



МАТВЕЙ ГРЕЧКО

ЗАСЕКРЕЧЕННОЕ
МЕТРО
МОСКВЫ

НОВЫЕ ДАННЫЕ

Матвей Гречко
Засекреченное метро
Москвы. Новые данные
Серия «Звезда лекций»

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=40430102

*Засекреченное метро Москвы. Новые данные: Издательство АСТ; М.;
2019*

ISBN 978-5-17-112589-9

Аннотация

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!

Содержание

Англия во второй половине XIX века, или Ездили Шерлок Холмс в метро?	8
Чарльз Пирсон	12
Метро и терроризм	16
Старейшие метро мира	17
Россия: до метро	22
Пра-метро!	26
«Мы новый мир построим...»	30
1931 год, июньский пленум ЦК ВКП(б)	37
Кто строил метро?	39
Опытный участок и первая очередь	40
Плывуны	49
Конец ознакомительного фрагмента.	51

Матвей Гречко

Засекреченное метро Москвы. Новые данные

© 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, стойбища. 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, Анубис, 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. Праметро?

В 1679 году на юге Франции в Окситании близ Эро под руководством известнейшего инженера того времени Пьер-

Поля Рике был прорыт судоходный 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 подземном 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 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, 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. Хорошо 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 мол-

люск, 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 муниципального 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 считали, 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 Олдерсгэйта, 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 походов знаменитого сы-

щика. 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 день у станции «Прейд-стрит» в вагоне третьего класса серьезно ранил и покалечил 62 человека.

В феврале следующего года, в три минуты второго, внезапно взлетела на воздух камера хранения на станции «Виктория». Погибло 2 человека. Еще через год ирландцы взорвали динамитный патрон близ «Гоуэр-стрит»...

Старейшие метро мира

США – что у них было в те годы? Сабвей Нью-Йорка начинался как наземный: сначала это была на металлических эстакадах городская линия 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 года была открыта первая надземная линия метрополитена в другом городе США – Чикаго, тоже на паровой тяге, в 1897-м – в Бостоне. Строительство метро в Филадельфии началось в 1907-м, а в Рочестере метрополитен был открыт в 1928-м, 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 являлся 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 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 в Шотландии** на канатной тяге, приводившейся в движение одной паровой машиной, состоял из одной кольцевой линии с пятнадцатью станциями, общая длина – 10,4 км, время движения по всей линии – 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 70-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 году. Это событие было приурочено ко всемирной выставке, станции были отделаны в стиле модерн знаменитым дизайнером Эктором Гимаром. Некоторое время метро оставалось забавным аттракционом, не более. Большинство линий в центре города было проло-

жено намного позже – примерно в 1920 году. Линии прокладывались неглубоко, примерно на уровне подвалов жилых домов. Чтобы не причинить зданиям никакого ущерба, 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 метро Парижа также входит в десятку самых запутанных метрополитенов мира с избыточными станциями и «запущенными» вестибюлями.

Как уже говорилось, парижское метро – неглубокого заложения. Гораздо ниже располагаются пять железнодорожных линий, обслуживающих центр города и пригороды Парижа. Это система электричек подземных в центре и наземных в его окрестностях. Называют ее RER – *Réseau Express Régional d'Île-de-France*, «Сеть экспрессов района Иль-де-Франс»

Это интересно:

В 1950–1960 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 немного позднее пришедшие к власти нацисты строили много красочных планов относительно развития метро, но так ничего и не построили. Сейчас берлинское метро насчитывает 9 основных линий с многочисленными ответвлениями общей длиной более 150 километров.

Вторым метрополитеном Германии стал **Гамбургский** (1912), в основном – наземный и эстакадный. Гамбург может похвастать еще одной достопримечательностью: старейшим тоннелем под Эльбой. Его строительство началось в 1907 году по проекту инженера Людвиг Вендемута. Руководство строительством осуществлял Отто Штокхаузен. К 1911 году работы были завершены. Общая стоимость сооружения составила более десяти миллионов золотых марок. Этот тоннель пропускает через себя нескольких десятков человек ежегодно, лишь в 1970-е годы с введением в строй но-

вого восьмиполосного тоннеля под Эльбой значение старого тоннеля стало уменьшаться.

Старейшее метро Латинской Америки построили в Буэнос-Айресе – столице Аргентины, до кризиса 30-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; ну а две следующие уже после открытия московского метро – 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 невероятной длины тоннели и мосты через бурные и широкие сибирские реки; Путьский институт выпускал хорошо подготовленные грамотные кадры. Ну а крупные российские города испытывали все те же проблемы, что Лондон и Нью-Йорк!

В 1913 году население Москвы превысило полтора миллиона человек. Даже по современным меркам это большой город, со всеми вытекающими из этого факта проблемами. Несмотря на то что в Москве конка – трамвай на конной тяге – действовала с 1872 года, а на рубеже веков ее заменил полноценный электрический трамвай, извозчики как были, так и оставались главным пассажирским транспортом столицы Российской империи. К чему же это приводило?

Взять для примера одну из центральных улиц Москвы – Мясницкую. Ее ширина составляла тогда 16 метров. Но две трамвайные колеи и два извозчика полностью перекрывали на ней движение. Извозчики ездят медленно!!! А это значило, что самый быстроходный автомобиль не сможет обогнать гужевого транспорт из-за узости старинных улочек и будет

вынужден ползти с черепашной скоростью. Может быть, поэтому автомобилей в городе было немного.

Владимир Гиляровский:

«...на углу Большой Лубянки... была биржа наемных экипажей допотопного вида, в которых провозжали покойников. Там же стояло несколько более приличных карет; баре и дельцы, не имевшие собственных выездов, нанимали их для визитов. Вдоль всего тротуара ...стояли сплошь – мордами на площадь, а экипажами к тротуарам – запряжки легких извозчиков. На морды лошадей были надеты торбы или висели на оглобле веревочные мешки, из которых торчало сено. Лошади кормились, пока их хозяева пили чай. Тысячи воробьев и голубей, шныряя безбоязненно под ногами, подбিরали овес».

Лошади с аппетитом ели овес, переваривали его, а затем происходил естественный процесс дефекации. Прямо на улице!

Конечно, подобная картина никак не соответствовала ни статусу города, ни его насущным потребностям. Тогда было решено запустить вокруг Москвы – нет, пока не метро – наземный железнодорожный поезд, подобный Афинскому, стамбульскому и чикагскому. В 1897 году был объявлен конкурс проектов Московской окружной железной дороги, предполагалось, что по ней станут ходить и грузовые, и пас-

сажирские поезда.

Первым признали проект инженера Петра Рашевского: железнодорожное кольцо длиной более пятидесяти верст (54,4 км) опоясывало город, шло лесами, болотами, проходило по районам фабрик и заводов, по дачной местности, а также вблизи исторических районов Москвы. Николай II начертал на титульном листе проекта: «Дорога должна иметь сообразный первопрестольной столице вид», и строители приняли все меры к ее украшению. Под руководством ведущих архитекторов Александра Никаноровича Померанцева и Николая Владимировича Марковникова были построены 17 вокзалов из красного кирпича с белой отделкой в стиле московского модерна. Его еще порой называют «псевдорусским»: сочетая самые разные элементы, архитектор создает впечатление «русскости» здания, этакого «дворца царя Берендея». Ярким примером может служить здание ГИМ¹ на Красной площади. В этом же стиле были построены дома для персонала станций, столовые, казармы, кузницы, мастерские. В зданиях установили голландские и русские печи, точные часы фирмы «Павел Буре».

При строительстве дороги выдающимися русскими инженерами Николаем Аполлоновичем Белелюбским и Лавром Дмитриевичем Проскуряковым были сооружены мосты – чудо инженерной мысли того времени. Все они служат до сих пор, обозначая границы города столетней давности.

¹ Государственный исторический музей.

В 1908 году было открыто регулярное движение поездов: в сутки проходило четыре поезда. В основном это были грузовые перевозки.

Путеводитель Н. Н. Останковича по Окружной дороге 1912 года издания:

«Московская окружная железная дорога, являясь одним из грандиозных и красивейших сооружений России, огибает Москву на протяжении 50 верст и проходит по окрестностям Москвы, богатым как историческими памятниками, так и торгово-промышленными сооружениями, причем со многих пунктов дороги открывается прекрасный вид на Москву». Путеводитель этот рекомендовался не только каждому русскому человеку, но и туристу-иностранцу, а также «воспитанникам учебных заведений России в смысле ознакомления с прошлым и настоящим Москвы и окрестностей ее».

Пра-метро!

Владимир Гиляровский:

«В городской думе не раз поговаривали о метро, но как-то неуверенно. Сами «отцы города» чувствовали, что при воровстве, взяточничестве такую панаму разведут, что никаких богатств не хватит...: «Только разворуют, толку не будет».

А какой-то поп говорил в проповеди: «За грехи нас ведут в преисподнюю земли».

«Грешники» поверили и испугались».

Принятый проект Окружной железной дороги был хорош! Но он оказался далеко не единственным, заслуживающим внимания, были и другие! Некоторые из них включали строительство многочисленных глубоких и протяженных подземных тоннелей – прообраз метро. Так, управляющий Московско-Казанской железной дороги А.И. Антонович предложил в дополнение к Окружной построить два диаметра: один над, а другой под землей. Они должны были пересечь старые центральные районы столицы: Тверскую улицу, Страстной бульвар, Петровку, Александровский сад, Плющиху, Арбат, Маросейку... Проект, представленный правлением другой железной дороги – Московско-Ярославской, включал подземный тоннель длиной в 10 верст, Рязано-Уральской – 6-

верст. Конкурс завершился, а проекты метро продолжали поступать. Необыкновенная, почти фантастическая идея завладела умами, она больше не казалась несбыточной.

Даже официальные лица нет-нет да и выражали свою поддержку проектам подземной дороги. Так, в 1898 году жюри Петербургского путейского института выдало специальную премию выпускнику Григорию Дубелиру (в дальнейшем выдающемуся ученому, члену комиссии ГОЭЛРО) за дипломный проект «Строительство метрополитена в Москве». Летом 1901 года дворянин К.В.Трубников и инженер К.И. Груцкевич получили от Московской думы право провести изыскания по трассе будущего метро: линия должна была связать все московские вокзалы. Спустя два года Трубников, Груцкевич, инженер Руин, а также уже упоминавшийся Антонович представили свои проекты метрополитена.

Из всех дореволюционных проектов наиболее известен план Петра Ивановича Балинского и Евгения Карловича Кнорре (1902). Они предложили пробить сквозь существовавшую плотную городскую застройку улицы-дублеры, параллельные Тверской и Мясницкой, и проложить над ними металлические эстакады скоростной электрической дороги, в других же местах – прорыть тоннели. Над Страстной и Красной площадями тоже должны были быть сооружены исполинские эстакады, сходящиеся к Центральному вокзалу у Кремля. При всей своей грандиозности их план был довольно-таки варварским: ведь пришлось бы снести много исто-

рических зданий и несколько храмов. Предложение потрясло современников и вызвало бурные протесты Православной церкви и Археологического общества. К тому же инженеры смогли представить лишь очень приблизительные расчеты стоимости метрополитена, они все время перерисовывали его схему, меняли количество станций. Посоветовавшись, Московская дума сочла авторов авантюристами и вынесла решение: «Господину Балинскому в его домогательствах отказать».

В 1905 году началась Русско-японская война, затем последовали революционные события... Московской думе стало не до метро. Новый всплеск интереса к футуристическим проектам произошел лишь после 1910 года. Неугомонный Кнорре выдвинул новый, более скромный проект эстакадного метрополитена с двумя диаметрами: от Рижского до Павелецкого вокзалов и от Тверской заставы до Курского вокзала. Инженер Руин предложил построить длинный тоннель под Тверской, Театральной и Лубянской площадями, переходящий затем в эстакады над Китай-городом и Москвой-рекой, и новый тоннель под Таганской горой. В 1912 году группа американских и российских предпринимателей выдвинула грандиозный проект электрической подземной железной дороги с центральным вокзалом на месте нынешней гостиницы «Москва». Его планировалось связать четырьмя тоннелями с Курским вокзалом, Алексеевской веткой, Окружной железной дорогой и Брянским (Киевским) вокзалом. В

1914 году с докладом о метро выступил известный электротехник Константин Поливанов.

При таком обилии предложений Московская городская дума уже не могла оставаться безучастной. Нанятые ею инженеры рассмотрели все проекты и выработали свой – лишенный фантастических идей и вполне реалистичный. Он включал всего три подземных диаметра: от Тверской заставы до железной дороги в Калитниках, от Каланчевки до Брянского вокзала и от Рижского (Виндавского) вокзала в район нынешней платформы ЗИЛ павелецкого направления. Решение было принято, и строительство началось: стали возводить электродепо у Калитников и договариваться с подрядчиками... Но тут началась Первая мировая война! Затем последовала революция... и проект был забыт. Депо было построено как обычное – трамвайное, оно действует и поныне, называется Октябрьским.

«Мы новый мир построим...»

В феврале 1917 года в России произошла первая революция – буржуазно-демократическая. В начале марта император Николай Второй отрекся от престола. В октябре власть перешла к большевикам. Следующие пять лет в стране бушевала Гражданская война.

Конечно, в те годы новым властям было не до метро, да и проблема временно отступила на второй план: если в 1913 году в Москве проживали 1 618 000 человек, то в 1920-м – на полмиллиона меньше! Городской транспорт почти не функционировал.

Однако уже в следующее десятилетие ситуация изменилась, причем очень резко! Война разрушила многие крестьянские хозяйства. Жители разрушенных деревень потянулись в города. Как результат, к 1931 году население Москвы увеличилось до 2 800 000 человек, а к 1934-му – до 3 420 000.

Московский транспорт в те годы состоял из извозчиков (легковых и ломовых, т. е. грузовых), конки, трамваев, железных дорог, а в 1924 году пустили первые автобусы. И если в 1921 году услугами трамваев воспользовались 28 миллионов человек, то в 1924-м – уже 318 миллионов! В 1926-м трамваи и автобусы вместе перевезли 514 миллионов человек. Необходимы были существенная реорганизация город-

ского транспорта и реконструкция самой Москвы.

В 1920-е было создано несколько планов перепланировки города. План «Новая Москва», созданный архитекторами Щусевым и Жолтовским, был рассчитан на 25–30 лет и скорее подразумевал сохранение старого архитектурного облика, нежели признание насущных потребностей нового времени.

План инженера С.С. Шестакова «Большая Москва» был более прогрессивен, но строительство метро и он не предусматривал.

В 1918–1922 годах инженер и архитектор Борис Викторович Сакулин (1878–1952) составил «Инфлюэнтограмму» – схему организации территории Москвы и Подмоскovie, ставшую первым действительно крупным послереволюционным градостроительным проектом. Сакулин рассматривал Москву как мегаполис и предлагал построить подземные линии метрополитена, которые бы связали центр с пригородным железнодорожным движением.

В 1922 году потомственный инженер Лев Николаевич Бернацкий (1875–1933) издал брошюру «Москва будущего – пути и средства сообщения», в которой была и схема метрополитена из пяти диаметральных и двух кольцевых линий. Центром их пересечения должна была стать площадь перед старым зданием городской думы. Там ныне возвышается гостиница «Москва».

Все это не были утопические проекты, но реальные планы,

которые вскоре начали воплощать в жизнь. В качестве первоочередной линии выбрали направление, в дореволюционных планах называемое Мясницким радиусом: от Сокольников к центру города. Уже в ходе работ ветку решили удлинить, добавив ответвление к Арбату. Начались изыскания, по всей трассе в 1924–1925 годах было пробурено 55 разведочных скважин и составлены геологические профили.

Транспортом столицы ведало управление «Московское коммунальное хозяйство» – сокращенно МКХ. Это о нем писал Владимир Маяковский: *«Что такое? Елки-палки! По Москве – землечерпалки./ Это улиц потроха/ Вырывает МКХ»*. В его составе был создан подотдел метрополитена, который сначала возглавил главный инженер управления Александр Васильевич Гербко. Это был человек невероятного таланта, ума и профессиональных знаний! Он много лет проработал в области модернизации городского транспорта, в частности трамвая, и знал проблему досконально.

Отдел провел громадную работу, как бумажную, так и практическую. Была изучена статистика загруженности городского транспорта как в Москве, так и за рубежом. Оказалось, что в Лондоне метрополитен берет на себя 19 % от всей численности пассажиров, в Берлине – 31 %, в Париже – 40 %, а в Нью-Йорке – 58 %! И это при том, что инфраструктура в тех городах развита лучше, чем в Москве. А это значило, что «подземная железная дорога» кардинально ре-

шит проблему уличных пробок.

Именно в те годы был установлен предел численности населения, при превышении которого городу необходимо метро, – 1 миллион человек. Эта цифра оказалась очень точной, впоследствии в Советском Союзе метро начинали строить именно после того, как город становился «миллионником».

Отдел изучил направление пассажиропотоков, выделив наиболее загруженные направления, и составил схему будущего метро. Инженеры пробурили несколько шахт: в Театральном проезде, у Красных Ворот и в Гавриковом переулке, изучив строение московских почв.

В 1926 году ведущие специалисты, Виктор Леопольдович Николаи и Семен Николаевич Розанов, отправились в командировки в Париж, Берлин и Гамбург – города с уже построенным подземным метро – для консультаций со специалистами. Было составлено два проекта: немецкий фирмы Сименс-Бауунион (СБУ) и отечественный Управления РЖД, на основе опыта французской фирмы ПЕРШО.

В 1927 году вышла книга Александра Васильевича Гербко «Московский метрополитен. Кризис городского транспорта». Гербко подсчитал весь московский транспорт: 1543 грузовика, 2603 легковушки (включая мотоциклы), 4711 легковых и 18 321 ломовых извозчиков. Это было очень мало! В Берлине в 1924 году насчитывалось примерно 44 тысячи автомобилей! А в России самым быстроходным транспортом на деле оставались железные дороги.

В силу этой транспортной неразвитости житель окраины, добираясь за полчаса по железной дороге до центра города, в самом центре тратил то же время, чтобы дойти до места назначения. Причем пешком выходило быстрее, чем на транспорте. Но и железные дороги скоро перестанут справляться. Гербко рассчитал, что, чтобы перевезти всех нуждающихся из Сокольников в центр и обратно, летом понадобится пускать 607 вагонов в час. А зимой – 364. А это значит, что интервал между ними составит соответственно 12 и 20 секунд, что в то время было совершенно абсурдно.

«Постройка Московского метрополитена диктуется жесткой необходимостью!» – заключал Гербко, предупреждая, что очень скоро из-за давки попадать в вагоны трамваев и автобусов смогут лишь пассажиры, обладающие большой физической силой или особой ловкостью.

Казалось бы – все решено?! Начинайте строить! Но немецкий и французский проекты значительно различались между собой. Все было разным: способ строительства, сечение тоннелей, архитектура станций... Начались споры: открытым или закрытым способом прокладывать метро? На какой глубине? Как бороться с плывунами? Насколько пострадает жилая застройка? Споры, естественно, вызвали задержку в проектировании. *«Наука, техника, опыт, знания – все это дело наживное. Сегодня их нет, а завтра – будут. Главное тут состоит в том, чтобы иметь страстное большевистское желание овладеть техникой, овладеть*

наукой производства. При страстном желании можно добиться всего, можно преодолеть все» – сейчас эти слова кажутся по меньшей мере наивными, но они взяты из речи товарища Сталина и в те годы служилим девизом любого крупного начинания. Поэтому ценнейших специалистов подчас губили по облыжным обвинениям.

Промедление с началом строительства стало для подотдела роковым: в октябре 1930 года группа из 6 ведущих инженеров была арестована и обвинена в саботаже и шпионаже. Они были приговорены к десяти годам концлагерей и отправлены на Соловки.

Это печально:

СЛОН – Соловецкий лагерь особого назначения был организован постановлением СНК в 1923 году, получив все имущество Соловецкого монастыря, закрытого за три года до этого. В дальнейшем на Соловках располагалось одно из лагерных отделений БелБалтЛага, а в 1937–1939 годах – Соловецкая тюрьма особого назначения (СТОН). За время существования лагеря в нём умерли около 7,5 тысячи человек, из которых 3,5 тысячи – в голодном 1933 году.

Там оказались С.Н. Розанов, К.С. Мышенков, А.В. Гербко и многие другие. Можно сказать, что сооружение Беломорско-Балтийского канала стало возможным благодаря знаниям и опыту несостоявшихся метростроевцев. Однако созданные ими чертежи и наработки по метро не погибли, анонимно, без упоминания имен авторов, они использовались при

составлении окончательного проекта.

1931 год, июньский пленум ЦК ВКП(б)

Доклад о строительстве метро на пленуме сделал Первый секретарь московского комитета партии Лазарь Моисеевич Каганович, его же назначили куратором строительства. Это был человек без всякого образования, но очень умный, деловой, крайне рациональный и совершенно беспощадный. Он всегда весьма эффективно справлялся с возложенными на него задачами, а если для достижения цели нужно было угробить сотни, а то и тысячи человек – его это не смущало совершенно. Сделал он для страны очень многое, но в то же время его называют в числе организаторов «голодомора» – страшного искусственно созданного голода, опустошившего Поволжье, юг России и Украину. Его подпись стоит под многими «расстрельными списками», обрекавшими невинных людей на смерть.

Из доклада Лазаря Кагановича:

«Пленум ЦК считает, что необходимо немедленно приступить к подготовительной работе по сооружению метрополитена в Москве как главного средства, разрешающего проблему быстрых и дешевых людских перевозок, с тем чтобы в 1932 году уже начать строительство метрополитена. С этим строительством необходимо связать сооружение внутригородской электрической железной дороги, со-

единяющей Северную, Октябрьскую и Курскую дороги непосредственно с центром города».

Начальником строительства Московского метрополитена был назначен Павел Павлович Ротерт, возглавлявший в тот момент еще и строительство Днепрогэса. Он тут же провел инспекцию кадров и выяснил, что из 365 работников лишь 20 имеют инженерно-техническое образование. Были срочно организованы специальные курсы подготовки инженеров по строительству метрополитена при МЭИ и МАДИ. Поставив условием свободу в подборе кадров, Ротерт «вытащил» с Соловков и вновь привлек к работе Розанова, Николаи, Мышенкова. Гербко спасти не удалось, его дальнейшая судьба и дата смерти неизвестны, есть лишь номер дела: 40337.

Первоначальный проект линии 1-й очереди метро описывал подземную линию длиной 6,5 км, заложенную неглубоко, от Гавриковой улицы близ Сокольников до так и не построенного Дворца Советов – на месте взорванного в том же году храма Христа Спасителя. Примерно по этому маршруту и прошла четыре года спустя первая ветка.

Кто строил метро?

*«Нас пльвуном теперь не остановишь,
Стучат как сердце наши молотки
Прходчик первый – Лазарь Каганович
Ведет свои ударные полки».*

Как уже говорилось выше, в городах в те годы скопилась масса выходцев из деревень. Гражданская война закончилась, но миграция сельского населения в города продолжалась. Виной этому были репрессивные меры большевиков: продразверстка, раскулачивание, голодомор... Молодые люди бежали из деревень, подчас просто, чтобы не умереть с голода или не быть арестованными как «мироеды». Это были крепкие сильные люди, привыкшие к физическому труду, но лишенные образования, подчас неграмотные. Они были готовы взяться за любую работу, лишь бы кормили.

Все понимали, что работа предстоит огромная. Инженеры описывали земляные и бетонные работы, объем которых намного превысит днепростроевские. Продумывали способы проходки, крепежные материалы и бетонировку. Все понимали: в условиях Москвы пльвуны подстерегают на каждом шагу, а громадные дома давят на кровлю тоннеля.

Опытный участок и первая очередь

Как строить метро? По этому вопросу возникло немало споров. Открытым способом, то есть через рытье огромной траншеи, или закрытым, щитовым, пробивая тоннель под землей? Эти споры, начавшиеся в конце 20-х, не утихали и в тридцатые годы, даже после начала строительства первой очереди метро. Грунты в Москве сложные – глинистые, изобилующие подземными ручьями; жилая застройка плотная. Последнее, впрочем, не смущало Кагановича: выселить сотню-другую людей в бараки ради великой стройки Сталинизма – разве это препятствие?

Инженеры бурили шахты, определяли грунты... В течение года было пройдено 14 шахт Сокольнического радиуса и 21 шахта Староарбатского. Все работы велись вручную.

Поэт Евгений Аронович Долматовский описал начало этого грандиозного строительства: 19 декабря 1931 года во дворе бакалейной лавочки собралась группа людей. Из инструментов – лопаты и кувалды.

– Здесь и рыть? – спросил один.

– Здесь и рой! – ответил начальник строительства.

Расчистили снег, обнажили мерзлую землю... Лопаты ее не брали, потому помогали себе кувалдами. Одна дурка... Другая... Третья... И вот первая глыба земли выворочена. И тут подъехал Каганович и принялся наблюдать за ходом

работ. Темпы его явно не впечатлили.

– Вас тут не завалит? – поинтересовался он.

– Ротерт принялся объяснять технику безопасности.

– А весной – зальет! – подытожил Каганович. – Насосы нужны. И вообще – механизмы нужны!

С тем и уехал. Увы, серьезная техника на Метрострое появилась нескоро. Первая очередь метро была пройдена с помощью лопат – лопатами, кирками, отбойными молотками...

Постановление Совнаркома Союза ССР № 806 от 25.05.1932 г.

«Считать Метрострой важнейшей государственной стройкой с обеспечением ее материалами, металлом, цементом, средствами транспорта и т. п., как первоочередной важности ударной стройки всесоюзного значения».

Увы, ни на одном участке не удалось пройти до заданной отметки в мощных слоях глины, пришлось на всей ветке вернуться к мелкому заложению. Даже сейчас легко заметить, что станции «от Сокольников до Парка» очень неглубокие.

Для проверки, возможно ли применение щитового «парижского» способа в Москве, создали опытный участок на Русаковской улице, названный «дистанция № 4» и «шахта № 29». Рядом, на дистанции № 3, в мае 1932 была начата проходка по открытому способу, каким строилось первое метро в Лондоне и затем – в Берлине. Горячим сторонником закрытого парижского способа был условно освобожденный

инженер Розанов, к сожалению, в конце 1933 года он умер: здоровье не выдержало испытаний.

Участок № 4 проработал всего несколько месяцев, затем штольня вошла в водоносный слой, произошла осадка земли, стоявшее рядом здание дало трещины и лишь чудом не рухнуло. Вскоре лопнула водопроводная магистраль, и шахту № 29 затопило. Произошедшее стало хорошим доводом в пользу того, чтобы прокладывать линии максимально близко к поверхности. Но в то же время вспоминался и рухнувший при испытаниях дом: его судьбу рисковали повторить многие строения Москвы.

Взвесив все «за» и «против», решили в зависимости от местных условий комбинировать открытый и закрытый способы строительства. Самую сложную часть – Арбатский радиус – постановили провести дворами, в стороне от Арбата, способом, получившим название «московского». Делали это так: по обе стороны будущего тоннеля рыли короткими участками траншеи на всю предполагаемую глубину станции. В них возводили стены, затем сооружали перекрытие тоннеля, а уже потом из-под перекрытия вынимали весь грунт и только потом бетонировали основание тоннеля.

«Мы технику метро освоим
Покажем наши образцы
Мы лучший в мире метро построим
И с нами никто не шути!»

это песня метростроевцев, народная, автор неизвестен. А слово «метро» в те годы было мужского рода.

Первые специалисты-тоннельщики прибыли из Грузии, с ГЭС на реке Риони. Это были люди старшего поколения, высоко ценившие свою квалификацию, молодых они в забой допускали неохотно. Они требовали высокой оплаты труда и сверхурочных, соблюдения норм и уважения к себе. Они вовсе не собирались проводить в забое по две-три смены и перевыполнять план. Кагановича такой подход категорически не устраивал.

В те годы в СССР официально действовала лишь одна партия – Коммунистическая, которая считалась руководящей и направляющей силой советского общества. И существовали детские, юношеское и молодежные организации политического и идеологического толка. Самых маленьких детей принимали в октябрята, детей постарше – в пионеры, а после 14 лет молодежь вступала в комсомол². В те годы он назывался Российский коммунистический союз молодежи, позднее – ВЛКСМ – Всесоюзный ленинский коммунистический союз молодежи. Все эти организации имели свой Устав и жесткую внутреннюю дисциплину. «В этих союзах молодежь должна проникнуться идеями коммунизма, проходить школу революционной борьбы и строить новую про-

² ВЛКСМ – Всесоюзный ленинский коммунистический союз молодежи – молодежная политическая организация в СССР. Был создан 29 октября 1918 года, распался в начале 90-х.

летарскую культуру» – говорилось в Уставе РКСМ 1918 года.

В более поздней редакции Устава говорилось: «ВЛКСМ требует от своих членов настойчивой и неустанной борьбы за осуществление генеральной линии партии большевиков. Члены ВЛКСМ обязаны всеми силами укреплять советский строй, укреплять советскую промышленность и транспорт...»

На практике это значило, что по приказу «сверху» комсомольцев могли отправить работать куда угодно, не спрашивая их согласия. Это называлось «комсомольской путевкой», мобилизацией. Неподчинившиеся подлежали исключению из комсомола, что в те годы означало довольно мрачные перспективы. Впрочем, не нужно думать, что люди печально, словно рабы, шли на новые места по этим путевкам... Нет! На деле все обстояло совсем не так: идеологический настрой комсомольцев заставлял их с радостью идти навстречу трудностям. К тому же такая комсомольская путевка давала возможность сделать карьеру на новом месте и подняться по социальной лестнице.

Таким образом на Метрострой были мобилизованы около шестисот человек. Но первое время из этих шести сотен лишь три десятка спускались под землю. Когда один комсомолец спросил старика, трудно ли работать проходчиком, тот ответил: «Попробуй – узнаешь... а я тебе вот что скажу: если уж решил ты быть проходчиком, то года три потолкай-

ся в шахте, приглядишься, как старики работают, и уж тогда бери кайло в руки...» Но ни о каких трех годах речи быть не могло!! Бюро Московского комитета предложило перевести половину всех работающих на метро комсомольцев в забой. Было также решено организовать на площади Свердлова комсомольскую шахту, для этого комсомолу поручили мобилизовать тысячу человек для работы на Метрострое. Бывшие токари, ткачи и работники заводских контор приходили на Метрострой с комсомольскими путевками. Желания работать было хоть отбавляй, а вот знаний и опыта не хватало. Но со временем комсомольцы освоили профессию, и через год на Метрострой мобилизовали еще две тысячи комсомольцев.

Молодежь охотно шла на стройку, и дело тут было не только в энтузиазме. Неплохой заработок и некоторая социальная защищенность привлекали людей. Дети кулаков, те, что «из бывших», прятались на Метрострое, скрывая свое происхождение. Некоторых выявляли, а другие благополучно встраивались в новую реальность. Так на метро пришел замечательный советский поэт Евгений Аронович Долматовский – сын преуспевающего в царской России юриста, объявленного «врагом народа». Долматовский вступил в комсомол, добровольцем ушел на фронт, был ранен... Он прожил долгую бурную жизнь и в 79 лет погиб в автомобильной аварии.

Помнишь, мы пили в клубе
взрывчатое ситро?
Ячейка нас провожала,
Мы шли созидать Метро.
Мы утром спустились под землю,
чтобы работать в ночи —
Токари и монтеры,
печатники и ткачи.
Мы отжимали кессоном
песок забытой реки,
Дрожали от нетерпенья
отбойные молотки.
Сквозь древнее страшное горе
наша прошла тропа —
Застенки князей московских,
цепи и черепа,
Здесь мы нашли
бесценный дружбы и счастья клад.
Помнишь первую сбойку,
рукопожатья ребят?

А что такое сбойка? Это встреча двух тоннелей, которые забойщики пробивают под землей навстречу друг другу. Тут необходим очень точный расчет: ошибка на пару метров — фатальна. Первая сбойка состоялась 20 сентября 1933 года.

«В числе двух тысяч на Метрострой пришли первые девушки. Стройка встретила их с явным недоверием. Ин-

эженерно-технический персонал отказывался их принимать. Начальники шахт пытались даже установить некую процентную норму – на сто парней пять девчат. Норма эта, конечно, провалилась. Девчат нельзя было остановить. Они рвались в шахты и добывались места в забое».

Тема строительства метро становится одной из самых популярных в советской живописи и поэзии. В 1935 году на сцене ТРАМ (Театр рабочей молодежи – современный Ленком) была поставлена пьеса, комедия в трех актах Алексея Арбузова «Дальняя дорога» – о Метрострое. Пьеса не сходила со сцены лет десять. Сюжет – традиционный для того времени: соревнование бригад, работа с отстающими и так называемое «становление характера». Этот термин некогда был популярен и теперь забыт. Главная героиня – сильная, крепкая, энергичная, веселая девушка – передовик производства.

Крепкую широкоплечую девушку-метростроевку в юнгштурмовке и с отбойным молотком в руках, со знаменитой картины Самохвалова, пожалуй, можно назвать секс-символом того времени. Ими восхищались, им подражали, о них складывали стихи.

Шли по колено в черной воде
Породы вынули сколько!
И вместе с бригадой —
Всегда и везде

Была проходчица Лелька.

Тут

(Это было в начале весны)

Навстречу бригаде пошли пловуны

И сжатым воздухом заряжен

На Лельку обрушился гром:

«Доктор сказал:

Мы на кессоны

Девушек не берем!»

А Лелька кричит:

«Ставь на бюро,

В газету пили вопрос

Я в первую тыщу пришла на Метро,

А мне утирают нос!»

Девушки шли в забой, не отставая от парней, но в кессоны их не пускали. Дело тут было не только в банальном сексизме. Физические возможности мужчины и женщины разнятся: объем легких, мощность сердечной мышцы... Поначалу врачи считали, что решение идти в забой может стать для юных энтузиасток самоубийственным. Но недаром говорят, что русская женщина коня на скаку остановит: девушки работали в забое наравне с парнями, и в списках награжденных метростроевцев есть несколько женщин-кессонщиц.

Плывуны

Как уже говорилось выше, состав московских грунтов сложный. Сверху – культурный слой, потом суглинок, под ним – слой ледниковой глины, ниже – пески доледниковые, затем глина юрского периода и известняки. К тому же только при строительстве первой очереди забойщикам пришлось преодолеть четыре крупных подземных реки – Рыбинку, Чечоры, Ольховку и Неглинку, – не говоря уже о множестве мелких ручьев. Их мутные воды, насыщенные песком и грязью, буквально заливали тоннели, грозя утопить героев-строителей.

«Прошли Неглинку,
Тоннель наш прям,
И путь недлинный
Остался нам,
В соревнованьи
И я, и ты,
В соревнованьи
Ведем щиты».

«А нам – неожиданно сказала девушка и смутилась, – а нам из-за той Неглинки пришлось очень трудно. Здесь плывуны. Постоянно прорывалась вода, крепления трещали как спички, перемычки сносило одним ударом. Бывало, работа-

ли по горло в воде. Боялись мы той Неглинки, но ничего –
одолели!» (Паустовский)

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.