

СТАЛИНИАНА

АЛЕКСАНДР ШИРОКОРАД



СЕКРЕТНЫЕ
ОБЪЕКТЫ
СТАЛИНА

Александр Борисович Широкоград

Секретные объекты Сталина

Серия «Сталиниана»

Текст предоставлен издательством
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=50391829
Секретные объекты Сталина: Вече; Москва; 2017
ISBN 978-5-4484-8100-0

Аннотация

30–50-е годы XX века – время великих строек. Мы путешествуем по многочисленным каналам на комфортабельных теплоходах. В наши квартиры поступает электроэнергия от огромных ГЭС. Мы ежедневно спускаемся в метро.

Но от великой эпохи осталось множество закрытых объектов, не известных населению. Кто знает, что первый космодром в СССР начал строиться в 1946 году? Что весь северо-запад Ладожского озера – это сплошная территория полигонов, включая ядерные? Что помимо известного нам метро есть еще и секретное? Есть ли на территории России подземный бункер, строившийся для Сталина, но позже ставший бункером Гитлера? Что было бы в случае захвата немцами Москвы? Нет, речь идет не о фэнтези, а о реалиях.

Об этом и многом другом читатель узнает из книги Александра Широкограда «Секретные объекты Сталина».

Содержание

Введение	5
Раздел I. Тайны Московского метро	6
Глава 1. «Метро-1»	8
Глава 2. Секретные линии метрополитена	19
Раздел II. Секретные подземелья	34
Глава 1. «Медвежья берлога» – бункер Гитлера или Сталина?	34
Конец ознакомительного фрагмента.	38

Александр Широкоград

Секретные

объекты Сталина

© Широкоград А.Б., 2017

© ООО «Издательство «Вече», 2017

© ООО «Издательство «Вече», электронная версия, 2019

Сайт издательства www.veche.ru

Введение

Эпоха Сталина – это, безусловно, время лишений и трудностей, вызванных непрерывной войной 1914–1921 гг. и 1941–1945 гг. Ну а сразу за Великой Отечественной началась холодная война.

Но это было и время великих строек, равных которым не было ни в царской России и ни в одной другой стране Европы. Многие из созданного в 1930–1950-е гг. мы видим и сейчас. Это огромные заводы, гидроэлектростанции, каналы, метрополитен, сталинские «высотки» в Москве и многое другое.

Но имелись и закрытые объекты. Они были секретны при Сталине. Часть из них засекречена властями до сих пор, а многие просто забыты. Об этих уникальных сооружениях и пойдет речь в нашей книге «Секретные объекты Сталина».

Раздел I. Тайны Московского метро

Что такое Московское метро? Это главная транспортная артерия столицы. Это десятки красивейших станций постройки 1930–1960-х гг. и более скромные станции последующего периода. Но это лишь видимая часть айсберга.

На самом деле есть пять (!) московских метро, из которых мы видим только «Метро-1». Правда, это деление подземных объектов метро весьма условно и введено журналистами, пишущими о метро. Ну а какое мнение у специалистов, занимающихся проектированием и эксплуатацией метрополитена? Да никакого! Они немые как рыбы.

Это молчание более чем удивительно. Я понимаю, что человек, давший подписку о неразглашении при Сталине или даже Брежнев, боялся раскрыть рот. Но сейчас давно нет державы, построившей Московский метрополитен. Многие специалисты уехали в ближнее зарубежье, а кто и в дальнее: США, Германию, Израиль и т. п. Там вроде бы им бояться некого, да и морально они не связаны подпиской несуществующему государству, тем более что в РФ с 1991 г. начали шельмовать все, что связано с социалистическим строем – его вождей, индустриализацию, коллективизацию, строительство каналов и гидроэлектростанций, и даже само стро-

ительство Московского метро.

Лично я эту молчанку могу объяснить лишь договоренностью спецслужб Запада и РФ с целью не допустить утечки в независимые СМИ больших массивов секретной информации бывшего СССР. Ну а кому моя версия покажется фантастической, пусть предъявит свою. Но пока иных версий нет.

Я же могу привести аналогичный пример. В начале 1990-х гг. правительство РФ передало США и НАТО подробную информацию о химическом оружии СССР. Но эта информация до сих пор засекречена от населения России. Я в 1990-х гг. имел неплохие связи в военных кругах. Но когда я говорил, покажите то, что было передано на Запад, у дядь в погонах начинали трястись руки.

Но вернемся к метро. Итак, согласно условному делению, существовало пять московских метро – 1, 2, 3, Е и служебное метро.

Глава 1. «Метро-1»

«“Метро-1” – упрощенно, транспортная система общегражданского назначения, предназначенная для обслуживания пассажиропотока, представляющая известную всем по карт-схемам систему радиальных линий, замыкающихся на кольцевую линию. Осуществляет свою деятельность в обычных повседневных условиях. Помимо представленных на карт-схеме туннелей, оборудована значительным числом вспомогательных служебных туннелей (перегонных, накопительных, фильтрационных и т. д.) и сооружений, имеющих непосредственное отношение в работе данной общегражданской транспортной системы и обеспечению ее деятельности, не обозначенных на карт-схеме, но присутствующих на общем техническом плане метро»¹.

В условиях чрезвычайной ситуации (военного времени) «Метро-1» по первоначальному замыслу его создателей превращается в большое бомбоубежище для рядовых жителей города и приезжих лиц, что с учетом нынешних военных достижений в области крылатых ракет с боевыми частями проникающего действия уже полностью утратило свой смысл. В случае войны граждане доставляются в «Метро-1» как с городских улиц через обычные входы в метро, так и через служебные ветки, созданные в советские годы для крупных

¹ Материалы сайта: <http://caves.ru/threads>

предприятий, организаций и прочих мест большого скопления людей, имеющие рельсовый выход в туннели «Метро-1», но в обычных условиях по понятным причинам не задействованные для его работы и заблокированные.

Говоря об использовании «Метро-1» в качестве бомбоубежища, думаю, стоит процитировать любопытный документ.

«Документ № 49 (с. 133)

Обязательное постановление Исполкома Моссовета о правилах использования Московского метрополитена как бомбоубежища

№ 36/18

21 сентября 1941 г.

В целях создания лучших условий для укрывающегося населения в метрополитене во время вражеских налетов исполком Московского Совета постановляет:

1. Московский метрополитен использовать как бомбоубежище для населения, проживающего поблизости от станций метрополитена.

2. Разрешить вход в метрополитен до объявления воздушной тревоги только детям и женщинам с детьми до 12-летнего возраста.

Примечание: начало впуска в метрополитен женщин и детей устанавливается администрацией метрополитена.

3. После объявления воздушной тревоги на станции

метрополитена пропускаются в первую очередь дети, а затем взрослое население.

4. Запрещается пользоваться метрополитеном как бомбоубежищем:

а) больным инфекционными болезнями (тиф, скалатина, корь и т. д.);

б) лицам в нетрезвом состоянии;

в) лицам с громоздкими вещами (чемоданы, узлы, ящики и т. д.).

Примечание: разрешается иметь при себе постельные принадлежности.

г) лицам, содержащим себя в неопрятном состоянии.

5. Входящее в метрополитен население обязано без задержки пройти в тоннель на место, указанное администрацией метрополитена или органами милиции. На платформах станций и в вагонах метро разрешается размещаться только детям и женщинам с детьми до 2-летнего возраста.

<...>

9. Администрация Московского метрополитена обязана:

а) немедленно после сигнала воздушной тревоги подготавливать станции и тоннели метрополитена к приему укрывающихся граждан;

б) иметь на всех станциях метро медицинские пункты для оказания первой помощи».

Московское метро имело надежные бомбоубежища со времени первых налетов германской авиации.

При объявлении воздушной тревоги на станциях и в тоннелях укрывалось около 435 тысяч человек. Метро закрывалось для пассажиров в 18 часов, проводилось спешное дооборудование станций – на пути укладывался деревянный настил, устанавливались фонтанчики для питьевой воды.

За всю войну метро не работало только один день – 16 октября 1941 г. во время возникшей в Москве паники.

Лишь однажды возникла ситуация, угрожающая жизни укрывшихся в метро людей. Это случилось 22 июля 1941 г., когда авиабомба попала в перекрытие тоннеля мелкого заложения между станциями «Арбатская» и «Смоленская». Одновременно была разрушена магистраль городского водопровода, и вода хлынула в образовавшуюся воронку. Метрополитеновцы смогли без потерь вывести людей из поврежденного тоннеля и ликвидировать последствия бомбежки.

В тот же день на площади Белорусского вокзала при авианалете был поврежден магистральный водопровод. Вода затопила площадь и вестибюль станции метро «Белорусская», проникла в машинный зал эскалаторов. Общими усилиями движенцев, сантехников, сооруженцев и эскалаторщиков воду удалось направить под железнодорожный путепровод. Через несколько минут поступило сообщение, что вода прорвалась в торец станции «Белорусская». С большим трудом при помощи водоотливных установок откачали воду, не допустив ее в тоннель, где находились люди.

С самого начала строительства «Метро-1» было связано с

секретными бункерами.

В 1937 г. Метрострой начал строительство спецобъекта недалеко от станции «Кировская». Расположенный на большой глубине бункер предназначался для штаба противовоздушной обороны Москвы. Вскоре, вместе со строительством второй очереди, началось строительство аналогичного объекта для штаба гражданской обороны на Советской площади. В строй их ввели в 1940 г.

В мирное время торжественные заседания Московского Совета ВКП(б) проводились в Большом театре, но в октябре 1941 г. в вестибюле театра зияла большая воронка от фугасной бомбы. Бомбы падали на территорию Кремля, одна из них попала в Георгиевский зал Большого Кремлевского дворца, но, к счастью, не разорвалась. Заводы не прекращали работу под бомбежками. Но как праздновать под бомбами? И было принято решение провести торжественное заседание на одной из красивейших станций метрополитена глубокого заложения – на «Маяковской».

Тогдашний секретарь МК ВКП(б) Б.Н. Черноусов вспоминал:

«Вечером 6 ноября в Москве была объявлена воздушная тревога. Под грохот зенитных орудий подъехали к станции метро “Маяковская”. Мы знали, что вся система ПВО Москвы в особой боевой готовности. Около 250 фашистских самолетов пытались в тот памятный день прорваться к столице.

В подземном дворце была сооружена сцена, на постаменте бюст В.И. Ленина, цветы, трибуну доставили из Большого театра, стулья – из соседних к площади Маяковского театров. У перронов – составы: по одну сторону в вагонах устроили гардероб, по другую – буфет, там накрыли столы. Праздник есть праздник!

Задолго до начала заседания зал заполнили 2 тыс. москвичей. Теплые встречи фронтовиков, представителей трудящихся столицы.

К семи вечера прибыли члены Государственного Комитета Обороны, члены правительства.

С докладом выступает И.В. Сталин. Напряженно вслушивается зал в каждое слово докладчика.

– Наше дело правое, победа будет за нами, – закончил под гром аплодисментов Верховный Главнокомандующий.

Затем было предоставлено слово мне. С большим волнением огласил я приветствие от участников торжественного заседания Центральному Комитету партии.

Остался в памяти концерт после торжественного заседания. Члены президиума пересели в первый ряд, предоставив место артистам. С необычайным подъемом выступали И.С. Козловский, М.О. Рейзен, М.Д. Михайлов, В.В. Барсова, только что прилетевшие из Куйбышева. “Широка страна моя родная, много в ней лесов, полей и рек...” – начал народный артист СССР Марк Осипович Рейзен. От волнения

у слушателей перехватило дыхание»².

Интересно, что до сих пор никто не знает, откуда приехал и куда уехал Сталин. Просто на станцию подошел поезд с генсеком, а после окончания заседания куда-то ушел.

На ряде станций метро разместились военные и государственные учреждения. На станции «Кировская» находились отделы Генерального штаба Красной армии. Поезда там не останавливались, перрон отгородили от путей высокой фанерной стеной.

Помещения станции метро «Красные ворота» были использованы для создания защищенного командного пункта и Наркомата путей сообщения. Там были устроены помещения для руководящего состава и оперативно-диспетчерского аппарата.

Осенью 1941 г., когда налеты люфтваффе стали регулярными, Московский метрополитен был переведен на новый режим работы: с 18 часов, не дожидаясь сигнала «Воздушная тревога!», прекращалось движение поездов, и население укрывалось на ночное время. Москвичи быстро привыкли к этому режиму, и уже за час-полтора у вестибюлей выстраивались очереди людей с чемоданами и узлами, ожидавших, когда можно будет спуститься на станции и отдохнуть в безопасном месте. Только осенью 1941 г. в Московском метрополитене находили убежище до полумиллиона москвичей в сутки. На станциях была организована продажа вечером мо-

² Материалы сайта: <http://metroblog.ru/post/1638/>

лока (в бутылочках) и белого хлеба для детей.

В часы воздушных тревог в столичном метро родилось 217 детей. Только в июле 1941 г. в метро во время бомбежек спускались 2,9 млн человек.

Во время воздушных тревог под землей разворачивался целый город. Работали магазины, парикмахерские. На станции метро «Курская» работала библиотека.

После 1945 г. метро начало строиться и модернизироваться с учетом превращения его в угрожаемый период в убежище для миллионов москвичей от ядерного оружия. Все вентиляционные стволы стали оборудовать фильтрами, на перегонах построили санузлы, способные обслуживать большое количество людей, которым в случае тотальной войны пришлось бы провести под землей не один день. Согласно нормативам, использование этих санитарных узлов в мирное время не допускается.

Все тоннели и входы на станции были оборудованы герметичными дверьми (гермозатворами), способными выдержать воздействие ударной волны от ядерного взрыва мощностью в несколько мегатонн. Помимо этого гермозатворы должны предотвратить затопление тоннелей и станций в случае наводнения, прорыва плывуна и других стихийных бедствий. В официальных документах эти двери именовались просто «металлоконструкциями», или сокращенно «м/к». В народе же их называют «гермуха».

На случай отключения городских источников питания

предусматриваются защищенные дизельные электростанции (ДЭС), которые, конечно, не способны обеспечить бесперебойную работу метро, однако для освещения и вентиляции их должно хватить.

Мало кому известно, что была попытка использовать «Метро-1» для размещения межконтинентальных баллистических ракет (МБР), то есть для нанесения ответного удара по противнику.

В 1980-х гг. был создан целый ряд малогабаритных МБР, которые помещались в габариты обычного железнодорожного вагона и соответствовали весу, перевозимому этим вагоном.

В СМИ появилась информация о разработке экспериментального образца транспортно-пусковой системы «Крот-М», специально предназначенного для действий в шахте метрополитена.

Это чудо техники представляло собой состав из трех вагонов:

- командного пункта с автономной дизельной электростанцией (на случай отключения напряжения в контактном рельсе);
- пусковой установки с баллистической ракетой;
- вагона обеспечения боевого дежурства с 4 купе для личного состава и кабиной управления поездом.

Комплекс должен был нести боевое дежурство на соединительной ветви, примыкающей к пути метрополитена, и

при необходимости боевой работы проследовать к специально оборудованной пусковой шахте.

Для каждого комплекса предполагалось построить три таких шахты. Для облегчения условий подъема транспортно-пускового контейнера шахты были врезаны в перегонные тоннели в местах расположения стрелочных переводов, так как там диаметр тоннеля значительно больше. Вагон с пусковой установкой подгонялся под шахту, в ней открывалась заслонка, и производился подъем контейнера в вертикальное положение одновременно с продвижением вагона вперед до полного входа контейнера в пусковую шахту.

На поверхности шахта выходила на импровизированную стройплощадку Метростроя. Таких объектов немало в Москве.

Перестройка, завершившаяся распадом СССР, поставила жирный крест на этом проекте.

Тем не менее исключить появление боевых железнодорожных ракетных комплексов (БЖРК) в метро в будущем нельзя. Так, к примеру, в Московском институте теплотехники с 2012 г. ведутся ОКР по созданию БЖРК «Баргузин» – транспортно-пусковой контейнер с ракетой размещен в обычном четырехосном железнодорожном вагоне.

В случае полномасштабного финансирования комплекс «Баргузин» может быть принят на вооружение уже в 2019 г. Серьезных препятствий технического характера для использования его в метро нет.

Ну а пуски МБР из БЖРК можно производить как из специальных заранее прорытых шахт, так и при выходе тоннелей метрополитена. Десятки таких выходов есть в Московском метрополитене при переходе из подземных участков в наземные. Есть и неизвестные москвичам выходы в специальных депо метрополитена.

Глава 2. Секретные линии метрополитена

О существовании секретных линий метро я слышал еще в начале 1960-х гг. в разговорах «компетентных» лиц в штатском.

Впервые в печатном органе о секретном метро было сказано в романе Владимира Гоника «Преисподняя», опубликованном летом 1992 г. в журнале «Юность». Именно Гоник ввел термин «Метро-2». Хотя некоторые авторы утверждают, что название «Метро-2» система секретных тоннелей получила после публикации в журнале «Огонек», в 1992 г. впервые поднявшем эту тему.

Настоящее название системы – «Д-6».

По поводу «Преисподней» Гоник писал: «Материал приходилось собирать по крупицам. Иногда удавалось повстречаться с пенсионером, который раньше работал под землей. Запуганные режимом секретности и подписками о неразглашении, замордованные, на всю жизнь ушибленные социализмом и советской властью, старики смертельно боялись и помалкивали.

Боже, как они боялись! Страх неотступно держался в глазах: старики слишком хорошо знали, что случилось с теми, кто открывал рот. Мне с большим трудом удавалось раскрутить их на разговор».

Любопытно мнение руководителя службы «Диггер-Спас» Вадима Михайлова: «Конечно, секретное “Метро-2” существует, мы, диггеры, его сотни раз не то что видели, но и многие участки его исследовали. Добирались мы по нему до Раменок. Однако сегодня часть “Метро-2” в районе Арбатской площади получила дополнительный статус секретности, туда теперь нет никакой возможности проникнуть. И сегодня “Метро-2” строится, но совсем черепашими темпами – как всегда, нет денег. Однако секретное метро – лишь часть подземной Москвы. Всего в ней существует 12 уровней коммуникаций (это трубы, коллекторы, шахты и др.). Максимальная обжитая глубина – 840 метров, там у военных находятся бункеры. Вырыли бы и глубже, да природа не дает – дальше идут уже гранитные породы»³.

В 1991 г. Министерство обороны США опубликовало отчет под названием «Military forces in transition» («Военные силы в переходный период»), несколько страниц которого посвящено секретному правительственному метро в Москве. Цитату из этого доклада приводит Википедия:

«Советское правительство построило командные посты глубоко под землей, как в Москве, так и за ее пределами. Эти объекты связаны сетью специальных глубоких линий метро, которые предоставляют быстрый и безопасный способ эвакуации для лидеров страны... Существуют глубокие команд-

³ Цит. по: Яковлева О. Тайны московских подземелий. М.: Бертельсманн Медиа Москау, 2014. С. 204.

ные посты на территории Москвы. Один из них находится под Кремлем. Советская пресса подтвердила существование огромного подземного правительственного бункера рядом с Московским государственным университетом. Эти объекты предназначены для национального командования во время войны. Они находятся на глубине предположительно 200–300 метров и рассчитаны, по оценкам, на 10 000 человек. Специальная линия метро проходит между некоторыми точками Москвы и, возможно, VIP-терминалом во Внуковском аэропорту».

В 2004 г. руководитель протокола президента СССР Михаила Горбачева и первого президента России Бориса Ельцина Владимир Шевченко первым из бывших высших государственных чиновников фактически подтвердил наличие в Москве секретного метро: «Сведения о числе подземных коммуникаций сильно преувеличены. При Сталине, который очень боялся покушений на свою жизнь, в самом деле работала однопутная ветка подземного метро от Кремля до так называемой Ближней дачи в Волынском. Сегодня ни дачей, ни веткой метро не пользуются. Кроме того, существовали подземные транспортные коммуникации между Генеральным штабом и несколькими другими правительственными объектами».

В 2008 г. Владимир Шевченко вновь коснулся этой темы: «В настоящее время кремлевское метро никак нельзя назвать транспортной артерией, и, насколько мне известно,

для ее дальнейшей эксплуатации требуется капитальный ремонт: ведь помимо прочего там проходит множество подземных коммуникаций, которые со временем ветшают».

Вице-премьер и министр в правительстве Бориса Ельцина в начале 1990-х гг. Михаил Полторанин рассказывает о «Метро-2»: «...это и разветвленная сеть тоннелей, и запасной командный пункт на случай войны, откуда можно командовать ядерными силами страны. Там может укрыться большое количество человек – это было необходимо для его обслуживания. Знаю, что в “Метро-2” есть ветки, которые уходят в Подмосковье, чтобы командование могло переместиться подальше от эпицентра ядерного удара».

Бывший префект ЦАО Александр Музыкантский во время одного из интервью заявил: «...это транспортные подземные коммуникации, связывающие Кремль с командными пунктами, которые предназначены для обеспечения устойчивой работы высшего военного и политического руководства страны в период вооруженного, в том числе ядерного конфликта. Это гигантская система. Она строилась 40 лет. В нее вбухано огромное количество денег. До 91-го года само существование, само наличие этой системы было высшей государственной тайной».

Согласно материалам сайта <http://caves.ru/threads/> «Метро-2» – «секретная транспортная система служебного характера, обеспечивающая в обычных условиях и в случае наступления чрезвычайной ситуации бесперебойную связь,

транспортировку служебных пассажиров и циркуляцию грузов между секретными подземными объектами обеспечения управления страной в условиях чрезвычайных ситуаций, подвоз к ним продовольствия, воды, медикаментов, обеспечения служебной связи и т. д., обеспечение необходимых ремонтно-восстановительных мероприятий и охранных действий. В силу секретности, оборудована различными системами, затрудняющими обнаружение линий этой транспортной системы, проникновение в нее и выживание в ее условиях посторонними лицами. Рельсовые пути “Метро-2” не сообщаются с “Метро-1”, за исключением в прошлом двух транспортных перемычек, которые сегодня полностью заблокированы. На территории г. Москвы из “Метро-1” можно попасть в “Метро-2” только “пешком” через несколько фильтрационных шлюзов, полностью перекрываемых в условиях чрезвычайной ситуации, для избежания доступа в “Метро-2” и связанные им секретные объекты посторонних граждан из “Метро-1”. По аналогии с “Метро-1”, “Метро-2” представляет собой ряд радиальных линий, соединенных одной (с начала 80-х – двумя) кольцевой линией, характер расположения которых обеспечивает бесперебойную деятельность данной системы между связанными с ней объектами даже в случае частичного ее уничтожения. С учетом решаемых задач закрытых транспортно-пассажирских перевозок, профиль туннелей “Метро-2” полностью соответствует “Метро-1” (двухполосные линии и т. д.), за исключением

ряда служебных особенностей его конструкции и эксплуатации. Эксплуатация «Метро-2» в обычных условиях проводится в т. н. поддерживающем режиме, при начале активного использования лишь в условиях чрезвычайной ситуации. В частности, в рамках своих основных задач, в таком поддерживающем режиме «Метро-2» используется на текущий момент для доставки возобновляемых запасов расходных грузов (например, продуктов питания и т. д.) и материалов в режимные и особо секретные объекты, например в Кремль, комплекс зданий бывшего КГБ на Лубянке, подземный город-комплекс в Раменском и т. д.»⁴.

Большинство журналистов и диггеров сходятся на том, что якобы секретное «Метро-2» имеет четыре ветки.

Линия 1 построена в 1960-х гг., ее длина около 27 км. Она связывает Кремль, Библиотеку им. Ленина и расположенное рядом здание Генштаба, далее высотка МИДа на Смоленской площади, резиденции наших вождей на Ленинских горах⁵ и далее до подземного города Раменки-2. Причем под Москвой-рекой линия 1 «Метро-2» проходит в тоннеле, в отличие от линии «Метро-1», идущей по мосту, где расположена станция «Ленинские горы».

Некоторые авторы, включая представителей Минобороны

⁴ Материалы сайта: <http://caves.ru/threads/>

⁵ Ныне на Воробьевых горах. Названия здесь и далее приведены в основном советские, а позднейшие и дореволюционные названия лишь затрудняют чтение книги. Желаящие же могут найти все названия в Интернете.

США, считают, что эта линия доведена до Солнцева и далее до аэропорта Внуково.

В СМИ появились сведения, что первую линию в 1986–1987 гг. удлиннили до военного городка Власиха (он же Одинцово-10). По данным СМИ, линия глубокого залегания (около 100 м) идет до командного комплекса РВСН в городе Власиха (Одинцово-10).

В 1958 г. директивной Генштаба Вооруженных Сил СССР планировалось разместить на этой территории управления командующего дальней авиацией ВВС. Но в связи с созданием Ракетных войск это решение отменили, и к 1960 г. военный городок полностью перешел в ведение стратегических ракетчиков.

В Одинцово-10 построено как минимум два глубоких бункера. Очевидцы утверждают, что видели рельсовые пути широкой колеи в нижних помещениях одного из бункеров.

Линия 2 сдана во второй половине 1980-х гг.

Линия 3 построена в 1980-х гг. Ее длина 25 км. Линия проходит параллельно шоссе Энтузиастов и через Измайловский парк. Скорее всего, имеет станцию рядом с «Красными воротами» (во всяком случае, огромный сталинский бункер там точно есть – с лючным выходом на платформу «Красных ворот»).

Существование линии 4 вызывает большие сомнения. Она якобы начинается в районе станции «Метро-1» «Смоленская». Далее она шла в новый бункер гражданской обо-

роны А-50 на Рублевском шоссе, 48 – рядом с домом Ельцина на Осеннем бульваре. Потом санаторный/бункерный комплекс в Барвихе.

Вся система «Метро-2» до 1992 г. находилась в ведомстве 15-го управления КГБ⁶. Это управление впоследствии перешло под крыло ФСБ.

Линии «Метро-2» в основном однопутные. В отличие от обычного метро, вентиляционные шахты из тоннелей отсутствуют. Строительство велось закрытым методом, причем без промежуточных шахт. Контактный рельс на дальних перегонах не используется – только на центральных. Один из метросоставов второй или третьей линий состоит из 4-х вагонов – по концам два контактно-аккумуляторных электровоза «Л», в центре два салон-вагона с занавесочками серии «Еж-6», изготовленных на базе вагонов серии «Еж-3» с новыми узлами от вагонов модели 81-714. Состав проходил плановый ремонт в метродепо «Измайлово» в начале 1990-х гг.

Есть еще сведения про вагоны «Метро-2» от одного информированного товарища из управления Московского метрополитена. Все это выпущено между 1986 и 1987 гг. в Мытищах, как раз когда построили 2-ю и 3-ю линию «Метро-2»: 0087 Контактно-аккумуляторный электровоз «Л».

⁶ 15-е управление КГБ создано в 1969 г. Оно занималось обслуживанием атомных убежищ руководства СССР. 16 августа 1974 г. реформировано в 15-е Главное управление, включавшее в себя 4-е управление.

0087 Контактно-аккумуляторный электровоз «Л».

0088 Контактно-аккумуляторный электровоз «Л».

0089 Контактно-аккумуляторный электровоз «Л».

0090 Вагон серии «Еж-6».

0091 Вагон серии «Еж-6».

0092 Вагон серии «Еж-6».

0093 Вагон серии «Еж-6».

Для перевозки хозяйственных грузов используются прицепные платформы УП-2 или МК 2/15.

Несколько слов стоит сказать и о еще двух видах секретного метро. Еще раз повторяю, данные о них весьма спорны.

«Метро-3» – представляет собой эвакуационную систему, предназначенную для вывоза руководства страны и приравненных к ним по статусу лиц в условиях чрезвычайной ситуации за пределы города Москвы для целей последующей дальнейшей эвакуации. С учетом специфики этой служебной транспортной системы, она имеет ряд отличий от «Метро-1» и «Метро-2».

Среди них уменьшенный профиль туннелей, обеспечение их дополнительной (даже по сравнению с «Метро-2») системой необнаруживаемости и нераскрываемости в случае проникновения, а также действия в случае чрезвычайной ситуации только в одном направлении за счет их обрушения или перекрытия после прохождения по ним составов с эвакуируемыми лицами.

Теоретически, предполагается возможность вернуться по

ним назад, но в реальной обстановке чрезвычайной ситуации она не рассматривается. Все туннели – однополосные, узкоколейные. Предполагалось построить 4 (варианты из разных источников – до 6 и даже 8) линии данного метро, однако в реальности к середине 1980-х гг. было построено лишь две из них, а третья так и осталась на консервации. Что там сегодня – неясно. Повторяю, цель и задачи системы – только эвакуация высокопоставленных лиц.

«Метро-Е» – секретная пассажирско-транспортная система, соединявшая друг с другом наиболее важные наземные и подземные объекты Министерства обороны СССР (России) на территории Москвы и Московской области. Предназначается для перевозки людей и малогабаритных грузов. Эксплуатируется как в условиях обычного, так и военного времени.

Профиль линий – аналогичен профилю «Метро-3». Все туннели – однополосные. Не соединяется ни с «Метро-1», ни с «Метро-2», ни с «Метро-3». Имеет собственные эвакуационные выходы на территории удаленных военных объектов (например, на одну такую линию «Метро-Е» в сторону Солнцево якобы «нанизан» ряд военных объектов аж до Кубинки). Для экономии средств при строительстве была частично объединена с системой туннелей служебной связи МО СССР (РФ). Эта система метро наиболее секретна. Замечу, что ее эксплуатировали и охраняли не военные, а КГБ. С учетом специфики деятельности военного ведомства, в период чрезвычайных ситуаций (применительно к войне), к ряду режим-

ных надземных и подземных военных объектов в городской черте были проложены как линии «Метро-2», так и «Метро-Е».

«Особенностью профиля туннелей “Метро-3” является стрельчатая, а не обычная арочная форма свода. Т. е. туннель при прокладке имел по профилю в верхней части не обычную круглую арочно-кольцевую форму из наборных секционных фашинных колец, которая имеет место при прокладке обычного метро, а стрельчатую из смыкающихся вверху и расходящихся книзу двух цельных полукруглых фашин, устанавливаемых в притык друг к другу с дополнительной фиксацией в верхней части стальной балкой. Объяснялось это более высоким уровнем резистентности такого стрельчатого профиля в случае динамического воздействия и просадки грунта при мощных взрывах, происходящих наверху, в отличие от обычного круглого профиля туннеля, который при подобных воздействиях легко деформировался и складывался. Также часть линий “Метро-Е” в городской черте по слухам имеет фигурный контурный подковообразный профиль туннеля. По рассказам, – чтобы понять, как он выглядит, – представьте себе торец обычного товарного вагона, боковые стенки которого идут не прямо вниз, а немного сходятся друг к другу в нижней части, где проходит рельсовое полотно, образуя некое подобие (из смыкающихся вверху парных фигурных фашин) перевернутой равнобедренной трапеции с закругленными углами и наличием в верхней ча-

сти небольшого стрельчатого свода с опорной страховочной усилительной балкой по аналогии с описанным выше у “Метро-3”. В отличие от “Метро-3”, по таким туннелям в “Метро-Е” за счет подобного расширения стенок помимо бóльшего числа людей на транспортных поездах можно проводить малогабаритные грузы путем постановки на колесные тележки более широких платформ, с обеспечением для них низкого уровня опрокидываемости при транспортировке даже в условиях узкоколейного рельсового полотна. По степени резистентности динамическому воздействию, конструктивно такой туннельный профиль представляет собой промежуточный вариант между кольцевым профилем обычного метро (и “Метро-2”) и стрельчатым профилем “Метро-3”. Но это, опять-таки, на уровне слухов, – сам я подобного не видел. В обоих случаях прокладывать такие линии технически значительно сложнее, дороже и трудозатратнее, чем обычные, с кольцевым профилем, но с учетом целей, выполняемых данными линиями метро, это себя полностью оправдывает»⁷.

Абсолютно же реальным, но тоже секретным является служебное метро. Замечу, что иных названий в СМИ у него нет. Речь идет о закрытых эксплуатационных туннелях и рельсовых путях вспомогательного и служебного характера, с секретным режимом эксплуатации.

Служебное метро соединяет различные предприятия,

⁷ Материалы сайта: <http://caves.ru/threads/>

склады, грузовые терминалы. Наконец, служебное метро – подземные депо, ремонтные мастерские и т. д.

Для перегонки вагонов и обеспечения ремонтно-эксплуатационной деятельности туннели «служебного метро» сообщались рельсовым путем с «Метро-1» через фильтрационные охраняемые шлюзы на территории метродепо, отдельных станций (например, «Полежаевская», «Багратионовская») и т. д.

Попробуем подвести некоторые итоги. Вне всякого сомнения, под Москвой существует достаточно разветвленная схема секретного подземного метро.

Какие-то элементы его очевидны. Так, я еще подростком не понимал, зачем от центра проведено две параллельные линии метро с парами станций: «Арбатскими», «Смоленскими» и «Киевскими» радиальными. Так, станция метро «Арбатская» («мелкая») введена в строй в 1935 г., а станция «Арбатская» «глубокая» в 1953 г. Я часто ездил по ним в 1958–1970 гг. и лично могу свидетельствовать, что обе не были загружены. Почему в 1949–1953 гг. на строительство абсолютно ненужной городу глубокой линии были затрачены огромные суммы? Эти деньги можно было потратить если не на строительство жилья в Москве, то на восстановление разрушенных войной городов, на разработки баллистических и крылатых ракет, океанского военного флота и т. д.

А вот вторая загадка. Хрущев, придя к власти, распорядился строить «дешевое» метро, то есть станции мелкого за-

легания, а то и наземные участки пути. По такой схеме в 1958–1965 гг. от станции «Киевская» («мелкая») до станции «Молодежная» была построена Арбатско-Филевская линия метро.

Но вот в 1990 г. начинается строительство новой линии от станции «Киевская» в сторону «Парка Победы». В 1992 г. из-за отсутствия средств работы прекратили и возобновились в 2001 г. Станция «Парк Победы» была введена в строй только 6 мая 2003 г.

И тут москвичи узнали, что станция метро «Парк Победы» находится на глубине 84 метра (!), то есть стала самой глубокой в Московском метрополитене и одной из самых глубоких в мире.

Ну а следующие станции этого радиуса – «Славянский бульвар», «Кунцевская» и т. д. – оказались мелкого залегания, и попасть на них с улицы можно по лестнице.

Сейчас для того, чтобы войти с улицы на станцию «Парк Победы» или выйти из нее, требуется не менее 7–10 минут. К чему такое издевательство над пассажирами? Зачем построили станцию сверхглубокого залегания и убухали сотни миллионов рублей?

А ведь можно было продолжить прямую линию наземного метро от станции «Студенческая» (Филевский радиус от нее уходит на 90° вправо) и через пустырь проложить наземную линию до «Парка Победы», а затем линию мелкого залегания до «Славянского бульвара», а далее то, что и было

построено. Работы бы удешевились в десятки раз. Я сам отлично знаю этот район.

Увы, никто из наших депутатов-правдолюбцев даже не поднимает сей вопрос в Госдуме. Ряд журналистов считают, что при строительстве длинного перегона «Кунцевская» – «Парк Победы» был использован какой-то глубокий тоннель, проложенный за десятилетия до 1990 года. Использование старого тоннеля ради удешевления строительства новой линии исключено. На подземные вестибюли «Парка Победы» ушло денег больше, чем на строительство двух станций метро мелкого залегания. Видимо, кому-то было нужно, чтобы в районе парка Победы метро прошло именно на этой глубине, чтобы его можно было соединить с... А дальше пошли государственные тайны особой важности.

Раздел II. Секретные подземелья

Глава 1. «Медвежья берлога» – бункер Гитлера или Сталина?

Словосочетание «тайны Катыни» у отечественного читателя автоматически вызывает ассоциации с расстрелом 4 тысяч польских офицеров, якобы совершенном НКВД в апреле 1940 г. Поэтому, чтобы разобраться во всех тайнах Катыни, мне придется начать с этого момента.

Убийства военнопленных осуждались еще в Средние века. Права пленных были закреплены на международной конференции в Брюсселе 1874 г. и подтверждены Гаагской конвенцией 1899 г. Но, увы, массовые убийства пленных имели место во всех больших войнах последних двух веков.

Вот, к примеру, 6 марта 1799 г. в Яффе (Сирия) 4 тысячи турецких солдат сдалось французам, пообещавшим им сохранить жизнь. Но тут приехал Наполеон, приказал вывести всех на берег моря и расстрелять. Ну и что? Сколько сейчас во Франции, Италии памятников Наполеону, улиц и площадей, носящих его имя. Да и противники Наполеона, от Испании до России, повинны в убийстве десятков тысяч пленных французов. Вспомним, что наш великий гуманист в романе

«Война и мир» без особого сожаления описывает расстрел французских пленных.

А во Второй мировой войне все без исключения великие державы повинны в массовых убийствах пленных. Так, американцы на Тихом океане, потопив японский пароход с солдатами или беженцами, отправляли к месту катастрофы торпедные катера, которые сбрасывали десятки глубинных бомб, глушивших выплывших людей, как рыбу. И это не геббельсовская пропаганда, а выдержки из мемуаров американских адмиралов.

Ну а в 1920–1921 гг. поляки убили и замучили от 30 до 70 тысяч советских военнопленных. И если сталинские репрессии были осуждены еще в 1956 г. на XX съезде, то маршал Пилсудский, ответственный за массовые убийства десятков, если не сотен тысяч пленных русских, украинцев или немцев, сейчас возведен в ранг национального героя Речи Посполитой.

Говоря об убийствах пленных, я бы хотел отметить два принципиальных момента. Во-первых, в XIX и первой трети XX века страна, совершавшая военные преступления, лишалась права предъявления претензий к противнику за аналогичные деяния.

Классический пример: 19 августа 1917 г. британское судно-ловушка «Баралонг» потопило германскую подводную лодку U-27. Несколько моряков доплыли на находившийся рядом пароход «Никосиан». Тогда с «Баралонга» был выса-

жен отряд морпехов, который перебил спасшихся германских подводников. Германское правительство потребовало суда над командиром «Баралонга». Лондон согласился, но при условии рассмотрения международным судом всех случаев, происшедших в течение 48 часов после инцидента с «Баралонгом». Увы, за это время немцы в территориальных водах Дании потопили севшую на мель британскую подводную лодку E-13, и Берлину пришлось уняться.

Второй значимый момент. Массовые убийства пленных всегда были важным аргументом в пропагандистской войне. Но как только война заканчивалась, об этом в подавляющем большинстве случаев забывали. Еще один классический пример. В июле 1940 г. британская эскадра внезапно напала на французский флот в Мерс-эль-Кебире. По условиям перемирия с немцами французский флот ушел из Франции в колониальные порты в Африке, в том числе в Мерс-эль-Кебир, Дакар и т. д. Французы считали англичан друзьями, и при появлении британской эскадры начали готовить банкет. И в это время на них обрушились 15-дюймовые снаряды линкоров и торпеды авианосной авиации. Это был не бой, а бойня. Французов было убито свыше полутора тысяч, а на английских кораблях... двое раненых. Да и те стали жертвами не корабельной артиллерии, а старых береговых пушек.

После войны этот эпизод был напрочь забыт обеими странами. К 2007 г. кладбище французских моряков в Мерс-эль-

Кебире можно было сравнить с находящимся недалеко древнеримским кладбищем – все заросло, разбито, разграблено.

Кстати, и о советских пленных, убитых поляками в 1920–1921 гг., наши граждане узнали из «левой» прессы лишь в начале 1990-х гг., когда поляки уж больно сильно допекли нас с Катынью, где, по их мнению, войска НКВД убили 4 тысячи польских офицеров.

Как историк, я не знаю ни одного случая в истории человечества, чтобы эпизод с убийством пленных 75 лет рассматривался бы как одна из главнейших мировых проблем. Впервые «вражьи голоса» я начал слушать полвека назад и могу лично подтвердить, что не проходило и недели, когда в отсутствие жареных антисоветских фактов «Голос Америки» и «Би-би-си» не заводили бы шарманку о Катынском лесу и о Рауле Валенберге.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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