



МАШИНИСТ

Посвящается тем,
кто строил и тем,
кто ездил по краю

ТОТ ЕМ МАХ

2026 г.

ТотемМАХ
Машинист

«Автор»

2026

TotemMAX

Машинист / TotemMAX — «Автор», 2026

Ленинградское метро строили на болотах и костях. Под ним, на глубине девяноста метров, лежал Ковенский размыв — водонасыщенный песок, способный за часы затопить тоннели. В 1974 году стихия вырвалась на свободу. «Машинист» — исповедь ветерана петербургского метро, прошедшего путь от стажёра до свидетеля финала одной из крупнейших техногенных драм в истории метростроения. Здесь нет сухих отчётов — только память, профессиональный долг и тихое мужество тех, кто каждый день спускался под землю, чтобы город жил. Художественно-документальная проза о борьбе человека со стихией, цене прогресса и людях, чьи имена не попали в учебники, но без которых не ходили бы поезда. Книга основана на реальных событиях, связанных с размывом Ленинградского метрополитена. При этом это художественное произведение: характеры героев, их диалоги, второстепенные персонажи и часть сюжетных поворотов созданы авторским воображением. Имена и должности изменены.

© TotemMAX, 2026

© Автор, 2026

Содержание

Глава	5
Предисловие.	6
Часть первая. Заморозка.	7
Конец ознакомительного фрагмента.	8

Машинист

*Посвящается тем, кто строил,
и тем, кто ездил по краю.*

Максим В.

Глава

Предисловие.

Ленинград стоит на Неве и костях. Так говорили старые горожане, и в этой мрачной шутке было больше правды, чем хотелось бы. Болотистая дельта, намывные грунты, подземные реки, закованные в трубы, — всё это создавало особый, зыбкий характер города. Но была под Ленинградом река, о которой не писали в путеводителях. Древнее русло Невы, так называемый Ковенский размыв, лежало на глубине девяноста метров — мощный слой водонасыщенного песка с давлением в несколько атмосфер.

В конце шестидесятых, когда страна готовилась к юбилейному XXIV съезду партии, метростроевцы встали перед выбором: обойти эту подземную хлябь или пробить её насквозь. Обход означал многолетнюю задержку, перенос коммуникаций, снос домов наверху. Пробивка — риск, которого никто до конца не осознавал. Решили заморозить насыщенный водой грунт — так называемый пльвун — и пройти сквозь него двумя тоннелями, расположенными один над другим — так требовала экономия скважин и времени.

Ничего подобного мировая практика ещё не знала.

То, что случилось потом, назовут крупнейшей техногенной аварией в истории метростроения. О том снимут фильм-катастрофу, который мальчишки будут смотреть по несколько раз, не подозревая, что, правда, страшнее любого кино. Но тогда, в апреле семьдесят четвёртого, об этом ещё никто не знал. В том числе и молодой машинист Алексей Ветров, которому через двадцать лет предстояло стать свидетелем финала этой эпопеи.

Часть первая. Заморозка.

Зима девяносто пятого года. Депо «Автово». Я возвращаюсь после рейса. В тоннелях вода уже по колено. Поезда идут по огромной луже, сверху, со свода, капает — вода попадает через воздухопроводы прямо в салоны. Пассажиры выходят мокрые и недовольные. Начальство отводит глаза. Я знаю: это конец. И вспоминаю, как всё начиналось.

Впервые я увидел размыв в октябре семьдесят четвёртого. Не сам пливун — а эта подземная жижа: водонасыщенный, подвижный песок, который при вскрытии ведёт себя как тяжёлая жидкость, способная затопить всё за считанные часы. Его, говорят, никто не видел и не увидит, пока стоит метро. Я видел. Я видел, как его побеждали.

Мне тогда было двадцать пять лет. Я только получил корочки машиниста и ходил стажёром на красной ветке. Нас, молодых, иногда бросали на хозяйственные работы — не столько для дела, сколько для воспитания. И вот в один из выходных нас выстроили на «Площади Мужества», выдали резиновые сапоги, фонари и повели вниз, туда, куда пассажирам хода нет.

Мы спустились всё ниже и ниже, мимо ржавых вентиляционных труб, мимо бетонных лабиринтов, мимо людей в ватниках. Внизу было холодно, как в холодильнике, и пахло не метро, а скорее как в сварочном цеху. Я сжимал и разжимал кулаки, чтобы разогреть немевшие пальцы. Воздух дрожал от гула мощных насосов.

— Не отставай, — толкнул меня в спину наставник, пожилой машинист. В депо его все звали дядей Мишей — он работал здесь едва ли не с открытия, помнил ещё те времена, когда станции пахли не соляжкой, а победой.

Мы вышли в огромный тоннель, где не было путей. Стены были белыми от инея. По ним змеились толстенные трубы, обмотанные в войлок. Сначала гнали «рассол» — хлористый кальций, морозили до минус тридцати. А когда в апреле прорвало пливун, переключились на жидкий азот. Минус сто девяносто шесть. От труб тянуло таким холодом, что дыхание стыло в лёгких. В выработке было промозгло, однако под ногами чавкала вода. Конденсат с заиндевевших конструкций смешивался с откачанной грунтовой жижей, и её не успевала забирать дренажка.

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.