

Ударник Метрострой

№ 108
(729)

14
МАЯ
1935 г.

ВЕРНЫМ СЫНАМ НАШЕЙ РОДИНЫ, АКТИВНЫМ УЧАСТНИКАМ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ ПЕРЕСТРОЙКИ МОСКВЫ, СТРОИТЕЛЯМ- ГЕРОЯМ МЕТРО-БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПРИВЕТ!

Да здравствует
наш боевой
руководитель,
славный мастер
и организатор
метростроевских
побед — желез-
ный нарком
Л. М. КАГАНОВИЧ!



Да здравствует
наш великий
СТАЛИН—организа-
тор и вдохновитель
побед социализма,
инициатор строи-
тельства метро,
ведущий нас от
победы к победе!

О ПРИСВОЕНИИ ИМЕНИ тов. Л. М. КАГАНОВИЧА МОСКОВСКОМУ МЕТРОПОЛИТЕНУ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО
ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СОЮЗА ССР

Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановляет:
В соответствии с желанием строителей метрополитена и московских
партийных и советских организаций—присвоить Московскому метро-
политену имя тов. КАГАНОВИЧА Л. М.

Председатель Центрального
Исполнительного Комитета Союза ССР—М. КАЛИНИН.
Секретарь Центрального
Исполнительного Комитета Союза ССР—И. АКУЛОВ.
Москва, Кремль, 13 мая 1935 года.

ОБ ОТКРЫТИИ НОРМАЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ ПО ЛИНИЯМ 1-й ОЧЕРЕДИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

ПРИКАЗ НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
ОТ 13 МАЯ 1935 г. № 118н

На основании постановления Центрального Комитета ВКП(б) и
Совнаркома СССР об открытии нормального движения по линиям
1-й очереди Московского метрополитена 15 мая 1935 г., приказываю
Управлению метрополитена:

1. Открыть Московский метрополитен для всеобщего пользования
с 7 часов утра 15 мая 1935 г.
2. Движение производить непрерывно с 7 часов утра до 1 часа ночи
народный комиссар путей сообщения Л. КАГАНОВИЧ.

О награждении работников по строительству метрополитена в Москве (Метрострой)

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СОЮЗА ССР

Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР по-
становляет: за успешное выполнение решения партии и
правительства, обеспечение большевистских темпов в рабо-
те и за своевременное окончание строительства первой оче-
реди Московского Метрополитена, наградить:

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА:

- 1) ХРУЩЕВА Н. С. — секретаря МК ВКП(б),
- 2) АБАКУМОВА Е. Т. — заместителя начальника Мет-
рострой,
- 3) СТАРОСТИНА И. Ф. — партгорта Метрострой,
- 4) ГЕРТНЕРА А. И. — главного инженера Кировского
радиуса (закрытый способ),
- 5) ТЕСЛЕНКО П. А. — главного инженера кессонных
работ,
- 6) ЛОМОВА Г. А. — главного инженера Арбатского
радиуса (траншейный способ),
- 7) СТЕПЛЕВА А. Н. — главного инженера Сокольни-
ческого и Фрунзенского радиусов (открытый способ),
- 8) АЙНГОРНА И. Г. — заместителя начальника строи-
тельства по снабжению,
- 9) ОСИПОВА А. В. — председателя строительного Мет-
рострой,
- 10) ШАШИРИНА А. М. — комсорга Метрострой,
- 11) КУЧЕРЕНКО П. П. — начальника кессонных работ,
- 12) ТЯГНИБЕДУ Я. Ф. — начальника шахты № 12,
- 13) БАРЫШНИКОВА А. И. — начальника шахты № 7
и № 13—14,
- 14) ГОЩЕРИДЗЕ И. Д. — начальника шахты № 16—
17 и № 21—22-бис,
- 15) БОБРОВА А. И. — начальника шахты № 19—11,
- 16) СТАММА С. М. — начальника шахты № 19—20,
- 17) ЕРМОЛАЕВА Н. А. — начальника шахты № 9-9 бис,
- 18) ТРУПАНА Н. Г. — начальника наклонных ходов
шахты № 1,
- 19) КУЗЬМИНА Ф. И. — начальника наклонных ходов
шахты № 2,
- 20) КЛИМОВА Г. Ф. — председателя комиссии по каче-
ству,
- 21) РАППОРТА Г. С. — директора Ленинградского
завода «Красный Металлист»,
- 22) ТАНКЕЛЕВИЧА А. Г. — начальника шахты № 18—
18 бис,
- 23) ПОГРЕБИНСКОГО И. С. — секретаря парткома шах-
ты № 13—14,
- 24) РЕЗНИЧЕНКО Е. Д. — редактора газеты «Ударник
Метрострой»,

- 25) СОСЕДОВА А. Е. — бригадира кессонной группы,
- 26) КРАЕВСКОГО Н. И. — бригадира шахты № 12,
- 27) БАРАБАНОВА В. А. — ударника кессонной группы,
- 28) РЕБРОВА В. А. — бригадира шахты № 12,
- 29) ШАЙХУТДИНОВА З. — ударника шахты № 9-9 бис,
- 30) ЯРЕМЧУКА А. Л. — бригадира шахты № 9-9 бис,
- 31) КРИВЦОВУ Д. А. — ударника шахты № 10—11,
- 32) КУРАТОВА М. М. — ударника шахты № 12,
- 33) МАКАРОВА А. Т. — ударника шахты № 13—14,
- 34) ЧЕРНОВА И. М. — ударника шахты № 10—11,
- 35) ТИТОВА А. И. — ударника шахты № 18,
- 36) ПОМЯЛОВ О. Г. — бригадира дистанции 8,
- 37) МОРДВИШОВА А. Г. — ударника шахты № 7—8,

ОРДЕНОМ КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ:

- 1) БУЛГАНИНА И. А. — председателя Моссовета (как
ранее награжденного орденом Ленина),
- 2) РОТЕРТА П. П. — начальника Метрострой (как ра-
нее награжденного орденом Ленина),
- 3) ГАНЗБУРГА А. И. — начальника электромонтаж-
ных работ Электропрома,
- 4) ГУРОВА П. Н. — начальника 3-й дистанции,
- 5) СОКОЛИНА С. А. — начальника 2-й дистанции,
- 6) КОРОБКО А. С. — начальника 1-й дистанции,
- 7) СОКОЛОВА Н. Н. — начальника 4-й дистанции,
- 8) ШЕЛЮБСКОГО И. С. — заместителя начальника Мет-
ропроекта,
- 9) РОХВАРГЕРА М. И. — нач. шахты № 47—48,
- 10) МАРЬЯНОВСКОГО А. И. — заместителя партгорта
Метрострой,
- 11) ЛИСТЕНГУРТА Р. А. — уполномоченного НКВД по
Метрострою,
- 12) ЗАМАЛДИНОВ А. В. — ударника шахты № 10—11,
- 13) ФЕЦА В. Ф. — бригадира шахты № 22.

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ:

- 1) ГИТМАНА Я. Е. — начальника шахты № 36—37,
- 2) ТЕРПИГОВЕВА М. А. — нач. шахты № 31—32,
- 3) МАШКЕВИЧА С. А. — начальника шахты № 22,
- 4) ШИДТА С. А. — начальника дистанции 6-бис,
- 5) МОРГАНА Д. — американского специалиста-инженера,
- 6) МАКАРОВА В. А. — начальника шахты № 4а (англий-
ского),

- 7) СОЛОВЬЕВА П. Г. — начальника шахты «Б» (совет-
ского),
- 8) ФРАДИНА С. В. — начальника 8-й дистанции,
- 9) МИТКИНА Л. В. — начальника 6-й дистанции,
- 10) НИКОЛАИ В. Л. — начальника Метропроекта,
- 11) БЕЛЯЕВА А. В. — заместителя начальника совет-
ского штаба на шахте № 12,
- 12) ФИЛА Г. И. — начальника шахты № 15,
- 13) РОЗЕНПЛЯТА Ф. Б. — начальника транспортного
управления,
- 14) ТРАВИНА П. И. — главного инженера «ВОВАТ»,
- 15) ХРУНИЧЕВА А. Б. — директора Митшинского ваго-
ностроительного завода,
- 16) ТОЛЧИНСКОГО А. А. — технического директора за-
вода «Динамо» им. Кирова,
- 17) ФЕДЧУНА И. Л. — нач. участка шахты № 13—14,
- 18) РЫМАРЕНКО Л. А. — главного инженера геоде-
зически-маршейдерского бюро,
- 19) БАРРЕТТ Ф. — английского специалиста на шахте,
- 20) МАЛАШИНА М. К. — бригадира шахты № 22,
- 21) СОТРУДНИКОВА Г. — ударника шахты № 36—37,
- 22) РЕДЕНЕВ В. А. — ударника 1-й дистанции,
- 23) МЕЛЬНИКОВА В. Ф. — ударника шахты № 13—14,
- 24) КИЕНКО С. А. — ударника кессонной группы,
- 25) ЛУШНИКА Н. И. — ударника шахты № 12,
- 26) ХОЛДА А. И. — ударника шахты № 7—8,
- 27) ТРУШИНА А. И. — ударника шахты № 13—14
и № 29,
- 28) АЛТУНИНА С. Е. — ударника шахты № 18—18 бис,
- 29) АРСНОВА Л. А. — ударника 4-й дистанции,
- 30) БОЛОТОВА И. И. — ударника кессонной группы,
- 31) ЕРМИЛОВА В. И. — ударника шахты № 21,
- 32) ХОМЯНОВУ А. И. — ударнику компрессорной стан-
ции замораживающих установок.

ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ ЦИК СОЮЗА ССР:

- 1) ЖУНОВА М. Е. — директора 3-д «Динамо» им. Ки-
рова (как ранее награжденного орденом Ленина),
- 2) ЧЕРКАСКОГО И. Е. — начальника конторы отде-
льных работ,
- 3) ЗЕЛЕНИНА М. А. — зам. начальника облицовки,
- 4) СТУКОВА В. Н. — директора треста скульптуры и
облицовки,
- 5) КРАВЕЦА С. М. — начальника архитектурного от-
дела Метропроекта.

(ОКОНЧАНИЕ НА 2-й СТ.)

На снимках—слева направо: тт. ХРУЩЕВ, РОТЕРТ, АБАКУМОВ, СТАРОСТИН, ОСИПОВ,
ШАШИРИН, БУЛГАНИН.



На снимках—сверху вниз:
т. СТЕПЛЕВ, ГОЩЕРИДЗЕ,
БОБРОВ, МОРГАН, НИКО-
ЛАИ, ТЕСЛЕНКО, СОСЕДОВ,
СОТРУДНИКОВ, ПОМЯЛОВ,
ТАНКЕЛЕВИЧ, КУЧЕРЕНКО,
ФИЛА, СОКОЛИН.

На снимках—сверху вниз:
т. АЙНГОРН, ЛОМОВ, ГЕРТ-
НЕР, ТЯГНИБЕДА, БАРЫШ-
НИКОВ, ПОГРЕБИНСКИЙ, РЕ-
БРОВ, КИЕНА, ХРУНИЧЕВ,
ФРАДИН, ГУРОВ, ГИТМАН.

О НАГРАЖДЕНИИ РАБОТНИКОВ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРОПОЛИТЕНА В МОСКВЕ (Метрострой)

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СОЮЗА ССР
(ОКОНЧАНИЕ. НАЧАЛО ЧИТАЙ НА 1 СТ.)

- 6) КОЛЛИ Н. Я. — архитектора,
7) ФОМИНА И. А. — архитектора,
8) ДУШИНА А. Н. — архитектора,
9) ЧЕЧУЛИНА Д. Н. — архитектора,
10) БЫНОВУ Н. А. — архитектора,
11) РУХЛЯДЕВА А. М. — архитектора,
12) БОРОВА Н. Г. — художника-архитектора,
13) ТЕПЛИЦКОГО Л. С. — архитектора,
14) РОМАСА Я. Д. — архитектора,
15) ЛАДОВСКОГО Н. А. — архитектора,
16) ФРИДМАН Д. Ф. — архитектора,
17) ЕРШОВА В. А. — архитектора,
18) ЛИХТЕНБЕРГА Я. Г. — архитектора,
19) КРУТИНОВА Г. Т. — архитектора,
20) АНДРИЕВСКОГО С. Г. — архитектора,
21) ПАНИЧЕВА С. С. — заместителя по технической части начальника шахты № 21,
22) СТРИМБАНУ Н. А. — заместителя начальника по технической части шахты № 1,
23) СЕМЕНОВА С. И. — заместителя начальника по технической части шахты № 3,
24) ЗЕРНОВА В. С. — заместителя начальника по технической части шахты № 4,
25) ПАВЛОВСКОГО А. В. — начальника участка шахты № 4,
26) ПОНОМАРЕВА П. И. — начальника шахты № 7-бис,
27) ДАМЕЛИЯ Н. Д. — заместителя начальника по технической части шахты № 2,
28) АФАНАСЬЕВА Н. П. — заместителя начальника геолого-маршейдерского бюро,
29) ИСАЯ И. В. — начальника бюро водопонижения,
30) КАЗАНСКОГО Н. В. — заместителя главного инженера Фрунзенского района по открытому способу работ,
31) СУВОРОВА П. Ф. — заместителя начальника по технической части шахты № 12,
32) ДОРМАНА Я. А. — начальника шахты № 2,
33) КОЛОМЕЙЦЕВА Я. Г. — механика шахты № 2,
34) КОЗЛОВА В. П. — директора 1-го завода Метростроя,
35) КОЧЕТКОВА В. С. — начальника главной строительной конторы,
36) СТЕПАНОВА А. М. — начальника шахты № 7,
37) ЗАКАРЛЮКА Г. А. — главного механика Метростроя,
38) ГЕНДЕЛИЯ Э. М. — начальника участка шахты № 1,
39) МАТУСОВА Н. М. — бывш. секретаря парткома Метростроя,
40) БУЛУШЕВА А. И. — контролера МК и Моссовета,
41) ДЫХНЕ М. И. — начальница ОРСа Метростроя,
42) СЕНКЕВИЧА Л. А. — заместителя начальника ОРСа Метростроя,
43) ГОЛУБОВА И. И. — директора треста общественного питания Метростроя,
44) ЗЛОТИНА Л. Р. — заместителя начальника транспортного управления Метростроя,
45) СЕМЕНОВА И. Н. — начальника участка шахты № 2,
46) КАЗАНСКОГО В. Ф. — заместителя главного инженера Арбатского радиуса,
47) ГУРЕВИЧА И. Н. — начальника работ по сигнализации и автоблокировке,
48) ВАСИЛЬЕВА Б. — технического директора Метростроя,
49) ЦЕЛЮЛИНА Л. В. — секретаря парткома шахты № 21 — 21 бис,
50) НИКОЛАЕВА Н. Д. — начальника участка шахты № 9 — 9 бис,
51) КРАСОВА Г. Л. — начальника участка шахты № 9 — 9 бис,
52) САВЕЛЬЕВА С. Я. — начальника участка шахты № 10—11,
53) ЕМЕЛЬЯНОВА Д. А. — начальника участка шахты № 10—11,
54) НЕПРЯХИНА В. А. — заместителя начальника советского штаба шахты № 12,
55) ИЩЕРЕВСКОГО П. Н. — инженера советского штаба,
56) ПОНТАКА С. А. — сменного инженера шахты № 12,
57) ШОЛХОВА А. И. — заместителя главного инженера закрытого способа работ,
58) ТАРАСОВА Н. Ф. — начальника участка шахты № 21,
59) ГУСЕВА Л. Е. — секретаря парткома шахты № 33 — 35,
60) ФЕЛЬДМАНА З. В. — секретаря парткома шахты № 10 — 11,
61) ЛИПМАНА Н. И. — секретаря парткома шахты № 8,
62) ШАГОВА И. И. — секретаря парткома шахты № 19 — 20,
63) ЕШИНА Д. Б. — секретаря парткома шахты № 4,
64) ХОХРЯНОВА А. А. — комсорга шахты № 18,
65) ЗИДМАНА А. Г. — секретаря комсомольской организации шахты № 12,
66) МОДЕКА Б. А. — секретаря комсомольской организации шахты № 9 — 9 бис,
67) ГРАНАТА М. Е. — заместителя председателя постройкома Метростроя,
68) ИВАНОВА М. И. — председателя шахтного шахты № 7 — 8,
69) РЫБИНА М. Г. — бригадира шахты № 12 бис,
70) БАКУЛИНА Н. С. — ударника шахты № 8,
71) ПРОЩЕНКО А. П. — ударника шахты № 12,
72) ИПОЛИТОВА П. Е. — ударника шахты № 8,
73) ПОТАПИНУ Д. Г. — ударника шахты № 7—8,
74) КОЛОКОЛОВА Г. А. — ударника шахты № 9—9 бис,
75) ГЕНЕРАЛОВА С. И. — ударника шахты № 7—8,
76) СТЕПУНИНА М. М. — бригадира шахты № 7 — 8,
77) САЛЬНИКОВА А. А. — бригадира шахты № 9,
78) ЗАРЕМБО П. П. — главного инженера путейских работ,
79) ЕРЕМИНА Г. И. — секретаря парткома шахты № 1,
80) МИХАЙЛОВА П. А. — секретаря парткома шахты № 1,
81) ПОЛЕЖАЕВА В. Д. — ударника шахты № 10—11,
82) ИВОВИЧА И. М. — сменного техника шахты № 10 — 11,
83) МИНГАЛЕЕВА С. — тоннельного мастера шахты № 10—11,
84) АФОНИНУ О. Г. — ударника шахты № 15,
85) ПЕННЕВУ Г. А. — ударника шахты № 47—48,
86) ШЕМЕТ П. А. — директора 2-го механического завода Метростроя,
87) КОТОМАНИНА В. Л. — ударника шахты № 19—20,
88) ИЛЬИЧЕВА И. П. — ударника шахты № 21,
89) ПРИГАРА Е. Д. — ударника шахты № 21,
90) ХРАПОВА С. Н. — бригадира кассовой группы,
91) МАЛКОВА Р. Е. — бригадира кассовой группы,
92) КУВЫДИНА А. А. — ударника кассовой группы,
93) ПОДЪЯМПОЛЬСКОГО С. Н. — слесаря-монтажника наклонного хода № 1,
94) ХУДЯКОВА В. С. — ударника наклонных ходов шахты № 2,
95) СИЗНОВА П. А. — бригадира наклонного хода № 2,
96) ИБРАГИМОВ С. — ударника шахты № 10—11,
97) ПЛИССА М. З. — бригадира шахты № 31—32,
98) СЫСОВЕВА И. Р. — ударника шахты № 10—11,
99) СОРОКИНУ Л. П. — ударника шахты № 9 — 9 бис,
100) КАМЕНЕЦКУЮ И. Г. — технику шахты № 10—11,
101) НИКОТЯ И. Л. — бригадира шахты № 18,
102) УСТИНОВ О. А. — бригадира шахты № 18,
103) ФИНКЕЛ Я. Д. — работника МК ВКП(б),
104) ПЕТУХОВА С. С. — бригадира шахты № 22 — 22 бис,
105) ВЕЛИГУРА Д. И. — бригадира кассовой шахты,
106) ЕГОРЧЕВА Н. А. — ударника шахты № 23,
107) ФРОЛОВ О. А. — ударника шахты № 12,
108) ЛИМОНЧИКА Е. Д. — бригадира шахты № 13 — 14,
109) ЕФРЕМОВ А. Т. — ударника шахты № 10—11,
110) ВЕРГАСОВА Л. Д. — начальника участка шахты № 15—17,
111) АБРАМОВА И. Ф. — бригадира шахты № 9—9 бис,
112) МОИСЕЕВА (КОСТРОВ) Г. А. — ударника шахты № 13—14,
113) РАТНЕР В. А. — заместителя начальника Метростроя и редактора журнала «Метрострой»,
114) ЕГОРОВА Н. Е. — бригадира шахты № 10—11,
115) МАКОВСКОГО В. Д. — начальника отдела Метростроя,
116) ПЛАТИНА М. И. — ударника шахты № 4,
117) ГУТОВА Д. Б. — директора железобетонного завода,
118) КАЛИНИНА В. М. — бригадира шахты № 12,
119) МИЛЬНЕРА В. Ф. — начальника геологического отделения,
120) ЕРМОЛАЕВА И. И. — ударника шахты № 7—8,
121) ХОТУЛЕВА Н. Р. — ударника шахты № 7—8,
122) ИЛИХИНА П. Р. — ударника шахты № 7—8,
123) МИШИНА Н. Г. — десятичника кассовой группы,
124) БАРСУКОВА В. А. — заместителя начальника по технической части шахты № 7—8,
125) УРАДНИКОВУ Н. Г. — бригадира шахты № 47—48,
126) РВАСЕВА С. А. — ударника шахты № 10—11,
127) КУЗНЕЦОВА И. Н. — помощник начальника строительства по кадрам,
128) КУЗНЕЦОВА К. А. — начальник участка шахты № 13—14,
129) МОИШОВА П. С. — ударника шахты № 13—14,
130) ШАМАЕВА И. А. — начальника участка шахты № 21,
131) МОШОВА Г. П. — бригадира шахты № 18—18 бис,
132) САВИЧЕВ В. Т. — заместителя начальника шахты № 13—14,
133) ОЛЕХОВИЧА М. И. — секретаря парткома шахты № 7—8,
134) РАДЧЕНКО Д. И. — инженера кассовой группы,
135) ФИКЕЛ Я. С. — консультанта Метростроя,
136) ХАБИБЕВА З. И. — начальника отдела проектирования трассы Метростроя,
137) МАТЦЕНА И. Е. — заместителя начальника отдела электротехники и эксплуатации,
138) АЛЕКСЕЕВА В. Н. — директора завода подземных сооружений,
139) НАЦА А. М. — инженера завода «Красный Металлист»,
140) ШВАРЦА М. Е. — заместителя директора завода № 1,
141) СИГИТВАРИ С. Г. — заместителя директора 2-го механического завода Метростроя,
142) ФАЛКО С. Л. — начальника Моснастроя,
143) ПРОЗОРОВА Б. И. — заместителя директора завода подземных сооружений,
144) ЛЕВЧЕНКО А. И. — начальник Метростроя,
145) ЗАЙЦЕВА Н. И. — бригадира шахты № 3,
146) НАЗАРЕТЯНА М. В. — начальника охраны Метростроя,
147) ПЕРЦИНА И. В. — ударника шахты № 47—48,
148) МУТОЛАНОВА Г. — ударника шахты № 6-бис,
149) ХАЙРУЛЛИНА Ф. — ударника шахты № 6,
150) ЕРМИЛОВА А. Е. — ударника шахты № 6,
151) КАВЕР И. Н. — ударника шахты № 19—20,
152) ЗОЛотова С. Д. — заместителя начальника по административно-хозяйственной части шахты № 10—11,
153) ВЕРЬЖИКО В. О. — ударника шахты № 13—14,
154) ШЕПАКИНА Л. Н. — начальника участка шахты № 1,
155) ЧЕРКАСОВА Ф. Ф. — уполномоченного ПКВД по Метрострою,
156) КОПЕЯКИНА В. И. — секретаря парткома кассовой группы,
157) МОСЛОВ П. В. — ударника шахты № 12,
158) БУРКО Ф. В. — ударника шахты № 18,
159) ГОРОДЕЦКОГО М. И. — бригадира шахты № 21,
160) САМУЙЛОВА Н. С. — начальника участка шахты № 3,
161) КОССАЛО Е. М. — бригадира шахты № 18,
162) ВАВИЛИНА Я. П. — начальника шахты № 33—35,
163) ЕРАШКО И. С. — заместитель главного инженера по Арбатскому радиусу,
164) КОМАРОВА П. Т. — уполном. Моссовета по Метрострою,
165) КАРПЮКА А. — пом. главного инженера закрытого способа работ,
166) МОЗЕЛЯ Н. П. — секретаря парткома шахты № 47—48,
167) ЗАРЕЧНОГО И. Б. — заместителя начальника по технической части шахты № 36—37,
168) РУДНИКА М. А. — начальника расчетно-конструкторского бюро технического отдела Метростроя.
Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР М. КАЛИНИН.
Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР И. АКУЛОВ.
Москва, Кремль, 13 мая 1935 г.

Лазарю Моисеевичу Кагановичу В ДЕНЬ ПУСКА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

МАШИНИСТ МЕТРО
Н. КУРГАН

Мой поезд —
Ресторан парижскому
лучу.
Мой поезд, как снаряд,
направлен
и прицеплен.
Снаряд. Держите руки...
Идеальный я пещу
Плунному столпу
Пешеходного тоннеля.
Линей. А надо мной
Росла Москва.
Лкует и гремит
Бываю торжества.
А надо мною день
Возмущаю кристаллен,
А надо мною Кремль,
Где мудрый Сталин
Говорит штурм врагам
Идеалит курс побед
Кий страны неслита
П. ных совренищ.
А надо мной
Московский комитет
Идут метро-товарищ
Каганович.

В свещении-годов
Взгляд Москва
Синяя-головой роцеей.
Я, с тем,
Где может быть «спя-
той»
Говорит прах в оче-
редные мощи.
Где русские дельцы
И: плута на плуте:
Кипцы, заводчий, по-
рядчик с грошам.
Митали томя, метро-
И фредини большими
Сарышам.
Где ушли в расход,
Плуты устранили.
«Салтык» переверли в
музейные кассеты.
Идет передо мной —
Хорова страна,
Сиротели страны и
Я, пассажиры.
Я знаю состав,
Я сам того же сплава.
Они пручили мне
Московский метро,
Которое закончили на-
славу.
Они сидят в купе, с
Кавказа и Дауны.
Простые,
Безынные,
Ресторанные шино...
Я знаю, что
На губах
У всей страны
Такая же счастливая
Улыбка.
О, победители!
Вам слава и почет.
Колеса звонкие,
Насите их,
Насите!
Я приобщаю свет,
Я уберяю ход,
Имею тешил сердце им
Синить.

Принимай светотвор
Чувствитель, нерв.
Парит созвездия ламп,
Парронный зал устья.
Встречает поезд мой
Наставник,
Инженер,
Наш машинист, —
Лазарь Моисеевич.
Большевики, товарищ
И парком,
Чье имя нас зовет,
К работе и веселью...
И я тебя приветствую
Гудком
Семотом радости,
Зеленым в подра-
мелые.

Здесь созданы дворцы
Здесь — город заложен
По замыслам твоим
И по твоим советам...
Открыт на миротех
Шифровальных копеем
Умножены черты
Любимого портрета
И в трепете огней
Стоит повторным
Идем,
Волн,
Труд,
Держанье исполнина.
С тобой, Москва,
Любимая страна
Сегодня празднует ро-
ждение сына.
И я тобой горю,
Я счастливы потому,
Что в этом торжестве
Участвую, а не
Зритель,
Что в поезде метро
По долгу своему
Твой первый
И надежный замести-
тель.

Нашему вождю и учителю, органи-
затору социалистических побед то-
варищу Сталину, по инициативе ко-
торого осуществлено строительство
первого советского метрополитена и
проводится в жизнь широкий план
большевистской перестройки Мос-
квы, частью которой является метро-
политен.

Строительство метро так успешно
завершено потому, что им от нача-
ла и до конца руководил талантливый
мастер стилистического стиля
работы Лазарь Моисеевич Каганович.

Начиная от проектирования, уста-
новления трассы, закладки первых
шахт, борьбы с плывучими и озе-
лами, кончая последним этапом —
созданием наклонных ходов, стан-
ций, вестибюлей, их облицовкой, ар-
хитектурным оформлением, — всю-
ду на стройке живо ощущалось ру-
ководство Московского комитета боль-
шевиков и товарища Кагановича.

28 декабря 1934 года руководи-
тель московских большевиков, под-
водя первые итоги строительства,
напомнил о буржуазных писателях,
которые пытались доказать, что
метро в Москве не будет экономич-
но, основывая свои выводы на трудно-
стях прокладки метро в московских
плывунах, в исключительно слож-
ных геологических условиях. «Мы
эти трудности преодолели», — с при-
ступом ему большевиком подъемом
сказал товарищ Каганович, — ибо
обладаем той силой, которая непо-
матна буржуа, — это сила рабочего
класса, который разбил свою бур-
жуазную и под руководством партии
большевиков сумел завоевать на
свою сторону инженеров, крупных
ученых и вместе с ними делать та-
кие дела, которые засорили бур-
жуа нигде и не смелись.

В 1932 году, который на строй-
ке метро по сути дела был годом
организационным, или жаркие сно-
ры воевур способов работ. Много бы-
ло сторонников того, чтобы метропо-
литен строить открытым способом.
Товарищ Каганович решительно вы-
ступил против открытого способа ра-
бот, который парализовал бы жизнь
улиц.

Теперь, когда строительство пер-
вой очереди метро закончено, мы
лишний раз убедились, насколько
прав был товарищ Каганович и как
отправдал себя на практике при-
ня-



СТАЛИНСКИЙ СТИЛЬ РАБОТЫ

Московский метрополитен вступа-
ет в нормальную эксплуатацию. Это
большой, радостный день не только
для каждого строителя метро, но и
для каждого трудящегося нашей
родины. Метро — детище индустри-
ализации страны, жалкой кусок со-
циализма, результат величайшей за-
боты партии и правительства о нуж-
дах и запросах рабочих и тру-
дящихся.

В дни, когда страна отмечает по-
беду московских большевиков и ра-
бочих, еще и еще раз вспоминают-
ся замечательные сталинские слова
о большевиках — партийных и не-
партийных, преданных до конца де-
лу пролетарской революции, о на-
ших вождях, у которых нет другой
жизни, чем жизнь для борьбы за
всеобщее благосостояние народа, за
радость для всех трудящихся, для
миллионов масс.

Наши мысли и сердца в эти пе-
риоды строительства метрополитена
собираются воедино и учители, органи-
затору социалистических побед то-
варищу Сталину, по инициативе ко-
торого осуществлено строительство
первого советского метрополитена и
проводится в жизнь широкий план
большевистской перестройки Мос-
квы, частью которой является метро-
политен.

Строительство метро так успешно
завершено потому, что им от нача-
ла и до конца руководил талантливый
мастер стилистического стиля
работы Лазарь Моисеевич Каганович.

Начиная от проектирования, уста-
новления трассы, закладки первых
шахт, борьбы с плывучими и озе-
лами, кончая последним этапом —
созданием наклонных ходов, стан-
ций, вестибюлей, их облицовкой, ар-
хитектурным оформлением, — всю-
ду на стройке живо ощущалось ру-
ководство Московского комитета боль-
шевиков и товарища Кагановича.

28 декабря 1934 года руководи-
тель московских большевиков, под-
водя первые итоги строительства,
напомнил о буржуазных писателях,
которые пытались доказать, что
метро в Москве не будет экономич-
но, основывая свои выводы на трудно-
стях прокладки метро в московских
плывунах, в исключительно слож-
ных геологических условиях. «Мы
эти трудности преодолели», — с при-
ступом ему большевиком подъемом
сказал товарищ Каганович, — ибо
обладаем той силой, которая непо-
матна буржуа, — это сила рабочего
класса, который разбил свою бур-
жуазную и под руководством партии
большевиков сумел завоевать на
свою сторону инженеров, крупных
ученых и вместе с ними делать та-
кие дела, которые засорили бур-
жуа нигде и не смелись.

В 1932 году, который на строй-
ке метро по сути дела был годом
организационным, или жаркие сно-
ры воевур способов работ. Много бы-
ло сторонников того, чтобы метропо-
литен строить открытым способом.
Товарищ Каганович решительно вы-
ступил против открытого способа ра-
бот, который парализовал бы жизнь
улиц.

Теперь, когда строительство пер-
вой очереди метро закончено, мы
лишний раз убедились, насколько
прав был товарищ Каганович и как
отправдал себя на практике при-
ня-

П. И. Сталин, товарищ, — то-
варь Лазарь Моисеевич, — не ме-
няя мосторасположения станций,
тоннелей, прокладывая не под ули-
цей Арбат? Пассажиры ведь все рав-
но, едет ли он по тоннелю вдоль
Арбата или едет тоннелем, который
пойдет дворами и соседними переу-
лками.

И действительно, вместо того,
чтобы закрыть движение пешеходов
и автотранспорта на Арбате и на
Вокзальной, переодержать огромное
подземное коммунальное хозяйство
тоннелей был построен в направле-
нии, которое предложил Лазарь Мо-
исеевич, построен в рекордный срок
и обошелся гораздо дешевле, причем
не было нанесено ни малейшего
ущерба жителям Арбата и Вокзаль-
ной.

Во всем руководстве Московского
комитета партии, товарищ Ка-
гановича и Хрущева строительством
метро прасной нитью от начала до
конца проходит забота о людях —
рабочих и трудящихся.

Огромна роль Московского ко-
митета и товарища Кагановича в со-
здавании, выращивании и сохра-
нении рабочего и инженерно-тех-
нического коллектива на метро.

Возьмем к примеру Т. Коробко —
начальника первой дистанции. У не-
го очень плохо шло дело в начале
прошлого года. Думали, вот-вот он
совсем сойдет на-вост. Человек рас-
терялся.

Товарищ Каганович помог Короб-
ко, дал ему месяц срока для того,
чтобы выправиться, и сейчас Ко-
робко построил одну из лучших, од-
ну из самых красивых станций на
метро, сдал работу досрочно. Эта
станция — «Смоленская». Ла-
зарь Моисеевич тогда говорил:

— Надо помочь, надо вытянуть,
надо людей воспитывать...

Когда на первой дистанции дела
пошли хорошо, Лазарь Моисеевич с
большой теплотой в голосе сказал:

— А все-таки Коробко вытянул...
Лазарь Моисеевич умеет подни-
мать людей, подбадривать, умеет за-

Дни борьбы и стройки, наши
встречи с Лазарем Моисеевичем ос-
танутся в памяти навсегда, как са-
мые светлые и радостные дни жизни.
Этих встреч было много.

Мы встречались не только на
планах МК, Моссовета или совещан-
иях работников Метростроя. Мы
еще больше встречались в шахтах
метро, куда часто являлся товарищ
Каганович вместе с гг. Хрущевым и
Бугановым, чтобы побеседовать с
рабочими — оныкоутился с поло-
жением дел на месте, дать свои
указания: что главное, что решает
успех дела на том или ином участ-
ке стройки.

Тов. Каганович хорошо знал в ли-
це и по фамилиям инженеров и ар-
хитекторов, многих рабочих и бри-
гадиров и так же хорошо, на осно-
ве личного ознакомления, знал по-
ложение на месте, ход работ, в са-
ду чего его руководитво было пред-
метным, конкретным, большевист-
ским руководством.

Выступая на митингах перед ра-
бочими, на совещаниях, где собо-
рался командный состав Метростроя,
товарищ Каганович говорил нам, что
строительство осуществляется при
помощи и руководстве Центрального
комитета и товарища Сталина, что
качество работ является предметом
особых забот товарища Сталина.

Эти слова были нашей програм-
мой, они вселяли уверенность в ус-
пешное окончание стройки, которая
ограждена заботой и вниманием
нашего любимого вождя товарища Ста-
лина.

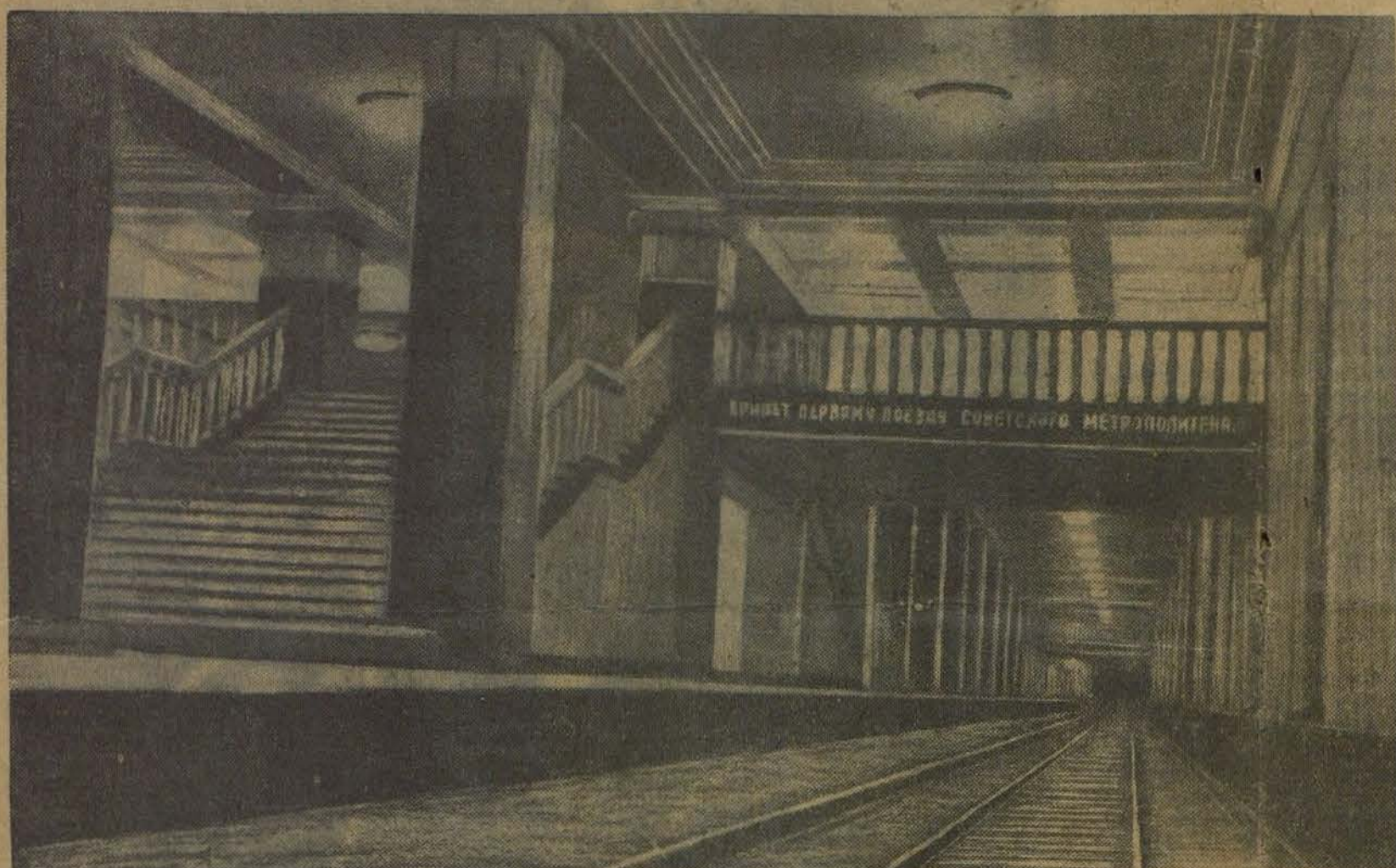
Велика была радость, когда мет-
ростроители завершили работу, когда
правительственная комиссия в со-
вом докладе ЦК и Совнаркому при-
знала московский метрополитен впол-
не готовым к нормальной эксплуа-
тации и представила акт о его при-
еме.

Под руководством ЦК и МК пар-
тии сплотился, закалился и вырос
коллектив строителей метро, гото-
вых во всеоружии накопленного
опыта с той же самоотверженностью
и энтузиазмом приступить за строи-
тельство второй очереди метропо-
литена, за дальнейшую работу по со-
циалистической реконструкции Мос-
квы.

А. ЯРЕМЧУН, Е. РЕЗНИЧЕНКО,
Д. КРИВОША, Г. ЛОМОВ, А. ГЕР-
ТНЕР, И. ГОЩЕРИДЗЕ, И. АЯНГОРН,
А. СТЕЙЛЕР, П. ТЕСЛЕНКО.



МОСКВА, ЛЕНИНГРАД, УРАЛ, БАШКИРИЯ...



«Строительство метрополитена есть часть великого строительства. Было бы невозможно построить метрополитен без первой и второй пятилетки. Не было бы возможности вложить почти 800 миллионов рублей, огромное количество металла, леса, цемента и разных других материалов, машин, механизмов, если у нас не было бы выросшей, крепкой, славной социалистической индустрии».

(Л. М. КАГАНОВИЧ)

МЫ ДАЛИ КРАСИВЫЕ, УДОБНЫЕ ВАГОНЫ

(Письмо ударников Мытищинского вагоностроительного завода)

В дни 17-го съезда партии мы, рабочие Мытищинского вагоностроительного завода, торжественно обещали дать лучшему в мире метрополитену лучшие в мире вагоны.

Лучшие — значит самые комфортабельные, самые прочные и самые красивые.

Это было совсем нелегко. Такие вагоны в Советском союзе строились впервые. Пришлось перестраивать основные цеха завода. Одновременно с этим мы готовили и прорабатывали технологический процесс, совершенно новый для нас.

Нам помогли обеспечить, поспешив помочь даже в мелочах, исключительное внимание со стороны Московского комитета партии и любимого Лазаря Моисеевича Кагановича.

Мы стали вым 40 красивых вагонов.

Строя их, мы учились.

И мы выучились многому. Если первые пять вагонов стояли в сборочном цехе по 150 дней, то последний срок сборки вагона стоял только 56 дней. Если в первых вагонах были отдельные недостатки, то последние вагоны безукоризненны, прекрасно отделаны внутри и снаружи. В них предусмотрено все, чтобы пассажирам было удобно: мягкие диваны, автоматический открывающийся двер, отличная вентиляция. Безотказно работают тормозы.

Здесь мы опыты-таки с огромной любовью вспоминаем тов. Кагановича. Когда на заводе была прораба Лазарь Моисеевич прислал нам письмо, указав на недостатки и давая конкретные указания, как их изжить. Лазарь Моисеевич у нас особенно заботился о качестве каждой детали. Он у нас на работе культурно, организованно, учил, побуждал.

Мы с глубокой благодарностью вспоминаем тов. Хрущева, который неоднократно бывал у нас, помогая нам.

Конечно, у нас было еще много недостатков. Мы имели переделки, не выдерживали сроки. Но в дальнейшем обязуем наладить механическую обработку всех деталей, еще улучшить качество, в особенности внутреннюю отделку вагонов, давать

метро не менее 10 вагонов в месяц. Полностью обеспечим Московский метрополитен отличными вагонами.

Товарищи метролюбители, мы победоносно выполнили задание партии. Первый советский метрополитен. Мы разделяем вашу гордость. Празднуем вместе с вами, вместе со всей страной еще одну великую победу.

Да здравствует Московский комитет и руководитель московских большевиков, вдохновитель в организатор побед метролюбительского коллектива — Лазарь Моисеевич КАГАНОВИЧ!

Да здравствует наша партия Ленина — Сталина, ее Центральный Комитет и наш родной, любимый Сталин!

Секретарь завода «Динамо» им. Кирова АЛЕКСАНДРОВ.

МЕТРО СТРОИЛИ

1934 ГОД
★ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ НОВОРОССИЙСКОГО И КРАСНОДАРСКОГО РАЙОНОВ (Северо-Кавказской жел. дороги) организовали сквозные маршруты с цементами для метро.

★ УДАРНИКИ КРАСНОГОРСКОГО РАЙОНА работали 12 и 18 апреля на суботниках.

★ АЗОВОФЛОТЦЫ МОСКВЫ. 3050 человек работали 4 апреля в Сокольниках и на Арбате.

★ УХОТОВСКИЕ, ПУШКИНСКИЕ, КУНЦЕВСКИЕ и др. районы приняли участие в суботниках по разбору мусора в парках.

★ КОЛХОЗНИКИ КУРСКА. 4 апреля приехали на метро 800 лучших ударников колхозников и рабочих Курска. Среди колхозников много отличников-защитников, крепильщиков, бетонщиков.

★ ПОЭТ А. БЕЗЫМЕНСКИЙ приветствовал их стихами:
— На радостный бой в метрополитеном пуске, на темпы, на качество в этом бою, мы подаем крепкую руку свою.

★ СТАЛИНСКИЙ РАЙОН 3-й «Мостовик». «Компрессор» конкретно помогают кессонной группе и шахте № 22 путем суботников и выполнения заказов кессонщиков.

★ ЭЛЕКТРОЗАВОД — шеф кессонной группы, на территории кессонных шахт установил 15 проекторов.

★ ПРОЖЕКТОРНЫЙ ЗАВОД на подземную шахту дал 25 проекторов, 521 метр провода, 15 рубшильников, 10 аккумуляторов батарей. В суботниках участвовало 2.000 человек.

★ ЦЕМЕНТИНКА ВОЛЬСКА на раз вывучала Метрострой в моменты напряженного положения с цементом. «Красный Октябрь» дал метро в 1934 г. 43.000 тонн цемента или 55 пятидесятивагонных эшелонов.

★ ЛЕНИНГРАДСКИЙ ЗАВОД «БОЛЬШЕВИК» досрочно закончил работу по 5 эскалаторов первой очереди.

★ ЗАВОД «ЭЛЕКТРОПАРАТ» (Ленинград) изготовил для Метростроя 168 масляных выключателей, 1.398 разъемных и 773 штепсельных разъемов.

★ КАРЬЕРЫ КРЫМА в короткий срок во много раз увеличили добычу мрамора. Балаклава, Севастополь, Симферополь послали для станций метро 250 вагонов лучшего сорта мрамора. Урал прислал 140 вагонов голубого уфалей и белой крошки. 50 вагонов мрамора прибыло с Кавказа.

1935 ГОД. ЯНВАРЬ
★ ЛЕНИНГРАДСКИЕ МОНТАЖНИКИ приехали в Москву для установки эскалаторов на станциях.

ВПЕРВЫЕ В СССР

В тоннелях — торжественная тишина. Тысячи ламп освещают сплывающий и ровный светом тусклое вальс рельсы. Сто двадцать тысяч свирляющих световых регуляторов движутся поездов. Эти световые регуляторы — это световые регуляторы. Они впервые появились в СССР и отличались изящностью оформления, малым размером. Они четко реализуются в состоянии пути.



И стальные дроссели и автоматы ранее ввозились из-за границы. Все эти сложные приборы, установленные в тоннелях метро, впервые сделаны целиком у нас, на наших заводах и из наших материалов.

Пазовые это одно чрезвычайно интересное устройство. На станциях, в блоках установлены централизованные аппараты, связанные с табло, которые с безукоризненной точностью, показывают расположение, местонахождение и движение поездов на путях.

Все эти работы производились на метро бригадами Восточного района. Все время, оставшаяся после оборудования, производил монтаж, мы чувствуем постоянную помощь нашего дорогого Лазаря Моисеевича Кагановича.

«Десятки тысяч рабочих, инженерно-технический персонал, партийные и беспартийные, партийная и профсоюзная организация Метростроя и все трудящиеся и все московские организации на деле твердо и решительно покажут образцы борьбы за метро».

(Л. М. Каганович. Из речи 29 декабря 1933 г.)

ПО ИНИЦИАТИВЕ ТОВАРИЩА СТАЛИНА

«МЕТРО строит вся Москва» — слова товарища Кагановича стали лозунгом всех трудящихся красной столицы. Вслед за Москвой откликнулись миллионы пролетариев и колхозников великого Советского Союза.

Стройка нуждалась в людях. Колхозы Башкирии, Татарии, Украины, ЦЧО, Мордовии посылают на метро лучших ударников. Тысячи комсомольцев Москвы идут в забой первой советской подземки. С приходом новых пополнений под землей удваиваются темпы работ.

Космические горы выросли по краям котлованов, у козлов шахт, мощные механизмы суботников. 500 тысяч человек дали своему метро рабочие, студенты, красноармейцы Москвы и колхозники областей.

Со всех концов необъятной страны шли эшелоны с металлом, машинами, лесом, мрамором.

На всех заводах, в артелях, бригадах, — любовью и заботой были окружены заказы метро. Потому-то так изящны и красивы вагоны, потому так четко работают эскалаторы.

Досрочно дали лучшее оборудование и материалы нашему метрополитену. — Слово большевиков, крепкое слово. Металлисты Ленинграда, механики завода «Динамо» им. Кирова, вагонники — Мытищи, домостроители Урала, мраморщики Крыма — сдержали взятые обязательства. Свыше 400 заводов выполнили заказы Метростроя среди них такие гиганты индустрии, как имени Кирова («Красный Путиловец»), «Красный металлург», «Электросила», «Динамо» им. Кирова, «Уралмаш», Ижорский, Коломенский, Краматорский, Кузнецкий и др. заводы.

Ни минуты простоя грузам Метростроя, — писало по бумаге, на кулаке и прямо на вагонах Октябрьской, Курской и других дорог. — Транспортники не подвели. Шахты метро получили в срок — лес, железо, эскалаторы, мрамор.

Первый советский метро — готов. Инициативу мудрого Сталина превратили в бетон тоннелей, в мрамор станций, — миллионы энтузиастов-строителей нашей социалистической родины.

«И в стройке метрополитена, как и во всем строительстве, мы видели каждый день зоркий глаз товарища Сталина, его заботливое руководство стройкой метро, обеспечившее успех строительства».

(Л. М. Каганович)

МЕТРО СТРОИЛИ

1933 ГОД
МАРТ
★ КАЛТАСКИНСКИЙ РАЙОН БАШКИРИИ заключил с метро договор о социалистическом шефстве. 16 марта приехали строить метро 300 лучших ударников калтасинских колхозов. После этого на метро прибыла еще 1000 калтасинцев. Калтасинские колхозы посылали метро вагоны продуктов: мяса, масла, овощей.

★ МК ВКП(б) и МК ВЛКСМ выносят решение о мобилизации 1000 комсомольцев-ударников предприятий Москвы.

★ КОЛХОЗЫ КОЗЬЛСКОГО РАЙОНА (Западная область) послали своих лучших людей строить метро.

★ 2000 КОМСОМОЛЬЦЕВ фабрик и заводов Москвы были мобилизованы на метро.

★ ЕЩЕ 10.000 КОМСОМОЛЬЦЕВ дала Москва Метрострою.

★ НИКИТА ИЗЮТОВ, Свиридов и другие герои Донбасса встретились с лучшими ударниками метро для обмена опытом.

★ СОВНАРКОМ СССР объявил все центральные и московские учреждения предоставлять Метрострою все свои машины 2 раза в месяц. Метрострою было предложено составить график выхода машин.

★ Совещание заводов-поставщиков.

★ ЗАВОД «БОРЕЦ» в ответ на призыв тов. Л. М. КАГАНОВИЧА взял обязательства отремонтировать механизмы и изготовить запасное оборудование для шахты № 13-14.

★ ВЫПУСТИЛ СЕРИЮ ПРОГРАММ 2 компрессора. Также по деповскому отклику на призыв рулевого московских большевиков т. Кагановича заводы им. Ильича, им. Маленкова и др.

★ БЫВШИЕ КРАСНОГВАРДЕЙЦЫ, красно партизаны и дужинники 1905 года Сталинского района организовали суботник, в котором приняли участие 7 тысяч человек.

★ МИСИ — Московский инженерно-строительный институт взял шефство над шахтой № 21-22 бис. 10 активных студентов были прикреплены для работы кустарно-организаторами в бараках шахты. Провели несколько суботников.

1934 ГОД
ЯНВАРЬ
★ ЧАСТИ МОСКОВСКОГО ГАРНИЗОНА. XI окружная партия-конференция Московского военного округа постановила взять шефство над Арбатской линией метрополитена.

★ Тов. Каганович в своем приветствии конференции пишет:

«Взяте вами шефство над строительством Арбатской линии метрополитена еще больше укрепили связь нашей родной Красной армии с рабочими и большевиками Москвы».

СЛОВО СДЕРЖАЛИ

Всего год назад в кабинете директора завода т. Жукова собрались начальники цехов и отделов завода, обсудить заказ метро.

В течение двух-трех месяцев были закончены чертежи, размещены заказы. Инструментальная мастерская получила задание в 1½ месяца изготовить штампы, прессформы, шаблоны. Цехи справились с выпуском впервые изготавливаемых на заводе метро электродеталей для вагонов метро.

Уже во втором квартале 1934 г. завод перешел в серийный выпуск электродеталей для метрополитена. В работе встречались трудности: моторы не соответствовали техническим условиям, не хватало материалов.

По призыву тов. Кагановича, тов. Хрущева, Булганина, Юган и лично тов. Л. М. Кагановича эти трудности были ликвидированы.

Свое обязательство сдать в срок электродетали метро завод выполнил.

Сейчас перед заводом стоит почетная задача — конкретная помощь метрополитену в нормальной эксплуатации и уходе за электродеталими вагонов.

Нач. производственного отдела «Динамо» им. Кирова АЛЕКСАНДРОВ.

КУЛАКОВ, секретарь парткома Электростанции

КЕССОН — «БОЛЬШЕВИК» ЭЛЕКТРОЗАВОДА

В ответ на призыв товарища Кагановича, коллектив Электростанции дал свой шефство над кессонной группой Метростроя. Кессонная группа была в порядке.

Мы поселили десятки своих лучших людей и сейчас имена многих из них произносятся как имена лучших кессонщиков.

9.000 электростанционных работников на поверхности, в шахтах и на рьяные котлованы для кессона — «Большевик» Электростанции и по окантовке готового тоннеля. 5.000 тонн, кузнечных, слесарей, электриков помогали механизацией работ

на шахтах, работавших об освещении шахт.

Пролетарии Электростанции выполняли котлованы для кессона, участвовали в сооружении самого кессона, в уборке мусора и организации соревнования. Результаты таковы: если кессон № 1 окончился 60 дней, № 2 — 77 дней, то кессон № 3 — «Большевик» Электростанции был сдан в 43 дня.

Всю свою работу кессонщики и электростанционеры под руководством руководителя Московского комитета и Сталинского районного комитета партии.

Вниматель! Слушайте! Говорит Москва!

Голос человека все больше и больше крепчает, становится слышен на тысячи километров.

К репродуктору подсаживался москвич. Отдал наущники прослушавший запись.

Эфир нес заказ.

— Страна советов должна иметь лучший в мире метрополитен, самые сухие тоннели, самые красивые станции. Товарищи инженеры, рабочие, колхозники, платите ваши радио-нашистки хорошие предложения — Москва, Ильичка, З. Управляющие строительства, редакция газеты «Ударник Метростроя».

Как выстрел в горах бунт стонет эхо, так, тысячи мыслей выдал необычайный заказ.

Вскоре пришло письмо.

«Посла метро будут развигать большую скорость, поэтому важно, чтобы вагоны были крепко сцеплены. Посылаю мой проект сцепки» — Маршавилли (Тифлис).

Из села Рамонского, Московской области, пришло письмо Володи Фишгой — учени-



