

ЛЕГЕНДЫ ЛУЧШИХ ЛЕТ

Матвей Гречко

Легенды метро и подземелий

Издательство АСТ
Москва

УДК 656.2/.4(470+570)

ББК 39.81

Г81

Серия «Легенды лучших лет»

Гречко, Матвей

Г81 Легенды метро и подземелий / Матвей Гречко — Москва: Издательство АСТ, 2015. — 352 с. (Легенды лучших лет).

ISBN 978-5-17-091205-6 (ООО «Издательство АСТ»)

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 656.2/.4(470+570)
ББК 39.81

ISBN 978-5-17-091205-6

© Гречко, М., 2013

© ООО «Издательство АСТ», 2015

С огромной благодарностью

Ольге Зубовой,
Марине Проняковой,
Ольге Гречко,
Светлане Гульянц,
Марине Макаровой,
Наталии Власовой,
Татьяне Авербах,
Юлии Морозовой,
Марии Флинк,
Марии Андреевой,
Юлии Смолке.

Без ваших чудесных воспоминаний
о путешествиях эта книга бы не состоялась.

Подземелий на планете Земля не просто много, а невероятно много! Это и естественные пещеры, и руины древних цивилизаций, и средневековые постройки, и бомбоубежища, сохранившиеся с относительно недавних времен.

Первобытные люди использовали пещеры как надежные укрытия от ненастья и диких зверей. Археологи находят в них следы стоянок времен неолита и палеолита, а также древнейшие настенные росписи – изображения сцен охоты и всевозможных ритуалов. Таковыми являются пещеры Гобустана в Азербайджане, Капова пещера в Башкирии.

Позднее человечество уже не довольствовалось естественными укрытиями, а стремилось улучшить и расширить имеющиеся природные полости. Известны целые города, вырубленные в скалах, например, Чуфут-Кале в Крыму, Уплисцихе в Грузии или подземные города хеттов в Турции. Зодчие Древнего Египта не только возводили пирамиды, но и углублялись под землю, выстраивая там целые дворцы для мертвых. В частности, Геродот описы-





ваает огромный подземный храм-лабиринт в древнеегипетском городе Крокодилополе. Увы, никаких следов этого храма ученые не обнаружили, зато подземные сооружения в Саккаре и Гизе вызывают восхищение даже у современных строителей.

В IX веке до нашей эры по приказу царицы Семирамиды был проложен тоннель под рекой Евфрат длиной более ста метров. Правда это или вымысел, никто точно сказать уже не сможет, но достоверно известно, что инженеры античности прокладывали многокилометровые водопроводные и канализационные тоннели. Один из них – на острове Самос – доступен для осмотра туристами.

В Средневековье строители снабжали неприступные замки подземными тюрьмами – «каменными мешками» и подземными ходами, позволявшими незаметно скрыться, если врагу удавалось прорвать оборону. Осаждающие же, в свою очередь, рыли подкопы под неприступные стены, которые назывались сапами. Отсюда и выражение «подкрасться тихой сапой», то есть незаметно, через подземный ход.

Верующие сооружали подземные храмы и целые монастыри. На удивление богато ими Поволжье и скалы вдоль Куры в Грузии. Порой к монастырям прилегалы подземные некрополи-катакомбы.

В Новое время потребности растущих городов и развивающейся промышленности не могли быть удовлетворены без прокладки подземных путей: канализационных коллекторов, тоннелей под реками и, конечно же, без строительства метро.



Войны Новейшей истории требовали подземных укрытий: дотов, бункеров, бомбоубежищ и ставшего уже легендой Метро-2. Известны примеры строительства целых подземных городов.

Таков, например, афганский Тора-Бора – уходящий на глубину четыреста метров лабиринт многокилометровых тоннелей с множеством жилых помещений, бункеров, складов.

Иными словами, за двадцать с лишним тысячелетий человечество изрыло планету, превратив отдельные ее части в подобие голландского сыра. Подземные достопримечательности найдутся в любом из крупных и не очень городов мира. Далеко не все они доступны для осмотра: посещение некоторых подземелий объективно сопряжено с нешуточными опасностями, многое засекречено. Но бесстрашные искатели приключений порой проникают и в эти запретные места, и их рассказы интригуют и завораживают. Эти люди называют себя спелестологами*, или диггерами. Отношение к ним в обществе самое противоречивое: от неприязни и осуждения до безудержного восхищения. Надо признать, что среди диггеров-спелестологов попадаются как и настоящие любители истории, люди образованные и серьезные, так и безответственные авантюристы. Однако ни тех, ни других нельзя упрекнуть в трусости.

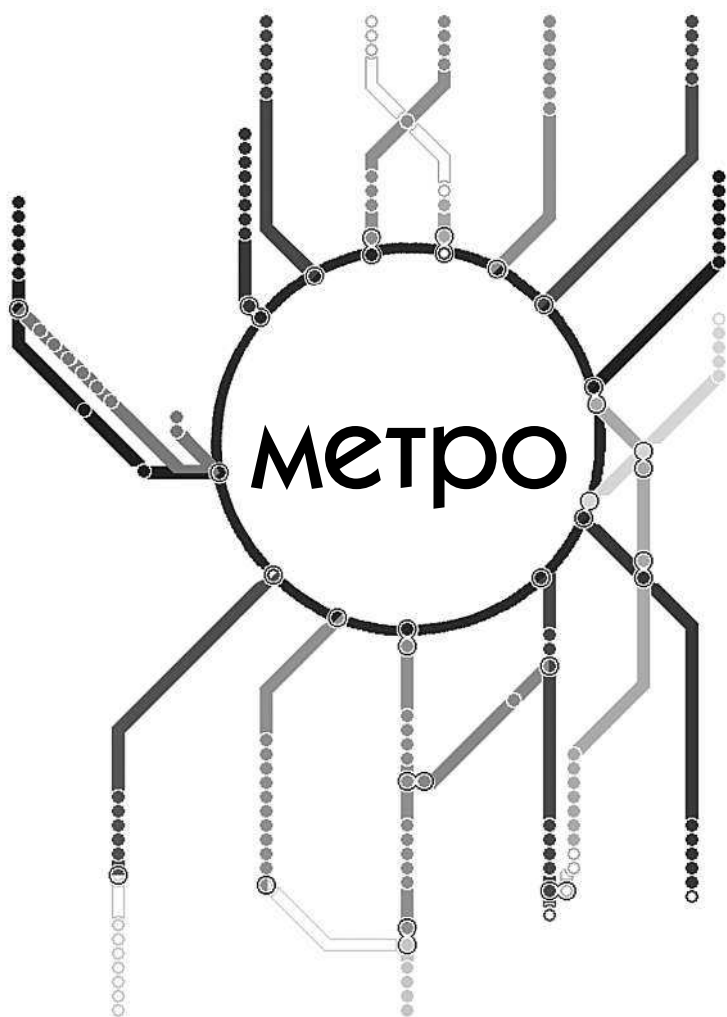
К счастью, есть много иных музеев, посетить которые можно не рискуя погибнуть в обрушившемся тоннеле или вступить в конфликт с законом. Проводятся экстремальные

* Не путать со спелеологами, которые изучают естественные пещеры, в то время как спелестологи – рукотворные. (Примеч. авт.)





экскурсии по канализационным системам Киева и Парижа, по катакомбам-некрополям Рима и Неаполя или совсем нестрашные – в бункеры Москвы или Калининграда. Доступны для посетителей пещеры Крыма, соляные шахты польской Велички, серебряные копи Кутна-Горы в Чехии и еще многое другое. Одни подземелья, например Соляной собор близ Боготы, поражают красотой оформления, другие же недостаток блеска и великолепия с лихвой искупают изяществом инженерных решений или драматичностью связанных с ними легенд. Каждый может выбрать на свой вкус!



МОСКВА

К началу XX века в России активно развивалась промышленность. Российские инженеры проектировали невероятной длины тоннели и мосты. Во многих городах конку сменил полноценный электрический трамвай, а Москву опоясала Окружная железная дорога. Как следствие появились многочисленные проекты метро, самым известным из которых стал грандиозный план Петра Балинского и Евгения Кнорре (1902), подразумевавший снос доброй трети старинной Москвы. К счастью, Московская Дума сочла авторов авантюристами и вынесла вердикт: «Господину Балинскому в его домогательствах отказать».

Русско-японская и Первая мировая войны помешали реализоваться другим планам Метростроя, лишенным фантастических идей и вполне реалистичным. Успели выстроить лишь одно депо, оно действует и поныне как трамвайное и называется Октябрьским.





Большевики, придя к власти, принялись активно перестраивать город. «Московское коммунальное хозяйство» в 1922 году издало брошюру «Москва будущего – пути и средства сообщения», содержащую схему метрополитена. Спустя два года начались работы. Был создан отдел метрополитена, специалисты которого отправились в командировки в Париж и Берлин – города с уже построенным метро, чтобы получить консультации и набраться опыта. Ну а дальше вмешалось НКВД: раз бывали за рубежом, значит, шпионы, рассудили чекисты, и практически все первые метростроевцы были арестованы и отправлены на Соловки.

Реальное строительство началось лишь после 1931 года, а первый поезд первой линии прошел в октябре 1934. С тех пор стройка почти не замирала, не останавливаясь даже в военные годы. Тогда в Метрострой пришли работать тысячи женщин, многие из которых получили звание Героя Труда.

В военные годы некоторые станции метро, например, «Кировская» («Чистые пруды»), «Лермонтовская» («Красные ворота»), были превращены в командные пункты, а другие стали бомбоубежищами для гражданского населения.

Сейчас Московский метрополитен насчитывает 12 линий общей длиной более трехсот километров. Большинство линий проходит через центр города, а Кольцевая соединяет их все, кроме Бутовской и Каховской





линий. В московском метро есть 5 открытых метромостов: четыре через Москва-реку и один через Яузу. А еще существуют закрытые метромосты, например, Медведковский, который представляет собой тоннель, проходящий над Яузой.

Московское метро – самое загруженное в Европе и второе по загруженности в мире после метрополитена Токио. Следом идет метро Нью-Йорка, Сеула, Мехико и Парижа.

Многие из станций признаны культурным достоянием, ведь над их оформлением трудились именитейшие художники и дизайнеры: Корин, Дейнека, Данько, Лансере, Фролов... Спустившись под землю, желательнее не в часы пик, можно любоваться барельефами, мозаиками, витражами.

Станция «Маяковская» – это вообще подземный дирижабль, ведь ее оформление было выполнено на заводе «Дирижабльстрой» под руководством Циолковского. Станция эта замечательна еще и тем, что 7 ноября 1941 года именно здесь состоялось торжественное собрание по случаю празднования годовщины Октябрьской революции. Смонтировали трибуну, в одном поезде оборудовали буфет, а на другой путь со стороны «Белорусской» прибыл особый поезд, поезд товарища Сталина. Маршрут его точно не известен, скорее всего, он следовал с одной из секретных станций под Кремлем или в Измайлово.





Многие станции метро соседствуют с другими подземными постройками, более древними.

Так, все пространство Боровицкого холма изрыто ходами, насчитывающими не одну сотню лет, и станция «Библиотека имени Ленина» вплотную прилегает к руинам средневековых тюрем, где держали опальных бояр и несчастных должников-неплательщиков.

Подробнее об истории московского метро можно узнать, зайдя в Народный музей метро на станции «Спортивная», созданный в 1967 году ветеранами-энтузиастами: они принесли туда сохранившиеся документы, письма, мемуары. Потом в музей передали списанное ретро-оборудование. То, что получилось, вышло столь удачным, что примеру Москвы последовали и другие города, например, Санкт-Петербург.

Секретом Полишинеля можно назвать тот факт, что в Москве имеется и другое метро – секретное, Метро-2. Большая часть спелестологов сходится на том, что Метро-2 начали строить в конце тридцатых годов, а его основная часть была проложена в пятидесятых – шестидесятых годах.

Считается, что проложены его линии на очень большой глубине: от пятидесяти до двухсот метров. Одна из его веток вплотную прилегает к Арбатско-Покровской линии, а глубже всего это метро располагается под Воробьевыми



горами. Обычно в Метро-2 насчитывают четыре ветки, ведущие в разные стороны от центра города за его окраины. Все тоннели однопутные, с разъездами на некоторых станциях. В сечении тоннели треугольные: такая форма позволяет уменьшить действие взрывной волны при ядерном ударе.

Станции Метро-2 в массе своей – узкие платформы, похожие на технические платформы обычного метро. Лишь крупные бункеры могут быть облицованы, и их убранство часто повторяет дизайн станций Метро-1.

Метро-2 может действовать и как автомобильное шоссе, так как рельсы утоплены в асфальт для обеспечения возможности проезда автомобилей.

К счастью для любопытных туристов, после того как над Россией пробушевали Гласность и Перестройка, даже это секретное метро перестало быть таким уж секретным, и некоторые его части стали музеями.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Основанный Петром Великим на болотах город тоже имеет свои исторические подземелья, хотя это и кажется невероятным, ведь даже метростроевцы XX века сталкивались с огромными, подчас нерешаемыми проблемами из-за перенасыщенного влагой грунта. Потому так долго боялись строить подземное метро в столице Российской империи. До 1917 года было предложено не менее десяти проектов петербургского метро, но в основном назем-

