



К 70-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Крайне важно воспитывать подрастающее поколение на высоких патриотических ценностях, активно противодействовать любым попыткам возрождения фашистской идеологии, разжигания межнациональной розни и фальсификации нашей истории.

Президент России В.В. Путин

Метро в годы Великой Отечественной войны

Материал для проведения внеклассных занятий в III–IV классах

Г.В. ЗУЛУНОВА,

учитель начальных классов, школа № 814, Москва

9 мая 2015 г. мы отметили 70-летие Великой Победы, а 15 мая — 80 лет со дня основания Московского метрополитена. В связи с двумя этими датами хочется вспомнить, какую роль сыграл Московский метрополитен в годы войны.

На второй день Великой Отечественной войны станция «Кировская» Московского метрополитена оказалась в распоряжении Генерального штаба. Небольшой участок станционного зала наглухо отгородили от путей, по которым продолжали ходить поезда. Помещение с фанерными стенами для работы штаба было небольшое. В одном углу — узел связи, в другом — кабинет для Сталина, куда он спускался только при объявлении воздушной тревоги. Ночью на «Кировскую» подавался поезд метро, в котором спали работники штаба. Обслуживающий персонал метрополитена обеспечил командный пункт вентиляцией, водой, санузлами. Станция была закрыта до марта 1945 г.

На станции «Белорусская» также был оборудован командный пункт и узел связи. Сюда Генштабу приказано было перебраться на ночь. В течение ночи на одной половине перрона функционировал центральный командный пункт, другая же половина,

отгороженная фанерной перегородкой, с наступлением сумерек заполнялась жителями города.

22 июля 1941 г. в Москве впервые прозвучала настоящая воздушная тревога: вражеская авиация совершила налет. Работники метро успешно справились с задачей по укрытию населения: на платформах станций разместились женщины и дети, инвалиды и престарелые, для них были расставлены лежаки и кровати-раскладушки, были использованы также пути, на которых уложили деревянные щиты. Позаботились и о питьевой воде. В вагонах, стоявших на станциях, оборудовали медицинские пункты.

Первый налет гитлеровской авиации нанес повреждения некоторым объектам метрополитена: на главные мастерские упала фугасная бомба, прямым попаданием был разрушен роликовый цех. Поскольку дежурный персонал своевременно укрылся в бомбоубежище, человеческих жертв удалось избежать, а возникший пожар был быстро ликвидирован. На площади Белорусского вокзала при бомбежке была повреждена магистральная водопроводная труба. Вода затопила площадь и вестибюль станции метро «Белорусская», проникла в машинный зал эскалаторов. Общими усилия-



ми работников метро 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.

Московский метрополитен стал для москвичей надежным убежищем от воздушных налетов на столицу. Здесь было спокойно, не доносился зловещий гул моторов фашистских стервятников, не слышались разрывы зенитных снарядов.

Когда угроза воздушного нападения стала повседневной, Московский метрополитен был переведен на другой режим работы. Станции открывались, как обычно, в 6 часов утра, но в 18 часов движение поездов прекращалось, и москвичи, не дожидаясь сигнала «Воздушная тревога!», могли спуститься в метро и остаться здесь на ночь. Только осенью 1941 г. Московский метрополитен предоставлял убежище полумиллиону москвичей за сутки. В октябре — ноябре, когда воздушную тревогу объявляли до шести раз в сутки, женщины, старики, дети спускались в метро даже днем. По вечерам на станциях была организована продажа мейка в бутылочках и белого хлеба для детей. Были смонтированы специальные фонтанчики с питьевой водой. Почти на каждой станции был медпункт, постоянно дежурили санитарные дружины. За месяц было изготовлено 4600 топчанов и 3600 детских кроваток, тысячи деревянных щитов для настилов. Во время тревог поезда доходили до ближайшей станции и останавливались, ожидая команды диспетчера снять напряжение с контактного рельса. На путевое подземное полотно стелили деревянные щиты, устанавливали топчаны и детские кроватки. Для удобства спуска в тоннель и выхода из него сделали около ста откидных мостиков.

В метро тогда не только прятались от бомбежек: здесь читали книги, писали письма, знакомились. Жизнь продолжалась. Работали магазины, парикмахерские. Здесь же рождались дети. За осень и зиму 1941/42 г. на станциях метро появилось на свет 217 малышей. На одной из станций ра-

ботала кинопередвижка. На «Арбатской» часто выступали преподаватели и студенты Московской консерватории. На «Курской» работал филиал Государственной публичной исторической библиотеки.

В тоннелях и на станциях первостепенное значение имела вентиляция. От нее зависело физическое состояние десятков тысяч людей. Метрополитеновцы трудились, не щадя сил и здоровья. Утром, когда москвичи покидали подземные станции, они проверяли и убирали тоннели, мыли и проветривали все помещения, готовясь к открытию движения. Работники противопожарной охраны проводили большую работу по недопущению пожаров и загораний.

15 октября 1941 г. поступил приказ закрыть и уничтожить метро, а оборудование по возможности эвакуировать. К тому времени большая часть вагонов уже ушла из Москвы в Андижан. Метросоставы отправляли своим ходом, прицепив их к паровозу. Были эвакуированы около 100 вагонов. Когда на одной из пригородных платформ люди, едущие в Москву на работу, вдруг увидели эвакуируемый состав, началась паника. Женщины завывали в голос. Никто не мог понять, ехать в Москву или нет.

В ночь на 16 октября 1941 г. началась подготовка к затоплению метрополитена. Срочно минировали объекты, демонтировали эскалаторы и трансформаторы, рубили электрокабель, готовили к эвакуации оставшиеся вагоны. Утром метрополитен не открылся. Это произвело удручающее впечатление на население. Значит, положение на фронте катастрофическое?

Видимо учитывая моральный фактор, ставка Государственного комитета обороны признала решение о закрытии метрополитена ошибочным. Уже в 14 часов 12 минут на Кировский радиус вновь было подано напряжение. В 18 часов 5 минут поступил приказ возобновить движение, а в 18 часов 45 минут на линию «Сокольники — Парк культуры» вышел первый поезд. На следующий день движение по всем линиям было восстановлено полностью.

19 октября 1941 г. были эвакуированы вагоноремонтные мастерские метрополитена. За два дня все станочное и технологическое оборудование было демонтировано



и погружено на железнодорожные платформы. В ноябре эшелон прибыл к месту назначения, где оборудование было смонтировано для выпуска военной продукции. Специальное технологическое оборудование (прессы, колесотокарные станки и др.) направили в Узбекистан, где оно было законсервировано.

Знаменательным для Московского метрополитена стал день 6 ноября 1941 г. Уже с утра поезда следовали мимо станции «Маяковская». Работники служб тщательно проверяли эскалаторы, освещение, оборудование станции. На платформе расставлялась мебель. Стулья и кресла привезли из Большого театра, зала Чайковского. Возводилась трибуна. Через весь зал от эскалаторов до трибуны была расстелена красная ковровая дорожка. По эскалатору спустились вниз пианино. В одних вагонах у платформы разместили буфет с чаем, бутербродами и мандаринами, в других, с занавешенными окнами, переодевались артисты. А в техническом помещении, под сводом, у решеток дежурили автоматчики. Шла подготовка к торжественному заседанию в честь празднования Великой Октябрьской социалистической революции. Задолго до его начала на платформу станции стали спускаться участники — около двух тысяч человек. Вход в метро не был освещен. Милиционер фонариком освещал пригласительные билеты и удостоверения. Но подземный зал был залит светом.

Сталин приехал на «Маяковскую» в обычном поезде метро. В целях безопасности были подготовлены сразу четыре состава: два — на «Белорусской» и два — на «Площади Свердлова» (ныне «Театральная»). Никто не знал, в каком из них поедет Иосиф Виссарионович. Он приехал на машине на «Белорусскую» и отсюда в одном из пригтовленных поездов прибыл на «Маяковскую». Ровно в 19 часов 30 минут началось торжественное заседание. И.В. Сталин выступил с докладом. Заседание транслировалось по радио, и вся страна слышала и знала: Москва выстоит. Был дан большой концерт. Москва жива, Москва не сломлена!

Это заседание и парад войск, который состоялся на следующее утро, вселили в советских людей глубокую уверенность в



разгроме врага и произвели ошеломляющее впечатление на весь мир.

А работники метро продолжали свою работу. В 1941 г. весь эксплуатационный персонал был переведен на трехсменный график работы. Часто машинисты после смены спали в кабине промежуточного вагона и снова заступали на пост. Ушедших на фронт мужчин заменили женщины. 8 марта 1942 г. на линию вышел первый поезд, который целиком обслуживался женскими локомотивными бригадами.

Претворяя в жизнь лозунг «Все для фронта, все для победы!», в мастерских метрополитена организовали производство мин, стабилизаторов к ним, ремонтировали танки. Мастерские работали круглосуточно без выходных дней, большинство работников находилось на казарменном положении.

На территории мастерских был создан дрожжевой завод, который снабжал все столовые метрополитена белковыми дрожжами. С питанием было трудно, и белковые дрожжи в какой-то мере способствовали восстановлению сил.

Уже с декабря 1941 г., с начала наступления наших войск под Москвой, перевозки столичного метрополитена растут. В декабре он перевез на 50 тысяч пассажиров



больше, чем в июне. В начале 1942 г. в Москву начали возвращать отправленные на восток вагоны и оборудование. В 1943 г. пассажиропоток превысил довоенный — 1 миллион. Вступили в строй два новых участка метро — от станции «Площадь Свердлова» (сегодня «Театральная») до станции «Завод им. Сталина» (сегодня «Автозаводская») и от «Курской» до станции «Стадион народов СССР» (сегодня «Партизанская»). С 20 мая 1942 г. метрополитен начинает работать до 22 часов, а с 11 мая 1945 г. — до часу ночи.

Сразу после Победы нагрузка на метрополитен резко возросла: в 1945 г. он перевозил 1 миллион 689 тысяч пассажиров. На центральных станциях («Площадь Революции», «Дзержинская», «Белорусская», «Маяковская», «Новокузнецкая») периодически приходилось закрывать вход на 10–20 минут, чтобы не было большого скопления пассажиров на перронах. Интервалы оставались большими: в час пропускалось только 27 поездов, ведь вагонов катастрофически не хватало. Поезда ходили с четырьмя вагонами.

Несмотря на трудности и лишения, работники метро отдавали часть заработанных денег в Фонд обороны страны. Их взнос составил более миллиона рублей. Именно на эти сбережения был построен бронепоезд «Московский метрополитен». Бронепоезд героически сражался на Курской дуге. Его солдаты мужественно бились до последнего снаряда, до последнего пат-

рона, до конца. В последнем тяжелом бою, атакованный армадой гитлеровских самолетов и оставшийся без каких-либо огневых средств, бронепоезд «Московский метрополитен» перестал существовать.

Наступила долгожданная Великая Победа над фашизмом. Прогремел грандиозный салют 9 мая 1945 г. в Москве, состоялся незабываемый парад Победы на Красной площади. Его участники спускались после торжества в метро, восхищались подземными дворцами, их отделкой и с волнением благодарили метрополитеновцев: «Спасибо вам за то, что в грозные дни войны сумели сохранить эти прекрасные сооружения!»

С 1941 по 1945 г. метрополитен Москвы перевез полтора миллиарда пассажиров. В это суровое время ни на один день не прекращалось строительство линий метрополитена, была сооружена третья очередь линий метрополитена протяженностью 13,3 км и введено в эксплуатацию семь станций. За труд в годы Великой Отечественной войны многие метрополитеновцы награждены орденами и медалями, а коллективу было передано на вечное хранение Красное знамя Государственного комитета обороны.

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Московскому метрополитену 50. М., 1985.
Газета «Московская правда», приложение «Молодцы», 2005.
Федорова Т.В. Наверху — Москва. М., 1975.