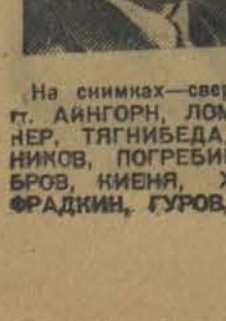


Ударник Метростроя

№ 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 Метрострой,
- 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 Сокольнического и Фрунзенского радиусов (открытый способ),
- 8) АЙНГОРНА И. Г. — заместителя начальника строительства по снабжению,
- 9) ОСИПОВА А. В. — председателя строительного Метрострой,
- 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—8 и № 13—14,
- 14) ГОЦЕРИДЗЕ И. Д. — начальника шахты № 16—17 и № 21—22 бис,
- 15) БОБРОВА А. И. — начальника шахты № 19—21,
- 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) РАППОПОРТА Г. С. — директора Ленинградского завода «Красный металлист»,
- 22) ТАНКЕЛЕВИЧА А. Г. — начальника шахты № 18—18 бис,
- 23) ПОГРЕБИНСКОГО И. С. — секретаря парткома шахты № 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) ШАХУТДИНОВА 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 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 Н. Н. — начальника 4-й дистанции,
- 8) ШЕЛЮБСКОГО И. С. — заместителя начальника Метрострой,
- 9) РОХВАРГЕРА М. И. — нач. шахты № 47—48,
- 10) МАРЬЯНОВСКОГО А. И. — заместителя партгорта Метрострой,
- 11) ЛИСТЕНГУРТА Р. А. — уполномоченного НКВД по Метрострой,
- 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) МОРГАН 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) 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 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 геодетическо-маршейдерского бюро,
- 19) БАРРЕТТ Ф. — английского специалиста на шахте,
- 20) МАЛАШИН М. К. — бригадира шахты № 22,
- 21) СОТРУДНИКОВА Г. — ударника шахты № 36—37,
- 22) ЛЕДЕНЕВ 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) АРСЕНОВА Л. А. — ударника 4-й дистанции,
- 30) БОЛОТОВА И. И. — ударника кессонной группы,
- 31) ЕРМИЛОВА В. И. — ударника шахты № 21,
- 32) ХОМЯКОВ А. И. — ударника компрессорной станции замораживающих установок.

ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ ЦИК СОЮЗА ССР:

- 1) ЖУКОВА М. Е. — директора 3-д «Динамо» им. Кирова (как ранее награжденного орденом Ленина),
- 2) ЧЕРКАСКОГО И. Е. — начальника конторы отличных 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 стр.)

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



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

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

Этих дней не смикнет слава!

ПОДНЯТАЯ ЦЕЛИНА

Не могу забыть один вечер. Не подхожу к сравнениям, чтобы сравнить его с чем-нибудь.

Это было в первых числах января. Стоял морозный вечер. На Остоженку по всю длину вышли метро-строители. Мы начали вскрывать мостовую.

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

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

Ваша, товарищи! Пожалуйста, катитесь!

Значимая Ольга ПОМЯЛОВА.

ПЕРВОНАЧАЛЬНАЯ «ТЕХНИКА»

Как только началась работа на шахте № 18, мы наткнулись на пльмун. Как бороться с пльмуну что с ним делать, мы тогда понятия не имели.

Нам надо делать форшахту, а пльмун не дает работать. Мы стали втупеать.

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

Но, хотя и утопили все сено, пльмун этой «технике» все-таки не подчинился.

После этого мы уже начали бороться с пльмуну серьезно. Забетонировали форшахту и начали бетонировать так называемый опельный бетонный колодезь. Пльмун слался. И теперь уже видно было, что можно обойтись без сена.

СЕМЕНЦОВ И. М. (шахта № 18 — 13 бис).

КОМСОМОЛЕЦ ГЛУШКОВ

Однажды в шахту № 23 прорезалась вода. С ревом и гулом устремился поток в штольню, настала пельмун. Унесла бревна и доски. Селе-... бригады сидели в комнате комсомола. Узнав об аварии, они бегом бросились к ставу.

Комсомолец Глушков и сосед по шахте быстро спустились в шахту. Струя воды толщиной в полметра была из забоя. Уже заливало камеру. Про-... можно дойти слесари разбирали насос, чтобы перенести его на другое место. И вдруг один из слесарей уронил в аумф боровую крышку насоса.

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

Комсомолец Глушков понял одно: крышку нужно достать. Он спустился к аумфу и нырнул в глубокую, мутную воду.

Через несколько минут насос работал.

ИВАНОВ.

ИСТОРИЧЕСКИЙ ДЕНЬ

На совещании в Моссовете в присутствии тов. Кагановича шла горячая дискуссия арбатской проблемы. Морган попрежнему горячо защищал шпотовую проходку в пельмах под домами. Покойный Розанов настаивал на мелком заложении. Профессор Лассек 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 даиную станцию и выйти на другую. Нельзя направление тоннеля поднимать улицы».

Лазарь Моисеевич предложил пойти по глубокому заложению, притом не улицы, а в заворках, параллельно улице. Практика заграничная, где тоннели проходят главным образом под улицей, для нас не обязательна. Там это диктуется тем, что частный владелец не позволит по своим домам вести метрополитен, а если и позволит, то попросит за это большие деньги. У нас эти препятствия отсутствуют.

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 проведенной нами работе в связи с решением вести проходку в стороне от улицы.

Поедемте на место, — сказал Лазарь Моисеевич. Был ясный, морозный вечер. Мы двинулись по Арбату: тт. Каганович, Хрушев, Бугаев, Ротер, 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 колодезь ствола. Мои пальцы до боли в ногах сжимаю влажные перекидные лестницы, но ги осторожно нащупывают опору. Кажется, никогда не будет конца этому путешествию к центру земли. Иногда сверху быстро падает огромная тень и стадо ослепает низким ревом sireны. Это клеть. Я невольно сжимаюсь, когда она проходит рядом со мной, сотраса деревянные отяжеления. Потом двигаюсь дальше. И вот — под ногами твердый пол.

Перед моими глазами необычайная картина. Во все стороны расходятся низкие штольни. Огромные бревна креплений. Блестят своими влажными боками: кажется, они испотели, сдерживая напор земли. В тумане испарений несутся человеческие фигуры, мелькают алгающие вагоны, глухо звучат голоса людей.

Наконец, я нахожу свой участок. Мне дают молоток, я нажимаю рычаг и вдруг молоток начинает просто трясти меня влево, словно он раскололся на мои пошевые руки.

Вместе с Соной Ибрагимовой мы дали 30 вагонов грунта вместо 25. Этот мой первый день на метр заложено останется у меня в памяти. Бригадир КАНТЫРЕВ (значимет шахты № 10—11).

ЛИВЕНЬ

Жгло солнце. Дулоа проникало глубоко в котлован.

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

Вдруг, капнула... Раз... два... Пошло кренче, и неожиданно для нас грянул сильнейший ливень. Забрызгал, зашумел. И струи воды потекли в котлован.

Беда!

Вода грозила подмыть подпорки, державшие дом военного интенданства, 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 пошла бригада Кирилова и Агапова. Ни кто не дрогнул, не убежал. Орлы комсомольцев, барахтались в воде спотыкаясь, падали и снова поднимались, строла преграду воде. Кое-кто в пылу борьбы падал, но искренне вынырив собственным телом заграждать одну джру, через которую текла вода. Мы все были напряжены до крайности, но увидев это зрелище, не могли удержаться от смеха.

Скоро вода была дешками и дамбами оставлена 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 Абуа боком один из забоев. Я вошел в пошею парня и начал разработку по-... А потом приступил к спонному креплению. Подошел ко мне Холод, внимательно осмотрел работу.

— Ничего. Работать можно!

Эти слова бригадира обрадовали меня, загли желанием показать, что я могу работать еще лучше, придать такую смежность, 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, душко, товарищ бригадир, надерно обогнал тебя твой бывший ученик». Меня ждало разочарование. У Холода процент выполнения оказался выше.

Проходчик АГАФОНОВ (значимет шахты № 7—8).

СОРОК МИНУТ

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

Сжатие продолжалось пятнадцать минут. В течение пяти минут всемирно упорно толкнули в десять вершков хрупнузи, как спички, над котлованом нагнали ота собственные стены и горы грунта, которые лежали у него на бровке.

Начальник второго участка Семенов схватил топор, первый бросился в котлован для крепления. Де-ним побежало трое рабочих. К этим трем присыпнуло еще десять. И весь коллектив второго участка за ними бежал в котлован и раскренил его в течение сорока минут.

В. И. КОПЕВИН (портрет дистанции № 2).

ВСТРЕЧА

... Комсомольцы бригады Марусина остановились перекурить, вдруг в забое послышался страшный шум. Сквозь ступе капель доносились новые звуки. Ребята насторожились. Глаза всех обратились в сторону смежного инженера.

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 Пронина доносился сквозь толщу порола.

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 бригады. Стук молотков встречной штольни был слышен. И вдруг раздался крик. У одного из проходчиков молоток вошел в породу по самую ручку. А когда молоток вытащили, в отверстие засиял тонкий луч света.

Люди обнимались, целовали друг друга в измазанные грязью щеки и губы. Многие прыгали от радости. А толстая стенка порола, развалившаяся людей, рушилась, все шире открывая отверстие. Вскоре в нем показалось измазанное лицо Пронина. Он улыбался.

— Где ваш бригадир?

Тот с протянутой рукой уже спешил к нему.

А. ХОХРЯНОВ, секретарь комитета ВЛКСМ шахты № 18—18-бис.

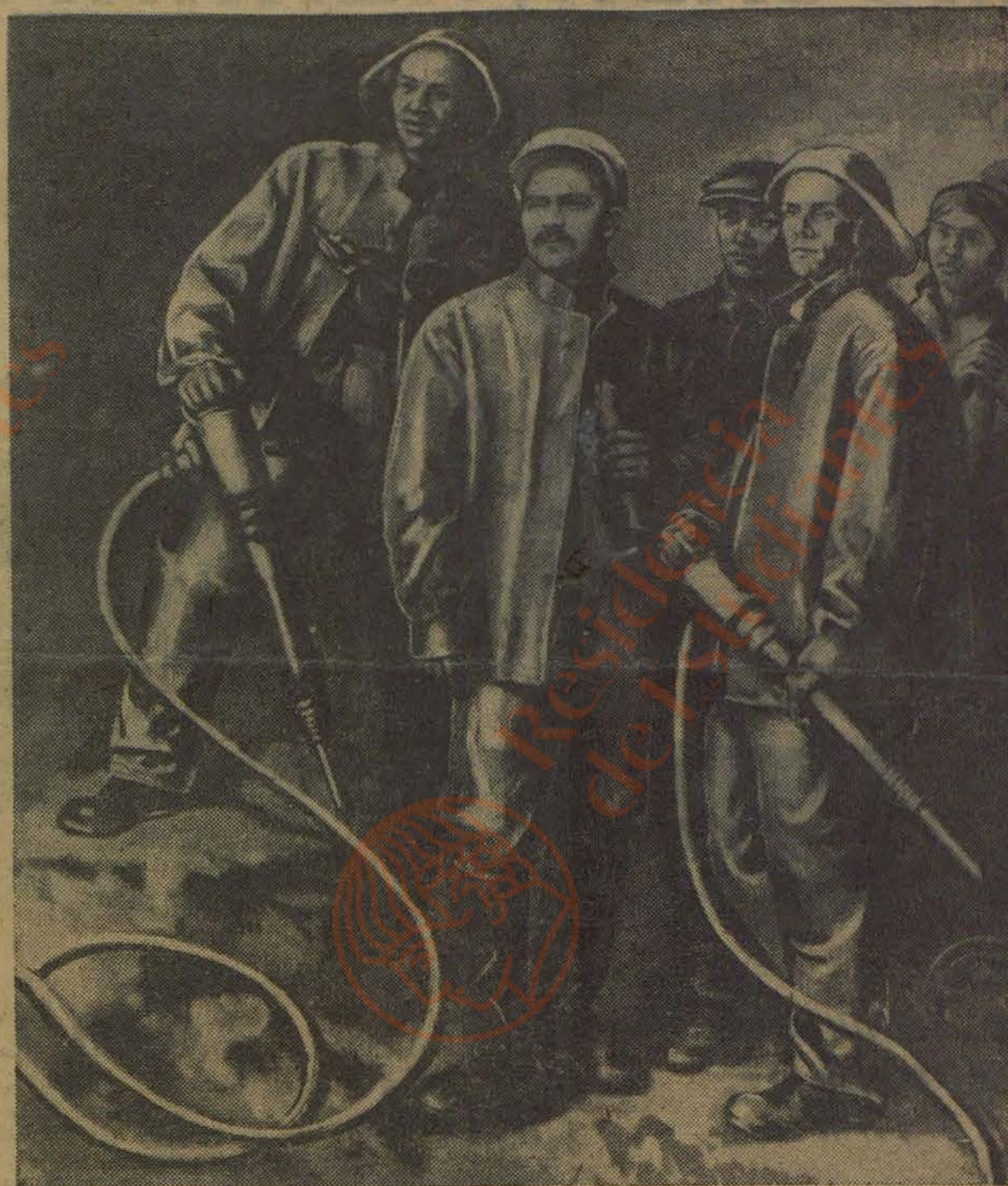
ИСТОРИЯ ОДНОЙ КАЛОТТЫ

Самым большим событием в строительстве станции «Красные ворота» была разработка среднего вестибюльного 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 росьми заходом, с боковыми сводами. Работали очень осторожно, под угрозой обвала. Но вот наступили дни, когда бригады Городецкого и Иппенцова облизались настолько, что между ними остались последние 6 метров неразработанного свода.

Разрабатывать одну трехметровую калотту за другой было расканоно, так как в породе были трещины. Разрабатывать же сразу шестиметровую калотту, особенно в условиях третьего свода протяженностью 105 метров и находящегося на глубине 40 метров, было также нелегко. Над разработками пролегал монументальный пльмун и было вполне серьезно опасение выпуска порола и осадки прилегающих в шахте домов.

Надо было выбирать. Наконец, в присутствии зам. нач. строительства т. Абакумова было решено...



«ТОВ. КАГАНОВИЧ В ШАХТЕ С ЗАБОЙЩИКАМИ-КОМСОМОЛЬЦАМИ». 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 пролетариев города Москвы по главе с членами МК и МКР ВКП(б).

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

Лично мне выпало счастье поработать в этот день плетом в плетку с любимым руководителем московских большевиков — Л. М. Кагановичем. В эти часы и минуты члены нашей бригады переживали

исключительное чувство гордости в преданности нашей партии, наплему тов. Сталина. Лазарь Моисеевич своей работой, своей удыбой и остроумием подымал энтузиазм всех работающих в бригаде. Задание было выполнено нами за 2 часа раньше срока. Все мы получили наглядный образец того, как нужно понимать, воспринимать и работать с массами.

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

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

Этот день выдался поворотным в строительстве нашей шахты. Работы, увлеченные этим наглядным примером социалистического отношения к труду, сумели под повелением руководства МК и МКР ВКП(б) для наряды и привлекательства в строительство.

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

Начальник сразу было опешил.

— 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 пиди.

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. Провордили бурки, заложили аммонит, выстали пиди.

— Кто со мной останется? — спросил я.

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

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

Чиркнул спичкой. Она ярко загорелась в богатом кессоном воздухе кессона. Поднес спичку к коннам шпуров и укрывался за грудой материала. Товарищ уже сидел в другом углу.

Через несколько секунд прогремели пять взрывов.

Взрыв помог. В несколько дней ствол был пройден.

А. СОСЕДОВ.

ГЕРОИ

19 апреля 1933 года звонит мне мой помощник Морозов:

— Гусев, вода топит шахту!

Бегу. Спускаюсь вниз. Слышу, плещет вода, словно кто в ладоши хлопает удачному оратору. Прорыв в калотте. Вода упирает за собой землю и рвется под свода.

Часть рабочих сбегала, боясь погубить свою жизнь. Другая — работала с оглядкой, готовая в момент опасности повернуть спину: это трусы с хитрецей. Человек тридцать работали со всей силой, преданностью и повсюду, накую может иметь человек. Они таскали бревна, тес, камни, шланги, насосы, моторы — все, чем можно спасти шахту, остановить нещадный напор воды. Эти о себе не поминки.

Татарин Зильфаров, горняк с тридцатипятилетним стажем, смуглый и жилистый в шахтерском резиновом костюме, стоит по колено в воде. Рядом с ним — прораб Вавилин, инженер Орлов, беспартийный. Несколько десятков рабочих беспрестанно выполняют их распоряжения. Двое суток длится борьба.

Наконец, Вавилин удалось отыскать колодезь водостона. Он оставил чугунный круг, спустился на пять метров вниз, залез по шнору в снеговую воду и специальной пробой огромного размера заткнул отверстие, через которое рвалась в шахту вода.

Л. Е. ГУСЕВ, секретарь парткома шахты № 33—35.

ПЕРВЫЙ РЕЙС

В 8 часов 15 минут дан сигнал 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 подражательно пасматическим торжесом.

У входной арки в тоннель толпа рабочих с криками «ура» встречает поезд. Вот уже над нашими головами свода тоннеля. Спуск проходит прекрасно.

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

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

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

Отв. редактор Е. РЕЗНИЧЕНКО.