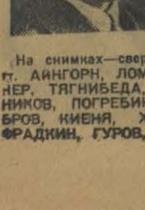


ВЕРНЫМ СЫНАМ НАШЕЙ РОДИНЫ, АКТИВНЫМ УЧАСТНИКАМ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ ПЕРЕСТРОЙКИ МОСКВЫ, СТРОИТЕЛЯМ- ГЕРОЯМ МЕТРО-БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПРИВЕТ!



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 метрополитену 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 беспрерывно 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 постановляет: за успешное выполнение решения партии и правительства, обеспечение большевистских темпов в работе и за своевременное окончание строительства первой очереди Московского Метрополитена, награждать:

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА:

- 1) ХРУЩЕВА Н. С. — секретаря МК ВКП(б),
- 2) АБАКУМОВА Е. Т. — заместителя начальника Метростроя,
- 3) СТАРОСТИНА И. Ф. — партгора Метростроя,
- 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) СТЕКЛЕРА А. Н. — главного инженера Сокольнического и Фрунзенского радиусов (открытый способ),
- 8) АЙНГОРНА И. Г. — заместителя начальника строительства по снабжению,
- 9) ОСИПОВА А. В. — председателя стройбюро Метростроя,
- 10) ШАШИРИНА А. М. — комсорга Метростроя,
- 11) КУЧЕРЕНКО П. П. — начальника кессонных работ,
- 12) ТЯГНИБЕДУ Я. Ф. — начальника шахты № 12,
- 13) БАРЫШНИКОВА А. И. — начальника шахт №№ 7—8 и 13—14,
- 14) ГОЦЕРИДЗЕ И. Д. — начальника шахт №№ 16—17 и 21—24 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) ТРУПАКА Н. Г. — начальника наклонных ходов шахты № 1,
- 19) КУЗЬМИНА Ф. И. — начальника наклонных ходов шахты № 2,
- 20) КЛИМОВА Г. Ф. — председателя комиссии по качеству,
- 21) РАППОРТА Г. С. — директора Ленинградского завода «Красный металлист»,
- 22) ТАНКЛЕВИЧА А. Г. — начальника шахты № 18—18 бис,
- 23) ПОГРЕБИНСКОГО И. С. — секретаря парткома шахты № 13—14,
- 24) РЕЗНИЧЕНКО Е. Д. — редактора газеты «Ударник Метростроя».

- 25) СОСЕЛОВА 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) МАКАРОВУ А. Т. — ударника шахты № 13—14,
- 34) ЧЕРНОВА И. М. — ударника шахты № 10—11,
- 35) ТИТОВА А. И. — ударника шахты № 18,
- 36) ПОМЯЛОВУ Ф. 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 Метростроя (как ранее награжденного орденом Ленина),
- 3) ГАНЗБУРГА А. И. — начальника электромонтажных 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 И. Н. — начальника 4-й дистанции,
- 8) ШЕЛЮБСКОГО И. С. — заместителя начальника Метростроя,
- 9) РОХВАРГЕРА М. И. — нач. шахты № 47—48,
- 10) МАРЬЯНОВСКОГО А. И. — заместителя партгора Метростроя,
- 11) ЛИСТЕНГУРТА Р. А. — уполномоченного НКВД по Метрострою,
- 12) ЗАМАЛДИНОВА 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) ШМИДА С. А. — начальника дистанции 6-бис,
- 5) МОРГАНА Д. — американского специалиста-инженера,
- 6) МАКАРОВА В. А. — начальника штаба «А» (английского).

- 7) СОЛОВЬЕВА П. Г. — начальника штаба «Б» (советского),
- 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 советского штаба на шахте № 12,
- 12) ФИЛАЛА Г. И. — начальника шахты № 15,
- 13) РОЗЕНПЛЯТА Ф. Б. — начальника транспортного управления,
- 14) ТРАВИНА П. И. — главного инженера «СОВАТ».
- 15) ХРУНИЧЕВА А. Б. — директора Мытищинского вагоностроительного завода,
- 16) ТОЛЧИНСКОГО А. А. — технического директора завода «Динамо» им. Кирова,
- 17) ФЕДЧУНА И. Л. — нач. участка шахты № 13—14,
- 18) РЫМАРЕНКО Л. А. — главного инженера геологически-маршейдерского бюро,
- 19) БАРРЕТТ Ф. — английского специалиста на шахте,
- 20) МАЛАШИНА М. К. — бригадира шахты № 22,
- 21) СОТРУДНИКОВА Г. — ударника шахты № 36—37,
- 22) ЛЕДЕНЕВУ В. А. — ударника 1-й дистанции,
- 23) МЕЛЬНИКОВА В. Ф. — ударника шахты № 13—14,
- 24) ИВАНОВ С. А. — ударника кессонной группы,
- 25) ЛУШНИНА 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) ХОМЯКОВУ А. П. — ударнику компрессорной станции замораживающих установок.

ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ ЦИК СОЮЗА ССР:

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

(ОКОНЧАНИЕ НА 2-й СТ.)

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



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

На снимках—сверху вниз: тт. СТЕКЛЕР, ГОЦЕРИДЗЕ, БОБРОВ, МОРГАН, НИКО-ЛАИ, ТЕСЛЕНКО, СОСЕЛОВА, СОТРУДНИКОВ, ПОМЯЛОВА, ТАНКЛЕВИЧ, КУЧЕРЕНКО, ФИЛАЛА, СОКОЛИН.

О НАГРАЖДЕНИИ РАБОТНИКОВ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРОПОЛИТЕНА В МОСКВЕ (Метрострой)

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

- 6) КОЛЛИ Н. Я. — архитектора,
- 7) ФОМИНА И. А. — архитектора,
- 8) ДУШИНА А. Н. — архитектора,
- 9) ЧЕЧУЛИНА Д. Н. — архитектора,
- 10) БИЮВУ 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) ИРТУТОНОВА Г. Т. — архитектора,
- 20) АНДРИЕВСКОГО С. Г. — архитектора,
- 21) ПАНИЧЕВА С. С. — заместителя по технической части начальника шахты № 21,
- 22) СТРИМБАНА Н. А. — заместителя начальника по технической части дистанции 1,
- 23) СЕМЕНОВА С. И. — заместителя начальника по технической части дистанции 3,
- 24) ЗЕРНОВА В. С. — заместителя начальника по технической части дистанции 4,
- 25) ПАВЛОВСКОГО А. В. — начальника участка дистанции 4,
- 26) ПОНОМАРЕВА П. И. — начальника дистанции 7-бис,
- 27) ДАМЕЛИЯ Н. Д. — заместителя начальника по технической части наклонного хода № 2,
- 28) АФАНАСЬЕВА Н. П. — заместителя начальника геоло-маршевого бюро,
- 29) ИСАРА 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 наклонного хода шахты № 2,
- 33) КОЛОМЕЙЦЕВА Л. Г. — механика наклонного хода шахты № 2,
- 34) КОЗЛОВА В. П. — директора 1-го завода Метростроя,
- 35) КОЧЕТКОВА В. С. — начальника главной строительной конторы,
- 36) СТЕПАНОВА А. М. — начальника дистанции 7,
- 37) ЗАКАРЛЮКА Г. А. — главного механика Метростроя,
- 38) ГЕНДЕЛЯ Э. М. — начальника участка дистанции 1,
- 39) МАТУСОВА Н. М. — бывш. секретаря парткома Метростроя,
- 40) БУЛУШЕВА А. И. — контролера МК и Моссовета,
- 41) ДЫКНЕ М. И. — начальника ОРСа Метростроя,
- 42) СЕНКЕВИЧА Л. А. — заместителя начальника ОРСа Метростроя,
- 43) ГОЛУКОВА И. И. — директора треста общественного питания Метростроя,
- 44) ЗЛОТИНА Л. Р. — заместителя начальника транспортного управления Метростроя,
- 45) СЕМЕНОВА И. Н. — начальника участка дистанции 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 Мытищинского завода, член бюро фронта партияных и заводских комитетов в штатном составе,
- 49) ЦЕГЛЮКИНА Л. В. — секретаря парткома шахты № 21,
- 50) НИКОЛАЕВА Н. Д. — начальника участка шахты № 9 — 9 бис,
- 51) КРАСНОВА 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) ИИЧЕРЕВСКОГО П. И. — инженера советского штаба,
- 56) ПОНТАКА С. А. — сменного инженера шахты № 12,
- 57) ШОЛОХОВА 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 дистанции 8,
- 62) ШАГОВА И. И. — секретаря парткома шахты № 19 — 20,
- 63) ЕШИНА Д. Б. — секретаря парткома дистанции 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 построудкома Метростроя,
- 68) ИВАНОВА М. И. — председателя шахткома шахты № 7 — 8,
- 69) РЫБИНА М. Г. — бригадира шахты № 12 бис,
- 70) БАКУЛИНА Н. С. — ударника дистанции 8,
- 71) ПРОЩЕНКО А. П. — ударника шахты № 12,
- 72) ИПОЛИТОВА П. Е. — ударника дистанции 8,
- 73) ПОТАПИНУ Д. Г. — ударнику дистанции 7,
- 74) КОЛОКОЛОВА Г. А. — ударника шахты № 7—8,
- 75) ГЕНЕРАЛОВА С. И. — ударника шахты № 9—9 бис,
- 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 дистанции 1,
- 80) МИХАЙЛОВА П. А. — секретаря парткома дистанции 3,
- 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. — ударнику шахты № 15,
- 85) ПЕВНЕВУ Г. А. — ударнику шахты № 47—48,
- 86) ШЕМЕТУ 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) МАЛЮКОВ 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) СИЗОНОВА П. А. — бригадира наклонного хода № 2,
- 96) ИБРАГИМОВУ С. — ударнику шахты № 10—11,
- 97) ПЛИССА М. З. — бригадира шахты № 31—32,
- 98) СЫСЬЕВА И. Р. — ударника шахты № 10—11,
- 99) СОРОКИНУ Л. П. — ударнику шахты № 9 — 9 бис,
- 100) КАМЕНЕЦКУЮ И. Г. — технику шахты № 10—11,
- 101) НИКОТЯ И. Л. — бригадира шахты № 18,
- 102) УСТИНОВУ О. А. — бригадира шахты № 18,
- 103) ФИНКЕЛА И. 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) ФРОЛОВУ О. А. — ударнику шахты № 12,
- 108) ЛИМОНЧИНА Е. Д. — бригадира шахты № 13 — 14,
- 109) ЕФРЕМОВУ А. Т. — ударнику шахты № 10—11,
- 110) ВЕРСАТОВА Л. Д. — начальника участка шахты № 15—17,
- 111) АБРАМОВА И. Ф. — бригадира шахты № 9—9 бис,
- 112) МОИСЕЕВА (КОСТРОВ) Г. А. — ударник шахты № 13—14,
- 113) РАТНЕР В. А. — заместителя начальника Метростроя и редактора журнала «Метрострой»,
- 114) ЕГОРОВА Н. Е. — бригадира шахты № 10—11,
- 115) МАНОВСКОГО В. Д. — начальника отдела Метростроя,
- 116) ПЛАТИЦА М. И. — ударника дистанции 4,
- 117) ГУТИНА Д. Б. — директора железобетонного завода,
- 118) КАЛИНИНА В. М. — бригадира шахты № 12,
- 119) МИЛНЕР В. Ф. — начальника геологического отделения,
- 120) ЕРМОЛАЕВА И. И. — ударника шахты № 7—8,
- 121) ХОТУЛЕВА М. Р. — ударника шахты № 7—8,
- 122) ИЛИХИНА П. Р. — ударника шахты № 7—8,
- 123) МИШИНА Н. Г. — десятичника кассовой группы,
- 124) БАРСУНОВА В. А. — заместителя начальника по технической части шахты № 7—8,
- 125) УРЯДНИКОВУ Н. Г. — бригадира шахты № 47—48,
- 126) РВАЧЕВА 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) НОМИНОВА П. С. — ударника шахты № 13—14,
- 130) ШАМАЕВА И. А. — начальника участка шахты № 21,
- 131) МОНОВА Г. П. — бригадира шахты № 18—18 бис,
- 132) САВИЦКОГО В. Т. — заместителя начальника шахты № 13—14,
- 133) ОЛЕХОВИЧА М. И. — секретаря парткома шахты № 7—8,
- 134) РАДЧЕНКО Д. И. — инженера кассовой группы,
- 135) ФИНИЧЕВ И. С. — консультанта Метростроя,
- 136) ХАБЛИЦЕВА З. И. — начальника отдела проектирования трассы Метростроя,
- 137) МАТЦЕНА И. Е. — заместителя начальника отдела электротехники и эксплуатации,
- 138) АЛЕНСЕЕВА 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 Моснадстроя,
- 143) ПРОЗОРОВА Б. И. — заместителя директора завода подземных сооружений,
- 144) ЛЕВЧЕНКО А. И. — начальника Моснада,
- 145) ЗАЙЦЕВА Н. И. — бригадира дистанции 3,
- 146) НАЗАРЕТЯНА М. В. — начальника охраны Метростроя,
- 147) ПЕРЦИНА И. В. — ударника шахты № 47—48,
- 148) МУТОЛАПОВА Г. — ударника дистанции 6-бис,
- 149) ХАЙРУЛИНА Ф. — ударника дистанции 6,
- 150) ЕРМИЛОВА А. Е. — ударника дистанции 6,
- 151) КАВЕР И. Н. — ударнику шахты № 19—20,
- 152) ЗОЛотова С. Д. — заместителя начальника по административно-хозяйственной части шахты № 10—11,
- 153) ВЕРБИЦКОГО В. О. — ударника шахты № 13—14,
- 154) ШЕПАКИНА Л. Н. — начальника участка дистанции 1,
- 155) ЧЕРКАСОВА Ф. Ф. — уполномоченного НКВД по Метрострою,
- 156) КОПЕЯКИНА В. И. — секретаря парткома кассовой группы,
- 157) МАСЛОВУ П. В. — ударнику шахты № 12,
- 158) БУРКО Ф. В. — ударника шахты № 18,
- 159) ГОРОДЕЦКОГО М. И. — бригадира шахты № 21,
- 160) СМУЛЬСКОГО Н. С. — начальника участка дистанции 3,
- 161) КНОСАЛЮ 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) ЗАРЕЦКОГО 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

МШИНИСТ МЕТРО
Н. КУРГАН

Мя поезд —
Ресторинки парящему
лучу,
Мя поезд, как снаряд,
направлен
и прицелен.
Снаряд. Дежурные рук...
Идеальный я лечу
По лунному столбу
Пешеходного тоннеля.
Лу... А надо мной
Рычал Москва
Лкует и гремит
Бызгаре торжества.
А надо мною день
Возноше кристаллен,
А надо мною Кремль,
Г мудрый Сталин
Говит шутки врагам
И держит курс побед
Кий страны насчита
Д ных совренищ...
Лу... А надо мной
Московский комитет
Идут метро-товарищ
Та... Каганович.

В свещении-годов
взлетел Москва
Синяглавой роцая.
Ф... с тем,
Г... может быть «сп...
той»
Говнил прах в оче
редные мощи.
Г... русские дельцы
И... плута на плуте:
Кипцы, заводчий, по
дрядчики с грошам.
Митали томя... метро
И... предели большим
Серьшам.
Г... уши в расход,
Плуты устранил.
«Салтык» перевели в
музейные квартиры.
И вот передо мной —
Хозяева страны,
Сиротели страны и
Ж... пассажиры.
Я люблю их состав,
Я сам того же сплава.
Они урчили мне,
Московский метро,
Которое закончили на
славу.
Они сидят в купе,
с Кавказа и Двинны.
Простые,
Баянные,
Фистрированные шибно...
Я знаю: их познать
На губах
У всей страны
Такая же счастливая
улыбка.
О, победители!
Вам слава и почет,
Колеса звоние,
Насите их,
Насите!

Я приобщаю свет,
Я уберяю ход,
И вот темит торжестве
сидить.

Принимай светотвор
Чувствитель, нерв.
Парит созвездия ламп,
Парный зал улево.
Встречает поезд мой
Настанин,
Инженер
Наш машинист, —
Лазарь Моисеевич
Большевик, товарищ
Чье имя нас зовет,
К работе и веселью...
И я тебя приветствую
гудком
Селотом радости,
Зеленым в подра
мелье.
Здесь созданы дворцы
Здесь... город зовет
По замислам твоим
И по твоим советам...
Стежок на море
Шифрофановые копы
Умножены черты
Любимого портрета
И в трепете оней
Стонат повторены
Идеи,
Воля,
Труд,
Держанье исполния.
С тобой Москва!
Любимая страна
Сегодня празднует ро
ждение сына.
И я тобою горд,
Я счастливы потому,
Что в этом торжестве
участник, а не
зритель,
Что в поезде метро
По долгу своему —
Твой первый
И надежный замести
тель.

Народное гулянье
в честь пуска
метро

В центральном парке
гулянья в отделе им.
Горького началось де
тальное водитовка к
большому гулянию в
честь пуска метро.
Гулянье будет проведено
в день открытия летнего
сезона — 18 мая.
Утром в Зеленом те
атре состоялся большой
концерт-увертюра для
детей ударников строи
тельства метрополитена.
Днем здесь же проло
дился фанк-культурный
предварник.
Вечером в Зеленом те
атре — пока художествен
ной самодеятельности
метро и выступления
лучших артистов



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 — дитя индустри
ализации страны, живой кусок со
циализма, результат величайшей за
боты партии и правительства о пуж
дах и запросах рабочих и тру
дящихся.

В дни, когда страна отмечает по
беду московских большевиков и ра
бочих, еще и еще раз вспоминают
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, за
миллионные массы.

Наши мысли и сердца в эти не
продолжил другой способ работ
— транзитный.

— Пелая ли, товарищ, — го
ворил Лазарь Моисеевич, — не ме
ния месторасположения станций,
тоннель прокладывать 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 переул
ками.

И действительно, вместо того,
чтобы закрыть движение пешеходов
и автотранспорта на Арбате и на
Вокзальской, переждать огромное
подземное коммунальное хозяйство,
тоннель был построен в направле
нии, которое предложил Лазарь Мо
исеевич, построен в рекордный срок
и обошелся гораздо дешевле, приче
м было нанесено на малярийный
ущерб жителям Арбата и Вокзаль
ской.

Во всем руководстве Московского
комитета партии, товарищ Каганович
и Хрущев строительство метро
метро красной нитью от начала до
конца проходит забота о людях —
рабочих и трудящихся.

II

Огромна роль Московского коми
тета и товарища Кагановича в ско
лачивании, выращивании и сохра
нении рабочего и инженерно-технич
еского 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-печ. 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 — «Комсомольская». Ла
зарь Моисеевич тогда говорил:

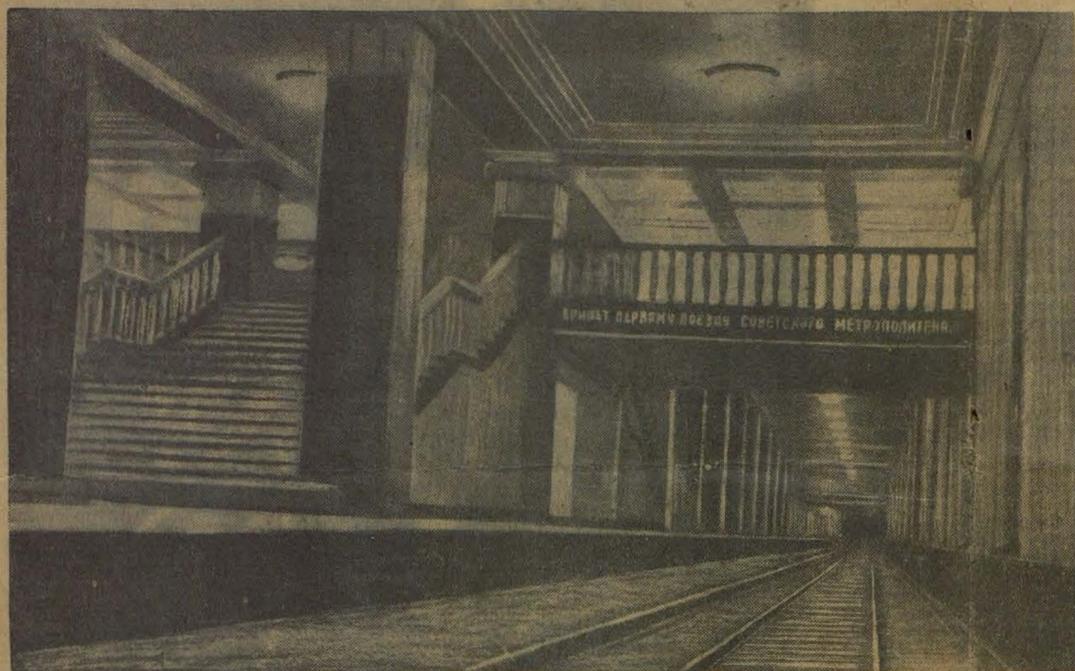
— Надо помочь, надо выплуты,
надо людей воспитывать...

Когда на первой дистанции дела
пошли хорошо, Лазарь Моисеевич
большой теплотой в голос сказа:
— А все-таки Коробко вытанул...
Лазарь Моисеевич умеет подни
мать людей, подбадривать, умеет за

Фото-аппарат ВЕТИКЖАНИНА и ИГНАТОВИЧА



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, огромные количества 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. Лучшее — значит самые комфортабельные, самые прочные и самые красивые. Это было совсем нелегко. Такие вагоны в Советском союзе строились впервые. Пришлось перестраивать основные цехи завода. Одновременно с этим мы подготавливали и прорабатывали технологический процесс, совершенно новый для нас. Нам удалось обеспечить, повседневно помогая 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 серийный вагон 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 уютно: мягкие диваны, автоматически открывающиеся двери, отличная вентиляция. Безотказно работают тормозы. Здесь мы охватили с огромной любовью все, что касалось Кагановича. Когда на заводе была пройма, Лазарь Моисеевич привез нам письмо, указав на недостатки и дав конкретные указания, как их исправить. Лазарь Моисеевич у нас особенно заботился о качестве каждой детали. Он у нас на работе культуру, организованно, учил победить.

МЕТРО СТРОИЛИ

1934 ГОД

★ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ НОВОРОССИЙСКОГО И КРАСНОДАРСКОГО (Северо-Кавказской железной дороги) организовали сквозные маршруты с цементом для метро.

★ УДАРНИКИ КРАСНОДАРСКОГО РАЙОНА работали 12 и 18 апреля на субботнике.

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

★ УХТОМСКИЕ, ПУШКИНСКИЕ, КУНЦЕВСКИЕ и другие работники приняли участие в субботниках по разбору мусора в городских кварталах.

★ 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 метростроевом походе, на качество в этом бою, мы подаем Пролетария Курска

Крепкую руку свою. ★ СТАЛИНСКИЙ РАЙОН 3-ды «Мастеря», «Компрессор» конкретно помогают кессонной группе и шахте № 22 путем субботников и выполнения заказов кессонщиков.

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

★ ПРОЖЕКТОРНЫЙ ЗАВОД на подземную шахту дал 25 прожекторов, 521 метр провода, 15 рубильников, 10 аккумуляторных батарей. В субботниках участвовало 2.000 человек.

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

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

★ ЗАВОД «ЭЛЕКТРОАППАРАТ» (Ленинград) изготовил для Метростроя 168 массовых выключателей, 1.398 разъемов и 773 цветных выключателей.

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

1935 ГОД ЯНВАРЬ

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

Начальник монтажной группы эскалаторов М. П. ГУРЬВИЧ

ВПЕРВЫЕ В СССР

В тоннелях — торжественная тишина. Тысячи ламп освещают сплывающий и ровный светом тусклое свечение рельсов. Сто двадцать пять сверкающих светофоров регулируют движение поездов. Эти светофоры — самый лучший в мире метрополитена. Они впервые появились в СССР и отличаются изящностью оформления, малым размером. Они четко реализуют в состоянии пути



тофора сложная, но надежная аппаратура. Тут — точные дроссели, регулирующая электрический ток. Реле переменного тока. По их приказу моментально загораются светофоры, послушно перебегают автопоезда.

И стальные дроссели и автопоезда — все это сложное устройство, установленное в тоннелях метро, впервые сделаны целиком у нас, на наших заводах и из наших материалов.

Позову еще одно чрезвычайно интересное устройство. На станциях, — в блоках установлены не только автоматические аппараты, связанные с таблом, которые с безукоризненной точностью, показывают расположение, местонахождение и движение поездов на путях.

Все эти работы производились на метро бригадами Воеводиновского. И все время, осматривая новое оборудование, производя 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 об разцы 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.

Богатые горы земли выросли по краям котлованов, у копров шахт, морщины организовали субботники. 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 выполняли заказы Метростроя среди них также гиганты индустрии, как имени Кирова («Красный Путиловец»), «Красный металлург», «Электросила», «Динамо» им. Кирова, «Уралмаш», Изорский, Коломенский, Краматорский, Кузнецкий и др. заводы.

На 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 каждодневно 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 приказали 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 КОЗЕЛЬСКА (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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

СЛОВО СДЕРЖАЛИ

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

В течение двух-трех месяцев были закончены чертежи, размещены заказы. Инструментальная мастерская получила задание в 1 1/2 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 электророботурования для метрополитена. В работе встречались трудности: моторы не соответствовали техни

ческим условиям, не хватало материалов.

По при огромной помощи Московского комитета, т. Хрущева, Булатина, Юган и лично тов. Л. М. Кагановича эти трудности были ликвидированы.

Свое обязательство сдать в срок электророботурование метро завод выполнил.

Сейчас перед заводом стоит почетная задача — конкретная помощь метрополитену и дальнейшая эксплуатация и уход за электророботурованием вагонов.

Нач. производства завода «Динамо» им. Кирова АЛЕКСАНДРОВ.

КУЛАКОВ, секретарь парткома Электростанции

КЕССОН — БОЛЬШЕВИК ЭЛЕКТРОЗАВОДА

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

Мы носили десятки своих лучших людей и сейчас имеем много из них произрастающих как имена лучших колхозников.

9.000 электростанционных работников на поверхности, в шахтах и на рывке котлована для кессона — «Большевик Электростанции» и по окрестке готового тоннеля. 5.000 рабочих, кузнецов, слесарей, электриков помогали механизацией работ

на шахтах, заботились об освещении шахт.

Пролетарии Электростанции вырыли котлован для кессона, участвовали в сооружении самого кессона, и в работе цехов и организации соревнования. Результаты таковы: если кессон № 1 окончился 60 дней, № 2 — 77 дней, то кессон № 3 — «Большевик Электростанции» был сдвинут в 43 дня.

Все свою работу кессонщики и электростанционцы дали под руководством руководителей Московского комитета и Сталинского районного комитета партии.

Внимание! Слушайте! Говорит Москва!

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

К репродуктору подсаживался москвич. Одеял научники прослушивались дальневосточники.

Эфир нес заказ.

— Страна советов должна иметь лучший в мире метрополитен, самые красивые тоннели, самые красивые станции. Товарищи инженеры, рабочие, колхозники, платите ваши радиолюбительские вкладыши — Москва, Ильянка, 3. Управление строительства, редакция газеты «Ударник Метростроя».

Как выстрел в горах бьет стужей эхо, так, тысячи мыслей выдал необычайный заказ.

Вскоре пришло письмо.

«Поезда метро будут развивать большую скорость, поэтому важно, чтобы вагоны были крепко сцеплены. Посылаю мой проект сцепки» — Мариошвили (Тифлис). Из села Рамонского, Московской области, пришло письмо Володи Фишгой — учени-

ЗАКАЗ ПО РАДИО

Внимание! Слушайте! Говорит Москва!

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

К репродуктору подсаживался москвич. Одеял научники прослушивались дальневосточники.

Эфир нес заказ.

— Страна советов должна иметь лучший в мире метрополитен, самые красивые тоннели, самые красивые станции. Товарищи инженеры, рабочие, колхозники, платите ваши радиолюбительские вкладыши — Москва, Ильянка, 3. Управление строительства, редакция газеты «Ударник Метростроя».

Как выстрел в горах бьет стужей эхо, так, тысячи мыслей выдал необычайный заказ.

Вскоре пришло письмо.

«Поезда метро будут развивать большую скорость, поэтому важно, чтобы вагоны были крепко сцеплены. Посылаю мой проект сцепки» — Мариошвили (Тифлис). Из села Рамонского, Московской области, пришло письмо Володи Фишгой — учени-

ку 8-го класса. «По-моему, чтобы шахту сделать сухой, надо стены ее покрыть бетоном, а внутри обожженной глиной, которую потом изнутри обжечь».

Иванчик-стекляшкин Лебедев (ЦЧО, село Карабиново) предложил особый состав для замазки пазов.

Со всех концов Советского союза шли письма, телеграммы, открытки. Украинцы, грузины, буряты, лезгинцы, предлагали самые разнообразные способы улучшения качества бетона, азалиции, крепления.

Работники нижних шахт для изоляции применяли асбесто-битумную прокладку, ринит которой прислал Институт материалов, это дало Метрострою экономии денег и дефицитного сырья. Много помогали стро-

ительству предложения завода «Науучи» (Москва), имени Молотова (г. Горький), «Церзит» (Ленинград).

Ни одно письмо не осталось без ответа. Если Володе Финтой было предложено, почему его способ не принят, то машинист Павлов из завода «Компрессор» получил от тов. Ротера благодарность и премию — 900 рублей. Его шпаргалка каталог для компрессоров оказал немалую услугу метро.

Ответа плахвали ответы. Инженер Штерн из Саратова, Ленинградцы Андрей, казакши Мариошвили, Зюнов и многие другие рассказывали о своей радости и глубокой удовлетворенности тем, что и они строят первый советский метро.

Директор одной японской фирмы, услышав по радио заказ, предложил два вида замазки для заделки трещин и трещин. Цену за галлон японцы определяли в 3 р. 25 коп. золотом. Построение любительского компрессора было исключительно известным: замазка лучшего качества сделана изобретателем метро.

А. ДАВИДОВИЧ.



Этих дней не смажнет слава!

ПОДНЯТАЯ ЦЕЛИНА

Не могу забыть один вечер. Не подходящих сравнений, чтобы сравнить его с чем-нибудь.

Это было в первых числах января. Стоял морозный вечер. На Остоженку во всю длину вышли метроостроители. Мы начали вскрывать мостовую.

Горели костры. И серый дым тысячами струек вился в темном небе. Гремели кувады. Летели камни. Раздавались комсомольские песни.

Жители остоженских домов прилипли к своим окнам и с напряженным любопытством следили за нами. Чувствовалось, наверно, и мы водноналили. Мы еще плохо представляли себе, что такое метро. Мы иногда украдкой вылазили на окна и кое у кого замечали сонные лица: выйдет ли у них что-нибудь.

Ваша, товарищи! Пожалуйста, займитесь!

Значимая Ольга ПОМЯЛОВА.

ПЕРВОНАЧАЛЬНАЯ «ТЕХНИКА»

Как только началась работа на шахте № 18, мы потонули в пылу. Как бороться с пылуном что с ним делать, мы тогда понятия не имели.

Нам надо делать форшахту, а пылуном не дает работать. Мы стали втушка.

Тогда зам. нач. шахты т. Коврижко придумал «оригинальный» способ. Он стал забивать пылуны сеном. К его счастью на шахте пометный сарай был весь заполнен сеном. Хотели еще выписать.

Но хотя и угодили все сено, пылуны этой «технике» все-таки не подчинялись.

После этого мы уже начали бороться с пылуном серьезно. Забетонировали форшахту и начали бетонировать так называемый оптический бетонный колодез. Пылуны сдались. И теперь уже видно было, что можно обойтись без сена.

СЕМЕНЦОВ И. М. (шахта № 18 — 13 бис).

КОМСОМОЛЕЦ ГЛУШКОВ

Однажды в шахте № 23 произошла беда. С ревом и гулом устремился поток в штольню, наступая людей, внося бревна и доски. Соседние бригады сидели в комнате комсомола. Узнав об аварии, они бегом бросились к ставлу.

Комсомолец Глушков и соседю быстро спустились в шахту. Струя воды толщиной в полметра была из забоя. Уже заливало камеру. Прошлое время бригады разбирали насос, чтобы перенести его на другое место. И вдруг один из слесарей уронил в зумф боровую крышку насоса.

Вода прибывала, еще несколько минут промедления и будет поздно, вода затопит шахту.

Комсомолец Глушков понял дело: крышку нужно достать. Он опустился к зумфу и нырнул в глубокую, мутную воду.

Через несколько минут насос работал.

ИВАНОВ.

ИСТОРИЧЕСКИЙ ДЕНЬ

На совещании в Моссовете в присутствии тов. Кагановича шло горячее обсуждение арбатской проблемы. Морган попрежнему горячо защищал штоловую проходку в песках под домами. Покойный Розанов настаивал на мелком заложении. Профессор Пассек и инженер Гертнер настаивали на глубоком заложении — примерно, на глубину в двадцать — двадцать пять метров. Я также предложил один из вариантов глубокой проходки.

Вопрос разрешил Лазарь Моисеевич Каганович. «Не все ли равно, — сказал он, — где пассажиры едут под землей: под улицей или под домами? Ему важно сесть на давнюю ступень и выйти на другой. Нельзя направлять тоннель подгнивать улице».

Лазарь Моисеевич предложил пойти по глубокому заложению, притом не улице, а заворонкам, параллельно улице. Практика показала, где тоннель проходит главным образом под улицей, для нас не обязательна. Там это диктуется тем, что частный владелец не позволит под своим домом вести метрополитен, а если и позволит, то попросит за это большие деньги. У нас эти препятствия отпадают.

По детальному указанию Лазаря Моисеевича мы проработали вместе с зам. начальника строительства Абакумовым варианты мелкого заложения с тем, чтобы уйти влево от улицы Коминтерна и вправо от Арбата, сохраняя станции на Арбатской и Смоленской площадях.

28 ноября я был вызван в ПК к Лазарю Моисеевичу. Я доложил о проделанной нами работе в связи с решением вести проходку в стороне от улицы.

— Поедете на место, — сказал Лазарь Моисеевич. Был ясный, морозный вечер. Мы двинулись по Арбату: тт. Каганович, Хрушев, Бугаев, Ротерг, Абакумов и я.

Я давал объяснения, где будет проходить тоннель, как мы будем работать, под какими домами; такие-то дома мы сохраним, такие-то не стоят того, чтобы их сохранять. Лазарь Моисеевич задавал ряд вопросов, сделал ряд практических указаний.

Затем мы возвратились в ПК. Вопрос был решен. Для нас это был исторический день.

Г. А. ЛОМОВ, главный инженер Арбатского радиуса.

МОИ ПЕРВЫЙ ДЕНЬ

Я спускаюсь по лестнице в темный, сырой колодез. Мои пальцы до боли в ногах сжимаю влажные перекидные лестницы, но ги осторожно вышагиваю по ступеням. Кажется, никогда не будет конца этому путешествию к центру земли. Иногда сверху быстро падает огромная тень и стаб ослепает низким ревом свисты. Это клеть. Я невольно сжимаюсь, когда она проходит рядом со мной, сотрагас деревянные отяжеления. Потом двигаюсь дальше. И вот — под ногами твердый пол.

Перед моими глазами необычайная картина. Во все стороны разбегаются низкие штольни. Огромные бревна креплений блещат своими влажными боками; кажется, они вспотели, сдерживая напор воды. В тумане испарений несутся человеческие фигуры, слышатся лагающие вагоетки, глухо звучат голоса людей.

Наконец, я нахожу свой участок. Мне дают молоток, я нажимаю рычаг и вдруг молоток начинает яростно трясти меня влево, словно он развалился на мои ножевые руки.

Вместе с Солей Ибрагимовой мы дали 30 вагонок грунта вместе 25. Этот мой первый день на метр заложено останется у меня в памяти. Бригадир КАНТЫРЕВ (значимист шахты № 10—11).

ЛИВЕНЬ

Лгло солнце. Дуфта проникла глубоко в котлован.

Занятые работой, мы не заметили, как тучи застали солнце.

Вдруг, кашуло... Раз... два... Пошла крепче, и неожиданно для нас грянул сильнейший ливень. Забрызгал, зашумел. И струи воды потекли в котлован.

Беда! Вода грозила подмыть подпорки, державшие дом военного интендантства, и тогда... гибель этому дому. Вода грозила провалить мост на площадке, по которому двигались три вагона, и тогда...

В течение минуты бросились люди на штурм воды. Первыми пошел бригадир Кирозлова а Агапова. Ни кто не дрогнул, не убежал. Орлы комсомольцев барахтались в воде спотыкаясь, палая и снова поднимаясь, строла преграду воде. Кое-кто в пылу борьбы валяно, но искренне вылезал собственным телом загораживать одну дыру, через которую текла вода. Мы все были напряжены до крайности, но увидев это зрелище, не могли удержаться от смеха.

Скоро вода была дешками и дам бами оставалась и отведена в сторону. Комсомольцы, мокрые с головы до пят, взились за прежнюю работу.

Скоро солнце опять стало палить. Но теперь уже ребятам не было жарко. Инженер СЕПЧУК (дистанция № 8).

ЭКЗАМЕН

10 апреля прошлого года бригадир Холод — мой учитель — сказал мне: «Ну, Агафонов, теперь ты можешь работать один. Иди на самостоятельную проходку».

В то время мы проходили с Абу бовом один из забоев. Я взял в помощь парня и начал разработку по ступню. А потом приступил к спонному креплению. Подошел ко мне Холод, внимательно осмотрел работу.

— Ничего. Работать можешь! Эти слова бригадира обрадовали меня, загли железом показать, что я могу работать еще лучше, придали такую смелость, что я вызвал бригадира Холода на соцсоревнование.

Работал я в этот день с большим подъемом. Задание свое выполнил на 130 процентов. Иду к Холоду, «Ну, думай, товарищ бригадир, надерно обогнал тебя твой бывший ученик». Меня ждало разочарование. У Холода процент выполнения оказался выше.

Продолжил АГАФОНОВ (значимист шахты № 7—8).

СОРОК МИНУТ

Свал, рассчитанные на глубину котлована, оказались короткими. В двенадцать часов для 25 июля котлован начал резко сжиматься.

Сжатие продолжалось пятнадцать минут. В течение пяти минут всеми упором толкнули в десять вершков хрустнузи, как спички, над котлованом нагнали от собственных стени и горы грунта, которые лежали у него на фронте.

Начальник второго участка Семенов схватил топор, первый бросился в котлован для крепления. Земля побежала трое рабочих. К этому трем сыгнуло еще десять. И весь коллектив второго участка за ними бежал в котлован и раскрякил его в течение сорока минут. В. И. КОПЕЯНИН (парторг дистанции № 2).

ВСТРЕЧА

... Комсомольцы бригады Марусина остановились перекурить, вдруг в забое послышался страшный шум. Сквозь ступ вапел доверлись новые звуки. Ребята насторожились. Глаза всех обратились в сторону смежного вынженера.

Инженер улыбнулся: — Это...

Закончить он не успел. Громкое «ура» раздалось в шахте. Ребята бросились в глубь забоя. Наиболее ретивые приняли ухом к морской стене. Глухой шум молотков бригады Проинна доносился сквозь толщу породы.

Сильное возбуждение овладело комсомольцами. Люди не хотели выходить из забоя. Они потеряли счет времени.

Двенадцатого сентября 1933 года, в день, когда ожидалась сбойка, в обоих забоях полностью собрались бригадиры. Стук молотков встречной штольни был слышен. И вдруг раздался крик. У одного из проходчиков молоток вошел в породу по самую ручку. А когда молоток выгнали, в отверстие засиял тонкий луч света.

Люди обнимались, целовали друг друга в измазанные гашной пещки и губы. Многие прыгали от радости. А толстая стенка породы, раздвинувшая людей, рушилась, все шире открывая отверстие. Вскоре в нем показалась измазанная лицо Проинна. Он улыбался.

— Где ваш бригадир?

Тот с протянутой рукой уже спешил к нему. А. ХОХРЯНОВ, секретарь комитета ВЛКСМ шахты № 18—18-бис.

ИСТОРИЯ ОДНОЙ КАЛОТТЫ

Самым большим событием в строительстве станции «Красные ворота» была разработка среднего вестибюального свода. На опасность его сооружения и тяжелых геологических условиях неоднократно указывали иностранные консультанты.

Получив разрешение Лазаря Моисеевича на сооружение свода, мы начали разработку. Вели ее не с духом, как это принято, а одновременно с восьми заложок, с боковых сводов. Работали очень осторожно, под угрозой обвала. Но вот наступили дни, когда бригады Городецкого и Шенникова облизались настолько, что между ними остались последние 6 метров неразработанного свода.

Разрабатывать одну трехметровую калотту за другой было расковано, так как в породе были трещины. Разрабатывать же сразу шестиметровую калотту, особенно в условиях третьего свода протяженней а 105 метров и находящуюся на глубине 40 метров, было также нелегко. Над разработками пролегал мощный 16-метровый пылуны и было вполне серьезно опасение выпуска породы и осажки прилегающих в шахте домов.

Надо было выбирать. Наконец, в присутствии зам. нач. строительства т. Абакумова было решено разработать калотты по методу «сухой» разработки.

Тов. И. ГОЩЕРИДЗЕ, Начальник строительства станции «Красные ворота»

шени разработать сразу все 6 метров одной калотты.

5 дней и ночей безостановочно работала бригада Городецкого и все это время мы не покидали шахту.

10 ЧАСОВ

Начальник шахты тов. Барышников вызвал и сказал: «Нужно срочно забетонировать аварийную калотту. Срочно, поняли?»

Через несколько минут мы начали работу.

Доставлять бетон было трудно и мы послали своих ребят на площадку. Быстро закончилась калотта свода. Опалубщики не успевали погонять доски. Вода размывала бетон, трески крепления заставляли настораживаться. Но не зря и бригада работала Леша Цховребов и Моля Боровский, тов. Музыченко и Марус Мухомов. Руками смешивали бетон с жидким бетоном, руками забивали эту смесь во все углы свода. Было жарко, пот смешивался с водой. За 10 часов вместо обычных 36 мы забетонировали аварийную калотту. Это было в июле 1934 года.

ЛИМОНЧИН, значимист, бригадир бригады им. Л. М. Кагановича шахты № 13—14.



Тов. Каганович в шахте с забойщиками-номсомольцами. Картина художника В. В. Хвостенко.

Тов. КАГАНОВИЧ В ШАХТЕ

Тов. Кагановича мне пришлось видеть и слышать много раз по метру. Но особо памятно для меня 24 марта 1934 года — день массовых субботников протариев города Москвы во главе с членами МК и МГР ВКП(б).

У нас, на шахте № 7—8, в этот день работали на субботнике парами с протариями Москва А. М. Каганович и секретари МК тт. Хрушев, Михайлов.

Лично мне вышло счастье побозаботь в этот день плетом в плету с любимым руководителем московских большевиков — Л. М. Кагановичем. В эти часы и минуты все члены нашей бригады переживали

исключительное чувство гордости и преданности нашей партии, нашему вождю тов. Сталину. Лазарь Моисеевич своей работой, своей уязвобой и остроумием подымал энтузиазм всех работающих в бригаде. Задание было выполнено нами за 2 часа раньше срока. Все мы получили награды образцы того, как нужно подымать, вдохновлять и работать с массами.

Лазарь Моисеевич обошел с нами все забой и уголки шахты, разговаривал со всеми рабочими, тут же давал указания, как исправить недостатки в работе. Лазарь Моисеевич заметил, что в бачке нет выключекой

воды, что рабочие пьют сырую воду и на этом факте показал нам всем, как нужно заботиться о здоровье и бытовых нуждах рабочего.

Этот день выдвинул поворотный в строительстве нашей шахты. Рабочие, увлеченные этим патристичным показом социалистического отношения к труду, сумели под повеселением руководством МК и МГР ВКП(б) для партии и правительства в г...

И уверяю, что этот день остался памятным не только для меня, но и для всех рабочих нашего коллектива до конца нашей жизни.

Секретарь парткома шахты № 7—8 ОЛЬХОВИЧ.

ВЗРЫВ

На проходке свода 23 бис оставалось пройти последние шесть метров, когда нависла угроза, что будет сорван план. Крепкий и вынослив не поддавался никаким усилиям. За семь суток углубились только на восемь сантиметров. Я решил взорвать неплатящую породу. На мостовых работах так делали. Пошел к начальнику шахты.

Начальник сразу было ошел. — Ты что с ума сошел? В кессоне взрывать? Да никогда этого не было и не будет...

— У меня опыт есть, а разрешения добьемся.

— Выборь лучше эту массу из головы и пид.

Бригада все же решила добиться разрешения. Несколько дней сидели в ожидании Метрострой, ходили по начальству и наконец получили разрешение. В тот же день решили взрывать.

Вся бригада собралась в шахте. Провортели бурки, заложив аммонал, выстуили шуру.

— Кто со мной останется? — спросил я.

Вызвался Демьяшкин. Остальным отозвал наверх. В шахте стало тихо.

— Прятаться будем по углам, за лесом, — указал я на кучу крепящего материала, — а теперь — внимание! Зажигай!

Черкнул свичкой. Ова ярко загорелась в богатом кисторомом воздушном кессоне. Поднес опичку к коннам шуру и укрался за грудой материала. Товарищи уже сидели в другом углу.

Через несколько секунд прогремели пять взрывов.

Взрыв помог. В несколько дней свод был пройден.

А. СОСЕДОВ.

ПЕРВЫЙ РЕЙС

В 8 часов 15 минут для сигнала отправления и выключая кнопку. Поезд плавно трогает с места и, пройдя несколько десятков метров по площадке, начинает спускаться по уклону, набирая скорость.

Наблюдая за спидометром и при повышении скорости свыше 25 км в час подтораживаю пневматическим тормозом.

У входной арки в тоннель толпа рабочих с криками «ура» встречает поезд. Вот уже над нашими головами своды тоннеля спускаются вниз.

Через несколько мгновений подвезаем в станции метро «Комсомольская площадь», встречаемые бурными аплодисментами и восторженными приветствиями строителей и станционного персонала. В кабину входят начальник Метрострой тов. Ротерг и зам. начальника тов. Абакумов.

Рабочие-строители тоннеля, лучшие ударники заполняют вагоны, и мы движемся в первый рейс.

Инж. М. Н. ШПОЛАНСКИЙ (воитель поездов).

Отв. редактор Е. РЕЗНИЧЕНКО.



Бригада штурмует пласты земли. Рядом воткнутое в породу — красное знамя, полученное за ударную работу. Сильная взрывают в твердую землю отбойные молотки... Крепче сжимаются руки... Радуете сердца...