



МЕТ РО

ИСТОРИЯ
ЛЕГЕНДЫ

УДК 625.4:94(470-25)
ББК 39.28:63.3(2-2М)
М54

М54 Метро. История легенды / интернет-портал KudaGo — Москва:
Издательство АСТ, 2026. — 256 с. — (КудаИдём)

ISBN 978-5-17-164634-9

Откройте тайную сторону Московского метрополитена! В этой книге мы приглашаем вас в масштабное путешествие сквозь тоннели подземного города: от признанных архитектурных шедевров до мистических городских легенд и таинственных станций-призраков.

В сопровождении множества цветных иллюстраций перед вами развернется подлинная летопись столичной подземки. Мы расскажем про выдающихся архитекторов и инженеров, создававших монументальные подземные дворцы, вспомним драматичную историю грандиозного строительства и проследим эволюцию культовых поездов. Наконец, мы заглянем в самые темные уголки андеграунда и осторожно приоткроем завесу тайны над легендарным Метро-2 — секретной сетью подземных коммуникаций.

Живые рассказы, проверенные исторические факты и редкие архивные материалы заставят вас совершенно иначе взглянуть на привычные платформы. Эта книга — идеальный подарок для каждого, кто искренне влюблен в Москву!

УДК 625.4:94(470-25)
ББК 39.28:63.3(2-2М)

ISBN 978-5-17-164634-9

© ООО Издательство «АСТ»

ВСТУПЛЕНИЕ

В недрах Москвы, под шумными улицами и величественными зданиями, скрыт совершенно другой мир — мир московского метро. Каждый день миллионы людей спускаются в этот подземный город, погружаясь в ритм мегаполиса. Мы привыкли к звуку мчащихся поездов, к приглушённому свету станций, к лёгкому ветру, который дует из тоннелей на платформы и к тому, как метро молниеносно доставляет нас из одного конца города в другой. Но как часто мы задумываемся о том, какие истории, тайны и легенды скрыты в этих тоннелях и станциях? Какие секреты прячут мраморные стены, барельефы и скульптуры, которые мы видим каждый день?

Московское метро — это не просто средство передвижения. Это живая хроника города, мост между прошлым и настоящим, где реальность переплетается с мифами, а каждая станция становится свидетелем великих событий и человеческих судеб. Когда идея о создании метро только зарождалась, многие скептически относились к этому проекту, а духовенство и вовсе считало его греховным.

Когда строительство всё же началось, это стало настоящей битвой: с природными силами, техническими трудностями и предрассудками. Метростроевцы сражались с обрушениями, подземными водами и другими неожиданными препятствиями. Но, несмотря на всё это, первая линия московского метро, построенная усилиями рабочих и добровольцев, стала символом технического прогресса и культурного триумфа. 15 мая 1935 года первый поезд отправился в путь, увозя своих первых пассажиров в новую эпоху.

Особое место в истории метро занимает период Великой Отечественной войны. В это тяжёлое для всей страны время станции метро стали для тысяч москвичей спасительным убежищем. Они превращались в бомбоубежища, укрывая людей от бесконечных воздушных налётов, под землёй москвичи находили защиту.

Рис. Хвостенко, газета
«Вечерняя Москва»,
14 мая 1935 г.



В этих подземных залах рождались дети, звучала музыка на концертах для поднятия духа, проходили экстренные заседания правительства. Метро стало символом непоколебимой стойкости и единства народа.

Метро Москвы — это целый мир, полный интересных историй и фактов, тайн и легенд. Кто не слышал о знаменитых приметах на станции «Площадь Революции», например, о бронзовой собаке, прикосновение к которой приносит удачу? Или о призрачных поездах, которые, как говорят, можно встретить в поздний час? А что скрывают секретные бункеры и тоннели, которые, как утверждают, уходят глубоко под землю, соединяя самые важные правительственные объекты? Эти истории, будь они правдой или мифом, завораживают и делают метро частью городского фольклора.



Архитектура метро — это отдельная глава его истории. Некоторые станции больше похожи на подземные дворцы: «Комсомольская», «Маяковская», «Новокузнецкая» поражают своим величием. Другие станции, более сдержанные, но не менее значимые, отражают дух своего времени и событий, через которые прошла Москва. Каждая станция — это произведение искусства, запечатлевшее частицу городской жизни.

Конечно, невозможно рассказать обо всех станциях московского метро в одной книге — их слишком много, и каждая из них хранит свои уникальные истории и тайны. В этой книге собраны самые яркие и запоминающиеся станции — те, что окутаны легендами и мифами, поражают архитектурным величием и хранят в себе захватывающие истории. Это путешествие по подземному миру Москвы, который продолжает удивлять, очаровывать и хранить в себе неразгаданные загадки.





МЕТРО НЕ СРАЗУ
СТРОИЛОСЬ

Задолго до того, как Москва обрела свой метрополитен, под её улицами, возможно, существовал иной, скрытый мир. Считается, что в XVI веке, во времена Ивана Грозного, была создана сеть подземных ходов, соединяющая ключевые объекты столицы. Эти туннели использовались для тайных перемещений и защиты ценных объектов. Некоторые исследователи полагают, что эти подземелья могли стать своего рода «государством в государстве», где хранились важные тайны и, возможно, сокровища.

ИСТОКИ ПОДЗЕМНОГО ГОРОДА

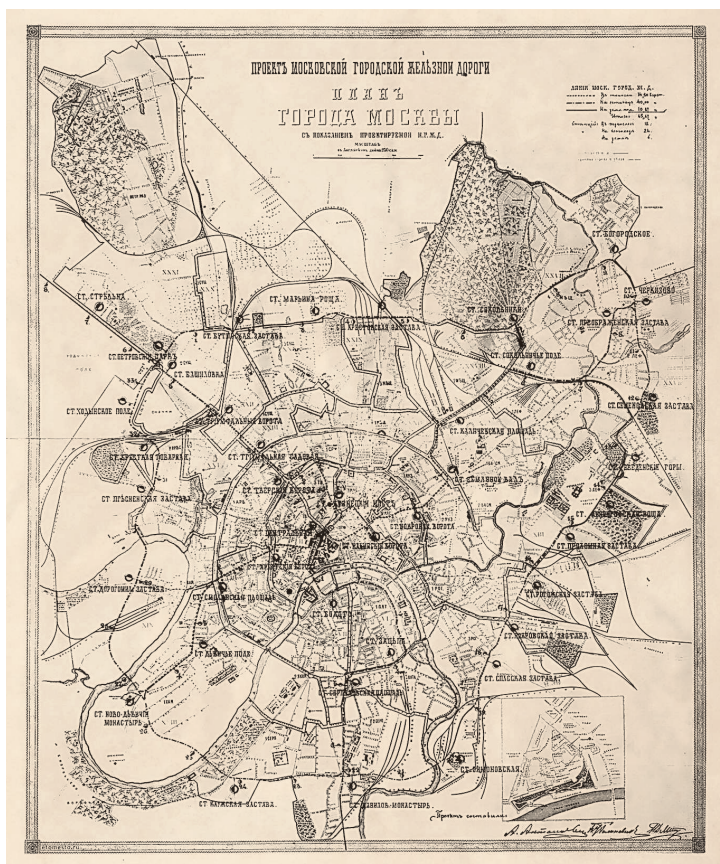
Одна из самых известных легенд — это библиотека Ивана Грозного, спрятанная в подземельях Кремля. Эта коллекция редких книг и манускриптов исчезла после смерти царя и до сих пор не найдена. Исследователь Игнатий Стеллецкий* посвятил её поискам годы, но каждый раз сталкивался с обрушениями туннелей и затоплениями.

Интересна также история о туннеле под Москвой-рекой. В XVII веке мастер Василий Азанчеев пытался построить ход, соединяющий Кремль с другими объектами. Несмотря на неудачу, его дальнейшее повышение в звании породило слухи, что туннель всё же был проложен.

До сих пор исследователи находят следы этих подземных сооружений. В подвале Дома Пашкова был обнаружен огромный колодец, а под Новодевичьим монастырём, по слухам, проходил туннель, соединяющий монастырь с Хамовниками.

* Стеллецкий И. Я. Поиски библиотеки Ивана Грозного / И. Я. Стеллецкий. — Петрозаводск: Сампо, 1999. — 400 с.

Московская
городская железная
дорога. Проект
1902 года,
составленный
инженерами путей
сообщения
А. И. Антоновичем,
Н. И. Голиневичем
и Н. П. Дмитриевым.



И всё же, несмотря на всю таинственность древних подземных ходов, только метро стало реальной и безопасной системой перемещений под Москвой. Но и оно не лишено своих тайн — за долгие годы существования метро обросло легендами и историями, которые продолжают привлекать внимание.

ПЕРВЫЕ ИДЕИ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ МЕТРО

Представьте себе, первая идея о строительстве метро в Москве появилась ещё в далёком 1875 году, до революции. Именно тогда инженер Василий Титов предложил проложить подземную железную дорогу от Курского вокзала до Марьиной рощи, через Лубянскую и Трубную площади. Это было задолго до появления трамваев, а уж тем более автомобилей, и для Москвы того времени идея подземного транспорта казалась чем-то невероятным. Однако проект был отклонён — сказались сомнения в его экономической целесообразности, да и Русская



Е.К. Кнорре

православная церковь выступила против, заявив, что спускаться под землю — это чуть ли не «греховная мечта».

Но мысль о метро не исчезла. В 1902 году инженер Пётр Балинский и проектировщик Евгений Кнорре представили грандиозный проект «внеуличной железной дороги». Он предусматривал строительство линий частично под землёй, а частично по эстакадам. Планировались кольцевые и радиальные линии, связывающие центр с окраинами города, всего должно было быть 74 станции, а главным узлом должна была стать станция в самом центре — у Заиконоспасского монастыря на Красной площади (то есть непосредственно на самой площади). Это был первый масштабный проект, который мог решить транспортные проблемы города. Но и этот проект был отвергнут. Городские власти сочли, что же-

лезная дорога может испортить облик Москвы, да и трамвай, который приносил хорошую прибыль, не нуждался в конкуренции.

В начале XX века появлялись всё новые предложения: инженеры предлагали диаметральные линии, подземные и наземные пути, идеи соединения вокзалов и радиальные маршруты. Каждый из них был кирпичиком в фундаменте того метрополитена, который мы знаем сегодня.

ПОЯВИЛАСЬ НЕОБХОДИМОСТЬ

До революции идеи по строительству метро в Москве и Санкт-Петербурге казались перспективными, но трамваи были настолько хорошо развиты, что в подземке просто не видели необходимости. Революция и гражданская война кардинально изменили ситуацию. Война разрушила промышленность и транспорт, и многие жители покинули города, уехав в деревни. В Москве, например, население сократилось почти вдвое*.

* Население Москвы после революции и гражданской войны // Население Москвы. — URL: <https://www.mos80.ru/moscow/population.html> (дата обращения: 06.10.2025).

Однако с восстановлением экономики и возвращением людей в города существующие транспортные системы уже не могли справляться с потоком пассажиров. К началу 1930-х годов трамваи уже не справлялись с потоком. Автомобили и извозчики, хоть и стали частью транспортной системы, также не могли удовлетворить растущие потребности города.

В Моссовете было решено создать подотдел для разработки проекта метрополитена. Несмотря на ограниченные ресурсы, получилось разработать перспективную схему линий, провести геологоразведку и подготовить проект первой линии — от Сокольников до центра Москвы.

Параллельно Моссовет заказал проект и немецкой фирме Siemens-Bauunion, которая работала бесплатно в надежде на дальнейшее сотрудничество. Однако из-за отсутствия финансирования строительство было отложено. Ситуация изменилась 6 января 1931 года, когда в Москве произошёл транспортный коллапс* из-за сильного снегопада. Весь город встал в огромном заторе. Этот инцидент стал поворотной точкой, заставив партийное руководство принять срочное решение о начале строительства метрополитена.



П.И. Балинский

СОЗДАН «МЕТРОСТРОЙ»

Плачевное состояние городского транспорта и городского хозяйства (вагоны трамваев изрядно устарели, пассажиров стало больше) привлекло внимание не только Николая Булганина из Моссовета, но и Лазаря Кагановича, который тогда совмещал посты первого секретаря Московского комитета и Московского городского комитета ВКП(б), а также самого Сталина. Сталин поручил Кагановичу заняться вопросом строительства метро в Москве**.

* Московская летопись. — М.: АО «Мосинжпроект», 2018. — № 1 (18). — С. 11.

** Документы о создании комиссии по строительству метрополитена в Москве // Центральный государственный архив города Москвы (ЦГАМО). Ф. П-31. Оп. 1. Д. 234.



Лазарь Моисеевич Каганович, Газета
«Красная звезда» №67 (4217) от 23
марта 1939 года

Уже в августе-сентябре того же года был создан «Метрострой», руководителем которого назначили Павла Ротерта.

Небольшая команда инженеров «Метростроя» начала с изучения существующих проектов Московской городской железной дороги и компании Siemens-Bauunion. Им предстояло решить, каким методом строить метро. В то время в мире существовали три основные школы метростроения — лондонская, парижская и берлинская, которые мало взаимодействовали из-за разных грунтовых условий и национальных строительных традиций.

МОСКОВСКАЯ ДИЛЕММА — КАКОЙ МЕТОД ВЫБРАТЬ?

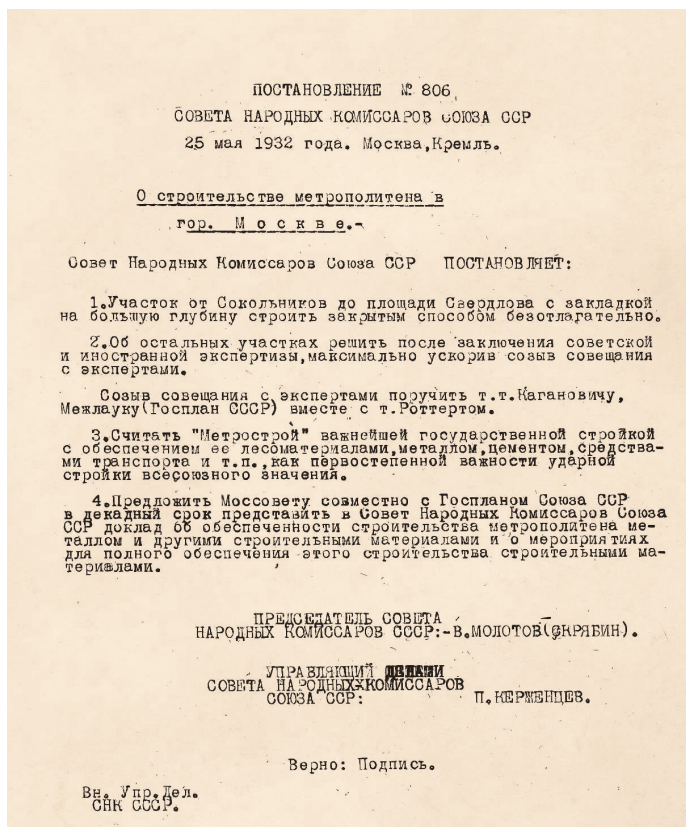
Москва — город со своими особенностями. Кроме того, сложные грунты

с плывунами делали строительство настоящим испытанием. Не хватало всего: материалов, техники, опытных кадров. Лондонский метод с использованием тоннелепроходческих щитов выглядел привлекательно, но необходимых машин у страны сначала не было. Позже один щит закупили в Великобритании, а советские заводы смогли оперативно создать его отечественные аналоги. Стало ясно: просто скопировать зарубежный опыт не получится. Нужно было найти уникальное решение, которое учитывало бы все московские реалии.

ПЕРВЫЕ ШАГИ И НЕОЖИДАННЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ

Руководитель «Метростроя» решил начать с эксперимента — построить небольшой опытный тоннель на Русаковской улице, чтобы отработать технологии и подготовить кадры. Когда строительство началось в ноябре 1931 года, планировалось, что большая часть линий будет располагаться на поверхности. Лишь небольшие участки в центре города предполагалось скрыть под землёй. Но все пошло не по плану. Авария из-за просадки грунта и прорыва водопровода остановила работы.

Постановление
СНК СССР
от 25 мая 1932 года
о строительстве метро
в Москве



Однако уже в начале 1932 года инженер Вениамин Маковский предложил революционную идею: уйти на глубину до 30 метров, в крепкие слои глины, защищающие от плывунов. Проект вызвал ожесточенные споры, но в итоге Сталин утвердил компромиссное решение. Центральную часть трассы решили строить глубоким способом, а окраины — мелким заложением. Ротерту пришлось срочно менять утвержденные планы. Началось массовое строительство вертикальных шахт, но методы, применяемые в горнодобывающей промышленности, не подходили для городской среды. Просадки грунта, задержки и аварии приводили к остановкам работ. Проект снова оказался под угрозой.

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ И ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ПЛАН

Чтобы выйти из сложившегося тупика, были приглашены иностранные экспертные комиссии, а также создана авторитетная государственная комиссия во главе с Валерианом Куйбышевым.



Техническую экспертизу возглавил академик Генрих Графтио, а изучение грунтов — подкомиссия академика Ивана Губкина. Ученые предложили компромисс: строить глубоким способом в центре, а на окраинах выбирать метод в зависимости от местных условий.

Летом 1933 года строительство возобновилось с новой силой. Первая линия метро должна была соединить Сокольники и Крымскую площадь с ответвлением до Смоленского рынка, объединяя три направления: Кировское, Фрунзенское и Арбатское. Это решение стало оптимальным балансом между техническими возможностями и потребностями города.

СТРОЙКА КАК ПОЛЕ БИТВЫ

В течение 1934 года Москва погрузилась в масштабную стройку метро. На первый план вышло комсомольское движение — сотни тысяч молодых людей трудились днями и ночами, чтобы успеть к срокам, которые были очень сжаты. Весной 1934 года на строительстве Московского метрополитена трудилось более 75 тысяч человек. Для ускорения процесса были организованы массовые субботники, в которых приняли участие около 500 тысяч жителей Москвы.

Строительство напоминало поле сражений: рабочие регулярно сталкивались с авариями, обрушениями и проблемами с гидроизоляцией. Первый пробный поезд прошел по готовому



**Строительство первой
очереди Московского
метрополитена**

участку «Сокольники» — «Комсомольская» в октябре 1934 года. Работы продолжались еще чуть более полугода, чтобы полностью подготовить всю линию к официальному открытию для пассажиров.

Планы по открытию московского метро были амбициозными. ЦК ВКП(б) поставил задачу открыть первую линию к 17-й годовщине Октябрьской революции — 7 ноября 1934 года. Однако из-за колоссальных объёмов работы срок оказался нереалистичным. К концу года было готово лишь 85% земляных и 90% бетонных работ. Строительные сложности вынудили отложить сдачу метрополитена до начала 1935 года.

Незадолго до пуска, 22 апреля 1935 года, состоялся тестовый заезд с участием Иосифа Сталина и высшего руководства страны. Поездка прошла успешно, однако вождь заметил колоссальное нервное напряжение работавших в жёстких сроках инженеров и машинистов. Изначально открыть метро планировали к 1 мая. Оценив ситуацию, Сталин лично распорядился не торопиться ради красивой даты, тщательно проверить узлы безопасности и перенести пуск на середину месяца. Это решение сняло огромное давление с руководства «Метростроя»*.

* Ватникстан. История строительства московского метро в 1930-х годах [Электронный ресурс] // Ватникстан. — URL: <https://vatnikstan.ru/history/mos-metro-1930/> (дата обращения: 06.10.2025).