

# ЖЕСТОКОЕ МЕТРО

*Хроника подземных катастроф*



*Самые ожидаемые  
катастрофы века*



*Николай  
Бахметьев*



**Николай Бахметьев**  
**Жестокое метро. Хроника**  
**подземных катастроф**  
Серия «Самые ожидаемые  
катастрофы века»

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=57400867](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=57400867)  
Жестокое метро. Хроника подземных катастроф:  
ISBN 978-5-699-52932-2*

### **Аннотация**

Автор книги на протяжении многих лет работал помощником, а затем машинистом электропоезда метро, специалистом службы электроснабжения и технической эксплуатации подвижного состава метрополитена. Занимался изучением истории развития метрополитена, собирал и систематизировал факты наиболее серьезных аварий и катастроф, которые произошли в разные годы на подземном транспорте. Результатом многолетних исследований стала эта книга, в которой ярко и эмоционально рассказывается о случаях возгораний, столкновений, сходов с рельсов поездов, о терактах в «подземке». Но книга не страшит и не запугивает. Напротив, она помогает жителям мегаполиса самостоятельно найти ответы на интересующие их вопросы: что ждет в недалеком будущем пассажиров самого массового

городского транспорта и насколько безопасным является сегодня метрополитен?

# Содержание

Предисловие	6
Клеенчатый сверток	15
Парижский кошмар	32
Конец ознакомительного фрагмента.	40

**Николай Бахметьев**  
**Жестокое метро. Хроника**  
**подземных катастроф**

© Бахметьев Н., 2011

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2011

# Предисловие

Обычно, спускаясь в метро, мы не делаем различий между тем миром, который оставляем наверху, и миром, который встречает нас внизу, на другом конце лестницы или эскалатора, – как те, кто проводит в этом царстве мрамора и металла считанные минуты своей жизни, так и те, кто спускается туда каждый божий день, чтобы пересечь мегаполис из конца в конец утром, а вечером проделать обратный путь. Первые не замечают этой разницы за невиданным прежде блеском мощных светильников и изяществом отделки, открывая рты от восхищения, вторые просто привыкли не замечать ничего нового в постоянно повторяющейся картине... А миллионы людей и вовсе никогда в жизни не окажутся там. Но эта книга не о них и не для них.

Вернемся к тем, кто хотя бы раз окажется на эскалаторе, ползущем вниз. Спросите у любого человека: «Опасаетесь ли вы того, что, спустившись в метро, можете не подняться обратно?» Скорее всего, он улыбнется в ответ, приняв вопрос за шутку. Как можно бояться того, что до боли знакомо и привычно, с чем имеешь дело каждый день, год за годом? Даже если ваш собеседник собирается свести счеты с жизнью, бросившись на рельсы перед поездом подземки, то он уж точно не опасается. Он, наоборот, надеется... Но мы говорим не о самоубийцах, а об обычных людях, вроде нас с

вами. И о метро. И начать, пожалуй, следует с того, что метрополитен – не совсем обычный вид транспорта, при всей своей привычности и даже обыденности – если, конечно, вы житель мегаполиса, а не его редкий гость.

В чем же его необычность? Как, в свою очередь, воздушный транспорт, едва появившись, ворвался в небеса, ранее считавшиеся исключительной собственностью богов, так и метро – волей своих создателей – вторглось в мир, не менее чуждый обычному человеку, – в подземный мир.

Однако мало кто вспоминает, спускаясь в такие с виду обжитые подземелья, что в мифологиях всех без исключения народов мира, как ныне живущих, так и давно исчезнувших, подземный мир принадлежал только мертвым. Был и остается их царством. Это мир, в котором восприятие времени и пространства неуловимо меняется, загнанное в причудливо очерченные мрамором и бетоном объемы станций и переходов. Это мир, в который никогда не проникают лучи солнца – станции наземных линий и размещенные на поверхности депо не в счет. Здесь тьму раздвигает лишь искусственный свет, во всех градациях своей яркости – от ослепительных ламп на платформах до тусклых дежурных светильников в туннелях.

Однако, спускаясь в метро – эту оккупационную зону, отвоеванную живыми у мертвых, – мы продолжаем вести себя в соответствии с теми же законами, нормами, стандартами, стереотипами, привычками, которым привыкли следо-

вать на поверхности. И даже не задумываемся, продолжают ли они действовать там, под землей. А ведь покойников обычно закапывают не так глубоко, как строят платформы станций даже так называемого неглубокого залегания, – то есть мы беспечно забираемся в темную бездну дальше, чем это делают те, кто нас уже покинул. И, ожидая, что все здесь будет так же, как и наверху, не замечаем, что в этом мире другие правила. Немного, но другие. Не замечаем, что меняемся и мы сами. И не имеет значения, кто ты: «профессиональный пассажир», собравшийся проделать свои ежедневные, рутинные «сорок две минуты под землей»; просто человек, спустившийся с поверхности на платформу станции кого-то встретить; работник персонала метро, проводящий под землей восемь часов подряд, хорошо, если не в ночную смену; или охранник, нацеленный выискивать среди непрерывно изменяющейся человеческой массы малейшие признаки какой-либо угрозы.

Самые неуловимые – а значит, и самые неуправляемые, неконтролируемые – изменения происходят в психике человека, оказавшегося под землей. Она, психика, в отличие от зараженного рационализмом разума, чувствует давящее присутствие тьмы, заключенной в нависающих над нами пластах грунта, отделенной от нас лишь тонкой прослойкой из камня и металла. А разум продолжает искренне заблуждаться, полагая эту прослойку достаточной защитой. В то время как подсознание пытается противостоять

чужеродному давлению или – вот же где вывих судьбы! – начинает подстраиваться под него. Подстраиваться, вплоть до вхождения в полный резонанс, благо во многих черепных коробках полным-полно всякого хоррор-хлама, способного сдетонировать самым неожиданным образом при появлении достойного повода, начиная от просмотренных в детстве за компанию с друзьями «Зловещих мертвецов» и заканчивая вполне наукообразными трактатами по эстетике смерти. Возможно, лишь убаюкивающая иллюзия благодушного спокойствия удерживает сонмы бредовых фантазий от материализации.

А ведь психическое обострение, доведенное этим темным давлением до прорыва в разум, уже обретало кровавое воплощение. Даже самые первые взрывы в лондонской «трубе» возвестили об этом достаточно громко. Идея нацистской верхушки затопить тоннели берлинского метро – вместе с мирными немцами, прячущимися там от бомбардировок союзников, лишь бы наступающие советские части не могли этими тоннелями воспользоваться, – тоже из этого ряда. И террористы, которые устраивали взрывы в метро, прикрываясь какими-то политическими лозунгами – в Москве, Баку, Париже или снова в Лондоне, – строятся в одну шеренгу вслед за безумными вождями Третьего рейха, кто бы они ни были – армянские националисты, боевики Басаева или шахиды «Аль-Каиды». И уже психоз в чистом виде представляют адепты «Аум Синрикё», устроившие химическую атаку

с распылением зарина в токийском метро, или тот душевно-больной, что отправил на тот свет почти две сотни пассажиров подземки в южнокорейском городе Тэгу...

Особняком, правда, стоит недавний теракт в минском метро – взять хотя бы фантастическое быстродействие белорусских спецслужб... террористов-самоучек более чем славянской наружности, взявших на себя все предыдущие нераскрытые теракты в Витебске и Минске... громкие заявления властей, что вот-вот будут предъявлены и заказчики... а сам белорусский президент, всего через час после взрыва осматривающий изувеченную станцию, расхаживал вместе с семилетним сыном среди еще не убранных тел погибших... Но взрыв в минском метро – тема для отдельного разговора, и о нем речь пойдет позже.

Есть еще один аспект, могущий иметь под землей куда более значительные последствия, чем на поверхности. Это банальная человеческая халатность, даже без умножения на темные мистические силы. Именно она привела к обрушению бетонного козырька на станции «Сенная площадь» в Санкт-Петербурге в 1999 году, когда погибли 7 человек. Основной причиной случившегося эксперты назвали грубейшие просчеты при проектировании станционного павильона. Та же халатность персонала привела к аварии на станции «Авиамоторная» в Москве в 1982 году, когда причиной стали действия техника, который, несмотря на установку новых эскалаторов, настраивал их по старой инструк-

ции. Итог – 8 погибших и 30 раненых. Хотя самый яркий и страшный пример – пожар в лондонской подземке на станции «Кингс-Кросс» в 1987 году.

Небрежно брошенная спичка, которая чаще всего просто гаснет без каких-либо последствий, в тот день замкнула целую цепь несущественных – на первый взгляд – событий. И кошмарная трагедия, до того не существовавшая даже в самом больном воображении, внезапно воплотилась в реальность.

От огня в замкнутом пространстве убежать практически невозможно, если к спасению ведут немногочисленные и не слишком широкие выходы. Которые к тому же представляют собой либо лестницы, либо эскалаторы, никак не рассчитанные на стремительное бегство сотен людей, внезапно оказавшихся в огненной ловушке... Ревущее пламя, давка и вспыхнувшая быстрее огня паника унесли десятки жизней.

Но противоположность огню – вода – тоже внесла свою лепту в этот скорбный список. Хотя, по большому счету, вина лежит на людях, изуродованных властью до неспособности примириться с фактом, что хоть что-то – природа, например – может им не подчиняться. Так было в КНДР, когда строители метро, подогреваемые пропагандой, думали больше о том, как опередить своих коллег из Южной Кореи, чем о соблюдении техники безопасности. И в 1971 году тяжелая авария привела к затоплению тоннеля, который прокладывался под дном реки Тэдонган. И снова – десятки погибших,

а пхеньянское метро так и не вышло из правобережной части города. Три года спустя в Ленинграде ускоренная – по случаю приближающегося 30-летия Победы и XXV съезда КПСС – прокладка тоннеля между станциями «Лесная» и «Площадь Мужества» привела к прорыву пльвуна, в результате чего едва построенный тоннель был затоплен. По счастью, в этот раз никто не погиб. И хотя движение поездов на этом участке все-таки было налажено, двадцать лет спустя этот перегон снова закрыли, а восстановление линии заняло целое десятилетие.

А сколько было аварий, в том числе и с человеческими жертвами, из-за отказов техники, на которую так привык полагаться человек! Простой их перечень может занять не одну страницу – взять хотя бы сошедшие с рельсов вагоны в Москве, Париже и испанской Валенсии, столкновения поездов в Риме, Каире, Вашингтоне...

Никто, я думаю, не испытывает ни малейшего желания попасть в лапы бездушной статистике, приплюсовав еще одну единичку в графе «жертвы». Инстинкт самосохранения не зря считается первичным для любого живого существа. Однако, полагаясь на этот инстинкт, мы часто обретаем веру в собственную неуязвимость – особенно если до поры до времени нам улыбается удача. Ведь то, что случается не с нами, – всего лишь повод для мимолетных горестных размышлений о чужих судьбах, а где-то в закоулках сознания крепко сидит убежденность: со мной ничего такого произой-

ти не может никогда! Не буду спорить – без такой веры человеку живется нелегко, однако и спокойный, вдумчивый анализ уже случившихся катастроф, чтобы не повторить чужие ошибки, тоже необходим.

Ведь материала для такого анализа полуторавековая история подземных железных дорог накопила, к сожалению, немало. Ошибки строителей, просчеты проектировщиков, беспечность пассажиров и халатность персонала, безумные поступки носителей безумных идей – вот не самый полный перечень элементов, которые, причудливо суммируясь, приводили и приводят к увечьям и даже трагической гибели людей. Ограниченность доступа к подземным транспортным коммуникациям, высокие скорости и при этом несовершенство подвижного состава каждый день ставят ничего не подозревающих людей в положение бойцов, идущих в атаку под огнем противника. Пока пули летят мимо...

И за всем этим пристально наблюдают никуда не спешащие владыки подземного мира, всегда готовые приобщить к нему новую жертву. Но даже боги иногда закрывают глаза. А человек в такие моменты верит, что ему везет и будет везти бесконечно. В конце концов, он, наверное, прав в такие моменты; ведь его бесконечность – лишь мгновение на часах богов.

Эта книга рассчитана на широкий круг читателей. На конкретных примерах наиболее нашумевших катастроф в метро мы попытаемся разобрать каждую цепь событий, приведем

ших к трагическому финалу, попытаемся понять роль каждого звена, роковой смысл их сочетаний и что могло эту цепь разорвать.

Ведь цена этих внешне невзрачных звеньев – здоровье и жизнь десятков, а то и сотен людей...

# Клеенчатый сверток

Лондонский метрополитен является старейшим в мире – и к тому же одним из крупнейших, уступая в протяженности линий лишь шанхайскому, в числе станций – нью-йоркскому, а в объеме годового пассажиропотока занимает десятое место в мире. Первые поезда пошли по его туннелям 10 января 1863 года. Насчет того, чье метро считать вторым, можно спорить, но для нашего рассказа это не имеет никакого значения. На сегодня более 160 городов имеют метрополитен в том или ином виде и не менее 15 планируют обзавестись им в ближайшем будущем.

Привычное нам название разошлось по миру благодаря французам, которые в 1900 году обозвали новый вид транспорта «столичной железной дорогой» – «*chemin de fer métropolitain*», постепенно сократив это название до «*métropolitain*», а потом и вовсе до «*métro*». Хотя лондонский метрополитен строила компания с точно таким же названием – «Столичные железные дороги» («*Metropolitan Railways*») – и есть основания полагать, что слово «метрополитен» пошло все-таки отсюда, однако в самой Великобритании вполне официально прижился термин «*underground*», то есть «подземка». Сами же лондонцы давно называют метро просто «*tube*», «тьюб», то есть «труба» – за характерную форму старых тоннелей глубокого залегания. Впрочем, одна

из старейших линий лондонской подземки так и называется – линия Метрополитен.

Вплоть до 1890 года даже в такой продвинутой европейской столице, как Лондон, электрических локомотивов попросту не существовало. Поэтому первые подземные поезда передвигались с помощью паровозов, хотя и не совсем обычных – так называемых бестопочных, которые требовалось дозаправлять паром на каждой станции. Дым и гарь от угля, на котором работали паровозы, создавали немало проблем, да и вопрос с освещением решался с помощью газовых фонарей. Поэтому, чтобы облегчить вентиляцию, до появления электрической тяги тоннели закладывали не слишком глубоко. А первые вагоны подземных поездов даже не имели окон – конструкторы посчитали, что под землей абсолютно нечем любоваться. Однако они не учли психологический аспект – отсутствие окон вызывало у пассажиров немалый дискомфорт, и вагоны вскоре приобрели более традиционный вид.

Так или примерно так выглядел поезд, поздним вечером пятницы 2 января 1885 года следовавший от станции «Олдгейт» до станции «Хаммерсмит». В начале десятого состав, дымя, лязгая и раскачиваясь, вкатился на участок между станциями «Кингс-Кросс» (о, ее мы еще вспомним!) и «Гувер-стрит» (сейчас это «Оустон-сквер»).

В 21 час 14 минут, когда поезд уже приближался к «Гувер-стрит», в тоннеле прогремел взрыв. Первая попытка тер-

акта в метро состоялась.

Однако, прежде чем рассказать известные сейчас подробности случившегося, обратимся к газетам того времени. По вполне объективным причинам они не отличались излишней оперативностью. Лишь на следующей неделе после теракта на их страницах появилась короткая заметка следующего содержания:

«В четверть десятого в пятницу вечером на прошлой неделе возмутительное преступление с помощью динамита было совершено на линии Метрополитен между станциями «Кингс-Кросс» и «Гувер-стрит». Взрыв, похоже, был нацелен на поезд, следовавший до «Хаммерсмит», на его пути через туннель к «Гувер-стрит», пассажиры в котором вдруг испытали ужас от громоподобного шума, сопровождавшегося появлением огромного языка пламени. Сильный удар сбросил их со своих мест, и окна вагонов были разбиты, но никаких серьезных ран и травм никто из пассажиров не получил; в тоннеле же взрывом была снесена часть кирпичной кладки длиной около трех футов и два дюйма в глубину. Тщательное расследование, предпринятое властями, начато и продолжается, но результаты, если таковые имеются, должны сохраняться в тайне в интересах общества. Предполагается, что причиной взрыва была бомба, брошенная против стены туннеля, как и та, какой был убит прежний царь».

«Прежним царем» в заметке был назван русский император Александр II, погибший в 1881 году от взрыва бом-

бы, брошенной ему под ноги народовольцем Игнатием Гриневицким. Событие это наделало в Европе много шума и к тому моменту еще не забылось – прошло всего четыре года; поэтому неудивительно, что взрыв в метро вызвал такие ассоциации.

Пассажирам передних вагонов в момент взрыва показалось, что весь поезд и пространство тоннеля вокруг него охватило яркое пламя. Поезд сильно потрянуло, оконные стекла рассыпались дождем осколков, мало кто из пассажиров смог удержаться на сиденьях. Газовые фонари тут же погасли. Дикий ужас охватил всех, кто был в поезде в этот момент. Оказавшись в полной темноте, женщины и дети в панике начали кричать. Стонали те, кто ударился при падении, и те, кого задело разлетающимся стеклом... Ударная волна докатилась даже до станции «Кингс-Кросс», к которой в тот момент подъезжал состав, несколькими минутами ранее разминувшийся с поездом, угодившим под удар.

Теракт не повлек за собой человеческих жертв и значительных разрушений, хотя в прессе позже писали о госпитализации нескольких пассажиров, пострадавших от осколков разбитых стекол. Машинисты не растерялись и, убедившись, что все вагоны остались на рельсах и могут продолжать движение, поврежденный состав отвели в тупик. Там он предстал перед должностными лицами подземки, которые были потрясены увиденным. Затем поезд медленно проследовал до «Гувер-стрит», где из него высадили пассажиров,

после чего состав перевели на узловую станцию «Нисден» для более детального изучения. Осмотр самого места происшествия по горячим следам – всего через полчаса там оказались главный инспектор городских железных дорог Годсден и сотрудники Скотланд-Ярда во главе с суперинтендантами Харрисом и Томсоном, не говоря уже о начальнике близлежащей станции «Гувер-стрит» Уильямсоне – позволил оценить характер и силу разрушений, а также установить точное время взрыва. В частично разрушенной ударной волной сигнальной будке рядом с эпицентром часы остановились ровно в 9 часов 14 минут, телеграфные провода были перебиты.

Основной удар пришелся на северную стену тоннеля, в то время как пострадавший поезд двигался по южной стороне в западном направлении. Взрыв проделал в стене углубление около двух футов в диаметре и несколько дюймов глубиной, на высоте полтора фута от земли. Стена вокруг углубления оказалась словно очищенной от всей сажи, которая осела на ней за двадцать лет, прошедших с момента пуска подземки. Это обстоятельство позволило полицейским экспертам сделать вывод, что неизвестные злоумышленники, скорее всего, применили динамит, поскольку при использовании черного пороха стена бы, наоборот, почернела. Однако не слишком значительная сила взрыва наводила на мысль, что порох, возможно, тоже входил в состав заряда.

Такая быстрая реакция полиции во многом была заслугой простых служащих подземки. Сигнальщик одного из близ-

лежащих постов услышал звук взрыва, следом воздушная волна погасила газовые фонари. Он закрутил газовые вентили, предположив, что взорвался газ. Однако, обнаружив, что сигнальные огни на видимых ему других постах линии продолжают гореть, немедленно зажег свои фонари и тут же телеграфировал на Гувер-стрит о том, что в тоннеле что-то произошло, после чего вернулся к выполнению своих прямых обязанностей, даже не помышляя покинуть пост.

Вскоре после появления первых сообщений о теракте в лондонских газетах в полицию пришел некий джентльмен и заявил о подозрительном пассажире. Свидетель ехал в поезде, который прошел навстречу пострадавшему составу незадолго до происшествия. По его словам, за несколько минут до взрыва, едва поезд отошел от «Гувер-стрит», в вагон второго класса, в котором он находился, вошел мужчина в плаще ольстерского покроя с меховым воротником и широкополой шляпе. Незнакомец вошел в соседний – пустой – отсек вагона. Внешность его не показалась свидетелю чем-либо примечательной, одежда тоже – зима все-таки, однако он обратил внимание на увесистый квадратный сверток в руках незнакомца, размером примерно полтора квадратных фута, завернутый в «американскую ткань» – иначе говоря, клеенку. Затем свидетель услышал громкий стук открываемого окна в соседнем отсеке, однако ничего не заметил. Подозрительный пассажир вышел на станции «Фаррингдон-стрит», причем свертка у него в руках не было. Свидетель, предпо-

ложив, что тот забыл свою вещь, заглянул в тот отсек вагона, однако ничего не обнаружил и вскоре забыл о загадочном попутчике. И вспомнил, только когда прочитал о взрыве в утренних газетах.

Увы, это был единственный свидетель, сумевший сообщить полиции что-либо полезное, – и, по большому счету, единственный успех полиции в расследовании этого дела. Официальный отчет полковника Мадженди из министерства внутренних дел, посетившего место теракта на следующий день, был опубликован много позже, но мало что добавил к тому, что уже было известно. Разве что подтвердил, что взрывное устройство, по всей видимости, было сходно с тем, каким был убит русский император. Администрация подземки выпустила специальный меморандум, в котором обращалась ко всем пассажирам, пострадавшим при взрыве, с просьбой выслать свои жалобы и заявления начальнику «Гувер-стрит» Уильямсону. Также было громогласно заявлено о принятии специальных мер по обеспечению безопасности всех тоннелей столичной железной дороги от подобных атак. Загадочного бомбиста так и не нашли. Ответственность за теракт никто на себя не взял. Единственным утешением для британцев стало то, что обошлось без жертв, а значит, таинственные злоумышленники не достигли своей цели.

Так началась долгая и печальная история терактов в метро.

Прошло двенадцать лет. Наступило 26 апреля 1897 года.

На этот раз взрыв прогремел на станции «Олдерсгейт-стрит» (сейчас она называется «Барбикан»), в вагоне поезда подземки, готовившегося к отправлению. Однако снова рискну сначала дать слово английским газетчикам. Как и в прошлый раз, первая более-менее внятная статья появилась лишь несколько дней спустя. Газета с длинным названием «The Penny Illustrated Paper and Illustrated Times», что означало всего лишь «иллюстрированная газета за один пенни», 1 мая опубликовала заметку «Взрыв на станции «Олдерсгейт-стрит», в которой говорилось буквально следующее:

«Взрыв произошел на станции «Олдерсгейт-стрит» сразу после семи часов вечера в этот понедельник. Поезд кольцевой линии только что прибыл с «Фаррингдон-стрит», когда в центре вагона первого класса произошел взрыв, разворотив несколько отсеков и рассеяв обломки по платформе и даже выбив некоторые из стекол в крыше станции. Немедленно была поднята тревога, и вскоре было обнаружено, что многие пассажиры ранены. Десять были доставлены в больницу и семь – оставлены там. По всей вероятности, это был взрыв динамита. Один из раненых, Генри Питтс, тридцати семи лет, проживавший по адресу: 31, Уикхем-роуд, Коле-

рейн-парк, Тоттенхэм, умер вчера около 11 часов вечера».

В текст заметки вкралась неточность – мистера Питтса звали Гарри. Он был родом из графства Девоншир и оставил после себя безутешную вдову и двоих детей. Личностью он был, по всей видимости, не слишком примечательной, ибо прославился только тем, что стал первым человеком в мире, погибшим в результате теракта в метро.

Однако вернемся в вечер 26 апреля, на платформу «Олдерсгейт-стрит». Надо заметить, что тогда эта станция была узловой, имевшей четыре комплекта путей, – здесь сходились поезда линий Дистрикт, Северной, Западной, а также поезда на Чатэм и Дувр.

В 19 часов 10 минут злополучный поезд, следовавший от станции «Фаррингдон-стрит» на восток, подходит к платформе. В это же время с южной стороны платформы должен отправляться состав на Дувр. Обратите внимание на стрелки на часах – в это время суток, как тогда, так и сейчас, нагрузка на транспортные коммуникации вырастает неимоверно. Тысячи рабочих, служащих и просто горожан спускаются в метро, чтобы вернуться домой. Люди толпятся на платформе в ожидании своего поезда, многие скучиваются у края платформы, завидев приближающийся состав и готовясь к посадке. Гомон, крики, ругань, предупредительные сигналы... Поезд останавливается, открываются двери. Поток людей, устремившихся к дверям вагонов, слегка сторонится, пропуская тех, кто покидает поезд. Возможно, среди

них и тот, кто оставил под сиденьем в вагоне первого класса «адскую машину». Этого мы уже никогда не узнаем. Ведь до появления на подземных станциях камер видеонаблюдения оставалось почти сто лет.

Взрыв! Оглушительный грохот, яркая вспышка, дым, разлетающиеся куски дерева, стекла и железа, вопли перепуганных людей. Панике и неразберихе очень способствовало то, что некоторые чины подземки вместо того, чтобы наводить порядок и спасать пассажиров, бросились спасать свои собственные жизни, стремясь поскорее попасть в безопасное место.

Из семи вагонов первого класса разрушения не затронули лишь первый и последний, наиболее удаленные от места взрыва. Вагон № 93, в котором была заложена бомба, в средней части превратился в жуткое хитросплетение обломков деревянных деталей и металлической арматуры. Впрочем, ходовая часть вагона не пострадала; впоследствии он был отремонтирован и еще не один год использовался по своему прежнему назначению, прежде чем был отправлен на слом.

Более пятидесяти человек отделались шоком, ушибами, порезами и легкими ранениями. Медицинская помощь им была оказана на месте, после чего их отпустили по домам. Десять человек, пострадавшие более серьезно, были доставлены в больницы города. Среди них был и вышеупомянутый мистер Питтс, которому не повезло больше остальных. Он скончался в больнице вечером 30 апреля.

16 октября все та же «The Penny Illustrated Paper and Illustrated Times» сообщила о смерти еще одного пассажира того поезда, 21-летнего торговца молоком Уильяма Спенсера Хэлла, «проживавшего прежде по адресу: 3, Кембридж-стрит, Эджвар-роуд», от ран, полученных во время теракта. Уильям Хэлл стал второй жертвой взрыва 26 апреля.

Позднее суд официально назвал причиной взрыва злой умысел. В решении по делу Питтса говорилось, что он был убит «by a bomb, or some other explosive, maliciously placed in the carriage by some unknown person or persons» (в результате взрыва бомбы или каких-либо других взрывчатых веществ, злонамеренно помещенных в вагоне каким-то неизвестным лицом или лицами). Причиной смерти Хэлла судебное жюри также объявило умышленное убийство, совершенное «лицом или лицами, в настоящее время неизвестными».

Организаторы и исполнители, как и в предыдущем случае, так и не были установлены. Впрочем, статья, посвященная этому теракту в англоязычной Википедии, основных подозреваемых все же называет: «The bomb was planted by Russian anarchists in revenge for one of their members being given a seven year prison sentence» («Бомба была установлена русскими анархистами в отместку за одного из членов их организации, осужденного на семь лет тюремного заключения»).



Третья попытка теракта в истории метро тоже имела место в Лондоне. Впрочем, по счастливому стечению обстоятельств, она оказалась еще более неудачной, чем первая. То есть взрыв не прогремел, теракт не состоялся. Достоверно известно лишь, что в феврале 1913 года на станции «Вестборн-парк» была найдена бомба. Позже объявили, что к ее закладке имеют отношение суфражистки – участницы почти забытого ныне движения за предоставление женщинам избирательного права, а также за расширение их участия в политической и экономической жизни. Суфражистки считали вполне возможным применение радикальных средств ради достижения своих благородных целей. Чья «светлая» голова додумалась привлечь внимание к борьбе за права женщин с помощью динамита, полицейские источники умалчивают. Возможно, полиция никого не задерживала, и о причастности женского движения говорила лишь анонимная записка, найденная на месте предполагаемого теракта. Возможно, суфражистки и не собирались ничего взрывать. В любом случае, британские женщины получили право голосовать на выборах лишь в 1928 году. Но это уже совсем другая история...

Мы же с вами оставим в покое эпизод с несостоявшимся терактом и попробуем проанализировать то, что все-таки

случилось. Конечно, о событиях более чем столетней давности нам известно немного, но все же вполне достаточно, чтобы попытаться ответить на вопрос – можно ли было предотвратить эти взрывы или хотя бы свести к минимуму их последствия?

1) Понятное дело, что в конце XIX века не существовало технологий, которые сейчас используются для обеспечения безопасности на транспорте, – ни видеокамер, ни сканеров, ни даже простейших металлоискателей. И даже натаскивать собак на запах пороха или динамита тоже никто еще не додумался. То есть с чисто технической стороны – ответ отрицательный.

2) С другой стороны, пассажиропоток тогда был гораздо меньше (40 миллионов пассажиров в 1880 году; сейчас лондонская подземка перевозит столько за 2 недели), и грамотно обученный персонал вполне мог справиться своими силами. Но опять же – откуда было взяться обученному персоналу? Ведь программ обучения противостоянию подобным угрозам не существовало тогда нигде. Они – эти программы – появляются, как правило, лишь тогда, когда угроза переходит в разряд привычных явлений, когда уже точно известно, с чем и с кем предстоит бороться. А два взрыва с интервалом в двенадцать лет, неизвестно кем и зачем устроенные, – не слишком весомый повод для неразворотливой государственной машины. Ведь даже сейчас меры безопасности ужесточаются до крайности лишь после того, как непоправимое уже

случилось!

(Уже упоминалось, что после взрыва в тоннеле у «Гувер-стрит» вроде как были приняты специальные меры по обеспечению безопасности всех тоннелей столичной железной дороги от подобных атак. Во всяком случае, об этом было объявлено. Возможно, что-то в этом направлении действительно было сделано. Но этого оказалось явно недостаточно – следующий удар был нанесен с другой стороны.)

3) И все же... Если бы люди, которые – по крайней мере, по их собственному мнению, – вполне добросовестно следили за порядком на той же «Гувер-стрит», обратили внимание на объемистый и увесистый сверток в руках человека, почему-то одетого так, что его трудно разглядеть и запомнить (меховой воротник, наверняка объемный и поднятый так, чтобы скрыть нижнюю половину лица; широкополая шляпа, затеняющая остальное), могли бы они предотвратить теракт? Вполне возможно – бомба наверняка не была устроена так, чтобы быть приведенной в действие мгновенно. Судя по тому, что нам известно, она была рассчитана на то, чтобы ее выбросили из окна поезда на ходу (то есть не должна была детонировать от случайного падения), а также на то, чтобы сработать с определенным замедлением (скорее всего, имел место достаточно длинный фитиль – ни химический взрыватель, ни часовой механизм такой противоударной стойкостью не обладают). Ведь поезд, из которого ее выбросили, практически успел дойти до следующей станции, прежде чем

произошел взрыв. Скорее всего, если бы бомбиста попросили предъявить содержимое свертка, он бы развернулся и ушел. И даже если бы террорист готов был взорвать бомбу вместе с собой прямо на платформе станции – под угрозой ареста, – ему бы все равно потребовалось на это больше времени, чем современному шахиду, который уже держит палец на кнопке детонатора. Его бы просто скрутили. И даже будь у него револьвер, он бы ему не сильно помог. Но ничего подобного не случилось. Человек со свертком для служащих станции (и полицейских – если они там имелись) остался, по сути, невидимым среди прочих пассажиров. Прилично одет, за билет заплатил, не кричал и не дрался, ничем от него не пахло. И наверняка нигде и ни за что не был объявлен в розыск. Хотя успешные теракты – то же весьма нашумевшее убийство русского царя – уже имели место, но они произошли где-то очень далеко, не в Лондоне, НЕ РЯДОМ. Никто из тех, кто мог бы остановить террориста, не был ни свидетелем, ни участником ничего подобного. Они были больше озабочены наличием билетов у пассажиров и их приличным поведением.

4) Можно ли было избежать взрыва на «Олдерсгейт-стрит»? В идеале – да. То есть если бы руководство подземных железных дорог и полиция озаботились не только защитой тоннелей от постороннего проникновения, но и защитой самих станций, причем не на словах, для успокоения граждан, а на деле, – вероятно, удалось бы обнаружить

взрывное устройство до того, как оно сработало, или даже задержать исполнителей теракта. Или как минимум вынудить террористов отказаться от своего бесчеловечного плана – ведь если бы пассажиров с достаточно объемными и увесистыми свертками (коробками, сумками, мешками) хотя бы выборочно проверяли на входе на станцию, то, весьма вероятно, бомбисты не рискнули бы сунуться туда со своей «адской машиной» даже в час пик. Но это – в идеале. В реальности до таких проверок и хотя бы минимальных мер безопасности оставались еще десятки лет – и сотни человеческих жизней, принесенных в жертву техническому прогрессу, высоким идеям, просто чьей-то лени и халатности – и безымянным богам подземного мира.

Впрочем, для начала боги удовольствовались и малой кровью. Что-то подсказывало им, что эти существа с поверхности плохо учатся даже на собственных ошибках, не говоря о чужих...

Во всяком случае, два взрыва, прогремевших 6 августа 1927 года в нью-йоркском метро в районе 28-й улицы на одноименных и соседних станциях линии Лексингтон-авеню (принадлежавшей тогда компании IRT) и линии Бродвей (BRT), когда десятки пассажиров были ранены (один из них позже скончался по пути в больницу), очень напоминали взрывы в Лондоне как действиями персонала, так и тем, что ответственность на себя никто не взял, а полиция виновных так и не нашла.

3 февраля 1939 года положение дел изменилось. У терактов появились авторы. За взрывы, прогремевшие в этот день в багажных отделениях станций «Тоттенхэм-Корт-роуд» и «Лестер-сквер», ответственность на себя взяла Ирландская республиканская армия (ИРА). Жертв не было. Впрочем, и власти сделали правильные выводы касательно целей террористов – прежде всего привлечь внимание к себе и своим «возвышенным» идеям – и шумиху в прессе и обществе эта атака не породила. Впрочем, конкретные исполнители – те, кто делал бомбы и кто их закладывал – так и не были найдены.

# Парижский кошмар

В числе первых городской подземной железной дорогой обзавелась французская столица. Да и само слово «метрополитен», «метро» вошло во многие языки мира именно с легкой руки французов. Идея о строительстве подземки в Париже впервые была озвучена еще в 1845 году, однако первоначально речь шла не о пассажирских, а о грузовых перевозках. Впрочем, активное обсуждение проекта началось лишь в 1871 году, когда у его сторонников появились такие увесистые аргументы, как успешно действующая «труба» по другую сторону Ла-Манша или городская железнодорожная сеть, тоже по другую сторону, но уже Атлантики. Желание не отстать от англичан и американцев было хорошим подспорьем, однако довольно долго государству и городской администрации не удавалось прийти к единому мнению о том, что будет представлять собой будущий метрополитен. Мэрия Парижа выступала за то, чтобы сеть городских железных дорог не выходила за пределы города и не использовала крупногабаритный подвижной состав, а станции находились на небольшом расстоянии друг от друга. В свою очередь, правительство хотело объединить столичную сеть с уже существующими государственными железнодорожными магистралями. Кроме того, не был решен вопрос о том, станет ли метро надземным, по примеру метрополитена Нью-Йор-

ка, или подземным, как в Лондоне. Противники первого варианта считали, что метро испортит облик Парижа, тогда как противники второго сомневались в безопасности подземного транспорта.

Ухудшение транспортной ситуации в городе сильно способствовало прекращению споров. Концепция, за которую ратовала мэрия Парижа, победила. Муниципальный совет Парижа 20 апреля 1886 года утвердил проект строительства.

Технические спецификации проекта уточняли, что метрополитен является сетью местного назначения, не выходящей за пределы города, предназначенной для транспортировки пассажиров и их ручной клади. Метро является подземным видом транспорта на электрической тяге, со стандартной шириной колеи и радиусом искривления 75 метров, ширина подвижного состава при этом не должна превышать 2,4 метра (что исключало использование в метро обычных железнодорожных вагонов и локомотивов), а максимальный уклон путей – 40 миллиметров на метр пути. Длина перронов станций должна была составлять 75 метров (из расчета принятия 8-вагонных составов; впрочем, вагоны тогда были не очень длинные).

Проектные изыскания из-за постоянных проблем с финансированием все время тормозились, но приближение Всемирной выставки 1900 года решило эту проблему, и 30 марта 1898 года правительство Франции приняло закон о

строительстве парижского метрополитена в составе 6 линий. Возведение первой линии началось 4 октября того же года и было завершено в рекордные даже по нынешним временам сроки – всего за 20 месяцев. Уже 15 июня 1900 года по линии прошел пробный поезд, а 19 июля метро было открыто для пассажиров. Парижане и гости города, коих немало прибыло в Париж на выставку, приняли новый вид транспорта с энтузиазмом – до конца года поезда метро перевезли 4 миллиона пассажиров. Число вагонов в составах было увеличено с 2 до 4, а потом и до 8, началось строительство второй (северная часть) и третьей линий. Их строили так же быстро, как и первую, – в январе 1903 года на второй линии началось регулярное движение. Большая часть линии находилась под землей, но участок от бульвара Барбе до рю д'Аллеман, включавший 4 станции, проходил по поверхности. По линии курсировали как 4-вагонные, так и 8-вагонные (двойные) составы. На каждом конце линии имелись обратные пути, на которых 4-вагонные поезда могли разворачиваться, чтобы моторный вагон всегда оказывался впереди состава. Для двойных поездов эта проблема решалась проще – у них моторные вагоны ставились первым и последним, но поскольку систем дистанционного управления сразу несколькими силовыми установками не существовало даже в воображении изобретателей, энергия для хвостового моторного вагона подавалась через токосъемники головного.

Несмотря на все эти сложности, парижане все больше

сживались с подземными поездами, удивляясь порой, как обходились без них раньше. Ведь добираться на другой конец города вдвое, а то и втрое быстрее, чем раньше, – это же так здорово...

10 августа 1903 года. Вечер. Ничто не предвещает беды, но первый звонок уже прозвучал.

18 часов 53 минуты. Поезд № 43, представляющий собой двойной состав, завершает подъем из тоннеля к наземной станции «Барбе». Из одного из моторов его головного вагона с номером М202 валит черный дым. На станции пассажиров поезда эвакуируют, а машинист поднимает башмаки токосъемников с третьего (подающего ток) рельса, после чего возгорание сразу же идет на убыль. Но станция полна людей, которых раздражает, что дымящийся поезд стоит у перрона, а персонал сосредоточился на восстановительных работах. Механики спешат – приближается следующий поезд, а никакого разъезда или обходного пути перед тоннелем нет. Неисправный состав перекрывает путь, его невозможно объехать. 43-й стоит уже довольно долго. И тогда начальник станции совершает роковую ошибку, не зная, что электродвигатель дымил не из-за перегрева, а из-за короткого замыкания. Он приказывает отправить поезд.

19 часов 5 минут. Окутанный облаком густого черного дыма 43-й покидает станцию. Когда состав, не останавливаясь, оставляет позади две следующие станции, огонь сно-

ва начинает вырываться из злополучного мотора, причем с большей интенсивностью, чем прежде. Надземный участок заканчивается, поезд снова оказывается в тоннеле, но только сейчас машинист замечает, что из-под вагона М202 снова идет дым. Он останавливается на станции «Комбат» (что переводится как «Борьба», а вовсе не «командир батальона», как было бы привычнее русскому уху; ныне она называется «Колонель Фабьен»), чтобы получить помощь. И снова, едва башмаки поднимаются, процесс горения останавливается. И опять после подачи энергии пожар возобновляется. Машинист по-прежнему сосредоточен на движении, он стремится поскорее увести свой поезд с линии и не придает возгоранию большого значения. Его гораздо больше волнует то, что он не может поменять местами передний и задний моторные вагоны без оборотных путей, как и не может отключить неисправные двигатели переднего моторного вагона и использовать двигатели заднего.

Тем временем высаженные им на станции «Барбе» пассажиры дождались следующего поезда. Это 4-вагонный № 52, который довозит их до «Рю д'Аллеман»... и снова высаживает, после чего уже пустой движется к станции «Комбат», где 52-й сцепляют с невезучим 43-м, намереваясь докатить эту связку хотя бы до ближайшего разъезда, а если получится, то и до депо.

19 часов 32 минуты. Уже «тройной» поезд начинает медленно двигаться вперед с помощью моторного вагона поезда

№ 52. Станция «Комбат» остается позади. Но тяги не хватает, и машинист 43-го снова запускает двигатели своего переднего вагона. Почти угасшее пламя благодаря пробитой изоляции опять получает подпитку. Тем временем следующий состав, № 48, прибывает на «Рю д'Аллеман» и принимает скопившихся на станции рассерженных пассажиров из поездов № 43 и 52 в свои четыре вагона, и без того не пустые.

19 часов 39 минут. Связка из двух поездов достигает «Белльвилля». На этой станции имеется боковой путь, но он не может принять неисправный поезд – 43-му с толкающим его 52-м предстоит двигаться до конца линии, до которого остается еще 8 станций. Когда дымящийся состав проходит мимо платформы станции «Курон», ее начальник провожает его встревоженным взглядом, видя явные признаки пожара. На платформе тем временем скапливаются люди, которые рассчитывали сесть на эти два поезда. Через несколько минут на «Курон» прибывает поезд № 48, идущий следом и везущий пассажиров минимум втрое больше положенного. Машинист 48-го видит, что впереди из чрева тоннеля вихрится дым. Поэтому он останавливает свой «короткий» поезд у середины платформы – вместо того, чтобы довести состав до переднего края перрона, как обычно. Начальник станции видит вываливающуюся из вагонов возмущенную толпу и, осознав наконец возможную опасность, объявляет эвакуацию. Но пассажиры, многие из которых уже дважды были высажены, отказываются покинуть станцию, тре-

буя вернуть им деньги за билеты. У касс выстраиваются очереди, тут же вспыхивают ссоры... Эвакуация все-таки начинается, но продвигается очень медленно – людей много, и не все спешат покинуть станцию. И вдруг становится слишком поздно.

19 часов 44 минуты. Окутанный дымом поезд № 43 медленно катится по тоннелю, но все же приближается к станции «Менильмонтан». Машинист 43-го облегченно вздыхает, решив, что такой желанный сейчас конец линии стал хотя бы на один перегон ближе. Но в следующую секунду из-под злополучного вагона М202, весь в кольцах дыма, вырывается огонь. Длинные языки пламени облизывают верхнюю часть вагона, и деревянная конструкция отвечает им радостным треском. Обоим машинистам не надо объяснять, что произойдет в ближайшие минуты. Дерево горит очень быстро, а тушить им его нечем. Тем более что на состав все еще подается ток, а тоннель заполняется дымом. Не дожидаясь, когда вырвавшийся на свободу огонь перекинется на остальные вагоны, машинисты уносят ноги в направлении более близкой «Менильмонтан»...

19 часов 53 минуты. Когда дым, идущий из тоннеля, начинает сгущаться, становится ясно, что в тоннеле что-то случилось. Подача электроэнергии на ближайшую подстанцию отключается, но так как в те времена энергосеть линии еще не была разделена на секции (что позволило бы обезопасить аварийный участок, изолируя его от подачи энергии), зако-

роченный электромотор вагона М202 по-прежнему получает питание от других подстанций. Черный дым расплзается по тоннелю в обе стороны – и к «Менильмонтан», и к «Курон»; огонь с веселым гулом пожирает деревянные стенки вагонов, разгораясь все сильнее и уже начиная прижиматься к стенам тоннелей, нащупывая закрепленные на них толстые кабели...

19 часов 58 минут. На раскаленных силовых кабелях лопается последний слой дымящейся изоляции, летят искры... Замыкание. Теперь тоннель освещается лишь пламенем гигантского костра, в который превратились вагоны злополучного поезда.

На оставшихся без электричества станциях гаснет свет, «Курон» мгновенно погружается во тьму, плотную и тяжелую, как тот удушливый дым, который ползет из тоннеля, ведущего к «Менильмонтан». В несколько мгновений уютная станция превращается в смертельную ловушку – люди, дезориентированные дымом и темнотой, мечутся в панике, сталкиваются, сбивают друг друга с ног, бродят и даже бегают на ощупь, пытаясь найти выход... в противоположной от него стороне. А ядовитый дым ест глаза, вгрызается в легкие... и убивает.

# 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.