A moszkvai Metro–2 legendája



A moszkvai metró a világ egyik legkiterjedtebb hálózatának számít a maga 200 állomásával és több, mint 300 km-es hosszával (a budapesti metró nagyjából 40 kilométerére 52 állomás jut). Itt található a világ legmélyebb állomása, a 74 méterrel a föld alatt megbújó Park Pobedy.

Nem, a „megbújó” nem a leghelyénvalóbb kifejezés a hatalmas és díszes állomásokra, melyeknek az egyik fő feladata a szovjet rendszer mindenhatóságának a hirdetése volt. A rendszer szerencsére kiveszett, az állomásokat sűrűn díszítő mozaikokról is lassan foszlanak le a vörös csillagok és Lenin – Sztálin portrék. Nem mellékesen a metró jórészt mélyépítésű, atomcsapás esetén is óvóhelyet nyújt a lakosságnak, illetve annak egy részének.

A földalatti hálózat viszont a világvárossal együtt terjeszkedik tovább, legendákat és kultikus regények, filmek ihletadója. A nem kevéssé megosztó Dimitrij Glukovszki Metro Trilogia világa (nekem nagyon bejött) is erre a hatalmas hálózatra épül, és már ott is szerepel a rejtélyes **Metro–2** vagy kódnevén a **D–6** rejtélye (A D–6 egyébként csak az egyik feltételezett vonala az M2-nek).



Kicsit talán nekünk, földi halandóknak furcsa, hogy egy, a *„publikus”* metróhoz kiterjedtségében vetekedő és azzal „szimbiózisban” élő titkos metrót még nem lepleztek le, vagy nem cáfolták meg a létét. Ne feledjük azonban, ezúttal abban a Moszkvában és abban az Oroszországban járunk, ahol az elnök egy volt KGB tiszt, és ahol jó eséllyel hamarosan ismét hűtővonatnak álcázott nukleáris rakétahordozó vonatok fognak cirkálni.

És ahol az árulásnak igen gyakran az eltűnés az ára – a Néva mélyén meg már viszonylag nehéz érvelni.

A moszkvai metró múltjából és méretéből adódóan rengeteg csodát és titkot rejt, de van, amiről még a minden információval bíró helyiek sem tudnak / tudhatnak / nem érdemes tudniuk mindent. Ez a titokzatos Metro–2. Egy metró, ami eredetileg a párfunkcionáriusok menekítését szolgálta volna például atomcsapás esetén. Kiterjedtsége is vetekszik magával a metróéval, amin „élősködik”.



Leszögezem, lehet, hogy léte pusztán csak egy legenda, úgy mint mondjuk a loch nessi szörnyé, vagy a becsületes politikusé. Ennek ellenére jól tartja magát, legalább annyira, mint az amerikai 51-es körzet, (jó ott azért az ufókkal is levelezhetünk) – egyszerűen azért, mert Moszkvában, főleg a Szovjetunió időszakban bármi megépülhetett teljes titokban, még ez a hatalmas rejtett metróhálózat is.

Nomeg az is lehet, hogy a hír, mármint a létesítmény léte igaz, de csak félig – ahogy az orosz viccből ez már ismerős lehet. Mindenesetre amikor a moszkvai metró egykori igazgatóját, **Dimitrij Gajevet** kérdezték a Metro–2 felől, azzal válaszolt *„meg lennék lepve, ha nem létezne”*.

A Metro–2

1992 nyarán az orosz Junyoszty ('Юность') magazin – erről a névről nekem mindig az az igénytelen kis piros tévé jut eszembe, amin kölyökként nézhettük a baromi szemcsés tomésjerry-t, míg a „nagytévén” faterunk valami fociközvetítést bámult.

Szóval ez a magazin jelentette meg **Vladimir Gonik** egy novelláját, amiben először nevesítette a moszkvaiak által már régóta dédelgetett legendát, a **Metro–2**-t. Ezután a titkos föld alatti létesítményen rajta ragadt ez a név.



A Metro–2-t Sztálin extrém paranoiája szülte – csakúgy, mint a szibériai teljesen értelmetlen vasútvonalat – és feltételezhető, hogy itt is nagyon sok ember élete árán valósították meg ütődött rémálmát. 1935-ben, a publikus metró építésével egy időben kezdték meg ennek is az építését. Ebben az időszakban viszont még nem *„normál”*, azaz kormányzati metró épült, hanem csak egy alagút, amin keresztül autóval lehetett Sztálin elvtársat furikázni a kuncevói dácsájába, a pórnép szemei elől jól elrejtve.

Az első valódi vonalat 1967-ben építették meg. Ebben az időszakban Moszkvát már sok atombiztos katonai létesítmény övezte. Ezekhez az – atomcsapás után is – önellátó földalatti városokhoz biztosított jól rejlett kapcsolatot a Metro–2.

A Metro–2 feltételezések szerint négy vonalból áll, és hossza vetekszik az ismert moszkvai metróéval: Ezek a vonalak kötik össze többek között az **FSB** (a legendás/hírhedt kémelhárítás, az FSK utódszervezete) székházával, **Vnukovo–2** repülőtérrel vagy a szintén híres/hírhedt földalatti várossal, **Ramenki**vel.



A Metro-2 egyik (feltételezett) vonata, típusa: Ezh6 - elektromos és akkumulátoros üzemmel.

Az alagutak egyvágányosak, hiszen csak menekítésre szolgálnak, a rajtuk közlekedő vonatok konstukciója és kinézete megegyezik a moszkvai – és még vagy 30 évig a magyar – metró szerelvényeivel.

> A **Ramenki 43** Moszkva talán legnagyobb földalatti bunkere, illetve inkább föld alatti városa, ami értesülések szerint nagyjából 2 km²-en terül el, 180-200 méter mélyen a felszín alatt. A létesítmény nagyjából 10 km távolságra található (illetve nem található) Moszkva központjától, az Állami Egyetem szomszédságában. Építését a 60-as években kezdték el, és nagyjából egy évtized alatt végeztek vele. A város nagyjából 15.000 embernek biztosítana védelmet nukleáris csapás esetén, az élelmiszer-tartalékai pedig 30 évre elegendőek. A város nem publikus óvóhely, valószínűleg kormányzati személyzetnek építették, akiket a Metro–2 használatával menekítenének ide többek között a Kremlből is, nukleáris havária esetén.

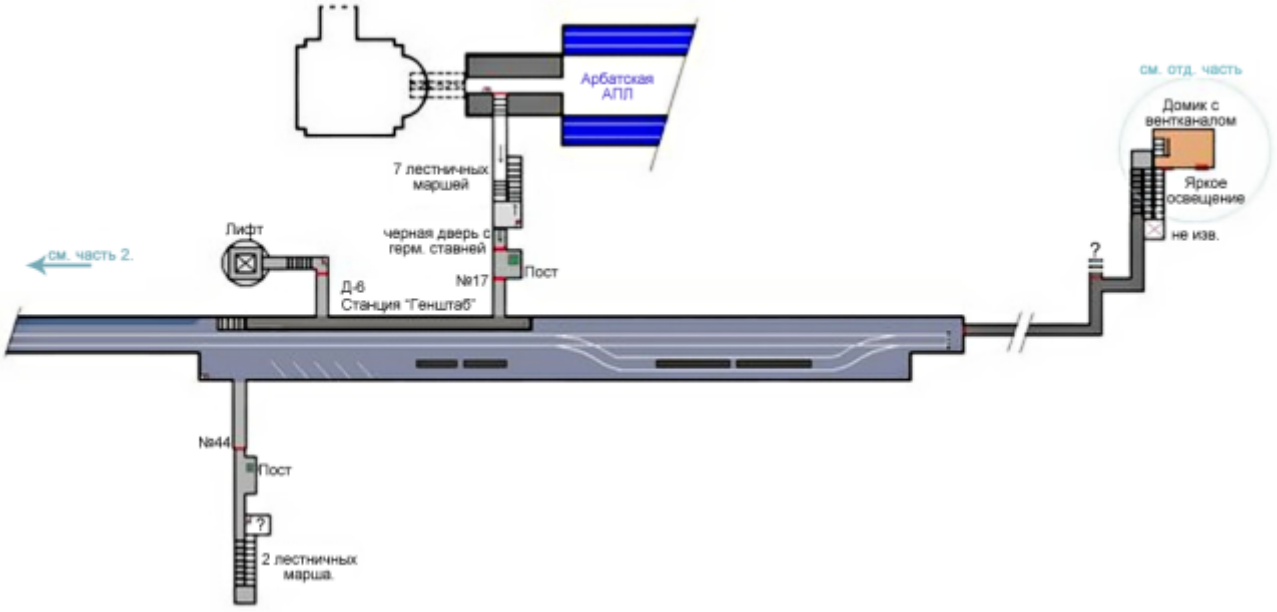
A létesítményről bár 1992-ben a Time magazin is tudósított, létét a hivatalos orosz források cáfolják, csakúgy, mint a teljes Metro–2 létezését.

A Moszkva földalatti rejtekeit kutató csoportok, a **digger**ek persze minden tiltás ellenére beszivárognak a metróba, és keresik a Metro–2 nyomait. Zapet-no beszámolójának az összefoglalása: Közismert pletyka, hogy a Szportyivnaja és az Egyetem megállók között balra van egy elágazás a vonalon. Ez hivatalosan egy zsákutca, de a meredek rámpa végét egy hatalmas hermetikus vaskapu zárja le. Ez a Metro–2 bejárata. A vaskapu folyamatosan ki van világítva és egy infrakamerával figyelik meg a kapu előtti teret. Vajon minek ide a kamera, ha nincs itt semmi?



A Metro–2 feltételezések szerint 4 vonalból áll, ha az eredeti sztálini alagutat nem számoljuk, az ugyanis nem vasúti alagút volt.

Az első vonal, a D–6, az egyetlen vonal, melyről fényképek is léteznek (például itt), így léte legalább félhivatalosan bizonyított. Az 1967-ben üzembe helyezett vonal nagyjából 27 km hosszú lehet, az Arbatskaya alól indul (és valahogy úgy nézhet ki, mint a séma is ábrázolja).



A D6 vonal kapcsolata az Arbatskaya metróállomással, kék színnel ábrázolva a *„publikus”* metró, szürkével a D6 létesítményei

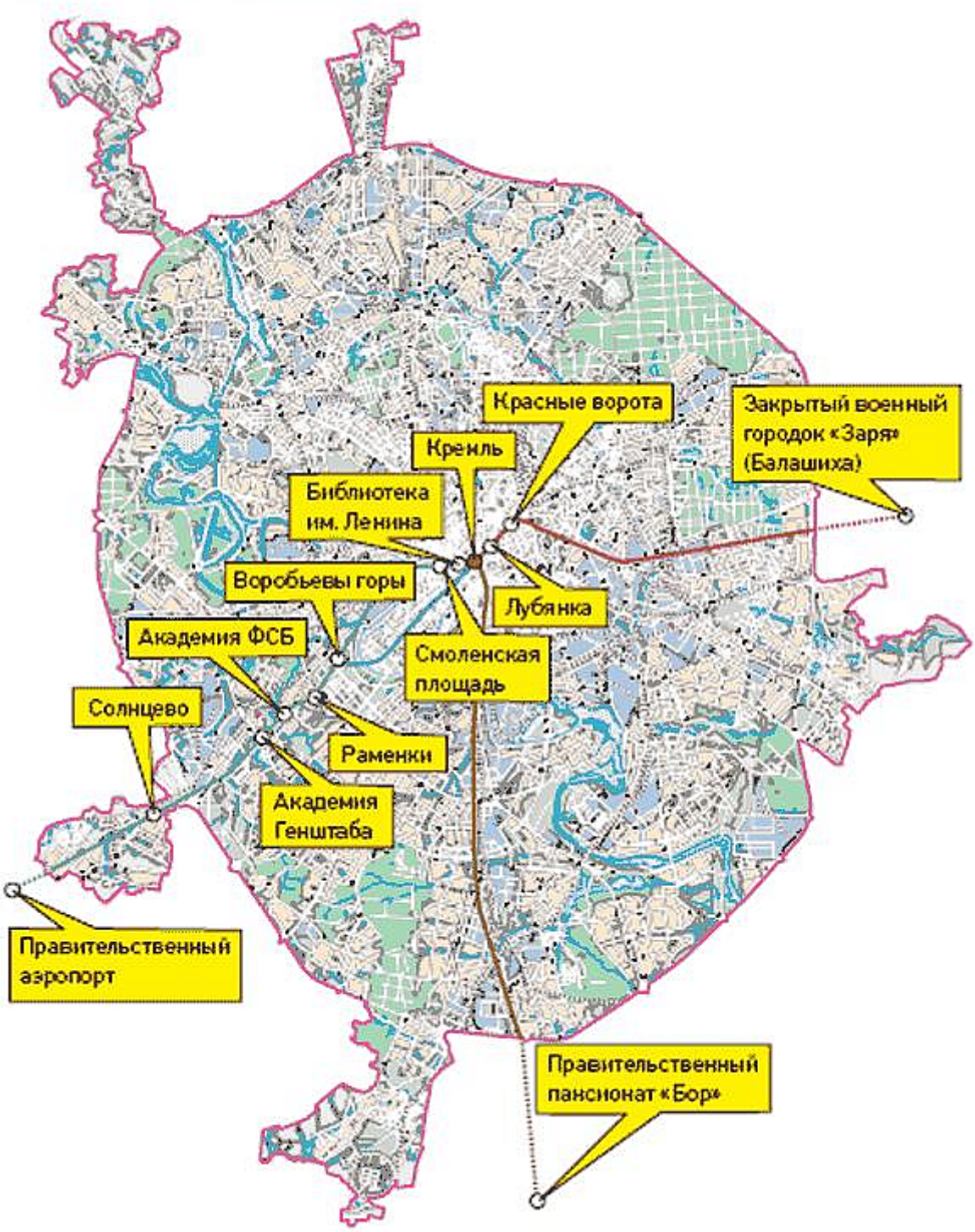
Kapcsolatot biztosít Ramenki, az a KGB- (ma FSZB) akadémia és a vezérkari akadémia irányából a Vnukovo–2 kormányzati repülőtérhez. Ennek a vonalnak van kapcsolata a *„normál”* metróval a

Szportyivnaja és az Egyetem megállók között.

A második vonalat 1987-ben adták át a nagyközönségnek forgalomba. A 60 km hosszú vonal a Kremltől indul, majd a Varsó sugárúttal párhuzamosan a déli irányba hagyja el a várost, a „Bor” fedőnevű kormányzati bunker végállomással. A vonalat valószínűleg tovább bővítik az új kormányzati bunker, a „Raven” irányába is, így hossza 74 km-re emelkedik. (Összehasonlításként, a budapesti metróhálózat teljes hossza 38,6 km).

A harmadik vonalat szintén ’87-ben építették, hossza „csak” 25 km. Ez keleti irányban hagyja el a várost, célja Balasiha, ahol egy fontos egy katonai támaszpont (és bunker), a „Zarja” található.

A negyedik vonalra a kormányzat 1997-ben különített el egy keretet, ami még az amerikai Kongresszusban is vihart kavart. Tényleg vicces, hogy az oroszok a 4. titkos, főleg katonai célú metrójukat részben (és persze feltevések szerint) amerikai pénzből finanszírozták. A vonal célja egy szanatóriumnak álcázott bunkerkomplexum Barvikhában.



A Metro-2 vonalai: 1.vonal (D8): kék, 2.vonal: barna, 3.vonal: piros, 4.vonal: szürke

A magyar F/4

Paranoiában Rákosi elvtárs pajtás sem maradt el a nagyvezértől, Sztálintól, csak anyagi eszközei voltak szűkre szabottabbak. Neki nem telt hatalmas alagutakra, ezért csak egy *„kisebb”* bunkert húzatott fel az Országház szomszédságában, persze közvetlen kapcsolattal a metró felé. (Erről alétesítményről itt, az építészfórumon olvashat bővebben)

Valószínűleg az ebben a bejegyzésben leírtak egy része nem igaz, egyszerűen csak legenda. Ez van. Volt időnk megszokni már, hogy a *„Nagy Testvér”*-ről szóló legendákat illik komolyan venni, főleg, ha nem győzik cáfolni azokat.

Ez egy elfeledett sarka a netnek, örülök, hogy sikerült elvetődnöd ide!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, oszd meg velem! Elérhetőségeim az Impresszumban találhatók.

A passport.blog jelenlegi egyetlen megjelenési lehetősége a Facebook. Ha értesülni szeretnél az új bejegyzésekről, kövesd a Bolyongó Facebook oldalt.

Ha szeretnéd a bejegyzést kinyomtatni, vagy önálló formában menteni, ennek a legegyszerűbb módja a PDF formába konvertálás. Ezt a jobb oldali, fentről negyedik (Adobe) ikonnal teheted meg.

Eddigi bejegyzések a bolyongó.hu-n

Az összes bejegyzés ABC-be rendezett indexe itt található. A blog helyekhez köthető bejegyzései a google.maps térképen is megtalálhatók: A világ valódi csodái. A mostanában a blogon megjelent írások a főoldalon jelennek meg.

2026/05/28 18:05

Források

Nol.hu: A másik moszkvai metró
zapret-no.livejournal.com: Метро-2 не существует или троллейбус для Димы
abovetopsecret.com: RAMENKI 43 - An underground city built by Stalin in case of a nuclear catastrophe?
youtube: Secret Russian government subway - Metro 2; English Translation
wikipedia: Metro-2
metro.ru: Метро-2
moskvax.ru: Метро-2
unknownworld.co: Metro-2
google könyv: Doomsday scenarios

metró, vasút, legenda, diktátor, nukleáris, titkos, hidegháború, 2016, Oroszország, KGB, FSB, Szovjetunió, Sztálin, A szovjet impérium romjain, világjáró, Moszka, D-6, Metro-2, Arbatskaya, Ramenki 43, Szportyivnaja, Kreml, F/4, Rákosi Mátyás, Vnukovo–2, oroszok, paranoia, érdekes történet

Bejegyzésmegtekintések száma: 616

From:
https://mail.bolyongo.hu/ - **bolyongó**

Permanent link:
https://mail.bolyongo.hu/doku.php?id=passport:a_moszkvai_metro_2_legendaja

Last update: **2026/08/09 05:42**