

# ВИТАЛИЙ РОМАНОВ

РУССКАЯ  
ФАНТАСТИКА

РЫЦАРИ ПОДЗЕМНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ



**Виталий Романов**  
**Рыцари подземных**  
**магистралей**

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=159279](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=159279)*

*Рыцари подземных магистралей: Эксмо; Москва; 2006*

*ISBN 5-699-18843-6*

**Аннотация**

# Виталий Романов

## Рыцари подземных магистралей

*Роман для тех, кому двадцать. В душе.*

Рабочая смена подходила к концу. Анатолий Самойлов быстро глянул на часы. Улыбнулся. «Последняя на этой неделе, – подумалось ему. – А там еще денек – и зарплата!»

– Давай! – поторопил Анатолий. – Чего мечтаешь?

Его «хапуга» прекратила движение вперед. Широкие «лапы» для захвата кусков грунта беспомощно вращались вхолостую. Позади породопогрузочной машины не было вагонетки. А народ будто уснул...

– Ну?! – нетерпеливо крикнул оператор. – Что там у вас?

Вагонетку не подавали. Анатолий в сердцах вырубил «хапугу». Соскочил на неровный пол, чуть не подвернув ногу. Чертыхнувшись, двинулся назад, готовясь выmaterить нерасторопных сотоварищей.

Все из-за Гошки! От, блин! Парень по фамилии Антонович второй месяц работает на проходке путевых тоннелей, а до сих пор приноровиться не может! Вечно у него какие-то проблемы возникают... Надо будет ставить вопрос перед мастером. Либо пусть делают внушение юнцу, учат работать как надо, либо пусть срочно ищут замену. Из-за таких вот

тормозов премии не будет!

И вдруг Анатолий услышал крики. Что у них там?! Неужто что-то серьезное?

Самойлов бросился в ту сторону, откуда доносились голоса...

– Тьфу ты! Мать вашу... – в сердцах выругался рабочий, оценив ситуацию.

Забур. С рельсов сошла вагонетка с породой, в аккурат на разминовке. Там, где два поезда – порожний и груженный – должны были разъезжаться на однопутной колее.

– Блин! Гоша! – рявкнул Самойлов. – Опять кемарил на ходу? Где ты был?! Чья работа – следить за порядком на разъезде?

– А почему все время я, Анатолий Борисович?! – обиженно воскликнул молодой рабочий. – «Орел» пошел! Наклон же тут! Оторвало вагонетки от электровоза, еле успел их на двухпутке затормозить. Разнесло бы все на хрен, если б дальше, к вам... «Хапуге» досталось. А так – с рельсов сошли, и все тут! И сразу я виноват...

– Прости, Борисыч! – развел руками Сергей Мироненко, машинист «проблемного» состава. – Вроде все как положено закреплено было. Я ж проверял. И вот те на! Оторвало. А Гошка – молодец.

Парень чуть ли не всхлипнул, исподлобья глянул на Анатолия Борисовича.

– Ладно-ладно! – примирительно хлопнул его по плечу

Самойлов. – Ты молодец! Правильно сделал. Если на наклонной дороге вагонетки от локомотива отрывает – много бед может выйти. Все на пути разносит. Бывает, ноги-руки поломают, технику угробит. Давай сейчас поправим это дело. И – забыли! Где у нас «отец-наставник»?

Гошка метнулся к стене, схватил деревянный брус. Втроем они подпихнули рычаг под колесную пару, слетевшую на стрелке. По команде Анатолия приподняли вагонетку, поставили на рельсы.

– Порядок! – оглядев цепочку маленьких вагончиков, удовлетворенно заявил Самойлов. Подмигнул товарищам: – Давай, Серый. Цепляй! И – пулей... Время уходит, мы тормозим.

– Ага! – Машинист бросился к небольшому электровозу, стоявшему чуть выше на путях.

Через минуту состав сошел с разъезда, медленно пополз по тоннелю. Самойлов проводил его взглядом.

– Давай, Гошка! Время не ждет! – поторопил он. – Мастер с нас три шкуры сдерет, если не выполним норматив. Всех без квартальной премии оставим.

– Ага! – шмыгнув носом, молодой рабочий бросился к разминовке.

На втором пути ждали пустые вагонетки.

Анатолий Самойлов быстро подошел к «хапуге». Заурчал двигатель. Машина дернулась, поползла вперед. Вздрыгнула, уткнувшись носом в куски породы. Оператор на миг обер-

нулся, поглядел себе за спину: первая вагонетка была на подаче. Спереди донесся грохот отбойных молотков. Проходчики, сделав короткую паузу, двинулись по тоннелю.

Породопогрузочная машина сильно качнулась, словно кто-то боднул ее сзади. Или сбоку? Самойлов недоуменно осмотрелся. Ничего... Ни-че-го! Может, с другой стороны? Он прищурился, рассматривая тоннель. И тут сердце оператора погрузчика будто сжало ледяными ладонями. Сверху! Сверху, мать ее!

Почти над самой его головой ширилась и росла трещина. Секунду назад она была совсем крохотной, и сочившаяся из нее струйка воды могла напугать только малого ребенка. Но Анатолий Борисович, много лет проработавший на проходке тоннелей, отлично знал: где маленькая трещина, там запросто может появиться и большая. Тем более в таком проблемном месте, как подземка Санкт-Петербурга.

Питер стоит на болотах. Под ними – мощный пласт древних глин. Сотни миллионов лет назад здесь бушевала водная стихия, теперь город расположен на донных отложениях древнего моря. Сине-зеленые глины – очень неплохая среда для прокладки тоннелей метро. Беда лишь в том, что под Питером эти пласты то и дело прерываются, в них много «вкраплений»: водонасыщенные пески, водяные «линзы», мягкие глины, размывы с пльвунами. Последние – страшнее всего: как ткнешь в плохое место, начинают вести себя подобно тягучим вязким жидкостям. Приходят в движение,

оплывают...

Трещина увеличивалась на глазах. Если поначалу она напоминала ниточку, была совсем короткой, то теперь стала толщиной с мизинец, и длина ее значительно выросла. Анатолий Борисович отлично помнил трагическую историю семидесятих годов прошлого века. Мысли вихрем, в считанные секунды, пронеслись в голове: «Откуда плывун? Неужели, как тогда?! Люди!!!»

– Игнат! Сашка! – остановив «хапугу», что есть мочи заорал Самойлов.

Рабочие, занимавшиеся проходкой тоннеля, еще не подозревали, что за спиной у них смерть.

– Игнат! Сашка! – Анатолий спрыгнул на пол. – Назад! Назад!

Вода хлынула с потолка. И не вода – смесь жидкости с мелким песком. На зубах заскрипело. Самойлов мотнул головой, сплюнул. Вспомнилось: «Давление в линзе может достигать девяти атмосфер. Врываясь в забой, плывун с быстротой абразивного круга режет сталь. Любую».

Что уж говорить о человеческом теле?!

– Игнат! Сашка! – Самойлов все не уходил, не мог бросить товарищей, оставшихся за стеной воды и песка.

Позади, в пройденной зоне тоннеля, послышались чьи-то крики. Потом завывла сирена. Анатолий Борисович развернулся, бросился прочь от настигавшего плывуна. Но было поздно. Он промедлил, потерял время. Вязкая масса приби-

вала слишком быстро. Заплела ноги, толкнула в спину. Рабочий сумел удержаться на ногах, ухватившись за «соплю» – обесточенный кабель, свисавший с потолка. Самойлов выдернул ногу из «болота». Сапог остался внизу, но это уже не имело никакого значения. Шаг! И нога снова «ухнула» в клейкое месиво. А вторую не выдернуть! Нет, не выдернуть... Самойлов дернулся раз, другой...

– На помощь! – в ужасе закричал Анатолий.

Тоннель быстро заполнялся водой, мягкой глиной, илом. Самойлов еще раз дернулся, попытался вытянуть из трясины ноги. Рванулся изо всех сил – так, что хрустнуло в груди. Бесплезно. «Неужели все? Конец?!» Мозг не хотел, не мог смириться с этим.

Анатолий забился в мягких, податливых оковах. Пальцы скользнули по стенам, пытаясь вцепиться в любую, самую малую трещинку. Продвинуть себя вперед. На сантиметр. На миллиметр...

Из-за спины вдруг послышался топот копыт. Анатолий Самойлов обернулся. Его глаза расширились от удивления и ужаса. Несчастный подумал, что сходит с ума. По странной реке, от дальнего конца забоя, к нему галопом неслись всадники на лошадях. Рыцари. Их латы сверкали, отражали свет прожекторов «хапуги», умиравшей под тоннами песка.

– На помощь! – Самойлов протянул к ним кровоточащую руку с содранными ногтями.

Больше надеяться было не на что. Но рыцари в блестя-

щих латах пронеслись мимо. Они мчались туда, где спасались бегством чудом уцелевшие люди. И это было последнее, что увидел Анатолий Борисович Самойлов. Поток глины и песка накрыл его с головой. Человек еще некоторое время метался в трясине, надеясь вырвать ноги, добраться до поверхности, глотнуть воздуха. Но силы его были не беспредельны...

Оксана Лаптева наморщила лоб, погрызла ручку и тяжело вздохнула, словно все эти «ритуальные» манипуляции могли ей помочь. Но, увы, умных мыслей в голове не прибавилось. Девушка посидела еще немного, надеясь на озарение, на чудо. Будущая журналистка упорно не хотела сдаваться. Но все-таки пришлось открыть текстовый файл на компьютере, забить в него то небольшое, что удалось насочинять за два часа, и отправить документ на печать.

А потом, скрестив пальцы и помолившись, топать в кабинет Дмитрия Болотько. Хотя нет! Это для многих он – Дмитрий. А для нее, студентки последнего курса, пока – Дмитрий Владимирович Болотько. Чуть располневший с годами. Со смешными, вечно всклокоченными волосами. С привычкой щипать себя за кончик носа...

Дмитрий Владимирович Болотько. Главный редактор популярного журнала «Тайны Петербурга». И неизвестно, станет ли он когда-нибудь для нее Димой. Сейчас прочтет, что Оксана наваяла за два часа, и укажет на дверь. Прощай, преддипломная практика в хорошем месте...

– Ну... слабовато... красавица моя, – огорченно произнес Дмитрий Владимирович, прочитав план будущей статьи. План, над которым голубоглазая русоволосая студентка честно и безостановочно «умирала» два часа. Болотько посмотрел на девушку. Та сжалась в комок, уперлась взглядом в стол. Казалось, она вот-вот разрыдается или упадет в обморок.

– Да не переживай, – улыбнулся Дмитрий Владимирович. – Все путем! Хочешь – верь, хочешь – нет, все начинают примерно одинаково. С того, что не могут выдать из себя ни строчки. Я тоже через это прошел.

Оксана шмыгнула носом, недоверчиво посмотрела на строгого босса, который запросто мог наорать на нерадивого сотрудника. Ходили слухи, «Владимирыч» даже умел топтать ногами. А как-то раз запустил в одного тормоза пепельницей. Но тот парень – действительно олух царя небесного – сам был виноват. Однако это мало что меняло. Получить «по каске» пепельницей или даже степлером Ксанке совсем не хотелось.

Меж тем строгий «Владимирыч» улыбался... И это было абсолютно непривычно.

– Не обращай внимания, – подмигнул он. – Я просто вспомнил, как писал курсовик про ленинградское метро. Представь, лет двадцать назад мне дали ту же тему, что и я тебе сейчас подsunул. Тогда смешно было. Тема-то широкая! Казалось – простая. Сел, значит, за стол: такой умный,

наученный за пять лет института всему, чему только можно. Сел – и не смог выжать из себя ни слова! Все уже сказано до меня! Это была катастрофа.

Оксана забыла про страхи. Выпрямилась в кресле, от удивления приоткрыла рот. Неужели опытный и талантливый Болотько начинал, как она?! Болотько, который мог из любой малости «расписать» статью нужного объема? Да еще такую, что не оторвешься, пока не дочитаешь?

– Все это – дело опыта, – продолжал шеф. – Желание работать – вот главное оружие! Со временем приходит уменье. Ты набиваешь руку, начинаешь понимать, как подать любую мелочь, сделать из нее конфетку. Впрочем, не будем тратить время на теорию. Вот смотри. Твоя задача: написать интересную статью о жизни питерской подземки. Такую, чтоб читатель открыл для себя новое, неожиданное. Увидел привычную вещь как бы с другой стороны. Что ты предлагаешь?

Редактор взял листочек, распечатанный на принтере. Оксана вновь сжалась.

– Аварии на питерском метрополитене – тема трудная и болезненная. Во-первых, это затрагивает интересы огромного количества жителей Санкт-Петербурга. Во-вторых, это трагедия. Потому что устранение последствий – это героизм. А где героизм, там, увы, часто и смерть. Мы даже не можем точно сказать – сколько людей погибло при строительстве метро в Питере.

В общем, данная тема хорошо вписывается в формат на-

шего журнала. Особенно если ты сумеешь рассказать об этом от лица *другого* поколения. Того поколения, что пришло позже и не застало всех событий прошлого века. Расскажи об этом не так, как было сделано до тебя. Расскажи о трагедии *своему* поколению питерцев. Своим языком, со своими акцентами. Но учти: эта тема не может идти чем-то вроде главной сюжетной линии, понимаешь? Об авариях в ленинградском и питерском метро много раз писали, да и телевидение не обходит вниманием данный вопрос.

Оксана, дорогая, попробуй взглянуть на тему шире! Вот, скажи мне: что для тебя метро?

– Для меня? – удивилась девушка. Она помедлила, на лице ее отразилась целая гамма чувств. – Ну, транспорт... Средство передвижения.

– Нет, – Болотько улыбнулся одними уголками губ. Так, как умел только он. – Нет, это не просто транспорт. Открой глаза, Ксан! Они у тебя не только красивые, но еще и зоркие. Метро – это целый мир. Понимаешь? Ты спускаешься под землю на эскалаторе и с этого момента попадаешь в другую жизнь. Мы, питерцы, давно привыкли к подземке. Она въелась нам в подкорку. Но посмотри на любого из приезжих: как они впервые ступают с эскалатора на мрамор андеграунда? Видела? Одни – с детским восторгом в глазах. Другие – со страхом. Своды над головой давят, прессуют твоё «я». Мы же не чувствуем ни страха, ни восторга. Мы привыкли к подземке. Мы – часть ее, как она – часть нас. Сим-

биоиз. Чем-то напоминает «Матрицу», не правда ли? Но мы ничего не чувствуем. Для нас – это транспорт. А вот когда поедешь сегодня домой, попробуй войти в метро так, словно делаешь это впервые в жизни. Удивись сказке. Представь, сколько людей работают сейчас под землей, чтобы эта сказка существовала. Сколько нас, питерцев, в данный момент там, внизу...

И пусть история о том, как создавалось петербургское метро, станет канвой твоей статьи. Напиши обо всем. Не статистику – сколько в день перевозится пассажиров, – это мало кому интересно. Истории из жизни. Точнее, пусть будет сама жизнь. Скажем, я слышал, был человек, который родился в метро. Так уж случилось. Видимо, его мама не успела добраться до роддома. Роды у нее принимали прямо внизу, под землей.

Умер этот мужчина тоже в метро. Я смотрел телевизионный сюжет. Рассказывал о жизни этого уникального человека его сын. Так вот, парень утверждал, что вся жизнь отца была мистическим образом связана с метро. Он родился под землей, и между ним и подземкой всю жизнь существовала как бы некая невидимая связь. Умер он тоже на станции: если не ошибаюсь, упал с перехода вниз, на платформу. Но тут я могу соврать. Не помню до конца сюжет. Да, кстати!

Болотько прищелкнул пальцами, вместе с креслом повернулся к компьютеру.

– Чего я тут придумываю? Сейчас мы эту историю в Ин-

тернете найдем! Не может быть, чтоб на нее не оказалось ни одной ссылки. Иди сюда, Ксан! Садись рядом. Открываем поисковик. Вводим для начала простой запрос: «родился в метро»...

Болотько запустил поиск, и машина, ни секунды не медля, выдала целую кучу ссылок в ответ. Главный редактор побежал по строчкам глазами.

– Есть! – он ткнул курсором в одну из ссылок. И прочитал вслух: – Сквозь весь фильм красной нитью проходит история некоего Кости, чей отец родился в метро и там же умер. Отец Кости всю жизнь мечтал стать машинистом, но его не приняли по состоянию здоровья. Заснул на балконе станции «Комсомольская»-радиальная и упал вниз головой на гранитную платформу. Ага, «Комсомольская»-радиальная, значит – в столице.

Кстати, обрати внимание! По соседству другая ссылка. Тоже любопытная заметка. «31-летняя жительница Ярославской области, приехавшая в Москву, родила прямо в метро. Схватки у нее начались в вестибюле станции „Фили“. Прибывшие врачи „Скорой помощи“ приняли роды у женщины прямо на месте. Вход на станцию был закрыт в течение сорока минут». Пожалуйста – еще один человек, который в метро появился на свет. Представляешь? Вот я говорю: «Появиласьна свет в метро». Под землей то есть. А там и света обычного – солнечного – нет. Только электрический! Видишь, какие истории из сегодняшнего дня? Правда, оба случая – в

Москве. Но и у нас всякое бывает, я уверен. Надо только поискать!

А мифы о том, что заснувших в метро пассажиров отправляют на каторжные работы, и люди уже никогда не возвращаются из-под земли? Или о призраках погибших метростроителей, витающих под куполами станций? Ну это ладно. Старые байки. Подобные легенды есть у представителей любой профессии.

Но само метро... Ксан, это жизнь, понимаешь? Поедешь домой – глянь вокруг себя. Люди не просто едут на работу или с работы. Они читают и разговаривают, улыбаются и грустят. Знакомятся. Обручаются. Бывает, кого-то метро связывает до конца дней. Бывает, кто-то умирает в метро, немного недотянув до того, чтоб выйти наверх и увидеть чистое небо. Это – тоже жизнь.

– Боже мой! – пробормотала Оксана, с испугом и восторгом поглядев на главного редактора. – Дмитрий Владимирович... Да вам же и план не надо придумывать! Вы прямо сейчас могли бы сделать эту работу. Зачем я? Я так никогда не смогу...

– Сможешь! – жестко ответил Болотько.

Он сцепил пальцы в замок, чуть наклонился вперед. Оксана поняла: вот такой шеф способен бросить в сотрудника пепельницей.

– Ты все сможешь! Но для этого надо иметь желание. И еще: нужно верить в собственные силы. Проблема не в том,

кто из сотрудников журнала может быстрее сделать работу, которую поручили тебе. Проблема в том, что работу должна сделать ты!

– Я поняла! – прошептала девушка. – Можно идти? Мне думать над планом еще?

– Давай так. – Болотько сделал пометку в еженедельнике. – Даю тебе неделю. В эти дни на работу можешь не приходить. В смысле, если будет нужно – приходи! Если принтер понадобится какие-то документы распечатать. Или Интернет, какую-то справочную информацию поискать. За советом приходи. Ко мне. В общем, работай. Хочешь – дома. Хочешь – выйди на станцию метро, сядь там и разглядывай людей. Слейся с ними. Посмотри на мир их глазами. Расскажи мне их истории. Удиви чем-то новым. Вылези из кожи, но удиви!

«Да разве вас удивишь, – хотела ответить Оксана. – Вы еще двадцать лет назад о метро писать начали...» Но девушка сама понимала, что такой ответ главного редактора не устроит.

– Ага. – Оксана прижала к груди свой глупый, наивный план, над которым мучилась столько времени.

– Кстати, вот хорошая идея, – прищелкнул пальцами Болотько. – Петербургские диггеры! Они знают подземный мир лучше всех. Разумеется, не ту часть, которая связана с метро. Но питерский андеграунд – это не только четыре с половиной линии для перевозки пассажиров. Это огромная сеть,

там много всего. Попробуй связаться с диггерами. Они журналистов не жалуют, но ты поищи к ним подходы.

Болотько улыбнулся, оглядел студентку так, будто видел ее в первый раз.

– Молодая, симпатичная, – заявил босс. – Пококетничай с парнями. Сможешь войти в доверие, они такого нараскажут... Твой материал еще и другие издательские дома покупать будут! И я, читая, удивлюсь. Ведь двадцать лет назад, когда писал реферат, я и помыслить не мог об интервью с диггерами. Значит, все! Будут вопросы – заходи, не стесняйся. А теперь – работать. Топай, чудо ясноглазое!

...Впервые Оксана ехала домой на метро вот так. Может, когда-то очень давно, в детстве – в том возрасте, что остается за чертой сознания – она тоже смотрела вокруг себя, широко открыв глаза. Возможно. Но воспоминания об этом давно утонули в ворохе прожитого, накопленного после. А сейчас...

Казалось, будто волшебник взмахнул палочкой, чуть приоткрыв занавес над таинственным и загадочным миром. Чужим и незнакомым миром, в котором жили миллионы тайн. В котором ее ждали приключения и опасности.

И пара, целовавшаяся на эскалаторе, была не просто парой влюбленных. Оксана будто увидела два потока людей, две огромные реки, текущие навстречу друг другу. А потом из толпы вынырнула его рука, безошибочно найдя руку возлюбленной. И две реки понеслись мимо, перестали суще-

ствовать... Разве не чудо?

А на перегоне от «Петроградской» до «Технологического института» парень смотрел на девушку, что волей случая оказалась напротив него, *такими* глазами!.. «Ну подойди же к ней, дурак!» – беззвучно шептали губы Оксаны Лаптевой. Ей как женщине было отлично видно, что девчонка сама была бы рада познакомиться со случайным попутчиком. Да смелости не хватало. Ни одному, ни другой...

И когда, решившись, парень вышел вслед за «мимолетным виденьем» на «Техноложке» и тихонько дотронулся до руки незнакомки, Оксана шагнула к двери. Поезд тронулся дальше, в сторону «Фрунзенской», но она изо всех сил прижалась к стеклу, скосила глаза. Заметила, как улыбнулась девчонка, протянула руку парню. Молодая журналистка, ненароком подсмотревшая чью-то историю, счастливо засмеялась, удивив попутчиков.

Какой будет сказка этих ребят, случайно оказавшихся друг напротив друга в вагоне? Хорошей? Грустной? Длинной? Быстротечной? Оксана об этом никогда не узнает. Поезд унес ее прочь. Реалии огромного города таковы, что она не увидит больше ни парня, ни девчонки. Но метро! Метро! Вот кто видит и знает все! Оно познакомило двух молодых людей. И, возможно, на всю оставшуюся жизнь... Случайность? Или нечто, predetermined свыше? Кто-нибудь представлял себе метро в виде амура со стрелой?..

«Расскажешь мне эту историю до конца, да?» – прошеп-

тала Оксана. То ли вагону, который нес ее дальше, то ли темному тоннелю, что должен был вывести ее на свет...

– Внимание, на «Фрунзенской» срочно нужен врач, – донеслось из динамика.

К пассажирам обращался машинист.

– Если в поезде есть врач, пожалуйста, выйдите на «Фрунзенской», – добавил машинист. – Первая платформа. Человеку плохо.

И молодая женщина, сидевшая в центре вагона и державшая на руках девочку, тут же поднялась с места. Стала пробираться к выходу.

– Мама, а как же театр? – огорченно спросила малышка.

Оксана хорошо расслышала эти слова. Золотоволосая девочка произнесла их как раз в тот момент, когда женщина пробиралась мимо журналистки.

– Успеем, Настюш! – ответила та и поцеловала чуть не плачущую от обиды дочь. – Надо выйти здесь...

У Оксаны заколотилось сердце, невольно подступил ком к горлу. Скорее всего, мама с дочерью ехали до «Московских ворот», в «Детский театр сказки». Но не доехали всего одной остановки. Мама-врач, верная клятве Гиппократата, просто не могла не откликнуться на призыв больного, в чем-то поступившись интересами собственного ребенка. Оксана, которая отлично знала – далеко не все ныне готовы к такому подвигу (а это действительно маленький подвиг, бескорыстное самопожертвование), вдруг неожиданно для самой себя шагнула

вслед за молодой мамой. Коснулась ее плеча.

– Извините, – тихо сказала журналистка. – Я не врач. Но выйду с вами. Просто подержу за руку девочку, чтоб не потерялась. Пока вы... там...

Женщина благодарно улыбнулась незнакомой голубоглазой девушке и кивнула в ответ.

– Здравствуй! – Оксана протянула узкую ладошку пятилетней малышке. – Меня зовут Ксюша. А тебя – Настюша, да?

Поезд оставил их на «Фрунзенской», закрыл двери и унесся прочь. Красные огни растаяли в тоннеле. Пожилая женщина, которая нуждалась в помощи, лежала на скамейке. Кажется, подвело сердце, уставшее от груза прожитых лет. Ей помогли пассажиры метро, вот так же случайно оказавшиеся рядом. Вывели под руки из вагона, обратились за помощью. Оксана крепко ухватила Настюшу за руку, дабы та в суматохе никому не попала под ноги. Дабы не произошло непоправимого, когда вихрь от прибежавшего к платформе поезда ударил в лицо.

Все обошлось. Через пять минут по эскалатору на перрон спустились врачи «Скорой помощи» в синей форме. С носилками. Вынесли больную наверх, в город. Оксана подумала, что о ее судьбе тоже никогда не узнает...

К платформе подкатил следующий поезд. Мелькнуло за закрывшимися дверями довольное лицо Насти. Она энергично махала маленькой ладошкой «тете Оксане». Улыбну-

лась на прощанье мама девочки. Поезд тронулся с места, перед глазами Оксаны промелькнула вереница освещенных окон.

– О судьбе этих двоих я тоже никогда не узнаю, – огорченно произнесла журналистка, оставшаяся на платформе.

«Метро – непрерывная цепь встреч и расставаний. Только-только пересечешься с кем-то взглядом, только-только встретишь кого-то на перекрестке судеб, и вот уже поезда уносят людей в разные стороны...»

Она не смогла сразу взять и уехать. В тоннеле исчез поезд, в котором маленькая Настя торопилась на спектакль, в театр. «Конечно, она успеет, – подумалось Оксане. – Какой вырастет эта девочка? Девочка, у которой мама готова по первому зову броситься на помощь? Отбросив свое, личное. Забыв про все ради того, чтобы помочь человеку, попавшему в беду...»

– Храни вас господь, – прошептала Оксана Лаптева.

Она никогда не была набожной. Просто нужно было сказать что-то хорошее и важное *вследтаким* людям.

Платформа была пуста, и в непривычной тишине тонкие каблучки девушки звонко стучали по перрону. Журналистка медленно шла назад, к концу платформы. На «Московской» выход в город расположен так, что ей удобнее было ехать в последнем вагоне. Огромная синяя «гусеница» зашумела в трубе, ослепила огнями прожекторов, подлетела к станции. Остановилась, распахнула двери, приглашая сту-

дентку внутрь.

– Ты расскажешь мне их историю, да? – спросила у поезда Оксана. – Это очень важно...

Поезд закрыл двери, «проглотил» девушку, а спустя десяток секунд черная тьма тоннеля окутала пассажирский состав... Оксана смотрела на окружающий мир совсем по-другому, вокруг нее шла жизнь – удивительная, загадочная. Нет! Это не просто транспорт, нет!

Придя домой, Оксана швырнула сумку на пол в коридоре. Скинула туфли и, как была, в верхней одежде, устремилась к компьютеру. Первые строки напечатались сами собой, будто им не терпелось, будто они давно уже рвались наружу. Словно и не было тех часов мучений, когда Оксана не могла выдать из себя ни слова...

«Для большинства из нас метро – всего лишь один из видов транспорта. Конечно, чуть посложнее, чем автобус или трамвай, но это почти ничего не меняет. Мы ездим на нем по своим делам каждый день. Бывает, назначаем там друг другу свидания. Бывает, просто забегаем погреться и случайно встречаем старых друзей. Улыбаемся, обнимаемся, снова расстаемся. Бежим по эскалаторам, чтобы не опоздать. Переходим с линии на линию. Выбираем на перроне лучшее место – поближе к тому, где окажется дверь нужного вагона. Поскорее внутрь, занять сиденье! Или уголок, где не оттопчут ноги. Бывает, случайно пересекаемся с кем-то взглядами, но тут же – еще не познакомившись – расстаемся. Поез-

да уносят нас в разные стороны.

На самом деле метро – это огромный подземный мир. В нем свои законы. Не всегда они прописаны на бумаге. Метро состоит из целого лабиринта тоннелей, коридоров, шахт разного назначения. Кроме того, в нем есть и недостроенные станции, и подземные укрытия, и система жизнеобеспечения на случай войны. Все это связано в единую сеть, и она гораздо шире тех нескольких линий, которыми мы пользуемся ежедневно.

Это мир, полный вопросов, загадок, мифов. И мы вместе с вами, уважаемые читатели, попробуем не только вспомнить трагическую и героическую историю питерской подземки, но и приоткрыть завесу над некоторыми из ее тайн».

Оксана сохранила файл, радостно прищелкнула пальцами. «Ошибки и повторы исправим потом. Стиль – тоже подредактируем. Главное – начало положено...» Вспомнив о том, что надо скинуть плащ, побежала в коридор. И только там, возле вешалки, замерла, упершись ладонью в стену.

– Господи! Ну где же мне найти этих... диггеров?.. – проворкотала девушка.

Игорь Антонович, которого рабочие смены звали просто Гоша, стоял возле бетонного затвора и плакал. Он ничуть не стеснялся слез. Было просто не до мыслей о том, уместно или неуместно сейчас проявлять слабость. Парень стоял возле тяжелой бетонной плиты, отделившей его от товарищей, оставшихся в зоне размыва, и слезы ручьем бежали

из его глаз.

Чуть в стороне, неподалеку от Гоши, упершись спиной в стену, дымил сигаретой Сергей Мироненко. Никто не делал ему замечаний за нарушение режима пожарной безопасности.

Еще недавно он, машинист электровоза, вместе с Гошей да «Борисычем» – Анатолием Самойловым – ставил вагонетку на рельсы. Там. За огромным бетонным затвором. Разделившим людей на две половины. На тех, кому жить дальше и нести на плечах груз памяти, и тех, кого уже не волнуют никакие мирские проблемы.

– Сколько людей осталось в зоне проходки? – резко спросил Василий Михайлов, заместитель начальника строительства.

Он обращался к мастеру смены, Прохору Савельеву. Тот переминался с ноги на ногу возле затвора, все еще не до конца осознавая, что произошло. Казалось, плита вот-вот дрогнет, сдвинется с места и пленники выйдут из опасной зоны.

– Трое, – негромко ответил мастер. – Два проходчика: Игнат Панкратов, Александр Рыдчий. И оператор породопогрузочной машины Анатолий Самойлов.

– Черт! – ругнулся Михайлов. И обратился к Сергею Мироненко: – Дай закурить!

Заместитель начальника строительства уселся на неровный пол возле машиниста электровоза.

– Угробили тоннель, – «вытянув» с ходу чуть ли не пол-

сигареты, с горечью произнес Михайлов. – Три недели пахали как черти, чтоб оборотку в этом месте сделать... Людей угробили... Понапрасну угробили!

– Что тоннель? – тихо спросил мастер смены. Голос Савельева был каким-то бесцветным. – Тоннель все равно сдали бы, раньше или позже. Людей не вернешь...

Михайлов дотянул сигарету, с размаху бросил окурочек себе под ноги.

– Говорил я, не надо в этом месте копать! – рубанул он воздух ладонью. – Говорил, что опасно. У каждой линзы своя жизнь! Нельзя работать там, где имеются подземные пустоты, с водой и песком. А подземные течения? Пусть слабые, но они есть! Говорил же про смещение подземных масс. А они что? Кто меня слушал?! Мало оборотки было, так еще и боковой технологический тоннель потребовали. Проект, мать их!

– Что уж теперь, Николаич? Все уже.

Метростроевцы стояли молча, сняв каски. И только Гоша Антонович всхлипывал возле страшной бетонной преграды.

– Будем докладывать наверх, – после длинной паузы решил Михайлов. Поднялся на ноги. – Докладывать. Прямо сейчас.

Прохор Савельев кивнул.

– Журналистов только не надо... сюда, – попросил он. – Не ко времени это...

– Сам так же думаю, – хрипло ответил Михайлов. Он даже

не заметил, как странно построил фразу. – Начнется сейчас. Комиссия от губернатора города. Депутатская группа. Телевизионщики с камерами. Надо пока молчать, а то проходу не дадут. Игорь! Антонович! Мы хоть что-то сделать можем? Ты был там, рядом. Шансы есть, ну хоть минимальные?

Гоша перестал всхлипывать, отрицательно помотал головой.

– Нет, – едва слышно принялся объяснять он. – Я поближе к основному тоннелю был. Анатолий Борисович – почти в том месте, где треснуло, и вода сверху полилась. Игнат и Сашка – вообще в конце зоны проходки. Их сразу отсекло. А Самойлов... Он еще мог спастись. Наверное. Да только я сразу, как плывун увидел, назад деру дал. Как учили. А он стоял возле «хапуги». Орал. Звал проходчиков. Уже видел, что потолок рушиться начал, а все равно не ушел.

Я побежал. Потом хотел оглянуться, посмотреть. Да как зацепился ногой за что-то. Полетел, чуть шею не сломал. Пока вставал, глянул назад. Там уже все в глине и песке было, полтоннеля, если не больше. Хорошо, что перепад уровня, это меня спасло. Самойлов то ли по пояс, то ли по грудь в глине увяз. Он весь перемазан был, не разобрать... По-моему, кричал что-то. Вроде: «Уходи, Гоша!» Я не разобрал толком. И вдруг – всадники.

– Какие всадники? – не понял Михайлов и удивленно посмотрел на мастера смены.

Тот пожал плечами и вопросительно глянул на молодого

рабочего.

– На лошадях! – ответил Гоша. – Всадники. Настоящие. В блестящих латах. И у коней – на мордах сталь. Как во времена тевтонских рыцарей.

– Гоша, ты чего?! – не удержался Сергей Мироненко.

– Рыцари! – в отчаянии повторил Игорь Антонович. И взмахнул руками, будто пытался что-то показать товарищам. – В блестящих латах. Я еще удивился – как у них в такой грязи латы сверкают? А они – прямо по воде, по песку! Фонтаны из-под копыт! Мимо Самойлова и на меня! Да! Анатолий Борисович их тоже видел. Даже руки к ним протянул. А они – мимо. На меня скачут. Я – бежать.

– А куда они делись? – осторожно поинтересовался мастер смены.

– Не знаю, – огорченно ответил парень. Он задумался, а затем пожал плечами: – Я бежал изо всех сил. Не оглядывался. Потом затвор сработал... Они там остались. Наверно.

Савельев посмотрел на заместителя начальника строительства.

– Эвакуировать! – приказал Михайлов.

Через полчаса Игоря Антоновича увезли на машине «Скорой помощи» в психиатрическую лечебницу. Прохор Савельев долго стоял у бетонной стены, бессмысленно глядя ее шершавую поверхность ладонями. Потом, безнадежно махнув рукой, побрел по тоннелю прочь. Мастер спотыкался чуть ли не на каждом шагу, хотя в другое время мог бы

пройти по рабочей зоне с закрытыми глазами.

«Принято считать, что закрытие перегона между станциями „Лесная“ и „Площадь Мужества“ в 1996 году привело к неудобствам примерно для полумиллиона жителей нашего города. Такие цифры не раз озвучивались городскими властями. Но, по сути, в тот момент, когда от Петербургского метрополитена „отрезали“ участок „Площадь Мужества“ – „Девяткино“, никто до конца не осознавал, какой перекоп будет внесен в систему движения городского транспорта.

Озвучивая цифру в полмиллиона человек, упомянули лишь тех, кто живет на «Гражданке», в северо-восточной части города. Восемь лет им приходилось с огромными сложностями добираться до центра города. Однако все эти годы существовал и встречный поток – это были люди, которые жили в центре или на юге города, а работали или учились, скажем, в вузах на «Гражданке» или на старой Выборгской стороне. Ежедневно они – с не меньшими трудностями – двигались во встречном направлении по отношению к жителям «отрезанной» части города.

Многие нашли обходной путь – с помощью Московско-Петроградской линии, которая в итоге приняла на себя дополнительную нагрузку за счет жителей «Гражданки». В результате на ряде станций в северной части города был введен режим входа и выхода по графику. Эскалаторов не хватало, чтобы пропустить возросший пассажиропоток, в часы пиковой нагрузки они стали работать «только на вход» или

«только на выход».

Годы, пока Кировско-Выборгская линия была разделена на части, жители северо-восточной и северной частей города вспоминают как годы ужаса. Попасть на работу, на учебу и обратно домой можно было лишь с огромным трудом.

И хотя ныне подземное сообщение с северо-восточной частью города восстановлено, логично задать несколько вопросов. Первое. Почему так получилось? Кто виноват в том, что город долгое время был «разрезан» на две части? Второе. Насколько велика вероятность, что это не повторится в будущем?

Для того чтобы ответить на первый вопрос, совершим экскурс в историю. А вот на второй вопрос мы попробуем ответить, исследуя питерскую подземку вместе с местными диггерами. Попробуем приобщиться к ее тайнам и загадкам.

Итак, для начала уносимся в прошлое, на тридцать с лишним лет назад. Семидесятые годы прошлого века. СССР. Это было время великих свершений. Первый космический полет, индустриальное развитие страны после Второй мировой войны, освоение новых земель. Всеобщий энтузиазм, безграничная вера в собственные силы и возможности науки. Советские люди шагнули в космос – могли ли для них существовать преграды на родной Земле?

Именно на таком эмоциональном фоне принималось решение о строительстве тоннеля для поездов метро через проблемный участок – русло подземной реки. Строители

прекрасно знали, что действуют в зоне повышенной опасности – так называемого пльвуна (смеси песка, глины и воды, напоминающей вязкую жидкость).

Пльвун – штука опасная и непредсказуемая. Санкт-Петербург стоит на довольно твердом основании – слое сине-зеленых протерозойских глин, донных отложений древнего моря. Но слой этот неоднороден. К сожалению, в нем встречаются пустоты, подземные реки и огромные резервуары воды, которая находится там под большим давлением. Малейшее нарушение внешней оболочки подобного «сосуда» приводит к тому, что скопившиеся массы песка и воды прорываются наружу.

В районе строительства перегона «Лесная» – «Площадь Мужества» дело обстояло еще сложнее. Здесь под городом протекал целый подземный поток, состоявший из коварной смеси мягких пород глины, песка и воды. Вязкая субстанция, которая тоже может находиться в пустотах под давлением, еще опаснее, чем обычная жидкость. Такая масса, вырываясь на свободу, способна резать любой металл за счет силы своего напора и мельчайшего песка, находящегося внутри потока.

Именно такую реку требовалось пройти при строительстве Кировско-Выборгской линии. В те времена существовало три варианта строительства подземных тоннелей на проблемном участке. Первый из них предполагал прокладывание магистрали *под* найденным потоком. Но это был неверо-

ятно дорогой вариант, пришлось бы делать станции очень глубокого заложения. Представьте: чтобы попасть на станцию, пришлось бы спуститься вниз на эскалаторе и, сойдя с него, направиться на другой эскалатор, который перенес бы вас еще на один ярус вниз. Туда, где движутся поезда.

Это был фантастически дорогой вариант еще и потому, что, кроме двухкаскадной системы эскалаторов, требовалось построить промежуточную станцию, нефункциональную. Просто для того, чтобы люди могли с верхнего каскада перейти на нижний.

Второй вариант предусматривал строительство тоннелей *над* опасным пльвуном, ближе к поверхности земли. Но это тоже не нашло одобрения «в верхах». Объяснение было очень простое: если бы линия прошла близко к поверхности земли, пришлось бы создать огромную «зону отчуждения» в районе Политехнической улицы. То есть снести все дома и постройки. Иначе жители данного района, а также те, кто работал вблизи линии метро, «прыгали бы на стульях» каждый раз, когда под землей проносился бы очередной состав.

Итак, два проекта были отвергнуты. Что оставалось? На вооружение приняли третий вариант – чрезвычайно опасный, рискованный. Пройти прямо через «размыв»! Ничего подобного в мировой практике еще не было! Аналогов в мировом шахто– и тоннелестроении не существовало.

Проектировщики предложили выполнить замораживание грунта на опасном участке и предпринять дополнительные

меры по надежной гидроизоляции тоннелей. Замораживание гидрологически неустойчивых смесей при строительстве подземных сооружений не является чем-то неординарным: оно часто применяется в мировой практике. Ошибка заключалась лишь в том, что никто не смог точно оценить масштабы происходивших под землей процессов.

Нельзя сказать, что в этом виноват кто-то один. Один ученый, один проектировщик, один руководитель, давший команду: «Поехали!» Теперь, спустя много лет, известно: в работу на «размыве» оказались вовлеченными около ста пятидесяти крупнейших в стране научно-исследовательских организаций и промышленных предприятий. Решение о проходе принималось видными учеными, крупнейшими специалистами в данной области.

В итоге плывун решено было заморозить с помощью фреоновых холодильных установок, позволявших довести температуру грунта до десяти-двенадцати градусов ниже нуля. При этом существует еще одна технологическая особенность проекта, о которой не знают миллионы граждан, в течение долгих лет пользовавшихся метро на «Гражданке». Обычно тоннели для поездов прокладываются рядом. О чудо! На перегоне «Лесная» – «Площадь Мужества» они проходят *два яруса*. Друг над другом! Это было сделано для того, чтобы сократить площадь поперечного сечения области замораживания грунта. Убавить таким образом количество «морозильных станций», участвовавших в проекте. Уменьшить

длину трубопроводов с хладагентом.

Через «размыв» решили провести две защищенные полукилометровые магистрали, каждая из которых имела диаметр шесть метров. Трубы были трехслойными. Наружный слой состоял из чугунных тубингов, его покрывали специальным водонепроницаемым составом. Внутренний изготовлялся из стали. А промежуточный слой заполняла ажурная сварная конструкция из арматуры. Представить этот слой, воистину, невозможно. В нем на один метр тоннеля приходилось семьдесят метров сварных швов! Затем в эту полость под давлением загонялся специально разработанный полимербетон. Это был монолит, который связывал наружный и внутренний слой.

Огромная труба полукилометровой длины и шестиметрового диаметра «повисла» в непрерывно двигавшемся потоке воды и песка, соединив два «берега» подземной реки. Затем над ней прошла еще одна. Смелый, в чем-то изящный проект. Но если мостом в Калифорнии, например, могут любоваться все желающие, то увидеть подземное чудо Санкт-Петербурга не способен никто.

Поначалу строительство тоннелей в замороженном грунте продвигалось успешно. Однако 6 апреля 1972 года произошла страшная авария. В забой ворвались десятки тысяч кубометров воды с песком. Масштаб произошедшего был таков, что полуторакилометровый участок – от места прорыва до почти готовой станции «Лесная» – в течение несколь-

ких часов оказался полностью затоплен. Остановить поступление воды и песка в зону проходки не удалось.

Более того, смертельной опасности подверглись проходчики верхнего тоннеля. В силу некоторых причин этот горизонт не имел сообщения с поверхностью. Все коммуникации находились в нижнем тоннеле, а он стремительно заполнялся коварной смесью. Люди едва не оказались отрезанными в верхнем забое, а ведь туда началось поступление воды! Рабочих удалось эвакуировать с большим трудом.

В итоге вопрос стоял уже не о спасении аварийного участка. Под угрозой оказалась вся линия метро на «Гражданке». Чтобы обезопасить ее, были спешно построены бетонные затворы толщиной три метра каждый. Две мощные «пробки» закупорили аварийные тоннели.

Но на этом несчастья не закончились. В результате того, что вода и песок прорвались в тоннели, образовались огромные подземные пустоты – те самые, которые ранее были заполнены плывуном, вышедшим на проходческие горизонты. Началось масштабное проседание грунта на поверхности – в самом городе. На Политехнической улице вздыбился асфальт, искореженными оказались линии трамвайных путей. Часть наземных строений впоследствии была снесена из-за угрозы обвала.

К счастью, проседания грунта быстро прекратились. Однако Политехническую улицу пришлось строить заново. Кроме того, были спешно проложены новые автобусные

маршруты и один троллейбусный.

Справившись с разрушениями и повреждениями на поверхности, город вновь вернулся к проблеме метро. На практике выяснилось: традиционный хладоноситель не обеспечивал достаточного замораживания плывуна. И опять возникли вопросы, на которые ранее уже искали ответы проектировщики:

– Обойти «размыв» ниже?

– Пройти выше него?

– Провести линию в стороне от опасного участка?

Было принято другое решение. Строительство продолжили по тому же маршруту! Однако, чтобы избавиться от помех со стороны коварных подземных рек, начали проводить глубокую заморозку грунта жидким азотом. Стоимость этого проекта была не просто огромной. Она была колоссальной. Астрономической. Со всех концов страны в Ленинград потянулись составы с цистернами жидкого азота. Температура кипения вещества – минус 185 градусов по Цельсию. Материал стратегический, данные о его выработке не публикуются. Известно лишь, что, по одним данным, союзные власти выделили городу Ленина 6000 тонн жидкого азота, а по другим – 8000 тонн! От трети до половины объемов производства всей страны.

До того момента жидкий азот никогда не применялся в горном деле. В Ленинграде – впервые в мировой истории – была создана уникальная технология низкотемпературного

замораживания грунта. Данная технология и по сей день вызывает немалый интерес зарубежных специалистов.

В аварийной зоне работали пятнадцать замораживающих станций. Было пробурено примерно две тысячи специальных скважин. А длина трубопроводов, проложенных под землей, составляла более трехсот километров. И все ради того, чтобы остановить коварный пльвун.

За месяц работы глубоко под землей был создан удивительный рукотворный айсберг – строители «наморозили» глыбу льда, соединившую берега подземной реки. Поступление новых порций песка и воды к месту аварии прекратилось, в результате чего стало возможным разблокирование проходческих горизонтов. Началась очистка тоннелей.

Об этом, наверное, можно складывать легенды. В забоях стоял невероятный мороз. Люди работали не просто в зимней одежде, на них были специальные комбинезоны, на ногах – сапоги, какие носили строители Байкало-Амурской магистрали. Замерзший пльвун по твердости напоминал камень. За счет вкраплений песка в глыбы «льда» любой металлический инструмент «съедался» начисто. Может ли читатель представить себе такой факт: лучшие бригады метростроевцев-проходчиков за сутки преодолевали лишь *под двадцать сантиметров* тоннеля!

Затем, чуть приноровившись к неподатливому материалу, люди сумели поднять суточную норму до шестидесяти-семидесяти сантиметров. Но ни одна бригада даже в лучший

день не смогла расчистить аварийный тоннель и на метр!

И все же люди победили. 31 мая 1975 года, с опозданием на два с половиной года против расчетного срока, было открыто движение на участке «Площадь Ленина» – «Лесная». 31 декабря того же года жителям Ленинграда стали доступны и станции «Лесная» – «Академическая», включавшие аварийный перегон.

Те, кто ездил по Кировско-Выборгской линии в эпоху до второй аварии, наверняка помнят: один из тоннелей – нижний – был красного цвета. Это – стальные листы, закрывавшие коммуникационные кабели и трубопроводы. Своеобразный монумент героизму метростроителей. На станции «Академическая» установили цветные портреты восьмидесяти лучших строителей. И это было справедливо. Из официальных газетных отчетов об открытии линии метро выпала фраза, произнесенная председателем государственной приемной комиссии: «Сделали то, что по науке сделать было невозможно».

Но плывун не забывал о людях ни на один день. В начале поезда ходили по «трубам» – подземным мостам – с очень малой скоростью. Все технические сооружения в зоне размыва были увешаны разнообразными датчиками, и бесстрастная аппаратура фиксировала: магистрали проседают вниз от расчетного показателя. По непонятным для проектировщиков причинам. Сначала – на два сантиметра в год, что в общем-то было не очень много. Потом скорость умень-

шилась. Тоннели проседали менее чем на сантиметр в год.

Минуло десять лет. Казалось – все стабилизировалось. Ограничение скорости поездов на опасном участке сняли. Пассажиры, ежедневно проносясь через страшную подземную реку, перестали задумываться, в каком опасном месте они находятся. А ведь до смерти было всего чуть-чуть. Плывун по-прежнему не забывал о людях. Он не сдался, хотя был «убит» страшным морозом. Убит ли? Нет, находился в анабиозе!

Следует отметить, что выполнять новые подмораживания грунта с помощью жидкого азота не планировалось. Такой вариант не рассматривался даже в далеком 1975 году, когда открыли линию. Когда огромная страна ради собственного престижа могла сконцентрировать дорогостоящие ресурсы в одной точке. А позднее, когда на первый план стали выходить экономические показатели, про жидкий азот уже никто не вспоминал. Его постоянное применение на опасном участке сделало бы эксплуатацию перегона неоправданно дорогой. Неэффективной.

И плывун, забытый людьми, очнулся от анабиоза».

Юрий Павлович Тимофеев, врач приемного отделения спецбольницы, сонно зевнул. Поковырялся мизинцем в носу. Он, воспитанный человек, знал, что делать так некрасиво. Но в их «конторе» можно все. Даже чесать пяткой за ухом, если получится и если от этого становится легче на душе. Сутки дежурства подходили к концу, врач лениво запол-

нял карту нового пациента, только-только поступившего на «фильтрацию».

«Игорь Петрович Антонович, – вывел он таким почерком, что надпись смог бы прочитать только другой врач. И пошел „отovarивать“ следующие графы: – Национальность – русский. Возраст – 21 год. Пол – мужской. Семейное положение – холост. Образование – среднее специальное. Место работы и должность – рабочий метростроя».

Юрий Павлович зевнул снова, поскреб могучей пятерней затылок. «Конечно, человек с фамилией Антонович – русский, – лениво подумал он. – А как же иначе? Мало того, что русский, так еще и интеллигент в пятом поколении. По лицу сразу видно». Но задавать какие-либо вопросы или размышлять над проблемами Тимофееву не хотелось. Какая, по большому счету, разница? Русский, белорус, еврей... Человек поступил в пункт «фильтрации» – значит, так надо. Его национальность никак не повлияет на окончательный диагноз. Если псих – значит, псих. И границы государств не помогут.

С хрустом, смачно зевнув, Юрий Павлович стал читать сопроводительные бумаги, представленные врачом «Скорой помощи».

– О! – радостно сказал он. – Вот и определилось, дорогой друг, куда мы вас направим...

Тимофеев снял трубку внутреннего телефона, набрал короткий номер.

– Игорь Борисович? – уточнил он. – Здравствуй, дорогой! Тут для тебя клиент прибыл. Из метро, да. Твой любимый. Ага! Рыцари в блестящих латах. Что? Да какие вопросы, дорогой! Лети! Забирай!

Тимофеев повесил трубку.

– Сокол! – улыбнулся он.

Дружески подмигнул парню, сидевшему в «боксе-приемнике». Тот понуро смотрел в пол, никак не реагируя на происходившее вокруг него.

– Да ты не переживай! – по-своему истолковав молчание Гошки, попытался ободрить Тимофеев. – В хорошие руки попадешь. Ракитин обожает истории про всадников, честное слово. Вот увидишь!

Двери входного отделения стукнули, и в помещении появился довольно молодой светловолосый мужчина. Гоша Антонович поглядел на вошедшего без особого любопытства. Мужчина лет тридцати – тридцати пяти. Худощавый, с коротко стриженными – «ежиком» – волосами. Глаза не злые и не равнодушные.

Психиатр быстрыми шагами пересек холл, полы халата при этом развевались.

– Здорово! – Ракитин энергично протянул руку врачу приемного отделения, крепко сжал вялую кисть Тимофеева.

Тот охнул.

– Псих! – заявил Юрий Павлович, потирая руку. – Исклечишь приемного врача, кто тебе редкие образцы постав-

лять будет? А?

– Ну, не такие уж и редкие, – не согласился Игорь Борисович. – Бывают и более раритетные. Вот только что с одной дамочкой средних лет общался. Ну никак отпустить меня не могла! Клялась, что ее похитили пятеро инопланетян на летающей тарелке. Ага! Утащили в какой-то странный парк, где на деревьях росли крикливые обезьяны. И, стало быть, там, в парке, инопланетные сволочи впятером глумились над ней. По-всякому. Такая вот чудовищная история... Пациентка просила срочно навести порядок в отделении. Закрывать окошки, чтобы тарелки летали снаружи.

– Глумились, значит, по-всякому? – с сочувствием спросил врач приемного отделения.

– По-всякому! – вздохнул психиатр.

– А на ветках росли именно крикливые обезьяны? – заинтересованно уточнил Тимофеев и поскреб пятерней затылок.

– Ага, – без улыбки ответил Ракитин. – А что, ты видел деревья, на которых растут некрикливые обезьяны?

– Я?! – удивился врач приемного покоя. Глянул на Игоря Борисовича, заметил подозрительный огонек любопытства в его глазах и решил, дабы не провоцировать коллегу, ответить честно: – Я – нет! Не видел таких деревьев.

– Ну вот! – обрадовался Ракитин. – Видишь – значит, порядок! Отдыхай!

Юрий Павлович Тимофеев внимательно посмотрел на

коллегу, озадаченно погрыз кончик карандаша. Потом вставил его в ухо. Покрутил, исправляя ауру.

– Псих! – резюмировал он. – Слышь? Забирай еще одного психа, начинающего. Шагайте в отделение, с глаз долой. У меня до конца смены – полчаса. Ну вас на хрен с вашими приколами! Этот новенький – тихий. Сопровождения не требуется.

– Рыцарей видел? – заинтересованно спросил Ракитин у Гошки Антоновича.

Тот обреченно кивнул в знак согласия.

– Видел! – признался он. – Только мне никто не верит...

– Я – верю! – успокоил Игорь Борисович. – Пойдем, расскажешь все подробно.

Он открыл дверь «приемного пункта», выпуская новенького. Гошка встал с места, поплелся вперед, абсолютно не интересуясь тем, что происходило вокруг. Шок от пережитого в забое, от смерти товарищей был настолько велик, что Антоновича уже ничто не трогало.

Гошка продолжал жить там, в тоннеле.

«Обстановка на перегоне „Лесная“ – „Площадь Мужества“ осложнилась весной 1995 года, в те времена, когда средств на нормальное обслуживание линий метро у города не было. Плывун выбрал самый подходящий момент для удара! Резко увеличилось поступление воды и песка в тоннели. Гидроизоляция огромных „труб“ не справлялась. Ей „стукнуло“ двадцать лет – немалый возраст для инженерно-

го сооружения. Водопесчаная смесь, словно напильник или гигантский наждачный камень, протачивала любые трещинки, расширяла их, терпеливо, настойчиво.

Плывун не забыл нанесенной людьми обиды. Рвался к ним рассчитаться за прошлое. Сказывались и возраст гидротехнического сооружения, и то, что в некоторых местах глубина заложения магистралей достигала ста десяти метров. Страшное давление на внешнюю обшивку тоннелей не могло за долгие годы не повлиять на подземные мосты. Но на все природные «выходки» наложилась еще одна старая ошибка проектировщиков. Две «трубы» проходили через русло подземной реки друг над другом. И поезда, мчавшиеся по верхнему тоннелю, создавали динамические нагрузки на нижний!

Плывун почувствовал, что пришло его время. Люди еще могли что-то сделать, спасти сооружение, но... у них не было технических возможностей и финансовых ресурсов, которые имелись двадцать лет назад. В мае 1995 года тоннели просели вниз на три с половиной сантиметра. Даже в самые первые годы, когда сооружение «притиралось к месту», не было случая, чтобы «подземные мосты» проваливались более чем на два сантиметра за год. А тут – за месяц!

Причем верхний тоннель проседал быстрее. По сути, он проваливался в нижнюю трубу. А поезда продолжали мчаться в обе стороны. Те полмиллиона горожан, что обитали на «Гражданке», ежедневно могли оказаться в центре катастро-

фы, которая по масштабам оставила бы далеко позади гибель «Титаника».

Поступление воды возросло настолько, что тоннельные насосы вынуждены были работать круглосуточно, хотя раньше они включались только на ночь. Грязный ручей, бежавший между рельсами, превратился в поток. Со временем вода стала заливать рельсы, поезда шли по огромной луже.

Вода постоянно капала со свода тоннеля. Как известно, приток воздуха в пассажирские вагоны осуществляется через специальные воздухопроводы на крыше. Возможно, жители «Гражданки» еще помнят такое «развлечение», как неожиданные холодные души, которые им доводилось принимать в поездах Кировско-Выборгской линии, на проблемном участке, когда влага, сочившаяся с потолка тоннелей, попадала в воздухозаборники.

Люди продолжали закрывать глаза на подступавшую катастрофу. Звучали одни и те же разговоры: «Вода в шахте – дело привычное», «В Москве везде течет. И ничего!» Могли ли люди предотвратить вторую аварию? Скорее всего, нет. Для этого, как вы понимаете, необходимы были ресурсы СССР. Страны, которой уже не существовало. Требовались стратегические запасы жидкого азота. Наверное, в этом случае можно было бы «усыпить» коварный пливун еще на десяток-другой лет.

Но люди боролись с ним иными, малоэффективными методами. А коварное подземное существо, словно видя их

беспомощность, забавлялось от души. Поезда шли по тоннелям, несмотря на опасность. Ночных «технологических окон» для проведения работ уже не хватало, потому решено было закрывать перегон на выходные дни. Это привело к неудобствам горожан, но всюду декларировалось: жесткие меры на отрезке «Лесная» – «Площадь Мужества» временные.

Ремонтные бригады укрепляли стены и своды тоннелей, монтировали рельсовое полотно. Ликвидировали трещины, ставили дополнительные слои гидроизоляции. А пловун аккуратно трогал «гениальные» сооружения людей мягкими лапами. Проверял их на прочность, сдавливал со всех сторон. Искал пути, чтобы пробраться внутрь, испросить долги по старым счетам.

Время шло. Люди боролись. У них не было средств, чтобы одолеть коварное подземное чудовище, но у них оставались мужество и упорство. Теперь уже и в будние дни по нижнему тоннелю поезда ходили строго по графику. Расписание вывесили на станциях...

Лето и осень 1995 года прошли в борьбе с подземной рекой, которая становилась все агрессивнее и нетерпеливее. Осадка тоннелей шла по нарастающей: она достигла двадцати четырех сантиметров от проектного значения. Небольшие прорывы появлялись все в новых и новых местах. Ремонтники устанавливали анкера, резали и варили металл, вводили в трещины быстротвердеющий раствор. Словно солдаты,

которым был дан приказ: умереть на месте, но не пропустить противника. Работы шли не только ночью, но и днем.

Катастрофа произошла в декабре. В ночь с третьего на четвертое мощный пливун прорвался в нижний тоннель. Над рельсовыми магистралями постоянно шел ливень, вода прибывала с каждым часом. Пути размыло, и стало ясно, что люди проигрывают схватку.

Движение поездов по тоннелю теперь было невозможно. В тот момент нижний горизонт еще не затопило полностью, а потому у метростроевцев теплилась надежда: можно законсервировать сооружение, над которым работали несколько поколений людей, в которое было вложено невероятное количество денег, сил, времени. И мужества тех, кто преодолевал русло коварной подземной реки. Требовалось какое-то неординарное техническое решение, которое помогло бы спасти «подземный мост». На обоих концах аварийного перегона началось спешное возведение бетонных «пробок», чтобы блокировать проблемный участок.

Однако пливун продолжал игру с людьми. С интересом наблюдая, как маленькие букашки пытаются спасти свой хрупкий домик, он усиливал давление, бил с разных сторон, преподносил все новые сюрпризы. Резко возросла осадка верхнего тоннеля. Поезда по нему почти не ходили, во избежание более страшных аварий. За каждые несколько часов верхняя труба проваливалась в нижнюю на три-четыре сантиметра. Годовая норма оседания шутя бралась меньше

чем за сутки.

# 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.