

Нет, новой станции метрополитена с таким названием на схеме столичной подземки вы не найдете. И все-таки станция эта, правда, временная, в Москве появилась. 14 мая в Политехническом музее открылась выставка «Наше метро», посвященная 70-летию городской подземной железной дороги.

## «ПОЛИТЕХНИЧЕСКАЯ» - СТАНЦИЯ ПРЯЖЕНИЯ

Выставка достаточно примечательна. Любопытство посетителя удовлетворяют исторические документы и фотографии, запечатлевшие начальный период создания метро. Экспонируется современное технологическое оборудование, которое используется службами метрополитена в настоящее время.

Первым посетителем выставки стал главный инженер метрополитена Александр Ершов. Причем прошел он в выставочный зал через всамделишный турникет и воспользовался билетом, стилизованным под обычный разовый магнитный проездной. Таким же путем попали на выставку и мы.

...Вы можете представить себе, что когда-то подземки в столице не было? На фотографии 130-летней давности - два понурых белых рысака, запряженных в небольшой трамвайный вагончик. А вот схема сети конных железных дорог, датированная 28 октября 1875 года: на ней - действующие, строящиеся и проектируемые линии - точно так же, как и на современных схемах. Схема составлена инженером Титовым. Именно он в том же 1875-м впервые предложил создать в Москве «скоростную внеуличную транспортную систему».

Идем дальше. На фотографиях конца 20-х - начала 30-х годов - первые метростроители с отбойными молотками. Для проходки особо сложного участка пути от Охотного ряда до Лубянской площади советское правительство закупило в Англии мощный проходческий щит. Маяковский в связи с этим писал: «Под землей тоннельщик-крот до ушей разинул рот. Электричество гудет. Под землей трамвай идет». Читаем приказ нарком путей сообщения Л. Кагановича: «Открыть Московский метрополитен для всеобщего пользования с 7 часов утра 15 мая 1935 года».

Как быстро на подобном рода выставках перерачиваются листы истории! Шагаем через десятилетия. Перед нами первый поездной радиодетектор с лентопрозрачным механизмом. Первый радиодетекторированный поезд вышел на Горьковский радиус метро лишь в 1951 году. Два года спустя все вагоны подземки «обрели голос». Правда, это был хриплый голос помощника машиниста - именно он тогда отвечал за информацию во время пути. 20 лет спустя на кольцевой появился состав, оборудованный радиодетектором. И лишь в 90-х годах пленочные информаторы заменили цифровыми.

На выставке демонстрируется система автоматического пожаротушения «Игла», которой оборудованы все поезда метро. Если температура в технологическом отсеке вагона повышается до угрожающих величин, автоматически срабатывает порошковый огнетушитель.

На большом мониторе, установленном на соседнем стенде, появилось изображение: обычный вагон, сидят и стоят люди, кто-то клюет носом.

- Вот такую картинку в режиме реального времени может наблюдать диспетчер, - объяснил специалист ООО «Метроком». - Мы разработали и установили на пяти линиях метрополитена систему диспетчерского управления. Она включает в себя четыре подсистемы: диспетчерской централизации, график исполненного движения, программу, анализирующую данные «черного ящика», и систему видеонаблюдения. Изображение в реальном времени диспетчер получает посредством видеокамер, установленных в головном вагоне поезда.

Один из стендов выставки пользуется повышенным вниманием. Здесь все желающие при помощи компьютерной системы «Здоровье машиниста» получают информацию о собственном функциональном состоянии.

- Можно попроситься к вам в пациенты?  
- Пожалуйста, - пригласил меня занять кресло перед аппаратом начальник аналитического сектора службы подвижного состава метрополитена Валерий Любимцев. - Такими аппаратами оснащены 34 линейных здравпункта метро. Здесь машинисты проходят предрейсовый контроль. Посмотрим, - потер руки доктор, - можно ли выпустить вас на маршрут? Так, пульс у вас нормальный. Давление? Ага, 140/89. Это, голубчик, для вашего веса и возраста пограничный между нормальным и повышенным показатель. Индекс напряженности - 59. Хорошо. Уровень ниже 30 означает подавленное состояние, утомление. Если индекс равен 150 - это высокое эмоциональное напряжение, 250 - стресс. Так или иначе, в рейс мы вас допускаем.

...Выставка «Наше метро» на станции «Политехнической» открыта до 14 июня.

**Владимир РАТМАНСКИЙ**



А.Н. Душкин. Начало 50-х.

Не случайно с его именем связывают создание архитектуры Московского метрополитена. Работы Алексея Душкина отличало не только новаторство архитектурно-художественного замысла, но и его исполнение. Именно он впервые применил в интерьерах станций нержавеющую сталь, бронзовую скульптуру, гранитные полы, мраморные панно, мозаику, смальту, расписные плафоны. «В проектах для четвертой очереди, - писал он в 1944 году, - у меня было совершенно новое и реальное предложение обработать станции цветным стеклом - витражами...» По общему признанию специалистов, архитектор наилучшим образом реализовал основную свою идею - сделать свет одним из главных факторов интерьера.

Но вначале была все-таки первая его станция - «Дворец Советов». Она же едва не стала последней...

Проектирование станции тридцатилетнему архитектору поручили в начале 1934 года, к лету того же года он завершил работу. Когда строительство близилось к завершению, и произошла эта история.

Как-то в начале марта 1935 года Алексей Николаевич возвращался с работы из мастерской, находившейся в одном из переулков Ильинки. Неподдалеку от памятного героям Плевным подошел к нему человек в штатском и попросил предъявить документы. Этого архитектор как раз и не мог сделать: так случилось, что их украли во время поездки в Кривой Рог. Выданную по этому поводу милиционерскую справку он, как назло, забыл дома. Пришлось отправиться в отделение милиции. Туда вызвали заместителя начальника архитектурной мастерской Яковлева, который, естественно, личностью задержанного подтвердил. Сразу после этой процедуры Душкина и должны были выпустить, если бы не маленькое «но». Оказывается, задержал его не милиционер, а сотрудник НКВД. В итоге вечером архитектора отвезли на Лубянку, провели длинный коридором и втолкнули в темный закуток размером в шкаф - ни сесть, ни повернуться.

«Держали в темноте, - рассказывал позже сам Алексей Николаевич, - но через определенные промежутки времени вспыхивал и бил в лицо непереносимо яркий свет. Какой-то ком подступал к горлу, возникало ощущение, что вот-вот потеряешь сознание».

## НА КАЖДОЙ ВЕТКЕ - ДВОРЦЫ

Московскому метро - семьдесят. Это поистине уникальное сооружение рождено титаническими усилиями нескольких поколений проходчиков, строителей, инженеров и, конечно же, талантом архитекторов. Искусствоведческое отделение МГУ я оканчивала после войны, и темой дипломной работы выбрала станции третьей очереди метрополитена, в числе которых были «Павелецкая»-радиальная и «Автозаводская», вступившие в строй в январе 1943 года. Именно этот выбор и предопределил встречу с удивительным человеком - архитектором Алексеем Николаевичем Душкиным. Его первая станция метро - «Дворец Советов» (ныне «Кропоткинская») - была отмечена Гран-при Парижской выставки 1937 года и Госпремией 1941 года, а сооруженная по его проекту «Маяковская» удостоилась первой премии на Нью-Йоркской выставке 1939 года. Он спроектировал также станции метро «Площадь революции» и «Новослободская».



«Маяковская» в первоначальном виде. Год 1938-й.

На первом же допросе его обвинили в причастности к террористическим актам. Но ни одной бумаги в разбухающем день ото дня деле он, несмотря на чудовищное давление, так и не подписал. Истязания на Лубянке продолжались более двух недель, затем его перевезли в Бутырскую тюрьму.

Тем временем семья оставалась без денег. Пришлось выехать из снимаемой квартиры. Открытие станции «Дворец Советов» приближалось, и супруга архитектора обратилась к Н.А. Булганину, занимавшему в то время пост председателя исполкома Моссовета. На его запрос ответили, что выяснят причину задержания архитектора и дня через два-три выпустят его домой.

В Бутырках он сидел в переполненной камере - ногу негде было поставить. Время тянулось бесконечно. Вдруг однажды ночью, уже в мае, его вызвали из камеры: «Душкин, с вещами выходи!» Снова «черный ворон» и Лубянка. Почти без конвоя привели к какому-то чину с четырьмя ромбами. Тот вежливо поздоровался, извинился за допущенную ошибку. А потом дал понять, что архитектору еще повезло, поскольку «отсюда не выйдя». Посовещавшись всегда носить с собой документы и постараться больше к ним не попадать. Архитектора на машине от-

везли домой. И только на воле он узнал истинные причины освобождения.

Незадолго до открытия первой линии первый секретарь МК и МК ВКП(б) Лазарь Каганович, который отвечал за строительство метро, показывал станции министру иностранных дел Великобритании Антонию Идену, находившемуся с визитом в нашей стране. Увидев станцию «Дворец Советов», Иден пришел в восторг, назвал ее шедевром и выразил желание познакомиться с архитектором. Когда Каганович заинтересовался у своих людей, где Душкин, ему ответили: сидит в Бутырках... Жена архитектора - Тамара Дмитриевна - узнала об этом эпизоде и немедленно обратилась с письмом к Кагановичу. Через три дня архитектор вернулся домой.

Душкина тем временем поджидал еще один сюрприз. Сразу же после открытия первой линии метро в Москву из Харькова должна была приехать мать архитектора. Чета Душкиных решила встретиться ее вместе, но на вокзал Алексей Николаевич и Тамара Дмитриевна отправились порознь. И... жене архитектора пришлось в одиночестве встречать его мать. Душкин приехал домой только через два часа, взволнованный и бледный. Когда рассказывал о происшедшем, руки его дрожали.

Оказывается, он приехал на вокзал, поскольку время до прибытия поезда

еще оставалось, зашел выпить пива. Тут подошел к нему вооруженный солдат и предложил идти с ним, добавив при этом загадочную фразу: «Давно мы тебя ищем, теперь попался!» Он отвел Душкина в привокзальное отделение НКВД. Начальник отделения встретил задержанного криком и оскорблениями. При этом он называл Душкина именем какого-то угловатого рецидивиста. Архитектор предъявил паспорт и только что купленную «Вечернюю Москву» с фотографией, сделанной во время открытия станции. Душкин на фото стоял рядом с Кагановичем и Хрущевым. Но начальник продолжал орать: «Нашел себе прикрытые!» Архитектор все же настоял, чтобы он позвонил на работу и назвал ему фамилию Яковлева, заместителя начальника мастерской. Оравший сразу осекся, позвонил Яковлеву, после чего стал извиняться за ошибку. Объяснил, что Душкин похож на разыскиваемого бандита. И еще выяснилось, что Яковлев когда-то работал в ЧК и был начальником этого ретивого служжаника... Так Душкину опять повезло.

Приближалась осень, и семье архитектора надо было освобождать снятое на лето дачное помещение. Переезжать было некуда. Тогда супруга архитектора обратилась к Кагановичу. Им предоставили две комнаты в старом доме.

В годы войны Душкин проектирует несколько значительных фортификационных сооружений, возглавляет «Метропроект» и Центральную архитектурную мастерскую Министерства путей сообщения. По его проектам созданы железнодорожные вокзалы в Сочи, Симферополе, Днепропетровске. В послевоенные годы он проектирует новые станции метро, высотное здание на Лермонтовской площади и «Детский мир» на Лубянке. Он был награжден орденом Ленина и двумя орденами Трудового Красного Знамени, трижды удостоивался Госпремии.

Алексей Николаевич Душкин умер в 1977 году. Его ученики, уже ставшие лауреатами различных премий, не раз обращались с ходатайством об установлении на наиболее значительных сооружениях архитектора памятных досок. Но чиновники неизменно отказывали: этот талантливый человек не имел звания народного архитектора...

**Нина ГОРЛЕНКО,**  
искусствовед

Машинисты метропоездов, следующих по самой протяженной - Калужско-Рижской линии столичной подземки, называют свою трассу (от станции «Медведково» до «Битцевского парка») баранкой. Фактически эта трасса - круг. А вы думали, пути в метро прямые, будто шоссе? Ничуть не бывало. Крутые повороты, закоулки, спуски - подъемы. Трассу машинисту нужно знать, как «Отче наш» - так же, как знает ее машинист первого класса Сергей Зайцев. 15 лет колесит он по своей «баранке»...

## «БАРАНКА» ЗАЙЦЕВА

- Пошли, что ли, ребята? Пора, - обратился к нам Сергей Андреевич. - Моя смена начинается в 14 час. 18 мин.

К платформе станции «Рижская» подкатил поезд. Гляжу на часы: 14.18. «Знай наших!» - улыбнулся Зайцев, кивнув вышедшему из кабины машинисту. - Заходите, располагайтесь. Через 40 секунд отправление».

В кабине пульт управления, аппарат связи с диспетчером. Машинист садится в кресло. Левая рука ложится на рычаг контроллера (газ - тормоз и пр.), правая - на рукоятке пневматического крана, это си-

стема экстренного торможения. Зайцев щелкает тумблером. Раздается знакомое: «Осторожно, двери закрываются, следующая станция «Алексеевская» - это для пассажиров. Мы-то едем в кабине, мы сегодня впередсмотрящие. «Зеленый», - вслух произносит машинист, и мы ныряем в жерло тоннеля.

Нас обнимает узкая, уходящая в бесконечность железная труба, опутанная проводами и кабелями. Мощные прожекторы локомотива отодвигают зловещую осязаемую тьму на безопасное расстояние. Вижу четкую границу света и тьмы, дальше - черный коридор, в котором периодически вспыхивают

зеленые зрачки светофоров. Конечно, к этой горизонтальной темной пропасти подземелья нужно привыкнуть. Поворот, еще один, поезд чуть притормаживает, снова набирает ход. Что это там замаячило, в конце тоннеля? Свет - бело-желтый, неестественно чужеродный в этом царстве мрака. Да это же станция «Алексеевская». Поезд выныривает из тоннеля, тормозит, останавливается...

...Зайцеву уже 50. В метрополитен кадровый офицер пришел зрелым человеком. «Чего в подземку спустился?» - не удивился Сергей Андреевич вопросу. - Перестройка начиналась. Пришлось устраиваться



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА