

ПОЧЕМ В МЕТРО КАПУСТА?



ФОТО АНДРЕЯ НИКИТИЧЕВА

Миллионы людей в столице ежедневно спускаются в метро. Все здесь вроде бы хорошо знакомо. Однако пассажиры имеют дело только с внешней стороной уникальной транспортной системы. А что происходит с опустевшим составом, который исчезает в темноте туннеля? И что сейчас беспокоит людей, отвечающих за бесперебойную работу метро? Закрытые для большинства людей двери приоткрывает сегодня корреспондент «МС», который отправился в электродепо Свиблово.

ЗАРАЗА НЕ ПРОЙДЕТ

Метрополитен отвечает за жизнь и здоровье каждого из девяти миллионов москвичей и гостей столицы, которые каждый день спускаются по эскалаторам и заполняют поезда. Огромная людская масса в подземных артериях - потенциальная среда для стремительного развития практически любой эпидемии.

- Мы это учитываем, - говорит начальник депо Александр Лебедев. - Уже более года используем для дезинфекции составов весьма эффективное средство. В отличие от ранее применявшейся хлорки оно не имеет запаха, а потому не вызывает аллергии. Да и в обращении безопасно. В общем, деликатный препарат.

В одном из вагонов работала бригада мойщиц во главе с Галиной Марченковой. Здесь же мы увидели пластиковую канистру с препаратом фогуцид-НЕО.

- После основной уборки, - пояснила Галина, - раствор разбрызгивателем наносится на пол. А мы протираем поручни, сиденья, двери. В бригаде нас восемь человек, один вагон обрабатываем вчетвер-

ром. На уборку и дезинфекцию вагона у нас уходит примерно полчаса или немного больше. Все зависит от того, в каком виде он пришел с линии.

Но, оказывается, уже в близкой перспективе дедовский метод дезинфекции уйдет в прошлое. Рассказывает заместитель главного врача Центра Госсанэпиднадзора на Московском метрополитене Маргарита Воронцова:

- Конечно, фогуцид-НЕО - средство надежное, широкого спектра действия, уничтожающее бактерии, грибки и вирусы. Но уже разработан и испытывается метод применения ультрафиолетовых бактерицидных облучателей. То есть достаточно будет включить в салоне лампу на две-три минуты, чтобы обеззаразить его. Это часть программы, рассчитанной на два ближайших года. Цель ее формулируется так: повышение экологической и эпидемиологической безопасности на городских объектах и в местах массового скопления населения на основе современных ультрафиолетовых технологий обеззараживания воды и воздуха. Очень большое внимание данному вопросу уде-

ляют правительство города, мэр Юрий Лужков.

Как удалось выяснить, ультрафиолетовые облучатели могут появиться в депо во втором квартале текущего года.

В общем, о нашем здоровье работники метрополитена заботятся. Но платим ли мы взаимностью?

РАЗЗУДИСЬ, ПЛЕЧО?

Мы выходим из сияющего чистотой головного вагона, и машинист, мягко двинув рукоятку контроллера, трогает состав с места. Поезд покидает ворота депо, чтобы вскоре начать свое ежедневное подземное путешествие. Но каким же он вернется сюда? Проблема сохранности подвижного состава, а если говорить прямо - проблема вандализма, по-прежнему остается острой для метрополитена.

- Правда, - заметил Александр Лебедев, - за последние два-три года уровень порчи вагонов несколько снизился. Но до нормы далеко, если здесь вообще уместно говорить о норме.

Вандализм в метро весьма многолик. Это не только разбитые или поцарапанные стекла, выбитые двери, сломанные и

стенки вагонов. Прочая публика оставляет послания губной помадой, фломастерами, обычными ручками... Пишут что угодно - от «лав ю» до совершенно непечатного, рисуют - соответственно.

В один ряд с вандализмом метрополитеновцы ставят и проблему мусора. В советские времена никто не позволял себе войти в метро с бутылкой пива. С тех пор нравы изрядно «полегчали»: пассажир, прихлебывающий из бутылки или банки на эскалаторе или в вагоне, стал обыденностью. А поскольку из метро в целях безопасности убрали урны, вся опустошенная тара остается в вагонах, на ступеньках переходов, выбрасывается на рельсы. Это не вандализм, конечно, а всего лишь тихое наше бескультурье.

Начальник депо продолжает:

- Работа, естественно, усложняется. Сдираем «капусту», мусор выгребаем. А для удаления надписей и клея приходится использовать специальные смывающие средства.

Запечатлеть на камеру плоды деятельности вандалов нам не удалось. К тому времени, когда мы попали в депо, ремонтники уже заканчивали замену стекла в одном из вагонов.



ФОТО АНДРЕЯ НИКИТИЧЕВА

изрезанные сиденья. Есть, скажем так, «мягкие» его формы.

Последние год-два отмечается всплеск самостоятельной рекламной деятельности. Женщин-мойщиц, входящих в салон вагона, вернувшегося с линии, встречает бахрома объявлений над дверями, на стеклах. Работники депо называют это «капустой». А еще одолевают граффитчики, разрисовывающие с помощью аэрозольных баллончиков и салоны, и наружные

Каких-либо статистических данных о масштабах вандализма ни пресс-служба метро, ни депо нам не предоставили. Но вот какая «секретная» информация сохранилась на рекламных щитах, которые мы увидели на станции «Алексеевская».

Итак, в течение прошлого года метрополитеновцам пришлось отремонтировать 38 тысяч покалеченных диванов, заменить тысячи разбитых плафонов и 2,1 тысячи стекол. Изуродованный пластик

заменяли на площади 1,3 тысячи квадратных метров. Более 14 тысяч вагонов были размалеваны снаружи, а в салонах пришлось удалить свыше 1,6 миллиона различных надписей... Рекламный щит увенчан призывом-просьбой: «Не калечьте наши вагоны!». Однако за чей же счет резвятся хулиганы?

- За счет пассажиров, - без промедления отвечает Александр Лебедев. - У нас один источник финансирования - карман тех, кто пользуется метро. Вот почему ни москвичи, ни приезжие не должны равнодушно относиться к безобразию, которое творится на их глазах.

Совет хороший. Надо лишь нажать кнопку экстренной связи с машинистом.

ПЛЮС-МИНУС 15 СЕКУНД

В какое время и по каким поводам пассажиры чаще всего обращаются к машинисту? Вопрос адресу заместителю начальника депо Ивану Розумяку.

- В основном, - говорит он, - сообщают о фактах хулиганства, о драках, о том, что кому-то стало плохо и требуется медицинская помощь. Информацию о различных хулиганских проявлениях машинисты чаще всего получают после девяти вечера и до конца движения.

Да, именно в это время подогретыми спиртными гражданами устраивают разборки между собой, а заодно и с имуществом метро. Так что машинист должен быть готов к любым неожиданностям. И вообще в иерархии метрополитена эта профессия - особая. Иван Розумяк сам не один десяток лет водил составы в метро, поэтому досконально знает предмет:

- Монотонный и тяжелый труд, требующий предельного внимания. За плечами машиниста две тысячи жизней, и за каждую он отвечает. У него нет права на ошибку, из любой нережимной ситуации он обязан выйти строго в соответствии с требованиями инструкций. В периоды пиковой нагрузки с машиниста пот течет. К нему могут применить санкции при нарушении графика движения всего лишь на 10-15 секунд. В общем, постоянный стресс.

«Метро» и «подземка» - не синонимы. Начальник депо Александр Лебедев может судить об этом вполне квалифицированно:

- Судьба распорядилась так, что мне довелось побывать в зарубежных командировках - и в Европе, и в Азии. И должен сказать, что лишь два метрополитена из всех увиденных мной - московский и севильский - можно отнести к типу дворцовых. Причем корейцы ориентировались именно на наш опыт. А вот все остальное - именно подземки. Если у нас стоит колонна, то там - всего лишь окрашенный швеллер. И все остальное на таком же уровне. Нам действительно есть чем гордиться.

От себя добавлю: и что беречь - тоже. **Петр ПОЛЫНОВ**

...Принято считать, что в Зоологическом музее МГУ имени Ломоносова живут только чучела и скелеты: медведи, тигры, слоны, змеи, пингвины. Оказывается, в запасниках музея хранится уникальный экспонат - картина немецкого мастера, история которой до сих пор покрыта тайной.

ВЗВЕЙТЕСЬ, БАБОЧКИ, ОРЛАМИ

Если смотреть на картину издали - ничего особенного. Тяжелая золоченая рама, старинное полотно. На ткани - российский герб. Но кисть художника не прикасалась к этому произведению...

Поднимаемся по крутой лестнице. Повсюду крепкий запах нафталина. В кованых сундуках и коробках запасников - уникальные гербарии и другие коллекции. А вот и та самая картина.

Вблизи видно, что двуглавый орел густо усеян лесом тоненьких булавочек. Каждая пригвоздила жучку, муху или бабочку к ткани. Хранители подсчитали: около четырех тысяч насекомых ушло на создание российского герба. На раме подпись мастера - «Шмидт из Лейбаха». Это все, что известно об авторе. Интересно, что под гербом выложена и дата - очень крупные цифры «1842».

Специалисты уверены, что Шмидт делал герб в России, потому что использованы исключительно российские насекомые. Гигантская, кропотливейшая работа! Сначала нужно было собрать четыре тысячи насекомых определенных размеров, цветов, засушить. Затем приколоть так, чтобы не нарушить пропорций герба...

Энтомологи, реставрировавшие картину, предполагают, что мастер пользовался какой-то особой миниатюрной машиной, прикалывая насекомых. Вручную это делать крайне сложно.

Историки считают, что картина явно предназначалась кому-то в подарок. Но кому и по какому поводу, до сих пор остается загадкой.

Татьяна ВИТЮХИНА

В России сложилась парадоксальная ситуация: ртуть нет - отходов много. Все рудники после разрушения Советского Союза остались в странах СНГ. Лишь пятнадцать процентов потребностей промышленности удовлетворяются за счет отечественной ртути. Остальное приходится покупать в ближнем и дальнем зарубежье. Но не это главное. Кладбища ртуть-содержащих отходов становятся бомбами замедленного действия.

...Если пара обычных люминесцентных ламп пылится на свалке - это не страшно. Но если таких лампочек сотни тысяч - природа включает сигнал SOS. Пары ртути относятся к первой группе токсичных веществ. Они поражают печень, центральную нервную систему, мозг.

Одна из таких бомб с ртутной начинкой уже взорвалась. Это случилось у залива Минаматы в Японии. Сюда местные промышленные предприятия долгое время сбрасывали ртутьсодержащие отходы. Никто и не догадывался, какую зловещую муть готовит природа. На дне залива бактерии и водоросли, объединившись с ртутью, сформировали оловянные бомбы под названием метилртуть. Это соединение в сотни раз токсичнее обыкновенной металлической ртути. Первыми жертвами стали рыбы. А дальше все пошло по цепочке.

Жители у залива Минаматы дорого заплатили за экологическое варварство местных промышленников. Тысячи людей стали инвалидами - метилртуть поражает прежде всего центральную нервную систему и почки. Десятки смертей, рождение детей-мутантов... Разразился скандал. Название залива стало нарицательным, поражение метилртутью так и осталось в истории «болезнью Минаматы».

Проявление «эффекта Минаматы» - отнюдь не японская «привилегия». Симптомы болезни уже четко проявились в бассейне Амазонки, где золотая лихорадка последних лет привела к интенсивному использованию ртути. По оценкам экспертов, здесь ежегодно выбрасывается в атмосферу до двухсот тонн ртути.

РТУТНАЯ МЕСТЬ

Сразу за кольцевой дорогой, в Лыткарине, в двух шагах от Москвы, есть особая лаборатория. Здесь создают ртуть из ничего, из отходов, - даже из перегоревших лампочек. Это называется метод рециклинга. В лаборатории все устроено по последнему слову науки, она снабжена необходимыми очистными устройствами. Но, разумеется, вход посторонним сюда воспрещен.

Созданы все условия для возникновения «эффекта Минаматы» и во многих регионах России. Прежде всего в Архангельской, Новосибирской, Волгоградской областях и Санкт-Петербурге. Здесь в основном и сконцентрированы предприятия, использующие в своих технологиях ртуть. В последнее время «ртутная муть» коснулась и Москвы. Нашпигованные ртутью детские игрушки попали на прилавки магазинов. Как прокомментировали в СЭС Москвы, склады, куда были завезены игрушки, раньше использовались под лабораторию, работающие с ртутью.

- Под Петербургом можно точно указать место, где заложена мина замедленного действия, - комментирует доктор технических наук Виктор Залетин, давно изучающий эту проблему. - Полигон промышленных отходов «Красный Бор» особенно страшен тем, что находится у границы крупнейшего города и здесь не ведется никакого учета вредных выбросов. Кроме того, его почвы не отвечают по своим параметрам требованиям к химическим полигонам. Все это может привести к самым неожиданным и тяжелым последствиям. В Москве, судя по последним событиям, ситуация тоже малопредсказуемая... Растут ртутные могильники.

Реальный путь решения проблемы известен: развитие технологии рециклинга, то есть восстановления металла из отходов в результате переработки. Такие установки давно уже существуют в США, Японии, Швеции.

Для устранения ртутной опасности на территории России требуется от двадцати до сорока постоянно работающих мобильных установок с производительностью пятьсот тонн в год и двести стационарных заводов, расположенных вблизи особо крупных потребителей ртути.

Казалось бы, такие установки в России есть. Одна из них работает в подмосковном Лыткарине. И вполне успешно. Но в целом внедряются они очень медленно. И одна из причин, по мнению Виктора Залетина, - весьма низкие штрафные санкции за ртутное загрязнение окружающей среды. Промышленнику легче заплатить штраф, чем поставить новое оборудование на своем предприятии.

Кстати, мировые ресурсы ртути составляют ориентировочно пятьсот тысяч тонн. С учетом существующих темпов потребления этой ртути хватит не более чем на сто лет. А ртутные могильники, которые можно бы превратить в живую ртуть, продолжают расти.

Татьяна ХАРЛАМОВА