

„METPO“

ОТ АВТОРА

Я написал о метро. Точнее, о Московском ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени метрополитене имени В. И. Ленина. Почему о метро, и почему в такой форме — мне самому трудно сказать.

Дело в том, что рано или поздно у каждого человека внутри накапливается некоторое количество эмоций, ощущений и переживаний, которыми ему необходимо поделиться. Чаще всего ему даже не важно с кем, просто хочется рассказать о том, что требует выхода наружу.

Рассказать о своих мыслях тоже можно по-разному: кому-то достаточно разговора, а кому-то нескольких собеседников будет мало, и он будет доводить свое сокровенное всем подряд.

Мало-мальски творческий человек поступит иначе. Своими строчками он скажет всё, что хотел, причем вполне вероятно, что его даже не будет заботить, увидят его творение, или нет. Художник напишет картину, фотограф сделает снимок, композитор напишет музыку, писатель напишет рассказ или даже книгу.

Это не рассказ и не книга, а я совсем не писатель. Я всего лишь изложил то, о чем мне хотелось написать. То, о чем интересно было написать. Надеюсь, вам будет настолько же интересно это прочесть...

navara

ВСТУПЛЕНИЕ

МЕТРОПОЛИТЭН (от французского *métropolitain*, буквально — столичный, от греческого *mterópolis* — главный город, столица), *м е т р о* — вид городского пассажирского транспорта, линии которого прокладываются в тоннелях, по поверхности и на эстакадах без пересечения в одном уровне с другими видами транспорта. Метрополитен не загромождает уличную дорожную сеть, отличается достаточно высокими скоростями и регулярностью движения поездов, большой провозной способностью.

Первая линия метрополитена длиной 3,6 километра с паровозной тягой поездов была построена в 1863 году в Лондоне в туннелях мелкого заложения. Потребность в метрополитене — удобном быстром транспорте — ощущается во многих крупных городах, особенно с населением свыше 1 миллиона человек. Метрополитен уже эксплуатируется почти в 80 городах мира и во многих проектируется. В крупнейших городах мира (Лондон, Нью-Йорк, Москва, Париж, Токио и другие) сложились разветвленные сети метрополитена.

Наибольшее количество пассажиров в сутки (около 8 миллионов человек) перевозит Московский метрополитен, несмотря на то, что обладает не самыми большими в мире протяженностью линий и числом станций. Наиболее сложная часть метрополитена — станционный комплекс, который включает пассажирские платформы, эскалаторные туннели, подземные и наземные вестибюли, переходы, пересадочные узлы и тому подобное. Среднее расстояние между станциями колеблется от 400 метров (Будапешт, старая линия) до 2115 метров (Нью-Йорк, ПАТХ); в СССР 1200—1800 метров.

Различают станции колонного или пилонного типа, а также односводчатые, имеющие некоторые эксплуатационные и архитектурные преимущества перед первыми. В метрополитене используется только электрический подвижной состав, напряжение в контактной сети от 600 до 1500 вольт (в СССР — 825 вольт). Метрополитен оборудуется системами сигнализации, централизации и блокировки и другими современными устройствами автоматики, обеспечивающими безопасность движения поездов с высокими скоростями (до 100 км/ч) при интервалах движения 1,5—2 минуты.

В СССР при строительстве метрополитена применяются закрытый и открытый способы ведения работ. При закрытом способе проходка осуществляется горным или щитовым методом без нарушения поверхности земли. При открытом способе разрабатывается котлован, в котором сооружают конструкцию тоннеля из отдельных секций или монтируют обделку из сборных железобетонных элементов. Для устройства обделок в разных условиях применяются чугунные или железобетонные тубинги и другие унифицированные конструкции.

Часто используются специальные способы производства работ — искусственное замораживание грунтов, искусственное водопонижение, так называемое продавливание обделки в породу, метод «стена в грунте» и тому подобные. Для предотвращения попадания в метрополитен воды устраивается необходимая гидроизоляция и водоотвод. Для внутренней отделки станций используются высокопрочные долговечные материалы и изделия, обладающие высокими художественными и архитектурными качествами.

Политехнический словарь, 1987 год

МЕТРОПОЛИТЕН

70-летию московского метро посвящается

Вместо эпитафии

«...У нас на очереди стоит задача очистить Москву от той грязи и запущенности, в которую она попала... Мы должны провести это, чтобы стать примером для всей страны... Мы должны дать этот пример здесь, в Москве, пример, какие Москва не раз уже давала... Вот это Московскому совету, как одному из первых по значению, как одному из самых крупных пролетарских советов, и придется во что бы то ни стало осуществлять».

*В. И. Ленин (Из речи на пленуме Московского совета
в марте 1920 года)*

«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».

*Из решения июньского 1931 года пленума ЦК ВКП(б)
«О московском городском хозяйстве
и о развитии городского хозяйства СССР»*

1

Снежным январским утром на Советскую площадь перед бывшим домом московского генерал-губернатора, а в то время — Моссоветом, подогнали тяжелую технику. Копать котлован начали практически сразу, невзирая на то, что снег шел уже неделю и медленно, но верно заваливал улицу Горького крупными хлопьями. Строительству не мешало ровным счетом ничего, в обновлявшейся Москве строительных площадок было пруд пруди, и появление еще одной никого не удивляло. Однако далеко не все знали, что за объект строится под Советской площадью, и какая ему уготована судьба.

В истинные планы строительства был посвящен достаточно узкий круг лиц: И. В. Сталин (как настоящий глава государства и руководитель коммунистической партии), Л. М. Каганович (как ответственное лицо, руководящее строительством подземки), а также несколько лиц из Главного управления Гражданской обороны,

кто также был заинтересован в строительстве. Все остальные, принимавшие участие в сооружении объекта, могли только догадываться о том, что они на самом деле строят, не говоря уже о простых рабочих, которые не видели в своих действиях ничего сверхъестественного.

Лучше всех понимал и осознавал смысл происходившего под Советской площадью Лазарь Моисеевич Каганович: именно под его руководством тысячи рабочих — инженеры, строители-добровольцы, молодежь — создавали метро, которому суждено было стать лучшим в мире.

Но это потом. А тогда многие станции Горьковского радиуса всё еще находились в постройке, как и та, шахта которой глубже и глубже уходила в землю почти в самом центре столицы. В планах создателей станция носила название «Советская» и должна была стать частью Горьковского радиуса между «Площадью Свердлова» и «Маяковской».

Строили «Советскую» аккуратно под зданием ГУ ГО, так что представители этой организации также имели виды на новый объект, хотя понимали, что, скорее всего станцию отдадут в распоряжение Наркомата путей сообщения. Однако вскоре они были приятно удивлены: личным распоряжением Сталина станция «Советская» должна была перейти в ведение ГО, а строительные работы направлены не на сооружение станции метрополитена, а на оборудование бункера.

Когда-то давно метро (первоначально — «метрополитен») было совсем не таким, как сейчас. То есть, сходства много: те же тоннели, станции, кабели. Даже вагоны кое-где встречаются. Но всё это мертвое. Да, люди по-прежнему связаны с метро. Для многих оно стало убежищем, для многих — домом. Но раньше всё было не так — в метро не жили, оно само жило тем, что люди не могли без него обходиться. Каждый житель Москвы хотя бы раз в жизни побывал в метро, у каждого сложились о нем свои впечатления.

Я много читал о метро. В годы, когда оно росло, о нем написали несколько книг. Из них я понял, что метро было не просто отдельным видом городского транспорта. Это был хорошо отлаженный механизм, живое существо, если угодно. Оно жило по своим законам, всё в нем было взаимосвязано. Ежедневно оно пропускало через себя миллионы людей, и это лишь добавляло ему жизни.

А начался метрополитен с одного единственного тоннеля с небольшим ответвлением — всего три радиуса. Затем он постепенно разросся до невообразимых размеров, отдельные части вышли на поверхность. По некоторым сведениям, метрополитен носил имена разных людей, хотя суть его от этого не менялась.

В метро много тоннелей, огромное количество. И все они разные. Есть квадратные по своему профилю, есть круглые. Где-то пути проходят в одном тоннеле, где-то в двух. В некоторых тоннелях расстояния между станциями короткие, бывает даже, с одной станции видно свет от другой.

Еще есть такие тоннели, где идти между станциями можно часами. Как я выяснил, эти тоннели были секретными, и большинству людей там было просто нечего делать. Те, кто был заинтересован в их существовании, двигались по ним сравнительно медленно, однако, это отчасти компенсировалось наличием небольшого количества станций. Эти тоннели залегают намного глубже обычных, почти не пересекаясь с ними.

«Эта стройка — для нас, рабочих и крестьян, это — наши мраморные колонны, родные, советские, социалистические. Социалистическое государство может позволить себе постройку для народа сооружения, которое дает лучшее самочувствие, художественное наслаждение населению. Наш рабочий, едущий на метро, должен чувствовать, что работает для себя, зная, что каждая гайка — есть гайка социализма».

(Из речи Л. М. Кагановича на торжественном заседании, посвященном открытию метрополитена имени Л. М. Кагановича)

15 мая 1935 года в 7 часов утра в метро вошли первые пассажиры. Каждый из них мог проехать по прямой от «ЦПКиО им. Горького» до «Сокольников», или воспользоваться ответвлением, то есть, доехать от «Сокольников» не до ЦПКиО, а до «Смоленской». Стоило это удовольствие пятьдесят копеек, для оплаты проезда требовалось купить маленький картонный билет.

Строители праздновали окончание так называемой «Первой очереди метро». Но при этом уже во всю шел процесс строительства второй очереди, в которую входил и Горьковский радиус. 11 сентября 1938 года он стал частью метрополитена и тянулся на восемь с половиной километров от «Площади Свердлова» до «Сокола». Станции «Советская» на схемах не было, а перегон от «Площади Свердлова» до «Маяковской» был необычно длинным. Но жители столицы были приучены не задавать лишних вопросов, так что никто из пассажиров даже не полюбопытствовал о том, почему в центре Москвы нет столь нужной станции.

Когда же отсутствие станции начало доставлять неудобства, правительство Москвы спохватилось, и «дыру» залатали станцией «Горьковская», которая была открыта 15 июля 1979 года. С тех пор уже ничто не указывало на наличие в центре столицы неизвестной станции-бункера, объекта Гражданской обороны.

Когда я был маленький, я очень любил бродить по тоннелям метро. Меня тянуло туда с невообразимой силой, я старался узнать о подземке как можно больше. Но названия станций были для меня неразрешимой загадкой. Чего стоили «Китай-город», «Новокузнецкая», «Динамо», «Красные ворота» и прочие. Позже многое прояснилось, но часть так и осталась за бортом моего понимания.

Например, «Библиотека им. Ленина». Ладно, библиотека — это мне знакомо. Там я бываю часто, читаю книги. Собственно, библиотекой теперь называются жалкие остатки — стеллажи уцелевших томов в подвалах прежнего книгохранилища. Ленин — вроде бы, известная в далеком прошлом личность. А вот почему «им»? Кому «им»? Это «им» долгое время не давало мне покоя, а потом стало все равно. Какая мне разница?..

Сам не знаю почему, но мне всегда была интересна станция «Воробьёвы горы». Я долго недоумевал, кто такие Воробьёвы, и при чем тут горы. Потом

я обнаружил, что горы там действительно есть. Точнее, одна гора: когда выходишь со станции на юг, попадаешь прямо к ее подножию. Тянется она на несколько километров вправо и влево, на сколько хватает глаз.

Если забраться на эту гору, откроется вид на центр города. Зрелище печальное — одни руины, редкие огоньки и постоянно что-то горит. То ли костры, то ли пожары, устроенные непонятно кем. Иногда я даже радуюсь, что никогда не видел этот город в его прежнем состоянии — мне хватает того, что я узнал из книг. Судя по ним, Москва была красивым городом. Особенно замечателен был центр, который я теперь могу рассматривать с горы каждый день. А тем, кто жил в Москве раньше, такая панорама показалась бы душераздирающей.

3

22 июня 1941 года части германского вермахта перешли границу с Советским Союзом и устремились на восток. Уже через месяц, 22 июля, на Москву был совершен первый воздушный налет. До самого октября попытки нанести бомбовые удары успешно отражались войсками ПВО, но для большей безопасности многие учреждения были эвакуированы в метро, где могли продолжать работу, не опасаясь вражеских бомбардировщиков. И всё же власти решили не рисковать и отдали приказ о герметизации подземных сооружений, памятуя о существовании химического оружия.

На станции «Белорусская» были оборудованы командный пункт и узел связи Генерального штаба, причем вторую половину перрона занимало мирное население, также располагавшееся на ночь на станции (когда же на «Белорусской» стало невозможным разместить управление Генштаба, его перевели на станцию «Кировская», где находился кабинет Верховного Главнокомандующего). На «Советской», как и следовало предполагать, располагался начальник Управления гражданской обороны.

Испугавшись налетов люфтваффе, 16 октября 1941 года Л. М. Каганович приказал подготовить метро к уничтожению, но позже одумался и приказ отменил. Люди стали постепенно привыкать к воздушным тревогам. Негласным правилом стало прекращение движения поездов ежедневно с шести часов вечера — с этого времени метро становилось обычным укрытием: там можно было поесть, получить медицинскую помощь. На всех станциях имелись источники питьевой воды, существовали импровизированные библиотеки и кинотеатры.

Возможность захвата Москвы немцами еще долго оставалась вполне реальной, и работникам метрополитена поручили сохранить оборудование и прочие ценности, имевшиеся в метро. Известно, что на станции «Площадь революции» были демонтированы бронзовые скульптуры, украшавшие станционный зал. Также демонтировалось ремонтное оборудование, вагоны; на место гражданским технологиям пришло военное производство.

20 марта 1943 года из Москвы на фронт отправился бронепоезд «Московский метрополитен», построенный на средства работников московского метро. Летом 1943 года бронепоезд в течение двух дней — с 5 по 7 июля — держал оборону на железнодорожной линии Белгород — Курск между станциями «Сажное», «Гостицево» и «Беломестное». Экипаж бронепоезда состоял из 58 работников столичного метрополитена. За четыре дня поезд уничтожил несколько танков и самолетов противника, подавил около десяти огневых точек.

Спустя 60 лет в московском метро появился состав «Курская дуга», посвященный подвигам бронированного собрата. Отличить этот поезд можно было по памятным табличкам и информации на стенах вагонов (на них не было ничего,

кроме плакатов с историей бронепоезда «Московский метрополитен» и схем метро). Кроме «Курской дуги» существовал и поезд «Битва под Москвой» с аналогичной историей.

6 ноября 1941 года на станции «Маяковская» с докладом выступил И. В. Сталин. В тот день на «Маяковской» проходило торжественное заседание, посвященное 24-летию революции. На станции присутствовали работники метрополитена, члены партии, а также военные — те, кому уже следующим утром предстояло уйти с Красной площади на фронт, который подбирался всё ближе к Москве.

Многие месяцы метрополитен служил жителям Москвы жильем и бомбоубежищем. Однако вскоре эту роль он уступил берлинскому метро: теперь уже советские и союзнические самолеты бомбили столицу рейха. Московский же метрополитен обрел свою прежнюю функцию. Советская столица продолжала расти, вместе с ней росло и метро.

Третья очередь метро строилась еще в годы войны: опасность захвата города миновала, и с 1 января 1943 года работы продолжились. Так, станция «Автозаводская» (тогда — «Завод имени Сталина») открылась в том же 1943 году, а станции Арбатско-Покровского радиуса «Бауманская», «Электrozаводская», «Семёновская» (тогда — «Сталинская») и «Измайловский парк» (тогда — «Стадион народов») открылись в начале 1944 года, когда советская территория еще не была до конца освобождена от немецких войск.

Дед рассказывал, что его дед строил метро. Я слушал и ловил каждое слово: человек участвовал в создании такого огромного сооружения. К тому же, в его время трудиться над созданием метро было большой честью, строителей подземки уважали, они с гордостью говорили о своей работе. Многие шли работать добровольно, без принуждения.

Было это в 1948 году. Мой прапрадед участвовал в строительстве участка Кольцевой линии от «Курской» до «Парка культуры». По специальности электрик, он тянул кабели в тоннелях и принимал участие в создании электрической сети и телефонной связи на станциях. Позже он работал на уже действующих участках метро и также занимался электричеством и связью. Тогда ему было неполных восемнадцать лет.

«Работа была, конечно, адская. Приходилось ковыряться по колено в воде: тубинги тоннеля болтами стягивали, но воду они всё еще пропускали. Уже после нас шли ребята и конопатили щели свинцом. Больше ничем нельзя было, потому что только свинец держал воду как следует, а других герметиков тогда не было...»

«Кабель был здоровый, метр весил 16 килограмм. Как его под самый потолок крепить? Взял на грудь и полез на стенку по кронштейнам, зацепил и дальше, следующий кусок вешать. Работали просто до изнеможения: нам давали две катушки кабеля, и за смену надо было весь уложить. У нас один парень был, мы когда на остановку трамвайную вышли после работы, смотрим, он побледнел, пошатнулся и упал. Ну, нас как учили: за безымянный палец левой руки подергать и ладонью по щекам. Вроде, оклемался...»

«На „Павелецкой“ когда работали, стоял с ведром и кисточкой, решетку вентилятора красил. А вентилятор огромный, метра четыре диаметром, для вентиляции тоннеля служит. Так какой-то молодец раньше времени его включил, меня к решетке и притянуло. Кисточку я выронил, ведро тоже улетело. Ну, я закричал, кто-то из ребят услышал, прибежал, а подойти боится — засосет ведь

тоже. Пока то да сё, я по сетке вниз сполз и по бетонному полу по-пластунски выбрался...»

«Я молодой был, любил пошалить. Мы после смены ходили в душевую, которая в полуподвале была. После нее шли наверх и получали у кастелянши чистые полотенца (нам каждый раз чистые давали). Я как-то раз из душа вышел голый абсолютно, и все десять ступенек на руках прошел. Так и добрался до окошка, где полотенца выдают. Кастелянша увидела, слышу только крик: „Хулиган!“ Потом еще полотенцем меня отхлестала...»

«Работали мы по ночам, в метро нас просто так пускали: видят, в спецовке человек идет — значит, рабочий. А когда днем ездили, приходилось платить. Бесплатного проезда нам не давали. Так мы когда со смены обратно через вестибюль идем, там урна стоит, куда билетерша билетки бросает. Мы просто руку в эту урну запускали, брали горсть билетов, на них потом и ездили...»

Еще прапрадед рассказывал, как возил свою дочь, то есть, мою прабабушку, в детский сад. Дорога туда была достаточно долгой — сначала на автобусе, потом на метро. Он поведал об одном трагическом случае, когда у дочки зимой где-то на «Краснопресненской» потерялась меховая варежка. Где именно, выяснить не удалось, поскольку народу всегда ехало очень много, и прапрадед носил дочь на руках. По его словам, трагедия была неопишуемая: достать ребенку новые варежки было трудно, а найти потерянную в метро вещь было просто невозможно. Не говоря уже о том, что слёз было море.

4

Станция «Советская» была не единственным секретным местом в московском метро. Далеко не единственным.

Помимо всяких неоднозначных мест, таких как полуразрушенная станция «Ленинские горы» на Лужниковском метромосту или недостроенная станция «Волоколамская» под Тушинским аэродромом, существовала так называемая «Д-6» (или «Метро-2», как прозвали эту систему в народе).

Свое начало она берёт в тех же тридцатых годах. Сталин был человеком мнительным, а кроме этого еще и главой государства, поставившим целью установить по всему миру свой порядок. Поэтому о своей личной безопасности он заботился без излишней скромности (известно о нескольких секретных бункерах за пределами и на окраинах Москвы).

Вопрос о том, как связать эти бункеры с Кремлем оставался открытым недолго. Опыт строительства тоннелей метро уже был, огромное количество рабочей силы постоянно прибывало из «барачных городков для лесорубов», спрятанных в глухой сибирской тайге. Недостатка в талантливых инженерах в стране победившего социализма тоже не было.

После войны идею Сталина подхватило руководство страны. Над всем миром нависла угроза ядерной катастрофы, и спасение советских вождей в случае атомной войны стало одной из важнейших задач Министерства государственной безопасности (уже не НКГБ, но еще не КГБ). И хотя наличие бункеров и убежищ гарантировало спасение считанным процентам руководителей, новые объекты продолжали строить. Для самоуспокоения.

Сегодня мой путь лежал совсем в другом направлении. Цель — найти «Советскую». Итак, пройти надо через «Охотный ряд», а дальше искать

до «Тверской». Чем дальше я ходил по этим тоннелям, тем крепче становилось ощущение обмана. Ну где может быть вход на станцию, который не смогли найти многие люди до меня?

Побродив по набившему оскомину маршруту «Театральная — Тверская — Маяковская», я начал терять терпение и скоро сел у стены, прикидывая варианты, какие возможные проходы на станцию могут быть. Из всего, что я помнил, сомнение вызывала лишь одна дверь в так называемой «Мужской уборной» в тоннеле между «Театральной» и «Тверской». Решил так: если и эта дверь приведет меня к унитазу, я заброшу свою идею. И я отправился к «уборной».

Всё как обычно: деревянные дверки, желтоватая плитка. Но одна дверь плотно закрыта, видно, что открывалась она реже остальных. На пинки ногами эта дверь не поддавалась, и пришлось бить плечом. Хорошо, что время было нелюдное.

Дверь вскоре приоткрылась, и я оказался на мрачной лестнице. Ступеньки вверх и вниз, тусклые лампочки в продолговатых стеклянных плафонах, серые стены, коричневые перила — не богато, прямо скажем. Но, как выяснилось позже, отдохнув на этой лесенке, строители не пожалели сил на саму станцию.

Пройдя на противоположную сторону лестничной клетки, я оказался перед другой дверью, которую не пришлось выбивать из проема. С поворотом стальной и идеально отполированной ручки дверь открылась, и после лестничного полумрака мне в глаза хлынул яркий свет станционных ламп. Когда я вышел из двери и обогнул памятник Сталину, высеченный из ослепительно белого мрамора и прикрывавший потайной вход, мне открылась сама станция.

5

Строительством занималось специальное управление НКВД, позже — так называемое «Пятнадцатое управление КГБ», под руководством которого продолжалось возведение секретных линий метро. Для большей безопасности командные пункты ракетных войск и управление ядерным оружием вынесли за пределы Москвы. Пятнадцатое управление получило указание связать эти объекты с Кремлем и другими организациями в Москве посредством линий метро. В список этих организаций вошли различные управления Министерства обороны, Генерального штаба, Комитета госбезопасности и прочих других.

Вслед за этим в народе пошло огромное количество историй о «Д-6», бóльшая часть которых являлась откровенным вымыслом. Особенно много этих слухов расплодилось после падения коммунистического режима. Каждый начал говорить, что вздумается и о чем вздумается (название «Метро-2» придумали именно тогда), и в народе появилось огромное количество баек.

В частности, многие считали, что поезда в «Д-6» носятся с невероятными скоростями за сто километров в час. Другие уверяли, что все станции метро продублированы, но уже для нужд правительства. Доходило до смешных вещей, но видимо кто-то высказал нечто осмысленное, а может быть, сумел добыть и опубликовать достоверную информацию, но так или иначе, тема «Д-6» достаточно быстро из печати исчезла.

С самого рождения «Д-6» государство бережно охраняло ее от чужих глаз и сплетен. Однако многие люди были вынуждены сталкиваться с этой системой по работе, некоторые получали сведения о ней от знакомых, а кто-то периодически ощущал под своим домом стук колес проезжающего поезда.

Всё тот же прадед рассказал мне следующее: «Ехал я как-то в институт, поезд остановился в тоннеле, все пассажиры затихли. Ну, послышался звук поезда —

обычное дело, казалось бы. А я почему-то решил посчитать, сколько вагонов в том поезде. Считаю удары колес на стыках: „Раз-два, три-четыре, пять-шесть...“ И всё!? Если шесть пар, значит, вагонов три. То есть, либо ремонтный поезд, либо секретный. Вряд ли секретный, конечно. Хотя кто его знает...»

Сделать абсолютную тайну из «Д-6» не удалось. А после того, как центр города был разрушен, необходимость в секретной подземке отпала, и было уже не до нее.

Такой аккуратной станции с четкими и легкими очертаниями я не видел нигде! В центре потолка яркой мозаикой был набран силуэт СССР. Пол выполнен, как на «Университете», только ровнее и настолько гладко, что стыки между плитками я заметил только когда всмотрелся. Пилоны, сделанные в стиле «Маяковской», были раза в три массивнее. Между узкой полосой стальной «арки» и краем пилона была крупная желтая плитка, как на «Рижской». Металл был отполирован лучше и отсвечивал чистой сталью, так и не потемнев со времен постройки. Путей на станции не было: теперь я понял, что обычный тоннель, который открыт для всех, проходит мимо станции и отгорожен от нее стандартными бетонными кольцами.

Удивляясь истинной красоте, «созданной творческим гением советского народа», я пошел в другой конец зала. Из ниш в каждом пилоне на меня смотрели тупыми глазами без зрачков статуи людей в униформе и при оружии, подсвеченные снизу маленькими прожекторами. Смотрелось это жутковато, но захватывающе. Пройдя мимо лифтов с дверями из темного дерева (лестниц и других входов просто не было), я подошел к противоположной стене зала. На стене, верх которой был слегка отклонен от меня, располагался исполинский Герб СССР. Диаметром около пяти метров, он тоже был сделан из стали. У меня невольно создалось впечатление, что его каждый день полируют несколько человек.

Позже я заметил, что там, где стоит мраморный Сталин, а также у стены с гербом потолок становится ниже, чем в центре станционного зала, таким образом, представляя собой свод в прямом смысле слова.

Присев на герб, я приходил в себя и размышлял, наверное, час. Главный вопрос, которым я задавался — почему на этой станции так чисто? За ней явно следили, но кому это было нужно? Попасть сюда можно только по лестнице, или через лифты. Вообще, если станция находилась в центре города, то, скорее всего, выходы на поверхность завалены. Что-то не сходится...

Лифт, к которому я прислонился спиной, пока бродил по станции, внезапно загудел, и я как можно тише побежал прятаться за статую Сталина, откуда приготовился наблюдать, заведомо приоткрыв дверь на случай отхода. Было страшно, я нервничал, но что-то заставляло меня остаться...

Однако ничего знаменательного так и не случилось. Гудение стало доноситься откуда-то снизу, и я понял, что шахты лифтов уходят еще глубже. Я тихо вышел со станции и стал спускаться по лестнице. Несколькими пролетами ниже была такая же дверь, я плавно повернул ручку и слегка приоткрыл ее. Через образовавшуюся щель я увидел еще одну станцию, менее освещенную и намного более скромную, чем «Советская» (убранства никакого — обычный мрамор на стенах и больше ничего). Путь на станции был только один.

Из лифта выходили люди в одинаковой черной одежде. По двое или трое они выносили из лифта некие ящики, по виду набитые чем-то тяжелым. Минут через пять к платформе подъехал поезд, состоявший из двух обычных вагонов

и еще одного странного между ними (скорее всего, это был локомотив), и ящики один за другим переключали в головной вагон. Заперев двери лифтов на ключ, неизвестные сели в состав и уехали. Я же тихо встал и побрел домой...

6

В конце девяностых годов снова пошли слухи о подземных коммуникациях. На этот раз в центре сплетен был так называемый подземный город в Раменках, который начали строить еще при Сталине совместно с постройкой нового здания Московского Университета. Говорили, что этот город был рассчитан на пятнадцать тысяч жителей. Также прошел слух о том, что он был связан с дачей последнего руководителя СССР М. С. Горбачёва посредством не то линии метро, шедшей от Кремля, не то подземным тоннелем для автомобилей.

Вся эта теория подкреплялась несколькими фактами. Во-первых, когда строили город, вынутым грунтом засыпали овраги к юго-западу от Москвы. Во-вторых, для снабжения строительства бетоном около МГУ был построен большой бетонный завод. В-третьих, из подвалов МГУ, якобы, можно попасть в этот город, на случай чего у входов стоят охранники.

Кроме этого было много разнообразных домыслов и версий, но непосвященным людям разобраться в их достоверности было просто невозможно.

Когда стало ясно, что этого города не хватит для размещения необходимого числа людей, начали строить второй. Тогда это была окраина Москвы, к этому месту она окончательно подобралась только в восьмидесятые годы. Предполагалось, что этот город будет намного больше предыдущего. По некоторым сведениям, он был связан с поверхностью множеством разных входов, расположенных в различных учреждениях. Среди них была Академия КГБ, а также ряд других организаций подобного рода.

Один человек (достаточно надежный источник) по работе был в одном из высотных зданий, которые стояли вдоль проспекта Вернадского. Он рассказал, что ему пришлось спуститься на лифте ниже первого этажа, и что ехал он по времени примерно столько же, сколько требовалось для спуска со среднего этажа на уровень земли.

Через новый город секретная ветка «Д-6» уходила еще дальше от Москвы и вела к некому бункеру. Тот, в свою очередь, был предназначен для управления ракетными войсками в случае ядерной атаки на Советский Союз.

Больше на «Советскую» я не ходил: очень не хотелось столкнуться с теми, кто там обитает. Так бы и забыл я про эту станцию, но как-то около «Спортивной» я обнаружил ответвление от основной ветки, уходившее куда-то вбок. И снова мое любопытство пересилило страх, и я осторожно пошел в темноту.

Въезд в этот тоннель был закрыт массивными воротами, но я хорошо знал, что такие глупости рассчитаны на тех, кто готов перед ними остановиться. Я же поступил проще. Ворота были совсем чуть-чуть приподняты, в щель могла пролезть, разве что, только мышь. Однако этой щели мне хватило, чтобы принесенный с собой лом использовать в качестве рычага. Оперев его на кусок чугуновой трубы, валявшийся тут же, я для удобства развернулся спиной к воротам и стал

давить на лом. Скоро у меня потемнело в глазах от напряжения, но в тот же момент я услышал у себя за спиной лязг. Ворота пошли легче и скоро открылись достаточно, чтобы я мог пролезть под ними дальше.

Путь шел глубоко вниз, но скоро выпрямился, хотя тоннель стал уже. Это говорило о том, что надо мной была река, а сужение сделано в целях упрочнения самого тоннеля. Скоро тоннель стал расширяться до прежних размеров, что, в общем-то, и сыграло мне на руку. Едва заслышав равномерный гул и стук колес, я, не раздумывая, спрятался за какой-то железный ящик, в каких обычно находятся соединения всяких проводов. Поезд проследовал в сторону юго-запада. Единственное, что я смог понять — именно такой состав я видел на «Советской»...

МЕТРОМОСТ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

2 мая 1999 г. № 403-ПП

О наименовании станции метрополитена, расположенной на Лужнецком метромосту.

В целях приведения наименования станции метрополитена, расположенной на Лужнецком метромосту, в соответствие с требованием ст. 10 Закона города Москвы от 8 октября 1997 года № 40-70 «О наименовании территориальных единиц, улиц и станций метрополитена города Москвы» Правительство Москвы постановляет:

1. Принять предложение Московской городской межведомственной комиссии по наименованию территориальных единиц, улиц и станций метрополитена города Москвы и ОАО «Метрогипротранс» о присвоении станции метрополитена, расположенной на Лужнецком метромосту, наименования «Воробьёвы горы».
2. Принять к сведению, что в Государственном архиве Российской Федерации и Центральном муниципальном архиве Москвы отсутствуют нормативные документы о присвоении станции метрополитена, расположенной на Лужнецком мосту, наименования «Ленинские горы».
3. Московскому метрополитену выполнить организационные мероприятия, связанные с наименованием станции «Воробьёвы горы».
4. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на заместителя Премьера Правительства Москвы Петрова А. В.

П.п. Премьер Правительства Москвы Ю. М. Лужков

1

Мелкий неназойливый дождик трепал всем нервы уже четвертые сутки. Был бы ливень — еще куда ни шло, но мелкий дождь навевал чувство обиды. Не стихийное бедствие, но и на улице просто так не выйдешь. Ни то ни сё. Осень 1958 года вообще выдалась на редкость сырой, с конца августа дожди шли, не переставая. Никто уже не помнил, когда в последний раз было сухо. Близился декабрь, который тоже не обещал ничего хорошего: каждый понимал, что сразу после дождей ударят морозы, поэтому настроение у всех было вялое, а желание работать подавлялось всеобщим пессимизмом.

Шел тринадцатый месяц строительства. Каждое утро по Воробьёвскому шоссе вереницей проезжали несколько автобусов. Они подвозили рабочих на одну из самых больших строек Москвы — сооружение огромного моста от Лужников к Ленинским горам.

По замыслу строителей, мост имел два яруса. По верхнему предполагалось пустить автомобильное движение от Комсомольского проспекта, по нижнему — метро. Те части моста, которые должны были располагаться над рекой, переправлялись к месту строительства в собранном виде. Первый пролет в 9 тонн весом был сплавлен 14 августа 1958 года.

Одним из главных принципов хрущёвской политики был принцип соревновательности с ведущими западными странами. Второй важный принцип — предельная экономия средств. Поэтому, если в СССР замышлялась грандиозная стройка, подобная строительству Лужниковского моста, либо еще более масштабная, власти требовали постройки в кратчайший срок и с минимальными затратами. Отечественные строители никогда не отличались расторопностью, поэтому приказы об ускорении темпов работы никак не могли способствовать производительности и качеству. И время было уже не то: при прежней власти мотивация у рабочих была куда выше...

Те, кто живет в метро, считают, что передвигаться по городу опасно и что прогулки вне тоннелей метро грозят лучевой болезнью. Может быть, так было когда-то давно, но всё это глупости: я сам живу в полуразрушенном доме наверху, и никакого ухудшения самочувствия не испытывал никогда. Кроме того, я понял, что на поверхности человеческому здоровью угрожает не радиация, а руины и завалы, которыми покрыто буквально всё вокруг. Несколько раз я видел жуткого вида животных, которые, к счастью, не пытались мной отобедать.

По руинам ходить опасно, даже если никаких животных там нет. Можно запросто свалиться на торчащую арматуру. Можно провалиться куда-нибудь так, что потом либо не вылезти совсем, либо (в лучшем случае) переломать ноги и руки. Однажды я сам чуть не упал насмерть: перелезал через очередное нагромождение бетона и неосторожно наступил на рубероид. Как оказалось, под ним была большая яма — кто-то мастерски соорудил капкан. В тот раз мне крупно повезло, и я успел ухватиться за край ямы, хотя спину ободрал изрядно.

Тогда я шел в сторону огромного разрушенного здания, которое возвышалось над остальными руинами. К нему вела длинная аллея, уходившая в двух направлениях от моста. Высотка хоть и была давно оставлена обитателями, выглядела величественно. Видимо, она пострадала не так сильно, так как отвалилась только верхушка; всё остальное здание было порядком изувечено, но в целом, не подверглось значительным разрушениям.

Однажды я слышал рассказ пожилого (на вид) человека, якобы видевшего, как от здания отвалился шпиль. Дедушка был старый и мог многое приврать, но из рассказа было понятно, что в основание шпиля попала какая-то ракета, и тот рухнул на землю. В этом я убедился, когда свернул с аллеи в сторону высотки: шпиль действительно валялся на земле сломанный пополам, указывая на северо-восток.

2

Так было и сейчас. Видимо, кто-то когда-то вызвался построить мост в определенный срок (как сначала говорили, к международному Фестивалю молодежи), но не рассчитал собственных возможностей и теперь должен был, во что бы то ни стало, сдержать свое неразумное обещание. Это рвение он упорно передавал своим непосредственным подчиненным, а те, в свою очередь, еще ниже. Так «желание» закончить строительство в установленные государством сроки постепенно докатилось до рабочих.

Начальники то и дело подгоняли своих людей, причем использовались для этого совершенно разнообразные стимулы от обещания выделить дачный участок в Бронницах до обещания выделить бензопилу и место у теплой печки в глухой сибирской тайге. Так или иначе, суэта на стройке стала привычным стилем работы. То и дело на мосту были слышны разговоры, вроде:

— Слышал? Вчера за смену двое с лесов сорвались. Хорошо, что река внизу, а то бы точно насмерть.

— Ну вот, позавчера никто не упал, а тут целых двое.

— Кому это нужно? Все равно в срок не уложимся...

Ценой скорости был травматизм, который рос со страшной силой. Не все выдерживали такой темп работы. Каждую неделю хоронили по несколько человек. С наступлением холодов началось самое страшное: в бетон стали добавлять соль. Это делалось для того, чтобы бетон, как говорят строители, лучше схватывался на морозе. Много позже эксперт по вопросам «Метро-2» Юрий Зайцев скажет: «Скорее всего, были разработаны проекты тоннелей и станций глубокого заложения. Затем Хрущев приказал резко удешевить строительство. Тогда и возвели чудо-мост, в котором соли больше, чем бетона».

Нарушение правил техники безопасности и норм строительства просто било ключом. С грехом пополам, «Ленинские горы» были открыты 12 января 1959 года. Но за скорость московские власти заплатились качеством. Очень скоро станция, построенная за 15 месяцев, начала разрушаться под воздействием вибрации от движения поездов и сырости от протекающей под ней реки. При сильном ливне или таянии снега на самой станции тоже текли потоки воды. Соль, добавленная в бетон, отлично впитывала воду, что вызвало быструю коррозию арматуры. Таким образом, к 1984 году, спустя двадцать шесть лет после открытия, Москва лишилась «Ленинских гор».

На мосту, спиной на юг, стоит танк Т-80 УД. Его гусеницы занесены грязью по самые колеса — стоит он, судя по всему, давно. В ста метрах от него лежат обломки вагона, на путях стоят целехонькие колеса вместе с осью. Они, скорее всего, принадлежат именно этому вагону. Когда я нашел это место, картина представилась мне ясной — танкистам поставили задачу не пускать составы на мост. Они с задачей справились. Неясным оставалось одно, а именно: куда делся экипаж боевой машины (внутри танка трупов не было, рядом — тоже), и как их оттуда выкурили. Танк стоит на путях абсолютно невредимым, следов обстрела и пробоин на борту я не обнаружил, как, собственно, и боекомплекта. С машины сняли всё, что смогли. От прожектора до рации.

Такие «памятники войны» встречаются повсюду в огромных количествах. Например, если выйти с моста и подняться в гору, можно увидеть дорогу, которая выходит, собственно, на мост. Над ней, в перпендикулярном направлении, проходит еще одна дорога так, что образуется нечто вроде короба.

В этом коробе неизвестными архитекторами военного зодчества были созданы по истине невероятные, я бы даже сказал, грандиозные оборонительные сооружения. В ход шло абсолютно всё, и в результате получился огромный надолб из бетона и железа, оцетинившийся увесистого вида деревянными и стальными балками.

На самом деле, такие творения встречаются в основном по другую сторону моста, на севере. А южнее моста, за рекой, город почище и не такой разрушенный. Но все равно и там и там свалка. Очень, надо сказать, опасная.

Сам я часто бываю на мосту, вернее, на станции «Воробьёвы горы», расположенной в нижнем ярусе. Не знаю, почему я прихожу сюда, но это место я очень люблю. По обрывкам фраз в библиотечных книгах я понял, что станция уникальна, больше станций на мостах нет и не было. То, что есть сейчас, появилось не так давно, поскольку мост закрывался на реконструкцию, и от старой станции ничего не осталось. По проекту станция замышлялась со стеклянными стенами, чтобы открыть вид на окрестности, имевшие тогда весьма живописный вид. Но теперь на них и смотреть нечего. Лес кругом, а река — замусоренный радиоактивный сток, только и всего.

3

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

6 апреля 1999 г. № 280-ПП

О закрытии движения транспорта и пешеходов по метромосту «Лужники».

Во исполнение постановлений Правительства Москвы от 08.04.97 № 256 «О капитальном ремонте Лужниковского метромоста <...> и от 20.01.98 № 53 «О реконструкции Лужниковского мостового перехода через р. Москву» <...> Правительство Москвы постановляет:

1. Управлению транспорта и связи, УГИБДД ГУВД г. Москвы совместно с ГК «Мосгортранс» закрыть движение всех видов наземного транспорта и пешеходов по метромосту «Лужники» с 15 мая 1999 года для осуществления его реконструкции.

<...>

3. Пресс-центру Мэрии и Правительства, УГИБДД ГУВД г. Москвы до 10.05.99 проинформировать москвичей об изменении схемы организации движения, включая изменение троллейбусных маршрутов, на период работ по реконструкции моста.

<...>

5. Государственному предприятию «Московский метрополитен» для обеспечения реконструкции метромоста «Лужники» закрыть движение метропоездов на участке станций метро «Спортивная» — «Университет» по рабочим дням недели с 23 час. 30 мин. до 4 час. 30 мин. на период с 15 мая 1999 г. по 31 мая 2000 г. и по распоряжениям первого заместителя Премьера Правительства Москвы Б. В. Никольского в отдельные выходные дни с 23 час. 30 мин. пятницы до 4 час. 30 мин. понедельника на период с 10 июня 1999 г. по 30 октября 1999 г.

<...>

7. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя Премьера Правительства Москвы Никольского Б. В.

П.п. Премьер Правительства Москвы Ю. М. Лужков

Теперь поезда метро не делали остановок на мосту и следовали мимо в специальных железных коробах. Однако к 1999 году стало ясно, что

по Лужниковскому мосту опасно передвигаться даже на автомобиле, поэтому его закрыли на реконструкцию. Движение наземного транспорта возобновилось только 1 сентября 2000 года. Фактически, мост был отстроен заново (использовалась ли соль на этот раз, неизвестно). Вскоре было принято решение о восстановлении на мосту станции с единственной оговоркой, что называться она будет «Воробьёвы горы», а не «Ленинские горы», как прежде. Станцию также построили заново — от ее предшественницы осталась только идея.

Пассажиры метро, особенно те, кто ездил мимо каждый день, могли воочию наблюдать за тем, как происходит рождение «новой старой станции». Сначала строители убрали стенки железных коробов, отделявших пути от внешнего мира. Затем каждый мог видеть, как идет процесс строительства. Из окна проезжавшего поезда хорошо просматривалась вся строительная площадка. Постепенно станция приобретала свой будущий вид: опоры моста закрывались мрамором, укладывался пол, монтировалось освещение, появились стеклянные внешние стены станции. В ноябре 2002 года в поездах начали расклеивать новые схемы метро, где станция уже была отмечена как действующая.

Спустя 44 года после постройки «Ленинских гор», на Лужниковском мосту появилась преемница — станция «Воробьёвы горы». Произошло это 14 декабря 2002 года. Новая станция хоть и была сделана по образу и подобию предшественницы, имела более современный вид и, естественно, современное оснащение. По сравнению со старой, новая станция была не такой мрачной: все стены были отделаны белым мрамором, внешние стеклянные стены стали пропускать больше света. На искусственное освещение тоже не пожалели средств. Подсвечивалось даже название станции на стенах, обращенных к поездам.

По новому проекту вес самой станции пытались снизить максимально. Поэтому все мраморные плиты, использованные в отделке полов и стен, были намного тоньше аналогичных на обыкновенных станциях. Крепились они уже не цементным раствором, а специальным клеем. Вместо железных строители старались использовать конструкции из более легкого металла. Станция получалась поистине уникальной: она была самой современной, самой оригинальной, наконец, одной из самых длинных в московском метро. Ее общая длина равнялась почти двум пассажирским составам. На глазах молодых поколений произошло возрождение легенды.

Мой дед рассказал, как он ходил на станцию в день ее вторичного открытия. «Когда попадаешь на новую станцию, испытываешь целую гамму ощущений. Это можно сравнить с кошмаром, в котором падаешь на тускло освещенное дно трюма какого-нибудь корабля, у твоего лица с невероятной скоростью сверкают заклепки, а железный пол неумолимо приближается. И вот, когда между носом и полом остается пара миллиметров, ты просыпаешься. Причем испытываешь не только страх, но и ту самую гамму ощущений.

Я тогда поехал от «Университета». Фразу «Осторожно, двери закрываются. Следующая станция „Воробьёвы горы“» произнес машинист, причем долго думал, какая же станция следующая. А я перед этим всё ломал голову, запишут эти голоса заранее, или нет. В общем, как я заметил, для многих в вагоне это стало неожиданностью — кто-то сразу начал обсуждать факт открытия.

Саму платформу станции я видел несколько раз, когда проезжал мимо, поэтому непривычно было только то, что на ней стояло много народу, причем

не рабочих, а обычных людей, а также то, что не было строительного мусора и разнообразных приспособлений.

Выходя из вагона, я с большой опаской наступил на платформу, как будто был не уверен в ее прочности. Потом пошел по платформе в сторону Лужников. Туда вел длинный коридор, отделанный белым и зеленым мрамором. В конце были двери, а за ними — турникеты. Причем не обычные, а со створками из толстого стекла, которые при выходе и входе открываются сами.

Оттуда я двинулся обратно, поскольку мне надо было выйти наверх с другой стороны. Пока шел через платформу, обратил внимание, что станция не просто большая, она огромная. Даже не за счет того, что внешние стены прозрачные и отделка светлая, а сама по себе. Видел там одну странную табличку на двери серого цвета: «Кладовая для хранения дверей». Сначала не понял, что сие означает, а потом догадался, что там будут хранить те входные двери, которые снимают на лето.

Когда вышел со станции, стал искать, где можно подняться наверх. Раньше, в восьмидесятые, рядом с выходом был фуникулёр, эскалатор, то есть. Его галерея тогда сохранилась, но он по-прежнему не работал. Зато рядом с ним была лестница, сваренная из арматуры. Причем когда я по ней поднялся, она уперлась в некую калитку с надписью «Опасная зона». Эта калитка, как выяснилось, вела на стройку. Мне было лень спускаться, чтобы подниматься снова в другом месте, и я с наглым видом вошел на территорию стройки, прошел ее насквозь и вышел на улицу. Морозец тогда был минус пятнадцать, но я пока поднимался, согрелся настолько, что до дома хватило...»

4

«Всем гражданам СССР надо знать меры защиты от современного оружия массового поражения...»

«Чтобы нападение противника не застало вас врасплох, проверьте исправность репродуктора, держите его всё время включенным — это позволит услышать все сигналы гражданской обороны и распоряжения органов Советской власти; изучите наиболее удобные и короткие пути к ближайшим убежищам, укрытиям, станциям метрополитена и медицинским пунктам...»

«Как защищаться от оружия массового поражения», г. Москва, издательство ДОСААФ, 1962 г.

В советские времена метро строилось не только для выполнения транспортной функции, но также и в оборонительных целях. Таковым оно задумывалось еще в тридцатые годы XX века, когда опыт Первой Мировой и Гражданской войн подсказал герметизировать подземку на случай химической атаки. А при Н. С. Хрущёве, благодаря которому мир однажды оказался на самом краю ядерной катастрофы, речь шла уже о защите метро от последствий атомного удара.

По сути, метро — это один огромный бункер, а «Д-6», помимо всего прочего — бункер со своей транспортной системой, связанный с целыми подземными «городами», где вполне можно переждать войну с применением стратегического ядерного оружия. Однако как говорили злые языки, попасть даже в обычное мет-

ро в случае катаклизма будет весьма проблематично, и рядовой москвич останется один на один с ударной волной, проникающей радиацией, световым излучением и прочими прелестями ядерного взрыва, а на стенах наземных вестибюлей метро появятся тени сгоревших сограждан.

Известно, что стараниями большого числа инженеров была создана уникальная система герметизации на случай ядерного удара. Специальная система вентиляции позволяет удалять пыль и крупные частицы. Кроме того, на всех станциях (особенно в узких переходах) можно заметить на полу листы тонкой стали, покрытые характерной текстурой. В тех же местах стены выполнены не мрамором (или другим материалом отделки станции), а пластиком. Если последует сигнал «Атом-222», эти «несоответствия» облику станции обнажат специальные герметичные затворы.

Через гермозатворы в метро сможет попасть некоторое количество людей, но не сразу, а после специальной дезактивации. Для этой цели построены специальные душевые, минуя которые под землю не попадешь. Гермозатворы имеются на всех станциях (кроме наземных, естественно), а также в тоннелях на определенном расстоянии друг от друга.

Регулярно в метро проводятся учения, на которых отрабатываются действия специальных служб и персонала, проверяется работа оборудования в различных ситуациях. Но однажды настал момент, когда гермозатворы захлопнулись по тревоге. По боевой тревоге...

Хлама у меня полно: если попадается в тоннелях или на поверхности что-нибудь интересное, я непременно тащу это к себе. Есть буквы от названия станции «Маяковская», есть дверь от вагона, между прочим, со стеклом и надписью «Не п и с о ться», есть куча странных табличек, вроде «Щитовая», «28», «Начальник станции» и тому подобные.

Круглый профиль тоннеля составлен из огромных бетонных колец — тюбингов, каждое из которых покрыто квадратными углублениями, образующими множество своеобразных «полок» на стенах. Однажды в тоннеле между «Октябрьской» и «Шаболовской» я даже нашел в такой «полке» какую-то продолговатую деталь: она лежала в пыли за кабелями.

Есть у меня еще куча всякой мелочи, которая не заслуживает особого внимания. Но в один день в моей мрачной коллекции появилось нечто совсем необычное. Эту тонкую вещицу я приобрел весьма странным способом. Мне совсем не пришлось где-то рыться, поднимать груды железа и ворочать ломом шпалы. Эту вещь я, по сути, украл.

Дело было на «Советской», куда я пошел, когда не в силах был терпеть собственное любопытство. Очень хотелось узнать, чем же заняты люди, которые таскают там свои ящики. Я прошел уже знакомым маршрутом и спустился вниз. Затем я приоткрыл дверь и уселся прямо на пол, не сводя глаз с лифта. Мое терпение довольно скоро было вознаграждено — из дверей лифта нескончаемым потоком потекли те самые деревянные ящики. Подошел состав, работа продолжилась, и скоро всё затихло. Поезд уехал, а я, получив свою дозу впечатлений, собирался покинуть станцию, но зачем-то обернулся и тут же застыл на месте от неожиданности.

Около лифта, за выступом в стене, лежал небольшой ящик из тех, которые только что грузили в состав. Прижавшись к стене спиной, я медленно начал красться к ящику, предчувствуя проблемы на свою голову в том случае, если этот

ящик — приманка, а я, как дурак, на нее попался. Но, к счастью, на станции больше никого не было. Прикоснувшись к ящику, я все еще боялся нападения и продолжал воровато оглядываться. Правда, этот страх быстро прошел, когда я поволок находку к выходу.

Спустя час я приковылял домой и уселся на пол возле своего приобретения, задавшись очень своевременным вопросом: что там внутри? Поскольку внутри могло оказаться все что угодно, открывать его я не спешил. Только окончательно взвесив все доводы, я взял фомку и отковырял крышку.

Первым, что я увидел, была куча опилок. Порывшись в них, я нащупал нечто гладкое и прохладное, а когда вытащил это из ящика, сглотнул и сел обратно на пол. В руках у меня оказалась маленькая статуя женщины из белого мрамора.

Правильность форм. Четкость линий. Изящество и легкость. Я смотрел на нее и не мог оторваться. Неужели они грузят такие вещи десятками ящиков? Куда они их девают? Кто они, в конце концов, такие?..

5

Безумство разрушенья множа,
Чернее ночи, ярче дня
Встал над страною желтокожей
Столб пепла, дыма и огня.
Им не очиститься от скверны,
Им век дожить свой не успеть.
Их всех под небом темно-серым
Зайдет невидимая смерть.

Нострадамус

В четыре часа утра на Москву хлынул холодный осенний дождь. Дул резкий северный ветер, по улицам текли потоки воды, слышались раскаты грома. Пять автомобилей BMW с номерами синего цвета, с огромной скоростью двигавшиеся по Кутузовскому проспекту, доехали до Третьего Транспортного кольца, после чего головная машина этой колонны продолжила движение по проспекту, а четыре остальные свернули на Кольцо и понеслись по мокрой трассе, по две в каждую сторону.

Через полчаса центр Москвы озарили пять ярких вспышек, и ударная волна, сметая всё на своем пути, продолжила свой разрушительный бег, пока плотная застройка старого города не погасила ее действие окончательно. Пять языков адского пламени за считанные секунды поглотили несколько кварталов. Тучи радиоактивной водяной пыли пронеслись по улицам, сея смерть всему живому. Неукротимые потоки камней, грязи, битого стекла врывались в окна домов. Обломки зданий, мусорные баки, легковые автомобили — всё это резко метнулось обратно к эпицентрам, когда произошел обратный эффект всасывания.

Когда рев стих, а грибовидные облака исчезли в атмосфере, на мгновение воцарилась тишина. Лишенные освещения улицы погрузились во тьму. Сверкнула молния, и пространство разорвал очередной раскат грома. Центр Москвы прекратил свое прежнее существование...

На «Советской» опять кипела работа. На этот раз людям в черной форме помогали еще и люди в сером. Скорее всего, это были машинисты поезда. Минут двадцать они, словно муравьи, кропотливо занимались своим делом, затем, как обычно, сели в поезд и уехали. Подождав минут десять, я вышел из укрытия и пошел к лифту. Наглейшим образом, ожидая только подтверждения тому, насколько бредовой была моя идея, я подошел и попытался раздвинуть створки дверей. Я уже давно заметил, что рабочие не всегда закрывают лифт на ключ. Видимо, уверены, что на станции кроме них никого нет. В этот раз попались именно такие раздолбаи — двери туго, но всё же пошли в разные стороны.

Лифт был отделан не хуже «Советской». Не мрамором, конечно, а деревом. Но ощущения лифта не появлялось: я чувствовал себя как в уютной комнате. Освещение было не ярким, но вполне достаточным. На одной из стенок я обнаружил приборный щиток с кнопками. Часть из них соответствовала этажам того здания, которое, как я понял, находилось сверху. Чуть ниже располагались две кнопки со стрелками вверх и вниз, видимо, для перемещения между зданием и станцией. «Ладно, если уж наглеть, то наглеть до конца», — решил я и нажал кнопку. Двери закрылись, я почувствовал себя похороненным заживо. В начале и в конце подъема лифт почти не дергался, двигаясь очень плавно, и это небольшое путешествие для меня прошло лишь в виде закрытия и открытия створок.

Выход из лифта вел в слабо освещенный коридор, который никак нельзя было назвать заброшенным. По крайней мере, следов от обуви не оставалось. Сам пол был покрыт чем-то мягким, и мне не пришлось изошряться, чтобы идти как можно тише. Боковых дверей в коридоре не было, так что пришлось идти вперед, не имея никакой возможности спрятаться при появлении кого-либо из местного персонала. Больше всего, конечно, меня пугали не мигающие лампы на потолке и не люди, которые могли появиться здесь в любую минуту, а гнетущая тишина в неизвестном мне месте. Зная по собственному опыту, что от такого ощущения можно избавиться только решительными действиями, я побыстрее подошел к двери в торце коридора и зашел внутрь.

Я был готов к тому, что мне в лицо уставится дуло автомата или на голову опустится какая-нибудь труба, но ничего подобного не произошло. В безлюдном помещении было еще более сумрачно, чем в коридоре. Когда мои глаза привыкли к темноте, я смог разглядеть, что нахожусь в огромном зале, уставленном стеллажами не то с папками, не то с книгами. Не долго думая, я нашел самую дальнюю полку, взял с нее первое, что попало под руку, и быстрым шагом направился к лифту. С таким грузом под мышкой у меня бы не вышло наврать и сказать, что я заблудился, поэтому обратный путь я проделал уже почти бегом, а как добирался домой, не помню до сих пор...

МЕТРО

В СНК СССР и ЦК ВКП(б)

26 апреля с.г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) заслушали доклад правительственной Комиссии по приемке Московского метрополитена.

Комиссия пришла к следующему заключению, что осуществление первоочередных линий Московского метрополитена, выполненное строительством в труднейших гидрогеологических условиях, в весьма короткий срок, исключительно из советских материалов, силами советских специалистов, является крупнейшей победой социалистического строительства, свидетельствующей о громадных достижениях на фронте индустриализации СССР и ставшей возможной благодаря огромному подъему энтузиазма строителей метро, повседневному руководству и контролю московских партийных и советских органов и неустанному руководству и величайшей поддержке всей партии, ее ЦК и правительства.

Комиссия доложила правительству, что в результате подробного и тщательного ознакомления и испытаний всех устройств и частей метрополитена, а также проверки знаний и опыта эксплуатационного персонала, она установила, что все работы сделаны удовлетворительно и полностью закончены.

Прочность и надежность в эксплуатации тоннеля, пути, подвижного состава, движущихся лестниц (эскалаторов), вентиляции и других устройств вполне соответствует требованиям новейшей техники строительства городских подземных железных дорог.

Поэтому Комиссия признала Московский метрополитен вполне готовым для эксплуатации и представила акт о приёме Московского метрополитена. СНК СССР и ЦК ВКП(б) одобрили представленный Комиссией доклад и акт и приняли представленные Комиссией предложения.

СНК СССР и ЦК ВКП(б) постановили назначить пуск метрополитена в нормальную эксплуатацию на 15 мая 1935 года.

Правительственной Комиссии по приёме Московского метрополитена под председательством тов. Межлаука В. И., в составе тт. Гинзбурга С. З., Постникова А. М., акад. Винтера А. В., акад. Веденеева Б. Е., инж. Кагана И. Б., инж. Булата А. Ф., проф. Скочинского А. А., проф. Терпигорева А. М., инж. Шермергорна Д. Т., инж. Штанге Д. А., проф. Келдыш В. М., Пудалова А. Д., и Ловина К. П. объявлена Совнаркомом СССР и ЦК ВКП(б) благодарность за проведенную работу.

*Московский метрополитен имени Л. М. Кагановича.
Торжественное заседание в Колонном зале Дома Союзов 14 мая 1935 года,
Посвященное пуску метрополитена // М., Партиздат. 1935. С. 37-38.*

«Метро многолико, оно... оно такое же разное,
как мы сами...»

sights.metro.ru

Московский ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени метрополитен имени В. И. Ленина (ранее — Московский метрополитен имени Л. М. Кагановича).

Обычное с первого и весьма непростое со второго взгляда сооружение. Если взять коллекцию монет и свалить ее в одну кучу, получится довольно точное сравнение: в середине оригинальные и интересные монеты попадают чаще, нежели по краям. Так же и под землей — чем ближе к окраине, тем реже попадают оригинальные, красивые станции, хотя есть исключения.

Среди центральных станций невозможно найти две одинаковые. Каждая оригинальна, каждая соответствует своему географическому расположению относительно поверхности, своему названию. Даже если две станции проектировались, строились или оформлялись одними людьми, облик каждой из них никогда не будет напоминать облик «сестры».

Так получилось потому, что метро замышлялось и строилось как монумент. Монумент не только метростроителям, но всему исполинскому рабочему классу Советского Союза. Понятно, что в эпоху Сталина архитектора, наваявшего проект станции «а-ля Юго-Западная» ждал расстрел на месте. Поэтому ваяли, в основном, дворцы. Такие как «Арбатская» (глубокого заложения) или «Маяковская».

Папка. Достаточно новая, не потрепанная, но и не очень аккуратная. Щелкнув замком, я принялся рассматривать содержимое. На первый взгляд, это был альбом с картинками, не более того. Поразмыслив, я пришел к выводу, что это не просто альбом, а упорядоченный список конкретных вещей. На ослепительно белых страницах были изображены какие-то картины, камни, мебель и маленькие фигурки, вроде той, которую я так удачно стянул на «Советской».

Меня стал мучить вопрос: зачем кому-то понадобилось возить всё это в больших количествах неизвестно куда? То есть, им-то известно, но мне хотелось разобраться до конца. Ответ на этот вопрос я мог получить, только узнав, почему эти вещи из списка представляют такую ценность, что их возят под охраной в ящиках, да еще и по секретным тоннелям. И очень хотелось узнать, куда едет этот состав от станции «Советская».

За ответом на первый вопрос я отправился в библиотеку. Перерыв кучу книг о картинах и им подобных вещах, я узнал, что всё это называлось «произведения искусства» и очень высоко ценилось. Поэтому эти «произведения» хорошо охранялись (даже лучше, чем на «Советской»), хотя не всегда были сделаны из драгоценных металлов.

Взять ту же фигурку из мрамора — обычный камень, но само исполнение, видимо, и повергало людей в такой трепет, что они были готовы на всё ради права

обладания этой вещью. Значит, возят их столь необычным способом из-за их ценности. Но кому это всё нужно? Я понимаю, раньше это ценилось, но сейчас ценности иные, и людям уже не до яркости красок и не до изящества форм. Это мне было неясно, но я склонялся к мысли о том, что кто-то имеет с этого большую выгоду.

Произведения искусства хранились в специальных сооружениях — музеях — где за ними присматривали и ухаживали. Из книг я постепенно узнал, что в городе этих музеев была тьма, по памяти я мог бы перечислить штук пять, хотя было их в десятки раз больше. Я долго пытался оценить общее количество произведений искусства, сопоставляя количество музеев и папок на тех полках на «Советской» и приходил к выводу, что даже в наше время всё это может цениться очень высоко.

Сложнее всего было прицепиться к составу: на «Советской» это можно было сделать, заблаговременно спрятавшись в тоннеле, а затем, забравшись на последний вагон, но такой вариант был опасным, так как там в это время будут шастать много здоровенных мужиков при оружии. Скоро у меня появился второй вариант. Когда поезд остановился у тех самых ворот, под которыми я так успешно пролез какое-то время назад, я подкрался к составу и забрался в огромный ящик без боковой стенки, приваренный к днищу последнего вагона. Этот ящик я обнаружил, когда изучал состав на этом же месте за несколько дней до этого. Тогда я еще подумал, что неплохо будет взять какой-нибудь старый мешок и закрываться им, когда это необходимо.

В этом ящике я проделал весь путь до Юго-запада.

2

«Искусство — чистое и незамутненное...»

metro.ru

Даже если абстрагироваться от пресловутого «Метро-2», секретных станций, заброшенных тоннелей и коридоров, ведущих в никуда, станций с одинаковыми названиями и разной глубиной заложения, в метро останется много вещей, достойных внимания. Например, сам факт, что метро — это произведение искусства.

Особенно хорошо в метро сочетается зодчество (абсолютно разных стилей и эпох) и скульптура. В расчет не берутся станции вроде «Войковской» или «Прспекта Вернадского», поскольку ничего кроме кухонной кафельной плитки там не найти. Однако станции, построенные в период до 1960 года вполне можно заносить в учебники по архитектуре.

Причем обратить внимание следует не только на внутреннее убранство станций, но и на архитектуру вестибюлей. Естественно, не всех подряд. Примером могут послужить наземные вестибюли сталинских станций, то есть, постройки 1935—1953 годов.

«Арбатская» мелкого заложения. Автор проекта — Л. С. Теплицкий. Построена в 1935 году в составе первой очереди метро. Ее вход выполнен в виде небольшого строения в форме пятиконечной звезды. Замысел строителей был прост: вестибюль станции находится под окнами здания Генерального Штаба, и сверху кажется, что площадь под окнами увенчана звездой. Еще факт: с момента

постройки и до 80-х годов XX века башенку на крыше вестибюля украшали флаги и мачта со звездой, которая светилась в темное время суток.

Станция «Красные ворота» (бывшая «Лермонтовская»). Построена в 1935 году архитектором Н. А. Ладовским. Один из ее входов с внутренней стороны Садового кольца выполнен в виде раковины, постепенно уходящей в землю.

Еще пример — наземный вестибюль станции «Кропоткинская» (бывшая «Дворец Советов») архитектора С. М. Кравца. Отрывок из книги «Как мы строили метро»: «Легкое полуциркульное здание из ряда круглых колонн предстало перед восхищенным коллективом строителей. Вестибюль был задуман в виде арки, открывающей вход на Гоголевский бульвар». Арка в своем своде имела множество прямоугольных окон, которые потом почему-то заделали железом.

Поезд остановился около низкой платформы. Настолько низкой, что я мог разглядеть во всех подробностях то место, где стоял состав. А стоял он, как мне показалось, посреди огромного склада, или ангара. Я видел высоченные своды, из-под которых пути, а также всё вокруг них, освещалось яркими лампами. Первый вопрос, который пришел мне в голову — этот склад находится *над* или *под* землей? Шестым чувством я понимал, что *под*, и от этого мне становилось жутко.

Тем временем, вагон стали разгружать. Из своего укрытия я видел, как рабочие таскают ящики и укладывают на платформе. Тут же стоял их начальник и деловито вел учет отгруженного. Потом, видимо, остался только тяжелый груз, и за дело взялся автопогрузчик. Пыхтя дизелем, он торопливо ездил туда-сюда, но вскоре и он уехал в неизвестном направлении.

Далее произошло то, что я был не в состоянии предвидеть. По приказу старшего, двое из толпы рабочих, у которых, видимо, был перекур, подошли к штабелям около вагона. Ухватив один из верхних ящиков, они с видимым усилием подтащили его прямо к тому месту, где лежал я, укрывшись куском мешковины. Затем последовал вопрос, ответ на который волновал и меня:

— На кой черт мы его притащили-то?

— Приказали наугад по несколько ящиков вскрывать. Проверять, чтобы всё на месте было. Давай, доставай фомку. И противогаз не забудь надеть!..

Прежде чем я успел сообразить, в чем дело, они надели противогазы и открыли ящик. Из него сразу пошел едкий дым, скрыться от которого было практически невозможно. Через несколько секунд я полностью отключился.

3

Станция «Маяковская» Замоскворецкой линии (ранее — Горьковской линии, а еще ранее — Горьковского радиуса) является одной из самых красивых и интересных в московском метро. Она построена в составе второй очереди, открыта в 1938 году. Ее проектом занимался А. Н. Душкин, а в оформлении участвовал известный мастер того времени А. А. Дейнека.

На момент открытия станция являлась самой глубокой в метро (что и позволило приспособить ее в качестве бомбоубежища в период Великой Отечественной войны). Однако ее создатели использовали для поддержания свода не пилоны, как это делается на станциях глубокого заложения, а колонны. Многие

часто путают эти понятия, хотя различить пилон и колонну просто — колонна тоньше и выше, а пилон как бы является частью свода, он намного массивнее.

Каждая колонна плавно переходит в свод, соединяясь с соседней колонной дугой из полированной нержавеющей стали. Такой же дугой соединены колонны с противоположных сторон платформы, как бы образуя «арки» вдоль и поперек станционного зала. Любители знают, что если взять мелкую монету, например, достоинством 10 копеек, и резко запустить ее вверх по стальному профилю такой «арки», она пролетит его по всей длине.

В оформлении станции использован серый мрамор «шроша», а также садахлинский мрамор из Грузии. Колонны украшены тонкими пластинами красно-розового уральского камня «орлец». В потолке станционного зала расположено несколько небольших сводов. В этих сводах можно увидеть тридцать мозаичных панно из смальты работы А. А. Дейнеки на тему «Сутки советского неба». Они набраны таким образом, что создается эффект «окон» в потолке, и пассажиру кажется, что он смотрит прямо со станции на парашютистов, трубы заводов или на полет планера. Каждый свод дополнительно подсвечивается большим количеством светильников, которые освещают и мозаики, и платформу станции.

В 1938 году макет «Маяковской» был выставлен на Международной выставке в Нью-Йорке. Причем макет станции не являл собой ее точную копию. Дело в том, что на выставке был представлен только фрагмент, состоявший из двух противостоящих колонн и части свода. Но за счет системы зеркал, установленных за этим фрагментом, он был «размножен», и посетителям казалось, что они видят перед собой станцию во всю ее длину.

Яркое летнее солнце слепит глаза. Запах креозота поднимается от путей вместе с потоками раскаленного воздуха. Приложив ладонь козырьком, поднимаюсь на железнодорожную насыпь. Навстречу мне движется маневровый тепловоз, я уже могу различить в кабине двух машинистов в оранжевых жилетках поверх блестящих промасленных тел. Под ногами ощущаются удары колес на стыках, и тут я понимаю, что как только тепловоз подъедет, он остановится, и мне конец. За долю секунды страх нарастает до такой степени, что я машинально хватаю с насыпи увесистый камень и с размаху швыряю в стекло кабины.

По скрипу тормозов мне становится ясно, что камень попал в цель. Оборачиваясь на бегу, вижу преследователей: оба машиниста, покинув свое транспортное средство, бегут за мной. В руках у каждого огромный инструмент, вроде газового ключа, но побольше раза в два. Все это я не могу увидеть за то время, пока оборачиваюсь, и детали дорисовывает мое резвое воображение.

Бежать мне некуда, это ясно: впереди огромная бетонная площадка двадцать на двадцать метров. Она залита солнцем настолько, что глаза приходится зажмуривать по максимуму. За краем площадки видны верхушки тополей. Я прыгаю на деревья, и на мгновение ощущаю только свободный полет. Потом шум веток и довольно жесткое приземление. Снизу и тополя, и дом, крышей которого была бетонная площадка, не кажутся такими высокими.

Я явно ушибся, но боли пока не чувствую.

Снова бегу, подальше от этого дома, через редкий лес. Впереди река, гранитные набережные по обе стороны. Снова прыгаю, на этот раз в воду. Выныриваю и жадно глотаю воздух. Набережная имеет отрицательный угол наклона, поэтому меня невозможно увидеть, даже если перегнуться через парапет. Противная

теплая вода успокаивается, мое дыхание становится ровнее и тише. Наверху я слышу голоса тех, кто только что пытался меня догнать. Нет, ребята, не вышло.

Голоса стихают, я плыву подальше от того места, где только что спрыгнул в воду. Ноги наливаются болью — сказывается прыжок с крыши. Гранит набережной кончается, я выбираюсь на горячий песок и падаю без сознания...

4

Как открываются новые станции? Очень непросто. Чтобы описать всю технологию строительства подземных путей сообщения, не хватит и сотни страниц. Можно попытаться лишь в двух словах рассказать о работе строителей.

Когда уже выбран маршрут новой трассы, когда все работы по исследованию почвы проведены, когда потрудились инженеры-проектировщики, за дело берутся проходчики — те, кому предстоит прорыть многие километры тоннелей. Параллельно с ними работают строители станций. Все вместе они выбирают грунт, роют котлованы, попутно обходя под землей плывуны (скопления жидкой грязи и песка). Борьба с водой — отдельная тема. Чтобы вода не попала к месту строительства, используют различные способы от искусственного водопонижения, до замораживания грунтов.

Сразу же за ними следуют рабочие, которые занимаются гидроизоляцией. Изолировать тоннель, по которому уже проложены пути, проще, а станции придется одевать в своеобразную «рубашку» из специальных материалов, чтобы ни капли воды не попало на отделку, электрику и электронику станции. Не забудем, что в это время к станции тянутся эскалаторные тоннели, которые вскоре тоже попадут в руки специалистов по гидроизоляции.

Когда станции вчерне готовы, строители приступают к отделке. Даже на самой скромной станции приходится укладывать множество квадратных метров отделочного материала, будь то исчезающий грузинский мрамор, или глазурованная плитка. Потолки тщательно выравниваются и белятся, потому что освещение станции не должно выявить никаких неровностей.

Освещение, как и вся электрика — это уже дело других профессионалов. Через тоннели к станциям тянутся километры кабелей, контактные рельсы, связь, световая сигнализация, системы блокировки, АЛС (автоматическая локомотивная сигнализация, предназначенная для передачи машинистам информации об обстановке и состоянии путей). В станционных залах, над путями и на эскалаторах временное техническое освещение вытесняется помпезным постоянным освещением.

Для работы на станции набирается штат сотрудников от кассиров до милиционеров, а по тоннелям и через станции уже бегут пробные поезда. Не забудем, однако, что кроме всего вышеописанного, строится наземный вестибюль и помещения с турникетами и кассами. А если строится целая ветка метро, то недалеко от нее возводятся тяговые понизительные подстанции для снабжения электроэнергией.

Плюс, ко всему, надо построить депо, оборотные тупики, вспомогательные тоннели (в 1934 году, при строительстве первой очереди метро, в районе Красных прудов был построен уникальный двухъярусный тоннель, притом, что опыта строительства метро у тогдашних инженеров не было вообще).

Так, за какие-то несколько лет перед пассажирами возникают новые варианты маршрутов. А строительство новых станций, тем временем, продолжается...

Проснулся я в холодном поту от боли. Болели не ноги (хотя во сне прыжок с крыши я ощутил весьма подробно), а голова. Проклятый газ. Я даже не знал, сколько времени я пролежал без сознания. Определить это тоже не представлялось возможным — я находился в маленькой сырой комнате без окон с одинокой лампой дневного света, постоянно мерцавшей и издававшей цокающий звук. От этой лампы мне делалось противно. За те несколько минут, что я был в сознании, я возненавидел ее всей душой, и уже был готов разбить ее любым способом.

Сделать это мне помешал приземистый толстяк, вошедший в мое мерцающее узилище. У него была идиотская черная борода, одет он был в темно-синий плащ почти до пола. Маленькие пороссячи глазки забегали с невероятной скоростью, осматривая меня с ног до головы. Когда он заговорил, вся моя негативная (в тот момент) сущность переключилась с лампочки на вошедшего. Шепелявым голосом он спросил:

— Ты кто такой? За каким хреном ты в поезд залез?

— А тебе не все равно? — внутри я просто кипел. По счастью, толстяк этого не узнал. Уходя, он бросил мне что-то вроде «Ну посиди еще, подумай...»

Но думать мне хотелось меньше всего. Ногами я отчаянно распахивал всякое барахло, валявшееся по углам. В дальнем от двери углу над самым полом обнаружилась решетка. Моих ударов она, естественно, не выдержала. Разбив напоследок ненавистную лампочку, я кое-как пролез в узкое отверстие, оказавшееся вентиляционной шахтой. Обдирая лицо и руки о заклепки на стыках алюминиевого короба, я полз куда-то вперед, пока не свалился с двухметровой высоты на покрытый плесенью бетон.

На этот раз я оказался в тоннеле с очень тусклым освещением. По стенам шли трубы в оболочке из гипса и мелкой сетки. Почти под самым потолком ютились толстые связки кабелей. В нос бил противный запах дохлятины и канализации. Под лампой на бетонной стене я различил две надписи, сделанные краской через трафарет: «Север — Юг». И соответствующие указатели направления. Не раздумывая, я побежал на юг.

Добежав до какой-то прогнившей решетки, я с размаху выбил ее ногой и спрыгнул в новый тоннель, шедший аккурат под предыдущим. Тут мне совсем пришлось пригнуться: потолок был очень низким, а пола как такового не было вообще — вместо него были две параллельные трубы. Согнувшись и пройдя метров пятьдесят, я наткнулся на какую-то лестницу. По ней я вскарабкался наверх и уперся в чугунную крышку люка. Выбравшись на поверхность земли, я обнаружил, что нахожусь в заброшенном парке посреди пустынной аллеи. Придав люк увесистым валуном, я побрел в сторону высоких зданий, маячивших на горизонте и заслонявших диск заходящего солнца.

5

Если бы некто, к примеру, в 2003 году попросил вас показать ему будущее Москвы, его следовало бы отправить на станцию «Воробьёвы горы», а затем на станцию «Парк победы». Вполне вероятно, что увиденного ему хватило бы на долго.

Напрашивается противопоставление: первую станцию можно назвать самой «высокой» в московском метро (она расположена на мосту на высоте нескольких

десятков метров над рекой), вторая — глубоко под землей (на момент открытия — самая глубокая в Москве).

Каждая из станций поражает своими размерами, особенно «Парк победы». При открытии ее создатели утверждали, что она повторяет стиль и концепции сталинских станций семидесятилетней давности. Отчасти это так, и проследить сходство легко. Та же помпезность, те же размах и величие. Ощущение старого монументального величия тридцатых годов XX века встречает пассажиров еще до входа на эскалатор: в потолке сделаны огромные купола, из которых бьет яркий свет, достаточный для освещения просторного вестибюля. Там же устроено множество скамеек, с тем отличием от старинных, что они оформлены светлым деревом и не столь массивные.

На станции нет ощущения того, что находишься на глубине 90 метров. На глубину указывает лишь длинный эскалатор — его длина 126 метров, что тоже своеобразный рекорд для московской подземки. Эскалаторы также заставляют задуматься, в каком времени оказался. При входе на ступеньки, когда они еще двигаются горизонтально, видно, что снизу они подсвечены зеленым светом. Их отделка, вопреки традиционной «под дерево», отличается обилием алюминия, серого пластика и полированных металлических деталей.

Станционные залы хоть и выдержаны в старом стиле, тоже насквозь пропитаны современностью. Дело даже не в указателях на станции, которые начали устанавливать еще в девяностые годы. Вся отделка отличается сдержанностью, практичностью. Все линии очень четкие, многочисленных деталей практически нет. Лестницы, перила, пол и освещение строгие. И в то же время не вызывают ощущения зажатости, недоработки или скромности.

Постройка «Парка победы» заняла 16 лет, с 1987 по 2003 годы. Однако, находясь на станции, трудно почувствовать ее возраст. Чувствуется лишь, что технологии, задействованные при строительстве, ушли несколько вперед своего времени.

Эти здания я нашел давно. Они располагаются юго-западнее моего жилища. Все они не темные от времени, а светлые. Относительно, конечно. Одно здание стоит чуть поодаль. Оно совсем не такое, как остальные: во-первых, у него снесена верхушка, во-вторых, оно не из бетона, а из голубого стекла, непрозрачного с одной стороны и прозрачного с другой.

Между зданиями — просвет шириной метров триста-четырееста. Очень странный — вокруг руины, надолбы, а просвет этот разровнен и периодически убирается, раз на нем всегда такой порядок. Позже я понял, почему. Эта площадка используется как взлетно-посадочная полоса импровизированного аэродрома и способна выдержать достаточно большие нагрузки со стороны того, что на нее сядет.

Рядом есть еще одно сооружение длиной, наверное, в километр. На первый взгляд приземистое, но только если смотреть с фасада. А если взглянуть сзади, от «Юго-западной», то у этого монстра наличествует шесть корпусов, а этажей там уже не два, а четыре или пять. Да еще, наверное, несколько уровней под землей. Внутри этого здания лучше не заходить — вонь такая, что подкатывает к горлу и режет глаза. Вероятно, что-то там еще не до конца разложилось, а вентиляции, естественно, никакой.

В тот раз я не стал долго бродить по его крыше, а уселся на козырьке над входом. Очень удобная позиция, чтобы наблюдать за аэродромом. Тогда я знал

точно: я опять смогу наблюдать, как садятся и взлетают эти летательные аппараты. Раньше это были «самолеты», так и будем их называть. Так вот, эти самолеты прилетают сюда регулярно, откуда — не знаю, но зрелище это поистине впечатляющее.

Они, как огромные белые птицы, садятся на аэродроме, и через какое-то время взлетают. Происходит это ночью и подсвечивается снизу синеватыми прожекторами. Временами кажется, что всё исполняется в виде танца, что всё это — спланированный, отработанный до автоматизма спектакль, где каждый самолет не просто летучий кусок металла, но нечто разумное, являющееся как бы исполненным организмом. И всё это на фоне невиданного изящества. Признаться честно, когда я в первый раз увидел это, я долго пребывал в состоянии шока...

6

Разными людьми метро воспринимается по-разному. Например, для обычного московского работяги, едущего каждый день с «Водного стадиона» в «Текстильщики», метрополитен — не больше чем транспорт, тесный и душный. Двукратное часовое путешествие вряд ли доставляет ему морально-эстетическое наслаждение. Скорее, наоборот...

Совсем другое дело — студент третьего курса, который проводит в метро не так много времени. Для одного студента метро (не всё целиком, а только старой постройки, либо совсем уж новые станции) не просто транспорт, но нечто большее. Когда он спускается на станции, которые по возрасту едва ли не ровесники его бабушкам и дедушкам, его восприятие окружающей обстановки приобретает некий романтический характер.

Тут дело не столько в его романтической натуре, сколько в антураже подземки. Вся она до мозга костей пропитана духом сталинской эпохи. Возможность лицезреть залы и переходы «Арбатской», «Кропоткинской» или «Александровского сада» вселяет в студента священный трепет.

Звездочки и гербы, бронза и сталь, мрамор и гранит составляют величие московского метро, от которого порой по телу пробегает дрожь. Многим трудно понять его отношение к метро, но вполне возможно, что кому-то подобные ощущения близки. Когда каждая поездка по старой ветке оказывается погружением в другой мир, старый и забытый...

Над моей головой сизое небо, на западе постепенно становящееся багровым. Я сижу на крыше бывшего института на высоте тридцати с лишним метров. Прямо передо мной — огромный аэродром. Кажется, что его взлетная полоса тянется до горизонта, в бесконечность. Заходящее солнце вот-вот коснется полосы в самом ее конце.

Аэродром живет своей жизнью. Через равные промежутки времени на нем садятся громадные транспортные самолеты. Из них тут же выходят члены экипажа, по аэродрому начинают снова автоматические погрузчики, в чрева самолетов нескончаемым потоком текут деревянные ящики. Большие на транспортерах, маленькие — на спинах людей в черной униформе.

Самолеты улетают, им на смену прилетают новые. Кажется, что время заиклилось, что каждый час процесс повторяется. Солнце зашло, и теперь аэро-

дром полностью освещен множеством ярких прожекторов. Тишину нарушает лишь работа погрузчиков на взлетной полосе. Где-то слышится лай собак и крики людей — меня, наверное, уже ищут.

Не найдут.

Время летит незаметно. Надо мной с ревом проносится очередной транспортный самолет.

Ноябрь 2001 г. — май 2005 г.