

39.1
Л64

ТРЕТЬЯ ОЧЕРЕДЬ

МЕТРО



2015

ЭК

12

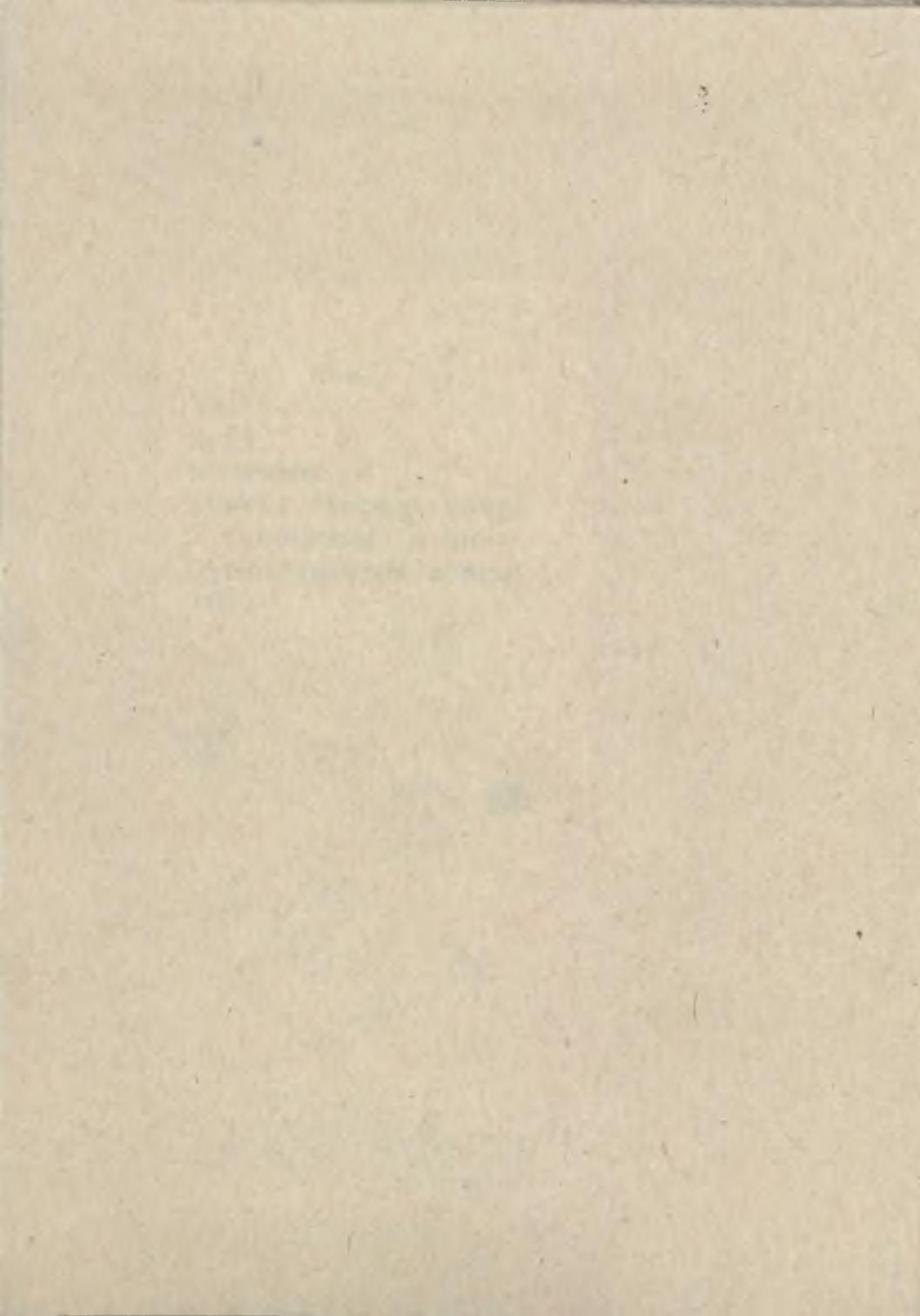


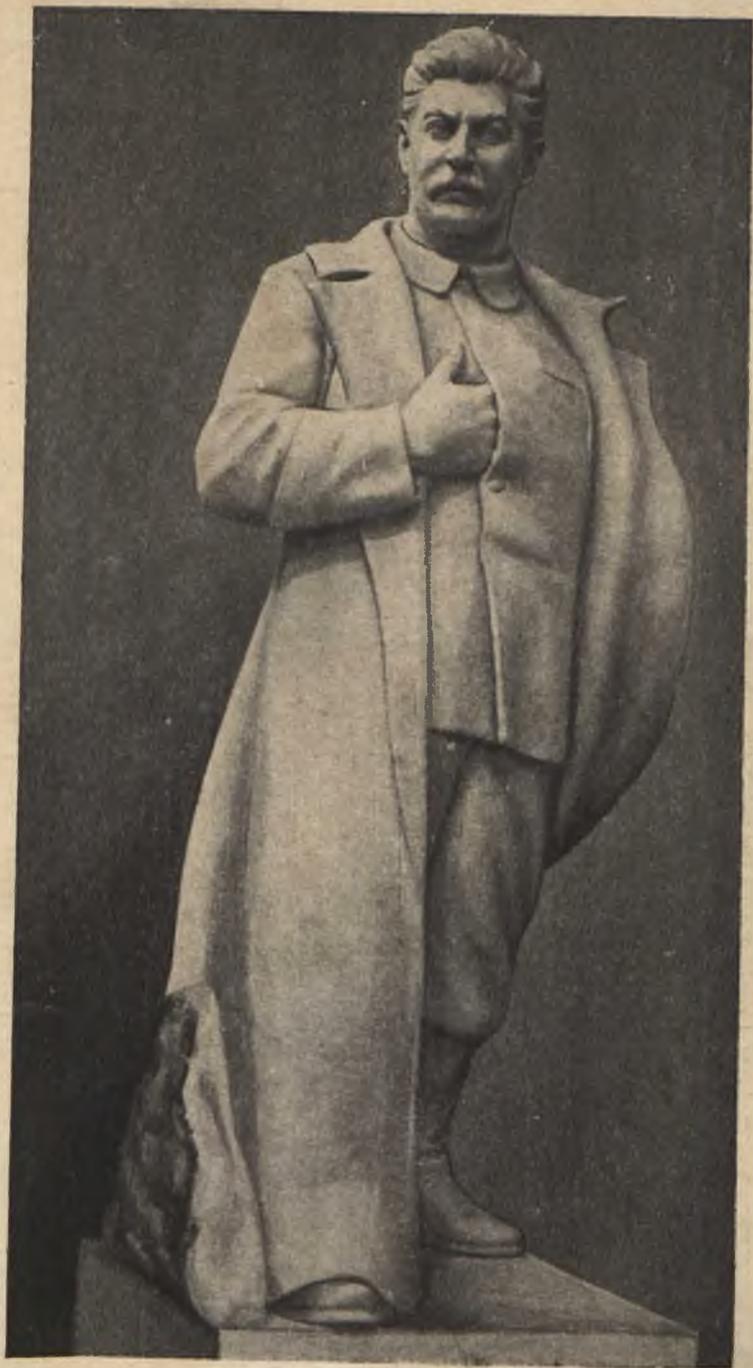
5/4

проб - 03



КРАЕВЕДЕНИЕ





Скульптура товарища И. В. Сталина, установленная на станции метрополитена „Завод имени Сталина“.





кР'

✓ 39.1
П 64

С. ПОТЕМКИН, А. ВЛАДИМИРОВ

ТРЕТЬЯ ОЧЕРЕДЬ МЕТРО

кР 892

ОТДЕЛ
СВЕДЕНИЯ

кР (ЭК)

МОСКОВСКИЙ БОЛЬШЕВИК
1945



39.112



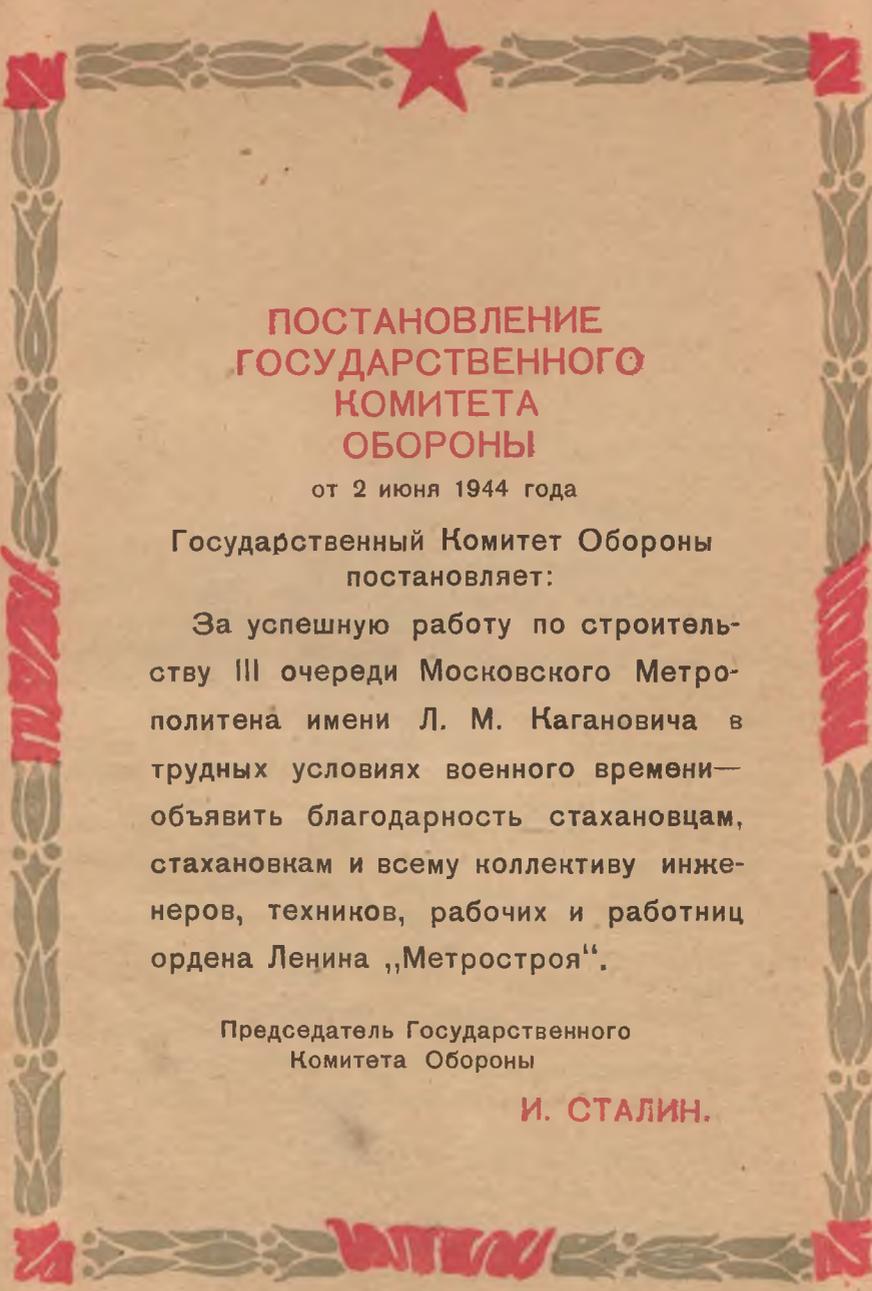
**УКАЗ ПРЕЗИДИУМА
ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
О НАГРАЖДЕНИИ МЕТРОСТРОЯ ОРДЕНОМ
ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ**

За образцовое выполнение задания Государственного Комитета Оборона по строительству третьей очереди Московского метрополитена имени Л. М. Кагановича в трудных условиях военного времени — наградить ордена Ленина строительство „Метрострой“ —
**ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО
ЗНАМЕНИ.**

Председатель Президиума Верховного
Совета СССР М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного
Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 2 июня 1944 г.



**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ГОСУДАРСТВЕННОГО
КОМИТЕТА
ОБОРОНЫ**

от 2 июня 1944 года

Государственный Комитет Оборона
постановляет:

За успешную работу по строительству III очереди Московского Метрополитена имени Л. М. Кагановича в трудных условиях военного времени— объявить благодарность стахановцам, стахановкам и всему коллективу инженеров, техников, рабочих и работниц ордена Ленина „Метростроя“.

Председатель Государственного
Комитета Оборона

И. СТАЛИН.

Задание Родины



какой радостью мы, строители подземных магистралей, в январе 1944 г. рапортовали Родине, столице, вождю: «Покровский радиус готов. Строительство третьей очереди Московского метрополитена завершено, задание Родины выполнено!»

Советский народ построил немало грандиозных сооружений — гидростанций, заводов, фабрик, новых городов, водных каналов. Но нам особенно дорого то, что создано руками трудящихся в дни ожесточённых боёв с ненавистным врагом. Успешное окончание третьей очереди метро — это победа не только строителей, но и всего народа, праздник всей советской страны. Мир вновь воочию убедился в том, что созидательная энергия нашей Родины неисчерпаема. Даже в суровые годы Отечественной войны наши советские люди строили монументальные сооружения, достойные героической эпохи!

Строители метро горды тем, что своим трудом они претворяют в жизнь сталинский план реконструкции столицы, основой которого является забота о человеке, о дальнейшем расцвете родной Москвы.

Руководители партии и правительства, великий вождь трудящихся товарищ Сталин уделяют большое внимание строительству новых линий Метрополитена.

Товарищ Сталин, несмотря на свою поистине титаническую военную и хозяйственную деятельность в дни войны, внимательно следил за строительством метро. По указаниям вождя в проект четвёртой очереди строительства метро, предложенный Метростроем, внесены поправки, благодаря которым пассажиры

новой подземной трассы получат больше удобств, будут обслуживаться ещё лучше.

Коллектив метростроевцев не смог бы столь успешно справиться с заданием Государственного Комитета Обороны, если бы не повседневная помощь, которую оказывали строителям руководители московских большевиков тт. А. С. Щербаков и Г. М. Попов. Они вникали во все детали строительства, требовали высоких темпов и безупречного качества работы.

Велика заслуга московских большевиков в строительстве метро! Какое организационное мастерство, большевистскую настойчивость, неутомимую энеогию и инициативу надо было проявить, хотя бы для того, чтобы в труднейших условиях военного времени создать в Москве эскалаторостроительную базу и в короткий срок выпустить восемнадцать сложнейших подъёмных машин! А сколько усилий потребовалось, чтобы своевременно снабдить стройку всеми необходимыми материалами — металлом, цементом, лесом, механическим и электротехническим оборудованием, мрамором, гранитом.

Большую работу по развёртыванию социалистического соревнования в коллективе строителей провели партийные организации и комсомол Метростроя. Становясь на самые трудные и ответственные участки, показывая личный пример в труде, коммунисты и комсомольцы широко развернули политико-массовую работу, организовали выпуск «боевых листовков», «молний», плакатов. Успехи передовиков, их опыт быстро становились достоянием всего коллектива. Крепко доставалось нерадивым, тем, кто мешал выполнению плана стройки. В этом деле значительную роль сыграла наша многотиражка, газета «Ударник Метростроя», которая выходила тогда ежедневно небольшой боевой листовкой.

По-фронтовому трудились строители метро. Вдохновенный труд, настойчивость, творческую выдумку, все усилия направили они на выполнение ответственного правительственного задания. В повседневной борьбе за темпы и добротное качество сооружений выросли замечательные кадры метростроевцев, искусные мастера подземного строительства. Они показывали пример самоотверженного труда и в любых условиях вдвое, втрое перевыполняли производственные задания. Кадровики организовали в штольнях и забоях стахановские школы, на ходу обучая молодое пополнение. Тесное содружество бывалых строителей и

молодёжи помогло коллективу в сжатые сроки соорудить 26 километров тоннеля и семь станций.

Проходчики Лагоденко и Онищенко, бетонщицы Кабанова, Васина, чеканщики Курманаев и Медведев, мраморщики Шалунов, Романов, Жуков, Максимов, плотник Усенко, слесарь Мещеряков — вот настоящие гвардейцы трудового фронта!

Большую настойчивость, умение смело решать сложные технические вопросы, преодолевать трудности военного времени показали командиры стройки — начальник Метростроя генерал-директор пути и строительства II ранга т. Самодуров, его заместители инженеры тт. Данковцев, Танкилевич и Чесноков, начальники шахт тт. Сметанкин, Тищенко, Леферов, Штерн, Данила, Филиппов, Вазианов, Курепко, проектировщики тт. Гитман, Кабанов, начальник архитектурно-отделочных работ архитектор т. Зеленин, директора заводов тт. Миллер, Ильин, Дюков, Мирер, инженеры тт. Церковницкий, Размеров, Овчинников, Колоколов, Часовитин, Глебов, Дорман и многие другие.

Инженеры, проектировщики, архитекторы неутомимо работали над новыми техническими проблемами, чтобы сэкономить время и силы строителей, материал и средства, создать высококачественные сооружения.

О героической работе подземных мастеров, о трудностях, которые преодолели строители, и о том, что сделано ими, рассказано в этой книге.

Труд строителей получил высокую оценку вождя. «Строительство Метрополитена в условиях войны, — писал товарищ Сталин коллективу строителей, — имеет не только хозяйственное, культурное, но и оборонное значение. Партия и правительство высоко ценят самоотверженный труд метростроевцев».

2 июня 1944 года Государственный Комитет Обороны объявил благодарность стахановцам, стахановкам и всему коллективу инженеров, техников, рабочих и работниц Метростроя.

Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР за образцовое выполнение заданий Государственного Комитета Обороны по сооружению третьей очереди строительство «Метрострой», ранее удостоенное ордена Ленина, награждено орденом Трудового Красного Знамени.

За успешное выполнение правительственного задания по строительству третьей очереди 974 работника Метростроя и московских организаций награждены орденами и медалями Советского Союза.

Коллектив метростроителей в ответ на высокую оценку его труда нашим правительством отдаёт все свои силы делу победы над врагом.

На наш коллектив Государственный Комитет Обороны возложил новое ответственное задание — сооружение четвёртой очереди метрополитена.

Новая трасса — большое подземное кольцо — свяжет прежние три очереди метро в единую сеть. Кольцевая линия пройдёт через шестнадцать районов столицы, где живёт около двух миллионов человек. Она пересечёт крупнейшие магистрали и площади, соединит основные железнодорожные вокзалы Москвы. По кольцевой трассе метро можно будет проехать из ряда районов столицы без пересадки, а если с пересадкой, то минуя центр. Это увеличит пропускную способность уже существующих магистралей.

Новая подземная трасса, протяжением в 20 километров, в восточной и южной частях города пройдёт по Садовому кольцу, а в западной и северной — между Садовым кольцом и Камер-Коллежским валом. На этой трассе будет сооружено двенадцать станций: «Курская», «Таганская», «Павелецкая», «Серпуховская», «Октябрьская», «Парк культуры и отдыха им. Горького», «Киевская», «Краснопресненская» (у Зоопарка), «Белорусская», «Новослободская» (у Селезневки), «Ботанический сад» (1-я Мещанская, у Безбожного переулка) и «Комсомольская». Из этих двенадцати станций 6 будут пересадочными.

Объём работ на новой трассе в полтора-два раза превосходит объём работ, выполненных строителями на любой из трёх предыдущих очередей. А сроки при этом установлены очень сжатые. Потребуется всемерное напряжение сил коллектива Метростроя и более высокий уровень строительной культуры.

Прежде всего надо всесторонне механизировать процессы тоннелестроения, применить скоростные методы строительства, широко внедрять принципы параллельного, комплексного ведения работ. Раньше в практике строителей существовал разрыв между сооружением конструкций и отделкой тоннелей и станций. Теперь же необходимо вести весь комплекс работ одновременно с тем, чтобы отдельные вполне готовые участки трассы сдавать немедленно по завершению их строительства.

Сооружение новой трассы даёт большой простор для творчества в области тоннелестроения, а также в архитектурном и художественном оформлении станций.

Большое подземное кольцо—новое грандиозное сооружение—должно стать величественным памятником победы нашего народа в его исторической битве с немецкими захватчиками.

«Союз нерушимый республик свободных» — эта основа нашей государственности, запечатленная в Гимне Советского Союза, будет воплощена в архитектуре станций новой подземной магистрали.

Мысль проектировщиков четвёртой очереди направлена на создание максимальных удобств для пассажиров, и в частности, на увеличение пропускной способности станций подземного кольца. С этой целью на пересадочных станциях запроектированы более просторные наклонные ходы, а для предотвращения встречных пассажиропотоков—дополнительные переходы. Залы станций должны быть более обширными, чем существующие.

Наша страна сумеет обеспечить строительство Большой подземной трассы всеми необходимыми материалами и техническими средствами. Дело за строителями, за их инициативой и умением работать по-новому.

На строительство четвёртой очереди пришло много молодых москвичей, которые не работали на сооружении Метрополитена, и теперь впервые спустились в тоннели и шахты метро. Партийные и профсоюзные организации нашей стройки широко развернули работу по воспитанию нового пополнения, прививая молодым строителям боевые традиции метростроителей.

Под руководством МК и МГК ВКП(б), с помощью трудящихся Москвы, коллектив Метростроя успешно выполнит почётное задание Родины. Воодушевлённые приветствием великого Сталина, строители будут трудиться ещё более самоотверженно и в срок дадут столице новое сооружение — большое подземное кольцо лучшего в мире метрополитена.

*В. МАТВЕЕВ,
парторг МГК ВКП(б) на Метрострое.*

Москва воевала и строила



ооружено в дни Отечественной войны»...

О многом говорит эта сверкающая золотом надпись, высеченная на мраморных плитах, установленных на станциях метро третьей очереди.

Отшумели военные годы. Возникнут новые города, на опалённой земле зацветут чудесные сады. Наши дети и внуки будут с волнением читать золотую надпись. Она напомнит им о той великой эпохе, когда советские люди в ожесточенной борьбе отстаивали свободу всего человечества.

Будущее принадлежит тому, кто творит, строит, созидает. Немцы ворвались на советскую землю, чтобы разрушить завоеванное кровью и добытое трудом счастье советского народа, чтобы испепелить наши города и сёла. Но это был прыжок зверя, обречённого на смерть.

В первый же день войны на всю страну прозвучал твёрдый, уверенный голос товарища Молотова: «Наше дело правое. Враг будет разбит, победа будет за нами».

Горько и тяжело было переживать дни отступления. Немецкие танки кромсали нашу родную землю, немецкие пушки обстреливали Ленинград, враг подходил к Волге.

Но мы верили в час полной победы, верили, что он недалёк.

И вот всё ярче и ярче небо столицы стало озаряться вспышками салютов.

Красная Армия наступает!

Непоколебимая вера в торжество нашего правого дела придавала силы, утраивала энергию советских людей. И мы не только воевали. Даже в самые трудные для Родины дни, даже в тот

грозный момент, когда немецкий бронированный кулак стучался в ворота Москвы, советский народ продолжал строить, творить.

На далёких склонах Алтая вырастал новый тракторный завод, в Сибири создавались школы для эвакуированных детей. Учёные трудились над проблемой долголетия человека, Шостакович писал в осаждённом Ленинграде симфонию. Москвичи соорудили метро...

Москва жила, Москва боролась, воевала и строила.

Народ-воин, народ-творец — непобедим! И третья очередь метрополитена навсегда останется грандиозным памятником Великой Отечественной войны, памятником негибаемой воли и силы народного духа.

Воин! Твои ратные подвиги, мужество, героизм навеки запечатлены в мраморе и граните. Труженик! Твои героические ночи у станка, у пылающей домны, твой труд на колхозных полях во имя победы воплощены в бронзу и металл подземных дворцов!

Только советский народ, воспитанный Лениным и Сталиным, в годину ожесточённых битв за свободу мог выдержать подобные испытания, выстоять и найти силы для титанического подвига солдата и строителя. Сооружение новых станций метро в годы войны — яркое выражение нашей твёрдой уверенности в победе.

Столица Родины — Москва имеет теперь новые подземные магистрали, связавшие густонаселённые промышленные районы с центром города.

«Трудно переоценить значение метро для населения нашего района», — так писали в день пуска Покровского радиуса Иосифу Виссарионовичу Сталину трудящиеся Сталинского района Москвы.

Раньше, до Октябрьской социалистической революции, этот район являлся заброшенной окраиной. В годы героических пятилеток на месте пустырей и свалок были построены заводы и фабрики, школы и детсады, больницы, кинотеатры, прекрасные жилые дома. Новая подземная дорога даёт трудящимся района быстрый и наиболее совершенный способ передвижения. Покровский радиус приблизил население района к культурным учреждениям столицы, а живущим в центре города предоставил широкую возможность использовать зелёный массив Измайловского парка культуры и отдыха имени Сталина.

Строительство метро продолжается. Прокладываются новые тоннели, создаются ещё более прекрасные подземные дворцы.

* * *

На поездку в центр города москвичи, живущие в Измайлове, затрачивали раньше полтора часа. А теперь поезд метро доставляет их на площадь Революции за 14 минут.

Быстро и удобно!

Но все ли знают, какой труд вложили строители, чтобы создать эту замечательную дорогу?

Третья очередь состоит из двух радиусов — Покровского и Замоскворецкого. Оба радиуса связывают центр Москвы с густонаселёнными районами столицы.

Покровский радиус — это продолжение ранее построенной линии «Киевский вокзал» — «Курский вокзал». Длина радиуса — 7,2 километра. На нём расположены станции «Бауманская», «Электrozаводская», «Сталинская» и «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина».

Длина Замоскворецкого радиуса, являющегося продолжением линии «Сокол» — «Площадь Свердлова», — 6,3 километра. На нём сооружены станции — «Новокузнецкая», «Павелецкий вокзал», «Завод имени Сталина».

Чтобы построить тоннели новых радиусов и соорудить под землёй обширные станции, строителям пришлось вынуть 1 630 тысяч кубометров грунта и уложить 222 тысячи кубометров бетона.

Но разработать грунт и выдать его на поверхность земли — это ещё не всё. Тоннели надо одеть в металлическую рубашку из тюбингов, зацементировать пустоты между тюбингами и грунтом, сделать бетонные фундаменты и уложить рельсы. Одним только перечислением материалов и оборудования, которые понадобились для строительства двух радиусов, можно было бы заполнить всю эту книжку. Для одновременной перевозки всех этих грузов и вынутого строителями грунта потребовалось бы 6 тысяч тяжеловесных железнодорожных составов. Автотранспорт Метростроя, обслуживая работы по сооружению третьей очереди, совершил пробег в 168 миллионов тонно-километров!

Вес тюбингов, смонтированных метростроевцами на третьей очереди, составляет более четверти миллиона тонн. Строителям потребовалось свыше полумиллиона тонн цемента, полтора мил-

лиона кубометров гравия, щебня и песка, 77 тысяч тонн металла и 200 тысяч кубометров леса. Чтобы сделать тоннели и станции водонепроницаемыми, метростроевцы уложили 3 миллиона квадратных метров гидроизоляционных материалов.

Со всех концов Советского Союза — с древнего Урала и далёкого Алтая, из Средней Азии, с солнечного Кавказа и с



Скульптурная группа «Партизаны Великой Отечественной войны», установленная в вестибюле станции «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина». Автор скульптуры М. Манизер.

Украины — прибывали самые дорогие, самые лучшие материалы для отделки подземных дворцов. 15 тысяч квадратных метров мрамора и 5 тысяч квадратных метров гранита пошло на облицовку станций и вестибюлей.

На станциях Покровского и Замоскворецкого радиусов установлено восемнадцать эскалаторов. Самые большие эскалаторы смонтированы на станции «Сталинская». Длина каждой ленты равна 192 метрам. А если соединить все лестницы этих восемнадцати эскалаторов одна с другой, то получится движущаяся дорога протяжением более чем в 2,5 километра.

Сотни, тысячи, миллионы — таковы цифры этого грандиозного строительства, и за каждой из этих цифр стоит упорный труд коллектива строителей, воля мастеров подземных работ, воплощённая в сталь, гранит, мрамор, бетон!

В недрах Москвы трудились люди с горячим сердцем патриотов, беспредельно любящие свою Родину и её славную боевую столицу.



В труде, как в бою



метростроевцы — это звучит гордо! Истинные подземные мастера, они прошли тринадцатилетний путь трудовой доблести и достигли высокого строительного искусства. Недаром у многих из них на груди сияют ордена и медали. Упорство и мужество сцементировали этот славный коллектив, сплочённый воедино, как кольца тьюбингов. В забоях и шахтах выросли крупнейшие специалисты советского тоннелестроения. И когда Родине требуются строители высокого класса, обладающие выдержкой воина и трудовым опытом мастера, неизменно приглашают метростроевцев. Будь то подземная трасса, проходящая под руслом большой реки, тоннель на горной железной дороге или рудная шахта на склонах Урала — всё, к чему приложили свои руки строители московского метро, всегда отмечено высокой маркой, сделано добротнo, на столетия.

Годами напряжённого труда создавались славные метростроевские традиции. И теперь их свято хранят старые кадровики — «золотой фонд» коллектива строителей. Став мастерами, они создают стахановские школы, бережно растят и обучают молодёжь, передавая ей свой богатый опыт. Это они — герои подземной Москвы — сделали звание метростроевца гордым и почётным. Производственный энтузиазм строителей, воодушевлённых героической борьбой Красной Армии, решил успех сооружения третьей очереди.

Биография лучших мастеров подземного строительства — это живая история московского метро. От первого удара лопатой в грунт московских улиц до установки мраморной плиты в новых станциях Покровского радиуса — вот славный путь этих людей.

Мастера метро в совершенстве владеют многими специальностями, но если спросить у них, какая работа самая сложная, самая увлекательная, они ответят: проходка!

Проходка требует не только большого мужества, но и значи-

М

тельных познаний в строительном деле. Есть в ней и романтика труда, и точный инженерный расчёт. Опытный проходчик — это одновременно хороший тубингщик, чеканщик, болтёжник, плотник... Сквозь землю и воду, преодолевая коварные пльвуны и размывы древних рек и речушек, прошли эти люди. И если на метро говорят: «Старый проходчик», то к этой характеристике нечего добавить. Этими двумя словами сказано всё.

Лучшие подземные мастера в своё время были проходчиками. Они, строители первой очереди, теперь стали командирами смен, участков, руководителями передовых строительных коллективов, знатными людьми метро.

Московское метро — их родной дом, самая близкая сердцу частица того большого и всеобъемлющего, что мы называем Отчизной.

Инженер Николай Осиков работает на метро с начала строительства первой очереди. Умелый организатор, он уже на Горьковском радиусе прославился как один из лучших руководителей щитовой проходки.

Настала тяжёлая для столицы осень 1941 года. Озверелые немецкие банды рвались к Москве, к её фабрикам, заводам, культурным ценностям. Коммунист Осиков переходит с группой товарищей линию фронта и становится командиром партизанского отряда. Налёты на немецкие штабы, спущенные под откос эшелоны врага — вот боевой счёт воспитанника метростроевского коллектива. Оправившись после тяжёлого ранения, прямо из госпиталя, Николай Осиков приходит на стройку метро, снова спускается в шахту, руководит передовым участком на строительстве станции «Бауманская».

Немало прославленных мастеров Метростроя ушли сражаться на фронт. Проходчики и щитовики познали искусство боя. Лётчикам-комсомольцам Михаилу Лазаренко, Аркадию Чернышеву и Ивану Королеву, бывшим метростроевцам, присвоено звание Героя Советского Союза. Тремя боевыми орденами награжден вырубщик мраморного завода, ныне лётчик-истребитель Алексей Поддубский.

А те, кто остался работать в шахтах, старались в своём героическом труде не отставать от друзей-фронтовиков.

Кто на строительстве не знает Ивана Алексеевича Яцкова? Он, рядовой проходчик, овладел всем комплексом метростроевских работ и стал опытным начальником участка. Больших успехов добился Яцков со своими людьми в забоях «Курской». Всю



Бригадир проходчиков строительства станции «Павелецкая» орденосец
А. Т. Барышников.

ду поспевал Иван Алексеевич. Он заботился и о нормальной работе щита, и о своевременной доставке крепёжного леса, на ходу помогая откатчикам выдавать на-гора тяжёлую породу.

Война перебросила его в отдалённый район, на строительство укреплений, а потом на важный оборонный объект. Иван Алексеевич сутками не выходит из кессона, выполняя задание Родины. Тяжёлые испытания с честью выдержал опытный тоннельный мастер.

...Враг отступал, взрывая мосты и тоннели. Как удары набата, громыхали в горах раскаты артиллерии. Наступающая Красная Армия требовала боеприпасов. Отряд Ивана Алексеевича Яцкова получил боевое задание: в кратчайший срок восстановить горные тоннели на важнейшей железнодорожной магистрали, только что освобождённой от врага.

Строителям надо было снять разрушенный свод тоннеля. Они взбирались по головокружительным откосам и, чтобы не упасть с многометровой высоты, обвязывали себя верёвками, подобно альпинистам. Вот где пригодилось горное мастерство тоннельщи-



Бригадир комсомольско-молодёжной бригады, награждённый орденом Ленина, Константин Лагоденко.

ка, ловкость спортсмена, мужество бойца! Ивана Алексеевича видели на самых трудных участках. Когда требовала обстановка, он шёл на риск, увлекая за собой весь коллектив. И теперь Иван Алексеевич заслуженно носит высокое звание Героя Социалистического Труда.

Семнадцатилетним юношей пришёл на строительство Константин Лагоденко. Костя не имел специальности. Но через месяц он уже получил самостоятельную штольню и успешно, не отставая от кадровиков, повёл проходку. Вскоре комсомольская организация приняла Лагоденко в свои ряды.

Шаг за шагом росло мастерство проходчика. Константин Лагоденко строил вторую и третью очереди, участ-

вовал от начала до конца в сооружении станции «Бауманская».

Когда Метрострою понадобились квалифицированные бригады, комсомол выдвинул на эту работу Константина Лагоденко.

Особенно отличилась бригада молодого мастера, когда заканчивалось сооружение Покровского радиуса.

* * *

...Просторный, чистый тоннель в некоторых местах не был ещё полностью закончен. Укладка последних тубингов была поручена Константину Лагоденко.

Место работы прославленной бригады легко узнать. В тоннеле стоит переходящее Красное знамя Московского горкома комсомола. Бригада Лагоденко не расстаётся с почётной наградой. Она переносит знамя с участка на участок, туда, где ей приходится работать.

Бригадир Лагоденко, заняв узкий проём между двумя мощными струями воды, бьющими из свода тоннеля, берёт грунт широкой совковой лопатой, готовит место для сборки тюбингового кольца. Рядом с бригадиром боевые испытанные друзья — старые проходчики и тюбингщики Иван Кральнов и Тимофей Черкас. Тут же работают недавно обученные Константином девушки Аня Черепнева, Евдокия Гончарова, Мария Радченкова. Они грудятся с воодушевлением, внимательно прислушиваясь к замечаниям и советам мастера. Фронтальная бригада Лагоденко в эти решающие дни выполняла задание на 200—300—450 процентов.

Не было на строительстве случая, чтобы не завершилось в срок то дело, за которое

брался инструктор стахановских методов труда, руководитель лучшей комсомольско-молодёжной бригады, молодой коммунист Константин Лагоденко. Замечательных мастеров имеет метростроевский коллектив. Если Петру Усенко и его бригаде плотников давали срочное фронтальное задание, то все знали, что оно будет выполнено вовремя и образцово.

Посмотрите на прекрасные мраморные колонны, искусные лепные горельефы, на бронзовые картуши, на полированное дерево аскалаторов, на гранит и порфир — всюду вы увидите любовно выполненную работу. Это — труд истинных мастеров: мраморщиков, лепщиков, полировщиков, краснодеревцев, монтажников, арматурщиков. Их называют «стариками», но не по годам, а по опыту, умению. Следом за ними подтягиваются, учясь, накапливая опыт молодёжь. Так растёт и пополняется новыми кадрами «золотой фонд» подземных мастеров Метростроя.



Один из лучших плотников строительства третьей очереди метро Пётр Усенко. Награждён орденом Трудового Красного Знамени.

Коммунисты-вожаки



Организаторами соревнования, подлинными вожаками рабочих коллективов были коммунисты Метростроя. Они становились на самые ответственные участки, туда, где решалась судьба производственного плана.

...На строительстве станции «Новокузнецкая» было тревожное положение. Отставали работы по изготовлению и установке арматуры. Мастеров-арматурщиков шахта не имела. Это отставание угрожало сорвать бетонировку и отделку станции мрамором и гранитом. Тогда по инициативе партийного бюро (секретарь т. Саркисов) коммунисты начальники смен тт. Конякин и Писменов, стахановцы тт. Дгебуадзе, Дворецкий и Яхин, отработав смену на своих участках, в течение нескольких недель выходили на заготовку и установку арматуры.

И те, кто ранее едва был знаком с арматурными работами, и те, кто впервые взялся за это дело, настойчиво осваивали его. И настойчивость победила! Прорыв был ликвидирован. Бетонщики и мраморщики получили фронт работы, строительство станции было завершено в срок.

Таких примеров горячего патриотического отношения коммунистов к труду было много.

В самые напряжённые дни окончания строительных, отделочных и монтажных работ на объектах Метростроя, по указанию МГК ВКП(б), были созданы участковые партийные группы.

Они стали центрами политико-массовой работы в рабочих коллективах. Партгруппы организовали читки газет, выпуск «молний» и «боевых листков», мобилизуя строителей на решение практических задач, выступая инициаторами социалистического соревнования.

Велика организующая роль партийных групп в сооружении третьей очереди метро. Возьмём к примеру партийную организа-

цию строительства станции «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина». В мае 1943 года здесь было всего восемь коммунистов. Для усиления этой партийной организации МК ВКП(б) направил из Краснопресненского и Таганского районов столицы десять коммунистов. На всех участках станции были созданы партийные группы, которые сразу же установили тесную связь с рабочими, объединили вокруг себя широкий актив из передовых беспартийных рабочих-стахановцев.

Опираясь на партийные группы и широкий актив, партийное бюро (секретарь т. Ковалев) разрешало серьезные вопросы стройки.

В наиболее ответственный период самым узким местом явилась штукатурка. Квалифицированных рабочих-штукатуров объект не имел. Районные комитеты партии и райсоветы столицы, приходящие в таких случаях на помощь, на этот раз прислать штукатуров не могли: рабочих требуемой квалификации было крайне мало на предприятиях районов.



Бригадир штукатуров строительства станции «Измайловский парк культуры и отдыха им. Сталина» П. З. Пчелинцев.

Тогда решением партийного бюро на штукатурные работы была направлена группа коммунистов-строителей во главе с Петром Захаровичем Пчелинцевым.

Не без труда далась этим метростроевцам новая специальность. Упорно овладевая ею, вожаки-коммунисты организовали вокруг себя группу комсомольцев и молодёжи, создав крепкую производственную бригаду. Вскоре бригада коммуниста Пчелинцева добилась таких темпов и качества работы, что догнала коллектив старых опытных штукатуров, а затем вышла на первое место в социалистическом соревновании.

Перевыполняя задание в два раза, бригада в течение нескольких месяцев держала переходящее Красное знамя шахты и выпел МГК ВЛКСМ. Коммунист Пчелинцев подготовил двенадцать штукатуров, среди которых — передовые стахановцы шахты комсомолки тт. Ерёмкина, Столбова и другие.

На опалубочно-плотничных работах впереди шла бригада молодого коммуниста т. Усенко, на гидроизоляции тоннелей пример всем показывала бригада коммунистки т. Силкиной, на такежных работах инициатором и передовиком соревнования была бригада коммуниста т. Трусова, на бетонных работах — коммуниста т. Хаустова.

Всё это кадровые метростроевцы, прошедшие школу строительства трёх очередей. Так, Ефим Сергеевич Хаустов пришёл на Метрострой в 1932 году. Он принимал участие в сооружении станций «Киевский вокзал», «Сокол», «Площадь Революции», «Завод имени Сталина». За это время он подготовил более сотни проходчиков, бетонщиков, изолировщиков. На строительстве станции «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина» в бригаду Ефима Сергеевича Хаустова включили восемнадцать девушек, только что пришедших с заводов и учреждений столицы. Девушки были совсем не знакомы с работой на метро. Коммунист Хаустов обучил их искусству бетонщиков, привил любовь к новому делу, и вскоре его бригада стала лучшей на укладке бетона.

На бетонировке лотка станционного тоннеля бригада Хаустова, вместо 6 погонных метров по плану, укладывала в смену по 9—10 погонных метров.

Замечателен путь кадровой метростроевки-коммунистки Екатерины Сергеевны Силкиной — путь от подсобной работницы до мастера-изолировщика, от рядового строителя до партийного

руководителя. Вот что рассказывает Екатерина Силкина о своём производственном росте.

«До Метростроя я работала пять лет на вагоностроительном заводе буфетчицей. К делу всегда относилась добросовестно. Но специальность буфетчицы меня не удовлетворяла. С завистью я смотрела на мастеров-механиков нашего вагоностроительного завода. О Метрострое мне рассказал мой брат Максим. Он работал на одной из шахт, и я слышала, как он восхищался работой девушек-метростроевок. Его рассказы взволновали меня. «А как ты думаешь, Максим, могла бы я стать чеканщицей или изолировщицей?» — спросила я его однажды. Он посмотрел на меня и засмеялся: «Почему же нет? И чеканщица, и изолировщица из тебя выйдет хоть куда!»

Этот разговор и решил мою судьбу. Я пошла работать на станцию «Завод имени Сталина».

Строить мне ранее не доводилось. Но я дала себе слово: как бы мне ни было трудно, обязательно овладею новой профессией. «Буду квалифицированной изолировщицей», — решила я и добилась этого. Я не отказывалась ни от какой работы, все задания бригадира выполняла добросовестно. Выполняя порученное мне дело, я присматривалась к тому, как опытные мастера укладывают изоляцию, не ленилась десятки раз подойти к битумоварке, проверить качество битума. К каждому слову опытных строителей я прислушивалась, к приёмам их работы присматривалась.

Здесь я узнала, что именно от нашей работы зависит водопроницаемость тоннеля, его качество. Труд наш незаметный на первый взгляд, но очень ответственный.

Через некоторое время, когда я привыкла, присмотрелась к новой работе и стала в ней разбираться, я резко поставила вопрос об инструменте. Плохо в нашей бригаде относились к инструменту. Паяльные лампы, бачки, мастерки, пилы — всё это разбрасывалось как попало.

— Инструмент надо беречь. Такое разгильдяйство — позор для бригады, — сказала я подругам.

Не всем понравились мои слова. Нашлись и такие, которые заявили:

— А тебе больше всех, что ли, надо? Что они, топоры-то, твои?

— В этот инструмент вложен человеческий труд, — ответила я. — У меня братья на заводе работают, я знаю, сколько

должен потрудиться человек, чтобы вот этот топор сделать. Кроме того, топоры государственные. А раз нам его доверили, мы за него должны отвечать.

С этого дня я взяла под контроль весь инструмент бригады. Подруги стали уважать меня за аккуратность и требовательность. Даже те, которые сначала обижались, стали похваливать меня за порядок.

Я не пропускала ни одного занятия по техническому минимуму, чувствуя, что учёба помогает моему производственному росту. Сдала технический минимум на «отлично», получила пятый, а потом и шестой разряд. За отличную учёбу меня премировали, присвоили звание мастера изоляционных и штукатурных работ.

С этого времени стала я заместителем бригадира, а вскоре и бригадиром. Забот прибавилось, но учёбу я не бросала, а постоянно пополняла свои знания как по технике изоляции, так и по сооружению тоннеля. Научилась владеть отбойным молотком, болтить, чеканить. Радостно было видеть, как на моих глазах поднимается новая станция метро «Завод имени Сталина».

Проходя по улице в метростроевской спецовке, я видела, с каким уважением относились ко мне москвичи. И я гордилась тем, что являюсь строителем метро.

Любая работа в сооружении тоннеля требует высокого качества. Мы строим на века. Особая тщательность нужна в изоляции. За несколько лет работы на Метрострое я привыкла к тому, что моя бригада постоянно перевыполняла нормы. Моё правило — давать не ниже 150 процентов плана!

В 1939 году я вступила в кандидаты ВКП(б). Первой общественной работой, которую мне поручили, было руководство ячейкой МОПР. Потом меня утвердили агитатором. И с этим делом справилась. А сейчас мне оказали большое доверие: выбрали членом партийного бюро и заместителем секретаря организации.

Партия и правительство высоко оценили мой труд. За работу на строительстве третьей очереди метро правительство наградило меня орденом Ленина.

На фронте сражаются четыре моих брата и муж. С радостью и волнением сообщила я дорогим фронтовикам об этом важном событии в своей жизни...»

Таков путь одной из тех советских тружениц тыла, патриотки-коммунистки, чей труд так высоко оценил великий вождь и

учитель товарищ Сталин в историческом докладе, посвящённом 27-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции: «Навсегда войдут в историю беспримерные трудовые подвиги советских женщин и нашей славной молодежи, вынесших на своих плечах основную тяжесть труда на фабриках и заводах, в колхозах и совхозах. Во имя чести и независимости Родины советские женщины, юноши и девушки проявляют доблесть и героизм на фронте труда. Они оказались достойными своих отцов и сыновей, мужей и братьев, защищающих Родину от немецко-фашистских извергов».

Язык цифр иногда убедительнее слов.

Об авторитете коммунистов стройки, об их передовой роли говорит рост парторганизации на станции «Измайловский парк». В мае 1943 года в ее составе было 18 человек, к концу года стало 75 человек. 57 коммунистов этой организации за самоотверженный труд по выполнению задания Государственного Комитета Обороны награждены орденами и медалями Советского Союза, 40 коммунистов получили награды Наркомата Путей Сообщения.



Как умирjali реку Чечеру



Известна ли такая река жителям Москвы? Повидимому, только специалисты-геологи да историки Москвы слышали о ней. Чечера — это буйная и капризная река, зарывшаяся в недра земли. Она продолжает жить, настойчиво пробивая себе путь сквозь юрские глины и отложения четвертичного периода, образуя мощные размывы и пльвуны. Как ни странно, но именно эта безвестная подземная река Чечева оказалась более упорным врагом метростроителей, чем даже Москва-река, под руслом которой прошли тоннели метро.

Нигде, пожалуй, строители тоннелей не встречали таких трудных и неблагоприятных условий, как в Москве. Сложна гидро-геология столицы. Размывы древних рек, старые русла Яузы и Москва-реки прорезают грунт. Ложбины, наполненные водоносными песками, суглинки и супеси, достигающие значительной мощности, осложняют труд метростроителей. Сооружение тоннелей в условиях водонасыщенных песков технически сложно и в ряде случаев требует применения специальных методов проходки — замораживания грунтов или кессонных работ.

Коварная подземная стихия причинила немало хлопот строителям Покровского радиуса. Сплошной полосой шли пльвуны. Вода, найдя трещины в известняках или слабый грунт, размывала его и потоками устремлялась в штольни. Вот где понадобились крепкие нервы и искусство мастеров!

...Было начало стройки. Коллектив 11-й шахты только что закончил проходку ствола, которая велась под сжатым воздухом, в кессоне. Через этот ствол предстояло выдавать на-гора породу, разрабатываемую при сооружении тоннелей, и спускать вниз строительные материалы, оборудование.

Внизу, у основания шахты, сделали засечку двух штолен. В это время работали уже без кессона, при нормальном атмосферном давлении.

М

Бригада Алексея Травина находилась в штольне, когда вода, прорвавшись у ствола, неожиданно устремилась в шахту. Проходчики услышали шум и бросились к стволу. Вода прибывала с катастрофической быстротой. Насосы не справлялись с откачкой.

Бросить шахту—значит погубить ценное оборудование, дать воде надолго затопить ствол, погубить всё, чего достиг таким огромным напряжением сил весь коллектив. Допустить этого нельзя! И бригада самоотверженно взялась за дело.

Вода доходила до пояса. Ледяная, она обжигала тело. Кочнели ноги и руки. Но проходчики упорно работали. Они закрепили забой, вытащили из воды оборудование, установили более мощные насосы.

И только после того, как авария была предотвращена, проходчики поднялись из шахты.

* * *

Много хлопот причиняла строителям вода, но ещё более злым врагом оказался пловун — вода в содружестве с песком.

Трудный участок пришёлся на долю проходчиков, соорудивших тоннели между станциями «Сталинская» и «Электроставская». Одетые в тяжёлые резиновые костюмы, под каскадами воды боролись они с пловунами. Вода и мелкий песок просачивались через рукава и воротник спецодежды, царапали тело, сковывали движения.

Каких огромных усилий требовал от проходчиков этот участок стройки, можно судить хотя бы по тому, что сменное задание для бригады опытных проходчиков составляло всего 14 сантиметров тоннеля! Порой казалось, что невозможно преодолеть бесконечные потоки воды, смешанной с песком. Но подземные мастера не знают, что такое отступление.

Проходчики Балабанов, Кудряшев, Игнатов, Жигалкин, спускаясь в шахту, всегда вспоминали своих друзей-фронтников, здесь же в забое читали они дорогие весточки с огневых рубежей и работали так, чтобы не стыдно было ответить друзьям на фронт:

— Сегодня мы прошли полметра в пловунах, завтра думаем сделать больше!

Впервые в истории советского тоннелестроения на третьей очереди пришлось прокладывать путь под Москва-рекой.

Когда-то, задолго до строительства советского метро, поэт-провидец Владимир Маяковский писал шуточные стихи про то,

как «под Москвой товарищ крот до ушей раздвинул рот», а в Москва-реке изумлённый карась «смотрит в дырочку сквозь грязь» на мелькающие «быстрой налима» подземные поезда. И вот теперь мечта поэта осуществилась: по чугунным тоннелям под Москва-рекой за день проносятся сотни поездов.

Проходка под Москва-рекой—большая победа метростроевцев. Впервые в мире подводные тоннели построены без применения сжатого воздуха и, самое главное, — без единой аварии. Сооружение подобных тоннелей в других странах (под реками Темза, Эльба, Гудзон, Ист-Ривер) велось только в кессонах, и всё же вода не раз прорывалась в тоннели, затопляла шахты.

Сложная задача проходки подводных тоннелей разрешена успешно потому, что в забоях и шахтах работали трудолюбивые и мужественные люди, такие мастера высокого класса, как бригадир проходчиков коммунист Никифоров, начальник участка Колоколов, и многие другие.

Сутками не покидали они своих постов, находясь на самых опасных участках. Их мастерство, основанное на богатом опыте и знаниях, казалось волшебством. Малейшее промедление или неточность — и вода, неукротимая в своём порыве, могла бы разом уничтожить первые сооружения, созданные напряжённым трудом людей.

Особенно сложная производственная задача выпала на долю участка, возглавляемого Гавриилом Колоколовым. Проходчики этого участка успешно построили тоннель под старым руслом Москва-реки, в тяжёлом грунте, при большом притоке воды.

А сколько упорства и воли проявили проходчики Константина Овчинникова в поединке с подземной речкой Чечерой!

Славную школу труда прошёл Овчинников. Путь этого тоннельщика типичен, характерен для многих строителей метро.

Пятнадцатилетним пареньком пришёл Костя из тамбовской деревни в Москву.

Сначала Константин работал землекопом на Воскресенском химкомбинате, потом грузил бут в Дубровском карьере, плотничал на заводе стандартных домов. Эти профессии явились первой ступенью к будущему мастерству.

И вот он на Метрострое. С волнением вспоминает Константин Иванович своего первого учителя — бурильщика Шаймутдинова, познакомившего его с перфоратором и отбойным молотком. Новое дело увлекло юношу и определило его судьбу. Уже через две недели он бурил в смену по 60 погонных метров шпу-

ров, обогнав многих кадровиков. Комсомольская организация обратила внимание на молодого, способного забойщика и приняла его в свои ряды.

Первая очередь метро. Станция «Красные ворота». Здесь Константину Овчинникову пришлось быть одновременно и учеником и учителем. Рядовой строитель, потом опытный звеньевой, он по славной метростроевской традиции учил других мастерству, твёрдости и самообладанию — необходимым качествам тоннельщика.

Вскоре Овчинников стал руководителем сквозной бригады. В бригаде было 60 человек — проходчики, крепильщики, бетонщики, нагнетальщики. С ними Овчинникову пришлось вести арматурные работы, одевать тоннели в водонепроницаемую рубашку из железобетона, а затем, когда строительство станции подходило к завершению, они освоили штукатурные работы и установку мрамора.



Начальник участка К. И. Овчинников (крайний слева) даёт задание бригадиру проходчиков Л. Н. Травину и начальнику смены М. Ф. Платонову.

На Горьковском радиусе Константин Иванович уже начальник смены: на строительстве станции «Динамо» он руководит ответственной проходкой наклонного хода. К прежним профессиям прибавились новые. Он становится хорошим тюбингщиком и расчеканщиком, осваивает укладку пути. А затем учёба на курсах тоннельных мастеров, проходка угольных шахт на Урале и, наконец, — строительство тоннелей под руслом Москва-реки и в пльвунах Чечеры.

Коллектив участка Константина Овчинникова вёл проходку тоннеля между станциями «Курская» и «Бауманская». С будущей трассой метро совпадало старое русло упрямой Чечеры. Прорыть тоннель выше или ниже её русла — значит нарушить строительный проект. Остался один путь — переупрямить Чечеру, пройти её «в лоб».

Приток воды около щита достигал иногда 1 200 кубометров в час.

— Этого даже под Москва-рекой не было. Мы каждый день столько воды «выпивали», что её хватило бы на целую Язу! — смеётся Овчинников, вспоминая о том, как его коллектив укрощал Чечеру.

Это было испытанием воли, знаний, мужества советских людей. Стоило насосам выйти из строя на несколько минут, как забой и все механизмы, установленные в нём, оказались бы в воде. Требовалась исключительная чёткость и бдительность инженеров и техников. День и ночь дежурили у насосов механики Одинцов и Седых.

Тоннель должен был дважды пересечь зону пльвунов, образуемых подземной рекой. Пльвуны решено было пройти не под сжатым воздухом (кессоном), как делалось раньше в таких случаях, а обычным способом. Это удешевляло стоимость работ и, главное, сокращало сроки сооружения тоннеля, зато сопряжено было с огромными трудностями, требовало от проходчиков особой тщательности, настойчивости и большого умения. Вот один из эпизодов этого героического труда.

Чтобы передвинуть щит вперёд, проходчики начали снимать крепления, установленные в забое. Песок неожиданно пришёл в движение, затрещали деревянные стойки и поползли вместе с песком. Жёлтая лавина песка хлынула в среднюю ячейку щита, где находился начальник смены Фомин. Не успел он отскочить в сторону, как песок засыпал его по грудь. Товарищи бросились на помощь Фомину.



Комсомольско-молодёжная бригада С. М. Онищенко. На снимке (справа налevo) С. М. Онищенко, А. Ф. Дюдюкина, Г. С. Салахутдинов, Э. П. Бычкова.

— Не надо! — крикнул он. — Крепите лоб забоя!
Проходчики принялись выполнять приказ. Полузасыпанный, Фомин сохранил полное самообладание и продолжал подавать команду. Вскоре опасность была предотвращена, оползание грунта прекратилось. С помощью товарищей Фомин выбрался из песка.

Щит был продвинут и началась дальнейшая проходка. Так одну позицию за другой отвоёвывали строители у Череры. Дрались буквально за каждый сантиметр проходки. Особенно напряжённое положение создалось в середине апреля. Щитовикам надо было по плану пройти за месяц 30 погонных метров. К 14 апреля они одолели только 7. Не ладилось со щитом, который то и дело выходил из строя.

— Плохи наши дела, Константин Иванович, — сокрушённо качал головой друг Овчинникова, старый бригадир Степан Маркович Онищенко.

Овчинников всегда прислушивался к советам своего друга.



Бригадир проходчиков, награждённый орденом Трудового Красного Знамени Алексей Зотов.

Они встречались с ним ещё в дни строительства станции «Красные ворота». Подобно Овчинникову, Онищенко, как и всякий подземный мастер, хорошо владел многими профессиями, и особенно славился искусством крепления забоя в сыпучих песках.

В этот день друзья облазили весь щит, проверили каждую деталь.

— Надо подлечить «старика», потрепало его здорово.

Овчинников собрал щитовиков. Рассказал, в чём дело. Слово взял Степан Маркович:

— Я так думаю: мои друзья на фронте без выходных воюют, и мне не пристало по часам работать. Предлагаю — не уходить из забоя, пока

щит не отремонтируем. И потом так поработать, чтобы за оставшиеся полмесяца сделать не менее 25 метров тоннеля. Пусть это будет нашим подарком к 1 Мая.

Овчинниковцы вызвали на предмайское соревнование щитовиков участка Руденко, которые заканчивали проходку тоннеля со стороны 9-го объекта.

— Работали так, что вода в забое от жары закипала, — шутит Овчинников, вспоминая эти горячие дни. — Бывало, ребята резиновые куртки сбросят и в одних майках...

В короткий срок щитовики навели порядок на участке, отремонтировали все механизмы, починили откаточные пути.

Первыми после ремонта начали работу комсомольцы бригады Алексея Травина.

— Ну-ка, ребята, покажем всем, как надо действовать! — говорили они.

И комсомольцы показали: они прошли за смену 57 сантиметров, вместо 40 по плану.

Успех окрылил щитовиков. Началось горячее соревнование бригад. Газета «Ударник Метростроя» ежедневно печатала сводки о том, как идёт проходка.

До 20 апреля первенство держала бригада Травина. А в ночь на 21 апреля бригада Зотова прошла 91 сантиметр за смену.

Но не так-то легко опередить щитовиков Травина. Члены бригады, явившись утром на работу и узнав итоги, решительно заявили:

— Первого места никому не уступим!

Было ясно, что победит тот, кто сумеет лучше организовать все процессы: разработку грунта, укладку тюбингов, откатку породы, доставку материалов.

Бригада Травина уверенно набирала темпы и 27 апреля прошла 100 сантиметров тоннеля. Это — 250 процентов задания!

С этого дня боевым лозунгом каждой бригады на участке Овчинникова стало:

— Метр за смену!

1 Мая участок рапортовал об успешном завершении апрельского плана. Коллективу было вручено переходящее Красное знамя Московского городского комитета ВКП(б).

В ответ на первомайский приказ товарища Сталина, коллектив участка поклялся удержать переходящее знамя и закончить досрочно проходку всего тоннеля. Май стал месяцем производственных рекордов. Замечательно работали «старики» — чеканщик Северин, бригадиры Горбунов и Ромашов.

А за ними тянулись все бригады. На участке было много молодых рабочих, недавно пришедших на метро. Их обучали старые мастера. Так выдвинулся в бригадиры молодой проходчик Иван Алексеев, несколько профессий освоила Саша Клущина, хорошими щитовиками зарекомендовали себя Зина Пупкова, Аня Белова...

В середине мая на щите организовалась комсомольско-молодёжная смена Фомина. Душой смены стал Степан Маркович Онищенко. Его бригада успешно соревновалась с бригадами Травина и Зотова.

25 мая на шахте был праздник. Метростроевцы с честью сдержали слово, данное вождю: щит закончил проходку на пять дней раньше срока. Тоннели соединились.

Чечера была побеждена!

Точность и мастерство



Их можно встретить всюду: в наклонном эскалаторном тоннеле, в стволе шахты, в забое, в штольне, на станции, где ведётся укладка бетона или установка мрамора. Это — маркшейдеры и геодезисты — мастера точности, как их называют на Метрострое.

Рождение метро — необычайно сложный процесс коллективно-го творчества. Геологи изучают подземную Москву, чтобы точно знать грунты, в которых будет прокладываться новая трасса, конструкторы делают расчёты будущих сооружений, архитекторы разрабатывают проекты станций. В результате этого труда составляются схемы, карты, чертежи, макеты. Но самое сложное впереди.

Каждую линию чертежа надо воплотить в тубинги, мрамор колонн, или, как говорят строители, «перенести замысел в натуру». Ответственность за точность этого воплощения несут маркшейдеры.

Проходка щитами на строительстве третьей очереди велась «слепым» забоем, без предварительной пробивки так называемых передовых штолен. Однако не было случая, когда бы щиты отклонились от заданной трассы. Тоннели, сооружаемые щитами, идущими навстречу друг другу, всегда соединялись с большой точностью. В этом заслуга маркшейдеров.

Вооружённые теодолитами и другими приборами, они боролись за точность каждой передвижки щита, добивались математически безупречной укладки тубингов.

Вот пример замечательной работы маркшейдеров. Коллектив участка Овчинникова в сложных геологических условиях прошёл щитом более 600 погонных метров тоннеля, из них 250 метров по кривой. Работа усложнялась ещё и тем, что во многих местах проходку вели кессонным способом. Несмотря на все трудности, сбойка с тоннелем шахты № 4 была произведена с исключительной точностью.

По инструкции расхождение тоннелей при сбойке допускается на 70 миллиметров. Это считается высшим классом сбойки. Маркшейдеры Курдюков, Шаев, Качалов, Егоров и Шолохов настолько верно направляли движение щита, что расхождение составило всего 4 миллиметра!

Десятки тщательно составленных альбомов с исполнительными схемами сооружений третьей очереди изготовили маркшейдеры и геодезисты. В этих документах, как в зеркале, отражена грандиозная работа, проделанная строителями метро в дни Отечественной войны.

И они, чей труд невидимо заключён в каждой детали стройки, заслужили самую высокую оценку. Геодезисты Алексеев, Евтихов, Кузнецов, Александров, Васильев, Савельев, Ширин, Фетисов и многие другие образцово выполнили свою трудную задачу.



Монтаж чугунных тьюбингов на строительстве станции «Бауманская». На снимке — один из лучших стахановцев стройки орденоносец Пётр Ратников и его напарник А. Степкин.

Разработка грунта в забое окончена. Щит передвинут вперёд. Откатчики убрали грунт. Чтобы получить готовый тоннель, нужно закрепить освободившуюся от облочки щита выработку, одеть её в надёжную чугунную тьюбинговую рубашку.

Тьюбингщики уже наготове. Они быстро снимают чугунные сегменты с руки эректора (так называется тьюбингоукладочная

машина) и плотно подгоняют при помощи болтов одно звено тюбингов к другому, получая замкнутое кольцо. От точности работы тюбингщиков зависит качество тоннеля. С укладки тюбингов начинается борьба за совершенно сухой тоннель.

Немало на Метрострое мастеров тюбинговки. Среди них почётное место принадлежит тт. Ратникову, Колоскову, Романову, Гутник. В рекордные сроки, во много раз перевыполняя задания, они укладывали тюбинги на самых трудных участках Замоскворецкого и Покровского радиусов, в подводных тоннелях под Москва-рекой.

После укладки тюбингов места соединений между ними или, как говорят строители, швы нужно расчеканить, заделать освинцованным шнуром.

Плохо зачеканенные швы между тюбингами будут пропускать воду. Сначала вода собирается капельками, сверкающими в свете электрической лампочки. А потом грунтовые воды, напор которых иногда достигает нескольких атмосфер, могут прорваться через швы и с шумом устремиться в тоннель.

Но таких случаев не бывает в тоннелях лучшего в мире московского метрополитена. Здесь всё выполнено добротнo, на славу.

...Словно пулемёты, стучат пневматические чеканочные молотки. Под самым потолком тоннеля, на особой тележке, примостилась молодёжная бригада чеканщиков Петра Кочкина. Бригада получила важное задание: расчеканить своды будущей станции «Павелецкая». Работа требует большой тщательности, так как здесь, на этой станции, особенно силён приток грунтовых вод.

Почти все члены бригады — новички, только один, коммунист Пётр Кочкин, старый метростроевец. Чтобы закрыть доступ в тоннель буйному напору подземных вод, Кочкину нужны надёжные помощники. И он на месте, прямо в тоннеле, ведёт производственное обучение молодёжи. Чётко и уверенно работают юноши и девушки из бригады Кочкина. Ещё недавно краснощёкая украинка Соня Дядя была уборщицей на одном из предприятий Москвы. А теперь она — хорошая чеканщица.

Соня ловко и быстро вкладывает в швы тюбингов серый освинцованный шнур. Пневматический молоток с шумом разглаживает мягкий металл, заделывая швы. Девушка не хочет уступать мужчинам ни в сноровке, ни в темпах работы.

Пётр Кочкин внимательно наблюдает за учениками, готовый в любую минуту притти на помощь. Отставать в бригаде Кочкина нельзя. Труд здесь организован чётко: тот, кто отстанет со своей операцией, неизбежно задержит работу всего коллектива. Но здесь не было случая, чтобы кто-либо подвёл товарища, бригаду.

По существующим нормам 13 рабочих должны расчеканить за смену 12 тюбинговых колец. В бригаде Кочкина только 8 человек, но они чеканят 20 колец за смену!

* * *

Потоки воды ещё бегут по тоннелю — расчеканены далеко не все тюбинги, — а отряды мастеров-путейцев уже заботливо готовят для себя фронт работы: спускают в тоннели шпалы, рельсы, проверяют дорожный инструмент.

Нелёгкок труд подземного путейца. Тоннель узок, развернуться негде, тем более, что укладка пути начинается, когда в разгаре другие строительные дела.

Но коллектив путейцев всегда выходил победителем из трудностей.

На всём протяжении первой очереди метро, от «Парка культуры и отдыха имени Горького» до «Сокольников», нет, пожалуй, ни одного участка пути, который не был бы проверен заботливой рукой Иосифа Андреевича Жук. Немало путейцев вырастил и воспитал старый дорожный мастер. Неспроста самые ответственные участки, требующие особо точной работы, неизменно поручаются Иосифу Андреевичу и его ученикам.

Однажды престарелому мастеру предложили отдохнуть, взять отпуск. Иосиф Андреевич даже обиделся:

— Это сейчас-то, во время войны!

В горячие дни укладки путей на Покровском радиусе дорожный мастер сутками не покидал тоннеля. На его участке работала лучшая комсомольская бригада Василия Красильникова. Неутомимый старик с любовью передавал молодёжи свой опыт, знания, искусство мастера.

Издавна укладка пути считалась мужским делом. Иосиф Андреевич обучил путейским работам девушек.

— Сколько «мужских» профессий одолели женщины в годы войны! И ещё как работают, пример показывают! А мы разве хуже? — говорила Таня Шевченко своим подругам.

Это было в то время, когда на Замоскворецком радиусе толь-

М

ко начали укладку путей. Таня была тогда новичком на Метрострое. Еще недавно она работала кондуктором в троллейбусном парке. Сопровождая по маршруту голубую неповоротливую машину, она ничего не знала о том, что происходит под улицами Москвы.

Придя на метро, девушка решила, что обязательно будет работать в шахте, и именно там, где труднее всего. Но когда в первый раз увидела, как рабочие несут тяжёлый рельс, подумала: — Не поднять, пожалуй!

Строительству нехватало путейцев. Таня решила организовать бригаду. Собрался дружный коллектив: дочь фронтовика—девятнадцатилетняя Маруся Рябова, Вера Киселева, работавшая раньше на заводе, бывшая домработница Лиза Богатова, Клава Шляпина, Тоня Мясникова.

Трудно было девушкам первое время. Тяжёлая парусиновая одежда сковывала движения; гаечный ключ выпадал из рук,



Заливка основания тоннеля бетоном перед укладкой железнодорожного пути на станции «Электрозаводская».

когда надо было сболтить стыки рельс. Смола и креозот, которыми пропитаны шпалы, так приставали к пальцам, что их нельзя было отмыть даже горячей водой.

Но вспомнит Таня Шевченко свою милую Украину, которую в то время освобождала Красная Армия от немецких оккупантов, и всем сердцем почувствует, что от её работы здесь, под улицами Москвы, от работы её друзей на заводах, фабриках зависит свобода Родины. Рельсы, которые укладывает она, это не только подземная дорога, это — путь к родной Украине.

И запоёт тогда Таня привольную как степь, чудесную украинскую песню. Далеко разносится по гулкому тоннелю звонкий голос, девушки подхватывают песню. И словно силы тогда прибывают, и легче становятся тяжёлые рельсы.

Горячие слова одобрения и поддержки находит Таня для своих подружек. Большую жизнерадостность, умение работать много и весело, принесла эта девушка на строительство. Душой бригады стала она.

Быстро распространилась по шахтам неожиданная новость: девушки на путевских работах опередили мужчин! С любимым заданием стала отлично справляться бригада Тани. До 200 метров рельс в сутки монтировали девушки-путевцы. И точно в срок, 1 января 1943 года, по путям Замосворецкого радиуса, куда так много было вложено труда бригадой Тани Шевченко, пошли поезда метро. Имя этой простой девушки, создавшей замечательную бригаду, занесено в Книгу почёта Московского городского комитета комсомола.

Не пришлось краснеть старому дорожному мастеру Иосифу Андреевичу Жук за своих учениц:

— Поддержали старика, дочурки! Молодцы!

На строительстве Покровского радиуса женская бригада путевцев работала так же отлично.

Неутомимые творцы



Если бы вы зашли на станцию метро в разгар строительных работ, то, вместо красивых, сверкающих мрамором зал, увидели бы огромные трубы, чугунные стенки которых покрыты множеством тюбинговых ячеек, напоминающих медовые соты.

Чтобы подготовить своды станции и эскалаторного тоннеля к штукатурной и мраморной отделке, на второй очереди строительства метро все тюбинговые ячейки сплошь заполняли бетоном. Для защиты от подземных вод, проникающих через швы чугунной рубашки, на бетон накладывали несколько слоёв изоляционных материалов — гидроизола, пергамина.

Это — трудоёмкая работа. На неё тратилось много времени и большое количество цемента.

Война потребовала высоких темпов работы и жёсткой экономии строительных и отделочных материалов.

Работники Метростроя настойчиво изыскивали новые способы отделки сводов станций и наклонных ходов. Большинство предложений сводилось к ускорению темпов отделки путём упрощения архитектурного оформления.

Лазарь Моисеевич Каганович, приехав однажды на стройку и ознакомившись с новыми проектами, сказал:

— Метро должно строиться так же добротнo, прочно и с тем же великолепием, как и до войны. Никаких скидок на военное время!

Наконец, после упорных творческих поисков было найдено удачное решение задачи: бетонировку сводов заменили особыми конструкциями — «зонтами», сделанными из асбоцементных деталей, — плит, выгнутых по форме сводов тоннелей. Эти зонты дешёвы, просты и легко изготавливаются. Строителям оставалось собрать и укрепить их, предварительно покрыв изолирующими материалами. Зонты легко поддавались штукатурной отделке, были водонепроницаемы. Метростроевцам предстояло

быстро освоить новый способ работы. Пионером этого дела стал коллектив участка Гавриила Александровича Колоколова, работавший на станции «Павелецкая».

Не впервые участку Колоколова поручались трудные работы. Всем были памяты героические дни проходки под Москва-рекой, укладки бетона на Замоскворецком радиусе, где хорошо потрудились этот дружный, сплочённый коллектив.

— Начнём учиться, друзья! — заявил на следующее утро своим товарищам Гавриил Александрович.

В тоннеле, на строительных лесах состоялось первое занятие. Проходчики и чеканщики знакомились с деталями новой конструкции — асбоцементным зонтом.

Первые дни освоения принесли много хлопот и огорчений. То кружала не подходили, то неаккуратно укладывались асбоцементные плиты.

И днём и ночью можно было застать Гавриила Александровича на участке. Он вникал во все мелочи, терпеливо разъяснял, учил, показывал.

И как только бывалые строители Яфаров, Пенкин, Зуйков, Балабанов освоили установку плит, Гавриил Александрович поставил этих кадровиков во главе смен и бригад.

Преодолевая трудности, смонтировали первые опытные десять метров асбоцементного зонта. Теперь, совершенствуя навыки, надо было ускорить темпы. Лучший путь к этому — социалистическое соревнование.

— Давайте вызовем на соревнование строителей «Новокузнецкой»? — предложил Колоколов.

В газете «Ударник Мётростроя» появилась заметка:

«Давайте соревноваться!

Нам поручена ответственная работа. К 1 октября зонт должен быть готов! Но сейчас, в дни войны, дело нашей чести — закончить монтаж раньше срока. Учтя наши возможности, мы решили справиться с заданием к 25 сентября».

Коллектив участка, соорудивший зонт в наклонном ходе станции «Новокузнецкая», ответил согласием:

— Ну, что же, померяемся силами, попробуем, кто быстрее и лучше выполнит задание!

Соревнование участков переросло в соревнование коллективов строителей станций. От работы монтажников зонта зависе-

ли многие другие работы. Зонтовиков поторапливали штукатуры — они должны были начать отделку наклонного хода. А эскалаторщикам мешали леса, на которых работали зонтовики.

Горячее время наступило на станциях! Каждый час решал успех соревнования.

Особенно упорная борьба за переходящее Красное Знамя разгорелась между бригадами на участке Колоколова. По утрам газета «молния» извещала о всё новых и новых рекордах:

*«Привет смене Пенкина,
установившей 17 плит вместо 11!»*

— Неужели мы от них отстанем? — тревожно спрашивал бригадир Иван Балабанов своих товарищей.

И к вечеру газета «молния» приветствовала новых победителей.

В дружном соревновании строители осваивали новое дело.

Вскоре участок Колоколова рапортовал:

«Задание выполнено досрочно, зонт смонтирован за 12 дней вместо 15. Приступаем к отделке».

Штукатуры сменили монтажников. Отделочникам также впервые пришлось иметь дело с асбоцементной конструкцией.

А снизу их уже поторапливали эскалаторщики:

— Скоро ли вы отсюда уберётесь, «дождевики»?

Штукатуры поработали на славу. В рекордно короткий срок они закончили отделку сводов наклонного хода.

Так был освоен первый асбоцементный зонт.

Новая конструкция полностью оправдала себя: было сэкономлено много бетона, и, что самое главное, строители сохранили драгоценное время.

Более двух месяцев требовалось раньше на отделку сводов наклонного хода. А на участке Колоколова эту работу выполнили за 20 дней!

Зонтовики приобретали навыки и сноровку. На станцию «Сталинская» Колоколов и его друзья пришли уже опытными монтажниками и установили зонт в наклонном ходе за 9 дней.

На «Бауманской» они перекрыли и этот рекорд. Задание было выполнено в 3 дня!

День ото дня совершенствуя своё мастерство, зонтовики намного ускорили окончание строительства и пуск в эксплуатацию новых подземных магистралей.

* * *

Успешное освоение асбодцементного зонта — это лишь один из многих примеров творческого отношения метростроителей к решению поставленных задач.

Каждый строитель подземной магистрали, крупный инженер и рядовой стахановец, стремится улучшить процессы тоннелестроения, внести новое, чтобы ускорить сооружение советского метро, сделать его ещё более удобным видом городского транспорта.

Много творческой инициативы вложили в работу механики, руководимые Сергеем Гавриловичем Кубкиным, при монтаже куполов станции «Сталинская». Технически смело и в рекордно короткие сроки была установлена сложнейшая металлоконструкция в среднем зале станции.

Хорошо известна в шахтах рационализаторская деятельность инженера Дмитрия Лазаревича Штерна и механика Ивана Антоновича Ларина.

На строительство метро Дмитрий Штерн пришёл совсем молодым, ещё не закончив института. Он учился и работал одновременно. Через год, защитив диплом и получив звание инженера, с молодой горячностью Штерн отдаётся любимому делу, вкладывая в него все свои замыслы, всю свою творческую энергию, инициативу. Это он, Дмитрий Штерн, в числе первых инженеров метро ведёт проходку под сжатым воздухом, он становится водителем первого на Метрострое шита.

Начав работу начальником смены на первой очереди метро, на строительстве Покровского радиуса Штерн уже руководит одним из самых сложных участков — шахтой № 11. Здесь он встретился с Иваном Антоновичем Лариным. Эта встреча стала началом большой творческой дружбы инженера-новатора с механиком-изобретателем.

Всемерно облегчить труд проходчиков, строить быстро, высококачественно и дёшево — вот над чем постоянно думают Ларин и Штерн.

В тех местах, где тоннель делает повороты, для его сооружения применяются особые конические тьюбинги. Их производство сложно, обходится оно дорого.

Перед работниками Метростроя встала задача замены конических тьюбингов. И эта задача была решена. Вместо конических тьюбингов были сконструированы специальные металлические прокладки, при помощи которых можно было пользоваться при сооружении поворотов тоннеля обыкновенными тьюбингами. Но трудность заключалась в том, что эти конические прокладки приходилось изготавливать кустарным способом в кузнечном цехе. Нужно было наладить производство прокладок в массовом масштабе, чтобы удовлетворить потребность всего строительства.

Первые начинания в этом деле не дали желаемых результатов. Специалисты заверяли, что конструирование станка для изготовления конических прокладок, будет стоить очень дорого, и на его изготовление потребуется не менее года.

Но время не ждало. Строительство третьей очереди могло задержаться. Вот тогда-то по поручению начальника Метростроя инженер Штерн и механик Ларин принялись за конструирование такого станка.

В поисках необходимых деталей для будущей машины новаторы побывали на всех заводах Метростроя. На одном из них они нашли старый кромкозагибочный станок. Штерн и Ларин увезли его к себе в мастерскую. Он и послужил основой для новой конструкции. Но это был только скелет, остов будущего станка для холодного проката конических прокладок.

Несколько месяцев бригады лучших слесарей Фурманова и Тимофеева под руководством Штерна и Ларина в обычной механической мастерской работали над изготовлением нового станка.

И вот наконец на свет появился «Ш-Л 41—25». Он полностью разрешил проблему изготовления конических прокладок для тьюбингов. Цехи ряда московских заводов были освобождены от выполнения трудного заказа. Изготовление прокладок стало обходиться в шесть раз дешевле.

Вместе с Лариным Дмитрий Штерн сконструировал также погрузочную машину, при помощи которой было сооружено 200 метров тоннеля.

Слесарь шахты тов. Смирнов под руководством механика

Ларина придумал специальное приспособление для вырезки шпал, что намного ускорило отделку станционных путей.

* * *

Тоннели первой очереди строились, в основном, горным способом, вручную. Но промышленность Родины бурно росла и развивалась. Осуществление гениального сталинского плана индустриализации страны дало в руки метростроителей новую технику. На сооружении тоннелей третьей очереди работало несколько десятков сложных машин — проходческих щитов.

Мощный рост отечественной промышленности сделал возможным применение и другого технического новшества — чугунных тубингов. Отделка тоннелей стала более совершенной.

Вооружённые новейшей техникой метростроения стахановцы и инженеры ни на минуту не прекращают работы по улучшению и усовершенствованию конструктивных и эксплуатационных качеств метро, по удешевлению стоимости строительства.

Инженеры, проектировщики, архитекторы Метростроя непрерывно работают над проблемами экономии времени, сил, материалов. Используя свой богатейший опыт, строители внесли улучшение в щитовую проходку тоннелей, механизировали тру-



На стройке метро бетон по тоннелям к месту укладки доставляется электроvozами. На снимке машинист электроvozа Ф. Якубова и бригадир комсомольско-молодёжной бригады бетонщиков орденоносца Марнам Садскова.

доёмкие процессы (откатку и транспортировку породы). Совершенствование ручного инструмента, комплексная и малая механизация, метод параллельного ведения строительных, отделочных и монтажных работ, применение асбоцементных зонтов — это лишь часть многих технических вопросов, успешно разрешённых на строительстве третьей очереди метро.

Применив, например, новый тип уширенных тубингов, удалось сэкономить до 20 процентов чугуна и свинца. А это сэкономило нашей Родине десятки тысяч тонн металла и миллионы рублей!

На строительстве станции «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина» впервые была применена гидромеханизация. Мощные струи воды, бьющие из гидромониторов, размывали грунт. Это дало возможность ускорить сооружение одной из самых грандиозных подземных станций.



Комсомольские, фронтовые



ужественно, со всем порывом юности трудились молодые москвичи на стройке первой очереди метро. Они от начала до конца соорудили станцию своего имени — «Комсомольскую». Об этих юношах и девушках — первых победителях на стройке подземной Москвы — уже сложены песни, написаны повести и романы.

Родина высоко оценила их труд. Московский комсомол, по предложению великого Сталина, за особые заслуги по строительству первой очереди метро награждён орденом Ленина.

Это был 1935 год.

Первые строители метро стали потом выдающимися инженерами, начальниками крупнейших строительных объектов, прославленными лётчиками, танкистами, командирами победоносной Красной Армии.

Прошли годы. Свято и неизбежно хранятся славные традиции метростроевского комсомола...

На коричневом переплёте — золотое тиснение:

«Московский городской комитет ВЛКСМ

КНИГА ПОЧЕТА»

И есть в этой книге глава:

*«Комсомол Метростроя
в дни Отечественной войны
1943 год».*

Тысяча девятьсот сорок третий! Это время войдёт в историю, и люди будут с волнением вспоминать о нём. Когда-нибудь среди других документов, в которых нетленно сохранится живое биение нашего времени, комсомолец 1960 или другого, более позднего года найдёт и эту почётную, с золотым



Михаил Иволин — руководитель комсомольско-молодёжной бригады. Награждён орденом Ленина.

тиснением книгу. Записи в ней кратки:

«Бюро МГК ВЛКСМ постановляет: за отличные показатели в работе занести в книгу Почёта комсомольско-молодёжную фронтовую бригаду объекта № 9 т. Михаила Иволина».

Вот и всё. И таких записей десятки.

Аня Курмаева, Николай Соколов, Константин Лагоденко, Тамара Бельская, Фёдор Шепелёв, Пётр Кочкин, Василий Курманаев, Вера Залётова, Нина Петрушина, Тамара Черникова. Этими именами открываются первые страницы книги.

Слава молодых строителей родилась в глубоком забое, в гулком тоннеле, в просторном зале подземного дворца.

* * *

...Когда друзья расставались, Мидхад сказал:

— Я надеюсь на тебя, Миша.

И эти слова, как клятва, легли на сердце юноши.

Они впервые встретились на Метрострое и сблизились, как братья. В горячей, тяжёлой работе родилась и окрепла дружба русского парня Михаила Иволина и татарина Мидхада Фомичёва.

Юноши вместе работали, вместе росли, как мастера. Оба азартные в труде, неудержимо весёлые в минуты отдыха.

Мидхад добился высокого мастерства по укладке тюбингов.

Это он первым на строительстве Замоскворецкого радиуса дал 635 процентов нормы, установив общестроительный рекорд. Михаил не отставал от друга. Он стал непревзойдённым проходчиком и бетонщиком.

В октябре 1941 года Мидхад Фомичёв ушёл добровольцем на фронт защищать Москву, родной город. Молодого коммуниста Михаила Иволина партия послала на выполнение особых заданий. В мае он вернулся на метро. Тогда же пришла долгожданная весточка от друга: «Бьём и будем нещадно бить врага. А ты, Миша, трудись по-фронтовому».

Михаил Иволин стал бригадиром комсомольско-молодёжной бригады. В напряжённые дни перед пуском Замоскворецкого радиуса бригаде поручали самые ответственные задания, и она их неизменно выполняла. Последние две недели декабря бригада Иволина почти ежедневно держала переходящее Красное знамя.

Михаил выполнил наказ друга: бригаде присвоили звание фронтовой. Так родилась одна из первых комсомольских фронтовых бригад Метростроя.

И куда бы ни посылали бригаду, какую бы ей работу ни



Бригада М. Иволина подготавливает мраморные плиты для облицовки станции «Сталинская». На снимке (слева направо): М. Иволин, М. Данилова и мастер-инструктор Д. Тарасов.

давали, она оставалась верной своему долгу — трудилась пофронтному. На сооружении железобетонной рубашки бригада показала пример трудовой доблести, и в газете появился лозунг: «Работать, как Михаил Иволин!» Установку асбоцементного зонта бригада освоила в короткий срок, выполняя норму на 300—400 процентов. А когда стройка переживала затруднения с отделкой станции, иволинцы овладели искусством установки мрамора.

* * *

Трудные дни переживало строительство в начале 1943 года. В бригадах было мало людей.

В эти дни московский комсомол послал в шахты несколько тысяч молодых патриотов.

...В забой пришли девушки. Они робко озирались по сторонам. Грубый брезентовый костюм, потоки воды, сверкающие в свете электроламп, и липкая грязь под ногами — всё это было так непривычно.

— Принимай, Коля, будущих мастеров! — сказал начальник участка.

Глянул Николай Соколов на девушек и руки у него опустились. Предстояла тяжёлая работа по сооружению станционного тоннеля, а «будущие мастера» даже не знали, что такое отбойный молоток.

Первые дни девушки только огорчали Николая. Им приходилось всё показывать — и как держать перфоратор, и как укладывать бетон. На всё это требовалось время, а его было так мало!

Приходилось самому работать за троих, за четверых, пока девушки привыкли к делу. Ведь не мог же он, кадровый метростроевец, допустить, чтобы его бригада не справилась с делом.

Девушки понимали, каких трудов стоило бригадиру учить их. И они старались. Но непривычные руки не слушались, плохо держали пневматический инструмент. Не раз чуть не до слёз кусала от обиды губы комсорг бригады Таня Шарова:

— Ничего у нас не выходит.

Но потом, взяв себя в руки, твёрдо добавляла:

— А всё-таки мы своего добьёмся!

Нередко вся бригада оставалась на 3—4 часа после смены для учёбы. Жадно слушали новички каждое слово Николая, перенимали его приёмы работы.

А жизнь шла своим чередом. Бригаду переводили с одного участка на другой по мере того, как заканчивался один этап стройки и начинался новый. Девушки разрабатывали грунт, укладывали бетон, болтили тьюбинги, чеканили...

В сентябре бригаде Николая Соколова поручили подготовить стационарный тоннель к установке зонта: произвести бетонировку анкерных болтов, к которым крепятся асбоцементные плиты.

Работа оказалась трудоёмкой. В первый день сделали только шесть бетонных пробок.

На другой день перед началом работы на очередной «пяти минутке» Николай Соколов сказал:

— Вчера мы едва-едва выполнили план. В военное время так работать нельзя!

В этот день бригада забетонировала 10 пробок и анкерных болтов. Но разве это могло удовлетворить Николая, когда почти столько же сделали другие бригады!



Бригада Николая Соколова за установкой асбоцементного зонта на станции «Новокузнецкая».

— Не сегодня-завтра нас обгонят! Не допустим этого, девушки!

Глядя на своего неугомонного бригадира, все трудились, не жалея сил.

В октябре бригада встала на вахту в честь 25-летия ВЛКСМ. Работа пошла ещё дружнее. Теперь девушки поставили перед собой цель: давать не менее двух норм.

На станцию стали поступать первые детали зонта. Предстояло освоить их установку. Сроки монтажа сокращались, так как Воскресенский завод опоздал с выполнением заказа на изготовление плит.

Москворецкий райком ВКП(б), шефствовавший над строительством станции, учредил переходящее Красное знамя для лучшей бригады на монтаже зонта.

— Мы должны получить знамя, — заявил Николай Соколов девушкам.

Но все видели, что это не простое дело. Соперники были серьёзные.

— Очень важно хорошо подготовиться к смене, — учил бригадир девушек.

И утром они явились на шахту задолго до начала работы. Сами доставили на место асбоцементные плиты, изоляционные материалы, проверили инструмент.

Не уступая Николаю в проворстве, привинчивали плиты комсорг бригады Таня Шарова и её подруги — Шура Чернова, Лида Плитина, Ольга Савицкая, Аня Тырина.

К вечеру в шахту пришла добрая весть:

— Наши войска заняли Мелитополь!

— Не отстанем от фронтовиков!

Усталые, но счастливые поднялись они вечером на-гора. В проходной на доске уже висел только что написанный плакат:

— «Привет бригаде Соколова, выполнившей план на 520 процентов! Строители, равняйтесь на фронтовую бригаду!»

А через несколько дней секретарь Москворецкого райкома партии вручил Николаю Соколову почётную награду — Красное знамя райкома ВКП(б).

* * *

Немало примеров трудового героизма вписали молодые строители в историю Московского метро. Досрочное выполнение задания стало делом чести каждого комсомольца-метро-строевца.

Ещё не так давно Нина Петрушина училась на курсах стенографии, Нина Голубкова была чертёжницей, Нина Чижкова и Нина Вальякина работали в заводоуправлении. Встретились они в тоннеле четвёртого объекта. Московский комсомол послал девушек строить подземную дорогу. Попали они в одну бригаду к опытному проходчику Петру Мосягину. Работа на шахте сдружила их. Девушки стали неразлучными — вместе трудились, вместе отдыхали. Радость одной становилась общей, невзгоды и трудности делили они поровну.

На шахте прозвали их «Четыре Нины».

Пётр Мосягин оказался терпеливым учителем. Полгода настойчивой учёбы, горечь неудач и, наконец, настоящее счастье мастерства, добытое в труде. Девушки изучили несколько строительных профессий. Подругам стали поручать ответственные дела.

Однажды, когда бригада работала в шахте, неожиданно прекратилась подача бетона с поверхности. Бетонщицы нетерпеливо ждали, хмурились. Прошло 15 томительных минут.

— Заснули они там наверху, что ли? — с раздражением сказала Нина Голубкова.

— Придётся проверить самим, — решили «Четыре Нины».

На поверхности строителей ожидала печальная весть: скважина, по которой спускали бетон в шахту, оказалась забитой. Рабочие безуспешно пытались ликвидировать аварию своими силами.

— А ну, девушки, поможем!



Нина Петрушина — участница строительства станции «Бауманская», награждённая орденом Трудового Красного знамени.

М

Надо было спешить. Бетон мог затвердеть и тогда скважину было бы трудно очистить. Работали молча, не отдыхая, сосредоточенно. И всё же не успели — к вечеру образовалась сплошная тридцатиметровая бетонная пробка.

Внизу, в тоннелях, приостановились все работы: участки ждали бетона...

Осенняя ночь, сырая, холодная, накрыла двор шахты. Пётр Мосягин принёс два подслеповатых фонаря.

Снова застучали ломы и отбойные молотки. Под утро хватил первый морозец. Холодная сталь обжигала пальцы.

— Ещё немного девчата, — ободряла подруг Нина Петрушина.

Ушли они домой только после шести смен непрерывного труда. Авария была ликвидирована и бетон вновь пошёл в шахту...



Третью очередь строила вся Москва



етро — любят за точность, удобство, чистоту. Подземная дорога столицы стала гордостью советского народа. Гражданин нашей Родины не мыслит свою поездку в Москву без посещения метро. Открытие каждой новой станции, нового радиуса становится всенародным праздником.

«Наше метро» — с гордостью говорят москвичи. И они骄傲. Они сооружали его наряду с метростроителями, они копали землю, перевозили материалы. Так повелось с первой очереди. Так было и на новых радиусах — Замоскворецком и Покровском. Метро строит вся Москва. Славная боевая традиция!

Памятны дни окончания строительства станции «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина». Станция сооружалась открытым способом. На дне огромных котлованов строители возвели грандиозный железобетонный зал и два переронных тоннеля. Теперь надо было засыпать обнажённые сооружения тысячами кубометров земли.

Наступала глубокая осень. По утрам заморозки сковывали землю. Это заставляло спешить с земляными работами.

Тогда на помощь строителям пришли москвичи. Рабочие, инженеры, закончив работу на заводах, спешили в Измайлово. Организованно, группами, приходили домашние хозяйки, служащие, продавщицы, кассиры, пекари, сапожники. Сразу же после лекции вместе с профессорами приезжали сюда шумные отряды студентов. Школьники и пионеры осаждали прорабов.

В кабинете начальника объекта с утра до вечера трещал телефон. Звонили из райкомов комсомола, военных школ, с фабрик и заводов, назначали день, час, настойчиво просили обеспечить лопатами, тачками и обязательно «всех загрузить работой».

— Не верилось, что в такой срок сдвинем эту махину земли, — рассказывает начальник первого участка г. Пищу-

лин. — А ведь справились. Да ещё как! Спасибо москвичам, здорово помогли!

Так было на любой станции, на каждой шахте. Тысячи трудящихся участвовали в субботниках и воскресниках. На «Сталинской» москвичи подносили мрамор, кирпич, помогали выдавать на-гора мусор, строительные отходы. На «Бауманской» готовили для штукатуров цементный раствор, расчищали в тоннелях пути, разравнивали площадку около вестибюля.

Особенно горячее участие принимали трудящиеся Сталинского, Кировского, Бауманского и Москворецкого районов. Около 60 тысяч трудящихся одного только Сталинского района участвовали в субботниках в предпусковые месяцы 1943 года.

Предприятия и заводы столицы выполняли заказы метро на оборудование и инструменты, посылали на стройку своих слесарей, электросварщиков, плотников, помогали объектам автотранспортом.

Велика доля и московских железнодорожников в успешном окончании строительства метро. Транспорт был загружен военными перевозками. И всё же железнодорожники чётко и бесперебойно доставляли Метрострою многочисленные грузы.

В трудные дни столица послала на стройку тысячи своих сынов и дочерей. С путёвками московского комсомола приходили на шахты юноши, девушки и создавали молодёжные бригады. Учащиеся, работники предприятий местной промышленности, служащие, домашние хозяйки самоотверженно трудились в забоях.

Комсомольская организация Кировского района послала на стройку стахановку одного из заводов — Марию Медведеву. Энергичная, настойчивая, она вскоре становится вожаком молодёжи, руководителем лучшей комсомольской бригады.

В дни окончания строительства станции «Павелецкая» бригаде Медведевой поручили подготовить наклонный ход под штукатурку. Девушки сделали насечку поверхности, поднесли к рабочему месту песок и цемент. Кончилась смена, можно было отдохнуть, пойти домой. Но в это время в другом месте плотники подготовили фронт для бетонировки.

— Бетонщики не управятся, если сами будут подносить раствор, — заметила Маруся Медведева. — Поможем, девушки?

Юные москвички снова остались в шахте...

Тысячи строителей, командированных столицей, влились в славный метростроевский коллектив. Не так давно Алексей



Группа молодых строителей станции «Павелецкая» (слева направо): М. Комарова, П. Антонова, И. Гударенко, М. Медведева, И. Глазунов, А. Николаева.

Червонцев работал в магазине. На стройке метро он стал одним из лучших чеканщиков девятого объекта.

Октябрь 1943 года. На Покровском радиусе отставали отделочные работы. Колонны и стены станции надо было одеть в гранит и мрамор. Требовались опытные мастера.

На «Сталинскую» пришёл знатный каменщик столицы, депутат Верховного Совета РСФСР Пётр Семёнович Орлов:

— Это, конечно, дело для нас новое, — сказал он. — Мрамор — не кирпич. Но ничего, попробуем! Дайте только нам учителя побойчее.

Вместе с Петром Семёновичем пришла и вся знаменитая орловская бригада. Пять дней учились Орлов и его товарищи у молодого талантливого мастера-мраморщика Соломенцева.

— Теперь, сынок, я сам попробую, — сказал Пётр Семёнович.



Знатный каменщик, депутат Верховного Совета РСФСР Пётр Семёнович Орлов обучает учеников школы ФЗО Ваню Погодина и Мишу Баканова мраморному делу.

На другой день он самостоятельно выполнял все операции по обработке и установке мраморных плит. Весь свой богатый трудовой опыт неутомимого мастера и творца вложил он в новое дело. И вскоре Пётр Семёнович перевыполнил норму в четыре раза. Не отставали от него и друзья-каменщики Миронов, Жигалов, Баканов, Василистов.

В начале ноября Пётр Семёнович взял себе группу учащихся ремесленного училища и обучил их мраморному делу. Чуткий педагог и воспитатель, инструктор стажановских методов работы, Орлов так организовал труд подростков, что те вскоре освоили операции по обработке мрамора и стали перевыполнять нормы. А ученики Петра Семёновича Миша Баканов и Ваня Погодин даже завоевали переходящее Красное знамя участка.

Много и успешно поработали на отделке станции третьей очереди штукатурки строительных организаций Московского Совета. Среди них особенно выделялась бригада т. Винокурова на штукатурке вестибюлей станций «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина», «Сталинская», и «Электрозаводская». Бригада тов. Винокурова неизменно шла первой в социалистическом соревновании, выполняя по 2—3 нормы, трудилась, не считаясь со временем, не щадя своих сил.

Неоценима роль московской промышленности, и в первую очередь московских большевиков, в изготовлении эскалаторов для станции третьей очереди метрополитена.

Эскалаторы — движущиеся лестницы, смонтированные на станциях Московского метрополитена, — представляют собою



Штукатур-орденоносец, участник строительства третьей очереди метро
И. Д. Винокуров.

М

сложные и технически совершенные механизмы. Вес готовых металлоконструкций одного эскалатора (без дерева, резины и другого оборудования) составляет 180 тонн. Общее количество деталей в каждой машине превышает 50 тысяч. На изготовление наиболее ответственных частей эскалатора необходимо свыше 20 тонн хромистых, хромо-никелевых и других высококачественных сталей. Изделия из цветных металлов (меди, фосфористой бронзы и т. д.) составляют 2,5 тонны.

Каждый эскалатор, приводимый в движение двумя мощными моторами переменного тока, имея сравнительно небольшие габариты, может перевезти в час более 10 тысяч пассажиров.

Эскалаторостроение в Советском Союзе является молодой отраслью промышленности. Впервые оно возникло в 1933 году, когда Ленинградский завод «Красный металлист», кооперируясь с Кировским заводом, заводами имени Марти, имени Жданова, «Большевик» и другими крупнейшими предприятиями Ленинграда, начал изготовление эскалаторов для первой очереди столичного метро.

Всего для двух очередей метрополитена в Ленинграде было сделано 42 эскалатора. В 1939 году ленинградские предприятия приступили к выполнению заказов на эскалаторы для третьей очереди метро. Война против немецко-фашистских захватчиков прервала эту работу. Город-строитель стал городом-воином. Заводы получили задания фронта. Строители движущихся лестниц стали выпускать боевую технику. Рабочие, инженеры, конструкторы эскалаторов с винтовками в руках встали на защиту города-героя.

Но в Москве даже в самые тяжёлые дни продолжалось строительство метро. Окончание работ и пуск в эксплуатацию третьей очереди зависели также от того, насколько быстро московские заводы сумеют обеспечить эскалаторами новые станции.

В течение 5—6 месяцев московским предприятиям предстояло изготовить 18 эскалаторов, не имея для этого ни производственной базы, ни опытных кадров рабочих и инженеров.

Под руководством Московского городского комитета ВКП(б) и лично секретаря МГК ВКП(б) тов. Г. М. Попова московские заводы успешно справились с этой труднейшей задачей.

К производству эскалаторов было привлечено 59 предприятий; сборка же отдельных частей, изготавливаемых на этих предприятиях, была поручена механическому заводу Метростроя.

Изготовление наиболее ответственных узлов и деталей эска-



Эскалаторы.

латоров было поручено коллективам заводов: имени Сталина, «Стальмост», имени Орджоникидзе, «Машиностроитель», «Серп и молот», 1-го ГПЗ, 2-го ГПЗ, Перовскому локомобильному заводу, Заводу внутришлифовальных станков, заводу автоприцепов № 2, «Станкоконструкция», «Каучук», АТЭ-1, ДОЗ-2 и другим.

Между заводами-изготовителями развернулось социалистическое соревнование, победителям которого ежемесячно вручалось переходящее Красное знамя МГК ВКП(б).

Среди этих предприятий следует прежде всего отметить автозавод имени Сталина, коллектив которого изготовил мощные редукторы с ободом червячного колеса из фосфористой бронзы.

Для отливки обода из фосфористой бронзы весом почти в 700 килограммов завод не имел необходимого оборудования.

Но благодаря настойчивости и инициативе конструкторов и инженеров завода выход был найден. Была сконструирована и изготовлена специальная центробежная машина, при помощи которой проводилась отливка бронзовых деталей.

Много потрудились над выполнением заказов для эскалаторов метро конструктор М. Холмогоров, начальник цеха В. Соломатин, токарь-расточник С. Мясинин и другие работники завода, удостоенные за самоотверженный труд высокими правительственными наградами.

Другая, наиболее трудная в изготовлении часть эскалаторов — тяговые цепи — была поручена 1-му и 2-му ГПЗ. Предстояло сделать и собрать более 150 тысяч роликов, втулок и пластин из высококачественных марок сталей. Энтузиастом этого дела стал инженер 1-го ГПЗ А. Машков, который разработал технологию производства этих деталей, наладил их изготовление, возглавив специально организованный на заводе цех тяговых цепей.

Александр Фёдорович Машков впервые в Советском Союзе производил термическую обработку большинства деталей тяговых цепей токами высокой частоты, что во много раз упростило производство, удешевило стоимость продукции и ускорило выпуск её. Инженер Машков сутками не покидал цеха. Если было свободное от работы на своём заводе время, он спешил на 2-й ГПЗ или в филиал завода «Красный металлист», где также изготавливались детали для тяговых цепей, помогал там советом,

торопил, делал всё для того, чтобы заказ метро был выполнен в срок.

Большая заслуга Александра Фёдоровича в том, что он обучил людей, создал в Москве кадры по производству тяговых цепей. Хорошими специалистами этого дела стали инженер Томашевский, мастер Глотов, слесарь Маштаков и другие.

Большую и важную работу выполнил завод «Стальмост». Коллектив этого предприятия изготовил почти все металлоконструкции эскалаторов общим весом свыше 550 тонн.

Все 59 заводов, готовивших отдельные детали эскалаторов, нужно было снабдить технической документацией, координировать их деятельность, затем организовать пробную сборку машин на специальных стендах. Эту работу возглавил специально созданный на Метрострое производственно-распорядительный отдел по эскалаторам, во главе с инженером и организатором Н. Церковницким.

С комплектованием и подготовкой к монтажу эскалаторов успешно справился эскалаторо-сборочный завод Метростроя, инженеры и стахановцы которого гг. Мирер, Доброхотов, Тутнов, Долганов, Мещеряков, Аксёнов и другие сумели решить многие сложные технические задачи.

В середине 1943 года части эскалаторов стали поступать для монтажа на строительные площадки станций третьей очереди метро.

На двух первых очередях строительства метро продолжительность монтажа эскалаторов на каждой станции составляла 80—90 дней.



Один из лучших монтажников эскалаторов третьей очереди, бригадир слесарей, орденоносец А. Михайлов.

На третьей очереди по утверждённому графику на монтаж эскалаторов было отведено 60 дней. При этом впервые на Метрострое сборку эскалаторов предстояло выполнить одновременно (параллельно) со строительными и отделочными работами в наклонных ходах и вестибюлях.

Но и эти сжатые сроки благодаря героическому труду рабочих и инженеров были значительно сокращены. На станциях «Электрозаводская» и «Бауманская» вместо 60 дней по графику эскалаторы были смонтированы за 45 дней.

Монтаж вели две метростроевские организации: Контора монтажа эскалаторов, руководимая инженерами тт. Дюковым и Шаховым, и Электро-механомонтажная контора, руководимая тт. Ильиным и Гастеевым.

Внеся ряд рационализаторских предложений, изменивших технологию монтажа, коллективы этих контор показали образцы организованности и чёткости в работе. По-фронтальному трудилась бригада слесарей т. Михайлова. На монтаже эскалаторов станции «Павелецкая» бригада систематически выполняла пять-шесть норм за смену, а на монтаже эскалаторов станции «Сталинская» девять и более норм.

Слесарь Михайлов — воспитанник Метростроя. Здесь началась его трудовая жизнь. Он участвовал в монтаже эскалаторов на станциях всех трёх очередей.

С бригадой Михайлова соревновались бригады тт. Егорова, Складя, Коряжкина, Пучкова.

Руководили монтажом опытниейшие мастера тт. Костромцев, Кулешов, Воронин, Буравцев, Протопопов. Все они начали работать на метро рядовыми слесарями и выросли до производителей работ, ими по праву гордится коллектив Метростроя.

Вот путь одного из них — Кирилла Кулешова.

...Памятный 1934 год. Заканчивалось сооружение первой очереди метро. Кирилла Кулешова, тогда ещё молодого слесаря завода «Подъёмник», командировали в Ленинград на завод «Красный металлист», где в то время рождался первый советский эскалатор. Кулешов вместе с другими москвичами учился собирать новую машину, овладевал сложной техникой, участвовал в изготовлении деталей.

Погрузив части эскалатора на платформы, Кулешов возвратился в Москву. Здесь его с нетерпением ждали метростроевцы, заканчивавшие сооружение станций.

Молодой бригадир организовал из слесарей коллектив мон-

тажников. Им поручили сборку эскалаторов на станции «Красные ворота». Кирилл Борисович захватил из Ленинграда много чертежей, рисунков, каталогов. Он стал обучать метростроевцев искусству высокой точности. Бригада Кулешова установила первый в Советском Союзе эскалатор.

И с каждой машиной — «лестницей-чудесницей», смонтированной Кириллом Борисовичем, всё выше поднималось мастерство молодого бригадира. Он собрал и пустил в ход эскалаторы на станциях «Курская», «Площадь Революции», «Белорусская», «Динамо» и, наконец, на третьей очереди — на станциях «Новокузнецкая» и «Бауманская».

— Монтаж эскалаторов на станции «Красные ворота», — вспоминает Кирилл Борисович, — продолжался несколько месяцев. А на последней станции — «Бауманская» мы установили машину за 45 дней!

Это про него и про его друзей — энтузиастов эскалаторного дела — поют на строительстве шуточную песенку:

На метро им тесновато,
Здесь для них «размаха» нет.
Им бы двинуть эскалатор,
От земли и до планет!

* * *

Через каждые несколько минут с конечных станций метрополитена отправляются поезда. Такую колоссальную пропускную способность и безопасность движения обеспечивает система сигнализации, централизации и автоматической блокировки с автостопами. Это сложное электромеханическое подземное хозяйство скрыто от глаз пассажиров в тоннелях и дежурных комнатах. Только зелёные и красные огни светофоров, мелькающие на станциях около тоннельных входов, напоминают об этом.

Нелегко было изготовить и смонтировать подобное оборудование. На помощь метростроевцам снова пришли москвичи. Заводы столицы изготовили сложные механизмы и точные приборы, железнодорожники послали на метро своих лучших монтажников и связистов.

Трасса третьей очереди оснащена техникой, которая обеспечивает секундную точность, надёжность и бесперебойность движения поездов.

Монтажникам приходилось работать в трудных условиях.

М

Когда, например, достраивались станции «Новокузнецкая» и «Павелецкая», по Замоскворецкому радиусу уже курсировали поезда. И всё же бригады электриков, работавшие под руководством мастеров Гудименко, Проневича, Вдовина, безаварийно и в срок смонтировали все электротехнические установки этих станций, ни на один час не нарушив движения поездов.

Строительные и путевые работы задержали монтажников. Им были даны сжатые сроки. Электромонтажники Архипов, Черниковский, Скоробогатов, Жарков, Степаненко и другие успешно выполнили ответственное задание. О мастерстве и точности работы монтажников ярко говорит следующий пример.

Накануне нового, 1943 года в тоннелях Замоскворецкого радиуса оставалось ещё много работы.

Это были поистине героические дни! Родина ждала новогоднего подарка. Трудовое вдохновение охватило строителей и монтажников. За несколько часов делалось то, на что, казалось, нужны были дни. 31 декабря 1942 года в 23 часа 55 минут был подан ток и, когда кремлёвские куранты оповестили мир о начале нового года и Михаил Иванович Калинин поздравил советский народ с новыми победами на фронте и в тылу, к станции «Завод имени Сталина» подошёл первый пробный поезд.

А утром 1 января уже началось регулярное движение по Замоскворецкому радиусу.



Подземные дворцы

«На метро мы видим величайший разворот творчества, расцвет архитектурной мысли, — что ни станция, то дворец, что ни дворец, то по особому оформленный. Но каждый из этих дворцов светит одним огнём, огнём идущего вперёд, побеждающего социализма».

Л. М. КАГАНОВИЧ.



изкий, односводчатый тоннель, отделанный глазурованной плиткой,— вот что характерно для иностранных подземных магистралей. В Париже, например, сеть метро построена по типу канализационных коллекторов. Владельцы парижской подземки стремились получить лишь «трубу» для пропуска поездов, не заботясь ни о каком художественном оформлении.

Иначе выглядит Московское метро.

Величественна красота его станций! Ощущение праздничной взволнованности охватывает всякий раз, когда спускаешься в подземные дворцы. Великолепие метро прочно входит в наш быт.

Советский народ заслуженно гордится лучшим в мире Московским метрополитеном.

Каждая станция советского метрополитена неповторима по своей архитектуре. Вместе с тем в облике станций Московского метро есть нечто общее, что становится стилем новой Москвы, выражением творческой мощи нашего народа. Москва выпрямляет свои магистрали, перекидывает через Москва-реку чудесные широкие мосты, делает город просторным, радостным, свободным, как и сама жизнь советского человека. Эта идея и воплощена в архитектурном оформлении Московского метрополитена.

Мрамор, гранит, художественная роспись, лепка, мозаика широко применяются для отделки станций метро.

Недаром великие художники античной эпохи избрали мрамор материалом для своих творений. Он обладает вековой прочностью, имеет богатейшую тональность световых оттенков и даёт большие возможности художнику для выражения своих творческих замыслов.

Мрамор и обилие света производят волнующее, радостное

впечатление. Даже трудно представить себе, что находишься глубоко под землёй.

В этих сооружениях воплощены ясность и мощь народного духа, свобода и величие советского человека.

* * *

... Шли ожесточённые бои. День и ночь гремели на великом Бородинском поле тяжёлые орудия. Враг кровавыми лапами тянулся к сердцу страны. Проходчики, бетонщики, арматурщики, мраморщики, архитекторы вышли из тоннелей и влились в великое народное ополчение. Казалось, что военная гроза прекратит на какое-то время строительство метро.

Но у советского государства, у советского народа достаточно сил, упорства и воли, чтобы вести величайшую и труднейшую из войн, продолжая строительство метро, созидательную работу в тылу.

Немецкие полчища под Москвой были разгромлены. Строители снова спустились в шахты. С величайшей любовью и самоотверженностью стали они сооружать станцию «Завод имени Сталина», стремясь воплотить в её облике радость советского народа, одержавшего величайшую победу под Москвой.

Архитекторы представили сорок два проекта этой станции. Для осуществления был принят проект Лауреата Сталинской премии Алексея Николаевича Душкина, по замыслу которого к тому времени уже были построены три станции метро — «Дворец Советов», «Маяковская» и «Площадь Революции».

— Мне хотелось, — говорит архитектор Душкин, — чтобы станция «Завод имени Сталина» воплотила в себе сталинскую широту и ясность, сталинскую строгость и простоту.

И это удалось архитектору. Стройная мраморная колоннада переходит в свободные линии сводов, создавая яркое впечатление простора и безграничности. Белый, с оттенком слоновой кости, мрамор уральских гор сделал стены станции зрительно лёгкими, и кажется, что нет предела широте подземного дворца. Всё здесь по-весеннему радужно, светло. Прекрасный мрамор «орактой», цвета только что распустившейся сирени, украшает грандиозные колонны. Это — подарок Алтая.

На полу—ковёр из разных сортов гранита. Он ведёт в глубину платформы, где установлен монумент вождя. Великий Сталин в шинели воина шагает по гранитной дороге из лаборатории.



Установка лепных украшений на станции «Электрозаводская». На снимке слева—скульптор Г. И. Мотовилов.

Архитектурное и художественное оформление станции (работа художников Бородиченко В. Ф., Лехт Ф. К., Покровского Б. В. и скульптора Ефимова И. С.) сливается в единую стройную композицию. Тема её — героическая борьба советского народа, грудью вставшего на защиту Отчизны.

Внизу на станционных стенах большие мозаичные панно, набранные из мельчайших кусочков стекла. Это картины творческого труда свободных советских людей. Вот просторные цехи завода имени Сталина. Отсюда на всю страну расходятся первоклассные автомашины. Панно, которыми украшена противоположная стена, посвящены значению машины и мотора в жизни и обороне страны. Мирная работа изображена на этих картинах. Пригибая золотистую высокую рожь, идёт по полю ком-



Центральный зал станции «Завод имени Сталина».

байн. Тучное зерно потоком льётся из бункера в кузов грузовика. Рядом, на другом панно — подводные лодки, самолёты, лётчики, краснофлотцы: славная Красная Армия охраняет труд советских людей.

Военная гроза зашумела над страной. Дыханием великой Отечественной войны, возвышенностью и благородством её целей овеяно монументальное мраморное панно, помещённое вверху, в круглом зале вестибюля.

Советский народ отстоял родную столицу от натиска бронированных немецких орд и могучим ударом отшвырнул их разбитые остатки далеко на запад. Героика этих дней и запечатлена в мраморе и мозаике.

На фоне древних стен и стрельчатых башен Кремля выдвигается древний русский богатырь — Илья Муромец. Из-под широ-



Путевая платформа станции «Павелецкая»,

кой ладони зорко смотрит он вдаль. А рядом с ним достойные внуки богатыря — славные защитники родной Москвы, советские бойцы, хранители нетленной славы русского народа.

Грандиозное по размерам мозаичное панно сделано из разноцветного мрамора. Игра зелёного офиокальцита, золотистого оникса, белого уральского камня... Эта живописная мозаика была делом совершенно новым не только для строителей метро.

Немало трудностей встретили мастера мраморного завода Метростроя при изготовлении огромных панно. Коллективное творчество увлекло мраморщиков. В короткий срок им удалось, осуществляя замысел художника, создать изумительное произведение искусства.

Художественно оформлен плафон вестибюля. Изображённые на нём величаво реющие в вышине стяги осеняют группу воинов. В центре плафона на победно развевающемся знамени портрет великого Сталина. Под его мудрым водительством советские богатыри разгромили немцев под Москвой, под его руководством они изгнали врага с родной земли, уничтожая орды разбойников и убийц.

Станция «Завод имени Сталина» сохранится в веках, как величественный памятник героики первых дней Отечественной войны.

* * *

Москва преображается быстро и сказочно. Там, где были узкие улочки, появились широкие магистрали, на месте старых домиков возникли высокие здания, обширные площади. И вот рядом с Павелецким вокзалом выросло новое здание — массивное, монументальное, из чёрного с зелёными отливами гранита и розового туфа. Четыре мощных пилона серого полированного камня поднимаются вверх. В центре — мемориальная доска красного гранита. Золотыми буквами на ней высечено:

«Метрополитен им. Л. М. Кагановича. Станция «Павелецкая»».

А ниже на лепном картуше волнующая надпись:

«Сооружено в дни Отечественной войны».

Скромная в своих законченных формах станция «Павелецкая» построена по проекту архитекторов Душкина и Князева. Простотой отличается отделка станции. Чёрный гранитный цоколь и скамьи из красного дерева оттеняют белизну сводов. На граните покоятся массивные горельефы и красивые вентиляционные решётки. Горельефы (скульптор Ефимов И. С.), сохра-



Центральный зал станции «Новокузнецкая».

М

няют стиль старинной русской орнаментики. Они изображают фронтовиков и тружеников тыла: девушку, делающую ручные гранаты, рабочего у станка, моряка около торпедного аппарата, водителя танка, пилота.

Вестибюль станции облицован уфалейским мрамором. С его голубоватым оттенком гармонирует художественное оформление плафона (художник В. Ф. Бородиченко), расписанного на батальные темы. В центре плафона лучезарная красноармейская звезда, а по кругу силуэтами изображены фигуры пехотинцев, кавалеристов, моряков. Двигутся тяжёлые пушки, танки, самоходные орудия. Рядом в медальонах нарисованы воины и оружие Отечественной войны 1812 года и других эпох истории нашей Родины. Тут и бомбардир-наводчик, и партизан с рогатиной, и ополченец.

Особенно хорошо исполнено находящееся над входом эскалатора панно «Слава советскому оружию» (художники Бородиченко В. Ф. и Машковцева Е. Д.) — громадная мозаичная картина, размером более 100 квадратных метров, из набора красного, белого и дымчатого мрамора. На панно изображён парад на Красной площади в ноябре 1941 года. На фоне пред-рассветного неба высится силуэт Кремля. Идут бойцы. Горнисты торжественно салютуют победам Красной Армии.

* * *

Богатством оформления и глубиной архитектурного замысла отличается станция «Новокузнецкая», построенная по проекту архитекторов Н. Быковой и И. Таранова. Сколько здесь простора и света! Как будто настоящим солнечным блеском переливается мрамор и гранит!

Тщательно продумано устройство наземного вестибюля станции (авторы — архитекторы Гельфрейх и Рожин). Во всём заметна забота о создании наибольших удобств для пассажиров. Вход и выход, как бы опоясывая двумя полукольцами эскалаторный зал, исключают всякую возможность встречных потоков. Внутреннее обходное кольцо свободно и просторно. Круглый вестибюль охвачен, точно венком, фризом из лавровых листьев. Над внутренними дверями вестибюля помещены гипсовые медальоны (скульптор Мотовилов Т. И.). Изображённые на них фигуры олицетворяют собой архитектуру, живопись, скульптуру, науку и технику. Красивый орнамент металлических решёток, вставленных в проёмы между пилонами, удачно



Отправление поезда со станции «Новокузнецкая».

дополняет архитектурное оформление вестибюля. Столбы, а также стены коридоров облицованы серо-голубым уральским мрамором.

Обширный круглый зал вестибюля залит светом, струящимся из уходящего ввысь купола. Радужные блики переливаются по зеркальной поверхности стен.

Пассажир прямо из вестибюля вступает на эскалатор. И здесь, в преддверии «подземелья», снова поражает его обилие света и ощущение простора. Это достигнуто отделкой наклонного хода, свод его украшен лепкой, а мраморная полоска, протянутая вдоль эскалаторной балюстрады, словно расширяет основания тоннеля.

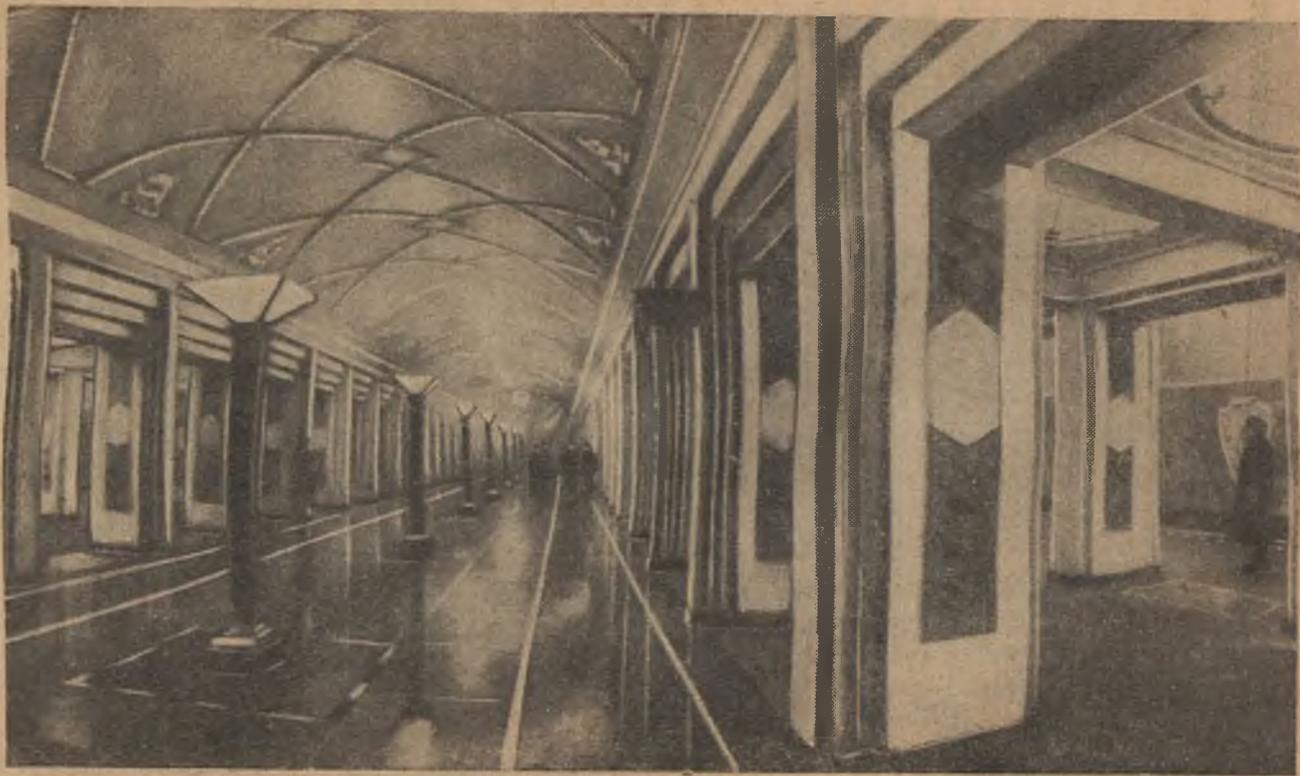
Станция трёхсводчатая. Она состоит из среднего и двух платформенных тоннелей.

И здесь, в подземном зале, вас встречают по летнему солнечные и нежные переливы светлого мрамора. Огни бронзовых светильников искрятся на розовом агверане из Армении, белом мраморе с Урала и на гранитном полу.

При входе в средний зал на эскалаторной арке, украшенной бронзовой скульптурой, — массивный щит с надписью:



Центральный зал станции «Бауманская»



Центральный зал станции «Сталинская».

«Слава доблестным бойцам Великой Отечественной войны». По бокам щита — лавры, знамёна, оружие.

Героическую борьбу нашего народа за свободу и независимость Родины запечатлело архитектурное оформление станции. Подвиги защитников Ленинграда, Сталинграда, Севастополя, Одессы войдут в историю страны как примеры беспредельного мужества советских людей. Слава городов-героев навеки сохранится в мраморе и граните станции.

В живописи и скульптуре (авторы — художники Дейнека А. И., Покровский Б. В., скульпторы Томский И. В., Рабинович С. Л.), которыми изобилует подземный дворец, воплощены образы героев Отечественной войны. Боевые морские десантные операции, танковые атаки, эпизоды воздушных сражений — таково содержание настенных барельефов. Между ними расположены победно развевающиеся войсковые знамёна, ордена Отечественной войны.

Символическим выражением неразрывной связи фронта и тыла являются вкомпанованные в художественную роспись и лепку медальоны, на которых колосья и молот сплетены с боевым оружием Красной Армии — автоматами, миномётами, винтовками и саблями.

Восемь прекрасных мозаичных панно украшают «Новокузнецкую». Они сделаны из смальты — мелкого разноцветного стекла. Выразительным языком мозаики рассказано о жизни советского тыла.

На одном из панно изображён физкультурный парад. Голубое небо. Белые майки спортсменов. Шёлк знамён колеблет лёгкий ветер.

В ажурном своде эскалаторного зала помещены ещё две картины из смальты. Вот изображена группа советских сталеваров. Огненным потоком льётся металл, который потом превратится в грозное оружие советского воина. Вторая картина запечатлела сбор богатого урожая. Женщины собирают в корзину душистые яблоки.

В среднем зале пять картин. На одной из них — новенький трактор сходит с конвейера. А рядом — мощный серебристый самолёт. Около него хлопочут пилоты. Последняя картина — железнодорожный мост, по которому мчится поезд, стремительно вырвавшийся из тоннеля.

История создания этих мозаик овеяна дыханием трудового подвига. Картины сделаны в Ленинграде, в Академии худо-

жеств. Их собрал по рисункам художника Дейнека лучший знаток мозаики в нашей стране художник Фролов. Часть картин создавалась в тяжёлые дни блокады. В осаждённом, израненном, но непокорённом Ленинграде, когда на площадях и улицах рвались артиллерийские снаряды, художник Фролов подбирал нежные тона, кропотливо и внимательно искал лучшие цвета, чтобы полнее выразить торжество жизни и неугасимую веру в свободу Родины, в прекрасное будущее народа.

Картины перевозились в Москву по Ладожскому озеру. Над серыми волнами кружились фашистские коршуны. Они несли на своих крыльях чёрные кресты — знаки смерти и тлена. А внизу отважные советские моряки на небольших судах везли драгоценный груз, исполненный жизни и красоты.

Художника Фролова нет с нами. Он погиб на посту, как воин. Но его мечта сбылась. Яркой радугой красок горят его картины в подземном дворце.



Фасад вестибюля станции «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина».

Стены станции «Новокузнецкая» облицованы золотисторозовым мрамором. На его фоне выделяются мраморные порталы. Они, благодаря своему изящному оформлению, уничтожают ощущение тяжести конструкций. Между порталами установлены массивные скамьи, высеченные из уральского прохоро-балдинского мрамора. Всё это выдержано в строгих классических формах. Тонко и изящно исполнены мраморные гроздьи винограда, украшающие широкие, удобные скамьи. Над ними, на фоне орудий и знамён, галерея великих русских полководцев. В памяти возникают мудрые слова вождя, обращённые к воинам Отечественной войны: «Пусть вдохновляет вас в этой войне мужественный образ наших великих предков — Александра Невского, Дмитрия Донского, Кузьмы Минина и Дмитрия Пожарского, Александра Суворова, Михаила Кутузова!»

* * *

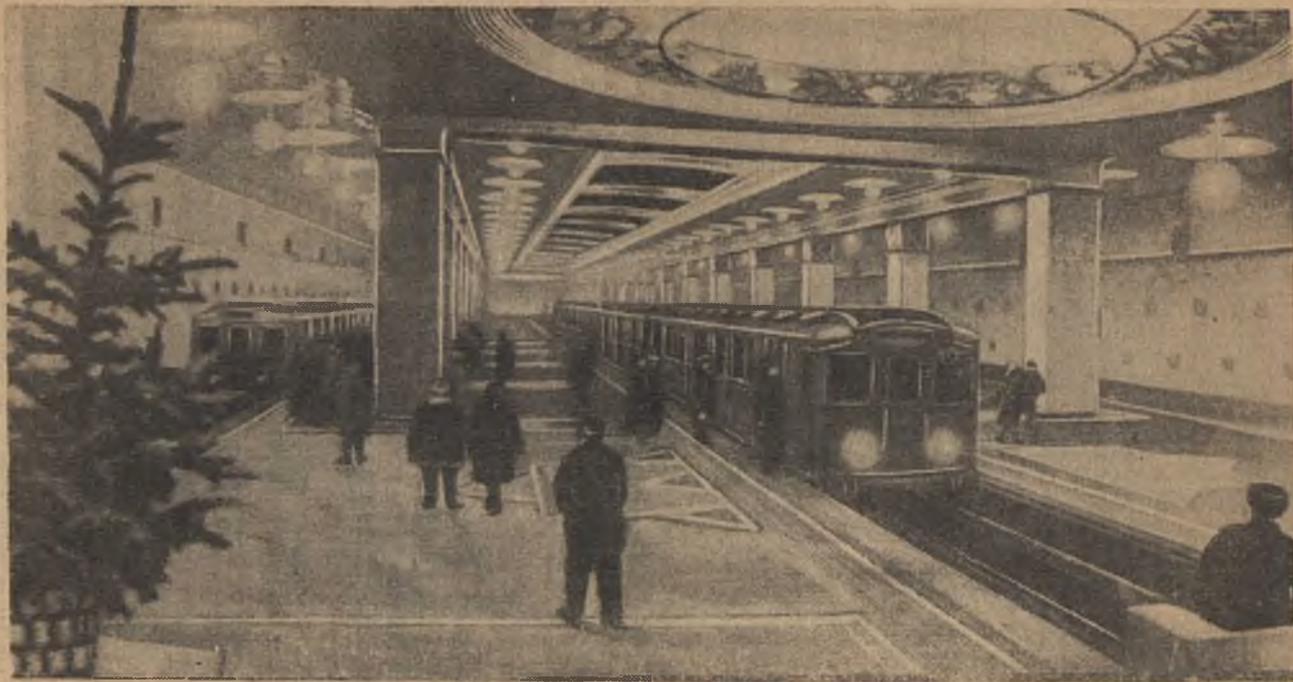
Планировка и конструкции станций Покровского радиуса отражают дальнейший рост строительной техники. Залы наземных вестибюлей просторны и высоки. Они построены с учётом правильной организации пассажирских потоков. Входы чётко отделены от выходов. Кассовые помещения и различные обслуживающие киоски вынесены в сторону, чтобы они не задерживали движения пассажиров. Станции Покровского радиуса внесли много нового как в конструкцию подземных дворцов, так и в их архитектуру.

Удачна планировка вестибюлей. Здесь нет промежуточных лестниц и длинных коридоров. Пассажир сразу выходит к эскалатору, который в один марш соединяет вестибюль с подземным залом.

Станция «Бауманская» имеет входной вестибюль в виде отдельно сооружённого павильона. Это здание должно хорошо сочетаться с общим ансамблем Бауманской улицы после её реконструкции.

На высоком фасаде станции, над стройными колоннами — гранитный барельеф работы художника И. М. Рабиновича. Его тема — «Героическая борьба москвичей на фронте и в тылу». Это — основная мысль художественного оформления станции, построенной по проекту академика архитектора Б. Иофана.

Строго оформлен просторный зал вестибюля, перекрытый обширным куполом. Мраморное мозаичное панно украшает арку над эскалатором. Герб Советского Союза. Победные стяги



Путевые платформы станции «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина».

частей Красной Армии, пронесённые через суровые бои за Родину. Знамена передовых предприятий столицы.

Наиболее полно тема единства фронта и тыла раскрывается в художественном оформлении среднего зала станции (работа художников Бородинченко В. Ф., Покровского Б. В., скульптора Андреева В. А.). Массивные парные выступы пилонов отделаны красным порфиром и газганским мрамором солнечного Узбекистана. На этом фоне в круглых мозаичных нишах установлены скульптуры бойцов армии и тыла и народных мстителей-партизан. И в каждой из этих фигур — строгая уверенность советского народа в своих силах, уверенность в победе над врагом.

* * *

Новый тип подземного дворца представляет собой станция «Сталинская», выстроенная по проекту архитектора С. Кравец. Она раскрывает богатейшие возможности архитектурного оформления метро.

Вместо массивных пилонов, поддерживающих своды и отделющих средний зал от боковых, здесь применены металлические колонны, одетые в мрамор. Станция производит впечатление лёгкости и ажурности. Боковые тоннели и средний зал слиты воедино. Ощущение воздушности усиливают светлые тона мрамора.

Освещён средний зал семью светильниками из зелёных самоцветов в бронзовой оправе. На торцевой стене большой горельеф — орден Победы.

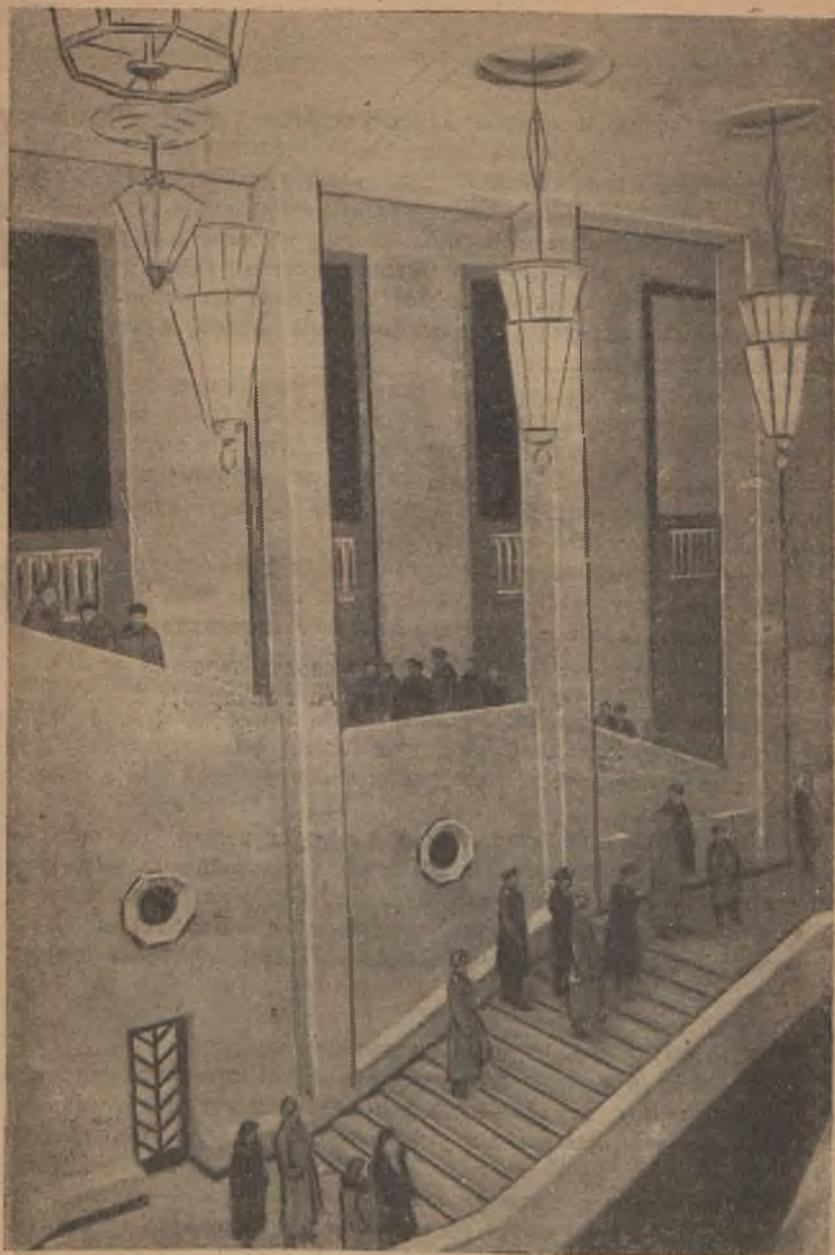
На стенах станции установлены картуши и медальоны.

Своды зала покрыты тонким скульптурным орнаментом. Тема его — героика Отечественной войны. Тяжёлый танк ломает вражеские преграды, славная советская артиллерия — бог войны — взламывает оборону противника, истребитель взмывает в небо, корабли военной флотилии выходят в море. Авторами этих работ являются народный художник СССР скульптор Мухина В. И., скульптор Венцель Н. К. и художник Ахметьев Б. П.

* * *

Величественно выглядит станция Покровского радиуса «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина».

Архитектору Б. Василенскому удалось создать новый тип станции мелкого заложения. Станционный зал объединён с вы-



Маршевые лестницы вестибюля станции «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина».

соким вестибюлем в единое архитектурное целое — путевые платформы непосредственно переходят в лестничные марши.

Обширность, монументальность, высота — вот отличительные черты этого великолепного подземного дворца.

Мощное перекрытие станции покоится на двух рядах прямоугольных колонн. Искусно подобранная цветная гамма мрамора, оригинальное освещение усиливают ощущение простора.

Высокий зал вестибюля залит дневным светом, лучи солнца врываются в широкие окна.

Архитектурное оформление станции посвящено партизанам Великой Отечественной войны. В центре вестибюля на гранитном постаменте установлена могучая скульптурная группа «Партизаны» (автор М. Манизер). Строгие формы вестибюля, стремительные пилоны, белый и красный мрамор служат фоном для этой скульптурной группы.

Внизу на станции, около двух первых колонн, установлены большие скульптурные фигуры (работа скульптора М. Манизера) партизан-героев — воспитанника Ленинского комсомола Зои Космодемьянской и старика Кузьмина.

Вверху, в углублениях обширного свода, нарисовано двенадцать живописных фресок (художник А. Гончаров). Тема этих фресок — «Небо Родины». Перистые лёгкие облака, могучий полёт орла, красное знамя, развевающееся в зелёной чаще партизанского лагеря.

«Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина» — самая обширная станция Московского метрополитена. Это сделано с расчётом на ближайшее будущее. Станция предназначена для обслуживания посетителей начатого строительством Центрального стадиона СССР и большого Измайловского парка.

* * *

Быстро научились строить подземные мастера!

Ещё свежи в памяти волнующие минуты открытия мраморного дворца под землёй — станции «Новокузнецкая», ещё не успели москвичи освоить все новинки сооружений Покровского радиуса, как уже на Большой Семёновской улице возникло шестигранное здание с традиционным транспарантом — «Добро пожаловать». Дубовые двери гостеприимно раскрылись перед москвичами.

Какое праздничное волнение вызывает архитектурное своеобразие вновь открытой станции метро — «Электrozаводская»!

Славный подарок преподнесли строители москвичам! Это—двадцать девятая по счёту станция Московского метрополитена и седьмая из построенных в дни Великой Отечественной войны.

Просторный, оформленный в классическом стиле вестибюль, похожий на античный храм, залит потоками света. Станция носит славное имя одного из крупнейших заводов столицы. Авторы проекта — архитекторы В. Гельфрейх и И. Рожин — стремились достичь неразделимо полного сочетания света и минерала.

Барельефы шести великих учёных — «отцов электротехники» Джильберта, Фарадея, Франклина, Ломоносова, Яблочкова, Попова — украшают круглый вестибюль станции. Здесь всё заполнено ярким светом, который широкими волнами плавно льётся от замечательной люстры, сделанной из хрусталя и бронзы. Вестибюль освещается так называемыми «трубками дневного света», производство которых недавно освоил коллектив Электро-



Фасад вестибюля станции «Электrozаводская».



Центральный зал станции «Электrozаводская».

завода. И этот искусственный свет настолько живой, радостный и праздничный, что его невозможно отличить от солнечного, дневного.

В подземном зале света ещё больше. Он льётся отовсюду — справа, слева, сверху, словно каждая мраморная или гранитная плита, каждый кусочек бронзы и гипса излучают бесконечные потоки света. Им пропитан даже сам воздух. 318 световых иллюминаторов, ослепительно ярких, превратили свод зала в сияющее летнее небо. Ровный мягкий свет матовыми бликами отражается на мраморе стен и гранитном ковре.

Каких только сортов мрамора здесь нет! Розово-жёлтый крымский «биюк-янкой» эффектно обрамляет рисунчатый гранитный пол. Чёрный армянский «давалу» украшает цоколи и плитусы станции. Белый уральский камень центрального зала великолепно оттеняет терракотово-красный грузинский минерал, которым выложены путевые стены.

О священном труде во имя Родины, о великом трудовом подвиге нашего народа в дни войны, рассказывают горельефы, украшающие центральный зал станции (работа скульптора Мотовилова Г. И.). Горельефы помещены на мраморных пилонах, обрамлённых художественными деталями и бронзой вентиляционных решёток. Здесь изображены строители танков, собирающие грозные машины; литейщики, снабжающие фронт и тыл металлом; автостроители и текстильщики, нефтяники и путейцы. Два горельефа посвящены труженикам колхозных полей, на трёх изображены Электрозавод, его люди и продукция. Скупым языком скульптуры прославлен здесь трудовой порыв народа. Это своего рода величественная «промышленная симфония» героических дней войны.

На красивом фасаде станции художники установят скульптурную группу из трёх фигур, изображающих строителей метро. Образы подземных мастеров, запечатлённые в граните и мраморе, войдут в века. Метростроевцы заслужили на это полное право.



„Принимай, столица, подарок!“



забываемы предпусковые дни! Торжественная тишина неожиданно наступила на станциях Покровского радиуса. Строители уходят из тоннелей с чувством глубокого удовлетворения: боевое задание Родины выполнено. И теперь каждый из них заслужил право сказать словами поэта:

«Радуюсь я —
это
мой труд
вливается
в труд
моей Республики».

Всё готово! Скоро придёт первый поезд. Дежурный в красной фуражке ещё раз осматривает станцию, около эскалаторов выстроились контролёры, кассиры приготовили билеты...

И вот наступила долгожданная минута: к широкой платформе подземного дворца подходит празднично украшенный поезд. На его головном вагоне под портретом любимого вождя надпись: «Спасибо великому Сталину за отеческую заботу о трудящихся столицы!»

Перерезана алая шёлковая лента. Путь открыт! Лучший водитель московского метрополитена машинист-инструктор Швецов включает мотор. Первый поезд уходит в тоннель.

Принимай подарок, столица! Строители честно выполнили твой наказ. Лучший стахановец Сталинского района токарь Заречин крепко пожимает руку строителю Петру Усенко. И в этом пожатии — выражение благодарности трудящихся столицы творцам подземных магистралей.

В день открытия трёх новых станций Покровского радиуса книги отзывов были переполнены восторженными заметками пассажиров:

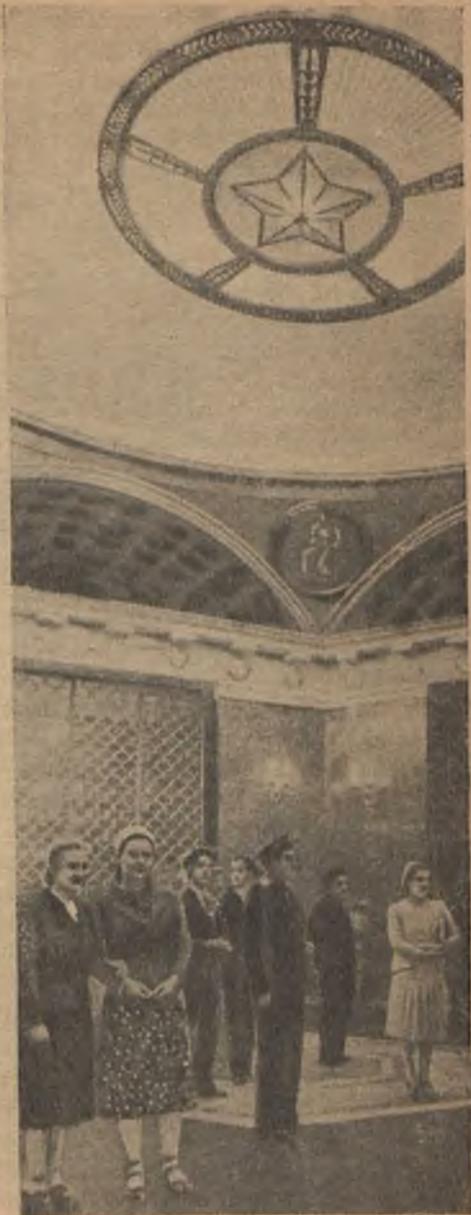
Стахановка фабрики
«Освобождённый труд»
П. Корягина пишет:

«Живу я в Оружейном
переулке, а работаю на
текстильной фабрике. Что-
бы не опоздать, я выходи-
ла из дома за 2 часа до
начала смены. Ехала на
нескольких трамваях. Те-
перь, спустившись в метро
на площади Маяковского
и сделав пересадку на
станции «Охотный ряд» я
за 40 минут добираюсь до
фабрики. Сколько времени
и сил сберегает нам метро!
Все силы мы отдадим на
ещё большую помощь доб-
лестной Красной Армии.
Большое спасибо партии и
советской власти, великому
Сталину за их заботу
о нас, москвичихах».

А майор А. Соколов
воскликает: «Смотришь на
эти станции с наслажде-
нием и думаешь: нет пре-
делов художественной и
научной фантазии челове-
ка!»

«Только в нашей могу-
чей стране, — пишет ра-
ботница Н-ского завода
Н. Павлова, — возможно
такое капитальное строи-

Москвичи осматривают вести-
бюль только что открытой
станции «Электrozаводская».



тельство в период Отечественной войны. Только колоссальные народные силы могли создать эти великолепные сооружения, достойные сталинской эпохи».

Третья очередь Московского метрополитена вступила в строй действующих магистралей. Москва переживала это событие, как всенародный праздник.

В своём рапорте на имя Председателя Государственного Комитета Обороны товарища Сталина строители метро писали:

«Докладываем Вам, товарищ Сталин, что коллектив рабочих, инженерно-технических работников и служащих Московского ордена Ленина Метростроя НКПС закончил строительство и сдал в эксплуатацию 18 января 1944 года Покровский радиус Метрополитена протяжением 7,2 км двухтоннельного пути со станциями: «Бауманская», «Сталинская», «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина».

Новый радиус является продолжением трассы «Киевский вокзал — Площадь Революции — Курский вокзал». Покровский радиус соединяется с Горьковским, Кировским, Фрунзенским и Замоскворецким радиусами.

Одновременно докладываем, что в ноябре 1943 года вступили в эксплуатацию станции «Павелецкий вокзал» и «Новокузнецкая» на Замоскворецком радиусе Метрополитена.

Таким образом, построив 26 км тоннеля и шесть новых станций¹, Метрострой выполнил задание партии и правительства по строительству третьей очереди Московского метрополитена.

Строительство и пуск третьей очереди Метрополитена в условиях напряжённой Отечественной войны стали возможны благодаря неустанной заботе большевистской партии и Советского правительства о нуждах трудящихся и с новой силой подтверждают несокрушимую мощь нашей Родины и трудовой героизм её боевого тыла.

В строительстве третьей очереди Метрополитена принимали участие многие тысячи москвичей.

Тысячи новых рабочих, главным образом молодёжь, девушки, комсомольцы пополняли ряды коллектива Метростроя и

¹ В тот момент, когда писался этот рапорт, седьмая станция третьей очереди «Электrozаводская» достраивалась метростроевцами. Она была открыта позднее.



Переход между станциями Охотный ряд — Площадь Свердлова

вместе с кадровыми метростроевцами по-фронтовому трудились над выполнением Вашего задания.

Грандиозные, сложные механизмы эскалаторных устройств новых станций, точное и надёжное оборудование автоблокировки подземных путей освоены и изготовлены в короткие сроки рабочими московских заводов.

Закончив строительство третьей очереди Метрополитена, многотысячный коллектив Метростроя с огромной радостью приступает к выполнению задания Государственного Комитета Оборона по сооружению новой, четвёртой очереди и обещает Вам, товарищ Сталин, что подземное кольцо Метрополитена нами будет построено, несмотря ни на какие трудности.

Воодушевлённый Вашей высокой оценкой самоотверженного труда советских людей в тылу и победоносным наступлением нашей доблестной Красной Армии, коллектив Метростроя заверяет Вас, товарищ Сталин, что он готов и впредь по-большевистски бороться за выполнение заданий Государственного Комитета Оборона».

С гордостью читали строители ответ товарища Сталина:

**«КОЛЛЕКТИВУ СТРОИТЕЛЕЙ
ТРЕТЬЕЙ ОЧЕРЕДИ МОСКОВСКОГО
МЕТРОПОЛИТЕНА**

Поздравляю рабочих, работниц и инженерно-технических работников Московского ордена Ленина Метростроя с успешным окончанием в трудных условиях военного времени строительства третьей очереди Московского Метрополитена.

Строительство Метрополитена в условиях войны имеет не только хозяйственное, культурное, но и оборонное значение. Партия и правительство высоко ценят самоотверженный труд метростроевцев.

Выражаю твердую уверенность, что метростроевцы и впредь своим героическим трудом и напряжением сил обеспечат выполнение задания Государственного Комитета Оборона по строительству новой четвертой очереди Московского Метрополитена.

Желаю коллективу Метростроя дальнейших успехов в работе.

И. СТАЛИН»..

21 января 1944 г.

М

Высокая оценка любимого вождя и великого полководца глубоко взволновала каждого метростроевца.

Строители, бригадиры, инженеры, архитекторы, художники дали клятву с честью выполнить новое задание. Поручкой этому уже построенные подземные магистрали, мастерство и опыт славного коллектива, созидательный труд и творчество которого заслужили две высокие награды Родины — орден Ленина и орден Трудового Красного Знамени.



СОДЕРЖАНИЕ

Задание Родины	7
Москва воевала и строила	12
В труде, как в бою	17
Коммунисты-вожаки	22
Как умирjali реку Чечеру	28
Точность и мастерство	36
Неутомимые творцы	42
Комсомольские, фронтовые	49
Третью очередь строила вся Москва	57
Подземные дворцы	69
«Принимай, столица, подарок»	90

Отв. редактор *П. Войцеховский*.

Обложка, титул и оформление текста художника *П. Зубченкова*.

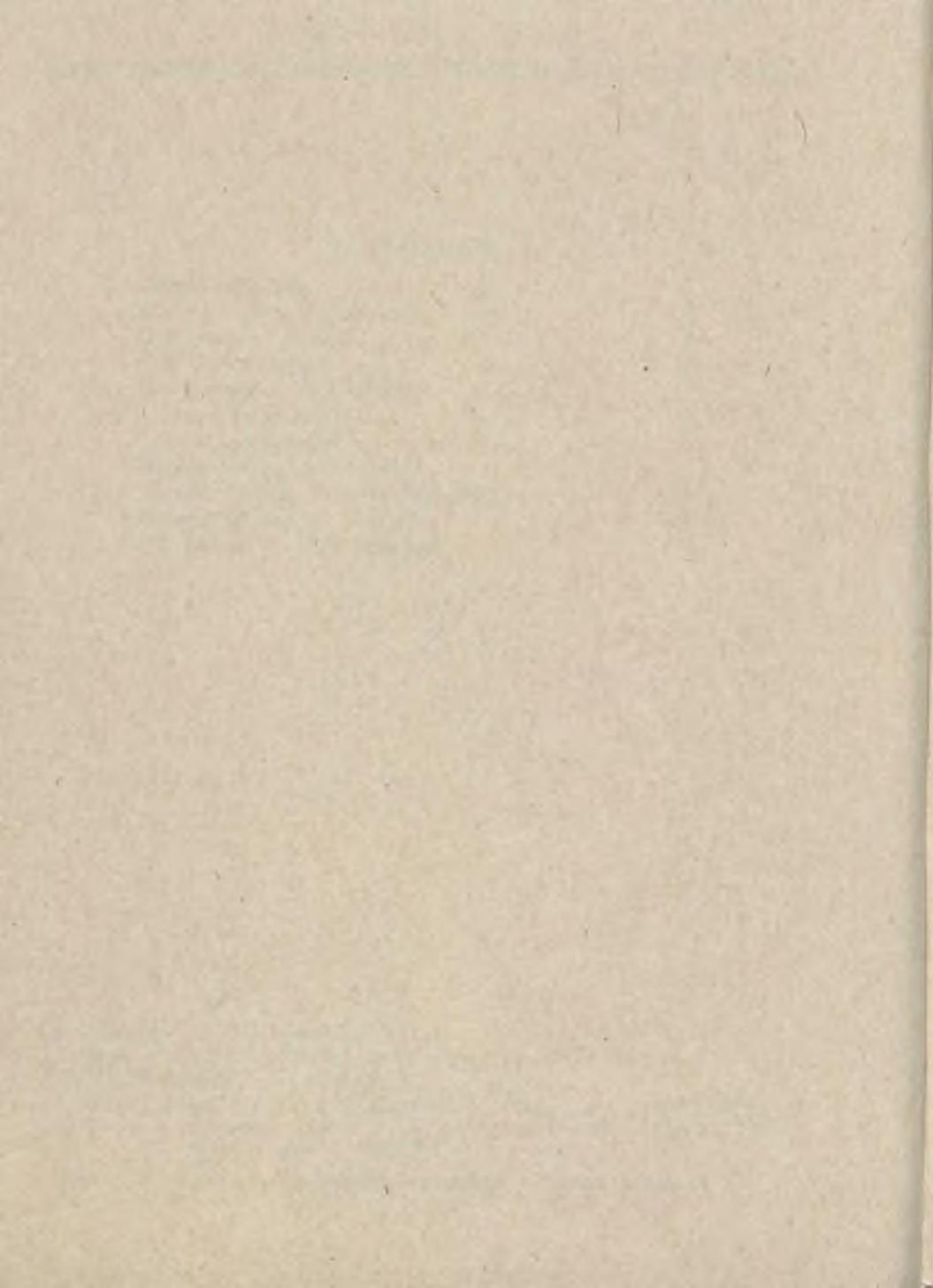
Технический редактор *А. Лильс*.

Л70538. Сдано в набор 29/XII 1944 г. Подп. к печ. 4/V 1945 г.

Объем 6 п. л. Уч.-изд. 5,20 л. Зн. в 1 п. л. 38.880. Тираж 5 000

Формат бумаги 60×84¹/₁₆. Зак. 455.

Филиал тип. изд-ва «Московский большевик», Москва. Петровка, 17



ЦГПБ

им. Н. А. Некрасова



2 000000 432045

