедить Лондонскую городскую корпорацию помочь с финансированием проекта. Работы начались в феврале 1860 года под руководством главного инженера Джона Фоулера. Увы, Пирсон умер всего лишь спустя два года после начала строительства, чуть-чуть не дожив до завершения проекта.

Первые тоннели были построены траншейным способом — вырывался ров глубиной до 10 м, на его дно укладывались железнодорожные пути, затем над ними возводились арочные кирпичные своды, и ров засыпали.

Самая старая линия лондонского метрополитена — «Метрополитен рейлуэй» — открылась 10 января 1863 года. Она насчитывала всего семь станций, а ее длина составляла 6 км. Поначалу пассажиров перевозили паровозы, которые страшно дымили (на электрическую паровая тяга была заменена почти через 30 лет — в 1890 году). Гарь скапливалась в подземных коридорах, создавая не только неудобство для пассажиров, но и риск для их жизней. Из боязни задохнуться паровозы растапливали перед отправкой, затем топку тушили, и поезд двигался на остаточном

пару. Часто его не хватало, локомотив останавливался посреди туннеля, и топку приходилось растапливать снова, благо времени хватало: в сутки по тоннелю проходило всего четыре поезда.

Освещалось лондонское метро газовыми рожками, что тоже 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. К тому же многие лондонцы курили! Так что пассажирам приходилось дышать смесью табачного дыма, угольной пыли и копоти масляных ламп.

Однако, несмотря на все эти неудобства, метро быстро стало популярным, особенно среди бедноты: низкооплачиваемые работники получили возможность экономить, снимая более дешевое жилье на окраинах, и быстро добираться до работы на метро!

К Рождеству 1868 года компания Metropolitan District открыла линию между Вестминстером и Южным Кенсингтоном (сейчас это часть линий District и Circle). С этого момента строительство уже не останавливалось, а инженеры искали все новые решения и возможности для расширения и развития метрополитена.

Так мог ли Шерлок Холмс пользоваться метро?
Ответ — да!

Действие рассказов Конан Дойла о Холмсе начинается в семидесятых годах XIX века, а заканчивается в начале XX века. Значит, Холмс и Ватсон вполне могли пользоваться метрополитеном. Правда, делали они это нечасто, хотя станция метро «Бейкер стрит» находится всего в 150 метрах по прямой от того самого дома по адресу Бейкер стрит, 221Б. «Мы доехали в метро до Олдерсгэйти, оттуда прошли пешком до Сэкс-Кобург-сквер, где совершились все те события, о которых нам рассказывали утром», — пишет Артур Конан Дойл в рассказе «Союз рыжих».

Но это чуть ли не единственное упоминание о лондонской подземке при описании похождений знаменитого сыщика. Холмс, как и большинство состоятельных лондонцев, явно предпочитал старомодные кебы: духота в туннелях была просто ужасающей. Однако ради рекламы нового вида транспорта сам принц Уэльский, будущий король Великобритании Эдуард VII, отважился проехать в метро.

Метро и терроризм

Увы, терроризм пришел в метро почти сразу с открытием подземной железной дороги: в октябре 1883 года в туннеле между станциями «Чаринг-Кросс» и «Вестминстер» взорвался динамитный заряд, к счастью, не повлекший за собой человеческих жертв. Но второй взрыв в тот же

