ЛЮДИ І ПРОБЛЕМИ СЕМИРІЧКИ

А. Хорунжий

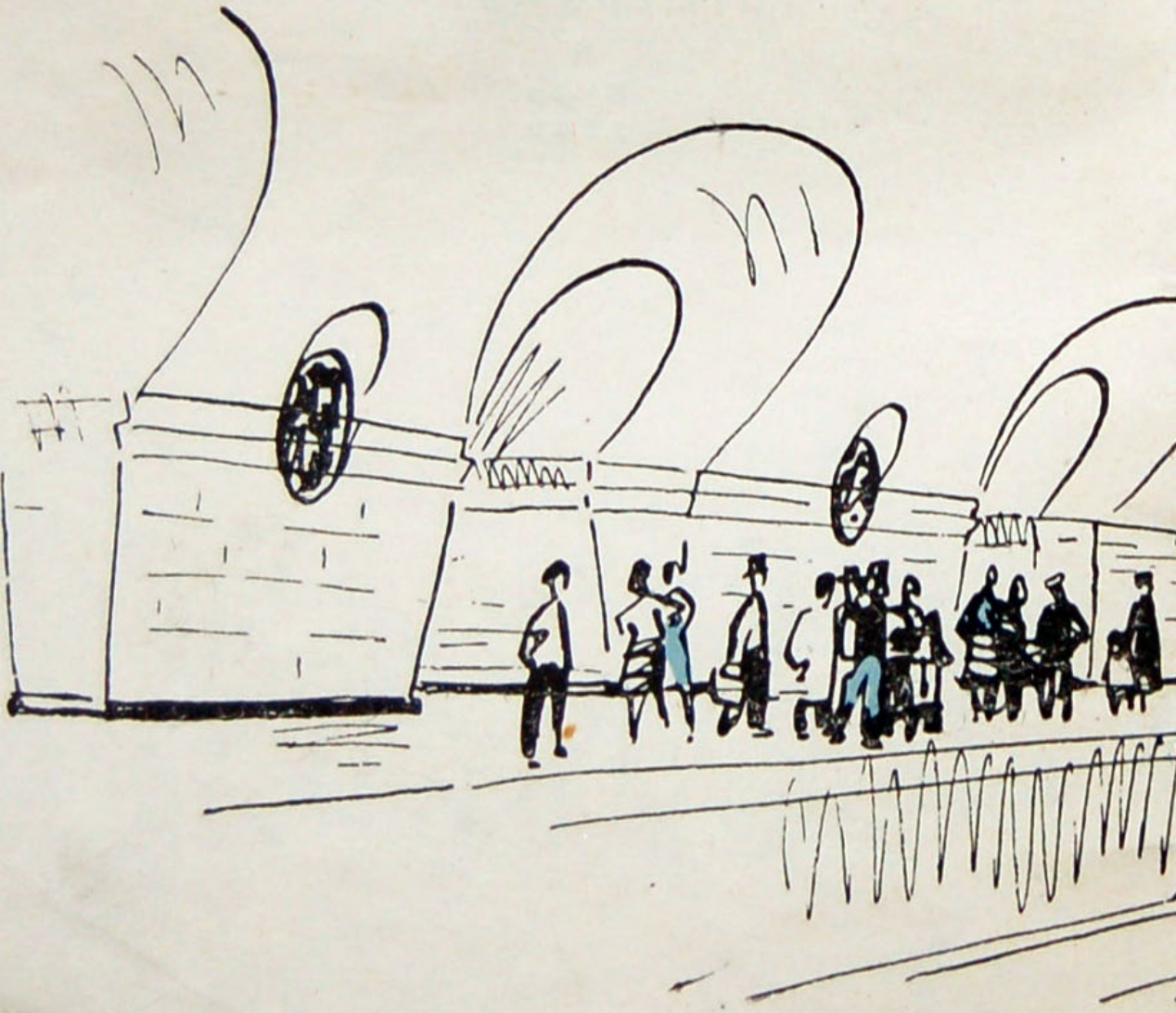
НАШЕ МЕТРО

Державне
видавництво
художньої
літератури

*

Київ
1960

А. Хорунжий

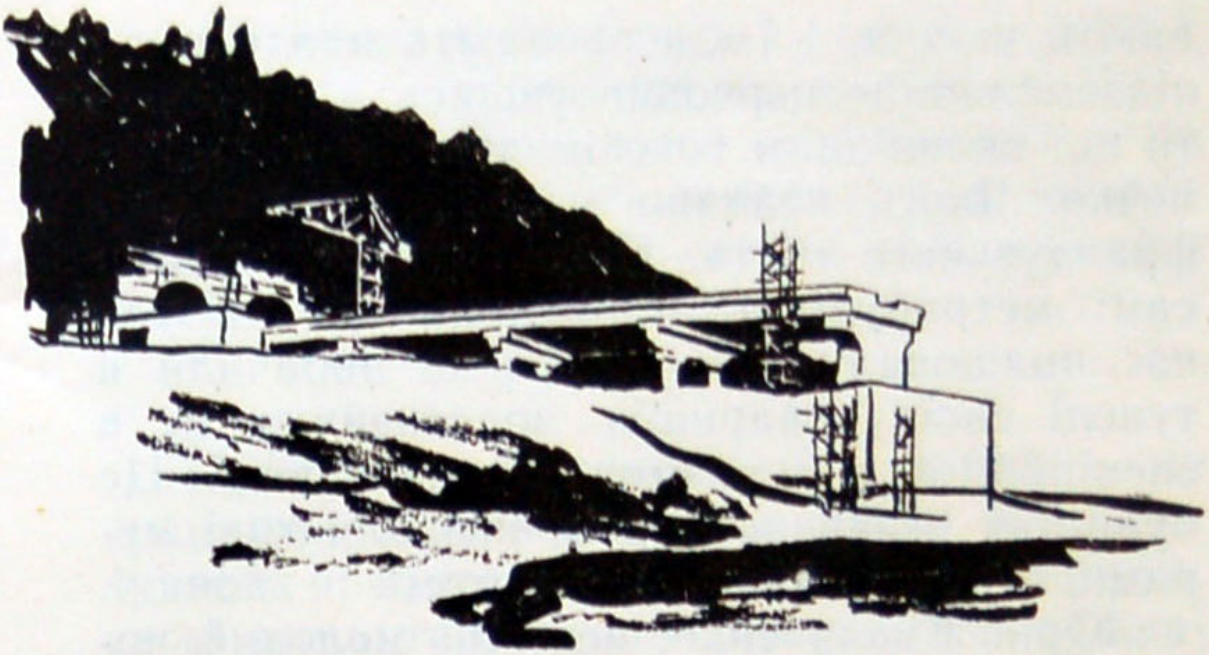


НАШЕ МЕТРО

НАРИС

МИ ПРИЙДЕМО ДО ПЕРЕМОГИ КОМУНІСТИЧНОЇ ПРАЦІ!

В. І. Ленін



...І зали з бронзи, мармуру й граніту
Увічнять труд ваш в глибині земній.

В. Сосюра, «У метробудівців»

— Ваші перепустки?

— Будь ласка.

— Ви, власне, куди?

— Просто — подивитись.

— Подивитись? Але це не так просто. Ви навіть без касок.

Нас виручив наш супровідник, архітектор з управління Метробуду Юрій Кисличенко. Він усе з'ясував: ми літератори-гості, а перед гістьми дощана хвіртка відчиняється привітно.

До гостей тут звикли. Вони тепер бу-

вають щодня, і їм дозволяють входити до підземелля не переодягнувшись — проходити під склепінням готових тунелів уже безпечно. Якось недавно метро відвідав мер французького міста. Його супроводжували самі метробудівці. Робітники, які на той час працювали внизу, вперше побачили в тунелі своїх товаришів зодягненими не в спецівки, а в макінтоші й капелюхи. Це було так незвично, що їх назвали тоді мерами. Так їх кличуть жартома й понині.

Юрій Кисличенко, веселий молодий чоловік, розповідає нам про це, коли ми переходимо подвір'я будівництва надземного вестибюля станції «Вокзальна». Архітектор, споряджений у гумові чоботи, каску, фуфайку, як завжди при виході «на об'єкт», сміливо переступає через заляпані вапном дошки, обаполи, каміння, а ми затримуємось перед кожною перепоною.

Огорожа враз відокремила нас від міста, від усього того, що ми звикли щодня бачити на вулиці. Там, по той бік огорожі, пробігають машини, снують люди, проходять, озиваючись гудками, паровози, а тут...

Ті, для кого споруджується метро, ніколи не бачать, як воно будується. Вони раптом натикаються на огорожі там, де їх не було ще вчора, зустрічають на вулицях робітників у парусинових спецівках і шахтарських касках (що́, у нас уже знайшли вугілля?!), бачать, як самоскиди вивозять із сусідніх дворів сиру, дивну породу, і з

усього цього здогадуються, що під їхніми будинками і вулицями щось діється.

Так, там дійсно щось відбувається, і це «щось» не можна ні розгледіти в щілини парканів, ні повністю уявити собі з розповідей і фотознімків преси.

Прокладати глибинний тунель — це грандіозна і тяжка, дуже давня і цілком сучасна робота. Вона має свою історію, свою романтику незвичайності і несподіваних пригод. Хто її скуштував раз, того вона міцно прив'язує до себе. Проходка тунелей має дещо спільне з шахтарською і водолазною справами. Наполегливість, обачність, готовність до подвигу — ось ті якості. що потрібні робітникам цих професій.

Люди навчилися прокладати підземні ходи дуже давно. У древньому Вавілоні царський палац був сполучений з храмом попід річкою Євфрат тунелем. Для постачання міст водою, пізніше — для зв'язку, для добування корисних копалин, для військових цілей в Італії, Греції, Єгипті, на Уралі, в Сибіру люди ще за давніх часів споруджували тунелі. Прокладали їх у твердих породах без будь-якого кріплення. Камінь пиляли мідними пилками, свердлили, довбали кайлами. Римляни застосовували вогонь: лоб вибою нагрівали жаром, потім обливали водою або оцтом. Порода тріскалась...

Пóтом рабів і каторжан, чадним гаром

і димом дихали пащеки стародавніх тунелів. Чорні таємниці правлячих каст губилися в їх холодних, вогких лабіринтах.

Залізниці почали вимагати якнайкоротших проїздів у гірській місцевості, і люди пробивали для них тунелі крізь кам'яні скелі. З'явилося і відповідне знаряддя: бурильні машини, засоби відкатки, прилади до визначення траси. Механізація, застосування стиснутого повітря, заморожування грунтів, цегляне і чавунне кріплення, винахід універсальної машини — прохідницького щита — все це уможливило підземне будівництво в різних геологічних умовах, і тепер жодна важлива залізниця або автострада в першій-ліпшій країні світу не обходить ні гір, ні морських заток. Прокладаються тунелі під Монбланом (в глибинах цієї гори досить висока температура) і у вічних льодах Гренландії. Монтується висячий тунель у водах моря між двома островами Японії...

Великі міста всіх континентів подвоїли свої вулиці метрополітенами. Метробудування є законним спадкоємцем древньої і славної праці — проходки тунелів, за яку скрізь і всюди бралися тільки мужні і сильні люди. Коли входиш за хвіртку, на якій широко й міцно лягла літера «М», все це враз спадає на думку, і все, що тут відбувається, хочеться побачити на власні очі.

Ви знаєте, як творяться колони дорійського стилю? Ось вони перед нами в різній

стадії свого народження. Київський вокзал приміського сполучення прикрашений колонадою. Тепер до нього прирощується наземний вестибюль станції метро. Подовжується і колонада. Колони вже викладені з цегли, вгорі закріплені капітелі. Залишилось «зодягти» на них «стиль». Стиль, отже, додається до міцної основи. Ребристі плити, встановлені на неї, нададуть колонам своєрідної краси.

В незавершеній, але в основному уже зведеній будові багато пізнавального. Тепер тут ще нічого не сховано від очей, видно, як і з чого що робиться, скільки різноманітних матеріалів використовується, з якими зусиллями люди роблять будову міцною і гідною часу.

Уламки цегли, пруття, дошки, рейки, керамічні плити, пухкий білий (аж хочеться засунути в нього руку) алебастр, деталі капітелей, дерев'яні заготівки... Тісне подвір'я завалене. Здається, тут все змішалося, переплуталося і ніколи не можна дати йому лад. Коли ж буде закінчено вестибюль? — мимоволі запитуєш себе. Але крановщиця з своєї будки бачить, що саме і скільки чого залишилось їй подати, муляри і штукатури знають своє, оздоблювачі — своє, і всім їм потрібний тільки фронт робіт, а строки їх зовсім не лякають.

Люди, які щодня проходять по привокзальній площі, зовсім недавно бачили, як тут світив залізними ребрами великий намет, як потім він обростав опалубкою,

бетонувався. Зараз це залізобетонне «шатро» уже обступили стіни і колони, дивовижно точно рівняючись по старшій сусідній будівлі. Все це робилося незвичайно швидко. Тепер, коли пишуться ці рядки, наземна споруда «Вокзальної» уже майже готова. Дивлячись на неї, легко уявляєш собі, якою вона буде в завершеному вигляді.

Ми заходимо під високий округлий купол вестибюля. Масивному, залізобетонному сірому ковпаку майстри надали легкості, майже невідчутності. Погляд тоне в його м'яких, лагідних фарбах.

Тут починається метро.

Першу в світі підземну міську залізницю побудовано в Лондоні майже сто років тому. Вивергаючи пару і дим, по темних тунелях ходили тоді невеличкі паровози з високими трубами.

Прогресивні російські інженери незабаром подали урядові свої проекти метро для Петербурга і Москви. Міські думи швидко відхилили ті проекти, а газети супроводили це рішення своїм галасом. Інженери, мовляв, збираються «Москву опустити на дно морське». Троїце-Сергіївська лавра, видавши з цієї нагоди спеціальну брошуру, «во всеуслышание» оголосила метрополітен «шкідливою, гріховною, проклятою спорудою».

Консервативну російську буржуазію лякала, проте, не лише «гріховність» ідеї під-

земного міського транспорту. Куди було їй до здійснення таких проектів, коли Росія тоді довозила з-за кордону майже все, що вироблялося з металу, починаючи від рейок і кінчаючи голкою.

Могутнє залізне прохідницьке знаряддя, залізом окільцьовані тунелі, металеві вагони, електропоїзди, залізобетонні конструкції, красиве і щедре оздоблення дорогоцінними матеріалами — все це стало доступним нашій країні тільки з бурхливим розвитком радянської промисловості, науки, культури.

Широка, міцно поставлена літера «М», що символічно позначає цілу велику підземну споруду, у нашій країні вперше засвітилася двадцять п'ять років тому. Тоді відчинилися для пасажирів сімнадцять наземних вестибюлів першої черги Московського метрополітену імені В. І. Леніна. Потім ця літера закрокувала по Ленінграду. Тепер знайомий, щасливий знак рубіново зачервоніє над тільки-но оздобленими, новозбудованими станціями Київського метрополітену.

Серед трьох з лишком десятків підземних залізниць у світі радянські метрополітени — Московський, Ленінградський, Київський — найзручніші і найкрасивіші.

Привабні вестибюлі з літерою «М» входять у малюнок Хрещатику, Вокзальної площі, бульвару Шевченка, району «Арсеналу» і набережної Дніпра. Метро і високі, сонячного кольору будинки, метро і

корпуси заводів, метро і древні собори, метро і знамениті київські печери...

Останні чомусь самі напрошуються на порівняння з метрополітеном. Вони — теж своєрідні підземні тунелі. Побудовані десь у перші століття нашої ери в стійких породах дніпровських круч, київські печери збереглися до сьогодні. Споруджені вони руками трудового люду й простих умільців. Тоді чорнорясі ченці шукали в мертвотній тиші й темряві підземелля схованки від мирських турбот, заманювали вічно діяльний, творчий дух людини в затхлі келії і глухі тупики.

Нині поблизу цих печер пролягли на незрівнянно більших глибинах по-сучасному досконалі тунелі зовсім іншого призначення. Метро — витвір народу для процвітання його добробуту. Ці дві такі відмінні підземні споруди стали для Києва немовби двома контрастними пам'ятниками його історії — сивої, древньої, і сучасної, молодої. В оновлених банях стародавніх церков і дзвіниць золотиться слава столиці Київської Русі. Монументальна будова Київського метрополітену помножила і звеличила славу столиці Радянської України.

Метро стало ще одним, новим, нижнім поверхом великого міста, тунельна магістраль продовжила його світлі, гомінкі вулиці й бульвари. Наш Київ віднині стає в ряд найбільш благоустроєних промислово-культурних центрів і столиць усього світу.

Шестикілометрова магістраль першої дільниці Київського метро пройшла попід горбами і кручами і стала для міста чи не найрівнішою його вулицею. Києву бракує таких рівних трас. Урвища і круті схили, які були в прадавні часи надійним захистом для перших поселенців, круті гори, на яких розляглося місто і які надають йому такої оригінальної мальовничості, тепер можна байдуже об'їхати... під самим їх низом.

Київське метро зв'язує центр міста в одному напрямку з вокзалом, в другому — з «Арсеналом», а пізніше воно сягне до основних заводських районів — Святошина і Дарниці. На поїздку до роботи й з роботи кияни відтепер витрачатимуть часу вдвічі менше. Та крім, так би мовити, основного, ділового навантаження, метро надана ще одна, не менш важлива в житті нашого міста функція: нині від центра, а згодом і з віддалених околиць населення Києва поїздами метро за 10—20 хвилин діставатиметься до розкішних, мальовничих місць — до Дніпра, на широкий набережний проспект, на острови, затоки, пляжі.

Всі блага, які дає велика ріка з манливими берегами і тінистими насадженнями, все, що в найближчі роки буде побудовано в районі, який уже названо «Київською Венецією», метрополітен зробить легко досяжним для всього населення міста, для потоку приїжджих.

Отож, вирушимо, читачу, вниз, до тунелів. Там, на кожному перегоні і на кожній станції, тепер закінчуються роботи, початі десять років тому. Праця тисяч людей сповнена нині особливої напруги і радісних передчуттів близької перемоги. Ми не будемо відвертати їхньої уваги. Пам'ятаймо, що, можливо, нам останнім пощастило «просто подивитись» на це велике будівництво. Там, де мчатимуть один за одним електропоїзди, цікавому пішоходу місця не буде.

Вхідний тунель крутий і стрімкий, як схил високої гори. У ньому вже змонтовані ескалатори. Вони ще не діють, облицьовка теж не скрізь накладена. Та це байдуже. По східцях, застелених довгою гумовою доріжкою (вона буде потім прибита до кожної приступки) можна зійти до самого низу, на платформу станції. Видно, що робітникам треба буде тут ще чимало попрацювати. То там, то там спалахує блакитне полум'я електрозварки. Воно вибивається десь знизу, з-під переплетінь металевих рам — і на дугастій, уже оштукатуреній стелі ворушаться дивовижні, мов велетенські павуки, тіні. Бетон і залізо правлять за опори ескалаторам.

Рухливі сходи — установка міцна, громіздка і разом з тим тонка і точна. При монтуванні її механізмів треба бути непохибним. Така робота вдається тільки досвідченим.

Досвідченим! А фахівців цієї справи в Києві немає. Ось чому на монтування еска-

латорів були запрошені московські майстри брати Костромцови та їх колега Віктор Олександров, відомі в Москві своїм досвідом і вправністю.

На «Вокзальній» Костромцови і Олександров своє уже зробили, вони десь на інших станціях. Можливо, ми їх зустрінемо, а може й ні. Монтажники порпаються в закутках, на всьому прольоті похилого входу. Москвичі працюють самі і керують цілою бригадою молодих монтажників. Їх прізвища уже запали нам в пам'ять.

Довга стежка в підземелля, але по ній сходити легко. Вона буде ще приємнішою, коли сама побіжить, поплине вниз, коли понесе вас вгору. Спускання і підйом на ескалаторі чи не найприємніше з усієї подорожі під землею. Ти плинеш назустріч цілому потоку людей. Обличчя, обличчя... Ніде їх разом стільки не побачиш, не розгледиш так близько, освітлених радістю приємної мандрівки. Перед стількома поглядами кожний почуває себе якось піднесено. Приходять небуденні думки про величну споруду, про місто, що стоїть десь над тобою, про людей, що зробили все це для тебе міцним і надійним.

Тунель похилого входу вищий і ширший за перегінний, по якому йтимуть поїзди, він розсікає пласти породи навкіс, іде згори до визначеної глибини під крутим кутом крізь усі прошари. Його прокладати дуже важко. Ми можемо нині це

лише уявити собі. Та, очевидно, ми побачимо когось з прохідників і дещо почуємо про це.

Метробудівці називають станцію «Вокзальна» підземними воротами Києва.

Про це нам сказав Юрій Кисличенко ще на ескалаторі. Цю ж фразу ми першою почули і внизу, на платформі станції.

Високий, чорнявий чоловік середніх літ, в робочій куртці і касці, при галстуці, стояв в оточенні штукатурів і, показуючи на стелю, говорив про якісь невидимі нерівності. Знайома нам фраза про ворота, очевидно, пролунала зараз для того, щоб нагадати робітникам, якою має бути тут кожна лінія, кожний куточок.

Ми познайомились. Чоловік у новій касці виявився одним з авторів проекту станції «Вокзальна».

Шемсединов Ірфан Гофарович народився і ріс у Криму, вчився в Харківському інституті комунального будівництва, в роки війни служив інженером у морському флоті. Відбудові Києва архітектор Шемсединов віддав усі післявоєнні роки.

Проект станції «Вокзальна», виконаний архітекторами Є. Катоніним, В. Скучаєвим, В. Єжовим, О. Мізіним та І. Шемседіновим, виявився кращим серед інших, поданих на конкурс. Авторам його, синам різних радянських народів, зрозуміла й близька історія України, вони знайшли

художні архітектурні засоби для її розкриття в своєму творі. Друзі доручили Шемсединову здійснювати архітектурний нагляд за точним втіленням їх спільного проекту в споруду, і тепер його можна майже щодня бачити тут, серед робітників.

Девізом їхнього проекту був щит. Древній щит, який тепер можна побачити лише в музеях. З мечем і щитом дружини Київської Русі у походах і війнах відстояли незалежність рідної землі. На чотирьох пілонах станції «Вокзальна» з обох боків встановлено такі щити із зображеннями епізодів з історії України від древніх часів до наших днів. Картини на металевому щиті, білий мармур, долівка з сірого і рожевого граніту, а вгорі білий звід — всюди відбиватиметься, підсилюватиметься світло. А на металевих зображеннях — київські князі, Богдан Хмельницький, Тарас Шевченко і кріпаки, червоногвардійці з зірками на шоломах, буковинці і закарпатці, повернуті в сім'ю нашого народу, сини й дочки радянських республік, що йдуть в житті і борні пліч-о-пліч з українцями.

Платформа станції з одного боку переходить в ескалаторний тунель, а в протилежному кінці — завершується символічними Золотими воротами з гербом Радянської України. Так славна старовина переплелася з сучасністю.

Щити відлиті в Москві і в Києві, в

двох братніх містах-столицях. Вони вже встановлені на пілонах. В їх тьмяних металевих дзеркалах відбиваються обличчя людей.

Юрій Кисличенко особливо сердечно привітався з Ірфаном Гофаровичем, який донедавна був його учителем в Київському художньому інституті.

В архітекторів відразу знайшлося багато спільних справ, які їм треба було тут-таки розв'язати. В розмові згадувалися пілони, зонти, карнизи, блоки, плити — все, що стосувалося оздоблювальних робіт.

Доки ми, розмовляючи, побіжно оглядали оздоблення, до нас підійшло кілька робітників.

— Нам потрібне повне освітлення,— каже один з них, наче навмисне увесь заляпаний вапном.

— Почекайте. Є робота більш невідкладна,— хоче відмахнутися виконроб Соколов.

— Для нас це невідкладна,— наполягає на своєму штукатур.— При боковому світлі найменший бугрик видається горою.

— Ламп ще немає.

— Але нам треба все бачити зараз.

Начальник дільниці Богомолов, вислухавши перепалку, мовчки йде шукати електриків. Їх на станції ніколи не побачиш. Електрогосподарство заховане в спеціальних камерах, і монтери день і ніч перебувають там за своєю кропіткою роботою.

Москвич Володимир Соколов розпові-

дає нам про московських майстрів. Починає із скарг на будівельників. Вони не все залишили таким, як хотілося б, а головне — ще подекуди й досі «дотягують» та «підчищають». А тепер прийшли вже оздоблювальники, і їм нелегко узгоджуватися з будівельниками. Двісті штукатурів, гранітників, мармурників, червонодеревників привалило на Київметробуд! Ану, дай кожному місце, забезпеч усіх матеріалами! А хлопці працьовиті. Приїхали вони, щоб завершити новобудову, оздобити її, надіти на неї барвистий вінець. Всі вони працюють із запалом, і те, що виходить з-під їхніх рук, справді аж сяє.

Соколов називає імена майстрів, які працюють на «Вокзальній», «Університетській», «Хрещатику»: Василь Котлов, Микола Парегін, Олексій Абрамов, Микола Комісаренко, Микола Сироватко.

— Сироватко?

— Так. Знайоме прізвище?

— Еге, знайоме.

— Наш кращий мармурник. На «Хрещатику» побачите — побалакаєте, — каже Соколов, наголошуючи на останньому слові, вимовленому по-українськи.— Де ми з ним не бували, завжди про свою Україну мріяв.

Ми вже зовсім забули, що стоїмо в підземеллі. Та й де воно, власне? Щось не видно землі. Люди заховали її, укріпили. Їм у місті не вистачало простору, і вони проклали вулиці в глибинах. Проклавши

М. Сироватко

тунелі, вони тепер надають станціям такого ж привабного, веселого вигляду, який має їхнє місто, немовби відтворюють його образ на іншому горизонті.

Стукають молотки, гуде мотор, пахне свіжим вапном і клеєм. Хтось на самоті починає пісню й замовкає... Люди принесли сюди звичайне, «наземне» життя. Сюди дійшло світло, гомін, творча енергія діяльних людей.

Ми сходимо з платформи по скрипучій, наспіх збитій дерев'яній драбинці, і перед нами — тунель. По ньому можна пройти звідси до самого Дніпра.

Ми вирушаємо в цю подорож.

Кроки й голоси відлунюються. Здається, що за нами слідом ще хтось іде. Мимохіть озирнешся — пусто. Лише рейки, шпали, бетонована доріжка. Все — як на залізничному полотні. Тільки низький, похмурий звід нагадує про те, що все це влаштоване під землею. Думаєш про навантаження, яке прийняло на себе залізне

склепіння. Здається, діткнешся до нього — воно задзвенить.

Тунель схожий на суцільно відлиту трубу. Рядок ламп, прикріплених вгорі, робить його безконечним. Тут сухо і чисто, немов щойно підметено.

Прохідники силою своїх м'язів і машин дали тунельним склепінням незрушну стійкість. Неначе вони, вибравши землю, власними плечима підперли ці глибинні ходи. І де б вони тепер не були, що б не робили, своєю працею житимуть у цій красивій і міцній споруді, віки служитимуть людям. Коли хтось з них мчатиме у поїзді метро, він відчуватиме не лише кожний поворот путі,— коротким спомином поринатиме він у трудовий захват днів і ночей, відданих цим перегонам.

Прохідницькі бригади третьої дільниці довго пам'ятатимуть тяжку дугу тунелю, прокладену під річищем Либеді.

...Робітники в спецівках, касках, з ключами, відбійними молотками, покладеними біля ніг, тісно сиділи на двох протилежних лавах у шлюзовій камері. На обох кінцях цього металевого циліндра, схожого на невеличку цистерну, були товсті, важкі двері. Одні з них, що вели до тупика тунелю, були герметично зачинені, і десь там, за ними, шуміло й шуміло, як пара в паровозі, нагнічене в кесон повітря. Другі двері були відчинені, і через них виднівся

тунель, вузька колія, на ній довгий ряд порожніх вагонеток.

В ряду робітників сидів немолодий, огрядний чоловік і хриплувато говорив:

— Ви, товариші, розумієте, що примусило нас вдатися до кесона. Ненадійна стеля.— Він підніс руку і дістав нею до заліза, але всі знали, що мав він на увазі те, що було за металевим циліндром.— Либідь колись була не таким ручаєм, як тепер, а справжньою рікою. Геологи кажуть, що вона вся увійшла в землю. Ми віримо їм, бо все, здається, від старості іде в землю. Ось тепер ми сидимо майже під Либіддю, а вона своїми болотами висне у нас над головою як страшна загроза. Пливуни, прорвавшись у тунель, можуть за кілька годин затопити його, а там, нагорі, осядуть у провалля цілі будинки. В практиці метробудування такі прикрощі траплялися. На цій дільниці, яку нам залишилося пройти до «Вокзальної», вгорі, над нами, стоять корпуси заводу, електростанція, пролягає залізниця. Ми не маємо права допустити найменшого порушення грунтів під ними. Над нами, коли хочете, тут стоїть все місто разом. Стоїть на наших плечах, товариші! Ми повинні вибрати з-під нього породу і перекласти всю вагу його на інші могутні опори. Стиснутим повітрям ми відтиснемо з вибою воду, і це нам допоможе в проходці. Порода довкола траси тунелю буде заморожена. Кесон полегшує працю всім разом, але кож-

ному зокрема — ні. Микита Сергійович Хрущов на нараді будівельників так і сказав, що праця в кесоні є найважчою на будівництвах. Для вас вона буде тяжкою ще й тим, що вам треба бути особливо пильними й уважними в роботі. Зараз вас, як кажуть, «притиснуть» повітрям, і ви в кесоні продовжите проходку тунелю. Я теж колись працював у кесоні. Тоді цей метод тільки починав застосовуватись. Перші кесонники залякували молодь, яка просилася на відповідальні ділянки будівництва, говорили, що, хто побуде під стиснутим повітрям, той глухне, стає немічним. Ми тоді не побоялись цих загроз, бо не вірили в залякування. Не знаю, як ви, а я, коли шлюзувався вперше, був сповнений гордості. Велике довір'я виявляє колектив тим, кого посилає на найвідповідальнішу справу! Вам належить завершити прокладання тунелю першої черги нашого метро. Вам, найліпшим і найдостойнішим! — Він закінчив і встав, але не міг випростатися на весь зріст. Напівзігнутий, дивився всім в очі і говорив далі: — Домовились, хлопці, будемо кожної миті пам'ятати: над нами місто. Воно зовсім не думає про те, що ми підкопуємось під нього. Давайте пройдемо і цей відрізок так, щоб нас не помічали.

Його провели веселими поглядами й усмішками. Хлопці були далекі від страху перед шлюзуванням. Вони дивилися на все, як на свою рідну роботу. Вони вже

бачили, як у вибої ллється вода за комір, як рушиться на тебе глиба вивалу, звідали радості трудових перемог. Їм піддавали впевненості слова начальника будівництва Миколи Олександровича Чернишова, бо знали, що за своє життя він безліч разів зашлюзовувався, вірили, що в скрутний час він прийде їм на допомогу своїми порадами.

Дівчина-сигналістка пройшла поміж хлопців, поспитала ще раз, чи всі здали сірники й цигарки, яких не дозволялося брати з собою, прихилила важкі двері і повернула ручку крана. Повітря з посвистом хлинуло до шлюзу.

Так почався штурм хистких грунтів річища Либеді в грудні 1958 року.

Чотири бригади кесонників вибирали породу, укріплювали тунель тюбінгами, щодня просувалися вперед у напрямку вокзалу, стиха підсміюючись над застереженнями геологів. Зеленкувата, так звана спондилова глина — намул прадавнього Київського моря — і такі ж зеленкуваті намиті водами того ж моря піски були майже сухими. Прохідники розуміли, що воду глибинних джерел відтискувало повітря, і завдяки цьому люди не стикалися з нею. Але це також свідчило, що справжніх пливунів на шляху ще не було. Вони залягали на кілька метрів вище, і якщо грунт промерз добре, значить усе обійдеться без ускладнень.

Скажемо тут кілька слів про глибинне

заморожування. Його вперше понад сто років тому застосували сибіряки на золотих копалинах. Прокладаючи шахти, золотошукачі в зимовий час приборкували підгрунтові води морозом. Скує він землю — робітники розігріють дно шахти, пройдуть глибше і знову чекають, поки замерзнуть стінки. Сибірська зима довга, холоду не бракувало. Так проходили навіть попід ріками. Німецький інженер Петч, побувавши там, повернувся в Європу і привіз чудову ідею: на підмогу прохідникам можна посилати в теплі, ніколи не замерзаючі глибини мороз. Навіщо відкачувати воду, борсатися в болоті, коли холод може все це перетворити в кригу, тверду, як камінь, і таким чином перетворити своїх «ворогів» на добрих «союзників». В 1883 році німці успішно застосували холодильні установки, відомі вже у торговельній справі. За німцями — шведи, потім французи теж погнали мороз в глибини, туди, де люди боролися з пливунами.

В двадцяті роки радянський уряд мусив запросити німецьких спеціалістів заморожування породи на будівництво шахт Підмосков'я і калійних копалень. Російську ідею, опрацьовану іншими, довелося купувати за великі гроші. Німецькі інженери суворо зберігали секрет «холоду». Та радянські науковці в ті роки уже самі розробляли технологію заморожування. На будівництві Московського метро їм належало скласти іспит. І вони його склали!

В земні глибини, де прокладалися тунелі першої черги метро, на підмогу прохідникам наші заморожувальники загнали дев'ять мільярдів калорій холоду.

Цілу зиму!

На будівництво Київського метрополітену, отже, було принесено досвід цілого століття, велику практику москвичів і ленінградців, необхідне і випробуване устаткування.

Восени 1958 року на трасі перегінного тунелю «Університетська» — «Вокзальна» були пробурені свердловини, в них забиті широкі труби із закритим дном, а в ті труби вставлені тонші, в які холодильні машини погнали розсіл. З допомогою розсолу на заданій глибині забиралося тепло. В аміачній або вуглекислотній машині розсіл знову охолоджувався і повторював цикл.

Так глибини, які багато мільйонів років тому були земною поверхнею і вигрівалися під жарким сонцем, знали плескіт теплого, лагідного моря і листату напівтропічну рослинність, мусили звідати нашої сучасної зими в 20—25 градусів. Порода спершу замерзала навколо труб, потім далі й далі, циліндри криги змикалися і ставали фортецею, баштовими стінами з обох боків тунелю. Прохідники, підходячи до забою, відразу відчували холод, що проникав сюди.

І наші хлопці, женучи свій тунель до вокзалу, раділи з того, що у вибої не мож-

на було посидіти, не накинувши на плечі фуфайки. Земля була холодна, як крига. І це радувало прохідників: «Порядочок, знай своє — рубай!» Дехто вже й почав підсміюватись над причіпливою обережністю начальників. «Порода суха, пливунами тут і не пахне, а вони бояться...» І дійсно, перший тунель бригади проштурмували швидко і порівняно легко. Коли почали другий, паралельний, гарячі голови наполягали навіть на тому, щоб зовсім зняти підвищений тиск і йти звичайним способом. Та якраз тепер всесильна стихія і нагадала про себе.

Сталося це на зміні Павла Ропана. Один з відбійників, колупнувши молотком породу, побачив, як йому до ніг потекла якась дивна, тяжкого запаху рідина. Робітник одразу задихнувся і знепритомнів. Інші кинулись до нього. Одволали його. Вентиляція швидко освіжила повітря. Повідомили по телефону в управління будівництва і повели далі роботу. Та незабаром з усіх розколин до вибою полилася вода.

Холодна, крижана вода! Тиск повітря в одну атмосферу не міг стримати її, на неї тиснула звідкись дужча сила. Доповіли про все, стали ждати розпоряджень.

— Так оце, мабуть, вона і є, ота Либідь!

— Мабуть.

— Де вона в чорта взялася на наші голови?

— Кажи: і на ноги.

Прохідники були вже мокрі з голови до ніг. Закріплюючи лоб вибою, вони думали лише про те, щоб не трапилося вивалів.

Бригада комуніста Павла Ропана складалася переважно з бувалих метробудівців, які вже не раз бачили і підземний дощ (правда, дощик, а не зливу), і завали. Траплялося й так, що по цілій добі не піднімалися на-гора, розбираючи опалу породу. Було всього. І те, що діялося зараз, у них на очах, вони б сприймали як звичайний сюрприз глибин, якби вони були не в кесоні, де вся надія на повітряний тиск і куди відразу не прийдуть на підмогу люди.

Раптом почули: хтось зашлюзовується. Подзвонили сигналістці — каже: Чернишов. Цього не могло бути, бо Чернишову лікарі заборонили й потикатись до кесона. Але минуло з десять хвилин, і він — ось.

— Що тут трапилося, хлопці? — спитав він спокійно, наче сам нічого не бачив.

— Водичка, Миколо Олександровичу.

— Це не водичка, а вода.

— Біда, Миколо Олександровичу.

— Не біда, а вода.

Він стояв під щитом, але вода лилася у всі отвори потоками на каску, на плечі, сяючи чистими, прозорими краплями. Якусь хвилину виждав, немов дослухаючись до чогось.

Потім подерся до верхніх ярусів. Крізь дошки просочувалися холодні струмені, плюскотом сповнювався увесь тунель. За-

туляючи рукою щілини, він визначав, з яким натиском проникає сюди вода. На цьому Чернишов розумівся добре. Подібні ситуації йому були відомі. Те, що сталося тут, нічого втішного не обіцяло. Ропа в тунелі — значить здвигом породи порвало десь обидві труби, а це в свою чергу означало, що якийсь проміжок грунтів залишився незамороженим. «Мішок» — ім'я такому явищу. Але та обставина, що вода тече рівно, без надто великого натиску, свідчить і ще про дещо: доходить вода до вибою не з резервуару, оточеного кригою, а з дальніх джерел. Отож литиме вона отак і литиме, як осінній дощ. Глибинні джерела невичерпні...

Під його ногами помітно розповзалась калюжа. По обличчю стікали патьоки.

— Є, товариші, тільки один вихід з цього становища. Один-єдиний! Якомога швидше пройти цей «мішок». Якнайшвидше! Вода розмиватиме під щитом породу і нас зі всім знаряддям засмокче чорт зна й куди. Десять сантиметрів в день пройти — і добре! Від цього місця ми повинні відплазовувати, як від безодні, яка тягне до себе нас уже зараз, в ці хвилини.

Голос Чернишова хрипів дужче, ніж завжди, і тепер хлопці, мабуть, вперше збагнули, що ця людина, на обличчі якої так поглибилися від холоду зморшки, за свої п'ять десятків літ не раз уже стояла отак серед стривожених робітників у глибинному підземеллі, в самому тупикові,

там, де сира, непоступлива порода загрожувала неминучою катастрофою, і своїм мужнім поглядом, своїми спокійними, розсудливими і рішучими вказівками вселяла в їх серця віру в перемогу колективної, дружної праці.

Пройти незаморожений провал було неймовірно важко. Вода лилася без кінця. Її ледве вправлялися відкачувати. У вибої було мокро, слизько, глина липла до молотків, лопат. Не встигали вантажити вагонетки породою, як вони враз наповнювалися водою.

Тиск у кесоні довелося підняти до 2—2,5 атмосфер. Робітники працювали всього по три години, більше не витримували, та й не дозволялося це за всіма правилами. Вишлюзовування тривало довго. А до цього ще почала поширюватися кесонна хвороба. Вийде чоловік на-гора, переодягнеться, ніби з ним все гаразд, і раптом — гостра ломота в суглобах, нестерпні болі. На кілька днів робітник вибуває з ладу. Треба шукати поповнення, а будь-кого в кесон не пошлеш. І скільки мужності виявили ті люди, які, перехворівши триклятим «заламаєм», через кілька днів поверталися на роботу! Вони приходили на медичний пункт і просилися в кесон. Лікарям доводилося упрошувати ще «похворіти».

Прохідницький щит, цей могутній «краб», з допомогою якого робітники вибирають породу і вкладають тюбінги, по-

чав грузнути, перехилятися. Довелося вимощувати йому долівку, щоразу вирівнювати його домкратами. Тим часом щодня хоч на півметра, а посувалися вперед. Щодня! За тюбінгове кріплення безперервно нагнічували цементний розчин, який затягав щілини.

Люди, затиснуті на невеличкій площині, вступили в бій з водою і землею. Здавалося, мільйоннолітні прошари не стерпіли порушення їхнього спокою. Земля й вода збурились. Вони не хотіли цього пробудження, не хотіли підкорення. Та сила людини-творця, будівника не злякалась цього гніву глибин. Залиті водою люди колупали піками пневматичних молотків глизяву стіну, відгортали породу на транспортери. Напружуючись всіма м'язами, сковзаючись, вони штовхали вагонетки до шлюзів. Важкі чавунні брили тюбінгів вкладали одну до одної. З мокрих рук вислизали ключі і гайки. Патьоки засліплювали очі. Повітря од високого тиску аж густо, бралося туманом. Та все це немов не помічалося людьми, що жили тільки однією спільною думкою: вперед! Здавалося, наче на камінь перетворилися в напрузі й зосередженості їхні м'язи і серця.

І вони перемогли. Тяжкий провал було перейдено.

В ті дні серед усіх бригад особливо вславила себе бригада Павла Ропана.

П. Ропан

Він приїхав до Києва з речовим мішком за плечима і в солдатській вигорілій на спині гімнастьорці.

У великому місті в Павла Ропана не було жодної знайомої людини, і про це місто він знав лише одне: тут споруджують метро і будові потрібні робочі руки.

У відділі кадрів Павла Ропана спитали:

— Прохідником підете?

— А що це таке?

— Підземна робота.

— Землі я не боявся ніколи. Пишіть!

І справді, до вісімнадцяти літ Павло орав і боронував землю, отож знав, як вона пахне суха і мокра, а на службі в армії перекопав її стільки, що іншому комусь і не присниться.

Він не був з тих, хто мало вимагає від життя і ще менше від самого себе. До міста зі свого села він прийшов, щоб знайти працю, яка захопила б, поглинула б його всього. Він мав що віддати своїй роботі, але не кожна робота бере в людини те, на що вона здатна. Він був сильний, кмітливий і впертий. Тяжка справа проходки тунелей потребувала від робітника саме

таких якостей, і вона сподобалась йому, як тільки ознайомився з підземеллям.

В бригаді бувалого прохідника Василя Ярошенка Павло навчився поводитися з породою: як кріпити вибій, як вкладати і закріплювати тюбінги. Де він стояв, там ніхто ніколи нічого не переробляв після нього, а встигати за ним вдавалося рідко кому.

Його незабаром призначили бригадиром. І склалося так, що до нього прислали майже всіх колишніх солдатів: Григорія Шамшура, Петра Спориша, Степана Мудрика, Грицька Заболотного, Івана Мороза... Він не питав їх, де вони робили досі, — всі вони прийшли на зміну в стареньких солдатських гімнастьорках, як і в нього, вигорілих на спині, але ще досить міцних, щоб гріти, і зручних тим, що не прилипають до спини від поту.

Бригада Ропана починала тунель від шахти у видолинку Ботанічного саду і прокладала його до вокзалу.

Кілометр з лишком підземного ходу... Скільки людських сил забрав він! Кожний метр чимсь пам'ятний цій бригаді. На дванадцятому кільці змонтували еректор — прилад, що допомагає піднімати і вкладати тяжкі чавунні тюбінги. Десь після двадцятого вибрали монтажну камеру і змонтували прохідницький щит — громіздкий п'ятдесятитонний механізм, який полегшує роботу. Згодом у бригаду прийшли нові робітники — Петро Мазуркевич, Борис

Павлов, Василь Шульга, Анатолій Кузнецов, Михайло Шаєвський, Борис Порохницький, Михайло Свириденко, Павло Надюк, Семен Мосенжник, Василь Драгой. Всі вони пам'ятають те місце в тунелі, де вперше взяли до рук відбійний молоток і врубалися в злежалу у віках породу.

Саме в ті дні, коли стало найтяжче давати норму проходки, бригада Павла Ропана, відгукуючись на почин московських бригад, оголосила себе колективом, що бореться за право називатися комуністичним. Слідом за нею на дільниці пішли бригади Івана Анголенка, Кіма Танського, Петра Єжука. Всі ці колективи були міцними, згуртованими, а бригадири завзятими, і між ними розгорілося таке гаряче змагання, якого не знали ще на будівництві метро. Бригади давали такий позмінний виробіток, якого тут досягали раніше тільки у виключно сприятливих умовах. По метру проходки за зміну! Три-чотири метри вперед — такий був щоденний крок дільниці. Але серед чотирьох бригад майже щомісяця попереду йшов колектив комуніста Павла Ропана.

На будівництві всі добре знають, якими стараннями кожного робітника і бригадира здобувалися перехідні прапори, премії і, нарешті, високе звання бригади комуністичної праці.

Після того як були закінчені обидва перегінні тунелі «Університетська» — «Вокзальна», бригаду Павла Ропана поставили

на проходку похилого входу. Ми вже бачили, щò собою являє цей могутній металевий циліндр, що наче одним ударом якоїсь надприродної сили вігнаний в землю. Похилий вхід до станції «Університетська» давався прохідникам особливо нелегко, там траплялися часті «мішки» і «вікна» незамороженого грунту, а робота на схилі складна і без того. В кожному метрові чавунної стіни тут ніби вкарбована трудова доблесть бригади Павла Ропана.

«Університетська»...

Тут ще стукають молотки, ще не підметена тирса з гранітної долівки і не прибрані будівельні уламки, але вигляд, оздоблення станції примушує ступати тихо, як у залі музею.

В напівкруглих нішах пілонів стоять бюсти Сковороди, Шевченка, Пушкіна, Горького, Менделєєва, Богомольця...

Сніжно-білий купол навіває тишу.

Ця станція буде пристанню для потоку студентів. І тут граніт і мармур оточують образи великих світочів і діячів двох братніх народів, наука і культура яких злилися в одне річище.

Граніт і мармур. Вони теж добуті і привезені сюди з різних країв нашої Батьківщини. Україна здавна славиться своїми гранітними родовищами. Ще в древні часи тут було високо розвинене мистецтво різьби по каменю та облицьовування. Знаме-

нитий лабрадорит з Кам'яного Броду на Житомирщині був хімічно досліджений ще на початку минулого століття і визнаний за такий, що не поступається перед кращими гранітами світу. В одній з книжок, виданих 1871 року в Петербурзі, вказується на те, що ще тоді з Кам'яного Броду і Горошок «лабрадориту понад 100 тисяч пудів відправлено до Москви для внутрішньої оздоби храму Спасителя».

Собори і палаци прикрашалися дорогим міцним каменем. Багато сил коштувало народові добування його в кар'єрах, обробка й транспортування. Тільки в радянські часи у нашій країні почали механізовано добувати та широко використовувати такі чудові матеріали, як граніт і мармур. Палаци культури, вокзали, житлові будинки, мости, станції метро — все це споруджується для всіх, і на це йдуть найдорожчі матеріали.

Доки ми оглядаємо станцію «Університетська», Юрій Кисличенко із захватом оповідає, де і який добувають камінь, на яких заводах відполіровують блоки.

— Український граніт є в кожній станції Московського метрополітену, а російський мармур буде у всіх станціях нашого молодого метро. Такі мармурові блоки,— він вказав на прозорі, з сірими прожилками плити, що відсвічували, мов дзеркало,— привозили колись для соборів по морю і Дніпру разом з майстрами десь з Італії чи Візантії. Блоки були обгорнуті в

ніжні тканини... Промисловість мармуру в нашій країні по-справжньому розвинулась в роки спорудження метрополітену в Москві. Уявляєте собі, скільки потрібно було таких плит для півтора десятка станцій? Родовищ мармуру найбільше на Уралі. І оцей, білий,— теж звідти. На станціях чергуються уральський білий і закарпатський рожевий. А граніт нам постачає приміське селище Києва — Біличі. Звідки там граніти? Біличі розпилюють і полірують глиби, привезені з Житомирщини. Там є чудові майстри цієї справи!

Граніт і мармур — міць і краса будови. Їх багато вкладено в Київське метро. Народ дбає, щоб споруда служила йому віки. Тільки в станцію «Університетська» вкладено кілька сот квадратних метрів дорогого каменю. На надійну основу майстри оздоблення надівають міцну і гарну облицьовку.

Перегін «Університетська» — «Хрещатик» найбільший з чотирьох. Проходячи «по шпалах», ми відзначили, як усновані стіни тунелю кабелем. Тут можна нагадати, що шість кілометрів першої черги Київського метро потребували близько п'ятисот кілометрів різного кабелю. Складне і разом з тим високодосконале є електрогосподарство, сигналізація, зв'язок, автоблокування підземної залізниці.

Тунель «Університетська» — «Хреща-

тик» був прокладений швидко і порівняно легко. Цьому сприяли одноманітний характер породи і застосування механізованого щита.

Тут, як і всюди, кияни скористалися багатим досвідом механізації проходки метробудівців Москви і Ленінграда. Але не тільки скористалися. Вони внесли в цю справу свої істотні вдосконалення.

Щит — це суцільний металевий циліндр, під захистом і при допомозі якого робітники вибирають породу і обкладають тунель чавунними чи бетонними кільцями. Робітники просуваються вперед разом з щитом. В цьому досить міцному циліндрі вмонтовані домкрати для підтримки кріплення вибою і для пересування самого щита. Сьогоднішній самоплазуючий підземний краб зовсім не схожий на свого попередника, винайденого ще на початку XIX століття. Тоді він був не круглий, а квадратний, вдвічі більший і важчий — тож недарма спорудження 360-метрового тунелю в середині XIX століття під рікою Темзою з його допомогою тривало 17 років. А скільки людських жертв забрав цей тунель!

В 1933 році радянський уряд замовив англійській фірмі «Маркхем» один щит для Московського метробуду. Почали прибувати деталі. Московські комсомольці зібрали його, не дочекавшись креслень, потім знову розібрали, щоб опустити під землю. Прибули англійські механіки. Вони

сказали, що у них щит складають під землею 15—17 днів. Наші прохідники зробили це на п'ять днів раніше. Незабаром почали надходити на метробуд щити нашого виробництва. Комсомольці-добровольці освоювали підземний комбайн блискавично. Закордонні інженери визначили темпи проходки тунелю на щиті — 1 метр за добу. Та через деякий час наші прохідники уже давали за три зміни по 2—2,5 метри. Іноземці говорили, що вони «помилилися в наших людях». Товариш М. С. Хрущов, тоді секретар Московського комітету партії, побувавши у прохідників, поставив перед ними завдання: щодня прокладати з допомогою щита 3 метри тунелю! Молодь незабаром перевершила і це завдання партії — давала 3,5—4 метри проходки на добу. Своє враження про перше відвідання бригад прохідників товариш М. С. Хрущов висловив у ті роки так: «Ні з чим не зрівнянна робота комсомольців на щитах. Я з захопленням стежив за роботою бригад. Це був комашник, але комашник організований, дисциплінований, де кожний знав свою роботу, виконував її винятково швидко, акуратно, з великим піднесенням. Де б я не був потім, завжди я згадував роботу комсомольських бригад. Сумлінно, самовіддано працювали».

За три роки на будівництві першої черги Московського метро виросли справжні знавці щитової проходки. Коли столиця після війни взялася прокладати нові траси

підземної залізниці, у неї було досить спеціалістів для цього. Більше того, вона щедро відрядила їх і до Ленінграда, і до Києва.

І ось «машина, що виготовляє тунель» — у Києві. Через шахтні стволи на Хрещатику і в долині Ботанічного саду було спущено великі металеві деталі під землю, де вже були готові камери для збирання щита. До роботи стали звичайні хлопці-прохідники. Швидко і доладно посувалася справа, бо майже кожну прохідницьку бригаду очолювали загартовані в праці метробудівельники-москвичі — Панченков, Сисоєв, Кузенков, Сморгачов, Климович, Савченко, Солдатиков, Широчкін...

На перших же метрах роботи щита прохідники помітили, що деякі механізми треба міняти, пристосовувати відповідно до породи — грузької і липкої спондилової глини. Інженери П. Часовітін, С. Кубкін, О. Данилов, І. Жуков в співдружності з прохідниками докорінно вдосконалили щит, поширений на будівництвах метро в Москві і в Ленінграді. З допомогою цього вдосконаленого комбайна перегін «Хрещатик» — «Університетська» прокладено набагато швидше визначених строків. Щит, тут випробуваний у роботі, дістав назву «Київського». Київські метробудівці створили машину, що зводить до мінімуму людську працю на проходці. Вона ріже породу і транспортує її до вагонеток. Десять метрів готового тунелю на добу дає вона нині на

новій трасі в напрямку заводу «Більшовик». В цьому щиті від «циліндра» Барлоу і Грейтхеда залишився тільки скелет, його схема. Наші інженери вклали в неї принципово відмінну суть: тепер щит не допоміжне пристосування для робітників, а сам заміняє їх у тяжкій роботі.

Тут, у тунелі від Ботанічного саду до Хрещатику, вперше були застосовані залізобетонні блоки замість чавунних. Це — велика новина. Технологію виготовлення і монтування цих блоків теж розробили київські інженери.

Ви бачили чисто побілену кімнату або хату, прикрашену килимами народного стилю? В такому оздобленні постала перед нами простора, яскрава станція «Хрещатик».

Станцію «Хрещатик» задумано авторами проекту як продовження барвистої, широкої, славної вулиці. Від надземного вестибюля до станційних платформ внизу збережено один сонячно-барвистий тон оформлення. Різнокольорові обрамлення, килимки, візерунки виконані на стінах керамікою і майолікою. Барви — сріблясто, як вода дніпрова погожого дня, золота, як нива дозрілої пшениці, густо-синя, позичена в неба,— це наша квітуча Україна.

І граніт, і мармур...

На платформі станції завершуються останні роботи. Невисокий чоловік, припо-

рошений білим пилом, стоїть біля дерев'яного верстата і терпугом зчищає ребро білої мармурової плити. Ось він приміряв її до іншої, знову тернув, скинув оком, чи рівно, і нарешті змахнув долонею пилюку. Готова, можна ставити на місце. Тепер лиш він побачив, що за його рухами стежать.

Микола Сироватко розповідає про себе, повільно вимовляючи слова в такт своїм обережним рухам, не відриваючись від роботи. В післявоєнні роки він, солдат-фронтовик, залишився в Москві. На курсах мармурників метробудівські майстри передали йому всі таємниці своєї професії, і вона повела колишнього чернігівського колгоспника по великих будовах країни. Коли б він зараз, через десять літ після того, як вперше взяв до рук дзвінкий прозорий мармуровий блок, захотів оглянути всі станції метро, вокзали, палаци, де залишилась частка і його праці, йому треба було б об'їздити всю нашу країну. Він пам'ятає, де і яким мармуром оздоблював нові чудові будинки. Він знає справу досконало, розуміється на камені, як хороший геолог. Холодний твердий камінь для нього те ж саме, що для художника фарба, для музиканта — струни, для скульптора — глина. Камінь скоряється перед ним, як нитка в руках швачки, розкриває перед ним свої заховані скарби. Раз, удруге перевертає він плиту, приміряє одну до одної, відходить на певну відстань, придивляється, знов переміняє — шукає саме її, тільки їй

одній належне місце. Прожилки, тон і колір одного блока мають узгодитись з сусідніми, утворюючи привабний малюнок.

Поруч з Миколою Сироватком ведуть свої ділянки москвичі Анатолій Захаров, Олексій Абрамов, Микола Смігунов, Микола Порегін, Іван Корчатов. І в тому, що вони, москвичі, приїхали оздоблювати Київське метро разом з Миколою Сироватком і всі вони вкладають в цю роботу все своє вміння, хист, трудовий запал,— є великий зміст.

Станцію «Хрещатик» майстри опоряджують веселою і світлою. Вгорі, над нею, уже встала висока будова наземного вестибюля і ресторану «Метро».

Ще так недавно, в грізні роки війни, Хрещатик являв собою сумну руїну. Я ніколи не забуду туманної ночі 7 листопада 1943 року, коли ми проходили по вузенькій протоптаній стежці серед цегляного розвалля. Обіруч не видно було жодного будинку. Здавалося, ми йдемо полем. Ця стежечка і була колишньою найкращою вулицею великого, древнього міста. Минуло небагато часу, і працелюбний народ не тільки відбудував Хрещатик, ще вище звівши його будинки, а й споруджує під ним справжні палаци, підземні вулиці. Скільки пройде людей через станцію «Хрещатик»! Скільки їх приїздитиме з усіх околиць, щоб пройтися по широких, в зелені дерев, яскраво освітлених тротуарах!

Та продовжимо нашу мандрівку — попереду «Арсенальна».

— Від Хрещатику до «Арсеналу» пішки?

— По рівній, як стіл, доріжці, це зовсім недалеко.

Рівна і пряма, як лінійка, траса пронизала земні глибини. Тут світло, чисто, тихо, здавалося — ось-ось з'являться вогні поїзда, загуде сирена.

То там, то там в тунелі невеличкими бригадами пораються люди. Лампами підсвічують собі, шелестять мотками дроту: люди зосереджені на своїй тонкій, відповідальній роботі — вони встановлюють блоки сигналізації і зв'язку.

Наш супровідник розповідає, що «Арсенальну» оздоблюють самі київські будівельники без шефської допомоги московських спеціалістів. Прохідники й монтажники прослухали курси, інструктажі, після залізних молотків і ключів привчили свої руки до ламких полив'яних плиточок, до тендітних білих аркушів мармуру і взялися за діло. Запросили сюди й людей, які давно мають справу з каменем, зокрема братів Гнідовських з Коростишева, де ті добували граніт. Своїм, коростишевським, сірим, з блискучими іскрами гранітом вони встилають платформу «Арсенальної».

Ось і станція. Вона невеличка, акуратна і строго, своєрідно тематично прикрашена — бойова і трудова слава «Арсеналу» імені Леніна оживає в фігурних ком-

позиціях. Станція скоріше схожа на полустанок, розташований біля великого заводу.

Змагаючись з приїжджими майстрами, київські мармурники, штукатури, гранітники успішно ведуть свій об'єкт, і їм вдалося випередити їх.

Юрій Кисличенко знає майже всіх робітників «Арсенальної» в обличчя — він зустрічався з ними ще на курсах, не раз уже оглядав їхню роботу. І зараз, піднявшись на платформу, негайно подався по всіх закутках, обмацуючи гладенькі стіни, уважно оглядаючи всі карнизи.

Виконроб М. Мазюкевич прихвалює своїх хлопців, проте архітектор воліє сам все перевірити.

— Ні, товариші, так не годиться! — раптом обурюється Кисличенко.— На два міліметри виступає плита. Москвичі, як побачать це, обсміють нас.

— Можна притерти трохи,— несміливо радить хтось з штукатурів.

— Що? Це у вас там, на стелі, можна перетерти.

— Зірвемо, обов'язково зірвемо ці плити і переставимо,— запевняє виконроб.— Буде як дзеркало!

Брати Гнідовські, брати Демидовичі, Іван Ковальчук ще вчаться. Але вони захоплені новою роботою, успіхи їхні безсумнівні. «Арсенальна» запам'ятається їм як перший клас трудової школи. Попереду будуть нові й нові станції, і бригади україн-

ських оздоблювачів прийдуть на них майстрами граніту й мармуру.

Тут, на «Арсенальній», поблизу корпусів славного заводу, київські метробудівці успішно здійснили виключно сміливий технічний експеримент, про який варт розповісти докладніше.

Надземний вестибюль «Арсенальної» стоїть на одній з найвищих точок Києва. В тунелі, на шляху до підземної станції, тут буде проміжний вестибюль — площадка, якою пасажири переходитимуть з одного ескалатора на інший. Побудувати цей вестибюль десь напівдорозі до станції, на значній глибині,— дорога́ і дуже складна справа. В роздумах над тим, як тут бути, і прийшло своєрідне інженерне вирішення: залізобетонний ковпак, розміром майже з двоповерховий будинок, цілим занурити в підземелля.

Чи було щось подібне в практиці метробудування?

Ні. Ніде в світі!

Як воно здійснювалось — про це найкраще розповість, мабуть, той, хто сам вибирав з-під ковпака землю, спускаючи його з кожним днем нижче й нижче.

...Павло Дмитрович Кузенков — немолодий уже чоловік. Він не зміг почати свою розповідь прямо з «стакана», як називали на будівництві цей проміжний вестибюль. Кузенков розумів, що він, керівник бригади прохідників, справився з цією незвичайною, великою роботою завдяки тому, що до

цього чимало чого довелося йому зазнати на його довгій, трудній робітничій дорозі.

...Ми сиділи за столом в дитячій кімнаті квартири Кузенкова, в будинку на вулиці Енгельса, з вікна якого видно станцію «Хрещатик». На скатертині лежали стовпчиками зошити й підручники його двох школярів, за стіною чулися голоси — розмовляли герої з кінофільму, що демонструвався по телевізору,— і сміх глядачів.

Павло Кузенков не хвалився своїм благополуччям, бо те, що він мав сьогодні, було здобуте ним працею в довоєнні часи, вистраждане на фронтах війни, заслужене всім життям. Про нього, про своє життя робітниче, Павло Дмитрович розповідає побіжно, як у передмовах викладають зміст великої книги.

Він з Смоленщини, з багатодітної бідняцької сім'ї. Батьки без підробітку не могли прогодувати своїх дітлахів, що саме навесні, перед теплом, мерли від недоїдання і хвороб, як мухи. Влітку батьки трудилися на своїй скупій землиці, а взимку мандрували, разом з такими ж біднякими-селянами, на юзовські донецькі шахти.

Павло народився в рік Жовтневої революції. Коли йому минуло шістнадцять років, він подався слідом за братом до Москви. Тут, як і тисячі йому подібних, знайшов свою долю на будівництві метро. Павло довго працював на поверхні, до підземелля його не пускали. Був уже слюсарем, ударником, коли нарешті потрапив на укладання

П. Кузенков

рейок. Потім став арматурником. «Сокольники», «Дзержинська», «Комсомольська» — там він вкладав арматуру, бетонував, оздоблював вестибюлі. Коли почалися роботи на другій черзі метро, він перейшов у прохідники. Щит, кесон, пливуни, непокірна вода... Все це йому знайоме з двадцяти літ. І може, це й допомогло Павлу витримати всі жорстокі знегоди війни, вийти переможцем у всіх сутичках з ворогом, з ранами, з самою смертю. З армії він повернувся до Москви в сорок п'ятому контужений, різаний, зшиваний. Метробуд знову став справою його життя. І коли група досвідчених прохідників вирішила поїхати на будівництво Київського метро, серед них був і Павло Кузенков. У Києві він зустрів своїх друзів, з якими прокладав тунелі під Москвою: колишнього робітника, а тепер інженера Петра Пампуху, Федора Торбіна — бригадира, Миколу Титова — начальника будівництва. Павла Кузенкова призначили бригадиром-прохідником.

Теплого травневого ранку 1949 року на крутому схилі Дніпра, проти руїн старого мосту, бувалі метробудівці прокопали перший штих землі для майбутнього порталу станції «Дніпро».

Багато про що має згадувати Кузенков, але перед усім, звичайно, згадується «стакан» «Арсенальної».

— Якось викликав мене Титов,— розповідає Кузенков.— «Ображайся не ображайся,— каже,— але знову тебе зірвемо».— «Куди?» — питаю. «Стакан» бачив? — він мені.— Міцні плечі треба для нього».— «Щоб, як перехилятиметься,— кажу,— так підперли?» — «Підперти у нас знайдеться чим, до цього не можна і допускати. То вже буде біда». Я погодився. Як зайшли ми з хлопцями під те шатро, вони зразу його «цирком» охрестили. «Під цим куполом — як на манежі цирку, тільки прожекторів та левів не видно».— «Ми їх заміним — робота лев'яча!» І смішно нам, і страшнувато. Міркуємо собі: «Підкопаємось, зрушимо «стакан» з місця, а він візьме та й почне вгрузати якимсь одним боком. Що тоді?..»

Пройшли шурф два метри на два, потім змонтували екскаватора, і він замахав ковшем, як і десь на відкритій площадці. Породу звалювали в шурф. Нижче, на певній глибині, вона транспортувалася до вертикальної шахти. потім — на підіймач і нагора, на машини. Посередині вибирав грунт екскаватор, а попід стінами — ми, прохідники. Маркшейдери стежили за осіданням «стакана»... Отак і пішла робота. Коли заглибилися трохи, то помітили, що наша споруда пішла вниз скорше, ніж передбачалося. Це примусило нас прискорити роботи.

Загаєшся — може й придушити. В ці дні бригади всіх змін було злито в одну, комплексну, а мене поставили бригадиром. «Кузенков потягне!» — «Він-то потягне,— кажу,— та куди нас заведе «стакан»? Всередині ми вправимося, а ви, інженери, подумайте, як його пригальмувати».

Моя бригада не знала вихідних. Навіть Новий рік без тостів під землею святкували. Тим часом десь глибше, під нами, інші бригади готували бетонову подушку, щоб спинити мандрівний вестибюль.

Отак ми і посадили його на своє місце, на ту подушку. Стоїть він, наче там був споконвіку, наче не людьми туди спущений, а, як камінь-валун, занесений льодовиками. От і все...

Це оповідання Павла Дмитровича не справило тоді на мене особливого враження. Воно пригадалося мені тепер, коли ми стояли під білим куполом цього проміжного вестибюля, устеленого гранітними плитами. Сюди згори збігали нові ескалатори, і звідси вони шугали далі, вниз, до станції. Тут відчуваєш подвиг колективу простих радянських людей у всій повноті. Опускання вестибюля на глибину і запуск ракети-супутника у височінь — різної величини перемоги, але в них багато спільного: дерзання, наполегливість, сміливий політ нашої думки.

Микола Титов, Іван Міщенко, Павло Кузенков, Іван Широчкін, Олексій Шамін, Ніна Митньова, Василь Іщенко... Прохід-

ники, інженери, маркшейдери, екскаваторники. Вони відзначилися тут самовідданою працею, відважністю, творчою ініціативою, і їхні імена мають жити в цьому вестибюлі, як у своєму, рідному домі.

Велика заслуга в розробці і здійсненні цього технічного експерименту належить також начальнику Київметробуду, прославленому мостовику, лауреату Сталінської премії Л. Д. Саприкіну, головному інженеру О. Л. Холодному, начальнику виробничого відділу, лауреату Сталінської премії інженеру В. М. Балицькому.

Останній перегін. Знову перебираємо шпали.

Але що це шумить?

У глибині тунелю два вогники. Здається, нам пощастило,

Іде електровоз.

«Голосуємо».

Електровоз гальмує. Всілися на платформі, звісивши ноги. Поїзд рушив. Ревун кидає басовиті короткі вигуки, і завихрені звуки оглушливо повторюються. Здається, що десь там, попереду, вони вистрелюються з отвору тунелю.

А що це там за світло? Сріблясто ясніють стіни тунелю, і електричні лампочки стали блідо-червоними. Якесь незвичайне освітлення!

О, та це ж день! Це сонце!

Електровоз виповз на естакаду і

спинився, мов засліплений сонцем чи здивований побаченим.

Хвиляста ріка, білий пісок, зелена кучерява гущина. Ще далі — будинки, димарі, ліс. А під нами, під арками порталу, по асфальтованій широкій набережній мчать, прожогом кидаючись під склепіння і вихоплюючись звідти, машини. Одна за одною.

Яке величне життя на поверхні! Яке тут все миле і прекрасне!

Вулиця підземелля, почавшись з Вокзальної площі, вийшла до Дніпра. Вона закінчується залізничним тупиком, на якому поїзди метро переходитимуть з одного тунелю в інший, щоб повернутися до «Вокзальної». Так буде рік, другий, доки не сягне через Дніпро широкий арочний міст. Тоді поїзди метро, на хвилину спинившись на станції «Дніпро», зашумлять по мосту, проноситимуться над рікою, над лозняками і піщаними косами — до самої Дарниці.

Портал «Дніпро», легка, напівскляна споруда, здається трампліном, що вріс у кручі й увібрав у себе увесь розгін їхніх стрімких схилів — для стрибка через широку ріку.

На початку нарису ми згадали, як дореволюційні газети нападали на ідею спорудження підземної залізниці у столиці Російської імперії, жахаючись самої дум-

ки опустити вулиці «на дно морське». Під час проходки тунелів і шахт Київського метро робітники не раз натрапляли на залишки дивовижних риб і черепашок, на обвуглені дерева, колись присипані піском морських узбереж, на відбитки широкого листя велетенських папоротей.

Траси нашого метро пролягають по дну прадавнього Київського моря.

Колись, у добу молодості нашої землі, прошари грунтів, порушені нині відбійними молотками, знали сонце, зливи, грози, шторми теплого моря і тихий шелест трав. Вони, ці землі, живили рослини, колихали води. А потім море висохло, на дні його відклались нові напластування. Минули мільйони років, і до тих пластів знову дійшло життя: світло, звуки, повітря. Його принесли творці чудової будови...

Отже, пройшовши по піддонню Київського моря, ми опинилися над широким Дніпром.

Кожний, хто, промчавши в поїзді метро по підземеллю, раптом побачить могутній розлив ріки, повиту серпанком далечінь а чи золотий розсип вогнів, у такі хвилини з новою силою полюбить Дніпро, наш древній і завжди молодий Київ.

Липень 1960 р.

АНАТОЛИЙ МЕФОДЬЕВИЧ ХОРУНЖИЙ

Наше метро

Очерк

(На украинском языке)

*

Редактор *М. Ш. Дубинський*
Обкладинка художника *Ю. А. Михайлова*
Малюнки художника *А. М. Силаєва*
Художній редактор *В. С. Кравченко*
Технічний редактор *О. Г. Олешкевич*
Коректор *О. І. Василенко*

*

БФ 18244. Здано на виробництво 24. VIII. 1960 р.
Підписано до друку 7. X. 1960 р.
Формат паперу 70×92/32. Папер. арк. 0,875.
Друк. арк. 2,047+1 вкл. Обліково-видавн. арк. 1,862.
Ціна 60 коп. (З 1. І. 1961 р.— 6 коп.).
Зам. 228. Тираж 15 000 (1 — 10 000).

*

Держлітвидав України,
м. Київ, вул. Володимирська, 42.

*

4-а поліграффабрика Головполіграфвидаву
Міністерства культури УРСР,
м. Київ, пл. Калініна, 2.

~~60 коп.~~
З 1. І. 1961 р.— 6 коп.

ДЕРЖЛІТВИДАВ
УКРАЇНИ