

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

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

ISBN 978-5-17-164634-9

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

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

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

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

ISBN 978-5-17-164634-9

© ООО Издательство «АСТ»

ВСТУПЛЕНИЕ

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

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

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

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

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



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

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



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

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





МЕТРО НЕ СРАЗУ
СТРОИЛОСЬ

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

ИСТОКИ ПОДЗЕМНОГО ГОРОДА

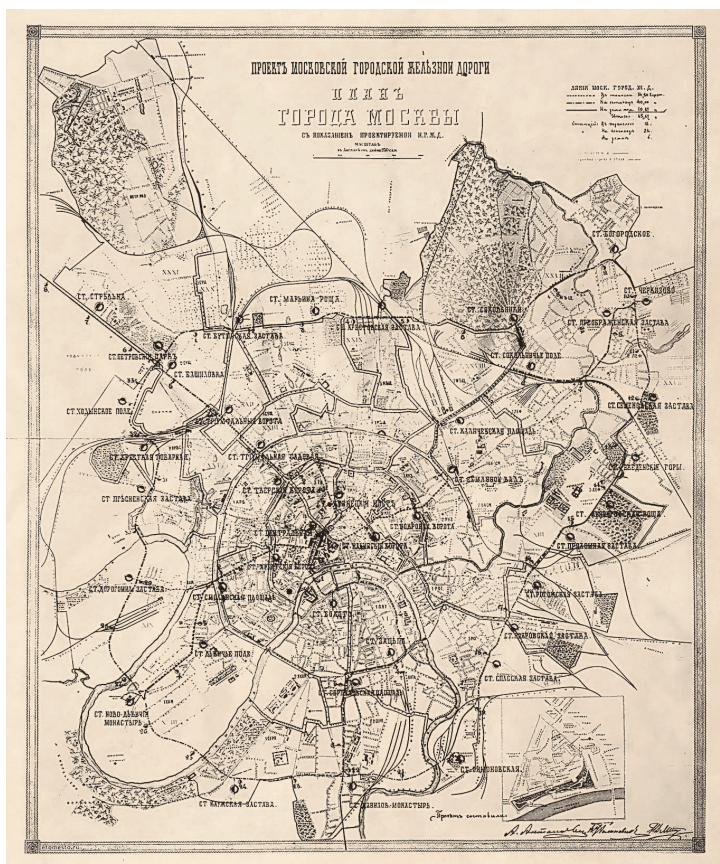
Одна из самых известных легенд — это библиотека Ивана Грозного, спрятанная в подземельях Кремля. Эта коллекция редких книг и манускриптов исчезла после смерти царя и до сих пор не найдена. Исследователь Игнатий Стеллецкий* посвятил её поискам годы, но каждый раз сталкивался с обрушениями туннелей и затоплениями.

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

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

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

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



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

ПЕРВЫЕ ИДЕИ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ МЕТРО

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



Е.К. Кнорре

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

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

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

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

ПОЯВИЛАСЬ НЕОБХОДИМОСТЬ

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

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

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

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

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



П.И. Балинский

СОЗДАН «МЕТРОСТРОЙ»

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

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

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



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

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

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

МОСКОВСКАЯ ДИЛЕММА — КАКОЙ МЕТОД ВЫБРАТЬ?

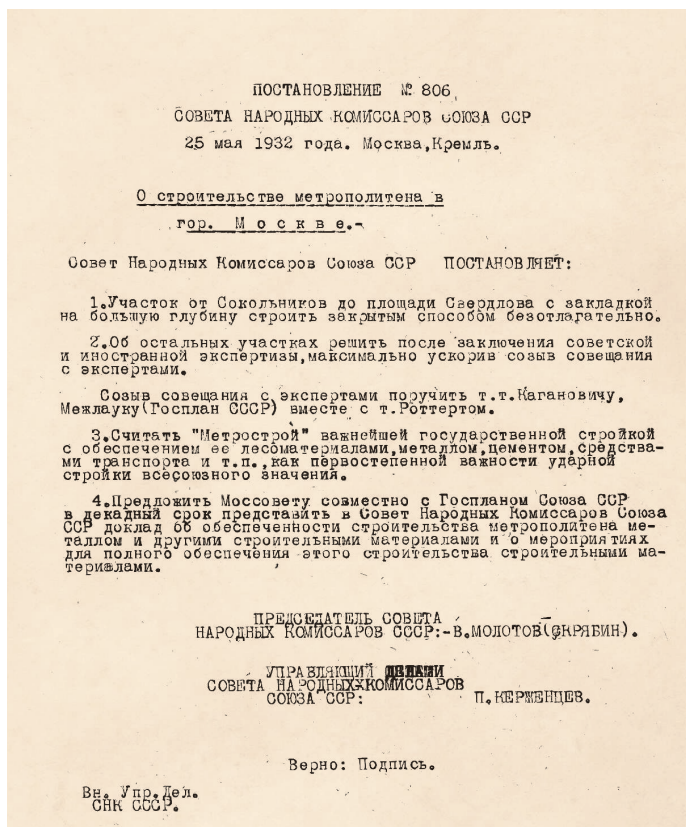
Москва — город со своими особенностями. Кроме того, сложные грунты

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

ПЕРВЫЕ ШАГИ И НЕОЖИДАННЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ

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

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



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

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ И ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ПЛАН

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



Проект станции
«Библиотека имени Ленина»,
1934 год. А. И. Гонцевич

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

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

СТРОЙКА КАК ПОЛЕ БИТВЫ

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

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



**Строительство первой
очереди Московского
метрополитена**

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

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

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

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



МЕТРОПОЛИТЕН ИМЕНИ Л. М. КАГАНОВИЧА

Московский метрополитен не всегда носил имя Ленина. С момента своего основания в 1935 году и до 1955 года он был назван в честь Лазаря Моисеевича Кагановича, наркома путей сообщения СССР, который руководил строительством первой линии метро. Сам Лазарь Моисеевич, несмотря на возражения, стал символом метро на два десятилетия. В сентябре 1947 года, в честь 800-летия Москвы, за успешную работу предприятие было награждено высшей государственной наградой, после чего его официальное название изменилось на «Московский ордена Ленина метрополитен имени Л. М. Кагановича».

НО МЕТРО СВЕРКНУЛ ПЕРИЛАМИ ДУБОВЫМИ*

А вы знали, что слово «метро» когда-то было мужского рода? В 1930-х годах, когда первые линии московского метро только открывались, его называли «он», а не «оно». Газеты того времени, та-

* Утёсов Л. О. «Песня старого извозчика» / музыка Н. Богословского, слова Я. Родионова