

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ПРОЙДЕНА ТРЕТЬ ПУТИ

Участок Андрея Павленко из ООО «Тоннель-2001» продолжает сооружение правого транспортного тоннеля под Серебряным Бором. 6 июня там монтировалось уже 251-е кольцо. Оно металлическое, поскольку щит достиг сбойки №4, предусмотренной на 500-метровой отметке. Значит, последний из трех Серебряноборских тоннелей пройден на одну треть.

НА СТАНЦИИ «МЕЖДУНАРОДНАЯ»

На городской пусковой объект этого года — на станцию метро «Международная» — участок А.И.Шишкина из УСР пришел в начале весны. Он должен был выполнить большой объем облицовочных работ по платформенной части станции с ее широкими пилонами и по вестибюлю.

Всего отделочникам предстояло облицевать гранитом и мрамором около 6 тысяч квадратных метров поверхностей. К концу мая участок выполнил больше половины этого субподрядного заказа. Пуск новой станции, следующей за «Деловым центром», будет приурочен к Дню города.

НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ — ОХРАНА ТРУДА

1 июня в конференц-зале Управления Мосметростроя состоялось расширенное совещание, на котором были рассмотрены итоги комплексной проверки, проведенной на метростроевских объектах по строительству Серебряноборских тоннелей Управлением по технологическому и экологическому надзору Ростехнадзора по городу Москве. С обобщенной информацией выступил государственный инспектор отдела горнотехнического надзора Д.В. Смородинов. Доклад о работе, проводимой в ОАО «Мосметрострой» по обеспечению промышленной безопасности, а также о мерах по улучшению положения дел на метростроевских объектах, сделал заместитель главного инженера Мосметростроя Ю.К. Святухин. В прениях приняли участие заместитель командира Московского ВГСО Н.В. Воробей, главный механик Мосметростроя М.И. Маслов, главный маркшейдер Мосметростроя Е.А. Семенов, генеральный директор ООО «СМУ-3 Метрострой» В.В. Сергеевич, начальник отдела горнотехнического надзора В.И. Лапшин.

Подводя итоги совещания, генеральный директор Мосметростроя Г.Я. Штерн отметил ряд недостатков, существенным образом влияющих на положение дел с обеспечением промышленной безопасности и охраны труда. Подверглись критике отдельные случаи безответственного отношения некоторых первых руководителей, снижение их требовательности к подчиненным в этих вопросах, а также недостаточный контроль положения дел на местах со стороны служб ОАО «Мосметрострой», формальное отношение к обучению и переподготовке кадров по профессиям, отвлечение работников служб охраны труда от выполнения основных обязанностей. Признано целесообразным подготовить распорядительный документ, в соответствии с которым первые руководители организаций ОАО «Мосметрострой» будут обязаны принять на местах незамедлительные практические меры.

Фурнели выводят наверх

Шахта № 971. Здесь участок Элдара Парцвани из СМУ-10 строит пересадку со станции «Трубная» на «Цветной бульвар». С помощью сложной системы штолен и фурнелей проходчики вышли сразу на две точки будущего пересадочного узла — среднюю и самую дальнюю. Во-первых, они поднялись на уровень машинного помещения для эскалаторов малого наклона, во-вторых, начали разрабатывать породу под лестничную камеру, предусмотренную проектировщиками сразу за торцевой стеной среднего зала действующей станции.

Объекты весьма непростые, ответственные. Но директор СМУ-10 Григорий Петрович Бокучава полностью уверен в начальнике участка:

— Элдар строил еще тбилиское метро. Начиная 20 лет назад проходчиком. Закончил там же, в Тбилиси, политехнический институт. Стал горным мастером. С 93-го трудится в Москве. Прошел от «Чкаловской» до второго выхода «Маяковской». Понял, как приспособлять к здешним геологическим условиям знакомые ему технологии. В последнее время специализируется по восходящим выработкам. Они были на «Маяковке» и здесь тоже есть. Так же как и другие серьезные работы по горному способу. Парцвания продолжает сам набирать опыт и учит свои кадры. А вообще у нас здесь немало людей с солидным подземным стажем.

В справедливости этих слов нетрудно было убедиться, побывав в забоях, где можно встретить даже потомственных метростроевцев, как, например, горный мастер Реваз Гвенетадзе, отец которого был тбилиским первооткрывателем.

Для того, чтобы попасть в лестничную камеру, требуется преодолеть четыре крутых лестничных марша. Перед этим снизу, от начала фурнеля, подают звуковой сигнал, чтобы сверху ничего случайно не свалилось на голову. Но воду и самым громким сигналом не остановишь. Она щедро окропляет всех и при подъеме, и в самой камере, которая пока напоминает узкое ущелье, лишь частично закрытое сверху двумя прорезными кольцами обделки. Проходчики вроде бы притерпелись к повышенной влажности, а вот мой диктофон, как выяснилось потом, уже минут через 15 перестал записывать речь, фиксируя лишь щел-

чки переключателя.

Маркшейдеры СМУ-8 Алексей Федорович Тимошенко и Матвей Владимирович Канаев, которых мы там встретили, сказали, что в такой атмосфере стараются до последнего держать свои приборы в чехлах и футлярах. А вели они восходящую выработку с помощью электронного тахеометра и вывели ее в межтоннельное пространство «Цветного бульвара» с требуемой точностью.

Как сказал заместитель начальника участка Нугзар Бакурадзе, до торцевой стены среднего зала действующей станции осталось совсем немного.

— Примерно полчаса поработать отбойным молотком — и можно пробиться к бетону. Близкое соседство станции хорошо чувствуется по вибрации от поездов. Шум их нечетко слышен, но направление движения можно понять.

Однако разработка породы в сторону «Сретенского бульвара» пока вестись не будет. В тот день, 1 июня, бригада Мераба Мегрелишвили занималась отторцовкой двух смонтированных ею колец диаметром 9,5 метра, чтобы можно было произвести нагнетание. О дальнейших действиях говорил уже и.о. главного инженера СМУ-10 Алексей Владимирович Буц:

— Когда омонолитим эти кольца, то добавим к ним еще три, и на этом проходка первой части лестничной камеры завершится. Следующая, на другом уровне и дальше от торцевой стены станции, потребует девяти колец. А дальше пойдет подходной коридор на 34 кольца или 25,5 метра. В конце коридора будет поворот к действующему тоннелю Серпуховско-Тимирязевской линии и три ходка над ним. Все это придется проходить вручную, без взрывов. Для крепких известняков межтоннельного пространства предусмотрено керновое бурение. С буровой установкой фирмы «Доктор Шульц» мы уже имели дело на «Маяковке».

Керновое бурение — дело кропотливое и долгое. Поэтому те три пешеходные ходка, которые упомянул Буц, будут проходить, двигаясь со стороны машинного зала.

В пределы машинного зала про-

Перед забоем в машинном зале (слева направо): Сергей Бугаев, Гиви Учашвили, Реваз Гвенетадзе, Элдар Парцвания, Юрий Стог, Вахтанг Гамхеташвили, Алексей Буц.

Они строят лестничную камеру (слева направо): Юрий Бугаев, Эмзар Гурчиани, Владимир Гришаков, Мераб Мегрелишвили, Нугзар Бакурадзе.



Сразу за левой стеной — средний зал «Цветного бульвара».

ВЕСТИ СО СТРОЕК

Один из фурнелей.

ходческие бригады СМУ-10 тоже пробивались через фурнель. Не менее высокий, чем для лестничной камеры, но без обилия воды. И там еще нужно было проложить достаточно длинный кабельный коллектор. Теперь коллектор готов. От него пробиты вбок три штольни. Крайние послужили для бетонирования опор — на них опираются большие полукольца (диаметр более 13 метров) обделки машинного зала. По средней штольне перемещается породопогрузочная машина, принимающая взрываему наверху, почти под сводом зала, породу.

К началу июня там было смонтировано 5 полуколец. Работавшая 1-го числа в утреннюю смену бригада

Вахтанга Гамхеташвили завершала бурение шпуров для очередного взрыва. Забой пока движется к началу наклонного хода. Еще через 5 колец проходчики развернутся, чтобы пройти машинный зал до его противоположного конца, а это еще около 18 метров. Ядро забоя остается и останется до поры нетронутым, чтобы облегчить условия непростого подземного труда.

Основу бригады Гамхеташвили, как и всего участка, составляют грузинские метростроители. В том числе такие ветераны, как Гурам Абрамишвили, впервые спустившийся в шахту более четверти века тому назад. И, может быть, вполне закономерно, что уроженцам высокого Кавказа раз за разом доверяют восходящие выработки? Во всяком случае, на счету Элдара Парцвани их уже около десятка. Кстати сказать, как неожиданно выяснилось, в Грузии родился и Алексей Буц, чей отец, будучи выпускником Тбилисского политеха, строил метро в столице Грузии.

И все же бригады участка постепенно становятся интернациональными. Под началом того же Гамхеташвили работают, помимо его земляков, и русские, и украинцы. Когда я попросил назвать самого молодого рабочего в коллективе, бригадир сказал, что это сварщик Юрий Стог. Юрию 27 лет, он приехал из Молдавии, где по той же специальности работал на винзаводе. На Мосметрострое ему и зарплатки нравятся, и дело, о котором не стыдно рассказывать землякам во время отпуска.

Юрий ПЕТРУНИН.

Фото А. ПОПОВА



В стране березового ситца

ПУТЕШЕСТВИЯ

Ровно в восемь часов утра от метро «Марксистская» отправился в путь по маршруту Москва - Константиново современный комфортабельный автобус экскурсионной фирмы «Ладога». Уютно устроившись в удобных креслах, пассажиры внимательно слушали рассказ экскурсовода Анны Камушкиной об исторических местах Москвы и ее улицах, мелькавших за окнами автобуса, церквях и монастырях, построенных еще несколько веков назад. До села Константинова, родины великого русского поэта Сергея Александровича Есенина, куда направлялась группа путешественников из СМУ-11, больше двух часов. Но это без остановки. А метростроевцы во время пути останавливались дважды: первый раз в Бронницах, во второй — в Свято-Иоанно-Богословском монастыре, находящемся в Рязанской епархии.

На берегу Оки

Свято-Иоанно-Богословский монастырь расположен в двадцати пяти километрах от Рязани. Он стоит на полугоре, по правую сторону Оки, эта часть реки называется Простья или Прости (прощение, исцеление, освобождение от болезни). Почему Прости? Дело в том, что когда-то супруга Ивана Грозного Анастасия Романовна, проплывая на корабле, именно здесь решила от бремени.

Ни об основателе монастыря, ни о времени его постройки ничего не известно. Не сохранились ни письменные акты, ни устные предания. Известно только, что он существовал до 1237 года, так как во время нашествия Батюга на рязанскую землю, по свидетельству летописцев, вся рязанская земля с ее храмами и монастырями была сожжена, только одна Богословская обитель и осталась в целости. Батый, конечно же, предпринял попытку ограбить и ее. Но... Пораженный внезапным явлением святого Апостола и Евангелиста Иоанна Богослова, пришел в ужас и вместо разорения приложил к его образу герб — печать свою золотую, да еще наградил обитель из своих сокровищ.

Чудотворная икона св. Апостола и Евангелиста Иоанна Богослова — главная святыня обители. Изображение лица, как говорит предание, было воссоздано дивным художником — мальчиком Гусарем, пасшим гусей. Апостол сам водил его руку с кистью.

В XX столетии Иоанно-Богословский монастырь разделит судьбу прочих монастырей и храмов Русской Православной Церкви. В 1931 году он был закрыт. Иноков во главе с настоятелем арестовали, затем отправили в ссылки и в лагеря. Возрождение монастыря началось в 1988 году. За прошедшие годы он восстановил многие свои святыни, но работа еще не закончена. И те, кто побывал на экскурсии в монастыре, увидел это своими глазами.

Прежде, чем переступить порог Иоанно-Богословской обители, женщинам необходимо было покрыть головы платками, но не у всех они оказались. Прямо у входа служащий выдавал косынки и юбки — для тех, на ком надеты брюки. В соборе Иоанно-Богословского монастыря поставили свечи. А затем от-

правились к святому источнику, который находится на значительном расстоянии от монастыря, ближе к Оке. Даже дорога с крутой горы оказалась достаточно трудной, а что говорить об обратном пути, когда пришлось подниматься в гору. К автобусу подходили запыхавшиеся, но довольные — каждый принес с собой святой водицы. И тут же, на площади, кое-кто из экскурсантов запасся натуральными молочными продуктами, которые продавали местные бабушки.

Кстати сказать, подворьями Свято-Иоанно-Богословского монастыря является Николо-Ямской храм в Рязани и храм в честь Казанской иконы Божией Матери в Константинове, на родине поэта Сергея Есенина. Буквально через полчаса метростроевцы увидели белую, с золотыми куполами церковь, в которой крестили будущего поэта. А напротив нее — небольшую деревенскую избу с резными ставнями. Вот он домик семьи Есениных!

Наша горница хоть и мала...

Домик действительно небольшой. Предыдущий, сгоревший в августе 1922 года дотла, был значительно больше. Именно с тем, уничтоженным пожаром, ассоциируется есенинский поэтический образ «золотой бревенчатой избы», именно о нем с теплотой вспоминали сестры поэта: «Наличники, карниз причудливо вырезаны и выкрашены белой краской; железная крыша, водосточные трубы и обитые тесом углы дома выкрашены зеленой краской. Из наших окон был виден синеющий вдали лес, излучина реки Оки и заливные луга. В доме было чисто и уютно. На окнах белые с кружевными прошивками шторы. В передней комнате, так называемом зале, стоял посудный шкаф с деревянными дверками внизу и стеклянными наверху, стол с откидными крышками и шесть венских стульев. На стенах висели семейные портреты, похвальный лист Сергея, зеркало, часы с боем фирмы «Габю», на полу веером расстелены полосатые домотканые половики...»

Домоткаными половиками засте-



Сергей Есенин читает матери главы из поэмы «Анна Снегина». 1925 год.

Дом семьи Есениных в Константинове.



Фото Юрия Погорелова

В горнице.

лены и полы нового, построенного в 1924 году, дома, куда пришла наша группа с новым экскурсоводом, студенткой Рязанского института Надеждой Фроловой. В сенях — сохранившиеся хозяйственные предметы: сани, жернов, ступа, коромысло, брусница, серп, дежка, о которой Есенин напишет: «У порога в дежке квас...»

В теплой половине дома — небольшая горница с иконами в «красном» углу. Венские стулья и стол... Нетипичная для деревни мебель. Но отец Сергея Есенина, Александр Никитич, работал в Москве, в мясной лавке купца Крылова. Вот и привез все это из столицы. Там же он приобрел часы, которые висят на стене, рамку для похвальной грамоты, выданной сыну за отличную учебу.

Из горницы — дверь в крохотную комнату, которая служила для Татьяны Федоровны, матери поэта, спальней. Кровать покрыта лоскутным одеялом, на кровати — думка, вышитая хозяйкой дома. И тут же ее личные вещи. Обычная крестьянская одежда — рубаха, юбка, ее нагательный крест. Из комнаты Татьяны Федоровны можно пройти в кухню, а из кухни в прихожую.

На есенинской усадьбе метрост-

роевцы сфотографировались у старого амбара — в нем поэт любил ночевать летом, у избы-временки, где семья жила после пожара, около риги, в которой Есенины обмолачивали и хранили зерно, в вишневом саду, о котором написаны вот эти строки...

Ах, эти вишни!

Ты их не забыла?

И сколько было у отца хлопот,
Чтоб наша тощая и рыжая кобыла
Выдергивала плугом корнеплод...

27 мая погода выдалась на редкость непредсказуемая: то яркое солнце, то дождь. Когда группа подошла к школе, где учился Сергей Есенин, разразился настоящий ливень. Тихий голос нашего экскурсовода звучал под шум крупных капель по стеклу:

— Школа в Константинове была построена на средства попечителя Ивана Петровича Кулакова. Сергей Есенин переступил порог этой школы, которую, кстати, окончили его отец и дядя Иван Титов, 15 сентября 1904 года. Священник Иван Яковлевич Смирнов, преподававший в школе Закон Божий, отслужил молебен, детям раздали учебные принадлежности: транспортир, перьевую ручку, чернильницу, пенал. Первыми учителями Есенина

были супруги Власьевы: Лидия Ивановна и Иван Матвеевич — ему Есенин показывал свои первые стихотворения, написанные в восемь лет, но учитель, не читая, убрал их в карман. Есенин проучился в школе пять лет, получил похвальную грамоту. По всем предметам — только пятерки.

Сегодня в классе воссоздана обстановка тех лет. В углу — икона. Каждый день перед началом занятий дети читали молитву. На стенах портреты писателей. С двух сторон от доски — императора и императрицы. Здесь же счеты для простых арифметических действий, плетеная сумка — именно с такой и бегал Сергей Есенин на занятия в школу и хранил в ней записочки со стихами:

Вот уж вечер. Роса

Блестит на крапиве.

Я стою у дороги,

Прислонившись к иве.

Не знаю, зачем я трогал Перчатки ее и шаль

Если от дома Лидии Кашиной, которая послужила прообразом главной героини поэмы «Анна Снегина», пройти немного вперед, к Оке, с высокого берега открывается необычайной красоты вид на реку, на заливные бескрайние луга. Быть может, именно здесь и бродил когда-то Сергей Есенин с Лидией Кашиной, читая ей свои стихи?

Она была дочерью Ивана Петровича Кулакова, человека достаточно богатого, владельца ночлежных домов на Хитровом рынке.

Приехали.

Дом с мезонином

Немного присел на фасад.

Волнующе пахнет жасмином

Плетневый его палисад.

Вот так написал поэт об усадьбе, которую посетил по приглашению хозяйки. В доме Лидии Ивановны

Свято-Иоанно-Богословский монастырь.



Группа метростроевцев из СМУ-11 в Константинове, у домика-временки, где семья Есениных жила после пожара.



Фото Юрия Матвейчева

Век профессора Маковского

Осенью 1931 года в штате технического отдела Мосметростроя (а по сути, это был проектный отдел) на первых порах значилось семь инженеров. Никто из них не являлся специалистом-тоннельщиком. И только у Вениамина Маковского имелся некоторый опыт тоннельных работ. Будучи выпускником Ленинградского института инженеров путей сообщения, он участвовал в строительстве одного железнодорожного тоннеля в горах Азербайджана и в реконструкции трех таких тоннелей в районе Сочи. После этого в должности прораба соорудил набережную для торгового порта во Владивостоке, как конструктор участвовал в возведении Дома ЦИК и СНК СССР в Москве, трудился в тресте «Фундаментстрой».

И вот — новое направление деятельности, для нашей страны небывалое. Ему и посвятит Маковский всю оставшуюся жизнь, а это более 50 лет. Причем, уже буквально с первых месяцев становления советского метростроения Вениамин Львович Маковский стал играть в нем заметную роль. Иногда даже определяющую.

Не прошло и полугода с момента его прихода на Метрострой, а молодой специалист (ему только 26 лет) выступил 1 марта 1932 года в «Правде» со статьей «Как строить метрополитен», где отстаивал шитовой метод проходки тоннелей на глубине 20–30 метров. Эта публикация в главной газете страны вызвала среди коллег Маковского жаркие споры. Большинство не соглашалось с автором. Во-первых, геологи так глубоко еще не исследовали московские недра по будущей трассе. Во-вторых, своих щитов СССР тогда не имел, а закупка их потребовала бы больших затрат валюты. В-третьих, сам начальник строительства П.П. Ротерт был сторонником мелкого заложения и открытого способа работ. Более того, этот способ (его называли берлинским) уже закладывали в проектную документацию.

Но Маковский, опираясь прежде всего на поддержку ленинградского ученого А.Н. Пассека, одного из своих институтских профессоров, отстаивал собственную позицию даже на совещании в столичном горкоме партии. Ротерт там горячился, называя сторонников глубокого заложения «могильщиками», а самого Маковского «безответственным мальчишкой». Н.С. Хрущев в своих воспоминаниях ярко описал их противостояние: «Попытайтесь представить себе эту сцену: молодой, красивый, изящный Маковский и Ротерт — старый, толстый, сердито, как удав на кролика, глядящий на Маковского из-под нависших бровей...»

Партийные «отцы» города, переживавшие за судьбу московских улиц, одобрили закрытый способ строительства, обещавший к тому же надежные бомбоубежища. Но Павел Павлович не сдавался и вышел на уровень Политбюро. И там его, однако, не поняли. На аргумент начальника строительства о высокой затратности закрытого способа резко возразил Сталин: «Товарищ Ротерт, вопрос о том, что дорого и что не дорого, будет решать правительство».

В итоге был принят, как известно, комбинированный вариант с глубокими станциями в центре города. Значит, надо было предусмотреть средства доставки туда и оттуда больших количеств пассажиров. Руководство стройки стояло за лифты, Маковский — за эскалаторы...



Вход на станцию метро «Красные ворота».

В.Л. Маковский.

Осенью 1933 года молодого и инициативного инженера направили в составе небольшой группы специалистов в командировку для ознакомления с опытом зарубежного метростроения. Они побывали в Германии, Бельгии, Франции и Англии. Помимо обязательного отчета о заграничной поездке Маковский написал обстоятельный справочник «Сооружение тоннелей метрополитенов». В сборе материалов для него ему, конечно, помогло знание основных иностранных языков — английского, немецкого и французского. Рукопись будущей книги рождалась на удивление быстро. Поэтому объемистый том в 425 страниц был издан уже в 1935 году.

Тем же годом помечен еще один научный труд Маковского — «Сооружение тоннелей». Это был литографированный курс лекций, прочитанных им в МИИТе. Дело в том, что Вениамин Львович с 1934 года сочетал производственную деятельность на Метрострое с научно-преподавательской. Одно время он исполнял в институте обязанности заместителя заведующего кафедрой «Метростроение». На тот же период приходится получение им второго высшего образования (в Московском инженерно-педагогическом институте), учеба в аспирантуре и защита кандидатской диссертации на тему «Современное состояние теории давления пород в связи с расчетом тоннельных обделок».

Занимался В.Л. Маковский и изобретательством. В его творческом активе метростроевского периода имеются авторские свидетельства: на чугунно-бетонный тубинг для тоннельных обделок, на передвижное крепление для разработки пологих и наклонных пластов, на герметический щит «ВЛМ-1» для проходки тоннелей на больших глубинах при большом гидростатическом давлении в неустойчивых породах, на щит системы «ВЛМ-2» для проходки наклонных тоннелей. Он является разработчиком нового типа станций метро, при котором осуществляется полная механизация тоннельных работ и открываются новые архитектурные возможности, что хорошо видно, например, по «Маяковской».

Государственную премию СССР II степени ему присудили за усовершенствование и внедрение на строительстве Московского метро шитового метода проходки тоннелей. А тема докторской диссертации Маковского, защищенной в 1946 году, была связана уже с дальнейшим развитием шитовой проходки применительно к конкретной среде, а именно — к водоносным неустойчивым грунтам. Для их преодоления при строительстве первых очередей московского метро использовали кессон. А ученый предложил приемы гер-

С группой метростроевцев.



метизации, позволяющие вести бескессонную проходку.

Среди большого количества орденов и медалей, которыми отмечена напряженная инженерная и научная деятельность В.Л. Маковского, есть и боевой орден Красной Звезды. В годы Великой Отечественной войны к его знаниям и опыту часто прибегали для важных консультаций и экспертиз. Однажды, после освобождения Красной армией города Каунаса командующий Западным фронтом генерал И.Д. Черняховский прислал в Москву самолет за В.Л. Маковским, тогда главным инженером проекта Метрогипротранса, и А.И. Барышниковым, ставшим перед началом войны главным инженером Ленметростроя. Требовалось срочно обследовать степень и характер разрушений Каунасского тоннеля (1278 м) и дать предложения по его быстрейшему восстановлению. После выполнения именитыми тоннельщиками стратегически важного задания командующий наградил их орденами, премировал коробками с едой и на своем «Дугласе» отправил в Москву.

В 1954 году В.Л. Маковский перешел из Метрогипротранса во Всесоюзный научно-исследовательский институт транспортного строительства, где проработал до конца жизни (ученый скончался в сентябре 1985 года). Без малого четверть века он возглавлял там лабораторию сооружения тоннелей и метрополитенов. В 1960 году ему было присвоено звание профессора.

Лаборатория стала базой для решения актуальных проблем метростроения, для подготовки научных кадров. Под руководством В.Л. Маковского кандидатские диссертации защищали 16 аспирантов и соискателей, а четверо из них стали позже докторами технических наук — В.А. Гарбер, Е.А. Демешко, И.Я. Дорман и В.Е. Меркин.

В.Л. Маковский всегда считал, что в прикладных исследованиях приоритет должен принадлежать эксперименту, что наука без экспериментов просто не

может существовать. Поэтому, как вспоминает нынешний директор научно-исследовательского центра «Тоннели и метрополитены» В.Е. Меркин, почти 20 лет проработавший вместе с Вениамином Львовичем, «в лаборатории всегда шла работа на стендах физического моделирования эквивалентными материалами и поляризационно-оптическим методом, на полигоне ЦНИИСа в полунатурных условиях, на производстве. В лаборатории впервые в мировой практике были представлены шандорные щиты, щиты с призабойной кессонной камерой для так называемой безлюдной проходки (прообраз современных щитов с активным пригрузом забоя)».

Так, на сложной модели исследовалось напряженно-деформированное состояние конструкции станции «Площадь Ногина». И за ходом этого эксперимента постоянно следили и автор конструкции Е.С. Барский, и начальник Мосметростроя В.Д. Полежаев.

Реализуя свои замыслы, профессор В.Л. Маковский лично руководил многими научно-исследовательскими и опытно-конструкторскими работами, включавшимися в план лаборатории. Помимо комплекса исследований по бескессонной герметической проходке тоннелей, специалисты в первую очередь выделяли разработку механизированного проходческого щита с выдвигаемыми горизонтальными площадками и челюстными механизмами, исследования и разработку технологии сооружения перегонных тоннелей с монолитно-прессованной бетонной обделкой, разработку способа возведения обжатой обделки из железобетонных блоков в неустойчивых песчаных грунтах, рациональные технологии и оборудование для продавливания тоннелей, сооружение горных тоннелей новоавстрийским способом.

Идеи авторитетного ученого-метростроителя широко реализовались по всем городам СССР, где велось строительство метрополитенов. А как пример международного масштаба его научной деятельности можно привести историю со сборной железобетонной обделкой односводчатых станций глубокого заложения. Ее рассказал один из учеников Маковского, лауреат Госпремии СССР О.Ю. Антонов:

«В 1963 г., через год после наших публикаций с описанием принципиально конструктивного решения («Метрострой», 1962, № 1) и конкретной конструкции станции («Транспортное строительство», 1962, № 9) строители первой линии экспресс-метро Парижа «Восток-Запад» остановили возведение традиционной односводчатой монолитной кон-

струкции станции «Этуаль», пройдя 50 из 175 метров. Парижское управление городского транспорта объявило конкурс на ее принципиально новую конструкцию и технологию возведения, которые обеспечили бы безсодачную проходку... Лучшей была признана, а потом и реализована конструкция, в которую заложили принципиальные решения нашей разработки».

С конца 1979 года профессор В.М. Маковский перешел на должность старшего научного сотрудника-консультанта отделения тоннелей и метрополитенов ЦНИИСа. Продолжая руководить подготовкой аспирантов, участвовать в решении новых задач своей отрасли, он в то же время занялся историей отечественного метростроения. В 1981 году журнал «Вопросы истории» напечатал его большую статью «Первая очередь Московского метрополитена». В ней названо большое количество проектировщиков и инженеров-строителей, подробно представлены проблемы, которые приходилось решать при возведении станций глубокого заложения. Не забыл автор и комсомольцев-добровольцев, и архитекторов, и тех, кто готовил кадры для развертывания небывалой стройки. Добрым словом в статье была упомянута и газета: «Трудно переоценить влияние на наш многотысячный коллектив газеты «Ударник Метростроя» (редактор Е.Д. Резниченко). Там публиковались злободневные материалы, интересовавшие всех рабочих, бригадиров, инженеров и техников. В этих материалах содержались ответы на вопросы, непрерывно возникавшие при проходке шахт, тоннелей и станций, вплоть до архитектурно-отделочных работ».

Такой отзыв дорогого стоит. Особенно если вспомнить, какую зубодробительную рецензию на монографию В.Л. Маковского «Тоннели: проектирование и строительство» пришлось поместить «Ударнику Метростроя» в разгар кампании по борьбе с «космополитизмом» (в 1949 году). Пишу «пришлось», так как разгромную статью «Сооружение тоннелей «по хордам земного шара» подписал заместитель начальника Главтоннельметростроя, генерал-директор пути и строительства III ранга Н.А. Губанков...

Спустя 45 лет в «Метростроевце» была напечатана статья одного из наших постоянных авторов, кандидата технических наук Х.И. Абрамсона «О профессоре Маковском и его монографии». По сути это было хоть и запоздалое, но все-таки извинение перед замечательным ученым. Высоко оценив его научный труд, Ханан Исаакович высказал сожаление, что монография, названная вредной, была недоброжелателями похоронена.

К счастью, это не совсем так. Имеется авторитетное свидетельство доктора технических наук, профессора из Санкт-Петербурга Д.М. Голицынского.

«Вениамин Львович Маковский — это имя я узнал задолго до моего личного знакомства с ним. Будучи еще студентом 3-го курса факультета «Мосты и тоннели» ЛИИЖТа, я познакомился с его фундаментальным трудом по истории мирового тоннелестроения... Трудно было представить себе, что в годы «железного занавеса» в нашей стране нашелся человек, который смог обобщить огромный материал по строительству тоннелей в наиболее развитых капиталистических странах и издать книгу, сыгравшую значительную роль в развитии отечественного тоннелестроения».

Этот абзац взят из воспоминаний Д.М. Голицынского, опубликованных, наряду со многими другими, в книге «Вениамин Львович Маковский», изданной силами ЦНИИСа в конце прошлого года к 100-летию со дня рождения знаменитого метростроителя.

Но век профессора Маковского не кончился. Продолжение его деятельности, оборвавшейся незадолго до 80-летия, мы видим в делах сотен учеников выдающегося инженера и ученого, в трудовом пути его сыновей — Льва Вениаминовича, ныне профессора МАДИ, и Ильи Вениаминовича, ставшего первым заместителем генерального директора «Ингеокома».

Юрий ПЕТРУНИН.



На практических занятиях с тоннельщиками.

С учениками у стенда (слева — М.Г. Дмитриев, справа — В.Е. Меркин).

В стране березового ситца

Окончание, начало на стр. 2

всегда было много гостей, в основном — люди творческие. Они собирались либо у камина, либо у рояля. Муж Лидии Ивановны, Николай Павлович Кашин, был небогат. Возможно, именно поэтому ее отец был против их брака. Но в последствии Николай Павлович получил профессорское звание, занимаясь творчеством Островского, написал около пятидесяти научных работ. От этого брака родились двое детей — сын Георгий и дочь Нина.

На протяжении всей жизни Лидия Ивановна приезжала в Константиново и жила здесь по пять-шесть месяцев в году. Среди экспозиций, представленных в усадьбе Кашиной, сохранившаяся мебель, фотографии, сборники стихов Есенина. За большим столом в гостиной друзья Лидии Ивановны обсуждали литературные новинки, часто засиживались до глубокой ночи. А вот ваза из красного стекла привезена сюда из квартиры Галины Артуровны Бениславской. Именно эта женщина была самым близким другом Сергея Александровича. После его смерти она покончила жизнь самоубийством. Похоронена рядом с поэтом на Ваганьковском кладбище.

На стене в доме Кашиной — картина, на которой изображен Белый яр, заречное имение Бориса Ивановича Кулакова, брата Лидии Ивановны. Оно было построено в стиле русского терема, со множеством чердачных окошек. Именно туда



Кашина любила совершать прогулки, в одну из которых пригласила Сергея Есенина. В дороге их застала гроза...

*Не напрасно дули ветры,
Не напрасно шла гроза.
Кто-то тайным тихим светом
Напоил мои глаза.*

Лидия Ивановна была необыкновенно красивой, высокообразованной, возвышенной женщиной. Ей посвящали стихи многие из тех, кто приходил в усадьбу на литературные вечера. В числе этих авторов, конечно же, и Сергей Есенин:

*Зеленая прическа,
Девическая грудь,
О, тонкая березка,
Что загляделась в пруд?*

Куда бы ни бросала судьба поэта, он всегда вспоминал Константиново и дорогих его сердцу людей. Не случайно в поэме «Анна Снегина» он вывел реальных героев, среди которых сразу же узнается Лидия Кашина. Первый человек, которому он прочитал свою новую работу, была его мать.

Лидия Ивановна Кашина пережи-

ла Есенина на двенадцать лет. Она умерла от тяжелого заболевания в 1937 году. Ее прах покоится на Ваганьковском кладбище в Москве.

Люди, годы, события...

Литературный музей — последняя страничка в программе нашей экскурсии по селу Константинову. Мы «проходим» по жизни поэта и его творческой биографии от рождения — до кончины. Люди, годы, события... Вот люлька, покрытая разноцветным одеяльцем, стол, за которым Есенин писал «Анну Снегину», мебель из особняка на Пречистенке, 20, где жила американская танцовщица, жена Есенина Айседора Дункан, незатейливые вещи из сельского константиновского домика — колокольчик, грибок для штопки, совок для зерна, рубель... Фотографии родителей и самого Сергея Есенина, еще подростка, в пачке, среди крестьянских детей. И в более позднее время — с друзьями из

У памятника поэту.

Москвы и Петербурга: Николаем Клюевым, Сергеем Городецким. Здесь же, среди экспонатов, записка неизвестного никому Есенина известному поэту Александру Блоку. Костюм Есенина и легкая шубка Айседоры Дункан. Прижизненные и посмертные издания, рукописи... И, конечно, материалы, рассказывающие о трагических событиях декабря 1925 года, когда поэта не стало.

*До свиданья, друг мой, до свиданья.
Милый мой, ты у меня в груди.
Предназначенное расставанье
Обещает встречу впереди.*

Мимо яблоневых садов

Наша встреча с родиной великого русского поэта, воспевшего голубую Русь, свой тихий край после бурь, после гроз, подошла к концу. Серебристую лентою побегала дорога мимо яблоневых садов и березовых рощ — в Москву. В автобусе с номерным знаком 050 весь обратный путь звучали стройные голоса...

*Над окошком месяц.
Под окошком ветер.
Облетевший тополь серебрист
и светел.
Дальний плач тальянки,
голос — одинокий —
И такой родимый, и такой далекий.*

Участники поездки благодарны за этот прекрасный подарок — экскурсию в Константиново — директору СМУ-11 С.С. Уханову и председателю профкома И.С. Газину.

Нина СОЛОВЬЕВА.

Стихи моего внука

Сборник стихов «Души прекрасные порывы» был выпущен в 1999 году к 200-летию Александра Сергеевича Пушкина в Северном административном округе Москвы.

Во вступительном слове к ней префект М.Т. Демин ввел читателей в курс дела: «Перед вами не совсем обычное издание. Оно включает в себя стихотворения, авторы которых не профессиональные поэты, а жители Северного округа столицы. И объединила их любовь к поэзии».

В сборнике представлены стихи более пятидесяти авторов. В их числе — Владимир Михайлов, в ту пору ученик средней школы. Почему именно его творчество так заинтересовало редакцию? Как оказалось, это внук ветерана Метростроя, в прошлом — начальника участка УСР Виктора Михайловича Михайлова, за плечами которого не меньше двух десятков станций метро. Сегодня мы предлагаем читателям познакомиться с творчеством младшего Михайлова.

ПОСЛЕДНИЙ ПАССАЖИР

*Глухая ночь запачкала окно.
Да, впрочем, за окном и так все пусто:
Неубранные улицы, темно,
А ночью, ко всему, еще и грустно.*

*Замерзшим крышам снится летний дождь.
Метро плюет последним пассажиром,
Которого давно пробил дрозд
(Ведь в переходах ветрено и сыро).*

*Последнее убежище руки
От холода — дырявые карманы.
Шаги по скользкой улице легки,
И это так пугающе забавно.*

*... Простые люди тихо гасят свет
И спят всю ночь без всяких сновидений.
Последний пассажир прошедших лет,
Любуясь на снегу игрою тени,
Прижавшись лбом к стеклу, глядит в окно,
Которое покрыл блестящий иней.
Он выбросил часы, но все равно
Идут года, и жизнь уходит с ними.*

ЯРКОГЛАЗАЯ НОЧЬ

*Яркоглазая ночь, ты летишь над Москвой.
Проплывает твое отражение в лужах.
Прошлым летом я сделался полностью твой,
Потому что тебе лишь и Богу я нужен.
Кто еще, как не ты, коронует меня
Градом звезд золотых и печальных поклонов?
Кто еще мне подарит сверканье огня,
Непонятную радость и окон иконы?
Сколько раз мы с тобой оставались вдвоем?
Сколько выпили горя в граненых стаканах?
Яркоглазая ночь, ты — немой водоем,
А на дне — теплый ил, как песок в южных странах.
И теперь ты паришь, город спит в темноте.
Яркоглазая ночь... Ни отнять, ни прибавить.
Ты уходишь, чтоб снова ко мне прилететь
И уже никогда одного не оставить.*

Со времени написания этих стихов прошло немало лет. Владимир Михайлов окончил Литературный институт имени Горького. По-прежнему сочиняет, но, по словам деда, складывает свои новые стихи в стол. Какие они теперь? Быть может, однажды нам удастся прочитать и их.

Спасибо за газету

Дорогая редакция «Метростроевца»!

Вот уже двадцать лет я читаю вашу газету, хотя по месту жительства нахожусь далеко от вас. Газета приходит ко мне постоянно с приездом гостей из Москвы, по почте или с проводниками поезда. А отправляет ее мне зять, который более двадцати лет трудится на Метрострое и необычайно гордится этим.

Я — жительница города Ростова-на-Дону. Мне шестьдесят восемь лет. Со стороны постороннего наблюдателя считаю, что газета ваша очень содержательна и интересна, но не только своей метростроевской спецификой. Некоторые моменты, освещаемые телевидением, центральными газетами сиюминутны, к тому же зачастую проходят мимо. А читая «Метростроевца» в тишине сада, воспринимаю материал ближе, доходчивее, полнее.

В 1960-х годах я училась в Москве во Всесоюзном заочном институте текстильной и легкой промышленности, потом приезжала в командировки, теперь — в гости к дочери и ее семье. Я хорошо знакома с метро, восхищаюсь его красивыми станциями. А через вашу газету наблюдаю, как метро строится, радуюсь вместе с вами пускам новых станций. Многие объекты Метростроя, о которых вы

сообщаете в ваших репортажах, знакомы мне по рассказам зятя. Сколько новой техники появилось в последние годы! А какие люди на Метрострое — настоящий интернационал! Все это очень интересно.

Особенно жду прихода метро в Митино, где живут мои родные. В семье дочери двое внуков — Александра и Юрий. Они студенты, метро им просто необходимо для поездок на занятия.

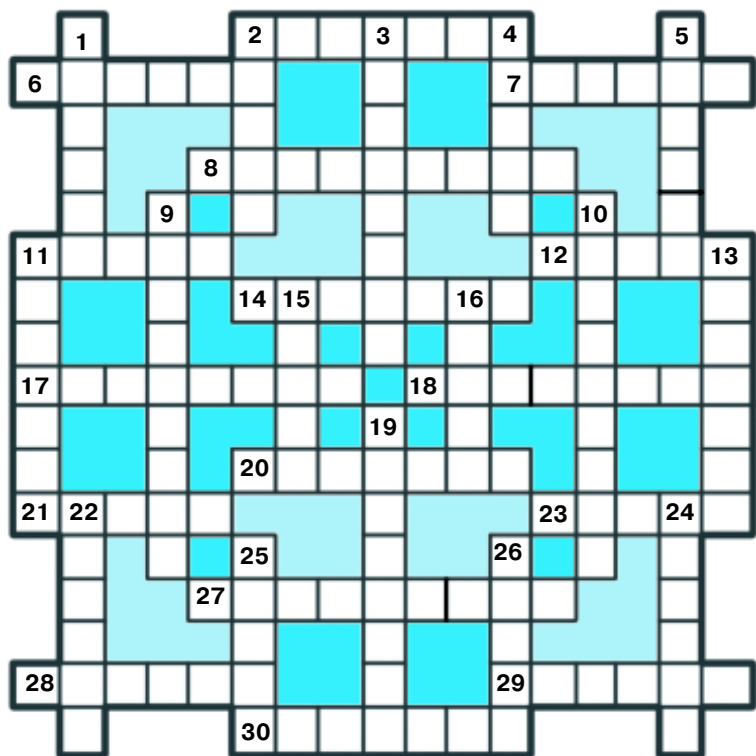
Меня тронула и побудила написать это письмо статья вашего корреспондента Нины Соловьевой «Вы не только мама Зураба...». Читая ее, я очень сопереживала. Низкий поклон этой женщине-матери, здоровья, долгих лет жизни. Несмотря на потерю сыновей Валерия Георгиевича Чланидзе не одинока, рядом с ней ребята-«афганцы», корреспонденты и читатели газеты «Метростроевец», россияне.

Благодарю редакцию «Метростроевца» за столь душевный материал. Желаю сотрудникам газеты дальнейших творческих успехов.

С уважением, коренная ростовчанка
Валентина Федоровна БУЛКИНА.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Кроссворд



По горизонтали: 2. Инертный газ. 6. Плотницкий инструмент. 7. Колпак для лампы. 8. Станция Люблинской линии метро. 11. Охотник-профессионал. 12. Улица в Замоскворечье. 14. Маслянистая жидкость для пропитки шпал. 17. Легкомысленный персонаж басни И.А. Крылова. 18. Государственный служащий. 20. Часть города, ограниченная пересекающимися улицами. 21. Украшение в виде мелких блях на упряжи, на ремennom поясе. 23. Масса из глины с примесью гипса для изготовления керамических изделий. 27. Персонаж романа Н.В. Гоголя «Мертвые души». 28. Краткий вывод из сказанного, написанного. 29. Судно для перевозки нефти. 30. Угощение в виде вознаграждения за что-нибудь.

По вертикали: 1. Героический, самоотверженный поступок. 2. Маршал Советского Союза. 3. Акт о нарушении общественного порядка. 4. Каменистая пустыня в Южной Америке, где обнаружены огромные рисунки неизвестного происхождения. 5. Псевдоним писателя Юрия Олеши в период его работы в газете «Гудок». 9. Весомая часть компьютера. 10. Прежнее название станции метро «Чистые пруды». 11. Левый приток Волги южнее Саратова. 13. Соревнование с целью выявить лучших из числа его участников. 14. Советский драматург, по пьесе которого сделан фильм «Летят журавли». 16. Вечнозеленое дерево, его ветвь — символ мира. 19. Фитильное ружье XIV-XVI веков. 22. Высшая степень, наивысший расцвет чего-либо. 24. Полярный исследователь, в честь которого названа улица у станции метро «Свиблово». 25. У индейцев — животное или растение, которое является объектом религиозного поклонения. 26. Короткая сценка преимущественно шуточного содержания.

Составили В. и М. ПЕТРУНИНЫ.

Ответы на кроссворд, напечатанный 26 мая

По горизонтали: 5. «Свиблово». 6. Брейгель. 8. Харитонов. 9. Уступ. 11. Брамс. 12. Трепанг. 15. Рукав. 16. Пудра. 17. Запань. 18. Грелка. 20. Ропот. 21. Тавда. 24. Контакт. 26. Регби. 27. Яцков. 28. Синтаксис. 29. Машинист. 30. Розмарин.

По вертикали: 1. «Свисток». 2. Нокаут. 3. Меконг. 4. Глухарь. 7. Стапель. 10. Полу-сапожки. 11. «Баррикадная». 13. Равенство. 14. Наперсток. 19. Тротуар. 22. Тегеран. 23. Цикорий. 24. Критик. 25. Тоидзе.

УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1-01803 от 28.04.05.

И.о. редактора
Ю.Я. ПЕТРУНИН

Адрес редакции:
127051, г. Москва,
Цветной бульвар, 17

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)

E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в ГУП «ИПК «Московская правда»
(101990, Москва, Потаповский пер., д. 3).

Номер подписан в печать 6.06.2006 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2310

Заказ № 574