
К 80-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

ON THE 80TH ANNIVERSARY OF VICTORY
IN THE GREAT PATRIOTIC WAR

*ПРУЦКОВ Максим Игоревич
старший преподаватель,
Российский университет
транспорта, Москва, Россия
max4399@yandex.ru*

*PRUTSKOV Maxim Igorevich
Senior Lecturer, Russian University
of Transport, Moscow, Russia
max4399@yandex.ru*

Московский метрополитен как объект гражданской обороны в годы Великой Отечественной войны / The Moscow Metro as a civil defense facility during the Great Patriotic War

Аннотация

В статье рассматривается роль Московского метрополитена как оборонного объекта на протяжении его истории, начиная с проектирования в 1930-х годах до современности. Особое внимание уделено периоду Великой Отечественной войны, когда метро выполняло функции бомбоубежища, госпиталя и командного пункта. Исследование также охватывает послевоенное развитие метрополитена, включая модернизацию инфраструктуры для защиты от новых угроз. На основе анализа архивных данных и исторических источников выявлены ключевые факторы, определившие стратегическую значимость метро как элемента гражданской обороны.

Ключевые слова

Московский метрополитен; гражданская оборона; Великая Отечественная война; бомбоубежище; инфраструктура; исторический анализ.

Abstract

The article examines the role of the Moscow Metro as a defense facility throughout its history, from its design in the 1930s to the present. Special attention is paid to the period of the Great Patriotic War, when the metro served as an air raid shelter, hospital and command post. The study also covers the post-war development of the subway, including the modernization of infrastructure to protect against new threats. Based on the analysis of archival data and historical sources, key factors have been identified that have determined the strategic importance of the metro as an element of civil defense..

Keywords

Moscow Metro; civil defense; The Great Patriotic War; bomb shelter; infrastructure; historical analysis.

Московский метрополитен на протяжении своей истории играл важную роль как оборонный объект. С первых дней своего существования до современных реалий, он адаптировался к меняющимся условиям и угрозам, оставаясь не только транспортной артерией, но и важным элементом безопасности столицы.

Данное исследование направлено на анализ трансформации функций Московского метрополитена от транспортного объекта к элементу оборонной инфраструктуры. Основная проблема заключается в выявлении факторов, которые обусловили его стратегическую роль в разные исторические периоды, а также в оценке эффективности адаптации инфраструктуры к современным угрозам.

В работе использованы методы исторического анализа, включая изучение архивных документов, нормативных актов и мемуарной литературы. Применен сравнительно-исторический подход для оценки изменений в проектировании и эксплуатации метрополитена. Также проведен анализ современных мер в области гражданской обороны на основе официальных данных и отчетов.

История Московского метрополитена как оборонного объекта началась еще задолго до его открытия, с февраля 1932 года, когда штаб Рабоче-Крестьянской Красной Армии составил перечень мероприятий, подлежащих осуществлению при проектировании и постройке будущего Московского метро в соответствии с требованиями ПВО. Военные специалисты активно участвовали в обсуждении проекта, особенно в вопросе глубины прокладки тоннелей и станций.

Позиция Генштаба РККА была однозначной: метро должно строиться по типу Лондонского метрополитена, то есть на большой глубине.

Основные аргументы военных сводились к тому, что конструкции должны выдерживать обрушение ближайших многоэтажных зданий и обеспечивать защиту от авиабомб. Особое внимание уделялось тому факту, что без соблюдения требований к глубине заложения от использования метрополитена для целей ПВО пришлось бы отказаться. Это стало одним из решающих факторов при выборе метода строительства.

Окончательное решение о строительстве метро на большой глубине было принято на высшем уровне после длительных обсуждений и с учетом требований военных, которые сыграли ключевую роль в формировании технического задания проекта.

Принятые решения позволили в апреле 1941 начать приспособление метро под массовое убежище. Выпущенное тогда постановление Совнаркома определило работу по созданию защитных сооружений Московского метро как первоочередную задачу, наравне со строительством других оборонных объектов. Станции и тоннели были оснащены дополнительными системами газозащиты и водоснабжения, а вестибюли тогда строили по возможности максимально далеко от платформы, чтобы по входной группе налетчики не догадались, куда

сбрасывать бомбу.

22 июля 1941 года жизнь Москвы изменилась навсегда. В тот день в небе над столицей впервые прозвучал сигнал воздушной тревоги, возвестивший о начале массированных авианалетов. С этой даты берет свой отсчет новая, героическая глава в истории столичного метрополитена, который в одночасье превратился из транспортной артерии в стратегический оборонный объект. Его тоннели и станции стали надежным убежищем для сотен тысяч москвичей, спасавшихся от бомбежек.

По специально разработанному плану, при объявлении тревоги движение поездов немедленно прекращалось, и начиналась организованная эвакуация населения под землю. Метро обеспечивало укрытием до 500 тысяч человек одновременно. Людей размещали не только на платформах, но и в технических помещениях и даже в тоннелях. Чтобы сделать пребывание под землей безопасным и максимально комфортным, сотрудники метрополитена провели колоссальную работу: пространство между рельсами замостили деревянными настилами, установили лестницы для спуска с платформ, оборудовали пункты питания с хлебом и молоком, фонтанчики с питьевой водой и санитарные узлы. Были завезены деревянные топчаны и детские кровати, а в вагонах поездов выделялись специальные места для матерей с детьми и пожилых людей. Для поддержания порядка дежурили сотрудники милиции.

Но метро стало не просто укрытием, а настоящим подземным городом, где, несмотря на ужас войны, кипела жизнь. Помимо медицинской помощи и обеспечения базовых нужд, здесь была организована масштабная работа по поддержанию морального духа горожан. В самый критический период битвы за Москву, когда судьба города висела на волоске, сотрудники метро старались скрасить долгие часы ожидания. Для детей организовывались кружки и занятия, а для взрослых — кинопоказы и выставки. Так, 11 августа 1941 года станция «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная») на один вечер превратилась в первый в мире подземный кинотеатр, где зрителям показали короткометражный фильм «Чапаев с нами» и сводки фронтовой хроники. Успех этой идеи был оглушительным, и вскоре киносеансы стали проводить на других станциях.

Не менее уникальным проектом стала подземная библиотека на станции «Курская», где читальные столы стояли прямо на платформах. Только за декабрь 1941 года ее посетили более тысячи человек, а самой популярной книгой, символично, оказался роман-эпопея Льва Толстого «Война и мир».

Параллельно с гражданской жизнью метро выполняло военные функции. Ряд станций был полностью выведен из гражданской эксплуатации и переоборудован под размещение ключевых государственных и военных учреждений. Станция «Кировская» (ныне «Чистые пруды») уже на второй день войны стала засекреченным

командным пунктом Генерального штаба. На «Красных воротах» расположился командный пункт Наркомата путей сообщения.

Венцом этой «подземной» деятельности стало одно из самых секретных и символических событий войны — проведение 6 ноября 1941 года на станции «Маяковская» торжественного заседания Моссовета, посвященного 24-й годовщине Октябрьской революции. На него прибыл лично И.В. Сталин, что должно было продемонстрировать негибкую волю руководства страны. Мероприятие готовилось в условиях строжайшей секретности: приглашения передавались устно, а место проведения держалось в тайне до последнего. Величественный зал станции украсили бархатом и живыми цветами, а для двух тысяч собравшихся привезли стулья из Большого театра. Это событие стало мощнейшим сигналом как для жителей Москвы, так и для всего мира — город жив, работает и не сдается.

Во время Великой Отечественной войны московское метро стало не только укрытием, но и настоящим подземным госпиталем. Организация медицинской службы в подземных условиях была сложнейшей задачей, но она была успешно решена благодаря самоотверженному труду медицинских работников. На станциях метро были созданы временные медицинские пункты, где работали врачи, медсестры и санитарные работники. Эти пункты обеспечивали жителям и раненым первую помощь, проводили перевязки. В некоторых случаях станции метро превращались в полноценные подземные госпитали, где проводились операции и дальнейшее лечение. Несмотря на ограниченное пространство, недостаток света и свежего воздуха, а также необходимость в быстрой эвакуации раненых, медицинскому персоналу удалось создать эффективную систему оказания помощи. Врачи зачастую успешно использовали подручные средства, на станциях организовывались донорские пункты.

Несмотря на бомбардировки, Московский метрополитен продолжал перевозить миллионы людей. Единственным днем за всю историю, когда метро открылось не вовремя, стало 16 октября 1941. За день до этого советское руководство приняло решение уничтожить метрополитен, чтобы не сдавать врагу, а вагоны и оборудование эвакуировать в тыл. В ночь с 15 на 16 октября уже готовились к затоплению станций, начали рубить электрические кабели и демонтировать эскалаторы, однако утром решение отменили, и в 18:45 движение поездов возобновилось. Тем не менее, часть оборудования все равно эвакуировали в Узбекистан, оставив в Москве 105 вагонов.

Метрополитен также играл важную роль в транспортировке военной техники и грузов во время войны. Подземные тоннели обеспечивали безопасный и скрытый маршрут для перемещения необходимых ресурсов, что было особенно важно в условиях постоянной угрозы бомбардировок. Использование метрополитена для этих целей позволяло избежать повреждений на поверхности и обеспечивало быструю доставку техники и боеприпасов к фронту.

Это способствовало эффективной логистике и поддержанию боеспособности армии в критические моменты.

В начале войны вагоноремонтные и механические мастерские московского метрополитена были перепрофилированы для выполнения задач, связанных с военными нуждами. Так, в вагоноремонтных мастерских на территории электродепо «Сокол» был налажен выпуск военной продукции: здесь делали корпуса мин, снарядов и гранат, а в механических мастерских ремонтировали танки. Мастера и рабочие, несмотря на сложные условия, активно участвовали в ремонте и восстановлении военной техники, что способствовало поддержанию боеспособности Красной Армии.

Таким образом, в суровые военные годы Московское метро выполняло сразу несколько функций: оно было спасительным убежищем, центром культурной жизни, опорным пунктом для управления обороной страны, центром оказания медицинской помощи населению и важным транспортным узлом, навсегда вписав себя в историю как символ стойкости и негибаемой воли народа.

В 1943 году налёты на Москву закончились, и актуальность метро как бомбоубежища несколько снизилась, но официально этот статус сохранялся за ним до конца войны.

После окончания Великой Отечественной войны перед Московским метрополитеном стояла сложная задача: в кратчайшие сроки перейти от военного режима работы к мирному и начать масштабное развитие сети. Этот период (1945-1955 гг.) стал временем не только восстановления, но и качественного скачка в развитии подземного транспорта. Но все события, пережитые в стенах московского метрополитена в годы Великой Отечественной войны все же, наложили свой отпечаток на дальнейшее строительство: станции и тоннели проектировались с учетом возможных атак, что включало использование более прочных материалов и технологий.

Таким образом строили Арбатскую линию глубокого заложения, станции которой должны были служить бомбоубежищами в случае ядерной угрозы. Ее сооружение находилось в строжайшем секрете и до 1952 года не афишировалось.

В тоннелях, а также на выходах со станций метро сооружаются герметичные двери (гермозатворы), которые могут выдержать воздействие взрывной волны, а также способны предотвратить затопление станций и тоннелей в случае наводнения. На случай отключения городского электропитания были предусмотрены дизельные электростанции. Их мощности достаточно для поддержания освещения и вентиляции в критических ситуациях.

Сегодня в условиях современных угроз, таких как террористические акты, природные катастрофы и другие чрезвычайные ситуации, московский метрополитен по-прежнему может выступить в роли надежного объекта гражданской обороны. К укрытию населения приспособлены 159 станций метрополитена, из них шестнадцать

станций глубокого заложения, которые могут служить укрытием и защитой для граждан в случае опасности. Персонал Московского метрополитена регулярно проводит учения гражданской обороны, что позволяет отработать слаженные действия в случае возникновения возможных угроз. Все эти факторы подчеркивают стратегическую важность метрополитена как системы гражданской обороны как на разных исторических этапах его развития, так и сегодня, и делают его ключевым элементом городской инфраструктуры нашей столицы.

Таким образом, Московский метрополитен остается ключевым элементом гражданской обороны, адаптируясь к современным вызовам. Его исторический опыт демонстрирует эффективность интеграции транспортной и оборонной функций, что актуально для мегаполисов в условиях роста угроз безопасности.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Официальный сайт Московского метрополитена: <https://mosmetro.ru> (раздел «История»).
2. Обязательное постановление исполкома Моссовета «О правилах использования Московского метрополитена как бомбоубежища». 21 сентября 1941 г.
3. Постановление ГКО СССР № 77 «О противовоздушной обороне Москвы». 9 июля 1941 г., Москва
4. Спарбер А.С., Черкасский К.А. Московский метрополитен в годы Великой Отечественной войны, 2017, 160 с.
5. Наумов М.С. Под семью холмами: прошлое и настоящее московского метро. - М.: АНО ИЦ Москвоведение, ОАО Московские учебники, 2010 - 448 с.

REFERENCES

1. Official website of the Moscow Metro: <https://mosmetro.ru> (section "History").
2. Mandatory resolution of the Executive Committee of the Moscow City Council "On the rules for using the Moscow Metro as a bomb shelter" [*O pravilah ispol'zovaniya Moskovskogo metropolitena kak bomboubezishcha*] September 21, 1941.
3. Resolution No. 77 of the State Defense Committee of the USSR "On the Air Defense of Moscow" [*O protivovozdushnoj oborone Moskvyy*] July 9, 1941, Moscow
4. A.S. Sparber, K.A. Cherkassky Moscow Metro during the Great Patriotic War [*Moskovskij metropoliten v gody Velikoj Otechestvennoj vojny*], 2017, 160 p.
5. Naumov M.S. Under the Seven Hills: Past and Present of the Moscow Metro [*Pod sem'yu holmami: proshloe i nastoyashchee moskovskogo metro*]. - M.: ANO IC Moskovedenie, OAO Moskovskie Uchebniki, 2010 - 448 p.