Рассказы строителей метро

История метрополитена


МЕТРО
ЛАРНИКУ ПОХОДА ИМ. КАГАНОВИЧА

ИСТОРИЯ МЕТРО МОСКВЫ

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
А. КОСАРЕВ

РЕДАКЦИЯ:
А. КОСАРЕВ
Е. РЕЗНИЧЕНКО
К. СТАРОСТИН
Г. ЦЫПИН
И. ШЕЛЮБСКИЙ

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ИСТОРИЯ ФАБРИК и ЗАВОДОВ» МОСКВА 1935

ИСТОРИЯ МЕТРО МОСКВЫ

Рассказы строителей метро

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ИСТОРИЯ ФАБРИК и ЗАВОДОВ» МОСКВА 1935

ЛИТЕРАТУРНАЯ РЕДАКЦИЯ:

А. ГАРРИ
А. ЗУЕВ
Л. КАССИЛЬ
Л. НИКУЛИН
Я. РЫКАЧЕВ
В. ШКЛОВСКИЙ

ОТ РЕДАКЦИИ

Редакция «Истории метро» подготовляет к выходу в связи с пуском первой очереди метро книгу «История метро Москвы» и несколько сборников по отдельным вопросам стройки московского метро.

Настоящая книга — «Рассказы строителей метро» — первый из этих сборников. Она вся написана самими ударниками-строителями метро. Рассказы писались в горячие дни последних месяцев стройки, подчас буквально на ходу, — этим объясняется то, что рассказы не доведены до самого дня пуска метро.


M.L. TROYKO

ОБ АВТОРАХ ЭТОЙ КНИГИ

Воля партии выполнена. Первая очередь московского метрополитена закончена. В 1931 году на июньском пленуме ЦК ВКП(б) по предложению тов. Сталина было вынесено решение о строительстве московского метрополитена. В эти дни героический московский пролетариат рапортует своему учителю и вождю, что под руководством Московского комитета партии первая очередь московского метро закончена.

★

Строители московского метро из вагона быстро движущегося поезда, выглядывая в окно, видят ровное, одноцветное, белосерое вещество, наглухо закрывшее своды прежней шахты. Бетон завершил собой величественную картину человеческого труда под землей. Под гладкой поверхностью бетона исчезло различие между отдельными шахтами, участками, дистанциями. Еще недавно можно было безошибочно определить, где работала бригада проходчика Холода, где оборонялись от подземных хлябей комсомольцы сквозной бригады Яремчука, где, по грудь в воде, сражался с плывуном Фаяс Замалдинов.

Теперь все закрыто бетоном. Тишина. Отшумел великий труд под землей. Холодно поблескивает вернистая масса бетона.

Придет вдохновенный летописец, заглянет на гладкие своды и — ничего не увидит. Опоздал, опоздал летописец!

Сколько замечательных сооружений, выстроенных на нашей планете, стоит перед нами слепо и глухо, утратив память о людях, их сотворивших. Суэцкий канал! Голландские плотины и дамбы. Метрополитены Лондона, Берлина, Парижа! Кому известны имена их строителей? Память о них умерла вместе с ними. Во мнении буржуазного общества они не были творцами, не были героями. Буржуазия видела в них лишь наемную силу, слепых исполнителей, безликое скопище «рабочих рук». Да и сами обладатели рабочих рук не чувствовали величия своего труда; подневольные, они работали не на себя, украшали чужую жизнь, чужое величие. В буржуазной литературе существует только одна книга о подобном строительстве — «Туннель» Келлермана, но и эта книга повествует о выдуманном строительстве, выдуманных людях, несуществующем тоннеле.

У нас труд есть счастье и гордость, слава и доблесть миллионов людей. Их имена передают из уст в уста, их подвиги воспевают поэты, их жизнь вдохновляет игры и мечты наших детей. О них сложены песни.

Бетон не закрыл под землей следов героической работы строителей московского метро, подземную эпопею Москвы. Те самые люди, которые пробивали под Москвой тоннели, укрощали подземные реки, отдавливали плывуны сжатым воздухом, со щитом проходили сквозь бешенство потревоженных недр, возводили в недрах дворцы и украшали их мрамором, бронзой и светом,— одновременно писали историю своей доблестной борьбы, своей славной стройки. Руки, уложившие бетон в своды тоннелей, в этой первой из серии книг об истории московского метро делают бетон как бы проницаемым, просвечивают его, восстанавливают панораму строительства, гром отбойных молотков, ночные совещания в МК партии, фигуру тов. Кагановича, пробирающегося в самые недоступные, непроходимые, непролазные закоулки шахт и траншей. Авторы этой книги — те же проходчики, кессонщики, щитовики, мраморщики, бригадиры, инженеры, вожаки подземных партячеек, комсомольцы и комсомолки, старые донбассовские горняки.

В тот день, когда эта книга попадет в руки читателя, подземные поезда будут мчаться под улицами и площадями великого города. Тринадцать мраморных дворцов, возведенных под землей, будут оживлены непрестанной сменой пассажиров, циркуляцией людского потока, шумом Москвы—этой одушевленной Ниагары, денно и нощно вращающей турбину социализма. Жизнестроительный напор, энергия, ринувшаяся в столицу миллионами человеческих судеб, темперамент людей

социалистического строя, руководимых великой партией коммунизма,—вот силы, прорывшие новые пути под землей. Говорить о метрополитене советской Москвы — значит говорить о самой Москве. О новом темпераменте города, об усложнении и увеличении творческих функций его граждан. Об их подвижности, о лучеобразно растущих предместьях столицы.

Никто в мире не ездит так часто, как москвич. В годы своего процветания даже величайший и энергичнейший из капиталистических городов — Нью-Йорк — показывал в среднем 500 поездок в год на жителя. А москвич ездит около 700 раз в год. Причину этого понять нетрудно. Судьбы наших людей расширились. В жизнь каждого советского человека вошло все разнообразие труда и творчества. Днем он работает на заводе, вечером — учится в институте. В свободные часы он едет на занятия литературного кружка или на репетицию самодеятельного оркестра. Он работает в секции Моссовета. В качестве народного заседателя он разбирает дела в советском суде. Он посещает театры и стадионы, турниры и матчи. Все открыто перед ним, все зовет его к жадной, напряженной деятельности. Великая забота тов. Сталина о трудящихся, воля большевиков, энтузиазм миллионов — вот подлинный автор метро.

И вот — метро существует!

Сняты деревянные заборы, в течение двух лет ограждавшие шахты Метростроя и скрывавшие от наших взоров героический труд горняков, подземные сражения с водой и плывунами, увлекательную поэму подземки. В тринадцати пунктах столицы обнажились под сброшенными лесами наземные вестибюли с простой, но красноречивой буквой «М». Проросшая сквозь мохнатые дебри старой Москвы социалистическая столица уверенно ввела в архитектурный ансамбль города свиту нарядно одетых строений, гранитным пунктиром обозначавших на поверхности подземную трассу метро. Побывавшие за границей люди порой выражали сомнение в необходимости больших наземных вестибюлей: ведь в том же Берлине вход в метро представляет собой простую дырку в землю, обнесенную железной оградой. Но когда один из этих людей, директор крупного завода, спустился на станции московского метро в подземный вестибюль, он сказал, обращаясь к строителям:

— Теперь я понимаю необходимость наземных вестибюлей в Москве. У нас под землей так торжественно и красиво, так светло и жизнерадостно, что грешно было бы не обозначить на поверхности вход на этот подземный праздник архитектуры.

Директор правдиво передал ощущения, охватывающие пассажира при спуске под землю.

Свет — вот первый признак московского «подземелья». Он обволакивает вас, он пронизывает вас. Правильно! Пассажира

нужно заставить забыть, что он находится глубоко под землей. Станции метро освещены не хуже, чем беломраморный Колонный зал Дома союзов с его многозвездными люстрами.

Пространство — вот второй признак московских станций. Пассажир смотрит направо, налево, задирает голову вверх — всюду открывается перспектива широко и свободно льющегося под землей пространства. Оно ограничено стремительно уходящими вверх мраморными стенами и колоннами.

Мрамор! Освоившись с пропорциями и масштабами сооружения, пассажир переживает теперь новое впечатление — краску и цвет. Только что он рассматривал станцию как скульптуру, со стороны ее объемов. Теперь он рассматривает станцию как явление живописи. Нежные, светлые тона мрамора переливаются по мере того, как наблюдатель переводит взгляд от колонны к колонне. Серебристый цвет «Сокольников» переходит в розовые тона «Комсомольской площади», развивается в пурпур «Красных ворот» и наконец, сливая все цвета и оттенки в белый спектр, разражается ослепительным сверканием станции «Дворец советов».

Первая поездка в поезде советского метрополитена оставляет неизгладимое впечатление. Что творилось под землей, когда строители промчали через свои 13 станций делегатов VII Всесоюзного съезда советов и II съезда колхозников-ударников! Ошеломленные всем виденным, люди первое время молчали, пытаясь совладать с охватившими их мыслями и чувствами. Они беспомощно разводили руками, свидетельствуя о невозможности выразить свои впечатления словами. Колхозные люди — молодые и старые,— увлеченные ритмом идущего под землей поезда, начинали петь! Люди на станциях кричали «ура», бежали вдогонку и махали платками, как флагами.

Среди пассажиров первого поезда было много людей, побывавших во всех столицах мира, видевших метрополитены Парижа, Берлина, Лондона, Нью-Йорка. Теперь они видели метрополитен Москвы, и им казалось, что они видят первый настоящий метрополитен. Все в нем было торжественно, светло, обильно и щедро. Свет, воздух, мрамор, пространство. И еще что-то в этом сооружении, говорившее о творческой свободе построивших его людей. На ум приходили необычные и с первого взгляда чуть неуклюжие слова.

— Наш метрополитен построен с душой! — сказал Отто Юльевич Шмидт, выходя из поезда.

— Построили так, как строят для себя — превосходно, лучше всех! — воскликнул строитель кузнецких домен тов. Франкфурт.

— В восторге от людей московского метро! — заявил обычно невозмутимый, но тут как-то особенно взвинченный летчик — герой Советского союза — М. М. Громов.

А один из делегатов Туркмении сказал просто:

— Да здравствует тов. Каганович!

Так он выразил общую мысль.

Мнения иностранцев не расходятся с советской оценкой московского метрополитена. Американский инженер Джордж Морган пишет:

«Зная все метрополитены мира и непосредственно участвуя в строительстве некоторых из них, я могу только подтвердить, что московский метрополитен — действительно лучший в мире. Как иностранец я особенно восхищаюсь дружной, беззаветной работой комсомольцев на метро, действенным, гибким руководством партийной организации и особенно — буквально неоценимым оперативным участием во всей сложнейшей работе Метростроя тов. Л. М. Кагановича».

Так всеми признано, что в Москве выстроен лучший в мире метро. Строителям его следует скромно согласиться с единодушной оценкой их работы, прибавив лишь, что лучший в мире метро кроме того выстроен в самый короткий в мировой практике срок, по сути дела — в два года, из них 90 процентов всех работ осуществлено в 1934 году!

Чем вызвана эта победа, удивившая весь мир, не удивившая только Москву? Москва причисляет эту победу к ряду явлений, естественных при советском строе. Разве страна удивилась тому, что в уральской степи, под пустынной горой, вырос величайший в Европе Магнитогорский завод? Разве в наших глазах выглядело невозможным спасение летчиками шмидтовского лагеря? Для кого в нашей стране явился неожиданным рекорд стратостата «СССР-I», забравшегося в неизведанные человечеством высоты? Кто из советских людей считает чем-то из ряда вон выходящим упорную работу эпроновцев, корабль за кораблем поднимающих с недосягаемых до сих пор глубин? Кому из нас придет в голову считать сверхестественным альпинистские успехи десятков колхозников, по радио рапортующих тов. Сталину о массовом восхождении на вершины Эльбруса и Казбека, куда за все дореволюционные годы поднялась горсточка отчаянных смельчаков?

Самая повторность этих успехов свидетельствует о том, что все они закономерны в условиях социалистического государства и являются одним из естественных свойств советской системы.

Вот в кратчайший срок выстроен лучший в мире метро. Какие причины содействовали успеху этого предприятия?

Прежде всего то, что строительство этого колоссального сооружения осуществлено в условиях планового социалистического хозяйства, свободного от цепей частной собственности, от хищнического закона обогащения и наживы, от разрушительного хаоса конкуренции. С первого дня своего рождения

Метрострой работал на основе генерального плана реконструкции Москвы. Едва лишь началась проходка первой трассы метро в 11,6 километра, как началась проектировка общей сети тоннелей в 80 километров длиной. Все линии, узлы, направления, станции московской подземки органически сливались с перспективным планом развития столицы, составляя единое целое с архитектурным комплексом большой Москвы. Лучшие заграничные метро строились в обстановке коммерческой войны между отдельными строительными компаниями. Тоннели вытягивались и съеживались, шли прямо или криво в зависимости от исхода коммерческого боя.

Архитектурная бедность и неудобство большинства заграничных метро есть результат того, что любое строительство в условиях буржуазного государства является прежде всего коммерческим предприятием, т. е. делом личной выгоды частных лиц. В погоне за максимальным финансовым эффектом иностранные фирмы торопятся пробить под землей «трубу» для пропуска поездов. Вот почему например парижские тоннели выглядят, как мрачные, сырые, душные погреба, в то время как строители московского метро, осуществляя социалистические принципы заботы о людях, выстроили под землей сухие, светлые, обильно вентилируемые тоннели и станции.

А вот как строился московский метрополитен. Надо прокладывать арбатскую трассу. Тов. Каганович ставит перед строителями пять условий: «Первое — чтобы уличное движение было сохранено, второе — чтобы водопровод был сохранен, третье — чтобы канализация была сохранена, четвертое — чтобы свет был сохранен, пятое — чтобы газ был сохранен».

«Мы растерялись,— рассказывает в этой книге тов. Абакумов.— Нам казалось, что эти «пять условий» мы гарантировать никак не можем.

Тут Лазарь Моисеевич встал и заявил:

— Как вы думаете, товарищи? Арбат — одна из наиболее заселенных улиц, там живет уйма людей. Что же, вы хотите оставить их без света, без канализации? Вот подумайте. Если вы гарантируете мне эти условия — хорошо, столкуемся, если не гарантируете — ищите другой выход.

Я был тогда еще молодым тоннельщиком. Можно прямо сказать, что я был в плену инертной технической мысли и слишком полагался на иностранную экспертизу. Я не искал смелых решений».

Между тем «ларчик открывался просто. Нельзя было нам ни в каком случае перенимать опыт капиталистических государств. Закон частной собственности не позволяет там вторгаться в чужие владения и копать шахты за заборами чужих домов. Совсем другое дело у нас.

Лазарь Моисеевич правильно говорил мне:

— Ты забываешь, что живешь в Советской стране. Если ты пройдешь по дворам, ты никому не платишь никакой ренты. Ведь по свободному месту тебе итти гораздо легче. Это и дешевле и быстрее, и никто на тебя не будет подавать жалоб...

Проект был составлен и принят. Лазарь Моисеевич напутствовал нас:

— Верю, что вы будете работать честно и добросовестно, что вы ни одного дома не завалите. Если будут трещины, мы отремонтируем дома за счет государства, но вы возьмите такую установку, чтобы ни одного дома не завалить и ни одной семьи из квартиры не выселять...»

Вдохновенная, подлинно творческая, подлинно хозяйская— для себя строили! — работа 70-тысячного коллектива строителей — вот второе условие победы московского метрополитена. «Наш метрополитен построен с душой». Это действительно так. Каждая пядь земли, шаг за шагом отвоеванной от подземного хаоса, каждый кусок мрамора, отшлифованный на колоннах, каждый штрих рейсфедера на чертежах метро действительно одухотворены трудом старых донбассовских горняков и закавказских тоннельщиков, комсомольцев-десятитысячников и умудренных опытом инженеров, проходчиков, укладчиков путей, мраморщиков и электриков. Творческий огонь, которым горели все до одного строители метро, вызывал в иностранных специалистах сначала удивление, а затем безграничное уважение к советским рабочим. У себя на родине иностранные инженеры видели немало хороших рабочих, прекрасных мастеров. Однако там эти люди работали отчетливо, но холодно, со знанием дела, но без увлечения, ибо каждое движение их руки шло на радость богатею, приносило пользу хозяину, а не рабочему. «Построено так, как для себя строят!» — эти слова многое объясняют в московском метрополитене так же, как и во всех великих стройках Советской страны.

О комсомольцах на стройке московского метро будут написаны восторженные книги, о них должны писать поэты свои лучшие поэмы. Комсомольские организации посылали сражаться под землю своих лучших сынов. Сначала тысяча комсомольцев, потом две тысячи, потом десять тысяч! Придя на шахту, в кессон, на щит, эти люди вносили в работу чудодейственный задор и темперамент, великую страсть и пламенную любовь советской молодости. Они — эти комсомольцы и комсомолки — рвались на самые горячие участки. Они требовали самой опасной и трудной работы. Ведущей фигурой на метро был проходчик. Все комсомольцы и комсомолки хотели быть проходчиками. Они вгрызались в землю с таким азартом, что диву давались старые тоннельщики. Когда бетонные работы стали централь-

ной задачей стройки метро, комсомольцы ринулись на бетон, стали бетонщиками. Они всех заражали своим рвением и выручали из прорыва немало ответственных участков. Когда же тоннель был закончен и ведущей фигурой стали изолировщик и облицовщик, молодежь ринулась на изолировку и облицовку. Комсомол был там, где приходилось труднее всего.

В результате великих успехов социалистической пятилетки гигантски выросла индустриальная мощь страны, созданы новые отрасли промышленности, передовая техническая культура, воспитанная в людях нашими первоклассными заводами,— это было третье условие, позволившее нашему метро стать лучшим в мире. Советская промышленность сумела в кратчайший срок освоить сооружение такой например колоссальной и сложной машины, как щит — металлический крот, величиной с двухэтажный дом, весом в два паровоза. Советский щит, отличавшийся своим оборудованием, был сделан неплохо, если вскоре метр за метром стал обгонять английский щит, которого незадолго до этого побаивались не только новички, но и опытные горняки-инженеры. Вот что рассказывает о работе щита американец Джордж Морган:

«В начале щитовых работ управление Метростроя просило меня определить скорость щитовой проходки. В результате изучения удивительно точного геологического профиля и подсчета потребного давления воздуха я назвал цифру — 1 метр в сутки. Позднее, разговаривая с англичанами, специалистами своего дела, занимавшимися в течение 25—35 лет только щитами, я выяснил, что они считают абсолютным пределом для данных условий—0,75 метра. В это же время я узнал, что французская экспертиза по проекту определила скорость щита той же цифрой—0,75 метра. Мне казалось тогда, что мои подсчеты были слишком оптимистичны.

Затем мне несколько раз приходилось посещать и осматривать работы на щитовом участке. Однажды тов. Абакумов предложил мне дать заключение по поводу одного трудного участка работ в щитовом тоннеле. Осмотрев работы, я заявил ему, что люди работают правильно, никаких улучшений в их работе ввести нельзя и Метрострой должен быть полностью удовлетворен достигнутой скоростью. Щит делал три метра в сутки».

Не хуже справилась советская промышленность с сооружением таких тонких и сложных машин, как эскалаторы. Работник завода «Подъемных сооружений» рассказывает, как молодые конструкторы подшучивали над секретарем директора за то, что он якобы ошибочно прочел в новом заказе «эскалатор» вместо «экскаватор». И немудрено: у завода никаких материалов об эскалаторах не было. Единственный разысканный документ

был случайно попавший каталог фирмы Оттис. В январе месяце 1935 года делегаты Всесоюзного съезда имели возможность испытать работу эскалаторов, изготовленных ленинградским заводом «Красный металлист» и московским заводом «Подъемных сооружений». Каждая ступень движущейся лестницы выдерживала вес трех человек. С таким грузом на каждой ступени эскалатор бесшумно и верно стремился вверх, из-под земли — на поверхность. Эта картина, удивившая новичков, была лучшей проверкой работы наших заводов — ленинградских: им. Ленина, «Большевика», «Электросилы», им. Кирова (бывш. Путиловского), Ижорского, им. Сталина, им. Карла Маркса, им. Свердлова и ряда других; московских: Машиностроительного, «Серпа и молота» и др.; Орехово-зуевского карболитового и многих других заводов.

Такой же серьезной проверке на метро подверглись десятки отраслей советской промышленности. В сооружении метро принимало участие больше 500 заводов и фабрик. Ныне метро существует — значит советская индустрия с честью сдала свой ответственный экзамен. Блестяще сдали свой ответственный экзамен и советские инженеры, без иностранной помощи в кратчайший срок построившие лучший в мире метро. Это большая победа наших инженерно-технических сил.

Это — радостная победа трудящихся всей страны, ибо миллионы людей с волнением и тревогой следили за хроникой строительства и помогали ему, чем могли. Не было такого города, завода, шахты и станции, которые бы косвенно не принимали участия в сооружении московской подземки. Донбасс и Урал слали под землю столицы своих горняков. Крым добывал первосортный камень и мрамор. Из Сибири шли для метро рельсы, изготовленные в ударные сроки на Сталинском заводе. Из Волыни двигались вагоны с гранитом. Десятки металлургических и машиностроительных заводов юга изготовляли машины и литье по заказу метро. Украина слала цемент и алебастр. Завод «Красный мак» специально для метро изобретал и готовил особое листовое молочное стекло. Шесть или семь научных институтов и предприятий разрабатывали для станций метро 28 различных систем освещения. С замечательным успехом оборудована сигнализация на метро. На железных дорогах за продвижением вагонов с надписью «для метро» следили специальные посты. Эти вагоны гнали в первую очередь. Не было в Советском союзе трудящегося, который бы не хотел принять участия в великом сражении Москвы с недрами, плывунами, подземными речками, болотами, с разбушевавшейся при наступлении человека стихией. Участие всей страны в создании метро было четвертым условием его победы.

Воплощением всех творческих сил, создававших метро, вопло-

щением энергии и темперамента, энтузиазма людей, работавших под землей, олицетворением сталинского стиля партийного руководства на стройке был Лазарь Моисеевич Каганович. Под землей его знали все. Он тоже знал всех под землей. Его энергия наэлектризовывала огромные массы людей на всех участках строительства. В его голове ежечасно, ежеминутно складывалась ясная картина всей громады шахт и дистанций, побед и отставаний, всех сложных узлов строительства, перемежавшихся ежедневно. Лазарь Моисеевич не уставал учить людей работать по-сталински. Он рассказывал, как заботится о стройке метро тов. Сталин, он требовал, чтобы полностью и безоговорочно выполнялись директивы Сталина: качество стройки должно быть достойно пролетарской столицы,—все должно быть предусмотрено, чтобы обеспечить жителю столицы все возможные удобства,—метро должен быть лучшим в мире. Так учил Сталин. Так учил Каганович. Превосходная редкая школа. Она дала московским шахтам живых, энергичных организаторов, оперативных руководителей, государственно мыслящих людей.

Так создавался метрополитен в условиях социалистического государства. В какой стране, при каком социальном строе возможно, чтобы крупнейший политический деятель руководил работой шахт, проходчиков, горняков, инженеров? Только у нас, в условиях социалистического строя, в условиях советской демократии возможна повседневная связь вождя с десятками тысяч строителей, с каждым проходчиком, техником, инженером и архитектором. Все в одинаковой степени были охвачены вдохновенной работой. И вот в кратчайший в истории мировой техники срок построен лучший в мире метро.

Вот о чем рассказывают авторы этой книги.

Они ведут нас по всей трассе метро, прикасаются к серым бетонным стенам тоннеля, и перед нами оживают закрытые бетоном участки, давно умолкнувшие здесь голоса, забытые лица.

Вот бригада архангельских лесорубов, впервые пришедших под землю, поступила на выучку к комсомольцу и вместе с ним перекрыла все существовавшие до тех пор рекорды по щиту. Вот девушка, по фамилии Занегина, всю жизнь считавшая себя «неспособной», входит под землю и боится, что здесь тоже окажется неспособной, но, вдохновленная всеобщей поддержкой и доверием, становится в первые ряды проходчиков. Однажды она была слегка ранена отлетевшим камнем, ей дурно, она боится, чтобы товарищи снова не сочли ее «неспособной». Она падает, к ней бросается инженер, проходчики несут ее на руках, она открывает глаза, видит кругом участливые, дружеские лица и понимает, что вот здесь, в метро, она впервые в жизни завоевала себе настоящее уважение.

Вот немецкий рабочий Макс Мильке приходит на метро после долгих мытарств и скитаний в погоне за настоящей человеческой жизнью. Он боролся за пролетарское дело на улицах Берлина, участвовал в рабочих забастовках на стройке берлинского метро. Его выбросили со стройки. Он бедствовал, искал работу, но ее не находил. Он уехал в Москву, спустился в шахту метро и через некоторое время почувствовал себя человеком. К его словам прислушивались инженеры, он был, как и все, полноправным хозяином стройки. Его ценили и уважали. Он стал бригадиром.

Вот какими людьми написана эта книга.

Юнцы-комсомольцы, недавно спрыгнувшие со школьной скамьи, и старики-инженеры, сооружавшие множество мостов, тоннелей, штолен, шахт и подземных дорог,— все они с одинаковым вдохновением говорят о романтике, об увлекательности московского метро. Все решено, все уложено в изящные формулы у строителей мостов, кораблей, небоскребов. Но как было зыбко под ногами у метростроевцев, как темно было вокруг, какое поле открывалось для их проницательности, энергии, мужества, разума и воли.

Подземный мир Москвы оказался небывало трудным.

«После двух лет моей жизни на метро,— пишет в этой книге инженер Гертнер,— я подвожу итог: трансформация технических установок произошла у меня полная. Дело не в одной только технике. Весь мой жизненный комплекс, в который техника входит как один из элементов, стал совершенно иным. Не я учил метро. Метро меня переучивал».

Рассказывают, что свои резиновые сапоги проходчики прозвали метроходами,— это напоминает сапоги-скороходы из сказки. Сапоги-то были в самом деле скороходами. И сами люди метро очень далеко ушли в этих сапогах. Ушли вперед, на путях, которыми вели их партия большевиков, зодчий социализма Сталин и его верный ученик — Каганович.

РЕДАКЦИЯ.

1

Воля партии выполнена

П. П. РОТЕРТ
Начальник Метростроя

КАК МЫ СТРОИЛИ МЕТРО

В августе 1931 года работы на Днепровском строительстве шли полным ходом: заканчивались бетонировка плотины, перестройка гидростанции и шлюза, монтировались величайшие в мире гидротурбины по 62 000 киловатт и генераторы, строились гавань, заводы Днепровского промышленного комбината и социалистический город «Большое Запорожье». Ниже плотины уже вырисовывались кружевом своих легких стальных конструкций два вновь выстроенных железнодорожных моста через новый и старый Днепр. Старый Кичкасский мост был уже разобран.

Строительство заканчивалось...

Я часто любовался с высокого левого берега на широко развернутые работы по постройке плотины, на стройные, высокие стрелы мощных паровых кранов и дерриков, на беспрерывно движущиеся поезда с бетоном; я слушал шум и треск пневматических буров, которые врезались в гранитные массивы речного дна, и громовые раскаты взрывов в карьерах — все это действовало на воображение.

В это время мною была получена телеграмма от тов. Орджо-

никидзе с предложением приехать в Москву. Когда я приехал, тов. Орджоникидзе направил меня к Л. М. Кагановичу, который предложил мне приступить к организации работ по строительству метрополитена. Это было для меня совершенно неожиданно. Казалось как-то странным и невозможным уйти с того большого, захватывающего меня дела, с которым я так сроднился и которое так любил.

Но со мною говорил секретарь ЦК ВКП(б). Новое предложение было для меня большой честью. В нем я видел доказательство громадного доверия.

Еще в 1930 году я был командирован за границу, был в Европе и Америке, знакомился с гидротехническими сооружениями, с постройкой небоскребов, больших мостов и другими работами.

Гидротехнические сооружения, постройку которых я видел, были меньше днепровских и не были так богато механизированы, как Днепрострой. Основное же, чем отличалось строительство на Западе от нашего, было умение более четко работать, лучше использовать механизмы и культурнее вести дела.

Постройка небоскребов технически для меня была проста и понятна; она поражала меня только необыкновенным параллелизмом в работе и быстротой. Но когда я попал в тоннель для автомобильного движения под Гудзоном и вспомнил, какая мощная и широкая река протекает у меня над головой и что по этой реке проходят трансатлантические пароходы, я понял, что у строителей была очень сложная задача, которую они блестяще разрешили; мне захотелось поближе познакомиться и с этой областью строительства.

Я не думал тогда, что мне когда-либо придется строить метрополитен, но знал, что это строительство уже стоит у нас на очереди; это обстоятельство еще более убедило меня в том, что с сооружением таких тоннелей должны быть знакомы советские техники. С этого дня я начал знакомиться с работами по постройке тоннелей в Америке, с постройкой метрополитенов в Нью-Йорке, Филадельфии, Париже и Берлине.

Предложение Л. М. Кагановича таким образом не застало меня врасплох; мне было предложено перейти на работу, с которой я был знаком не только по литературе, но и на практике. Это давало мне некоторое право надеяться, что я сумею оправдать оказанное мне высокое доверие.

Тов. Орджоникидзе отпустил меня на новую работу при условии, что первое время я буду работать по совместительству в качестве главного инженера Днепровского промышленного комбината. Совмещать эти работы мне пришлось до мая 1932 года.

По распоряжению председателя Московского совета Н. А. Булганина на Метрострой были откомандированы некоторые работники, работавшие в бюро по проектированию московского

метрополитена, которое предварительно с 1923 года разрабатывало вопрос о строительстве метрополитена при Управлении МГЖД: профессор Розанов и инженер Машков, ныне покойные, инженер К. С. Мышенков, И. Е. Катцен и начальник сметного отдела А. Д. Алексеев. Одновременно со мною был назначен моим первым заместителем К. С. Финкель.

В связи с решением июньского пленума ЦК ВКП(б) о коренной реконструкции внутригородского транспорта Москвы потребовалась разработка совершенно нового проекта. Все ранее разработанные проекты явились таким образом для нас лишь подсобным материалом для дальнейшего проектирования.

Для подготовки к началу строительных работ требовалось в кратчайший срок установить направление первоочередных линий. Для этого необходимо было иметь общую схему сети метрополитена. За эту работу и пришлось взяться в первую очередь.

Надо было немедленно формировать проектный отдел, который вначале на Метрострое назывался техническим отделом Начальником этого отдела был назначен профессор В. Л. Николаи, его заместителем — инженер Шелюбский, были приглашены инженеры Рудник, Маковский, Кравец и др. Первые эскизные наброски новой схемы линий московского метрополитена мы сделали вместе с К. С. Финкелем. Затем я поручил дальнейшую разработку этой схемы и эскизный проект линий первой очереди имевшейся уже в моем распоряжении небольшой группе проектировщиков и уехал на короткое время на Днепрострой.

Дело постепенно развивалось. Приходилось все реже и реже ездить на Днепрострой, и наконец я полностью должен был переключиться на работу в метро.

С точки зрения технической — дело было новое. Хотелось как можно скорее его начать, испробовать на практике те методы и способы, которые мы намеревались применить к дальнейшей нашей работе.

К ноябрю того же года выяснилось, что в первую очередь будет строиться кировский радиус. Немедленно после установления его трассы мы решили начать работы по проходке тоннелей в опытном порядке и открыли эти работы на Русаковском шоссе у Митьковского путепровода, назвав этот пункт опытным участком (впоследствии — шахта № 29).

Развитие работ по этой первой шахте Метростроя шло по мере того, как мы обеспечивали помещением рабочих. Первые рабочие кадры были размещены рядом с конторкой прораба, выстроенной во дворе, на противоположной стороне улицы. Вначале работа шла медленно, но было ясно, что освоение ее не представит больших затруднений.

Все наше внимание в этот начальный период кроме ведения общих подготовительных работ было сконцентрировано на разработке проекта. В первую очередь решено было строить кировско-усачевский радиус, впоследствии переименованный в кировско-фрунзенский, и арбатский радиус — от Охотного ряда до Смоленской площади, в предположении сопряжения его в дальнейшем с покровским радиусом. Эти направления были приняты для первоочередных линий на основании тех статистических данных, которые были в нашем распоряжении; подсчеты показывали, что по этим направлениям уже в то время существовали самые мощные пассажиро-потоки.

К сроку, установленному правительством, а именно к 1 мая 1932 года, была закончена разработка первого технического проекта. Однако этот первый наспех составленный проект не мог еще претендовать на полный учет всех гидрогеологических условий, а также местных обстоятельств по трассе, которые могли встретиться при постройке. Уже в период разработки этого проекта возник целый ряд новых предположений, которые в конечном итоге указывали на целесообразность переработки его и составления новых технических условий.

После предварительного обсуждения выяснившихся обстоятельств в Московском совете и Московском комитете решено было составить новый вариант проекта при условии глубокого заложения всей линии и производства работ по всей трассе закрытым тоннельным способом.

Новый вариант был рассмотрен ЦК, причем было вынесено решение, чтобы центральный участок трассы строить закрытым тоннельным способом при глубоком заложении, а вопрос об остальных участках линии поставить в зависимости от заключения советской и иностранной экспертных комиссий, каковые решено было немедленно созвать.

В соответствии с этим постановлением была образована первая советская экспертная комиссия, которая работала под председательством академика М. И. Губкина.

Комиссия эта состояла из секций: геологической и гидрогеологической, горно-тоннельной, строительной и транспортной. В состав экспертизы входили виднейшие советские работники соответствующих специальностей, охватывающих весь объем тех знаний, которые нужны были для строительства метрополитена.

Кроме советской комиссии была приглашена германская экспертная комиссия от фирмы Сименс-Бауунион, которая строила берлинский метрополитен, затем французская комиссия, в которой участвовали видные строители парижского метрополитена, и наконец английская экспертная комиссия, где участвовали строители лондонского метрополитена.

Ударники метро

Учитывая указания советской и иностранной экспертных комиссий, а также все дополнительно полученные данные гидрогеологического порядка, во второй вариант проекта первоочередных линий московского метрополитена были внесены соответствующие изменения.

В соответствии с этим для проекта первоочередных линий московского метрополитена был принят комбинированный способ работ, а именно: участок от Сокольников до Комсомольской площади, на протяжении которого имеются глубокие древние размывы рек Чечоры и Ольховки и где устойчивые породы залегают сравнительно глубоко, — строить открытым способом при мелком заложении, учитывая, что ширина этих улиц позволит сохранить по ним движение при условии отнесения трассы к одной стороне улицы. Участок от Казанского вокзала до Фрунзенской улицы вести закрытым тоннельным способом при глубоком заложении ввиду наличия здесь на сравнительно доступных глубинах устойчивых пород в виде юрской глины, карбона и известняков. Участок от Фрунзенской улицы до Крымской площади вести открытым способом с переводом уличного движения с Остоженки на Кропоткинскую улицу. Арбатский радиус по Воздвиженке и Арбату вести закрытым способом при неглубоком заложении ввиду наличия большого древнего размыва в районе Арбата, где пришлось бы понижать тоннели на глубину до 60 метров, что было бы нецелесообразно.

При дальнейшей разработке проекта и уточнении трассы были внесены еще некоторые изменения в проект, а именно: тоннели от Фрунзенской улицы до Кропоткинской площади, запроектированные ранее по Волхонке, были проведены по более прямому направлению, под застроенными участками и под сквером перед Музеем изящных искусств, причем на этом протяжении был принят траншейный способ работ. Ранее намеченная проходка тоннелей по Воздвиженке и Арбату требовала предварительной большой работы по проводке фундаментов под здания, расположенные на этом направлении, а также перекладки сооружений подземного городского хозяйства, т. е. требовала ломки мостовой и загромождения улицы, чего нельзя было допустить на этих городских магистралях, имеющих весьма интенсивное уличное движение.

Ввиду этих соображений Л. М. Каганович предложил составить новый вариант проекта, при котором можно было бы избежать всех вышеуказанных неудобств.

По инициативе тов. Кагановича решено было отклониться от улицы Воздвиженки и Арбата и направить трассу по застроенным усадьбам, проведя ее таким образом, чтобы станции оказались на Арбате и у Смоленской площади.

После надлежащей разработки этого вопроса оказалось, что выбор такого направления вполне возможен и что технически задача может быть легко решена несмотря на то, что в этом случае во многих местах придется пройти тоннелями под существующими зданиями.

Проект этот был утвержден; способ работ был принят траншейный с переходом закрытым тоннельным способом под крытым рынком и в месте пересечения улицы Арбата.

Работа была выполнена в кратчайший срок, без выселения жильцов из тех домов, под которыми строились тоннели, и без каких-либо значительных повреждений или неудобств.

Проектировщики Метростроя работали под влиянием тех иностранных приемов и способов по проектированию метрополитена, которые мы встречаем за границей. Поэтому и мысль о проектировании трассы вне зависимости от уличных магистралей на перегонах между станциями как-то не приходила в голову. За границей таких примеров имеется мало, так как там в связи с наличием частной собственности это не всегда возможно или же обходится слишком дорого ввиду больших претензий, предъявляемых со стороны домовладельцев.

По мере того как в основе заканчивалась разработка проекта, явилась возможность приступить и к организации линейного строительства аппарата. В первое время административное деление линий было произведено на строительные участки сравнительно значительного протяжения. В распоряжении каждого начальника участка оказался целый ряд отдельных шахт. Шахты были оторваны от непосредственного руководства со стороны управления, между ними появилось промежуточное лицо в виде начальника участка, и наконец объем работ, который приходился на каждый участок, оказался слишком большим для отдельной строительной единицы, что в данном случае при наличии особо сложной и ответственной работы было нецелесообразно.

По указанию Московского комитета была произведена реорганизация. Каждая шахта стала самостоятельной хозрасчетной строительной единицей, непосредственно подчиненной управлению. Во главе каждой шахты был поставлен опытный, проверенный, с большим производственным стажем работник. Формирование этих кадров представило определенные затруднения. Свободных работников у нас в Союзе не было. Хороших работников с большим стажем естественно никто не хотел отпускать. Все же благодаря помощи Московского комитета и лично Л. М. Кагановича удалось привлечь на строительство необходимых работников.

Большую трудность для Метростроя представлял выбор строительных площадок для шахт. Теоретически они были

очень легко и целесообразно расставлены по трассе и профилю, но практически приходилось считаться с условиями застройки и с наличием этих площадок в натуре.

Прежде всего хотелось расположить шахты так, чтобы они не вызывали больших неудобств для городской жизни и по возможности не нарушали бы общего благоустройства. Долго мы думали над тем, где основать шахту для проходки щитом — от площади Свердлова до площади Дзержинского. По техническим соображениям шахта эта должна была быть расположена в сквере на площади Свердлова. Не хотелось нам его занимать, так как это неизбежно нарушало на некоторое время благоустройство этой хорошей центральной городской площади, но в конце концов пришлось на это пойти. То же было с площадками для шахт на площади Дзержинского. Первоначально шахта была намечена посредине этой площади, но Н. А. Булганин не разрешил нам ее ставить в этом месте. Оказалось действительно, что в данном случае можно было не загромождать площади и устроить шахту за Китайгородской стеной.

Для организации работ на строительных площадках шахт в первую очередь пришлось обеспечить их электроэнергией и сжатым воздухом. Всего для постройки первоочередных линий необходимо было 20 000 киловатт электроэнергии. По мощности своих станций Мосэнерго легко могло нас обеспечить этой энергией, но подать ее на отдельные места работы по общей городской кабельной сети не представлялось возможным, так как сеть достаточно нагружена. Потребовалось проложить специальные кабели для метрополитена. Чтобы не производить впоследствии ненужных затрат, питание стройки электроэнергией мы запроектировали от тех кабелей, которые в дальнейшем должны будут питать эту линию во время эксплоатации. Были проложены кабели вдоль всей трассы — от Могэса с Раушской набережной и от Сокольнической подстанции.

Гидрогеологические условия по Кировской улице для проходки шахт весьма неблагоприятны. Приходилось пересекать значительные пласты неустойчивых и плывунных пород. Расположение многих шахт в непосредственной близости к многоэтажным домам заставляло нас быть в отношении проходки шахт особенно осторожными. Выпуск породы во время проходки в этих условиях грозил устойчивостью и целости зданий. Вначале эти особые условия проходки шахт в городе были недостаточно учтены: были намечены общепринятые в горном деле методы проходки. Учитывая, что многие шахты являются временными сооружениями и после постройки тоннелей окажутся ненужными, предполагалось крепление этих шахт сделать из дерева. Первые десять метров были пройдены в течение нескольких дней, но в дальнейшем во многих из них, а именно в тех местах, где

имелись мощные плывуны, при углублении шахт начинался выпуск породы, вокруг шахты получались осадки, и стало ясно, что для городских условий этот метод неприемлем.

Я поручил тогда членам советской экспертной комиссии инженерам Гертнеру и Кузьме детально обследовать состояние работ по шахтам, начатым проходкой, и дать свое заключение по вопросу о способах дальнейшего ведения работ.

Инженеры Гертнер и Кузьма впервые дали на Метрострое вполне правильные указания, как именно надо в данных условиях проходить шахты. Они со всей категоричностью отвергли деревянное крепление для глубоких шахт и потребовали немедленного оставления всех кустарных методов проходки.

После проработки этого вопроса было решено немедленно реконструировать все начатые шахты, перейти на железобетонное крепление. Однако и в дальнейшем у нас продолжались частичные затруднения.

Так при проходке шахты № 15, на углу Кировской улицы и улицы Мархлевского, мы забили металлический шпунт, пройдя этим шпунтом весь плывун, и врезались на 3 метра в юрскую глину. Мы считали, что задача уже решена, что очень легко пройдем до глины, а затем и закончим шахты. Вначале действительно работа шла хорошо, но потом оказалось, что металлический шпунт начал деформироваться, давлением породы его зажало во внутрь шахты.

Глина, в которую был забит шпунт, оказалась достаточно размытой, и таким образом концы этого шпунта не имели надлежащей опоры, что является при таком способе работ абсолютно необходимым, вследствие чего и произошла деформация. Наши геологические данные были правильны: глина действительно была, но в данном случае мало было знать только это, требовалось еще знать, насколько эта глина плотна, не размыта ли она. Шахта № 15 все-таки была закончена тем же способом, которым начата, но для этого пришлось помощью мощных гидравлических домкратов постепенно отжимать шпунт и крепить внутри кольцами. Проходка этой шахты потребовала свыше года времени.

То же произошло со шпунтами и на 16-й шахте. По опыту 15-й шахты мы видели, что отжимание гидравлическим домкратом шпунтов требует много времени, а потому на 16-й шахте по предложению инженера Тесленко мы решили закончить проходку с помощью сжатого воздуха. Этот опыт дал блестящие результаты. В дальнейшем мы начали широко практиковать этот способ и на основании практических данных пришли к выводу, что при наличии мощного слоя неустойчивых пород этот метод является одним из лучших и самым скорым. При Метрострое была создана специальная контора кессонных работ, во главе

которой был поставлен опытный инженер, прекрасно знающий свое дело — П. П. Кучеренко. Эта контора не только строила шахты кессонным способом, но производила тоннельные работы горным способом под сжатым воздухом и опускала в плывуны целые секции тоннелей в виде больших кессонов. Следующие шахты, которые пришлось проходить в таких же условиях, в частности на площади Дзержинского и на Кировской улице, с помощью сжатого воздуха были пройдены в течение двух-трех месяцев, а в дальнейшем, когда был приобретен в этой области значительный опыт, шахта № 12-бис на Театральном проезде была пройдена в 45 дней.

Применение этих усовершенствованных методов проходки шахт сразу разрешило задачу. Проходка шахт уже перестала быть работой, требующей большого времени для своего исполнения. С этого момента произошел первый перелом в работе Метростроя, и строительство начало развиваться более скорыми темпами.

К этому времени и само управление строительством было значительно усилено.

Постановлением Совнаркома были назначены на должности моих заместителей Е. Т. Абакумов и И. Г. Айнгорн.

В лице Егора Трофимовича Абакумова Метрострой получил человека с громадным опытом, прекрасно знающего горное дело и необыкновенно быстро и хорошо ориентирующегося во всех технических вопросах строительства. Прекрасное знание производства, рабочих масс и блестящие организаторские способности тов. Абакумова много помогли делу.

В лице Исара Григорьевича Айнгорна мы получили энергичного, дельного работника, великолепно знакомого с финансовыми вопросами и с вопросами материального снабжения. Общее знание производства давало ему возможность хорошо и быстро ориентироваться во всех делах строительства.

Первые годы стройки — 1932 — 1933 — надо рассматривать как годы проектирования, подготовки к работам, проходки шахт, накопления необходимого оборудования и транспортных средств, а главное — накопления опыта в этой новой работе и освоения новых для нас строительных методов.

Борьба с водой в песках требовала освоения метода искусственного водопонижения, при котором через скважины и особые фильтры можно было бы откачивать воду, не вынося породы и не вызывая осадок на поверхности.

Сыпучие и водоносные пески требовали подчас при проходке у зданий превращения их в твердые породы, и это заставило нас освоить метод силикатизации, или искусственного окаменения.

Наконец проходка тоннелей на значительной глубине в неустойчивых водоносных породах требовала освоения высокой

техники в области строительства тоннелей, а именно щитовой проходки.

Работа по проходке наклонных шахт большого сечения для эскалаторов (движущихся лестниц) требовала в наших условиях применения метода искусственного замораживания, а значит нужно было предварительно освоить этот метод. К концу 1933 года со всеми этими задачами Метрострой уже начал справляться.

В течение первых двух лет стройки Метростроем была накоплена определенная потенциальная энергия, но объемные показатели по главнейшим видам работ были все еще неутешительны. В 1932 году было вынуто грунта 14 500 кубических метров и уложено бетона 1 950 кубических метров. В 1933 году вынуто грунта — 300 000 кубических метров и уложено бетона — 59 000 кубических метров. В течение 1934 года предстояло выполнить по грунту 1 953 000 кубических метров и по бетону — 781 000 кубических метров.

Эти цифры говорят о том, что по существу в течение одного 1934 года предстояло почти полностью выполнить все тоннельные работы по сооружению первоочередных линий протяжением 11,6 километра. Таких темпов в мировой практике строительства тоннелей метрополитенов не было.

Многие, видевшие план работ 1934 года, сопоставляя его с количеством выполненных работ за два предыдущих года, считали, что эта программа нереальна, и думали, что план будет сорван. Вспоминались заключения иностранных экспертных комиссий, которые указывали, что на постройку линии первой очереди потребуется от четырех до пяти лет. Положение действительно было очень серьезно. Проектировка, подготовительные работы, освоение проходки шахт — все это слишком затянулось, и в результате получилось такое значительное напряжение работ в последний год стройки.

Эти обстоятельства, а также упадочнические настроения, которые начали чувствоваться на стройке, сразу были учтены Московским комитетом и Московским советом.

В декабре месяце 1933 года на целом ряде заседаний под председательством Л. М. Кагановича, при участии Н. С. Хрущева и Н. А. Булганина, общее положение дел на Метрострое было детально обследовано. Был намечен целый ряд конкретных мероприятий, которые необходимо было принять для того, чтобы в течение кратчайшего срока резко увеличить темпы строительства.

Результат этих обследований вылился в форму специального постановления Московского комитета и Московского совета от 7 января 1934 года. Это решение оказалось историческим в деле развития строительства первоочередных линий метрополи-

тена. Вслед за ним начали резко возрастать темпы строительства. По выемке грунта в течение короткого срока были достигнуты лимиты, которые предписывались вышеупомянутым постановлением. Выемка бетона близко подошла к установленным лимитам. Дух стройки значительно окреп, явилась уверенность в возможности своевременного выполнения работ,и еще глубже проникло в сознание всех строителей стремление во что бы то ни стало победить. Были мобилизованы дополнительные кадры комсомольцев, рабочих-специалистов и проходчиков. На строительстве метрополитена было сконцентрировано общественное мнение и создана такая атмосфера, которая обеспечивала возможность успешной реализации нарядов на материалы, оборудование, вагоны и пр.

Резкое развитие темпов работ могло отразиться на их качестве. Партия своевременно учла возможность этой опасности, и во избежание этого на основании постановления Московского комитета по указанию Л. М. Кагановича при управлении Метростроя была организована комиссия по качеству. Каждый начальник шахты знал, что он должен будет сдать свои работы комиссии и что последняя примет их у него только при условии соблюдения надлежащего качества. Кроме технического надзора шахты, который иногда естественно, считая себя виновным в тех или других упущениях по работе, старался их скрыть, за качеством выполнения работ не только при приемке, но и в процессе самой работы начала наблюдать и комиссия по качеству. В первые же дни работы комиссии начальники шахт принуждены были во многих местах переделывать свою работу, в особенности по гидроизоляции тоннелей. Впоследствии качество работы значительно улучшилось, и необходимость переделок являлась все реже и реже.

Председателем комиссии по качеству был назначен инженер Г. Ф. Климов, который с полным сознанием всей важности и ответственности этой работы взялся за дело и полностью оправдал оказанное ему доверие.

В связи с резким развитием фронта работ количество трудящихся на метро с 36 927 человек, бывших на 1 января 1934 года, уже в мае 1934 года возросло до 70 тысяч человек. Вся эта огромная масса людей естественно не могла в короткий срок пройти основательной предварительной подготовки. Правда, к нам шли опытные старые забойщики, крепильщики и чернорабочие с Донбасса, Урала и других мест, шли специалисты— тоннельщики и кессонщики; они-то своим опытом и знаниями помогли молодым или неопытным рабочим охватить дело проходки тоннелей. Но их было мало, они никогда прежде не работали в городских условиях, и поэтому требовалось создавать новые кадры специалистов.

Громадную помощь строительству оказало привлечение на работу значительного количества комсомольцев, мобилизованных с фабрик и заводов Москвы. Эти крепкие молодые и сознательные силы, явившись на работу, быстро начали ее осваивать. Они переродили дух стройки. Личные интересы отошли на задний план. Люди понимали, что делают большое дело для себя, что они хозяева этого дела. Сразу резко поднялась та здоровая дисциплина на стройке, которая является результатом не понуждения, а сознания масс.

В результате этого перелома, происшедшего на строительстве, к началу декабря 1934 года уже было вынуто грунта 2 243 135 кубических метров и уложено бетона 777 720 кубических метров, т. е. теперь можно было уже с твердой уверенностью сказать, что в течение 1934 года все работы по строительству тоннелей будут закончены, несмотря на то, что в процессе выполнения работ в 1934 году встретились значительно большие технические трудности, чем это предполагалось первоначально.

Так, участок по Каланчевской улице между шахтой № 22-бис и кессонной группой по предварительному проекту предполагалось строить обычным горным способом. В действительности оказалось при дальнейших гидрогеологических исследованиях, что такой способ проходки не гарантирует устойчивости большого 4-этажного, сильно заселенного дома № 6 по Каланчевской улице. В связи с этим пришлось применить метод замораживания, а также способ проходки сжатым воздухом.

Проходка шахты № 9-бис на участке Моховой улицы, вдоль манежа, также потребовала применения сжатого воздуха, а в отдельных местах — замораживания. Непринятие этих мер привело бы к трещинам и вызвало бы осадки ценных капитальных зданий.

Кроме того надо отметить особые трудности на 9-й шахте. В этом месте от кировской линии ответвляется арбатский радиус: на месте соединения путей получаются своды большого пролета. Гидрогеологические условия там весьма неблагоприятны для проходки тоннелей. Этими работами руководил начальник шахты № 9—9-бис тов. Ермолаев. Когда ему была передана эта работа, многие предполагали, что там неизбежно произойдут значительные осадки поверхности улицы и разрушатся дома, которые стояли над этими разработками. Однако благодаря большому опыту и знанию своего дела тов. Ермолаев сумел провести работы так, что не вызвал никаких аварий и осадок мостовой. Все время бесперебойно работали все сооружения подземного городского хозяйства, и продолжалось нормальное трамвайное движение. Дома, правда, получили кое-какие незначительные трещины, но остались целы и могли

бы существовать дальше после сравнительного небольшого ремонта, если бы не явилась необходимость в их сносе в связи с перепланировкой этой части города. Дома были разобраны тогда, когда тоннели были уже закончены.

Из других участков тоннелей, выполненных в течение 1934 года и представивших определенные трудности, сразу же учтенные нами в первоначальном проекте, необходимо отметить участок от площади Свердлова до площади Дзержинского. Вследствие правильного применения там метода щитовой проходки под сжатым воздухом эта работа была выполнена без каких-либо серьезных недоразумений. Правда, в одном из тоннелей во время проходки возник от неосторожного обращения с огнем пожар. Благодаря наличию резервной шахты № 12-бис никто из работавших в шахте не пострадал за исключением двух человек, которые потом попали в шахту, чтобы проверить, не остался ли там кто-либо.

Трудным участком являлась также постройка наклонных ходов для эскалаторов на станциях «Кировские ворота», «Красные ворота» и «Площадь им. Дзержинского». На трудности сооружения этих ходов нам указывали иностранные комиссии. Случаев постройки таких сооружений в практике строительства иностранных метрополитенов не было.

Предлагались различные методы проходки этих наклонных шахт. Их можно было пройти с помощью сжатого воздуха. Однако, учитывая, что они проходят под улицами с большим движением, отчасти под домами, мы считали, что при выполнении работ под сжатым воздухом в таких условиях требуется иметь полную гарантию, что не будет какого-либо перерыва в подаче электроэнергии, так как в этом случае могла бы произойти крупная авария. Не желая итти на риск, мы решили применить для выполнения этой работы метод замораживания с помощью наклонных скважин. Этот метод предварительно был проверен на шахте № 20, которую мы проходили специально таким способом с тем, чтобы подготовиться для выполнения более серьезной задачи по проходке наклонных шахт.

Здесь я считаю необходимым отметить работу энтузиаста и знатока этого дела — инженера Трупака Н. Г. Он явился первым из специалистов, который твердо и уверенно сказал, что он полностью гарантирует успех в проходке наклонных шахт с помощью замораживания. Самым трудным в этом деле было бурение наклонных скважин на глубину до 60 метров. Эта работа также была освоена нашими работниками.

Необходимо еще отметить постройку трехсводчатых станций глубокого заложения. Некоторые специалисты предсказывали, что мы этих станций вообще не построим в данных геологических условиях и что неизбежно будут крупные аварии. Станции эти

были поручены проверенным и хорошим опытным инженерам — товарищам Гоцеридзе, Танкелевичу и Барышникову, которые уверенно взялись за это дело и действительно с честью выполняли.

Все иностранные экспертные комиссии указывали нам, что мы ни в коем случае не в состоянии будем пройти щитом перегон от площади Свердлова до площади Дзержинского при условиях обделки стен тоннеля железобетонными блоками. Они говорили о необходимости применения металлических тюбингов. В то время наша промышленность ввиду значительной перегрузки не могла еще дать нам этих тюбингов. Выписывать их из-за границы мы не хотели, так как были уверены, что сможем с помощью специально запроектированных для этого железобетонных блоков выполнить эту работу. И в действительности наше предположение отправдалось.

При креплении наклонных шахт мы применили там отделку из металлических тюбингов. Эти тюбинги понадобились нам несколько позже и сравнительно в меньшем количестве, а наша промышленность могла нам их уже дать.

Опыт щитовой проходки, освоение нашей промышленностью изготовления тюбингов дадут нам возможность при постройке линий второй очереди месковского метрополитена перейти к этому усовершенствованному и широко принятому в иностранной практике способу постройки тоннелей с помощью щитов при обделке металлическими тюбингами.

На вопросы надлежащего архитектурного оформления станций, вестибюлей и входов было обращено особое внимание. К работе по составлению проектов этого архитектурного оформления был приглашен целый ряд архитектурных мастерских Московского совета. Проекты эти внимательно рассматривались и уточнялись в специальной комиссии под непосредственным руководством Л. М. Кагановича.

Если проекты отделки станций были разработаны в сравнительно короткий срок, то с проектами входных вестибюлей вопрос несколько затягивался. Повидимому новизна этого дела не давала архитекторам возможности сразу найти правильное решение. Многие из них пришлось по нескольку раз переделывать, и наконец благодаря целому ряду указаний, полученных от Л. М. Кагановича, удалось найти правильное решение.

Станции московского метрополитена значительно лучше заграничных, они имеют более широкие платформы, они длиннее и не потребуют в дальнейшем, как это теперь наблюдается в Лондоне и Париже, работ по их удлинению. Они сразу построены на возможности принятия восьми вагонных составов. Отделка их несравненно богаче и эффектнее. чем отделка заграничных станций.

Многие ставили мне даже вопрос — не допускаем ли мы там излишней роскоши? Это конечно неверно. Станции метрополитена должны быть отделаны такими материалами, которые давали бы возможность в те короткие перерывы, какие имеются по ночам в движении метрополитена, легко и быстро обмывать стены и конструкции. Для этого можно было бы применить хорошего качества строительную керамику, но эта область промышленности требует у нас еще своего надлежащего развития. Ввиду этих соображений мы только частью применили керамиковые глазурованные плитки, а на более видных и ответственных частях станций сделали облицовку из полированного мрамора.

Полированный мрамор, в особенности для ровной, гладкой поверхности, которую мы имеем на станциях метрополитена, явился бы роскошью только в том случае, если бы его выписывать из-за границы и обрабатывать тем кустарным способом, который практиковался у нас в довоенное время. Когда же мы добычу мрамора организовали надлежащим образом в карьерах в Крыму, на Кавказе и на Урале, то всем необходимым сырьем мы себя легко и в кратчайший срок обеспечили; когда же надлежащим образом механизировали распиловку, фрезеровку и полировку мрамора, то и задача его обработки не представила особых затруднений.

Многие старались убедить нас в том, что такую новую и ответственную конструкцию, какой является эскалатор (движущаяся лестница), которая никогда не изготовлялась у нас в Советском союзе, нужно заказать за границей, что наша промышленность не справится в короткий и нужный нам срок с постройкой этих эскалаторов. Иностранные фирмы, изготовляющие эскалаторы лондонского метрополитена, охотно предлагали нам свои услуги и требовали за оборудование только четырех станций эскалаторами три миллиона рублей золотом. Мы решили обратиться к нашей промышленности. За постройку эскалаторов взялись завод «Подъемных сооружений» в Москве и завод «Красный металлист» в Ленинграде. Сегодня уже с уверенностью можно сказать, что изготовление эскалаторов у нас полностью освоено.

Первый пробный эскалатор на специально выстроенном стенде на заводе «Подъемных сооружений» в Москве был пущен в ход 8 октября 1934 года. Испытание дало превосходные результаты.

Приступая к новому методу работ с помощью щита с целью использования в полной мере многолетнего опыта, имеющегося за границей в этой области, мы выписали из Англии один щит. Второй щит, который нам потребовался, мы построили на наших советских заводах, соответствующим образом пере-

проектировав и приспособив этот первый советский щит к нашим условиям.

Выполнение заказа на щит взял на себя «Стальмост» и с честью справился с этой задачей. Считаю необходимым отметить работу в этом отношении товарищей Фронта и Варганова. Благодаря их особому вниманию и большому проявлению энергии щит был своевременно закончен. При проходке обоих тоннелей на перегоне от площади Свердлова до площади Дзержинского оба щита прошли в одинаковых условиях одно и то же расстояние, причем в конечном итоге состояние советского щита оказалось лучше, чем английского. Этот опыт уже показал нам, что, переходя при строительстве второй очереди на щитовую проходку, мы смело можем ориентироваться на этот метод, так как наша промышленность полностью овладела сооружением щитов.

Коснусь вкратце вопросов подвижного состава и электрооборудования вагонов и тоннелей метрополитена. Вначале со стороны представителей нашей промышленности мы замечали некоторое стремление итти по линии наименьшего сопротивления. Нам предлагали установить на вагоны стандартные моторы электрифицированных пригородных дорог. Моторы имеют значительно большие габариты, чем мировые стандарты метрополитенных моторов. Это вызывало необходимость увеличения высоты тоннеля на 20 сантиметров, а в переводе на капиталовложения по строительству метрополитена это означало необходимость излишней затраты в десятки миллионов рублей. Конечно проще было составить новый проект, вписаться в те габариты, которые установлены практикой иностранных метрополитенов. В конечном итоге после длительной дискуссии это и было сделано.

На общее архитектурное оформление вагонов также было обращено внимание. Вагону были даны определенный рисунок и обтекаемая форма его лобовых частей. Это также вначале не нравилось нашим заводам. Они хотели дать более простые формы вагонов, не считаясь с их внешним видом.

Независимо от нашего проекта завод разработал макет кузова по своим рисункам. При осмотре этого макета Н. С. Хрущев сказал, что этот вагон ему немного напоминает дореволюционный 4-й класс. Этого оказалось достаточным, чтобы на следующий день у Мытищинского завода появились все возможности для выполнения вагона по проекту. В настоящий момент мы получили красивые, хорошо архитектурно оформленные вагоны, которые по своему внешнему виду и внутренней отделке лучше парижских, берлинских и нью-йорских.

Электрооборудование тоннелей и электротяговых подстанций, а также все электрооборудование вагонов выполнены на

советских заводах и из советских материалов. С целью проверки работы этого электрооборудования, а также работы подвижного состава 15 октября 1934 года был произведен пробный пуск поезда на участке от Комсомольской площади до Сокольников. Этот пробный пуск показал, что и в части подвижного состава, а также электрооборудования задача нами разрешена правильно.

Весь 1934 год на строительстве метрополитена прошел под знаком напряженной борьбы за план и за качество работ.

Л. М. Каганович, Н. С. Хрущев и Н. А. Булганин часто посещали шахты и различные участки строительства, детально знакомились с делом и своими конкретными указаниями оказывали большую помощь строительству. Нет начальника шахты, ответственного начальника участка, которого лично они бы не знали. В одно из посещений шахт Л. М. Каганович, видя, как просачивается вода через неизолированную отделку тоннеля, сказал рабочим шахты:

— Сейчас еще может течь, но потом, когда тоннель будет готов, смотрите, чтобы не капало.

И это брошенное тов. Кагановичем замечание «чтобы не капало» было подхвачено всеми, это требование поняли все и с этого момента стали еще более бороться за высокое качество гидроизоляционных работ.

Линии первой очереди по своим гидрогеологическим условиям, а также по условиям уличного движения являются одними из труднейших линий всей сети московского метрополитена. Строилась эта линия в общем три года, т. е. как будто бы в тот же срок, в который после многих десятков лет подготовительных работ американцы строят свои метрополитенные линии, но фактически, как видно из вышеприведенных цифр, московские линии первой очереди строились только полтора года.

Один коллектив строителей Метростроя конечно не был бы в состоянии выполнить собственными силами такую колоссальную задачу. Лозунг, выдвинутый Лазарем Моисеевичем — «Вся страна строит метрополитен»,— в действительности оказался воплощенным в жизнь. Мы знаем случаи, когда бригады железнодорожников в пять дней доставляли нам маршруты цемента из Новороссийска. Достаточно было сделать надпись на вагоне, что груз следует в адрес Метростроя, чтобы каждый железнодорожник смотрел за тем, чтобы этот груз не задержался в пути.

Громадное внимание масс к строительству московского метрополитена объясняется сознанием важности задачи и страстным желанием в кратчайший срок коренным образом улучшить внутригородской транспорт пролетарской столицы, а вместе с тем облегчить жизнь московского пролетариата и трудящихся.

Внимание, которое уделялось со стороны партии и правительства и лично со стороны товарищей Сталина и Кагановича, обеспечило возможность выполнения этой трудной задачи в столь незначительный срок.

Это же внимание является залогом того, что работы по строительству следующих линий московского метрополитена будут успешно развиваться и в дальнейшем и что в течение сравнительно короткого срока капитальная реконструкция внутригородского транспорта Москвы будет завершена.

К. Ф. СТАРОСТИН
Парторг МК на метро

БОЛЬШЕВИКИ НА СТРОЙКЕ МЕТРО

Метрострой не является строительством обычного типа, на котором инженер получает указания от строительной конторы, лично с ним не связанной, руководители которой ему неизвестны или мало известны и недоступны. На строительстве московского метрополитена инженеры, техники, рабочие, проектировщики прошли не только школу по созданию неизвестного до сих пор нашей стране гигантского сооружения — они прошли и исключительную школу партийно-общественной выучки, поднявшую их на высоту государственного понимания задач социалистического строительства.

Московский комитет партии был руководящим штабом строительства, куда тянулись и где получали совет, поддержку и указания и партийные и беспартийные инженеры и рабочие.

Когда решались важнейшие вопросы стройки, когда перед ней вставали те или иные трудности, в критические моменты являвшиеся нередко поворотными в борьбе за стройку, метростроевцы шли в МК, к Лазарю Моисеевичу Кагановичу. Туда шли руководители Метростроя, туда шли командиры, парторги шахт и на этих совещаниях, возглавляемых Лазарем Моисе-

«В январе месяце нужно было вынуть 1 200 кубических метров грунта и уложить 350 кубических метров бетона. С грунтом мы справились, но бетона не уложили ни одного кубометра, так как не умели еще преодолевать условий зимнего времени.

На февраль месяц наша программа составляла 4 тысячи кубических метров грунта и 1 050 кубических метров бетона. Между тем выполнение плана у нас шло даже хуже января.

Однажды к нам на шахту приехал Лазарь Моисеевич вместе с товарищами Хрущевым и Булганиным. Ознакомившись с обстоятельствами, тов. Каганович, обращаясь к Хрущеву, сказал:

— Здесь слаба политическая работа.

Нас, коммунистов, эти слова глубоко взволновали, и мы решили перестроиться. Серьезно задумавшись о причинах нашего отставания, мы увидели, что у нас недостаточно ударников, маловато энтузиазма во всей производственной работе на нашей шахте.

Мы взялись за дело. Собрали коммунистов, проверили наши собственные решения, изучили указания МК и тов. Кагановича, взялись за серьезное изучение решений XVII партсъезда, стали разъяснять каждому отдельному рабочему нашей шахты указания партии и Московского комитета. Это мобилизовало прежде всего самих коммунистов. Коммунисты потянули комсомольцев и лучших рабочих за собой. На шахте создалось крепкое ядро энтузиастов, героически отдававших всю свою энергию и силы работе. Так, вовлекая в напряженную борьбу за успех одного за другим, мы весь коллектив нашей шахты превратили в отряд ударников, по-боевому строивших шахту метрополитена.

Мы поставили перед собой конкретную задачу — дать готовые стены из бетона к 1 мая 1934 года и, включившись в производственный поход им. Лазаря Моисеевича Кагановича, начатый ударниками 3-й дистанции Сокольнического района, обратились с призывом к ударникам, инженерам и техникам арбатского радиуса по-большевистски строить тоннель метро, выполнить боевые указания Московского комитета и тов. Кагановича о большевистских темпах борьбы за первый советский метрополитен. В результате усилившейся политической работы и включения в поход им. Кагановича мы уже в марте выполнили план по грунту и по бетону, в апреле мы успех закрепили и взятые на себя обязательства к 1 мая выполнили».

Развернувшийся в 1934 и 1935 годах поход им. Кагановича стал в борьбе с игрой подземной стихии, в борьбе за овладение техникой производства и внедрение механизации, в борьбе за высокое качество бетонных работ и правильную организацию труда — могущественнейшим орудием победы.

Я вспоминаю, с каким рвением секретари парткома, комсомольских организаций и председатели шахткомов посещали занятия по технической учебе в Доме ученых. Неугомонному Хазанскому казалось, что в различии дозировки бетонной массы для сводов, штроссы и лотка кроются элементы оппортунистического подхода к большевистским темпам нашей работы. Он считал, пока не изучил всесторонне технику бетонного дела, требование распределения цемента и воды в соответствующей пропорции или требование тщательного установления размера арматурного прута выдумкой людей, не желающих досрочно окончить стройку метро, не желающих под «видом техники и науки» соблюдать установленные партией и правительством сроки строительства метрополитена.

Вдумчивый и серьезный Мозель никак не мог примириться с тем, что в течение месячных или двухмесячных занятий он не сумеет сдать экзамен на звание инженера-строителя по бетону.

По-разному подходили товарищи к овладению техникой производства, но все одинаково горели жаждой поскорее ею овладеть и сдать технический экзамен — самое меньшее — на «отлично». И после каждого занятия они уходили, все более убежденные в необходимости овладевать техникой производства.

Воодушевленные горячим желанием победоносно завершить строительство коммунисты, комсомольцы и ударники Метростроя, руководимые неутомимым штабом большевиков — Московским комитетом,—показали образцы ударной работы и чудеса героизма, не замечая при этом, что они делают героическое дело, и расценивая свою героическую работу как обычную ничем особенным не отличающуюся, повседневную.

Когда бригада Яремчука на сводах камеры разрабатывала калотты в отдельных участках шахты № 9—9-бис, под влиянием горного давления верхняя перекладина крепи вдавливалась глубоко в боковые стойки деревянного крепления, и минутами казалось, что эти крепления не выдержат. И, надо признаться, кое-кто с опаской заходил в забои, где работала бригада Яремчука. Но комсомольское сознание замечательных ударников этой славной яремчуковой бригады подымало людей к вершинам геройства и доблести, и, не зная страха и устали, по-боевому возвела бригада своды камеры на шахте № 9, обеспечив устойчивость грунтов и сохранность уличного движения на этой важнейшей магистрали города Москвы.

После обильного ливня в один из августовских дней размыло грунт вблизи Северного вокзала, и под напором дождевой лавины плывуны прорвали железный шпунт и начали, сотрясая расстрелы, заполнять дно котлована. Возможность срыва расстрелов грозила находящимся в котловане людям опасностью быть заживо погребенными. Опасность грозила и Северному

Выемка среднего ядра тоннеля

вокзалу если не полного разрушения, то образования глубокой трещины в здании. Парторги 1-й и 2-й соседних дистанций товарищи Еремин и Копейкин не вылезали из котлована вместе с товарищами Соколиным, Коробко, Стрибманом и Мостовым, спокойно и уверенно руководя укреплением прорванных шпунтов. Ударники, как бы не замечая колебаний и сотрясений всех расстрелов, ни минуты не думая о грозящей им опасности, стоя по пояс в плывунных песках, спокойно, деловито и уверенно забивали паклю, сено и другие материалы, желая во что бы то ни стало отвоевать у разбушевавшейся стихии и котлован, и вокзал, и свою жизнь.

Наше строительство не знает больших аварий, но возникший на шахте № 12 пожар лишний раз подчеркнул весь героизм ударников и инженеров метростроевского коллектива и ярко отразил руководящую большевистскую волю Московского комитета партии. Молодой энергичный коммунист, инженер Чистяков, героически погиб на посту, желая точно выяснить, не остался ли кто в горящей шахте, после того как коллектив благополучно выбрался через шахту № 12-бис. Трудно было удержать тов. Непряхина, пытавшегося несколько раз прорваться внутрь шахты для тушения пожара. Спокойно, как на обычное дело, опускался в шахту к окошкам шлюзов А. И. Гертнер, главный

инженер кировского радиуса, показавший в этот момент оперативность, настойчивость и выдержку настоящего капитана судна, потерпевшего аварию. Инженер Карплюк несколько раз вылезал из шахты, обвеянный дымом.

Большую организованность проявил в руководстве ликвидацией пожара заместитель главного инженера кировского радиуса инженер Шолохов. Он, казалось бы, мягкий, мало разговорчивый, не способный повысить голоса при требовании к работнику, вдруг обрел необходимую твердость и распорядительность, показав образцы организованной борьбы с огнем.

Товарищи Непряхин и Карплюк вместе с Шолоховым и Гертнером пошли открывать тяжелые двери шлюзовых камер, чтобы пустить в горящий тоннель струю воды, как на самую обыкновенную, повседневную работу.

Всеми операциями руководил маститый горняк Егор Трофимович Абакумов.

Этот героизм не был случаен.

Он лишь отразил и наиболее ярко выявил в этих лучших людях нашей стройки силу партийного влияния, партийного руководства Л. М. Кагановича.

В шахте, в котловане, ночью или днем, неутомимый организатор, вдохновитель строительства, лично знающий многих шахтеров, пролетариев, комсомолок и комсомольцев, ударников и ударниц, хорошо изучивший весь командирский состав строительства, всегда желанный и всеми радостно приветствуемый, Лазарь Моисеевич умеет в незначительной просьбе, сделанной ему на ходу тем или иным рабочим, в небольшой жалобе на столовку или общежитие, в рационализаторском предложении ударника, в деловом замечании инженера увидеть, как в капле воды, отражение всей величины проблемы. Он умеет решительно и быстро, проанализировав, казалось бы, незначительную «мелочь», поставить и разрешить коренные вопросы, затрагивающие как самое производство, так и интересы рабочих-строителей. Касается ли это бетонных сооружений тоннеля, обеспечения сухости тоннеля или выбора материала для отделки или же организации общественного питания, создания необходимых жилищных условий, охраны труда и культурного обслуживания рабочих Метростроя — во все это он умеет вносить сталинскую принципиальность, поднимать эти вопросы до уровня общепартийных и общегосударственных задач.

Лучший ученик и ближайший соратник тов. Сталина — Лазарь Моисеевич во всей своей работе дает образец сталинского руководства. И непревзойденный успех руководства тов. Кагановичем стройкой метро есть успех сталинского метода руководства. Неустанно воспитывал Лазарь Моисеевич весь кол-

лектив метростроевцев в духе беззаветной преданности и любви к тов. Сталину.

При решении всех сложнейших и ответственнейших технических вопросов среди инженерно-технического коллектива, строителей метро, тов. Каганович всегда занимает положение человека, который дает решение вопроса — решение, самое правильное, смелое, глубокое по идее, в котором сочетались знание и понимание дела, направляющая идея организатора с государственным размахом, партийным подходом, прекрасным знанием всей обстановки, условий, пониманием и знанием людей, которые руководят и строят на этом участке.

При решении вопроса о площади Дзержинского было очевидно, что движение грунтов может повлечь за собой провал площади и разрушить близлежащие здания. Большинство инженеров склонялось к тому, чтобы на площади Дзержинского станции не строить, а обойти площадь Дзержинского в сторону к Ильинке. Это заставило бы переделывать значительную часть уже готового тоннеля, расположенного под Кировской улицей.

По этому вопросу среди руководителей Метростроя были большие колебания и нерешительность. Тов. Каганович решительно отверг предложение о том, чтобы станцию не делать; он отверг и вариант обхода, как дорогостоящий и игнорирующий одну из центральных площадей Москвы. Лазарь Моисеевич настойчиво направлял мысль инженеров в сторону разрешения задачи построения станции на самой площади. Опираясь на заключение инженера Моргана, Лазарь Моисеевич предложил пойти путем некоторого опускания, заглубления существующей штольни и отделки ее не деревянными крепями, а железобетоном. Это создало устойчивость под землей и остановило дальнейшую подвижку поверхностных грунтов.

Решение было смелое — оно без отступления, без пасования перед трудностями сохранило раз принятое направление трассы. Решение технически было необычайно простое, ибо оно не создавало больших дополнительных работ кроме железобетонной отделки штольни. Решение было единственно правильное, ибо оно создавало устойчивые крепления под землей и останавливало подвижку грунтов. Опираясь на эти штольни, было уже легко разрешить задачи построения сводов, стен и лотка для будущей станции на площади Дзержинского. Сопротивлявшийся вначале такому разрешению вопроса начальник шахты, инженер Барышников, через некоторое время стал горячим сторонником его. Следует отметить выдающуюся организаторскую роль парторга тов. Погребинского, который сумел сплотить коллектив партийных и беспартийных работников на разрешение задачи, поставленной тов. Кагановичем перед 13—14-й шахтой. При разрешении этой задачи выдвинулись новые

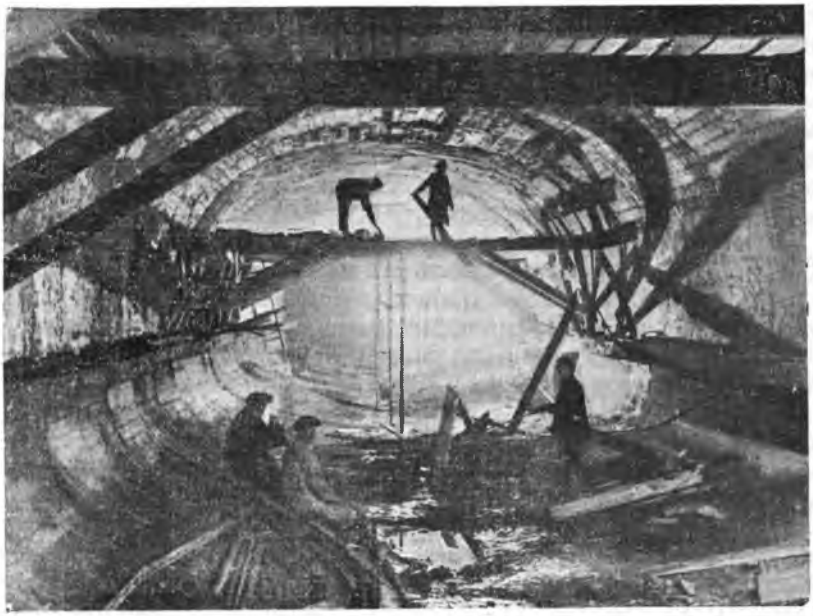
организаторы-инженеры из числа молодых инженеров, наиболее яркими представителями которых нужно считать товарищей Кузнецова и Савицкого.

На Моховой улице проходит ответственный участок ответвления кировского радиуса в сторону арбатского — между улицей Горького и улицей Коминтерна. В этом месте тоннель проходит в несколько этажей, переплетаясь один над другим по разным направлениям. Этот участок является наиболее ответственным в конструктивно-строительном отношении по сравнению с другими участками закрытого способа на кировском радиусе. С этой задачей хорошо справился коллектив строителей, возглавляемый инженерами Ермолаевым, Волчковым и Кошелевым, при умелом партийном руководстве со стороны тов. Хазанского и боевого, толкового комсомольского организатора тов. Млодека.

При проходе разветвления в общий тоннель кировского радиуса необходимо было соорудить камеры, проходящие как раз под Моховой улицей, напротив вновь выстроенного дома архитектора Желтовского. Перед нами стала задача — не создавать опасности для этого здания и не нарушать движения на этой весьма оживленной магистрали города Москвы.

После тщательного обсуждения вопроса на технических совещаниях решили вбить шпунты на тротуаре вдоль дома архитектора Желтовского, чтобы приостановить движение грунта перед самым домом. Когда мы поставили этот вопрос перед тов. Кагановичем, он предложил найти более совершенное разрешение вопроса, указав при этом, что решение задачи нужно искать не на поверхности, а изнутри самого тоннеля. Пристыженные, мы отправились в управление и вновь собрали всех инженеров и техников, обсудили этот вопрос и решили заморозить изнутри участок, граничащий с домом архитектора Желтовского. Ударная бригада комсомольского бригадира тов. Яремчука с исключительной смелостью в короткий промежуток времени построила свод широкой камеры и обеспечила успех строительства тоннеля на этом участке.

Мытищинским заводом был представлен проект вагона, который у нас назвали «4-м классом». Тщательно ознакомившись с проектом вагона, тов. Каганович предложил делать вагон не клепаный, а сварной, не с жесткими, а с мягкими сиденьями, с автоматически открывающимися и закрывающимися дверьми. Среди руководителей вагоностроительного дела и руководителей Мытищинского завода, которым было предложено строить эти вагоны, не было уверенности в том, что они с этой задачей справятся. Московский комитет по инициативе тов. Кагановича организовал инженеров и техников завода, инженеров управления Всесоюзного вагонного объединения, парторганизацию



Тоннель вчерне готов...

района и завода. Весь коллектив, от руководителей вагонного объединения до ударников завода, горячо воодушевленный, взялся за конструирование никогда ранее не виданного в нашей стране вагона. Горячо подхватили это дело и ударники и инженеры завода «Динамо» им. Кирова. И через несколько месяцев вагон был готов.

Когда тов. Каганович вошел в первый, прекрасно отделанный, залитый светом вагон, он остановился перед сиденьями, убого, небрежно обитыми невысокого качества дермантином. Лазарь Моисеевич с возмущением констатировал наше неумение до конца продумать и осуществить подлинно культурное отношение к делу.

В несколько дней тов. Айнгорн спешно организовал специальную мастерскую, к мастерской был прикреплен крепкий парторг, и через полторы декады наш вагон обладал прекрасными кожаными сиденьями.

Лазарь Моисеевич является горячим, последовательным и решительным сторонником закрытого способа проходки. В условиях густо населенного города с его большими зданиями, мощным уличным движением, в условиях пролетарской столицы, когда огромные массы людей после работы направляются в центр, в места культурного отдыха,— в этих условиях нельзя

прерывать жизнь густо населенных кварталов Москвы. А открытый способ, как мы это могли убедиться на опыте Сокольников и Остоженки, фактически приостановил движение на этих улицах. Этим же нужно объяснить то исключительное внимание, с которым подходил Лазарь Моисеевич к выбору трассы на арбатском радиусе. Не желая приостанавливать жизнь на этой населенной части города, Лазарь Моисеевич предложил итти переулками и дворами.

Тов. Каганович нам неустанно напоминает указания тов. Сталина, что мы должны суметь так построить наш метро, чтобы внутри было сухо, чтобы тоннель не давал трещин и чтобы на поверхности не было никаких разрушений, чтобы широкие массы трудящихся нашей столицы были потревожены как можно меньше и всемерно ограждены от излишнего беспокойства.

Тов. Каганович нас постоянно учит, что метро, являясь огромным облегчением для трудящихся, способствуя их быстрой переброске из одной части города в другую, способствуя их культурному росту, являясь таким образом основным звеном социалистического переустройства пролетарской столицы, в то же самое время не должен в процессе стройки создавать излишних трудностей для населения. Поэтому тов. Каганович не однажды крепко критиковал нас за то, что Сокольнический райком слишком дает волю метростроевцам и недостаточно ограждает интересы жителей Сокольнического района. И нужно было видеть, с каким вниманием и заботливостью Лазарь Моисеевич обязывал тов. Ломова на арбатском радиусе сберечь несколько деревянных одноэтажных домиков в дворах, где проходила трасса, совершенно резонно заявляя нам, что, когда мы построим большие дома, мы сами снесем и переселим в большие дома жителей этих хибарок.

Коллектив строителей метро состоит из московских пролетариев, шахтеров, старых, испытанных, закаленных проходчиков Донбасса, из рабочих Урала, из курских, воронежских, орловских, тамбовских, украинских колхозников и большого коллектива московских комсомольцев и комсомолок.

В качестве руководителей на стройке были инженеры-горняки, инженеры-строители, инженеры-кессонщики, инженеры-мостовики, партийные и беспартийные, старые специалисты, прошедшие жизненную школу, и молодые, советские инженеры, бывшие забойщики, слесари, токари и т. д.

Чем сплачивает всех этих людей тов. Каганович?

Глубоким идейным и высоким принципиальным подходом к решению всех вопросов, умением сочетать высокую требовательность, суровую критику и нетерпимость к малейшим проявлениям безответственности, обломовщины, пустой болтовни и фразерства с подкупающей обаятельностью, захватывающей

всех, с кем он соприкасается. Люди быстро проникаются к нему огромным уважением и любовью. Он обладает исключительной способностью выявлять самые подспудные возможности работника, и, выявляя их, он заставляет этих людей отдавать все силы, всю энергию, все свои способности, все свои чувства, мысли, страсти порученному им делу. Человек вкладывает в дело свою душу — Лазарь Моисеевич всегда умеет поднять человека в своих собственных глазах, возбудить в нем чувства чести, родить в нем убеждение в правоте дела, уверенность в победе, отдать все силы, всю энергию на разрешение поставленных задач.

Так создавались строители, так сплачивался метростроевский коллектив.

Ближайшим помощником тов. Кагановича на метро является тов. Н. С. Хрущев. Никиту Сергеевича знают все инженеры, знают все бригадиры, ударники и ударницы строительства. Его знают потому, что он каждый день бывает на строительстве, потому, что ежедневно дает директивы, проверяет, критикует, поощряет, дает советы тому или иному начальнику шахты, тому или иному парторгу по конкретным, боевым, не терпящим отлагательства вопросам.

Кабинет тов. Хрущева превратился в кабинет одного из руководителей Метростроя, где и парторги, и начальники шахт, и инженеры, и отдельные бригадиры детально разрабатывают позиции для выполнения смелых, боевых заданий своего испытанного руководителя — Л. М. Кагановича.

Так ковалась большевистская воля к победе на строительстве московского метрополитена.

Московский комитет и тов. Каганович воспитывали партийную организацию Метростроя в духе высокой идейности и непримиримой принципиальности, строгой деловитости и суровой требовательности к малейшим проявлениям колебаний или отступлений от линии партии в боевом осуществлении строительства московского метрополитена.

Изо дня в день анализируя причины конкретных недочетов в нашей работе, Лазарь Моисеевич требовал высокого качества тоннеля, направляя постоянно наше внимание на организацию людей и правильную их расстановку в производственном процессе, на заботу и внимание к живым людям, на мобилизацию и вовлечение их в героическую борьбу путем убеждения и идейного воспитания, на вовлечение самых широких масс в борьбу за победу на строительстве.

Он не уставал напоминать об опасности головокружения от частичных успехов на том или ином участке нашего строительства, он учил нас не терять перспективы, видеть конечную цель наших побед. Он требовал от нас аккуратного, добросовестного,

доброкачественного выполнения каждой работы и задания, как бы ни незначительны по своему объему на первый взгляд они были.

Когда тов. Каганович по поручению ЦК партии поехал на Урал и в Сибирь помогать парторганизациям выполнять задание по хлебозаготовкам, он буквально за несколько минут до отхода поезда со свойственным ему глубоким пониманием дела давал оперативные указания о качестве кладки мрамора на колоннах станции «Красносельская». В телеграмме из далекой Сибири он нам писал: «В «Комсомольской правде», кажется 30 сентября, опубликована заметка «По щучьему веленью», в которой группа комсомольцев-метростроевцев жалуется, что по капризу комсомольского секретаря Воропаева бригада расформирована, люди разосланы по шахтам, прошу проверить, не следует ли восстановить бригаду».

Когда мы по заданию пленума МК и Моссовета успешно закончили пуск первого пробного поезда на участке от Сокольников до Комсомольской площади, мы немножечко преувеличили значение наших побед. Как бы в ответ на нашу приветственную телеграмму Лазарь Моисеевич ответил следующим образом:

«Москва, МК партии, Хрущеву, Моссовет — Булганину, Метрострой — Ротерту, Абакумову, Старостину. Первое—по имеющимся сведениям по шахтам 7, 8, 9, 9-бис, 10 и 11 выполнение плана идет крайне неудовлетворительно, грозит сорвать окончание строительства срок. Прошу специально проверить и телеграфировать мне. Второе — на станции «Комсомольская площадь» бетонные работы ведут крайне неудовлетворительно. Там видимо зазнались от успехов и переходят к чрезмерным восторгам. Между тем станция у них еще не кончена, рано им быть в телячьем восторге. Третье — по имеющимся сведениям идет неудовлетворительно постройка центральной электроподстанции метро. Прошу ознакомиться и принять меры. Четвертое—видимо метростроевцы не торопятся с засыпкой Комсомольской—Каланчевской площадей. Прошу обеспечить выполнение задания срок. Пятое — приняты ли действительно реальные меры противопожарной безопасности во всех шахтах, есть ли огнетушители? По имеющимся сведениям в шахтах курят, на шахте Боброва керосин хранится в ведрах, просушка тоннеля производится паяльными лампами, открытым огнем. Прошу по существу проверить и телеграфировать мне. Каганович».

Из далекой Сибири тов. Каганович видел ведра с керосином на шахте у тов. Боброва, правильно почуял опасность демобилизации, во-время предупредил об опасности головокружения от частичных успехов на нашем строительстве, мудро и прозорливо указал нам на необходимость напряженнейшей работы и

мобилизации в связи с могущими быть трудностями в строительстве тоннеля и станций на незавершенных участках.

Так воспитывал партийную организацию и весь метростроевский коллектив в сталинском духе Лазарь Моисеевич Каганович.

На строительстве успешно развивался, все время охватывая все новые и новые слои рабочих и поднимаясь на все новую и новую ступень, боевой массово-производственный поход им. тов. Кагановича.

Значкисты похода составляют золотой фонд Метростроя. Закаленные в боях с плывунами, с подвижкой грунта, в боях за тысячи кубометров бетона в сутки, за быструю укладку десятков тысяч метров мрамора и плиток, за укладку километров путей в сутки, в боях за сооружение высококачественного метрополитена выросли до звания ударников им. Л. М. Кагановича и потянули за собой весь коллектив на победоносное завершение стройки тысячи прекрасных работников.

Партийный актив проводил дни и ночи на строительстве. Однажды на площади Дзержинского я встретил в 3 часа ночи тов. Погребинского, который следил за своевременным прохождением машин с готовым бетоном, чтобы не упустить ни одной минуты, ни одного часа в бетонировке стен и основания подземного вестибюля станции «Площадь им. Дзержинского».

Партийный коллектив шахты № 9—9-бис, секретарь парткома тов. Калитенко и парторги, особенно тов. Сорокина и комсомольский организатор тов. Млодек, как и коллектив 4-й дистанции (секретарь парткома тов. Ещин), 2-й дистанции (секретарь парткома тов. Копейкин), 3-й дистанции (секретарь парткома тов. Михайлов), 1-й дистанции (секретарь парткома тов. Еремин), 7-й дистанции (секретарь парткома тов. Гайстер), дистанции 7-бис (секретарь парткома тов. Ильин), парторги шахты № 10—11 товарищи Фельдман, Шабовта, Садовец и многие другие дежурили в шахте целыми сутками, отвоевывая метр за метром, организуя и мобилизуя ударников и рабочих, инженеров и техников на досрочное выполнение работ.

Энергичный и инициативный председатель постройкома тов. Осипов и скромный, неутомимый заместитель парторга тов. Марьяновский сутками маячили на том или ином участке шахт № 10 и 12, угрожавших благодаря некоторому отставанию задержать окончание сооружения тоннеля и станции в установленный партией и правительством срок, убеждая и организуя, поощряя, критикуя и помогая успешно отвоевывать кубометр за кубометром у капризной подземной Москвы и строить железобетонный тоннель первого советского метрополитена.

Неустанно работал, организуя комсомольские бригады, посты

легкой кавалерии, комсомольский организатор на Метрострое Саша Шаширин.

В эти дни тов. Каганович ежедневно и по нескольку раз бывал на трассе на самых важных ответственных, решающих участках. В эти дни тов. Хрущев не выходил из тоннеля метрополитена. Чаще всего его можно было видеть у эскалаторов: здесь мы держали последний и решающий экзамен на уменье освоить монтажные работы сложных механизмов в короткие сроки.

Так же неизменно в вестибюлях и станциях, ежедневно и еженощно, появлялась неутомимая фигура тов. Булганина. Мрамор, плитки, отделочные работы, строительство наружных вестибюлей, оформление площадей и улиц были предметом непосредственной заботы, неослабного контроля председателя Моссовета. Он твердо и настойчиво заставлял всех инженеров-строителей в точно установленные сроки сдавать участок за участком своей работы. Московский совет и кабинет его председателя были филиалом штаба и вторым оперативным центром, куда шли нити снабжения, финансирования, транспортирования материалов и т. д.

Так руководил нашим строительством Лазарь Моисеевич Каганович, так работали его ближайшие помощники—товарищи Хрущев и Булганин, так воспитывался партийный коллектив Метростроя, так закалялся в боях и рос наш славный коллектив метростроевских инженеров, бригадиров, ударников и ударниц, начальников шахт и юных, полных энергии и сил молодых рабочих, комсомолок и комсомольцев.

Кто на Метрострое не знает Егора Трофимовича Абакумова, этого старого горняцкого волка, прошедшего суровую жизненную школу от десятника в старом, капиталистическом Донбассе до инженера и одного из строителей крупнейшей стройки в Советском союзе?

Серьезно зная горное дело, будучи несколько раз во время тяжелых аварий погребенным под землей в шахтах Донбасса, этот человек тонко изучил стихию подземного царства. Для него метро — школа огромного политического воспитания. Он пришел на метро после того, как в результате непонимания значения механизации он стал серьезным тормозом в деле механизации Донбасса и за это был справедливо осужден ЦК нашей партии. Придя на метро, он в атмосфере воспитывающей и организующей сталинской школы Московского комитета перестраивался каждый день, в процессе борьбы за метрополитен исправлял свои прошлые ошибки, проявления своей былой необузданной стихийности. Умело направляемый искусной рукой такого мастера, как Лазарь Моисеевич, он стал одним из выдающихся технических руководителей стройки.

Инженер Ротерт, который в прошлом строил только в усло-

виях частной собственности, в условиях помещичье-купеческих темпов старой, отсталой России, поднялся в процессе советской стройки до роли строителя, умеющего понимать значение общественного воздействия партийных и рабочих организаций на весь ход строительного процесса. На долю тов. Ротерта выпала высокая честь пройти свою школу на таких двух грандиозных социалистических стройках, как Днепрострой и Метрострой.

Молодой советский инженер-коммунист с незаурядными способностями — тов. Шелюбский, широко развернувшийся на Метрострое. Знаток и хороший организатор снабжения Метростроя самыми разнообразными и большей частью дефицитными материалами — тов. Айнгорн. Инженер-горняк — организатор, сумевший подняться от роли бессловесного исполнителя указаний частного хозяйчика шахты до роли крупнейшего строителя, руководителя ответственнейшими участками строительства, с которым он успешно справился, пройдя трассу арбатского радиуса в небывало короткий срок,— тов. Ломов. Старый партизан, революционер, пролетарий, коммунист — кессонный инженер, умеющий сочетать смелость в разрешении технических задач с большевистской дисциплинированностью — тов. Кучеренко и идущий в ряду с ним старый большевик — тов. Тесленко.

Незаурядный инженер Гуров — превративший свою строительную дистанцию в опытный участок строительной техники. Инженер-коммунист Гоцеридзе — вложивший весь свой пылкий темперамент в строительство двух ответственных участков 16-й и 21-й шахт и прекрасно справившийся с поставленными перед ним задачами. И рядом с ним неутомимый парторг тов. Цейтлин, неугомонный, никогда не устающий, подвижной, как ртуть, инженер-коммунист Шмидт — умело прошедший котлованы 5-й и 6-й-бис и построивший вместе с инженером Миткиным красавицу-станцию — «Дворец советов».

Инженеры Тягнибеда, Макаров, Суворов, Соловьев, Ермолаев, Рохваргер, Терпигорев, Гитман, Соколов, Соколин, пионер замораживания грунтов инженер Трупак, Стамм, Танкелевич, Степанов и плеяда молодых инженеров — Вергасов, Штерн, Мунипов, Зарецкий. Выдающиеся бригадиры, ударники, участники боевого похода им. Кагановича, имена которых стали на стройке символом доблести, чести и геройства труда метростроевцев,— комсомольский бригадир Яремчук, горняк-проходчик Холод, несгибаемый Проскурин, стремительный Калинник, спокойный, уверенный в своих силах Полтава, горячие, целиком отдающиеся забою Фаяс и Вазых Замалдиновы, героическая бригадирша из московского комсомола Дора Кривцова, Ольга Устинова, настойчивая Киеня,

неутомимый организатор — Кноссалло, боевая скромница — Леденева, энтузиастка — парторг Сорокина. Все эти сотни и тысячи московских комсомолок и комсомольцев, завоевавшие симпатию и любовь всей Москвы и всей Советской страны.

Таковы эти люди метро.

Подобно тому как в годы гражданской войны, а еще раньше в подполье, в тюрьмах, на каторге, в героической борьбе за пролетарское дело закалялись, росли, мужали кадры революционных борцов, так выковывал и выковывает метро, как и все крупнейшие стройки в Советском союзе, новых людей социализма, борцов, организаторов, строителей.

Это прекрасная и поучительная школа.

Так сплотил Лазарь Моисеевич в монолитное целое весь коллектив метростроевцев, которые боролись и борются рука об руку и, не зная устали, беззаветно отдавались и отдаются своему делу, твердо идя к цели, — коммунисты и беспартийные, рабочие и инженеры, командиры и строители, объединяемые все любовью и преданностью партии, тов. Сталину.

Е. Т. АБАКУМОВ
Заместитель начальника Метростроя

КТО СТРОИЛ МЕТРО

осьмого апреля 1933 года состоялось постановление ЦК партии о Донбассе, и я был освобожден от должности управляющего трестом «Сталинуголь». В тот же день я был назначен заместителем начальника строительства метрополитена.

Это был очень значительный, переломный момент в моей жизни.

В моей работе в Донбассе были большие ошибки. В свое время я был застрельщиком механизации Донбасса и провел в этом направлении крупнейшие мероприятия. Но в дальнейшем я пошел по пути игнорирования новых достижений механизации, недооценил всей роли новых методов работы. Я больше ориентировался на тяжелую механизацию (сплошная система, длинные лавы, применение тяжелых врубовых машин, круглосуточный цикл работы). Рабочий вопрос как-то выпал у меня из поля зрения. В области подготовительных работ я не проявил достаточной технической смелости. Я не учитывал того, что за время моей работы вокруг меня сложилась большая инженерно-техническая группа, мыслившая одинаково со мной. Но если я делал ошибку, то «абакумовская

школа» возводила эту мою ошибку в квадрат. Кроме того в моем окружении были и не совсем здоровые люди. Вот почему я считаю, что решение партии и правительства в отношении меня было вполне правильно и своевременно.

Когда я пришел работать на метро, мне было поручено проводить перестройку управления на основе постановления ЦК партии о Донбассе. Это означало, что я должен был на деле показать и свою собственную перестройку, изгоняя в работе Метростроя те методы работы, которые мною проводились в работе Донбасса и справедливо были партией осуждены.

Существовавшая ранее система управления участков была Московским комитетом партии ликвидирована. Было утверждено новое положение, по которому начальники шахт ставились в непосредственное подчинение начальнику строительства и перед ним отвечали за порученные им шахты. Эта новая схема управления была разработана на основе решения ЦК партии о Донбассе.

Вместе с этим МК пересмотрел и утвердил представленные нами кандидатуры начальников шахт и их заместителей.

До этого на участках сидели люди, мало знакомые с горно-тоннельным делом, не имевшие и административного опыта. Тянулись большие дискуссии по таким вопросам, которые, вообще говоря, дискуссии не подлежали. Очень много тратилось времени на пустые вопросы.

Наши горняки грубо ошибались, пытаясь перенести чисто горный способ проходки шахт в московские условия. Они недостаточно учитывали чрезвычайное своеобразие московских грунтов и постоянно забывали, что на поверхности стоит Москва — город с огромным и сложным подземным хозяйством.

Здесь следовало применять два способа: способ замораживания и проходки под сжатым воздухом.

Опыт проходки под сжатым воздухом был предложен двумя инженерами-коммунистами — Тесленко и Кучеренко, которые работали раньше на сооружениях мостов и были специалистами-кессонщиками.

Я тоже с этим опытом был знаком, когда работал в качестве десятника на сооружении Кичкасского моста. Вместе с товарищами Тесленко и Кучеренко мы прошли под сжатым воздухом наиболее трудные места.

Кроме того мы применяли способ замораживания грунтов. В свое время, будучи в Германии, я познакомился с этим способом у Тиссена. Инженер Трупак, работавший у немецкой фирмы Фрелиха в Соликамске, также знал этот способ. На него и было возложено непосредственное руководство работами по замораживанию.

Одну за другой закладывали мы шахты. Инженерно-техни-

ческий персонал приходилось обучать на ходу. То же и с рабочими. Очень много потребовалось времени и труда, пока люди приобрели необходимые навыки.

Бывали у нас такие моменты, когда нехватало знающего человека, чтобы поставить в шахте насос для отлива. Приходилось мне самому с инженерами пускать его в ход. Приходилось собственноручно помогать механику оборудовать клетьевой подъем в шахтах. Засучишь рукава и начнешь показывать. Да еще простоишь потом несколько часов, пока механик все поймет и начнет работать правильно.

Так мы прошли шахты. К этому времени к нам подъехало много горняков-тоннельщиков с Урала, из Сибири и с Кавказа. Начали проходить штольни — это подготовка к тоннелям. Наш горняк привык работать в крепких породах. Бывало, уйдешь метра на два от закрепленной части, кровля у тебя держится, — если даже и обвалится, никакой катастрофы на поверхности от этого не произойдет — над тобой пустая степь. В городских условиях совсем другое дело: «невежливое обращение» с московскими грунтами немедленно сказывается на поверхности.

На домах змеились щели, а среди жильцов поднимался переполох.

Вот почему на Метрострое приходилось работать по-другому: сделаешь выемку и немедленно крепи. Мы даже вперед крепление давали, т. е., не вынимая грунта, крепили кровлю. Тут приходилось ломать старую горняцкую психологию. Надо было внушить сознание колоссальной ответственности каждому, чтобы предупредить все возможные случаи нарушения нормальной жизни города.

Управлять этой работой, сидя в кабинете, было немыслимо. Приходилось ежедневно посещать каждую шахту, заглядывать в каждый забой, потому что геологические условия менялись иногда в течение суток два-три раза.

Нам приходилось быть одновременно и техническими руководителями, и инструкторами, и воспитателями кадров. Это раздвоение, или, вернее сказать, «растроение», делало наше положение чрезвычайно сложным.

Но вот мы научились проходить штольню, научились крепить, научились устраивать вентиляцию, сделали запасные выходы на случай аварии. Надо было переходить к бетонным работам, и здесь снова возник вопрос о людях, которых не было.

К 1 января 1934 года Метрострой развернул фронт работы полностью.

Здесь я должен остановиться на той огромной роли в руководстве нашей работой, какую играл все время Л. М. Кага-

нович. Во все время подготовки и развертывания работы Лазарь Моисеевич конкретнейшим образом руководил нами: он следил за тем, как мы проходим шахты и штольни, как делаем сбойки в шахтах, как строим своды и стены, как проектируем оформление тоннеля. Он был прекрасно осведомлен о каждом нашем шаге, постоянно посещал нас и практически указывал, как надо работать. Он приходил в штольню и требовал от нас отчета. Требовал не просто технического замазывания наших трудностей и неудач. Он допытывался у нас, твердо ли мы себя чувствуем, верно ли даем направление, правильно ли инструктируем наших рабочих. С ним трудно было сфальшивить. Если он чувствовал малейшую неуверенность в нашем отчете, он немедленно принимал меры, чтобы неясный для самих руководителей вопрос был всесторонне освещен. Он собирал для нас экспертов, опять выспрашивал, сталкивал нас лбами и уверенно подводил нас к правильным выводам. В трудные моменты мы прекрасно чувствовали под своим локтем его сильную, решительную руку.

Мы очень запаздывали со строительством арбатского радиуса. Среди техников и инженеров, даже среди высшего технического руководства царил полный разброд мнений насчет того, каким способом итти по Арбату. Экспертизы, английская и немецкая, склонялись к тому, что по Арбату нужно итти открытым способом. Покойный профессор Розанов со своей группой инженеров настаивал на том, чтобы итти парижским способом, т. е. непосредственно под улицей, на расстоянии не более одного метра от головки трамвайных рельсов.

Условия почвы под Арбатом таковы, что итти глубоким закрытым способом было невозможно. Там сразу начинается сухой песок на 11 метров вглубь, дальше идет водоносный песок, под ним — плывуны.

В конце концов техническое руководство все же вынесло решение вести проходку под Арбатом парижским способом. Я докладывал об этом Лазарю Моисеевичу. Лазарь Моисеевич сказал нам так:

— Вот что, товарищи, вы предлагаете парижский способ. Я приму ваше предложение, но ставлю пять небольших условий: первое — чтобы уличное движение было сохранено, второе — чтобы водопровод был сохранен, третье — чтобы канализация была сохранена, четвертое — чтобы свет был сохранен, пятое — чтобы газ был сохранен. Ну, телефон можно, пожалуй, отбросить...

Мы растерялись. Нам казалось, что эти «пять условий» мы гарантировать никак не можем.

Тут Лазарь Моисеевич встал и заявил:

— Как вы думаете, товарищи? Арбат — одна из наиболее

заселенных улиц, там живет уйма людей. Что же, вы хотите оставить их без света, без канализации? Вот подумайте. Если вы гарантируете мне эти условия — хорошо, столкуемся, если не гарантируете — ищите другой выход.

Я был тогда еще молодым тоннельщиком. Можно прямо сказать, что я был в плену инертной технической мысли и слишком полагался на иностранную экспертизу. Я не искал смелых решений.

Рано утром на другой день мне звонит Лазарь Моисеевич:

— Слушай, Егор Трофимович, нельзя ли как-нибудь обойти Арбат — справа или слева?

Я прикинул в голове: справа у меня дома и слева дома, куда бы я ни пошел, все равно результат один.

— Подумаю,—говорю.

В тот же день Лазарь Моисеевич позвонил еще:

— Приезжай ко мне, поговорим.

Настроение у меня было такое: технически вопрос этот мной проработан со всех сторон. Все ясно, вряд ли что еще можно придумать.

Зашел я в кабинет к Лазарю Моисеевичу, он посадил меня напротив и говорит:

— Вот мы с тобой здесь одни. Подумай, что заставляет нас с тобой итти прямо под улицей? Какая разница для московского жителя, повезем мы его с Арбатской площади на Смоленскую под самой улицей или в стороне от нее, задворками?

— Но ведь шахты у нас, Лазарь Моисеевич, так сделаны.

— Разве они все пропадут?

— Нет, пожалуй, не все.

— Ну, так давай подумаем.

Через три дня Лазарь Моисеевич собрал большое техническое совещание. На совещании мы окончательно не договорились, но для проработки вопроса выбрали комиссию под моим председательством.

— Дайте мне,— сказал тов. Каганович,— исчерпывающие материалы. Продумайте все варианты.

В нас заговорила инженерская гордость. Мы с инженером Ломовым и другими товарищами дней десять бродили по всем дворам и переулкам Арбата. Я не менее ста раз прошел по всем владениям. Мы лазали через заборы, высматривали, вымеривали. И представили тов. Кагановичу пять вариантов.

Ларчик действительно открывался просто. Нельзя было нам ни в каком случае перенимать опыт капиталистических государств. Закон частной собственности не позволяет там вторгаться в чужие владения и копать шахты за заборами чужих домов. Совсем другое дело у нас.

Лазарь Моисеевич правильно говорил мне:

— Ты забываешь, что живешь в Советской стране. Если ты пройдешь по дворам, ты никому не платишь никакой ренты. Ведь по свободному месту тебе итти гораздо легче. Это и дешевле и быстрее, никто на тэбя не будет подавать жалоб...

Проект был составлен и принят. Лазарь Моисеевич напутствовал нас:

— Верю, что вы будете работать честно и добросовестно, что вы ни одного дома не завалите. Если будут трещины, мы отремонтируем дома за счет государства, но вы возьмите такую установку, чтобы ни одного дома не завалить и ни одной семьи из квартиры не выселять...

Арбатский радиус мы прошли под пустыми дворами и в течение девяти месяцев ни одного дома не завалили. При этом мы применяли траншейный способ работы. Этот способ был разработан нами на основе указаний, сделанных Лазарем Моисеевичем.

Крупная техническая проблема проходки с замораживанием грунтов была нами решена при непосредственном участии Лазаря Моисеевича. Мы подошли к проходке наклонных сооружений станции и наклонных ходов (эскалаторов). Никакого опыта здесь у нас не было. Послали инженеров поучиться за границей. Инженеры вернулись и привезли нам английский проект. Но в Англии совсем другие породы, чем у нас. Опять поднялись споры.

Нужно было искать новое, смелое решение, исходя из наших условий, а мысль наших техников к сожалению шла в привычном направлении — предпочитали итти по проторенной заграничной дорожке...

Мы разыскали одного, очень молодого советского инженера Дормана, работавшего на холодильном деле. Горного дела, правда, он не знал, но это как раз пошло нам на пользу. Мы предложили ему принять участие в разработке проекта проходки наклонных ходов с замораживанием грунтов.

Опять-таки Лазарь Моисеевич возглавил разработку этого вопроса. Как всегда, он докапывался до самых тонкостей дела: почему мы решили итти по этому методу, сумеем ли мы хорошо сделать, не нужна ли экспертиза и т. п. И только когда убедился, что мы это дело действительно осилим, он разрешил нам приступить к работе. Инженер холодильного дела Дорман вместе с нашими инженерами-горняками удачно провел до конца этот смелый опыт.

И хорошо, что мы не пошли по английскому способу. Англичане строят такое сооружение не менее года, а мы построили его в четыре месяца...

Я мог бы привести много других примеров конкретного руководства нашей работой Лазарем Моисеевичем.

Наземный вестибюль станции «Дворец советов»

Девяносто шесть рабочих, благополучно выведенных нами во время пожара через шахту № 12-бис, вряд ли знают, кому они обязаны своей жизнью. В свое время у нас были большие споры, и даже было вынесено постановление не закладывать шахту, но Л. М. Каганович, ознакомившись с делом, немедленно отдал приказ заложить ее и сделал мне большой нагоняй за то, что мы медленно вели эту шахту. Во время пожара шахта № 12-бис сыграла решающее значение. Через нее мы вели спасательные работы.

Не нужно много говорить о том, какую помощь оказывал нам Лазарь Моисеевич в подборе людей.

Лазарь Моисеевич никогда не ослаблял своего внимания к нашему делу. Сейчас, когда мы подошли к заключительным работам первой очереди, он проявляет в особенности большое внимание ко всякого рода вопросам, значения которых мы, хозяйственники-инженеры, не учитывали. Заботы о красоте наших сооружений, об их архитектурном оформлении, нас занимали мало. Мы считали, что это дело архитекторов, и предоставляли им решать вопросы оформления самостоятельно.

Лазарь Моисеевич взял это дело в свои руки. Он постоянно собирает архитекторов, подробно с ними разговаривает и делает им много практических указаний. Он занимается каждой станцией, изучает проекты всех вестибюлей, изучает образцы мрамора для облицовки и регулярно посещает все станции для проверки ведущейся работы.

Наряду с непосредственным руководством и указаниями Лазаря Моисеевича Кагановича нам много помогали в работе Н. С. Хрущев и Н. А. Булганин. С тов. Хрущевым нам приходилось рассматривать вопросы, связанные с проходкой труднейших участков нашей трассы. По его инициативе и совместно с ним были разработаны конкретные технические мероприятия по проходке в сложнейших условиях староречья (участок между Казанским вокзалом и шахтой № 22, насыщенный водоносными песками). По его указанию этот участок был пройден с применением сжатого воздуха в горизонтальных выработках. Этот метод применялся впервые в горно-тоннельном деле в нашем Союзе.

Товарищи Хрущев и Булганин во время частых личных посещений сделали немало практических указаний на одном из самых тяжелых участков нашей трассы — между площадью Свердлова и площадью Дзержинского, проходимого с применением щитов. И именно они указали нам, как применить здесь социалистические методы работы, давшие огромный эффект.

Тов. Хрущев повседневно интересовался бытом рабочих и ИТР, занятых на стройке, и часто давал нам в этом направлении ценнейшие указания.

Мы должны прямо признать, что чувствуем себя только помощниками Московского комитета партии и Л. М. Кагановича на строительстве метро. Наивно было бы думать, что такое колоссальное сооружение могла построить группа инженеров или хозяйственников без сильной и всесторонней помощи партии.

Только благодаря помощи партии и всей нашей страны стало возможным осуществление строительства метрополитена в столь короткий срок и при таком огромном объеме работ.

Мы построили 11,6 километра подземных тоннелей (в двухпутном измерении). Построили 13 подземных пассажирских станций, к которым будут прибывать через каждые $1^1/_2$ минуты поезда из восьми вагонов (емкость каждого вагона—200 чел.) со скоростью 40—60 километров в час.

Для этого понадобилось вынуть грунта 2 300 тысяч кубических метров и уложить железобетона 842 тысячи кубических метров. Если эти объемы работ первой очереди метро перевести на железнодорожные вагоны, то грунта вынуто 250 тысяч вагонов, а бетона уложено 103 тысячи вагонов. Кроме того для строительства тоннелей потребовалось леса круглого $18^1/_2$ тысяч вагонов, пиленого $12^1/_2$ тысяч вагонов, бута, щебня и гравия 80 тысяч вагонов, цемента 18 тысяч вагонов, металла 5 300 вагонов и песка 320 тысяч кубических метров, или 160 тысяч машиноездок.

Меня поражало, как быстро новые рабочие, приходившие из колхоза, переваривались в нашем огромном, сплоченном коллективе, как осваивали они технику работы и росли в культурном отношении. Нет возможности назвать имена всех лучших руководителей, инженерно-технических работников и ударников, так как это заняло бы довольно изрядное место в моем небольшом рассказе.

Это происходило потому, что основной костяк нашего коллектива составили те двадцать тысяч московских рабочих и десять тысяч комсомольцев, которые были брошены на строительство метро Московским комитетом партии.

Сознаюсь, мы, инженеры, думали, что все эти девушки, пришедшие с табачной или шоколадной фабрик, что все эти высококвалифицированные токари и слесари, работавшие ранее на культурных заводах, не сумеют быстро примениться к нашим трудным условиям. Мы ожидали огромного отсева. Между тем ушли очень немногие.

Оказалось, что мы, старые горняки, привыкшие иметь дело с совсем другим человеческим материалом, сильно просчитались. Во время революции выросли новые люди. С высокой сознательностью пришли они на нашу трудную работу и всюду показали прекрасную организованность и дисциплину труда.

Большинство наших рабочих — молодежь; старики растворились в этой среде. И всех их ведут за собой комсомольцы. Комсомол был быстрым и точным проводником всех партийных решений на метро. Он умел сплачивать весь наш огромный коллектив вокруг этих решений. Что мне всегда бросалось в глаза — это уменье комсомольцев работать дружно и весело. Даже в самые трудные моменты они выходили на работу с шутками, смехом, песнями. Заражали они и нас своей молодостью.

Очень много содействовала успеху строительства и дружная, сплоченная работа руководящего состава, инженерно-технического персонала, а также отличного коллектива снабженцев.

Мы получили колоссальный и поучительный опыт. Естественно, что вторая очередь метро будет строиться быстрее, дешевле и лучше, чем первая. Я твердо уверен, что мы закончим наше строительство к тому сроку, который поставлен нам партией.

Товарищи В. М. Молотов, Хрущев и Булганин в шахте метро

П. П. КУЧЕРЕНКО

Начальник кессонной группы

ЧТО ТАКОЕ СЖАТЫЙ ВОЗДУХ

В 1931 году отдел кадров ЦК направил меня начальником участка Метростроя. Я себе представлял что-то необыкновенное.

Прихожу. Разговоры, проекты, и каждый вносит собственные свои методы стройки и свои предложения.

Мне была поручена работа самая простая: строить бараки, делать шурфы. Построили мы Лосинский городок, выбрали это место потому, что там электропоезд и легче оттуда приезжать на работу.

Масштаб работы мы недооценивали. В отделе вспомогательных сооружений было сосредоточено все барачное строительство, все строительство станций и подстанций, все карьерное хозяйство — добыча песка, гравия и, как довесок, еще 29-я шахта.

Размера работы никто не представлял. Организовывали бараки, мастерские, кузницы, подсобные предприятия, а шахту проходили до четырнадцати месяцев. Шахта № 16 была законсервирована, 20-я завалена, 23-бис брошена. А был уже 1932 год. Даже в товарищеской беседе трудно рассказать, как это было обидно — обидно себя чувствовать не на месте.

Ко мне в Лось приехала комиссия обследовать, почему мы плохо справляемся с барачным строительством. Я говорю:

— Я не барачник, я мостовик, кессонщик, не умею я этого делать.

Меня спрашивают:

— А чего же вы не умеете?

Отвечаю:

— Без леса не умею строить, леса нет.

Сняли меня и отправили заместителем начальника арбатского участка, а там опять бараки строят. И совещаются. Совещаются вечером допоздна, утром встанут — совещаются, день настанет — нет еще установки. К вечеру начинают думать — нужно законсервировать Арбат как второстепенный участок.

Устал я очень от этих дискуссий.

Есть у нас, кессонщиков, такая болезнь — «заломай». Находишься ты под давлением, и это ничего. Но если выйти из-под давления, сразу перейти от повышенного давления к нормальному, «прошлюзоваться» неосторожно, то начинает человека ломать. В суставах остается воздух под большим давлением, он выходит из человека больно; человека нужно растирать, и еще хорошо посадить его в кессонную камеру и прошлюзовать, потихоньку спустить с него давление.

Ломала меня тоска на арбатском радиусе. Вот она, работа, а я ее взять не могу, и рук у меня на нее нет.

Не усидел я на арбатском радиусе, получил назначение в Сокольники прорабом.

Прихожу, встречаюсь с тов. Соколовым, вижу — человек работать умеет.

— Здравствуй,— говорю,— приятель. Что я буду делать?

Соколов отвечает:

— Нам нужно бараки строить.

Пошел я к партийной администрации. Говорю:

— Товарищи, неужели у вас для меня в нашей стране не осталось места под большим давлением? Вы посмотрите, ведь шахты скривило, мы шурфы не можем пройти, нам плывун мешает... Есть такой,—говорю,—кессонщик, инженер Тесленко, вызовите его. Мы с ним пройдем шахту под давлением.

— Оборудования нет.

Я им говорю:

— Напишите вы мне, товарищи, большой мандат. В Белоруссии есть кессонное оборудование, я его достану.

Тов. Пугач написал мне большой мандат. Сажусь я в поезд, еду, разыскиваю кессонное оборудование в Минске. Дальше поехал. И всего достал четыре шлюзовых аппарата и восемь компрессоров.

Все привез. А когда приехал, то узнал, что помимо меня на-

Кессон. Установка горизонтального шлюза

чальником кессонных работ назначен тов. Карплюк, а меня назначили заместителем. Приказ еще не был подписан.

Тогда я просто пришел к Павлу Павловичу Ротерту и заплакал у него в кабинете:

— Или вы верите мне или нет. Дайте мне работу, я ее сделаю.

Дали мне 17-ю шахту для пробы.

А Тесленко поступил на должность заместителя начальника проектного отдела. Он изучал проекты управления Метростроя и внес богатейшую мысль о горизонтальных железобетонных шлюзовых камерах, которые применяются на большинстве шахт, а также проектировал металлические диафрагмы, которые теперь применяются.

17-я шахта была в Бобровом переулке. Шли деревянными креплениями — бросили. Предложили итти железобетонными креплениями, железобетонными кольцами: заело кольца. Не идет дальше шахта. Ее вдавливают домкратом. Давление восемьсот тонн—не идет шахта. Когда я прошел, мне говорят:

— Тебе на кессон нужно будет навалить двести вагонов чугуна в чушках.

Ну, я им говорю, что это не чушки, а чушь. Сама пойдет.

Что такое кессон?

Кессоном называется сооружение, открытое внизу и закрытое по сторонам и сверху, из которого сжатый воздух, подаваемый через воздухопровод компрессорами, отжимает воду и жидкий грунт. Благодаря этому рабочие могут производить выемку осушенного грунта. По мере выемки грунта кессон опускается до устойчивых грунтов, называемых материками.

Построили мы кессон, рабочие начали выбирать из-под ножа грунт. Ножом называется тот край кессона, который опирается о грунт. Грунт нужно выбирать ровненько. Сделали мы воздушную рубашку вокруг стенок кессона, чтобы уменьшить трение о грунт по бокам. Нож был подобран на 60 сантиметров.

Вышли люди из кессона. Стоят кругом рабочие, инженерно-технический персонал, посмеиваются: как такая «легкая» штука сама полезет. Открываем мы краны шлюзового аппарата, чтобы выпустить из кессона воздух,— а не то: воздух упирается и держит кессон.

Нам говорят:

— Ну что, везти чушки?

Молчим. Проходит десять минут. Двинул я кессон. И прошел он 58 сантиметров в течение трех-четырех минут.

А в пятнадцать дней мы прошли всю шахту на глубину 12 метров.

Я не скажу, чтобы мы ошибок не делали. Мы не забили трубку для стока вод, и, когда начали дуть воздух, вода не выдувается. Посмотрели трубку, поняли, в чем дело.

У меня в бригаде работали герои-ребята — татары. Вот я и говорю одному из них:

— Сабира, нужно во что бы то ни стало забить трубку.

Он ничего не говорит, лезет в воду и забивает. Мы его конечно сейчас же в душкомбинат, растерли, искупали в горячей воде и одели потеплей.

Вот какие были исторические времена.

Для меня что важно? Шахты пошли, и я оказался на своем месте. Потом посетил эту 17-ю шахту Никита Сергеевич Хрущев. Он первый подал мысль о горизонтальной проходке под сжатым воздухом. Сидим мы с ним в забое 17-й шахты. Он и говорит:

— Кучеренко, а нельзя ли, чтобы ящики не так шли, а горизонтальным порядком?

Я говорю:

— Подумаю, Никита Сергеевич.

Подумал, попробовал. И таким образом его мысль дала толчок горизонтальной проходке под сжатым воздухом.

Дело в общем не в нас, не в каждом из нас отдельно. Дело в партии, которая нас правильно расставляет и принимает правильные решения.

Когда убедились в реальности применения сжатого воздуха для проходки шахт, на кессонную группу пошел большой спрос. А кессонщиков, как я вам говорил, мало, и они были привилегированными рабочими, у них психология такая — чужих к себе не пускать. Откуда достать людей?

Романовские рабочие были со старыми, рваческими традициями, и производительность их была невелика: до 360 бадей дореволюционной нормы они никогда не доходили, давали 150, от силы—200. И вот нам дали людей из первой мобилизации комсомольцев. Приняли комсомольцев старые рабочие враждебно. Начались разговоры, что те не знают, как подбирать под нож, не знают технического процесса кессонного дела, не могут быть аппаратчиками.

Бывали такие моменты, что заходят молодые ребята в шлюзовой аппарат, открывают воздух на весь кран, создают большое шипение и кричат:

— Держись, сейчас глаза полопаются!

Или вздыхают над молодежью: «Вот, нашего полка прибыло, — выпей, браток. После кессона с бабой тебе дела не придется иметь, кессон от этого отучает, — так пей, одна радость».

Или тяжело комсомольцу, прижмет ему уши; спрашивает он, что делать. Его нужно шлюзовать осторожнее, ему режим нужен, отдуваться, слюну глотать, а ему скажут: «Грызи заклепку, это помогает». Вот он и грызет.

Заклепку не отгрызли комсомольцы-кессонщики, а перекрыли старых рабочих по производительности труда. А работа у нас трудная. Ведь мы в городе работаем, у нас бывает так: давит в кессон, а в соседнем доме вода в подвале показывается.

У нас грунты нарушены. Подымаешься от Комсомольской площади в дождливый день, лужи кипят; воздух из-под кессона через почву прорывается.

Был воздушный прорыв на шахте № 18-бис.

Утром, часов в восемь, вдруг из-под земли выходит черный такой поток из пыли и стреляет. Потом разобрались: оказалось, что на пути прохода был когда-то колодец, заваленный мусором, который сыграл такую плохую штуку. Воздух в кессоне прорвался в колодец и выбросил весь неплотный грунт вверх.

В кессоне сразу темно стало, старики растерялись, забутили прорыв глиной.

Как итти участок от Рязанского вокзала до шахты № 22-бис — еще не было решено. А там проходят две речки — Ольховка и Ольховец. Речки эти брали в трубы в разное время. Приточные воды идут плывунами, кругом дома.

Мы на этом участке сидим год. И впервые у нас применили кессонные тоннели и горизонтальную проходку под сжатым воздухом так, как предлагал Н. С. Хрущев.

Кессон-тоннель, большой кессон, как мы говорим, — это ящик, в который нагнетается воздух, а наверху этого ящика готовый тоннель. Торцовые стенки тоннеля закрыты временными бетонными переборками. Ставится это сооружение строго по оси трассы, весит оно 5 тысяч тонн. Сперва идет без давления. Как только показывается вода, начинаем давать давление.

Трудность опускания такого большого кессона в том, что если его неравномерно подбирают или есть разнородные грунты, то он может завалиться в одну сторону.

Плывуны между торцовыми стенками уплотняются, трение становится настолько сильным, что сооружение зависает. Нам пришлось в момент посадки прорубить торцовые стены и пустить грунт в сооружение.

Сейчас этот участок в 81 погонный метр готов.

Большую трудность представляла собой проходка под сжатым воздухом 1-й дистанции до кессонных тоннелей под мостом Курской дороги. Это действительно был участочек, который всем нам не давал спать. Один начальник шахты даже лишился ума, три месяца пролежал в больнице (потом его вылечили): ему все казалось, что он идет под мостом и поезд, люди, дома — все валится. С такой навязчивой идеей он докатился до такого состояния, что однажды приходит и говорит:

— Поезд с насыпи свалился. Не знаете, мост цел?

Мост садился на самом деле. Бывали дни, когда на 6 сантиметров сядет, когда — на 2 миллиметра.

Получалось это оттого, что грунт все-таки нет-нет, да и вывалится от сотрясения.

Когда находишься внизу, под землей, то переживаешь остро. Вот идет поезд, и вдруг все свалится, и прервется сообщение Ленинграда с югом!

Затем мы проходили участок по Южному переулку, под четырехэтажным домом. В доме живет 350 семейств.

Под мостом спокойно, там своды. А вот в этом доме, если бы жил человек, который строит метрополитен, он бы не спал. Дом был построен не на фундаменте, а на деревянных лежнях (хозяину нужно было скорее дом в ломбард сдать). Стоит дом над речкой, дом ветхий, балки уже давно выходят из гнезд. А мы под ним копаемся.

Но вот я кончаю — и дом устоял. Четыре свода кончим — и дом будет в безопасности.

Как мы сейчас работаем? Старые кессонщики до революции давали не больше 350 бадей, а мы при тех же тюленевских аппаратах доходим до полутора тысяч. В кессонном деле вообще по закону женщины не допускаются, но к сигналу и к управлению мы женщин приучили, а эта работа такая ответственная, что на нее раньше выдвигали старых кессонщиков.

Д. И. ВЕЛИГУРА
Проходчик кессонной группы

РАССКАЗ КЕССОНЩИКА

Странно начинать рассказ про метро со своего отца — он метро не строил. Ушел он на военную службу из нашей деревни Новостроевки Днепропетровского округа в 1912 году. До 1918 года не было известно, где наш отец и есть ли отец. Потом прислал развод и приехал сам. Гостинцы привез и уехал опять в Москву.

Жил я у матери. Она крестьянка, у нее была изба и корова. Мы беднели, я жил в работниках, и сестра старшая тоже работницей была.

Приехал отец. Хотел сперва взять меня.

Я его не знал. Не поехал.

А сестра поехала.

Пошел я в девять лет батрачить.

Написала сестра, что живет в Москве, и я к ней поехал в 1921 году. Был я в то время неграмотным.

Сестра не много зарабатывала.

Я пошел в Моссовет определяться на какую-нибудь работу, меня послали учиться на столяра. В это время встретился я в Москве с отцом.

Устроил он меня, как доброго знакомого, в Бауманскую

Работа в штольне

строительную контору. Дали мне оттуда командировку в Магнитогорск. Приехал я в Магнитогорск. Там вся земля покрыта щепками. Работают одни плотники. Потом, когда построили бараки, я начал работать на кирпичном заводе бетонщиком.

Поехал я в Москву. Поступил на фабрику «Парижская коммуна»,— работал там знакомый человек — отец. Здесь я вступил в комсомол, и у меня прошла обида на жизнь.

Я работал там точильщиком, и прочил меня начальник цеха перевести в слесари, но меня не отпускали с той работы, потому что работал я за четверых.

Комитет комсомола предложил мне пойти на метро. Мобилизовался я в июне 1933 года на шахту № 21-бис. Проработал я наверху два дня, потом меня обследовали, посмотрели здоровье и спустили в кессон.

Спасибо отцу, родил здоровым.

Работал я на кирпичном заводе, работал на бетоне, все мне было знакомо. Только со здешним воздухом я не был знаком.

Старые кессонщики мне говорили, что здешний воздух переносить трудно. Они нас смущали, потому что им было неудобно, что комсомольцы идут в кессон. Сами они привыкли, идя на работу, брать с собой поллитровку.

Штукатурка тоннеля

Взяли меня потом ненадолго в армию. Я все о кессонах думал. Я вернулся, попал бригадиром поверхностной группы — компрессоры устанавливать. Потом пошел на 24-ю шахту, поставили меня на проходку. Я сам плотник и с досками знаком, легко понял, как надо засечку делать, открывать лоб, чтобы продвигаться вперед. Меня назначили звеньевым, а сейчас я работаю бригадиром.

Не все в Москве знают, что такое фурнель. Фурнель есть вертикальный ход, соединяющий две штольни, расположенные друг над другом. Мы разрабатывали фурнель снизу.

Мы пробирали профиль для последней потолочной марчеванки.

Эту марчеванку мы не поставили, так как хотели пойти поскорее, а вышло подольше — стал песок сыпаться. Мы закладываем, а тов. Хотьковского сшибло вниз.

Тов. Колесников кричит:

— Давай уходить!

А я говорю:

— Давайте никуда не прыгать, а скорее бутить.

Поднялись мы выше и перекрыли.

Кессонная работа трудная. Вот раз пришел к нам сменный

инженер Иванов. У него очень слабые уши. Его зажало воздухом.

Хлопушка — это трубка, по которой идет воздух; она открыта, а когда воздух напирает, она захлопывается.

Тов. Иванову трудно, он поддерживает хлопушку, а я у телефона передаю, чтобы спускали давление. Тут его сильно притиснуло, он закричал и полез в трубу, там, где грунт выдают, — там быстрее можно выбраться на поверхность, но вредно. Я ему кричу об этом. Он полез обратно.

— И в самом деле,—говорит,—я инженер, мне неудобно... Затем посидел немного.

— Как будто стало проходить. Скажи, чтобы повышали давление.

Когда дали воздух, то можно было наблюдать, как сильно вода убывает. Очистили кессон, взяли грунт из-под ножа и посадили его до проектной отметки.

У нас комсомольские бригады хорошо работали. И дисциплина была хорошая, комсомольская.

Работала у нас еще бригада некоего Шашкова, который потом оказался сыном раскулаченного.

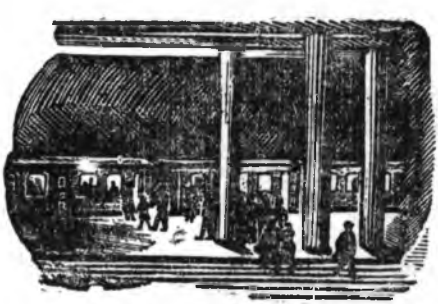
Работали у него настоящие люди, а душок все-таки был.

Шли все время с превышением на 200 процентов, а при обмере этого не оказалось, значит приписывали.

Комсомольцы работали дружно, и я получил за успешное окончание нижних штреков значок похода им. Кагановича. Потом был назначен сквозным бригадиром по верхней штольне.

Верхняя штольня была как раз под фундаментом дома, где жило триста пятьдесят семейств.

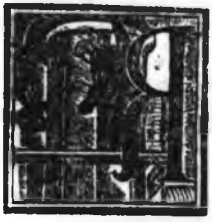
Упустишь грунт — лопнет дом, станут людей выселять, разрушишь ты чужое семейное счастье. Мы делали по 1,7 метра и дом сохранили.



Г. А. ШИТОВ

Десятник шахты № 22 по тоннельным работам

О КОМСОМОЛЬЦАХ И О ПОДЗЕМНОЙ ЗИМЕ



поступил добровольно на Метрострой чернорабочим в 1931 году. На четвертом участке я проработал три дня и был направлен в буровую группу на бурение. Я был комсомольцем, и меня выбрали членом бюро ячейки четвертого участка.

В августе 1932 года был объявлен штурм плывунов. Комсомольской ячейкой была организована аварийная бригада из слесарей, электриков, плотников, проходчиков.

Жили мы в то время в бараках на Лоси. Многие из них еще не были отстроены, в окнах не было рам и стекол.

Как-то раз в выходной день позвонили с 22-й шахты:

— Опускной железобетонный колодец не садится.

Значит давление плывунов превысило давление самого опускного колодца. Подкопали породу под ножами колодца. Не помогает. Сейчас же созвали ребят — человек двенадцать. Быстро направились на 22-ю шахту. Там сделали площадку, натаскали на нее камней с Окружной железной дороги. Прораб шахты Роня определил вес нагрузки приблизительно в 62 тонны. И три домкрата нажали на опускной колодец. Так

комсомольская аварийная бригада одержала победу над плывуном.

В другой раз, накануне общего выходного дня, во дворе на Мясницкой, 48, была устроена молодежная вечеринка. Разливалась гармоника, шел лихой пляс, и не затихали песни с присвистом. Вдруг электрический свет стал меркнуть. Через минуту он совсем погас. Выбежал дежурный от нашего комсомольского телефона:

— Товарищи... Двадцатую шахту затопило... Энергии нет, насосы не работают.

Вода стремительно прибывала. 20-я проходилась забивным металлическим шпунтом, и вода шла по нему с большой быстротой и силой. Сейчас же танцульку по-боку — раз, два, и наша аварийная бригада попала прямо с бала на аварию. Мы откачивали воду ведрами. Мы организовали на лестнице живой конвейер, и ведра шли по рукам. Так работали мы минут сорок. Потом насосы заработали, и бедствие было предотвращено.

В то время на метро работали в большинстве случаев люди, пришедшие из деревни. Были бригадиры из Донбасса и кессонщики-мостовики. Попадались приисковые старатели из Сибири; попробовали было затесаться кулаки, но их быстро выудили.

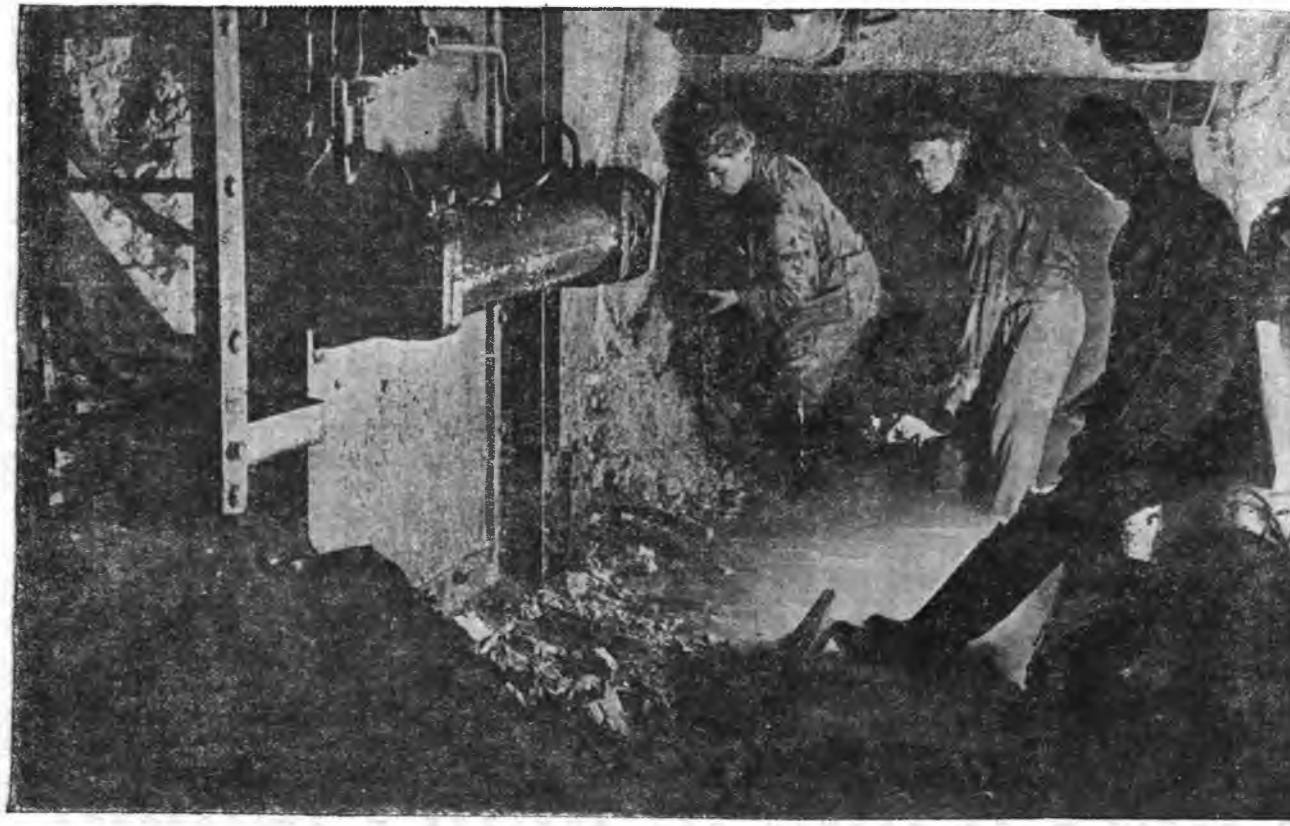
В декабре 1932 года меня избрали членом бюро комсомола всего Метростроя. Здесь я неоднократно выступал за переход комсомольцев с поверхности в забой. Мы организовали комсомольскую бригаду. Во главе ее стал старый забойщик-проходчик — Афанасьев. Он работал двадцать пять лет в шахтах Донбасса.

Породу вывозили на тачках приблизительно за сто метров. С непривычки это очень трудно. Забудешь нагнуться — хлоп лбом о верхняк рамы! Только искры из глаз... Настилы были препаршивые. Часто ноги проваливались прямо в жижу, а сапоги были рваные, спецовки скверные. Из шахты мы выходили не в особо авантажном виде — чумазые, замызганные, мокрые.

Однако все работали с настоящим интересом и с любовью к делу.

Сначала породу возили по очереди. Марчеванки ставили тоже чередом. Но скоро выяснились способности каждого. Каждый осваивал технику своей работы. Нас повысили в разрядах. Мы изучили процесс постройки всего тоннеля. Первое время очень уставали. После шести часов работы даже мысль о столовой казалась утомительной—скорее бы бухнуться в постель! Потом освоились.

Наша шахта до апреля месяца считалась передовой, но у нас увлеклись погоней за метрами и довели шахту до аварийного



Работа в забое при проходке щитом

состояния. Водоотлив работал плохо. Вода размывала юру, и штольня вся целиком села на 60 сантиметров. А как раз над штольней проходила труба мытищинского водопровода. Вода шла по ней под давлением в четыре атмосферы. Над нами произошла осадка тротуара. Труба могла лопнуть, и тогда конечно шахту — поминай, как звали. Но к этому времени на шахте № 22—22-бис сколотился крепкий коллектив ИТР и рабочих. Им руководил начальник шахты тов. Танкелевич. Произвели перекрепление двух штолен. Работать приходилось в таких местах, где даже спичке нехватало дыхания. Хочешь закурить, чиркнешь спичкой — сера сгорит, а древесина даже не тлеет. Здесь выделялся углекислый газ.

В апреле месяце 1933 года Московский комитет произвел мобилизацию первой тысячи комсомольцев. Молодежь на заводах очень заинтересовалась метро, но итти работать туда решались очень немногие. Но были даже и беспартийные добровольцы. Нас засыпали вопросами о технике работы, об условиях, о трудности, о снабжении. Инженеры читали лекции для предварительного ознакомления.

Некоторые комсомольцы, видя тяжелые условия работы на Метрострое, бросали нас, уходили, оставляя ячейке комсомольские билеты, нарушив свое комсомольское слово. Ну, по адресу таких и мы не жалели соответствующих слов...

Огромное же большинство оставалось и постепенно втягивалось в жизнь шахты. Комсомольцев для обучения прикрепляли каждого в отдельности к опытным рабочим. Рабочие давали слово подготовить ребят на четвертый разряд в течение одного месяца. Собственно настоящее овладение техникой метро началось с момента прихода первой тысячи комсомольцев. С этого же времени пошли плодиться кружки техучебы: их ввели сменные инженеры.

К 1 мая 1933 года за ударную работу я был премирован 150 рублями, ордером на костюм и грамотой.

В июле мне пришлось работать по мобилизации комсомольцев-двухтысячников в Краснопресненском районе. Здесь меня ребята особенно порадовали. Вот молодцы! Из них многие были поставлены группоргами смен и бригад. А в сентябре прошла третья мобилизация—десятитысячники. К нам на шахту попало пятьдесят человек. Две девушки были направлены на работу в забой: это были Свиридова и Марянина. У нас сначала все твердили, что женщины с работой в забое не справятся, но девушки сдержали свое слово не хуже ребят. Уже через месяц их зачислили по четвертому разряду и провели в ударницы.

В ноябре 1933 года меня выдвинули десятником по тоннельным работам. Я работал под руководством техника Киселева.

Он до метро был на золотых приисках и вырос в шахте. Когда тоннель был вчерне окончен, управление дало задание продолжить постройку однопутных тоннелей до станции «Красные ворота» на 140 метров и в то же время сделать шлюзовую камеру для организации кессонных работ в сторону шахты № 23-бис. Камеру мы сделали в две недели. В ней шлюзовали людей, породу, лесоматериалы и т. д. Там три яруса: нижняя камера для подачи порожняка, второй ярус для шлюзования людей и верхняя камера для подачи бетона. Камера и кессонные работы на этом участке были необходимы, потому что там встретился очень мощный слой плывуна.

Как-то к нам приехали Косарев, Лукьянов и другие товарищи. Они спустились в кессон. Как раз до этой смены работала лучшая бригада Гусева. Они проходили верхнюю штольню. Тов. Косарев их подробно расспрашивал о работе. Ребята в этой бригаде—прямо орлы. Работа у них всегда шла успешно, скоро да споро и как-то по-деловому весело.

Потом приехал к нам Лазарь Моисеевич Каганович, осматривал шлюзовую камеру.

Тов. Каганович не был редким или случайным гостем в шахтах метро: он являлся на участки, он спускался под землю как истинный руководитель, знающий все до мелочей. Он подбадривал, бранил, указывал, расспрашивал, проверял, советовал, воодушевлял. Каждый из нас чувствовал в нем старшего друга. Слово тов. Кагановича с огромной силой и быстротой распространялось под землей и над ней на все участки. «Надо нажимать, товарищи», говорил Лазарь Моисеевич, и мы дали ему слово, что нажмем.

Мне хочется сказать кое-что о замораживании. На трассе нашего тоннеля находился дом, как раз против Оргаметалла. Дом большой, трехэтажный. Чтобы спасти дом, пришлось прибегнуть к замораживанию плывунов. На участке примерно в 100 метров искусственный холод пронизал плывун, и он окостенел. Создался район искусственной мерзлоты. Там, где работы соприкасались с замороженным участком, было настолько холодно, что поверх спецовок приходилось надевать ватные брюки. Наверху, в Орликовом переулке, был теплый ясный денек, и люди ходили без пальто, а мы на глубине 15 метров чувствовали себя, как в декабре.

Не все, разумеется, шло у нас как по маслу. Был в третьей штольне печальный момент, когда в левом тоннеле осела на 10 сантиметров железобетонная рубашка. Произошло это оттого, что рубашку строили не с лотка, а со стен. Мы приступили к железобетонной рубашке, не закончив горных работ. И вместо однопутного тоннеля правильной формы у нас получилась яйцевидная расплывчатая форма. Случилось это по-

тому, что после изменения проекта станции «Красные ворота» уровень тоннеля снизили на 1,5 метра. И когда сводом покрыли ранее построенные стены, то получилось, понятно, яйцевидное сечение. Железобетонная рубашка осела. Казалось, что целость бетона нарушилась. Все-таки крепление и опалубку мы упрямо не снимали. Забетонировали лоток, потом сняли кружала, распалубили — и оказалось, что бетон целехонек. Это нас утешило: не пропала даром наша работа.

М. К. МАЛАШИН

Бригадир-проходчик шахты № 22

ГОРЯЧИЕ ДНИ

Хотя я уже некоторое время работал на метро, но представление о метрополитене у меня было самое маленькое. В моей бригаде было восемнадцать человек. Мы тогда строили электромеханические мастерские на Краснопрудной улице. За отсутствием общежития жили мы очень далеко, в шестидесяти километрах от Москвы, на станции Ивантеевка. Работал я бригадиром плотников.

Три корпуса стройки нужно было закончить к 1 мая 1932 года, но мы дали встречный план и закончили всю работу к 25 апреля. Вскоре после этого наша бригада отличилась и на Крымской площади: за два месяца мы построили контору, два дома под общежитие и заложили шахту.

К этому времени 22-я шахта была доведена до аварийного состояния, и участковый комитет партии перевел туда нашу бригаду, для того чтобы мы ликвидировали прорыв. Ствол на этой шахте был только что пройден и настолько узок, что приходилось спускаться по вертикальной лестнице.

Крепления были поставлены на юрскую глину, глина размокла, как каша, и штольня начала садиться. Это угрожало

серьезной аварией, потому что как раз над нами проходила семидесятидюймовая водосточная труба.

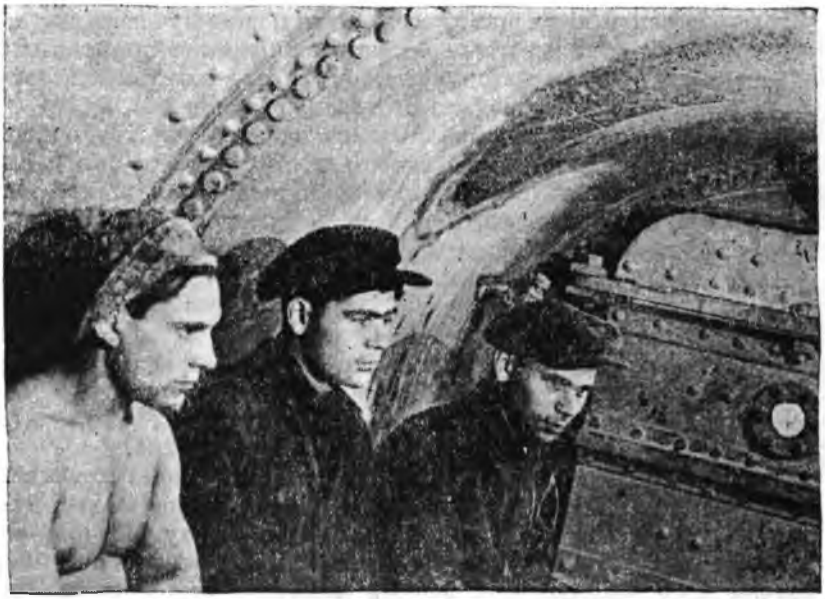
Наша бригада взялась к первомайским праздникам 1933 года вытащить шахту из аварийного состояния. В работе мы забывали, где день и где ночь. Приходилось проявлять особую бдительность, потому что мы с парторгом обнаружили на шахте классово-чуждый элемент, который приходилось постепенно выуживать. Вся бригада дралась за каждый лишний сантиметр пройденной штольни, за каждый замес бетона. Из-за нехватки порожняка дело доходило едва ли не до драки. Показатели выработки ежесуточно вывешивались тут же на доске. и всякий раз мы на десятиминутных совещаниях обсуждали дальнейший план работы.

Нужно сказать, что начальник шахты уделял нашей бригаде очень много внимания. Он часто сам ставил марчеванки и показывал, как надо крепить. Глядя на него, подтягивались и десятники и инженеры: они не гнушались ни топором, ни кувалдой, так что со стороны нельзя было и отличить, где рабочий, а где начальство. Для того чтобы вывести шахту из прорыва, нам задали закончить сбойку шахты № 22 и 22-бис к 20 апреля, но мы этот срок перекрыли, закончили на десять дней раньше.

После этого нам пришлось перекрепить штольню с юрской глины, на которой она садилась, на известняк. К 1 августа нужно было забетонировать восемь колец. Драться приходилось в очень тяжелых условиях — вода по колена, штольня трещит, лонгарины из-за большого давления лопаются на каждом шагу. На помощь нам прислали шесть комсомольцев, они в работе оказались ребятами очень дружными. Вместо заданных 3 кубических метров мы стали в смену укладывать 9—10 кубических метров бетона.

К шестнадцатой годовщине Октября нашей шахте нужно было забетонировать весь первый участок верхней штольни и подкрепить четвертую штольню на известняк. В это время нам прислали подкрепление—комсомольцев-десятитысячников. Двадцать два человека из них попали ко мне в бригаду. Среди них были девушки, работали они отчаянно. Одна из них, Маруся Беляева, вызвала на соревнование в забое одного старого рабочего, которому так и не удалось ее обогнать. Мне жаль Беляеву, ей не придется вместе с нами участвовать в пуске метро: она скоро заболела и где-то на периферии сейчас заведует туберкулезным санаторием. Пришла она к нам с часового завода, к подземным работам была не приучена, но с первых же дней выделилась как образцовая проходчица.

Основная драка шла у нас вокруг вопроса о качестве бетона. Не один товарищеский суд устроили мы над виновниками



В шлюзе перед входом в зону сжатого воздуха щитовой прокладки

брака, за отпуск недоброкачественного гравия и песка. В эти горячие дни мы укладывали при спущенной в шахту бетономешалке по 18 кубических метров в смену. Последний кубометр бетона мы уложили 18 апреля в одиннадцать часов ночи, на тринадцать дней раньше срока.

Такая уж, видно, была наша судьба, что нам приходилось все время вытаскивать других из прорывов. Не успели мы закончить предыдущую работу и сдать вчерне нашу шахту, как по распоряжению управления нам дали участок шахты № 23-бис, где ошибочно допущена была недостаточная пропускная способность стволов. Мы приступили к штурму. Одновременно нам дано было задание пройти под кессоном 60 метров по направлению к шахте № 23, где стали закладывать шлюзовую камеру для проходки сжатым воздухом.

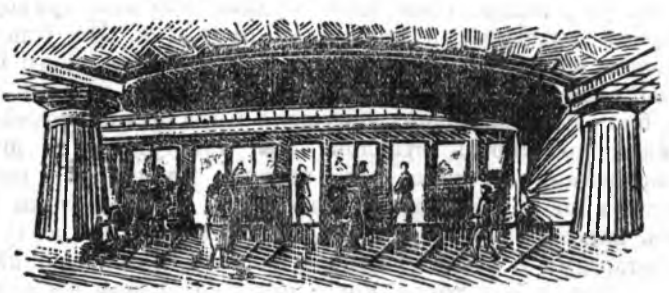
Работали мы и с самого начала неплохо, но настоящий перелом наступил у нас тогда, когда приехали к нам в гости товарищи Каганович и Молотов. Они сразу же обратили внимание на качество бетона. Темпы у нас были действительно большие, но зато качество хромало: бетон был то слишком жидкий, как будто мы блины собирались печь, то густой, как замазка. По предложению Лазаря Моисеевича мы создали общественную комиссию по качеству. Тов. Каганович помог нам и конкретно:

посоветовал спустить в шахту весы. Дело пошло лучше. Кстати, тогда же нам дали опытных бетономешальщиц и прикрепили лаборанта к каждой бетономешалке. Позже мы узнали, что и это распоряжение исходило от тов. Кагановича.

За качество бригада наша дралась здорово. За год одних общественных судов у нас было сто шестнадцать, и они дали прекрасные результаты. С появлением женщин в шахте мы установили штраф в десять копеек за каждое «выражение». Дело конечно не в штрафе, а в моральном воздействии.

Хотя семья моя не особенно довольна, что я по неделям пропадаю из дому, но я все же очень счастлив тем, что мне все время приходится работать на прорывах. Для меня как коммуниста это очень лестно. Правда, секретарю партийной ячейки часто приходится доказывать нашим женам, что мы действительно работаем по ночам, а не гуляем где-то,— ну, такая уж его секретарская дополнительная нагрузка.

А семья пусть потерпит, бытовые условия у меня хорошие. И нужно сказать еще, что лишнее время, отданное шахте, даром не пропадает. Именно оттого, что я шахту изучил во всех деталях, изучил ее жизнь, мне пришла вместе с одним врачом идея организовать первый медпункт под землей. Эта затея дала очень хорошие результаты в смысле оказания немедленной помощи при небольших ушибах, ранениях или контузиях. Нашему примеру сейчас последовали и другие шахты.



Н. А. ЕГОРЫЧЕВ

Бригадир-проходчик шахты № 23-бис

КАК МЫ СОРЕВНОВАЛИСЬ

Отдел кадров метро послал меня на шахту № 23. Там только спускали ствол, но шахта уже была в прорыве. Рабочих было семьдесят-восемьдесят, а комсомольцев пришло человек семь. В бригаде Курзенко, куда меня направили, я был единственный комсомолец.

Старые кессонщики с удивлением смотрели на меня: что это за человек пришел к ним из московского комсомола?

Я не знал производства, а кессонщики проработали под давлением всю свою жизнь. Работа простая: надо выучиться работать лопатой, кайлом и бить кувалдой.

Огляделся я. Организация труда неправильная. Старые кессонщики работали раньше поденно и имели привычку к тихой подземной выпивке.

Организовывать таких рабочих трудно, тут легко сделать ошибку.

Раз мне сказали в бригаде, что у аппарата стоит пьяный. Это очень опасно.

Я пошел к аппарату, там сжатый воздух, а под сжатым воздухом запах слышней.

Чувствую, крепко несет вином, прямо терпения нет.

Я вылезаю вверх через трубу по лестнице и спрашиваю:

— Землянкин, ты пьян?

Он этак гордо:

— Как же это пьян? От меня и не пахнет.

Я позвонил сменному инженеру, чтобы вызвали врача и освидетельствовали рабочего. Врач пришел часа через четыре, и парень успел протрезвиться. В это время я еще не был бригадиром, и бригадир на меня обиделся.

Вокруг меня в кессоне начались разговоры.

Тогда я решил доказать своими руками, что я имею право на критику. Я начал крепко работать, проработал с полмесяца рабочим-проходчиком, а потом был назначен звеньевым по проходке.

Организовали мы комсомольскую бригаду. Бригадиром взяли тов. Русакова, опытного шахтера, своего парня, который болел душой за комсомол.

У нас была вода, мокро, но задание мы выполняли лучше, чем остальные бригады: из старых бригад одна выполнила задание на 60 процентов, вторая — на 110 процентов, а мы выполнили на 117 процентов.

Когда мы прошли подходную штольню, то сделали поперечный штрек и начали засекать фурнель для проходки верхней и нижней штолен. Копать было трудно, так как сыпался песок.

Подняли фурнель на 3 метра.

Тут у нас получилась неприятная история. Ко мне в бригаду пришел бетонщик Горбунов; у нас как раз в этот момент стравили воздух, мы стояли без давления.

Я Горбунова спрашиваю:

— Чего хочешь?

Он говорит:

— Песку ищу для бетона.

— Посмотри в штрек, там должен быть чистый песок из фурнеля. Кстати посмотришь, как делается фурнель.

Он пошел, видит — песок сухой сыплется, очень удобно, и набирать не нужно.

Вдруг, слышу, закричали люди; бежим — под фурнелью большая груда песку, а песок сверху сыплется быстро, густо.

Побежали, сказали сменному инженеру, а песок сыплется, сыплется.

Мы отрываем песок с двух сторон. Вдруг, видим — нога, мы за ногу потащили, затем показалась рука, потащили за руку. Так и вытащили парня, еле отдышался.

Ребята были сильно перепуганы.

Потом отдохнули, вернулись, начали эту фурнель делать дальше, пока не окончили ее.

Трудно было и с водой. Мы работали в плывунах в сжатом воздухе, но сжатый воздух не мог при сильном напоре отжать всю воду.

Сверху поливает, и с боков, и со всех сторон.

Работали в трех спецовках, но были мокрыми насквозь.

На больших кессонах работала бригада Шашкова, она образовалась еще на шахте № 18-бис.

И шашковской бригадой и нашей руководил комитет комсомола. Соревнование было расчислено по часам как между бригадами, так и внутри бригад.

Работаем пятьдесят минут, и появляется у нас бюллетень, кто сколько выработал.

Был такой случай. На бетономешалке нехватало гравия, и рабочей силы было мало. Ребята устроили соревнование, кто больше перекидает лопат на определенное расстояние в определенное время. Первым взялся кидать Кривоногов, он за установленное время перебросал 130 лопат.

Смотрит на него Барабанов, вступает в соревнование и бросает 180 лопат. Вступает Шашков, дает 240.

Над ними все время смеется Бедуев Боря.

— Ну, ребята,—говорит он,—если вы дали до 240 лопат, то я значит перекидаю пятьсот.

Начал он работать, как ветряная мельница. Проработал половину положенного времени, перекидал 350 лопат.

Все ребята были поражены, до чего человек озверел в работе.

Шашковская бригада не раз имела переходящее знамя Сталинского района.

Но бывали у них и неправильности в понимании соцсоревнования, потому что бригадир Шашков оказался классово-чуждым элементом, его исключили впоследствии из комсомола.

После этого образовалась бригада Соседова. Она и получила красное знамя Сталинского района.

Потом образовалась бригада Велигура, в которую был зачислен также и я. Бригада Велигура получила участок бригады Чуева. Чуев был лишенец и скрыл это. Участок Чуева был отсталый.

Бригада Велигура наверстывала отставание: она проходила по 2 погонных метра штольни в среднем, а до нее проходили 50 сантиметров.

Однажды работали четверо звеньевых: сам Велигура, пришли помогать ему звеньевые Мамин, Колесин и я. Работали мы, работали, нажимает проходчик отбойным молотком — вдруг молоток куда-то проскочил, получилась дыра, и оттуда потянуло воздухом.

Мы сначала испугались, потом решили посмотреть. Увеличили отверстие молотком. Темно, ничего не видно.

Крикнули мы в эту дыру: «Комсомол!»

Эхо отдается.

Мы стали бросать туда мерзлый грунт: сверху у нас была почва проморожена. Слышно — катятся куски с гулом. Потом сообразили.

Когда нижние штольни пробивали фурнель, то через фурнель прорвался плывун, и в этом месте образовалась пустота.

Обвала не произошло, потому что грунт стоял сводом и был проморожен.

Взяли лампы и начали смотреть пустоту. В пустоте вода, стали мерять доской.

Воды метра на полтора. Длина пещерки метров шесть.

Сверху висят ледяные сосульки, и слышно, как ходит трамвай.

Засыпать эту пустоту было трудно. Мы подсыпали твердого грунта и начали разработку. Это место доставило нам очень много хлопот.

Но и тут мы с планом справились.

И. Д. ГОЦЕРИДЗЕ

Начальник шахты № 21—21-бис

ИСТОКИ МОЕГО ОПЫТА

Мой технический «подземный» опыт берет истоки в тоннельных работах по реконструкции предпортового железнодорожного узла во Владивостоке. Но для того, чтобы успешно работать на метро, мало быть просто инженером, знающим технику. Надо прежде всего быть хорошим организатором. Трудно определить, где лежат истоки моего организаторского опыта, но ясно для меня, что настоящим организатором и руководителем я стал именно на Метрострое, внимательно перенимая методы работы у Московского комитета и непосредственно у Лазаря Моисеевича Кагановича. Это была отличная и незабываемая школа. Никогда еще с такой ясностью, с такой исчерпывающей полнотой и всеобъемлющей широтой не раскрывался передо мною пример конкретного партийного руководства.

На Метрострое я стал работать в конце 1932 года. Приглашен я был собственно начальником участка, но за неимением вакантных мест или еще по каким-либо соображениям был послан работать заместителем начальника четвертого участка.

В то время организация работ на Метрострое была поста-

влена далеко не идеально. Мы оказались технически неподготовленными к борьбе с плывунами. Это был еще почти младенческий период жизни Метростроя. Характер работ только-только выяснялся и складывался. Каждый день принимались новые решения, новые методы, отличные от вчерашних. Организация дела была также слишком бюрократически усложнена. Строительство было разбито на участки, участки — на дистанции; шахты подчинялись дистанциям. Часто вопросы, требовавшие срочного разрешения, должны были пройти по этой многоярусной лестнице, подымаясь от начальника шахты через начальника дистанции, через участок и лишь потом доходя до руководства всего строительства. Это отдаляло руководство от шахт, и в моем присутствии Лазарь Моисеевич и тов. Хрущев предложили всем серьезно подумать о реорганизации управления. Руководство Метростроя некоторое время противилось, но в марте 1933 года товарищи Каганович и Хрущев созвали совещание начальников шахт, прорабов, руководителей участков. На этом совещании было принято решение о перестройке руководства шахтами. Лазарь Моисеевич тогда же предложил обеспечить руководителей шахт хорошим снабжением, квартирами.

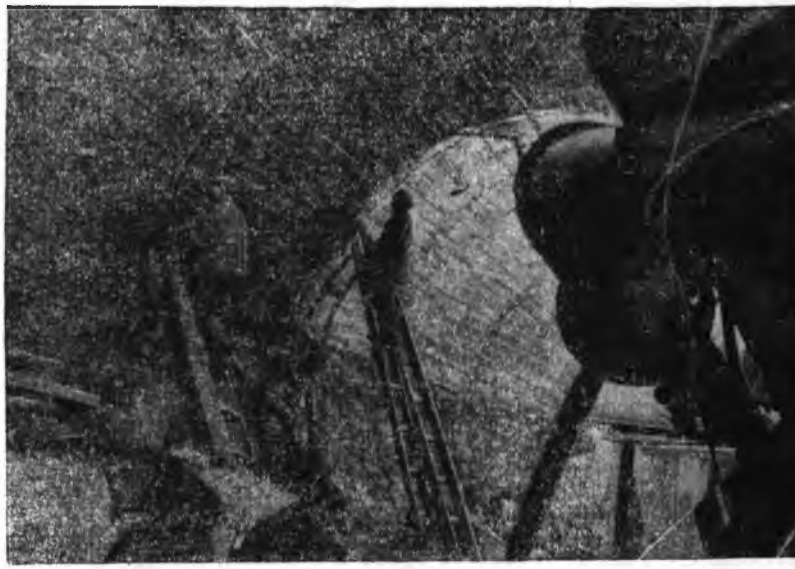
Пока я был заместителем начальника участка, мои организационные возможности были несколько урезаны, и вероятно создалось впечатление, что я человек, не очень нужный для Метростроя. Поэтому при распределении шахт меня несколько обошли. Но когда все шахты были уже распределены, меня вызвал к себе секретарь Московского городского комитета тов. Хрущев.

В жизни каждого человека бывают особо памятные дни. В такие дни начинают вдруг понимать по-новому простые и давно казавшиеся известными вещи. В такие дни проникаешься любовью к делам и явлениям, которые раньше тебя не очень трогали. Вот таким днем и был день моего разговора с тов. Хрущевым.

Никита Сергеевич Хрущев досконально прощупал меня и как инженера, и как человека, и как коммуниста.

Я коротко рассказал ему о себе.

Жизнь моя ничем особенным пока что не отличалась. Родился я в Кутаисской губернии. За двадцать пять копеек в день работал мальчишкой у портного Хананьева. С 1917 года вел подпольную работу в комсомольской организации в Тифлисе. В 1918 году был подпольным секретарем комсомола Рачинского уезда на моей родине. После советизации Грузии был военным комиссаром и комендантом артиллерийского дивизиона, потом учился в Московском путейском институте. В 1927 году работал на изыскании железнодорожной трассы в Верхнеудинске; по



Работа по цементации тоннеля

разверстке ЦК был послан укрепить партийное ядро на постройке Туркестано-сибирской железной дороги — Турксиба. Дипломный проект защищал уже после этого. На Турксибе я познакомился с тов. Зарембо. С ним мы работали после на Сахалине и в Хабаровске. На Метрострое я опять встретил его.

Зимой 1931 года я работал во Владивостоке на реконструкции предпортового узла. Там между прочим шли работы в тоннелях. Тоннель довольно солидный — полтора километра. Здесь я и получил подземную закалку. Я наметил для постройки совсем иную трассу тоннеля, чем та, что была принята до меня. До меня НКПС принял два тоннельных варианта. Но изыскания были произведены лицами, которые впоследствии оказались вредителями. Если бы тоннель был прорыт по этим вариантам, то он бы повредил владивостокские водостоки. Вредители собрались перерезать все артерии, по которым шла вода в «Гнилом углу». А вода, как известно, во Владивостоке на вес золота.

Я объявил войну этим вариантам. Сделать это было нелегко. Один из вариантов был уже принят и утвержден, а сноситься с Москвой было трудно. Я стал бомбардировать Москву телеграммами. Послал людей в Москву. Не помогает. Поехал

сам. В конце концов НКПС утвердил мой вариант. Я победил.

Тов. Хрущев интересовался и моей партийной, комсомольской работой. Я рассказал ему, как работал членом Госплана во Владивостоке, членом горкома партии. Мы разговаривали почти час. После этого Никита Сергеевич вызвал тут же при мне по телефону секретаря партийного комитета Метростроя тов. Сивачова:

— Почему же вы не даете Гоцеридзе самостоятельную работу? Он член партии с восемнадцатого года, тоннельщик, а вы его маринуете!

Я был назначен начальником 16-й шахты. Это была одна из аварийных шахт на метро. Там было допущено много ошибок. Например забивали металлический шпунт. Он оказался недостаточной длины, чтобы пресечь все неустойчивые грунты. Конец его не доходил до устойчивой породы, поэтому, когда начали выбирать из середины плывунные грунты, то плывуны стали давить с боков. Давление было так велико, что металлический шпунт смяло, скрутило прямо в восьмерку. Думали уже, что надо засыпать шахту. Но люди, понимавшие толк в кессонах, решили испытать здесь кессонный метод.

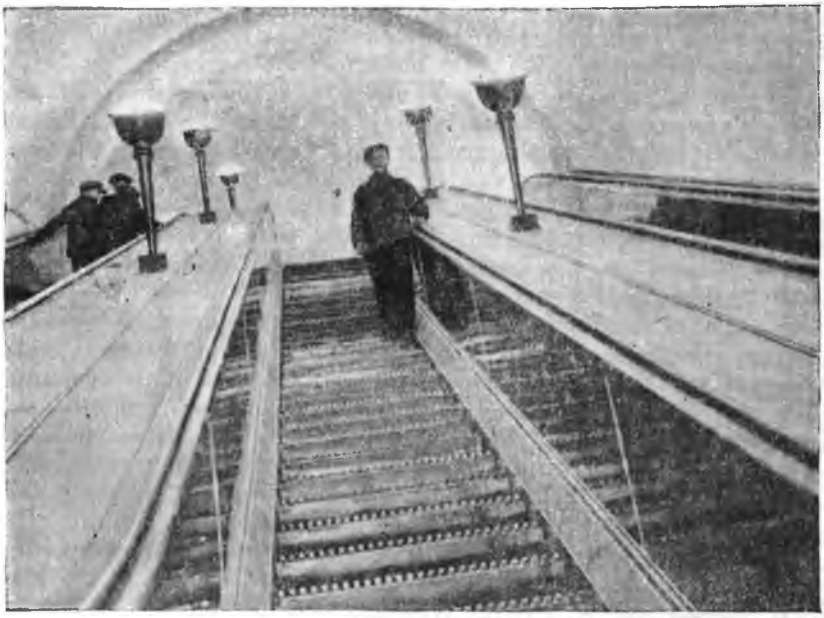
Этот метод был применен, и шахта была пройдена. Однако при проходке ось ствола шахты отошла от вертикали. Поэтому ствол нашей шахты оказался в самом низу полезной ширины в три метра вместо проектных пяти.

Если бы мы еще немножко искривили ствол, то надо было бы засыпать шахту. Клеть уже не проходила. И тогда мы решили заказать клеть специального типа. Работы производились под сжатым воздухом.

У меня пытались снять кессон. Я заставил поставить его обратно. Когда мы снизу вверх клали бетон, оставались щели. Сквозь щели сочилась вода. А раз выходит вода, вы стену не заштукатурите. Сжатый воздух давал возможность заштукатурить так, что вода не могла пройти.

Я добился своего. Кессон поставили. Штукатурку провели отлично. Так что у меня дело обстояло, оказалось, лучше, чем на других шахтах.

Я настоял, чтобы наши компрессоры, накачивающие воздух под давление, питались от двух магистралей — постоянного и переменного тока: от трамвайного и могэсовского. Компрессор — очень ответственный агрегат шахты. Представьте себе, что вдруг подача тока по одной магистрали прекратилась, компрессор остановился, давление воздуха в кессоне упало и вода залила бы выработки. Здания над нами могли бы сильно пострадать. Такой случай был на шахте № 12-бис. Я провел тогда две-три бессонных ночи. Дело закончилось благопо-



Эскалатор на станции «Охотный ряд»

лучно. Когда ток по одной линии прекращался, нас выручала вторая линия постоянного тока. В то время на Могэсе были случаи злого вредительства, и многие шахты от этого пострадали.

Когда мы прошли плывунную породу, кессон был снят. Мы приступили к вертикальной проходке шахты ручным способом, не под сжатым воздухом, отбойными молотками. Тут нельзя было применить взрывные работы. Воды было много, а в воде аммонал не применяют. Люди работали по пояс в воде. Рабочие проявляли огромную настойчивость и упорство. На глубине 43 метров мы сделали засечку и прошли подходные штольни — верхнюю и нижнюю.

Проклятая вода продолжала упорно заливать нас.

Наконец в июне 1933 года мы начали разрабатывать профиль для тоннеля. Потревоженные грунты вели себя неспокойно. Мы подметили некоторое движение грунтов. Поэтому нам было нужно брать выработки немедленно на постоянную крепь, т. е. делать бетонную обделку. Мы на это дело ставили лучших наших рабочих. Я имел настоящих тоннельщиков — людей, которые работали действительно в тоннелях и хорошо знают, какие последствия могут быть от плохого крепления. И как только мы возвели постоянное бетонное крепление,

осадки остановились. На поверхности, над нами, стояли пятишестиэтажные дома, но дело обошлось без осадок.

Но диспропорция между выдачей грунтов и кладкой бетона сохранялась до выступления тов. Хрущева при смычке шахт № 11 и 12. Тов. Хрущев заявил, что штольню-то мы проходим очень хорошо, но бетона кладем недостаточно. Этим самым подвергались опасности наземные сооружения. После этого произошел перелом: чем больше мы разрабатывали породы под землей, тем больше стали класть бетона. На временные крепления уже не надеялись.

На шахте нехватало откатчиков, камеронщиков. Нехватало инструментов. Мы испытывали острую нужду в квалифицированных работниках. Нужны были каменщики и проходчики. Нас не могли удовлетворить даже хорошие каменщики, работавшие на строительстве жилых помещений. Нам требовались каменщики, хорошо изучившие облицовку мостовых ледорезов и тоннельные работы. Нам нужны были люди, работавшие на гидростанциях и на строительстве мостов. Но где их найти? Как их отличить от обыкновенных каменщиков? На лбу не написано...

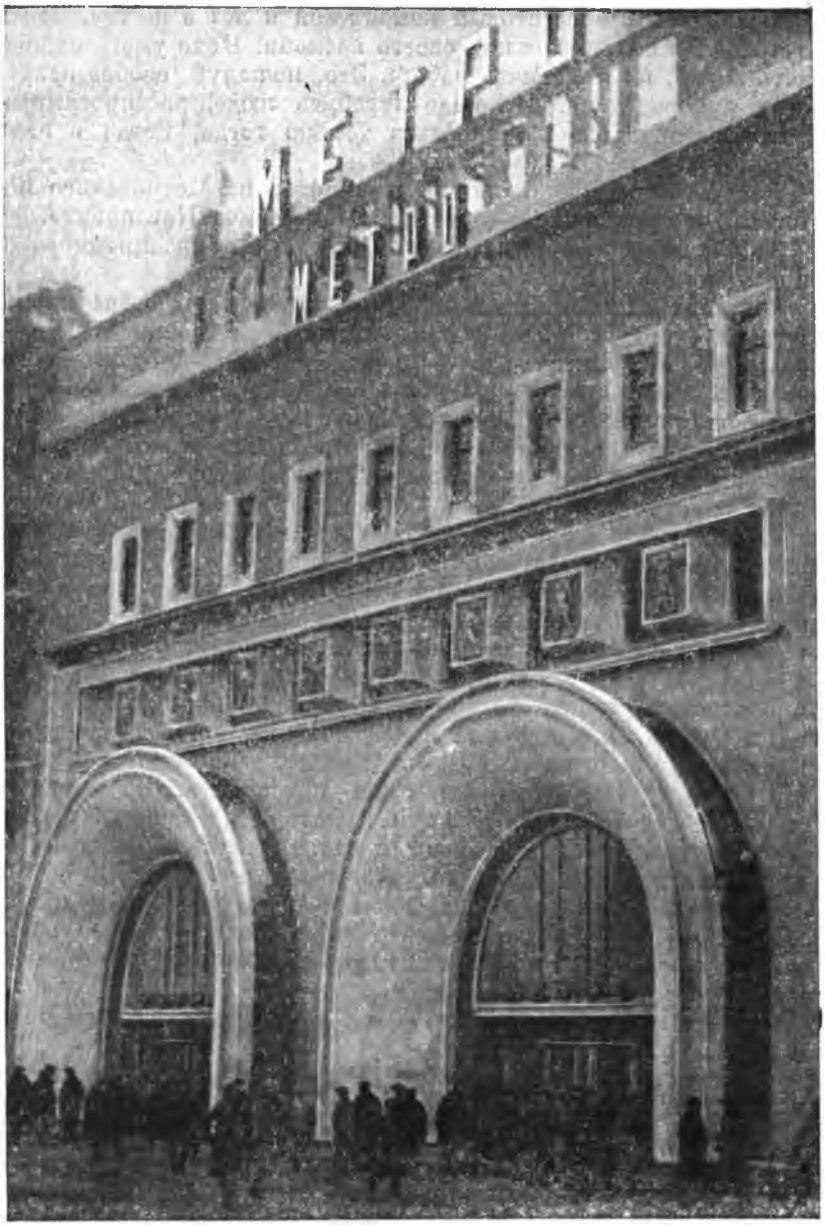
Я вызвал к себе десятника шахты тов. Резвова. Я написал письмо моему лучшему другу Петухову. Он работал начальником производственного отдела на Рионгэсе. С этим письмом тов. Резвов отправился в Кутаис. Через десять дней он вернулся. С ним приехали пятьдесят проходчиков и каменщиков. Это были люди, знающие и умелые. Многие из них, например товарищи Курякин, Новиков, Ляшко, Ивашкин, Янкович, стали потом бригадирами, лучшими ударниками шахты. Мы с ними так сработались, что они объявили себя обязанными работать всюду, где буду работать я.

Дисциплина у нас была, прямо как на фронте.

На фронтах гражданской войны мне побывать не пришлось. Представление о фронте у меня может быть несколько книжное. Но я слышал воспоминания моих друзей, побывавших на фронте, я кое-что читал о гражданской войне. Моя самая любимая книга — это повесть Дм. Фурманова «Чапаев». Не раз в трудные минуты вспоминал я на метро образ Чапаева, человека, до конца преданного своему делу, отважного и умеющего повести за собой массу. И слово «фронт» для меня обозначало: четкость, решительность, боевую организованность и победу.

Инженер на метро должен быть не только специалистом своего дела, но мастером организации, находчивым командиром и вдохновителем масс.

Руководить из канцелярии невозможно. Некоторые даже готовы были упрекнуть меня в пренебрежении к канцелярщине. Но я считаю, что из-за письменного стола много не увидишь.



Вход на станцию «Площадь им. Дзержинского»

Я облачался в брезентовый комбинезон и лез в шахту. Здесь я проводил большую часть своего времени. Надо уметь наблюдать зорко, но не мешать работе. Это, пожалуй, особое искусство руководителя. Не надо теребить людей расспросами и указаниями. Надо вмешиваться только тогда, когда в этом чувствуется необходимость.

Работать так я учился у коммунистов из Московского комитета, и прежде всего у Лазаря Моисеевича Кагановича.

Там я нашел истоки своего опыта, организационного и инженерного.

Первый раз я встретил тов. Кагановича, когда мы производили бутовую кладку. Эта кладка в массовом масштабе на метро не применялась. Лазарь Моисеевич заинтересовался этой кладкой. Осмотрев кладку, которую производили опытные каменщики, тов. Каганович сказал начальнику 15-й шахты:

— Смотрите, ваша 15-я начала раньше 16-й, а ведь 16-я обогнала вас, она кончит раньше 15-й. Надо подтянуться, товарищи, надо догнать 16-ю.

Перед второй встречей моей с Лазарем Моисеевичем у нас на шахте произошел трагикомический случай с тов. Абакумовым. Мы с Абакумовым шли по нижней штольне. В этот момент нас предупредили, что Лазарь Моисеевич вызывает Абакумова по телефону. Надо было итти кратчайшим путем, чтобы притти в насосную камеру, где был телефон. А как на зло, в это время в верхнем горизонте по фурнели спускала породу одна бригада. Оставался маленький просвет между породой и верхняками верхней штольни. Я еле пролез. Абакумов, человек объемистый, тоже пытался было проскочить, но застрял, я начал ему помогать вылезти и позвал на помощь людей. Люди подошли с той стороны и стали тянуть Абакумова за ноги. А я тащил его спереди. Абакумов взмолился:

— Что ты, турок, со мной делаешь? Разорвете вы меня...

Тут я наконец догадался, что люди тащат его назад, а я вперед. Согласованными действиями мы наконец протолкнули его. Он вылез, отдышался и говорит:

— Уф! Ну, сейчас я поговорю с Лазарем Моисеевичем, а потом с тобой поговорим.

Он подошел к телефону. Лазарь Моисеевич давал указания о работе всего арбатского радиуса. Мы были просто поражены — откуда он так досконально знает всю Москву насквозь. Именно насквозь. Он помнил все улицы, направления, безошибочно называл глубину заложений. Честное слово, он знал глубину 16-й шахты лучше, чем человек, который работал там. Разговор продолжался около получаса, и я получил все указания.

Тов. Каганович проявлял удивительное внимание ко всем

мелким нуждам рабочих. Он интересовался, к какому кооперативу прикрепили того или иного человека. Он приезжал на шахту и спрашивал:

— Кто начальник? Вы? Как вы, обеспечены?

Скажешь:

— Обеспечен.

— Ничего подобного, чего вы врете! Вижу, что неправду говорите. Что это за геройство...

И тут же нас прикрепляли к распределителю.

Вообще я успех нашей работы приписываю целиком руководству Московского комитета партии. У меня в практике были случаи, когда во Владивостоке, скажем, работая на стройке и сам будучи членом городского комитета партии, я пытался двенадцать раз ставить вопрос о помощи моему строительству. И все двенадцать раз этот вопрос снимался за неимением времени. О лесе — решали. О золоте — решали. А вот до моей стройки никак не доходили. А здесь Московский комитет ставил вопросы прежде, чем мы их сами поднимали. И мы получали абсолютно точные указания. Я должен сознаться, что некоторые даже технические сведения я узнавал не на метро, а на совещаниях МК.

Лазарь Моисеевич — человек требовательный и взыскательный, но он умеет беречь энергию людей, и даже самые серьезные, строго деловые совещания проходили под его руководством неутомительно. А ведь обычно на заседаниях сидишь скучный, кислый, всего потягота ломит, и уходишь в конце концов разбитый. Я помню выступление Лазаря Моисеевича на совещании в декабре 1933 года. Он собрал всех заинтересованных лиц с заводов и фабрик. На этом совещании разрабатывались весьма сложные практические вопросы. Но тов. Каганович всегда просто и неожиданно разрешал их. Совещание это длилось много часов подряд.

— Идите,—сказал Лазарь Моисеевич,—пообедайте, а потом еще раз посовещаемся.

Мы пообедали, а потом опять сидели чуть ли не до трех часов ночи. И все-таки ушли бодрые, веселые и с таким желанием работать, что прямо руки чесались.

Придя с этого совещания, один из моих монтеров (Трусов) увидел, что насосы вышли из строя. Он снял с себя парадную рубашку, в которой был на заседании, и, заткнув ею дыру, заставил насос снова работать.

Прямо с совещания меня вызвали на маленькую аварию в шахту. Мне не пришлось спать в эту ночь, и только к утру я попал домой. В этом же доме живет главный механик арбатского радиуса Рабинович. Я встретил его в воротах. Он шел уже на работу.

— Ну, как, выспался?—спрашиваю его.

— Нет... Я не спал...

— Как не спал? Времени сейчас девять часов, пришли мы в три. Можно было шесть часов дрыхнуть.

Он говорит:

— Знаешь... Я просто от впечатлений не мог уснуть.

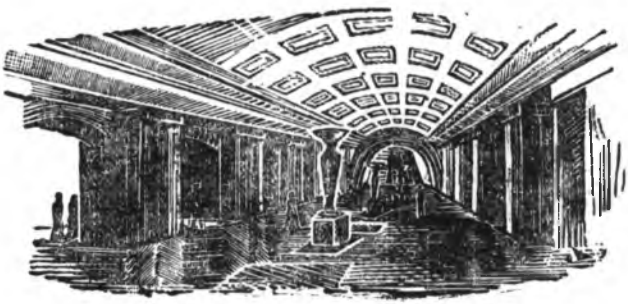
Он впервые видел Лазаря Моисеевича. Он был изумлен исчерпывающими разъяснениями по различным техническим вопросам, метким указанием ошибок, знанием техники и пониманием людей, которое проявил на совещании руководитель московских большевиков.

— Ты знаешь... Я только сейчас понял, что это за человек— Каганович. Я просто не мог уснуть.

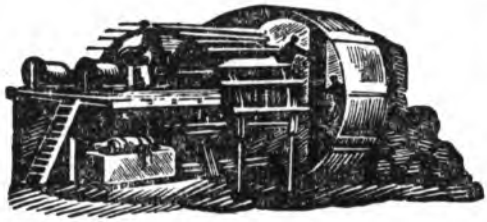
И здесь были истоки нашей крепкой любви к делу. Под таким руководством люди необычайно быстро росли.

Сменный инженер Чурилов полтора года назад работал у меня рабочим-проходчиком. Сейчас он полноценный инженер.

Начальник четвертого участка Шамаев, коммунист, пришел на метро, не имея никакого опыта. Сейчас он прекрасный инженер и организатор, опыт которого безусловно будет использован при развертывании второй очереди.



3



На щите

В. А. МАКАРОВ

Начальник английского щита

МАШИНА, ДЕЛАЮЩАЯ ТОННЕЛЬ

орное дело я люблю с детства. Вырос я в Донбассе, отец мой работал на шахте крепильщиком.

В 1920 году я вступил в партию. Партия помогла мне получить высшее образование. В 1931 году я получил звание инженера-строителя.

Еще в 1924 году я работал на строительстве тоннеля Туапсе — Сочи. Здесь я получил мой практический стаж по тоннельному строительству.

Грандиозный проект Метростроя меня чрезвычайно интересовал. Очень хотелось мне здесь работать.

С путевкой Московского комитета партии в кармане я пришел на строительство. Меня направили на Комсомольскую шахту. Так называется у нас шахта № 12 на Свердловской площади. Здесь работало до 80 процентов комсомольцев.

Шахта № 12 лежит в сложнейших московских грунтах. Проходка без мощных механизмов была здесь невозможна. Пришлось купить у англичан так называемый щит.

Но щит оказался приспособленным для английских глинистых пород и мало подходил в наших условиях. Первые 200

метров нужно было проходить сквозь крепкий известняк. Это было нетрудно. Следующие 100 метров шли грунты с малым сцеплением — разрушенные известняки. Это тоже туда-сюда. Дальше шли пески, насыщенные водой. Здесь приходилось применять сжатый воздух, с повышением давления до $2^1/_2$ атмосфер — вот этого англичане не предусмотрели.

Я был назначен начальником щита.

Впервые применялся этот подземный комбайн в нашей стране. Никто из нас не знал поведения этого огромного и сложного механизма. Прибыл он в разобранном виде. Надо было не только собрать его, но и освоить.

Над сборкой работали русские механики и слесари под руководством двух иностранцев. Посмотреть на эту редкую машину собирались целые экскурсии. Наши рабочие ходили вокруг нее, приглядываясь к мертвым стальным рычагам. Все интересовались, когда мы ее пустим.

«Машина, делающая совершенно готовый тоннель», была в наших условиях высшим достижением механизации. Наши рабочие отлично помнили то еще совсем недавнее время, когда у них не было даже отбойных молотков и приходилось долбить породу вручную.

Щит стоял в тоннеле, похожий на страшное доисторическое чудовище. Впереди него выставился громадный литой бивень. Под металлической «кожей» толщиной в $1^1/_4$ дюйма прятались сочленения механизма и толстые кишки бронированных проводов. А сзади, у хвоста, торчали гидравлические домкраты. Это железные ноги щита. Упираясь ими, щит продвигается вперед.

Монтаж щита продолжался целый месяц, и кругом него не убывали любопытные. Все с нетерпением ожидали, когда двинется вперед эта хитрая английская штуковина.

Лазарь Моисеевич очень интересовался ходом работы монтажников. Не раз он торопил нас: скоро ли начнет работать щит?

Был у меня один проходчик, молодой веселый парень из Донбасса. Завидел он однажды Лазаря Моисеевича и кричит:

— Лазарь Моисеевич, постой-ка!

Лазарь Моисеевич остановился.

— Чего тебе?

— Хочу спросить: когда же мы со щитом начнем работать?

— От вас зависит, — отвечает Лазарь Моисеевич.

— На вот! Ты скажи, когда ты его пустишь?

Засмеялся Лазарь Моисеевич:

— Я всеми мерами стараюсь заставить, чтобы его скорее пустили, теперь скоро пойдет.

Две недели были потрачены на освоение механизма, на изучение управления щитом.

Л. М. Каганович в шахте метро

И вот 1 апреля 1934 года мы двинулись вперед, одновременно обучаясь и эксплоатируя щит.

«Подземный крот» начал набирать темпы. Мои комсомольцы сладили с работой хорошо. Первые 200 метров крепких грунтов были пройдены благополучно. Начиная с мая месяца, темпы проходки быстро возрастают. И если первое время в течение суток щит делал только один «шаг», т. е. 75 сантиметров, то в мае мы делали уже два «шага», а в июне и в июле дошли до 2—2,5 метра в день.

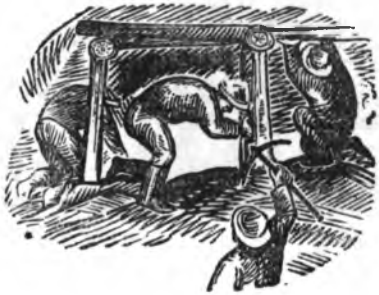
Свое настоящее испытание щит получил в плывунах, когда давление доходило до $2^1/_2$ атмосфер и комсомольцам, едва успевшим привыкнуть к щиту, пришлось осваивать повышенное давление. Мы подбирали ребят поздоровее; все же из них до 30 процентов перехворало «заломаем». Все они остались на работе.

Теперь мы построили свой советский щит, сделанный из советского материала, советскими же руками. Он был создан в пять месяцев, изготовляли его двадцать пять московских заводов и один таганрогский.

Наш советский щит имеет бóльшую мощность и лучшую проходимость. Он целиком электрифицирован, управление его значительно проще и совершеннее, чем у его английского собрата.

Щиту принадлежит будущее в области нашего советского метростроения. Мы должны были приготовить кадры для этих будущих работ. 500 человек комсомольцев сейчас являются квалифицированными щитовиками-проходчиками, 100 человек из них — техники и инженеры.

Темпы нашей проходки—4—4,5 метра в сутки. Этим нами поставлен рекорд. Иностранные консультанты предсказывали нам, что мы сможем продвигаться не более метра в сутки.



Н. А. ЛУШНИК

Бригадир-проходчик Комсомольской бригады шахты № 12

ОДИН ИЗ ВТОРОЙ ТЫСЯЧИ

—дядя здоровый, выносливый, и характер у меня такой: если в горы — так на высокие, если в шахту — так уж на самую глубину. Впрочем о шахте я раньше никогда и не думал. А вот в горах бывать приходилось. Я родился в Туркмении, владею языками — туркменским, узбекским, вот и не вылезал из всяких комсомольских мобилизаций—то хлебозаготовки, то хлопкоуборка.

Раз, помню, ехал я на сбор шерсти верхом по району. Узкие тропинки между горами и обрывами. Мне тогда было восемнадцать лет. И вот ночью на кишлак, где я остановился ночевать, налетели басмачи и увели коней. Но ко мне местные жители относились очень хорошо — они сами спрятали мою лошадь, а меня укрыли в подвале; утром я ускакал в аулсовет. Мы мобилизовали отряд в пятьдесят человек и выбили басмачей.

В Москву я поехал для работы в Научно-исследовательском институте в качестве помощника шерстоведа, но в 1933 году я попал в новую мобилизацию: в метро спускалась вторая тысяча комсомольцев.

Через полмесяца меня отправили в шахту, и, откровенно говоря, первый день мне показался очень тяжелым... Идешь и все время кверху поглядываешь, не обрушится ли потолок; сыро, грязно. Первые три дня я гонял вагонетки, попал в бригаду Краевского, тут же стал нажимать и по комсомольской линии. Дней через шесть Краевский поставил меня уже в проходку — на молоток. Ну, тут особенно мудреного в этой работе ничего нет; главное, надо иметь физическую силу, а силы у меня хватает. Рядом работали старики-уральцы, большие спецы по этому делу, но работали они с прохладцей—каждый час сматывались отдыхать, покурить. Удивлялись они, как это так работает парень по шесть часов без отдыха.

Через полтора месяца я уже имел четвертый разряд проходчика, а в апреле шахтком меня перебросил на английский щит.

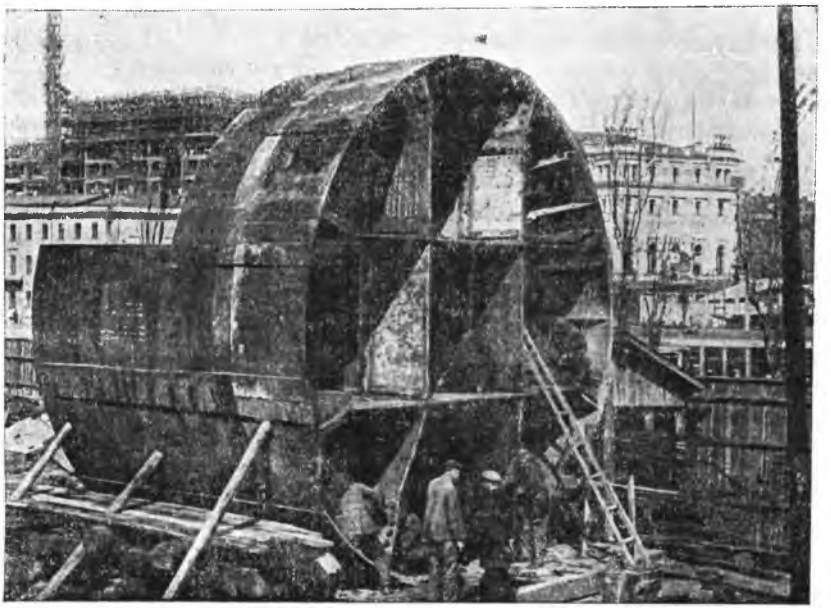
Мы уже сдали техминимум на «отлично», ввинтили себе значки ЗОТ, меня к годовщине Октябрьской революции премировали.

В это время уже организовалась контора советского щита, и меня назначили на советский щит бригадиром. Ребята попались мне все новые—с лесозаготовок из Архангельска. Сменный инженер Инчиревский принял меня хорошо, а мне приходилось трудновато. Я разбил свою бригаду по звеньям, и первый блок на советском щите уложила моя бригада. Вообще моя бригада все время шла впереди других; другие клали по 3 блока в смену, а мы по 8, по 9. На английском щите лучшая бригада считалась у Краевского, и вышло так, что я стал соревноваться с моим прежним бригадиром: у него рекорд был 1,14 метра, а мы установили 1,17 метра. Надо сказать, что условия на советском щите были куда труднее — глина, вода, крепкий известняк. Краевский решил не сдаваться, он дал 1,19 метра—новый рекорд, ну, а мы через несколько дней ответили ему—1,25 метра. До сих пор еще никто больше не давал.

А потом появились плывуны. Тут уж работа пошла тише. Приходилось тщательно крепить. Тут опять пришлось туго—ребята неопытные. Приходилось самому показывать. Кроме того я посылал своих ребят в бригаду Краевского—подучиться. Соревнование соревнованием, а учиться не мешало. И в конце концов у меня подобрались хорошие работники. На каждой ячейке щита стоял знающий человек.

Шесть месяцев мы держали первенство на советском щите; правда, было два раза—сорвались, уступили первенство смене Казаева. Ребята зарвались немножко: что, мол, нам стоит, мы и так все время первыми идем...

Дисциплина у меня в бригаде была хорошая. Конечно случались иногда прогулы, отдельные случаи пьянки, но у нас было строго. И кроме того после каждой смены я собирал всех ребят



Площадь им. Свердлова. Сборка щита

на пять минут, и мы с инженером говорили о работе каждого. Это очень здорово подтягивало.

У нас например работал Сундуков—хороший откатчик, но слаб на выпивку. Его приходилось улещать, упрашивать.

Ребята у нас хорошо зарабатывали. Даже на самом меньшем разряде рядовой рабочий получал 500 рублей. А на пятом разряде—уже 900. Я сам как бригадир получаю 1 200 рублей в месяц. Эти большие заработки немножко портили некоторых ребят. Раздует карман получкой, и не знает парень, куда деньги девать. Тут вот обычно и закладывали.

Раз Сундуков пришел на вечер пьяным — подвел всю бригаду. Просто срам вышел. Я на следующий день на пятиминутке поставил перед ним вопрос прямо: «Если не бросишь пить—выгоню из бригады к чорту». И это подействовало — он дал слово. И слово свое не нарушил.

У нас работали и девушки. Отличалась Вера Воробьева. Она работала в стволовой. Этакая плотная тетя, а всего восемнадцать лет. Невысокая, но такая боевая, даже хулиганистая немножко — не по поведению конечно, а так, по ухватке своей. В бригаде она работала просто великолепно — одна вагонетку перегоняла на клеть. С ней один раз начальник шахты поспорил,

в шутку, на шоколад, что она не сможет дать 140 вагонеток породы, а она после смены пришла к нему и говорит:

— Ну, что ж, давай шоколад, выдала сегодня 170 вагонеток.

Она наравне с лучшими ребятами получила значок им. Кагановича.

Первенство мы свое вернули на второй и третий месяцы. Но в сентябре 1934 года, после неудачной сбойки 13-й шахты, человек шесть моих ребят выбыло из строя. Нашего инженера обвинили, что он не подчинился приказу и не проверил толщину стенки. А еще до аварии на английском щите оторвался сверху камень от блока, ахнул мне по ноге и переломил палец. Полмесяца мне пришлось вылежать в больнице, и надо было еще столько же бюллетенить. Но тут я узнал, что смена наша отстает, и не выдержал... Стал приходить на работу, сколько мог, наблюдал и показывал, а потом и сам стал работать, и через шесть дней наша смена с пятого места перешла на третье. Четверо наших лучших ударников получили значок похода им. Лазаря Моисеевича, и мы отвоевали у бригады Краевского переходящее знамя Московского комитета комсомола. Краевский даже стал немножко дуться на меня, но отношения у нас всегда были дружеские, а кроме того он сейчас опять выдвигается, так что тут обида ни к чему.

А живем мы в общем хорошо. Комната хоть и неважная, а отдельная. Жена вначале очень боялась метро—все беспокоилась за меня, и сейчас на душе у нее царапает, когда я задержусь после смены. Видеться нам только с ней мало приходится. Заняты оба здорово. Она тоже секретарь комсомольской ячейки Текстильного научно-исследовательского института. Учится на вечернем отделении. А все-таки ничего, успеваем бывать в кино, в театрах. Не пропускаем ни одной новой картины или постановки. Вот читаем меньше, чем хотелось бы,—просто времени нехватает.

Между прочим меня уже закрепили на вторую очередь метро как комсомольца-бригадира. Надо будет подучиться как следует. Работать буду с удовольствием.

В. А. НЕПРЯХИН

Заместитель начальника советского щита

СОВЕТСКИЙ ЩИТ

На метро я пришел в декабре 1933 года на шахту № 10—12 в качестве сменного инженера седьмого участка тоннеля «Б». Этот участок только что развертывал работу. Работа своей новизной меня очень занимала. Мне пришлось познакомиться с имеющейся по этому вопросу литературой, так как подготовка моя в этой области по институту была недостаточна. Кроме того много полезного я почерпнул у работавших на моем участке старых мастеров.

Темпы работы были очень медленные. С одной стороны, работало очень много новых людей, никогда такого строительства не видавших в глаза, с другой стороны, была твердая порода известняков, особенно в нижней штольне, с большим притоком воды. Неоднократно беседуя со старыми мастерами о способах разработки этой шахты, я пришел к убеждению о необходимости бросить на самый трудный участок нижней штольни комсомольские бригады, одна из которых уже показывала лучшие образцы работы.

Опыт этот удался: «старички», чувствуя, что они отстают от комсомольцев, стали подтягиваться. Первое время они пыта-

лись объяснить отставание тем, что они дают лучшее качество работы, но ближайшая же проверка показала, что это неверно. На одном из технических совещаний было решено в бригады к «старичкам» влить вновь мобилизованных комсомольцев. Тогда дело пошло на лад.

Сменным инженером я работал до марта 1934 года, когда я был назначен заместителем начальника участка и переброшен на работу по изготовлению камеры. Как раз в это время мы получили задание строить камеры для первого советского щита. Советский щит отличается от английского тем, что он полностью электрифицирован, в то время как английский щит работает на пневмогидравлике.

Условия разработки камер для советского щита были самыми неблагоприятными, так как камера имела высокий напорный уровень грунтовых вод от проходящей недалеко реки Неглинки. Поэтому пришлось прежде всего детально обсудить самый способ организации работ и перебросить на этот участок лучшие бригады. С 1 марта мы составили график работ, довели его до смен, до бригад, развернули широко соцсоревнование, наглядно показывая выработку бригадами заданий, предварительно обсуждая каждый участок и способ производства работ.

После выработки штроссы мы встретились с грунтовыми водами. Было мобилизовано все имеющееся на шахте насосное хозяйство. Но это оказалось недостаточным. Отдельные смены в силу перебоев с работой насосов иногда простаивали. Пришлось этот вопрос осветить через местную печать и поставить перед партийной и общественной организациями задачу прикрепления к этому участку лучших механиков и слесарей по обслуживанию насосного хозяйства.

Кроме того пришлось фронт работы развернуть так, что если отдельный участок заливался водой, бригады преграждали ей путь, устраивая искусственные заграждения. Люди, по пояс в воде, не считаясь ни с какими трудностями, упорно побеждали стихии и метр за метром возводили стену под свод.

Бетонщики, мокрые с головы до ног, погружали руками мешки с бетоном, при помощи подводного бетонирования заглушая родники.

Особые трудности появились в лотке для щитовой камеры, так как он был значительно ниже уровня грунтовых вод: каждый кусок породы приходилось выбивать под водой отбойным молотком.

Этот участок работы казался на первых порах совершенно безнадежным: приток воды был настолько велик, что четырехдюймовые насосы не могли с ним справиться. Пришлось проект изготовления этого лотка изменить.

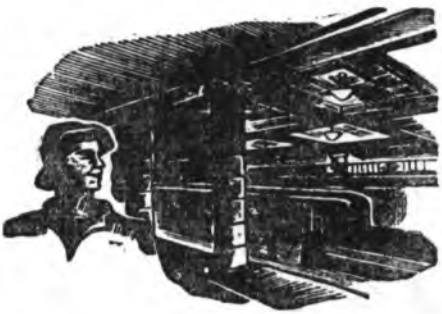
Учитывая твердость известковых пород и глубину их зале-

Разработка лба забоя

гания, мы предложили уложить железобетонную подушку меньшей глубины и арматуры обратного свода лотка заменить рельсами. Трудность этой работы осложнилась еще тем, что лоток пришлось бетонировать под водой отдельными секторами, перегораживая доступ воде из бьющих родников.

Основной силой, движущей рабочими, было сознание, что первый советский щит, изготовленный героическим трудом двадцати девяти советских заводов, должен быть обязательно пущен в ход в срок, т. е. 1 мая 1934 года.

В это время чудеса героизма проявила в особенности бригада Саломатина, которая, вливая в отстающие смены своих лучших ударников, не считаясь с опасностью для жизни, с возможностью самых разнообразных заболеваний, тянула за собой весь участок. В последние дни работы перед окончанием камеры бригада Саломатина, учитывая жесткость сроков, даже добровольно отказалась от выходных дней.



Я. Ф. ТЯГНИБЕДА

Начальник шахты № 12

ХОЗЯИН ЩИТА

оварищ Хрущев мне сказал:

— Ты должен пойти на эту шахту работать методом щита.

— Что же я понимаю? Я не знаю метода щита.

— Мы сами не знаем, но считаем, что ты справишься с этой работой.

Про мое назначение говорил тов. Каганович:

— На этот участок мы недавно назначили нового начальника, по фамилии Тягнибеда. Фамилия подходящая на этой шахте — он вытягивает понемножку.

Я начал тянуть.

К моему приезду здесь уже работал английский щит, было пройдено 30 метров.

На советском щите заканчивался монтаж камер.

Участок идет от площади Свердлова до площади Дзержинского. Он пролегает по реке Неглинке, которая взята в коллектор, но русло занесено песками и неустойчивыми породами. Здесь мощные плывуны.

Половина всей трассы — плывуны. Приходится итти под давлением в 2,3 атмосферы.

В кессоне работать трудно. Когда вы «вшлюзовываетесь» в кессон, вам давит на барабанные перепонки. Для того чтобы барабанные перепонки не лопнули, приходится усиленно отдуваться носом, и тогда чувствуешь неприятное хлопанье в ушах.

Потом вы входите в атмосферу повышенного давления и чувствуете себя как будто нормально, только голос звучит очень звонко, и сильно потеешь.

Здесь работает одна молодежь. Комсомольцы приходят в кессон с песнями.

Они поют под высоким давлением. Поют партизанскую песню.

Это меня поражало.

И другой момент меня поражал: новая смена борется за каждую минуту.

Эти хотят вырвать молоток, а те еще не сдают.

У нас все смены любят укладку блоков, потому что получается уже готовый тоннель и сразу видишь результат своей работы.

Наш участок был самый отсталый.

Если бы мы шли ручным способом, то минимум два года затратили бы на эту работу.

Идею щита на этом участке выдвинул тов. Каганович.

Мы получили 50 процентов экономии на одной рабочей силе.

К 20 апреля 1934 года была окончена камера, и мы приступили к монтажу советского щита. К этому времени английский щит уже шел по 2 метра в сутки.

Выдвинулась бригада Краевского и сам Краевский.

Работаем мы толково и экономим время на передвижку щита.

Мы, я думаю, первые в мире применяем динамит одновременно с работой щита.

Мы учимся у наших руководителей работать смело и любовно.

Я учусь работать у тов. Кагановича.

Тов. Каганович—необыкновенный человек, он так любит то дело, за которое борется, как никто из нас, и это нас всех увлекает.

Он работает день и ночь. Его можно застать на работе в 11 часов утра, и в 6 часов вечера, и в 12 ночи. Я не знаю, когда он спит, но всегда он свеж и бодр.

Меня поражало всегда, с какими вопросами к нему подходят рабочие. Они жалуются ему на плохие блоки, на недостаток порожняка, но никогда — на материальные условия.

О. А. ФРОЛОВА
Откатчица шахты № 12

ЖИЗНЬ И РАБОТА

Меня поставили работать в звено Алешина. Вагонеток в то время не было, на тележках бадьи возили. Лопаты большие, бадьи высокие — трудно было мне, пока не привыкла. На шахте в то время работали еще две девушки: Клара и Наташа. Одна по специальности — токарь, другая — инструментальщица. Ребята первое время сильно ругались. Только Алешин осаживал их:

— Потише, у нас теперь девушки!

Проработала я три дня. В это время приехала ко мне мама. Узнав, что я поступила на метро, она заплакала. Я, как могла, ее утешила, но с метро не ушла. До этого я жила за городом; было трудно ездить, и я перешла в общежитие. Устроила там же свою мать уборщицей. В общежитии было плохо первое время: темновато, холодновато, но меня это мало трогало — большую часть времени я проводила на метро, а в свободное время занималась общественной работой.

Бригаду Краевского перевели в наше общежитие, и я решила пойти к нему работать, так как и зарплата там была выше и работа казалась интереснее.

Перед этим я была премирована путевкой в дом отдыха. Вернувшись, я включилась в бригаду Краевского, в звено Кириченко. Кириченко — парень хороший, сдержанный. Работали мы в очень неважных условиях. Из шахты вылезали мокрые до ниточки.

Один раз мы с Краевским вдвоем ставили кружало: оно как-то вырвалось у него и упало на меня. У меня потекла кровь из носу, заломило бок, дышать стало трудно. Краевский начал поливать меня грязной водой, чтобы привести в чувство. Я пролежала часа два, потом пришла в себя и работала до конца смены.

Наша бригада по шахте шла все время впереди, но план мы не совсем выполнили из-за тяжелых условий.

Потом нас послали на английский щит. Я была очень довольна, что пойду на щит.

Как-то домой приходит один парень с шахты и говорит:

— Лелька, а тебя на щит не берут, там будет сжатый воздух.

Я с досады пошла и обругала Краевского.

— Да разве,—говорит,—я не пускаю? Главный инженер,— говорит, — против этого.

Я обратилась к секретарю Мухину: он тоже ничего не может сделать. Я к начальнику шахты Боброву: тоже отказал.

— Иди к Абакумову!—говорит.

Я к Абакумову: не вышло.

Тогда я пришла в шахтком и спрашиваю:

— Почему меня не берут на щит?

Послали меня на комиссию. Комиссию я прошла — и опять к Абакумову. Тот распорядился поставить на цементовку.

Начала я работать, и к женскому дню 8 марта меня премировали ста рублями. Обо мне даже говорили на собраниях и писали в газетах. Женя Долматовский написал про меня стихотворение в первомайском номере «Комсомольской правды»: «Лелька».

Первое время работали мы на щите плохо, ничего не знали, хотя сдали техучебу на «отлично» и получили значок ЗОТ.

Щит сверху вниз и поперек разделен на ячейки. В каждой ячейке — рабочий-проходчик.

Когда порода перед щитом раздроблена и вынута, щит продвигается вперед.

Тов. Каганович на собрании сказал, что щитовая проходка шахты № 12 на площади Свердлова отстает, там вынуто грунта и положено бетона только 20 процентов.

И в самом деле мы проходили по 30—40 сантиметров.

Это считалось тогда целым событием. А последнее время, когда мы работали под давлением, давали уже 1,40 метра.

Работала я на щите цементовщицей, потом откатчицей.

В кессоне я была вместе с Дударевой четыре раза, хотя это

Вестибюль станции «Парк культуры им. Горького»

не разрешалось. Мне сразу стало больно в ушах. Дударева говорит:

— Глотай слюну и к носу больше три — все пройдет!

Потом я почувствовала что-то холодноватое, и все прошло.

Главный инженер Штерн, встретив нас в кессоне, здорово накричал, но мы все-таки решили хоть одним глазком посмотреть, что там делается. И Краевский нас тоже обругал:

— Как родить,—говорит,—дуры, забудете!

Затем начались насосные работы. Мы с Дударевой пошли на комиссию: нас опять не хотели принимать как девушек. Мы ходили даже жаловаться в ВЦСПС, но и там ничего не вышло. Тогда мы отправились на Моховую к Михаилу Ивановичу Калинину. Он нас не принял, но на заявлении написал резолюцию: «Закон нарушить не могу».

Дударева осталась работать на сигнале, а я на проходке. Меня премировали за организацию общежития: у нас чисто, уютно. По конкурсу шахт мы получили швейную машину и патефон. Вообще нам теперь хорошо живется.

Мать уехала обратно в Хвалынск, я ей недавно послала свой портрет. Она теперь очень довольна, что я хорошо работаю и что обо мне в газетах пишут. Зарабатываю в среднем я четыреста рублей. В свободное время бываю в театрах, в кино. Читаю книжки.

В общежитии мы часто устраиваем беседы. Как-то обсуждали, какой должна быть комсомольская семья, в связи с дискуссией в «Комсомольской правде». Краевский Коля рассказал, как он женился и как до этого любил одну девушку на метро, которую не называл по имени. Сказать откровенно: это была я.

4

ГЛУБОКОЕ ЗАЛОЖЕНИЕ

А. И. ГЕРТНЕР

Главный инженер кировского радиуса

О СМЕЛОСТИ

Мы построили метро в сущности в один год. Все прочее можно отнести за счет подготовки, и притом такой подготовки, которая зачастую не имела впоследствии практического значения: мы спорили и учились.

Один из руководящих инженеров, человек тучный, провел несколько часов в кессоне, в атмосфере сжатого воздуха. У него полопались на ногах вены. Он не обратил на это внимания. Через несколько дней ноги его покрылись язвами. Его положили на две недели в больницу. Затем выпустили. Он опять полез в кессон, напортил себе и снова попал в больницу. Из больницы он через несколько дней выпросился и снова полез. И снова лопнули вены.

К нам приехал Герберт Уэллс и сказал нам, что мы ничего не сделаем, что мы метро не построим, что мы сумасшедшие.

С Уэллсом я встретился у тов. Ротерта в кабинете. На меня он произвел отвратительнейшее впечатление. По своей должности главного инженера я всегда сопровождаю по трассе иностранцев, выразивших желание ознакомиться с нашим строительством.

Пренебрежительное и какое-то брезгливое отношение ко всему окружающему. Он то и дело прерывал тов. Ротерта, не давал ему говорить:

— Это меня не интересует!

Он не имел даже такта выслушать его до конца.

В согласии с выраженным им желанием мы имели намерение опустить его в шахты и показать, что мы сделали. Нужно сказать, что к этому времени уже было что показывать. Мы ему деликатно намекнули, что вам, мол, это было бы очень интересно...

Сначала он сказал, что пойдет, потом посмотрел на часы и заявил, что ему надо побеседовать с каким-то послом и поэтому он просит отложить спуск в шахту до четырех часов.

Как хозяева вежливые и гостеприимные, мы послали ему в гостиницу спецодежду и затем поехали к нему сами. Он даже не нашел нужным нас принять и сказался больным.

Теперь немного о себе.

Лазарь Моисеевич как-то обвинил меня в недостатке смелости. Это было еще тогда, когда я не успел сделать для себя все выводы из своей работы на Метрострое.

Правда, каюсь, и впоследствии у меня бывали рецидивы.

Что делать—ведь только на Метрострое закончил я, по сути дела, свое высшее образование.

Я всегда был сторонником работы, «солидно» поставленной, работы наверняка, без того великолепного и плодотворного технического риска, с которым мы работали на метро. После дня спокойной работы я ложился спать и ни о чем не беспокоился. Я строил сначала фундамент, а потом возводил конструкцию. А здесь нередко приходилось создавать конструкцию, а затем подводить фундамент. И выходило. Наш метро, построенный с большим запасом прочности,—несомненно лучший в мире.

Так вот, о смелости.

До метро я никогда в технических вопросах не ошибался. Я всегда оставлял в каждом деле, которое мне было поручено, большой запас по всем линиям, и сроки работы меня не интересовали.

Моя специальность—проходка шахт в трудных случаях, в сложных геологических условиях.

Я твердо рассчитывал, что смогу широко применить на метро область своих специальных знаний. А между тем ничего почти не применил. Я например один из первых знатоков силикатизации, но я держу ее теперь на вожжах и не пускаю. Сейчас в Охотном ряду у нас работает специалист-силикатчик. Он готов силикатизировать все и вся, но я не дам ему этого сделать, так как знаю хорошо эту область и вижу, что ее здесь

Товарищи Каганович, Хрущев, Булганин, Старостин в тоннеле метро

можно применять только в исключительных случаях—как лекарство.

Не я учил метро—он переучивал меня.

Знаете ли вы, что такое технические страсти?

Быть может это неудачное выражение, но, право, я не нахожу более подходящего слова для обозначения того, чем я жил эти два с лишним года работы на метро.

Исключительная жизнь!

Я третий год в Москве, а кроме центра почти ничего не знаю. Я ни разу не был ни в одном магазине—я вижу их только из окошка быстро летящей машины.

Мой мир—это метро.

Когда я иду по тоннелю, то я не вижу его.

Для меня это лишь время, застывшее в пространственных формах. У меня в мозгу протекают все явления, которые связаны были с данным участком. Я совершенно ясно, с четкостью галлюцинации, представляю себе все детали и все этапы работы, имевшие тут место.

Страсти дают опыт. Сейчас, после этих самых замечательных двух лет моей жизни на метро, я подвожу итог: трансформация технических установок произошла у меня полная.

Но дело отнюдь не в одной только технике. Точнее—весь мой жизненный комплекс, в который техника входит лишь как один из элементов, стал совершенно иным.

У меня сейчас есть два участка, которые, скажу откровенно, инженеру кончить в срок очень трудно, а точнее—почти невозможно. Например иностранному инженеру или такому, каким сам я был еще в 1932 году, инженеру без смелости. Но стоит мне оглянуться на вчерашний день, стоит мне осознать те сдвиги, которые в моем инженерском сознании произвела моя работа на метро,—и я говорю: мы эту работу сделаем!

Мы бросим в эти места всю энергию масс, мы дадим бой каждому отдельному квадратному метру—и задача будет решена.

А приведите сейчас к этим участкам иностранца или инженера Гертнера, только что приехавшего с Урала строить метро, и скажите им, что через месяц участки эти должны быть закончены и сданы,—они рассмеются вам в глаза.

Тут решает дело работа парторганизации, энтузиазм масс, оперативность руководства.

Я еще расскажу в связи с этим о Лазаре Моисеевиче Кагановиче, о рабочих, о комсомольцах.

Что такое оперативное руководство?

Оно заключается в том, что вы даете задание и сразу же его проверяете. Вы не пишите никаких бумаг, а осуществляете свое руководство путем живой телефонной связи с лицами,

ведущими отдельные работы, выполняющими определенные поручения.

Бумага ничего не дает.

Телефон, иной раз «ласковое» слово вдогонку и личная проверка исполнения —это и есть оперативное руководство.

Как-то у меня на одном участке был провал. Соседний участок вел себя позорно—ему чихать на все, он должен кончать свое дело, и больше никаких. Я называю это «феодализмом», каждый—феодал своего участка. Я даю «феодалу» распоряжение: перебросить немедленно на прорывный участок четыре молотка тяжелого типа.

Феодал начинает кричать:

— Это чорт знает что, вы меня разоряете!

Я «подкрепляю» свое распоряжение, он начинает дискуссию. Я вешаю трубку. После этого посылаю телефонограмму обязательного порядка и притом еще вдогонку живого человека проверить, выданы ли молотки.

Проверили—молотки получены.

Это курьезный пример, но в нем сказывается метод работы.

Когда я говорю, что строил Кизеловскую шахту на Урале,—это надо понимать буквально. Я применял там свои знания, я руководил всеми работами на шахте. И на темпах и на типе строительства нашла отражение личность инженера Гертнера со всеми ее достоинствами и недостатками.

Когда я говорю, что был одним из строителей метро,—это не следует понимать буквально. Личность инженера Гертнера не столь отражалась, сколь формировалась на метро.

В Лазаре Моисеевиче Кагановиче я вижу такое сочетание качеств, какого мне не приходилось встречать ни в одном крупном человеке. Он руководит строительством метро с такой обстоятельностью, словно это единственный объект его деятельности. Я думаю, что таков он и во всех своих делах.

Он знает на метро каждого работника, даже самого мелкого, знает не только по фамилии, но и все его достоинства и недостатки, участок его работы, чем он дышит, чем живет.

Я физически больной человек, и мне часто приходится чувствовать, что моя физическая слабость становится мне на пути, мешает развернуть свои творческие силы. В Лазаре Моисеевиче я вижу человека большой физической мощи. Он творит и руководит словно играючи, словно черпая из огромного силового резервуара.

Его появление на метро—всегда в самый нужный момент, всегда на самых нужных участках работы вселяло в нас чувство уверенности и спокойствия.

Он в каждом работнике видит прежде всего человека, а не функционала.

Я видел его глубоко чуткое и мягкое отношение к людям. И я видел в нем проявление такой мощной воли, что мне жутко становилось. Помню, когда мы переходили из фазы споров, дискуссий и неразберихи на правильную организацию, некоторые совещания были просто поразительны и останутся в памяти навсегда. Все мы почувствовали эту сокрушающую силу воли, силу гнева, этот огромный организаторский талант, этот интеллект, мгновенно охватывающий самые сложные связи и сцепления.

Именно после этого началось формирование того коллектива, который под руководством Лазаря Моисеевича строил и построил в установленный срок метро.

Лазарь Моисеевич для меня—воплощение того организационно-технического и политического комплекса, который единственно мог обеспечить нашу победу на метро. Все мы, строители, оказались победителями только потому, что по мере наших сил и возможностей старались усвоить этот сложный комплекс, освоить и направить под водительством МК весь тот поток действительности, который первые месяцы строительства проносился стремительно мимо нас.

Я думал, что тайна построения метро сокрыта в фолиантах изученной мною горной науки. Другие думали, что тайна сокрыта в строительной науке, третьи—в путейской науке. Настоящую науку привнес в дело построения метро Московский комитет партии.

Вот почему личность инженера Гертнера не столько отражалась, сколько формировалась на метро.

Мое профессиональное самолюбие не раз подвергалось на метро большим испытаниям. Но я не ушел с работы, я остался на строительстве. Я сын своего великого времени, я хотел учиться, чтобы стать достойным членом коллектива.

С Лазарем Моисеевичем Кагановичем мы разговаривали на техническом языке.

Я хочу рассказать о своем поражении.

Одно время большим дискуссионным вопросом у нас был вопрос о том, как надо проходить Арбат.

Покойный инженер Розанов запроектировал Арбат по парижскому способу, непосредственно под улицей, почти под самыми трамвайными рельсами—в расстоянии одного метра от головки рельсов.

На совещании в Моссовете я прямо сказал, что считаю это дело технической авантюрой, и предложил итти глубоким заложением. Я представил такой проект: итти по Арбату четырьмя щитами с двух сторон, по два щита с каждой. К проекту

Встреча при сбойке двух шахт

я приложил графики и все свои соображения по данному вопросу.

Мой вариант не был принят.

По инициативе Лазаря Моисеевича было принято решение итти мелко, но итти не Арбатом, а задворками.

В то время я не присоединился к этой точке зрения, но сейчас я вижу, что был глубоко неправ.

Осуществление моего предложения потребовало бы в условиях Арбата чрезвычайно высокой техники, стоило бы огромных денег и большого количества времени. Для рабочих это была бы работа-каторга, которая страшным образом выбивала бы людей из строя.

Лазарь Моисеевич также разговаривал с нами на техническом языке. Но он имел перед нами большое преимущество. Он отлично владел еще несколькими языками, к изучению которых мы только-только приступали.

Это с моей стороны отнюдь не самоуничижение.

Я люблю свою профессию, я горжусь ею и имею основание причислять себя далеко не к худшим представителям своей профессии. Я разрешал и распутывал много сложнейших вопросов, возникавших в советской горной промышленности. Я получил заграничную поездку и несколько значительных денежных премий.

Это не самоуничижение—это самокритика.

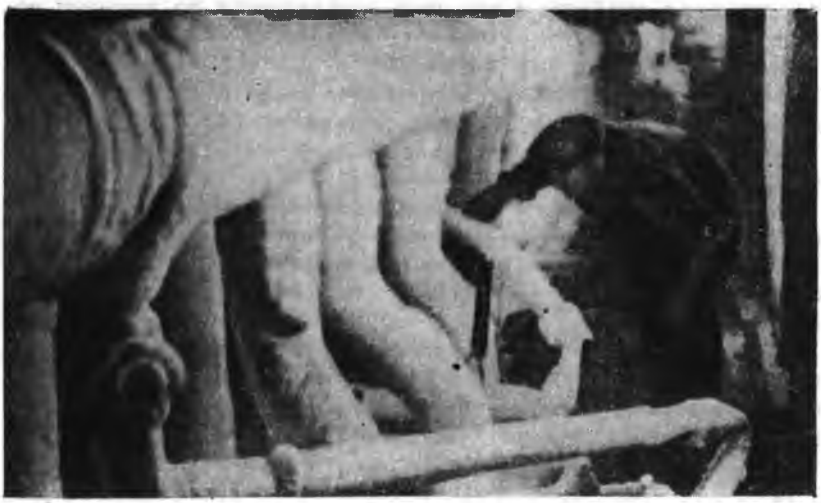
Теперь, когда роли распределены, люди и вещи расставлены, я хочу рассказать о том, «как мы строили метро»: несколько мыслей, несколько выводов, несколько впечатлений.

Подлинное начало строительства следует считать с момента знаменитого совещания в МК, которое происходило, если не ошибаюсь, в декабре 1932 года. После него организационные формы руководства, преподанные МК, вошли в жизнь, и основные вопросы строительства, служившие предметом предшествовавших дискуссий, были разрешены.

Со стороны организационной интересно отметить создание шахт как основных строительных единиц. Каждая шахта была обеспечена отдельным руководителем, получившим уже значительный вес по своей предшествующей работе на метро. Был поднят также уровень низовых ячеек: начальниками участков были назначены лица, имевшие уже значительный практический стаж, нередко даже главные инженеры рудников.

С этого момента моя руководящая деятельность как главного инженера получает уже определенную формулировку. До того моя работа не могла называться работой главного инженера—это было нечто промежуточное, дискуссионное.

Роль главного инженера такова, что он не может руководить деталями, он дает общее направление деятельности шахт. Лишь



Установки для замораживания

в отдельных, аварийных случаях он входит в детали. В порядке оперативного руководства невольно, разумеется, охватываешь жизнь шахты во всем ее многообразии, но все же в основном эти детали надо предоставлять начальникам шахт.

Нельзя лишать человека инициативы, в особенности когда видишь, что это сильный человек.

В чем выражается моя помощь начальникам шахт?

Это, во-первых, ежедневное общение, ежедневная непосредственная помощь. Вот например я однажды не заехал на одну шахту, так мне уже звонят по телефону с претензией: почему я не был?

Помогать приходится техническим советом, оборудованием, материалами, перебрасывать с одного участка на другой рабочую силу.

Строители, горняки, путейцы—все мы независимо от рангов у ч и м с я новому для нас делу, но каждый из нас учится на объектах различного объема. Разница в том, что я как главный инженер радиуса вижу 4,5 километра, а начальник шахты видит 400 метров.

Как складывается мой день?

Ухожу я из дому часов в девять.

Еду по шахтам, осматриваю те или иные участки работ, беседую с начальниками шахт. Со всеми увидеться за день конечно не удается.

С двух-трех часов идет работа в управлении. Заключается

она в том, что я пополняю сведения, полученные мною в шахтах, беседами со своими помощниками и телефонными разговорами с отдельными начальниками шахт, выясняю состояние работ за пройденные сутки, принимаю те или иные меры.

Это длится примерно до шести-семи часов вечера. В семь часов я еду обедать домой, а после обеда, с восьми часов, начинается «вечернее бдение». Или совещание на одной из шахт, или доклад в управлении, или собрание начальников шахт для проработки какого-нибудь технического вопроса.

Телефон у моей кровати. Он будит меня и утром, на заре, и ночью.

За эти два года я был три раза в театре и на нескольких концертах, которые устраивались специально для метростроевцев. Под выходной день бывает несколько спокойнее. Выспишься толком, встанешь попозже, а днем опять найдется какое-нибудь дело.

Вот рассказал я свой день—и вижу, что рассказ мой не дает даже приблизительного представления о том горячем, раскаленном жизненном потоке, который каждодневно и каждочасно проходит сквозь меня и сквозь моих товарищей по работе—инженеров, партийцев, рабочих, комсомольцев и комсомолок—вот уже два года. Именно этот поток, это непрерывное ощущение своей общности с чудесным метростроевским коллективом, это ощущение непрерывного роста изумительной технической конструкции, крепчайшая связь с партийным руководством, которое—знаешь твердо по двухлетнему опыту работы—не ошибется и приведет тебя к цели,—вот что держит тебя на стройке, определяет твои эмоции, дает смысл существованию.

Я хочу отметить, что мы строили метро почти без иностранной помощи—точнее, абсолютно без иностранной помощи.

Опыт заграничной техники у нас конечно был использован, у нас даже есть специальное название систем работ: бельгийский способ, германский способ.

Но того, чтобы персонально иностранцы что-либо вложили в нашу работу,—этого не было. Единственно—Морган.

Станция «Кировские ворота» строилась у нас трехсводчатой. Морган нагнал на нас страху, издергал нам нервы. Стоило появиться какой-нибудь крохотной трещинке—он уже пишет докладную записку, что у нас чуть ли не авария.

Морган—крупный знаток тоннельного дела, грамотный инженер. Но как всякий иноспециалист, он всегда стремился перенести свои знания и свой опыт на нашу почву, совершенно не считаясь с ее особенностями.

Морган сказал нам, что мы не построим трехсводчатых станций глубокого заложения. В мировой практике нет такого

примера, чтобы можно было построить грандиознейшее сооружение в 32 метра шириной и 155 метров длиной в подобных геологических условиях.

Не считаться с мнением Моргана было нельзя, но мы все же заявили партруководству, что станцию построить беремся.

Настаивать и кричать об этом я не мог: я никогда подобных конструкций не строил и не мог требовать полного к себе доверия.

По расчетам я явственно видел, что построить можно и что причины нарушений, которые у нас происходят, совершенно иного порядка, чем думают Морган и некоторые его сторонники. Они считали, что мы имеем громаднейшее горное давление, а я был уверен, что это не горное давление, а особое пучение глины. В этом был корень вопроса. Получая влагу из воздуха и через скважины с поверхности, глина начинает пухнуть. Морган же расценивал это как сумму веса всех пород, лежащих до самого верха.

Если бы давила вся масса пород, это было бы очень скверно, и мы тогда наверное ничего не смогли бы построить. Но, сидя в выработках и исследуя все и вся, я пришел к твердому выводу, что тут не горное давление. Достаточно сказать, что мы легко перекрепляли верх, а при горном давлении этого никак не сделаешь.

Нам все-таки удалось отбить себе постройку трехсводчатой станции.

Когда Лазарь Моисеевич проходил по станции под землей, я сказал ему:

— Может быть мы сделаем так: одну станцию построим двухсводчатую, а одну—трехсводчатую. Нам как техникам хочется проверить наши расчеты. Мы отвечаем за успех.

После этого мы приехали к нему ночью в кабинет, и здесь инженер Гоцеридзе, начальник 21-й шахты, сильно меня поддержал. Ему было дано разрешение сделать трехсводчатую.

В трехсводчатой станции, когда вы выходите с наклонных ходов, перед вами раскрывается огромный средний зал. Вы направо и налево, из любой точки, можете выходить на платформы. А в двухсводчатой станции этого зала, сразу распахивающего перед вами поражающее вас огромное подземное пространство,—нет, и вы сразу же выходите на платформу.

Это некомфортабельно и менее красиво.

И вот мы пошли налаживать трехсводчатую станцию.

Принимая совершенно исключительные меры предосторожности, мы это дело провели, станцию построили.

Сейчас конструкция у нас уже работает: советская техника решила то, перед чем спасовала техника иностранная.

Когда мы строили, у нас в конструкции появлялись трещины.

Из-за крайней наэлектризованности, созданной паническими записками Моргана, мы на каждую трещину смотрели с ужасом, хотя глубоко убеждены были, что трещины эти, как говорят в медицине, носят характер функциональный, а не органический. Если даже на поверхности отлить из гипса такое сооружение, то оно даст трещины: ведь строится оно не все зараз, а мелкими частями. Когда такая отдельная часть закончена, ей приходится до времени выдерживать бо́льшую нагрузку, чем та, которая отведена ей в целой конструкции.

Вот отчего получались поверхностные трещины, так пугавшие инженера Моргана.

Да и вообще все бетонные сооружения всегда имеют трещины—усадочные и температурные, которые не пугают строителя.

Будем считаться с фактами: конструкция работает.

Теперь о рабочих, о комсомольцах и комсомолках.

Не верьте, когда рабочие говорят вам, что они только «выполняли свой долг».

Они работали по восемь часов, хотя полагается работать шесть.

Охрана труда запрещала, штрафовала начальников, а рабочие себе втихомолку работали.

Меня в высшей степени поразило одно обстоятельство. Это имеет прямое отношение к моей политической учебе на Метрострое.

Я вначале не верил, что мы сумеем в заданные сроки сделать такое необъятное количество работы. Я как инженер не представлял себе, что мы сможем освоить для этого потребную нам рабочую силу. Я не постигал, откуда мы возьмем ее. Я думал только о том, чтобы обеспечить себя технически на случай, если эта сила все же появится.

Но вот на зов МК появились у нас легионы комсомольцев.

Что ж, попробуем работать с комсомольцами.

Сознаюсь, я считал это дело «липой».

Из практики горняцкой жизни я помнил всегда, что для того, чтобы рабочий допущен был в шахту, он сначала должен стоять год на рукоятке вверху, затем ходить в прокатчиках третьей или даже четвертой руки, и лишь после этого он допускался к работе.

Я не представлял себе, чтобы человек, который до этого был пекарем, монтером или студентом, чтобы девушка, которая вчера работала на чулочной фабрике,—чтобы эти люди могли строить тоннель.

И вот наши комсомольцы и комсомолки стали работать, и произошла метаморфоза, совершенно для меня неожиданная.

Я объясняю себе это дело тем, что культурный и политический уровень комсомольца и комсомолки бесконечно выше

Шахты № 17 и 18 встретились...

уровня такого дореволюционного «Ваньки от сохи», который приходил к нам и становился за рукоятку.

Надо удивляться энергии и быстроте, с которой создались у нас на Метрострое кадры. И какие кадры!

Раньше рабочий знал только свою специальность, а больше ни черта знать не хотел. Возьмите к примеру наших уральских рабочих—татар. Они крупные специалисты по проходке, даже художники своего дела, но ни на какую другую работу они не пойдут.

А вот комсомольские ребята легко переходили с одного дела на другое и с каждым отлично справлялись. Из них вырабатались метрополитенцы-универсалы. Он вам и проходчик, и бетонщик, и изолировщик, и монтажник, и отдельщик.

Конечно и среди них был немалый отсев, но именно из комсомольцев создался у нас на метро основной рабочий костяк.

От работы женщин я также многого не ждал. Вообще женщин на шахте я до сего времени никогда не видел. У горняков существовало поверие, что женщина на шахте приносит несчастье, и поэтому в старое время они не разрешали даже осматривать шахты разным любопытным дамочкам.

На шахте у инженера Танкелевича например замечательный

отбор женщин. Там около шестисот девчат, и работают они первоклассно.

У него есть одна комсомолка Маша, которая за пояс заткнет любого квалифицированного проходчика.

Так вот, всего этого я в своих расчетах и сомнениях не учел.

Среди женщин есть проходчицы, бетонщицы, изолировщицы, они нередко руководят сменами и бригадами.

Такие смены и бригады отличаются еще кроме всего прочего тем, что там не слышно крепких словечек. Иногда придешь, загнешь что-нибудь и почувствуешь себя вдруг очень неловко, когда увидишь рядом женщину, даже извинения просить хочется.

А бывают и такие женщины, что и сами призовут к порядку.

Несколько слов об авариях.

Лазарь Моисеевич никогда не устает напоминать нам, что мы должны оберегать Москву, что он будет расценивать нас по миллиметрам оседающей поверхности.

Эта директива нас сильно насторожила, и мы стали напирать на точность работ, на благонадежность подземных выработок. Стремление избежать аварии стало одной из важнейших предпосылок нашей работы.

Мобилизация на борьбу с авариями у нас исключительно боевая. Воронку на площади Свердлова мы ликвидировали в двадцать четыре часа. Было завезено 400 кубических метров песку, все засыпали и затрамбовали. На следующее утро по этому месту можно было уже спокойно ходить.

Лично я боялся всегда одной опасности, которую считал большим жупелом для себя: возможности прорыва верхних плывунов в нижние выработки. Все мое стремление было— избежать этого путем тщательного крепления выработки. По этому поводу мы получили не одну директиву от МК.

И представьте, такое несчастье случилось.

От пакли, у которой рабочий вопреки строжайшему запрещению закурил, загорелся деревянный материал в тоннеле за перегородкой под сжатым воздухом, и камера стала заполняться дымом. Когда скинули сжатый воздух, невозможно было открыть двери шлюза — температура была свыше 70 градусов.

Здесь надо отметить исключительную работу инженера Карплюка. Он десятки раз спускался в дым в респираторе. Когда его усилиями камера была открыта, с пожаром стало бороться значительно легче. Туда пошли и пожарники и наши ребята, и пожар был залит водой.

На этот пожар приехал Лазарь Моисеевич. Он прошел прямо в контору, на шахту, дал четкие организационные установки, кому, что и как делать. Этими указаниями он сразу внес в дело ликвидации аварии спокойствие, дисциплину, уверенность.

В результате выключения сжатого воздуха поплыл плывун Верхней Неглинки, и на поверхности получилась воронка в 15—20 метров. Хотя плывуна выплыло довольно много, но не настолько, чтобы захватить сколько-нибудь значительный радиус. Конечно авария могла бы быть значительно большей, если бы не энергичная борьба всего коллектива.

Можно отметить еще ряд осадок домов по трассе.

Эти аварии вошли серьезным слагаемым в наш опыт метростроительства.

Рассказ мой случаен и хаотичен, но я все-таки написал о самом главном для себя: о своем опыте и о своих впечатлениях.

Все это еще не устоялось в сознании, не распределилось и лежит грудой сырого материала.

Будет досуг—я постараюсь осмыслить до конца метростроевскую эпоху своей жизни: 1932—1934 годы.

А. И. ШОЛОХОВ

Заместитель главного инженера кировского радиуса закрытого способа работ

КИРОВСКИЙ РАДИУС

Работа подошла к концу. Я смотрю назад. Я смотрю в прошлое сквозь пройденный под Кировской улицей тоннель.

Что я должен сказать, анализируя свою прошлую работу?

Я признаюсь, что для такого серьезного и сложного строительства, как московский метро, имевшийся у меня двадцатипятилетний опыт в горной промышленности был недостаточен.

Но метро уже реальность.

Почему же он построен?

На совещании в МК тов. Каганович часто говорил:

— Вы, инженеры и техники, скажите, что вам нужно для строительства метро, чтобы метро был закончен в сроки, назначенные нами.

Мы давали разные ответы:

— У нас нехватает квалифицированных рабочих, у нас нет инертных материалов для изготовления бетона...

Но правильный ответ был бы другой: у нас нехватает опыта, знаний, умения организовать. Это умение организовать и опыт и даже знание мы получили от МК.

Я приведу пример. Прохождение станций метро эллипсоидного сечения, прохождение наклонных ходов для движущихся лестниц требует особого технического решения.

Вопрос шел о станции «Площадь им. Дзержинского». На площади происходил сдвиг грунтов. Площадь садилась.

Управление метро и весь инженерно-технический персонал растерялись и не знали, как строить в дальнейшем станцию.

Решение вопроса перешло в МК. Совещание происходило в конце февраля 1934 года при личном участии тов. Кагановича. Лазарь Моисеевич в таких случаях заставляет растолковывать вопрос так, чтобы он стал до конца ясен всему собранию.

Постепенно вопрос становился все более конкретным, за формулами и техническими терминами проступили реальные очертания стройки. Через четыре часа Л. М. Каганович точно указал нам путь к разрешению вопроса.

Нам помогал не только МК, нам помогала каждая ячейка, и без партийного метростроевского аппарата метро не был бы построен.

Я говорю это, проработав в качестве рабочего и практиканта на угольных рудниках в Германии, Австрии, проучившись в Англии и Голландии, кончив горное отделение технического факультета в Бельгии, проведя практическую работу в течение двадцати двух лет в Донбассе.

Я говорю это в книге, которую будут читать мои товарищи, потому что я в этом убежден, как в математической формуле.

Условия постройки метро не совпадают с условиями обычной горной работы. Горные выработки здесь должны быть пройдены так, чтобы между породами и креплением не осталось никакой пустоты. Малейший выпуск породы вызывает оседание улиц, трещины в домах. Грунты, в которых проходят тоннели, весьма многообразны.

В глубоких шахтах над сводом тоннелей находится юрская глина мощностью от 4 до 6 метров, выше которой залегают плывуны.

Проколите шину и камеру автомобиля. Воздух выйдет из камеры, и автомобиль осядет на одно колесо.

Юрская глина подстилает плывуны. Важно не «проколоть» ее, или, скажем технически, не допустить нарушения юрской глины, чтобы не произошло выпуска плывуна.

Приходится работать с рабочими, из которых только 10 процентов имеет горный стаж. Тут самое страшное, если у рабочего будет безразличное отношение к работе.

Я должен сказать, что у нас были и осадки улиц и разрушительные трещины в домах из-за неаккуратного крепления. Но партийные ячейки вместе с профорганами доводили до сознания

рабочих важность борьбы против осадки почвы. В общем нужно сказать, что кировский радиус мы прошли благополучно.

Теперь—борьба за качество бетона. Водопровод, канализацию, кабельную сеть еще можно сравнительно легко ремонтировать.

Тоннель метро строится не на десять лет, а на сотни лет. Ремонтные работы для тоннеля глубокого залегания—это катастрофа. Как только пойдет метро, городское население убедится, что без метро жить нельзя. Поэтому бетонные работы должны быть здесь высшего качества.

Если в тоннельных горных работах требовались тщательность и аккуратность, то в изготовлении бетона, который решал судьбу метро, а значит частично судьбу Москвы, нужно было следить за точностью выполнения лабораториями заданий, за своевременной заготовкой бетона, быстрой доставкой его к месту работ и правильной трамбовкой при укладке.

Но точки, в которых происходит укладка бетона, разбросаны на протяжении десятка километров, и поэтому бетон приходится приготовлять в целом ряде мест.

Распыленность, разбросанность бетонных установок неизбежно должны были привести к примитивным, кустарным методам его изготовления. Ответственность распылялась, требовались усиленный надзор и заботливое отношение рабочего к вопросам качества бетона. Необходимость строить сложнейшее сооружение при неполной технической вооруженности могла привести к потере качества работы.

Лозунг «построим лучший в мире метро», взывавший к сознанию каждого рабочего,—это было то, что организовало изготовление бетона—костей и мяса тоннеля.

Партийные организации и профорганизации контролировали бетон. У людей было настоящее отношение к труду. Я сам не раз наблюдал, как рабочие браковали доставляемый им бетон, указывая начальнику участка и шахты на недопустимое разгильдяйство со стороны надзора. Нередко откатчики бетона отказывались принимать его.

При укладке бетона трамбовка имеет первостепенное значение. Была ли эта работа сразу правильно организована?

На пленуме Московского совета от 16 июля 1934 года тов. Каганович указал, что заключения наших специалистов говорят о том, что вопрос о прочности построения нашего метро никаких сомнений не вызывает: метрополитен строится прочно. Это проистекает оттого, что работники метрополитена, начиная с командного состава и кончая рабочими, как будто до конца усвоили значение повседневной оперативной борьбы за качество метрополитена. Однако есть и ряд случаев непонимания этого важнейшего условия.

Это заявление Л. М. Кагановича полностью подтверждается на практике. Лично каждый из нас может местами наблюдать после снятия опалубки недостаточную трамбовку. Эти места приходится теперь цементировать, нагнетая цементный раствор за бетонную кладку при помощи специальных цементационных насосов. Если течь в тоннеле не ликвидируется при помощи цементации, приходится нагнетать в эти места жидкое стекло и жидкий хлористый кальций.

Работа по трамбовке была удачно завершена лишь благодаря постоянному и бдительному вниманию к ней парторганизации. Одновременно мы убедились здесь в огромном значении механизации, увидели, что нельзя итти на одной мускульной силе. Мы заменили впоследствии трамбовки для уплотнения бетона отбойными молотками. Механизация работ в корне изменила отношение рабочих к самому процессу.

Тоннель должен быть абсолютно сухим еще до укладки изоляции: изоляция не может быть уложена на мокрые места.

С изоляцией вначале тоже было много споров и дискуссий. Спорили о том, нужна ли изоляция вообще, и если нужна, то изолировать ли весь тоннель или итти с изоляцией только до пяти сводов.

Данная тов. Кагановичем установка—«чтобы не капало»—кончила споры.

Мы тщательно доводили до конца работу с бетонированием тоннелей, сушили стены там, где оставалась сырость, и клали железобетонные рубашки. Местами оказалось, что работа была проделана небрежно: слой бетона, положенный на стены, толст, его приходится скалывать.

Производство железобетонной рубашки—работа трудоемкая, сложная и требующая добросовестного отношения. Часть инженерно-технического персонала предпочитала итти по линии упрощения задания. Так иные предлагали итти не закрытым способом, а открытым, предлагали не слишком заботиться об изоляции тоннеля, ссылаясь на то, что сыро же в парижском тоннеле. Но партия давала другие установки, она не позволяла упрощать заданий, организовывала рабочих, поднимала их энтузиазм.

Первоначально железобетонную рубашку укладывали за сутки единицами метров, потом дошли до 25 погонных метров в сутки, а сейчас шахта при длине тоннеля в 600 метров заканчивает железобетонную рубашку в двадцать пять дней.

Если меня попросят коротко охарактеризовать, что происходило в толще юрских глин под Кировской улицей, я отвечу:

— Там происходила политическая борьба: рабочие под руководством МК и лично тов. Кагановича боролись за хорошее качество работ, за хорошее качество жизни.

С. С. ПАНЧЕВ

Заместитель начальника 21-й шахты по технической части

НА ПЕРВОМ ПЛАНЕ—ЖИВЫЕ ЛЮДИ

ногда на шахте приходилось проводить целые ночи.

Меня дома ругали, говорили, что это никуда не годится, что я всю жизнь провожу за работой, что живешь ведь один только раз и прочие «жалкие слова».

Ну, да что поделаешь! Зато у меня на производстве дело обходилось без «узких мест».

Раз было у нас очень серьезное дело, когда мы вошли в плывун, — я тогда не вылезал из шахты. Всегда, когда начинается паника, я становлюсь очень спокоен. Положение было тяжелое — мог прорваться плывун. В таких случаях всегда создается паника. И вот я сажусь внизу, закуриваю папиросу и начинаю разговаривать с рабочими, даю разные указания—как будто нет ничего угрожающего. Продолжаем работать. Вдруг раздается сильный треск. Весь мой народ опрометью бежит к лестницам, кто куда.

— Куда бежите?

— Да как же,—говорят,—трещит ведь!

— Ну так что же? Видите—я сижу.

Рабочие медленно спускаются обратно, работа продолжается.

В Донбассе у меня часто такие случаи бывали. Рабочие к этому так привыкли, что всегда говорили:

— Раз Панчев сидит—не дрогнет, значит работать можно.

В 1933 году меня перебросили на шахты № 20 и 21-бис на станцию «Красные ворота». Станция была в прорыве. Все руководство было там снято, и поставлены новые люди. Переброшен был туда и весь коллектив нашей 16-й шахты.

Первое, что бросилось мне в глаза, — это то, что здесь не было крепко сколоченного коллектива, не было единого технического и рабочего кулака, который все время бил бы в одну точку для выполнения задачи. Я пересмотрел весь коллектив; пришлось, по совести говоря, почистить его немного и заново расставить людей. На каждом участке имелась такая партийная прослойка, такие инженеры, такие рабочие, которые болели за производство и знали свое дело до точки. На них-то я и решил опереться.

Пришлось изменить самую систему работы. Это встретило очень большие возражения со стороны управления. Я выдержал очень тяжелую борьбу. В результате мы все же доказали, что система, предложенная нами, является правильной.

При прежнем способе работы сперва делали стены, а потом уже на возведенных стенах строили своды. Мы же решили делать наоборот—сперва строили своды, а потом возводили стены.

Нужно сказать, что на 21-й шахте техперсонал не пользовался никаким авторитетом. На нашей же шахте рабочие были воспитаны в таком духе, что всякое техническое задание выполняли безоговорочно. Правильно или неправильно—можно спорить после. Такой же порядок был нами постепенно установлен и здесь, и работа пошла новыми темпами.

Затем мы столкнулись с новыми затруднениями. Станция была запроектирована трехсводчатой. К этому времени «Площадь им. Дзержинского» от трех сводов отказалась. Мы все-таки настаивали на выполнении проекта, считая его вполне осуществимым. Американский инженер Морган определенно заявил в управлении:

— Мы таких станций не строим даже в Америке. Это станция очень большая конечно. Очень хорошо построить ее такой, но вы ее не построите, площадь у вас завалится.

Дело дошло даже до МК ВКП(б), и к нам на шахту приехал тов. Каганович. Мы беседовали с Лазарем Моисеевичем и заверили его, что мы эту станцию построим, что коллектив настаивает на этом, что площадь не завалится, что мы этот вопрос несколько раз проверяли. На совещании в МК, когда были собраны все инженеры, вопрос о третьем своде был решен не в нашу пользу. Мы тем не менее продолжали настаивать. Инженер Гоцеридзе был вызван в МК. Ему был задан вопрос:

Забой освещен

— Беретесь построить?

— Берусь!

— Ну, стройте, но смотрите!

Когда мы начали возводить третий свод, нас то и дело навещал американский инженер и все время пророчил, что станция завалится. Но мы ее благополучно достроили, работали очень осторожно, и никаких аварий не произошло.

Был у меня как-то разговор с тов. Абакумовым. Он сказал:

— Дело чести русского инженера доказать, что мы не хуже можем строить, чем иностранцы.

И мы это доказали. Третий свод построен, стоит великолепно, и сам американский инженер Морган признал, что мы победили.

Рабочие у нас были по преимуществу мобилизованные комсомольцы. Это прекрасные работники. Они быстро осваивают производство, у них очень большая любовь к знаниям, все время спрашивают, отчего да почему? Вот эта любовь к знаниям и помогает им быстро квалифицироваться и хорошо строить.

С такими рабочими можно действительно горы своротить.

Важно только целесообразно направить их молодую энергию. Работая в Донбассе, я почитывал иностранную литературу. Правда, языки я знаю неважно, но кое-как с помощью словаря разбираюсь. Меня тогда один вопрос заинтересовал: почему рабочие в заграничных угольных районах дают столь

высокую производительность—15—20 тонн для подземника, в то время как у нас только 4—5 тонн?

Начинаешь шаг за шагом внимательно проверять свою работу, потом составишь план и выберешь какой-либо «опытный» участок; давай попробуем проводить работу по этому вот чертежику.

— Чем мы хуже других?—говорю я инженерам.—Смотрите, сколько они дают! Давайте попробуем и мы.

И вот мы берем под наблюдение какой-нибудь один участок, применяем все способы, чтобы добиться максимальной производительности. Механизация конечно здесь много значит, но немало значит и правильная расстановка людей.

Однажды мы значительно перекрыли американскую цифру. Я и говорю начальнику шахты:

— Хорошо, вот мы перекрыли американскую цифру. А теперь будем эту цифру давать ежедневно.

Удалось добиться и этого.

Тогда я поехал на вторую шахту и проделал там то же самое. Так вот и подняли мы производительность.

То же самое повторилось и здесь, на метро. Я обычно требовал отчета от начальника, который работал в смене: какие были неполадки, что было хорошего и что было плохого? Я всегда боролся с теми начальниками шахт, которые говорили про рабочего:

— Ну что ж, он добился, выполнил заданную норму—пусть идет домой.

Я говорю:

— Нет, рано! А вы с ним поговорили? Нужно еще поинтересоваться, что дало ему возможность выполнить или перевыполнить свое задание. Может быть те условия, которые сегодня ему дали возможность перевыполнить задание, можно создать и завтра?

Люди думали, приходили и говорили:

— Можно.

Вот здесь и лежит по-моему корень наших дальнейших успехов.

Мы научились работать, мы создали прекрасные кадры строителей метро.

Мы будем строить следующие очереди быстрее и лучше.

Я в этом твердо уверен. Это дело нашей чести.

Е. М. КНОССАЛЛО

Бригадир сквозной бригады шахты № 18-бис

Я И МОИ РЕБЯТА

Фоминых и я спустились в шахту. Шли мы с большой охотой, но приняли нас очень неприветливо. Не доверяли, без толку гоняли с места на место и всячески старались показать, что девчатам нельзя поручать настоящую работу, они-де все равно с ней не справятся.

Мне это очень не понравилось. Я пошла в комитет комсомола и потребовала, чтобы мне дали настоящую работу. Я доказывала, что если нас сюда прислали, значит должны использовать как следует. Тогда меня и Фоминых поставили на бетон. Работали мы в бригаде Халтурина.

Халтурин увидел, что я работаю неплохо, и перевел меня под землю. А тогда в шахте были только одни ребята. И вообще на шахте считали, что девушки под землей работать не могут. Мы это мнение разбили. Я уже под землей получила четвертый разряд и работала на самой тяжелой работе—закидке бетона.

Девчат в шахте становилось все больше. Все они собрались в нашей бригаде. Мы работали по укладке бетона, и это вызывало много толков. В других бригадах этого не было. Там девушкам не доверяли укладку, считали, что они не могут как следует

утрамбовать бетон, что у них нехватит силы ударить трамбовкой. А ведь качество работы у нас было лучше, чем в других бригадах. Мы успешно прошли техучебу, сдали экзамен на «отлично», и весь процесс работы был нам ясен. А ребята от учебы частенько отлынивали.

Когда начались бетонные работы на шахте № 18-бис, десяти человекам из нашей бригады предложили перейти туда. Пошла и я вместе с другими девушками. Мы попали в смену Никифорова. Он нас не принял. Ходил в партком и к начальнику и все требовал, чтобы ему дали бетонщиков, а не девчат. Нас он за бетонщиков не считал.

Все же мы остались у него работать—уговорили. А бетонные работы были у него организованы очень плохо. Цемент и гравий задерживались на поверхности, и ребята по часу и больше сидели без дела, дожидались. Часто давали и мороженый гравий. Но мы в первый же день план выполнили. Тогда Никифоров уже не просил, чтобы ему дали ребят. Вскоре мы получили красное знамя.

Бригадир Федя Шаталов повздорил со сменным инженером. Он никак не мог с ним сработаться. Начальник участка договорился тогда в комитете комсомола, чтобы бригаду Шаталова передали мне. Так я стала бригадиром.

Ребята из бригады Шаталова первое время очень плохо относились ко мне. Начиналась старая история: девчонка, ей самой не справиться с работой, а она будет нами руководить.

Мне бригада вначале тоже не понравилась. Люди курили во время работы, разговаривали, слонялись без дела. И я старалась побольше работать сама. А когда Шаталов передал мне все и ушел из бригады, я начала распоряжаться. Я добилась того, что курить во время работы бросили, стали меньше разговаривать. Чувствовалось, что люди стали организованней.

Когда Шаталов передавал мне бригаду, он, характеризуя людей, сказал об одном парне — Фрейдин его фамилия,— что тот плохо работает. О другом—Арбузове — он, наоборот, отозвался очень хорошо. А на поверку вышло, что характеристики его никуда не годятся. Большинство людей, о которых он отозвался плохо, работало прекрасно. Очевидно он людей не изучал.

У меня, пока я не изучила людей, работа также шла неважно. Потом стало лучше. Я познакомилась с работой каждого, каждому старалась дать работу по силам, каждого прикрепила к определенному месту, и в первый же месяц мы план перевыполнили. Ребята меня полюбили и со мной считались. Когда надо было оставаться на вторую смену, оставались без разговоров.

С Федей Шаталовым мы были большими друзьями, а тут

поссорились. Произошло это вот почему: моя бригада принимала смену у бригады, в которой бригадиром был Шаталов. Качество работы в его бригаде было плохое. А я кроме того, что была бригадиром, была еще и инспектором по качеству. Все недоделки, которые я находила при смене, я записывала в книгу. Есть у нас такая книга в комитете комсомола. И Шаталов за это на меня крепко обижался.

Меня очень возмущало, что они укладывали в лоток бетон и не штыковали его. Когда я сказала ему об этом, он мне ответил:

— Зачем штыковать? Ребята все равно толкутся здесь, они его ногами затрамбуют.

Я записала это в книгу. Тогда Шаталов сказал своим ребятам:

— Кноссалло злится на нас, придирается. Давайте посмеемся над ней.

С тех пор, когда я спускалась в шахту, бригада Шаталова хором пела:

— У-у-у! Общественный инспектор идет!

Мне это было очень неприятно. Я пожаловалась нашему секретарю Хохрякову:

— Федя—комсомолец, бывший секретарь комсомольской ячейки, а ведет себя не по-комсомольски. Нам надо бороться за качество, а то у нас не борьба получается, а чорт-те что!..

Хохряков пытался уговорить Шаталова, но тот всячески доказывал, что я неправа, что качество в его бригаде хорошее. Я тогда предложила Хохрякову спуститься в шахту и самому проверить, кто как работает.

И вышло по-моему. Бригада Шаталова положила опалубку тоньше, чем полагается. Пролет был длинный, и опалубка прогнулась. Хохряков мне сказал об этом, и я пошла к Шаталову:

— Опять у тебя не так получается!

Он на дыбы.

— Что ты выдумываешь? — говорит.

Тут подошел Хохряков и подтвердил, что опалубка положена неправильно. Шаталов за это сильно рассердился на меня. Как будто я виновата, что его бригада плохо работает!

По-моему основной бедой Шаталова является плохая организация труда. Мне как-то один парень из его бригады—Конякин его зовут—говорил:

— Сегодня от одного принимаешь работу, завтра от другого. Сегодня внизу работаешь, завтра на поверхности. Я раньше хорошо работал на укладке, а сейчас уже забыл, как надо работать. Все время бросают с места на место.

И у меня бывали случаи, что я сменяла людей. Стоит, бывало, человек долго на одной работе и жалуется, что трудно. Я тогда сменяю. Особенно это бывает на закидке и откатке. И там и

тут должны стоять сильные люди. Но одна работа не похожа на другую, и если переменишь, получается вроде отдыха. Вот я и сменила.

Работал у меня на откатке парень, по фамилии Холостов. Он долго работал, и я решила перебросить его на закидку. А закидка все же труднее. Он отказался переходить. Потом пошел. Но я ему все-таки на собрании бригады закатила выговор за отказ от работы. С тех пор он больше никогда не отказывался.

Был еще у меня Тищенко. Работал он из рук вон плохо. Пустишь его на укладку, а он целую смену без дела проходит. То делает вид, что топор ищет, то еще что-нибудь. Я ему в перерыв и говорю:

— Ты сегодня плохо работал. Опалубку ставил полтора часа. Больше этого не должно повторяться.

Он на меня тогда обиделся и пошел жаловаться комсоргу Капустину. А надо сказать, что комсорг у нас слабый. Работой занимается мало, никогда не знает, кто как работает. И он встал на сторону Тищенко.

Тут я очень рассердилась. Собрала бригаду и в присутствии Капустина сказала Тищенко:

— Если ты не начнешь хорошо работать, я постараюсь, чтобы тебе снизили разряд, а то и совсем убрали из бригады. Нам лодырей не надо!

Капустин вступился:

— Ты, Кноссало, неверно подходишь к человеку. Ты создала ему плохую обстановку, а работник он хороший.

Я спорить не стала, а написала в газету о том, как комсорг Капустин защищает лодырей. Это подействовало, и Тищенко из моей бригады убрали. Ребята это сильно почувствовали.

Был у меня еще случай, но уже в другом роде. У нас на шахте работала бригадиром в бетонной бригаде Лиза Гаврилина. Она была очень хорошая работница, но у себя в бригаде авторитетом не пользовалась. Ребята относились к ней плохо, даже распоряжения ее не выполняли. Ее сняли и поставили рядовым бетонщиком по пятому разряду, и слава плохого работника так прилипла к ней, что ей даже не дали значка им. Кагановича. А я знала, что работница она очень хорошая, только попала в обстановку плохую.

Поговорила с секретарем парткома, с администрацией и добилась, что ее перевели ко мне в бригаду. Я поставила ее звеньевой, дала ей четыре человека. А ребятам сказала, что она хорошо работает. Вначале я ей помогала немного, но потом ребята ее полюбили, и она прекрасно справлялась с работой.

Сейчас моя бригада работает круглые сутки по двадцать пять человек в смене. Меньше 100 процентов плана мы никогда не давали.

Потоки напорных вод

Я думаю, что работать меня научил коллектив метро. Ведь раньше я совсем не умела работать и никогда не была на физической работе. Отец мой—бухгалтер, мать—педагог. Сама я после окончания школы была конторщицей, телеграфисткой. И только на метро увидела настоящую работу.

С метро я сроднилась крепко. Сейчас учусь на курсах тоннельных мастеров, думаю на второй очереди работать уже мастером. Имею значок им. Кагановича. Значит работаю неплохо.

К. Т. БЕЛОУСОВ

Заместитель начальника участка шахты № 18

МЫ ОКАЗАЛИСЬ ПРАВЫ

У нас, донбассовцев, выработалось трудно объяснимое чутье на породу. Мне например в забое достаточно постучать в стенку, чтобы сказать, когда и где обвалится. Постучишь, и гул такой особенный получается: по-нашему называется—«бунит».

Теоретически это обосновать трудно. Но вот я, начальник участка, разрабатываю калотту, и инженеры говорят:

— Вот надо такое-то кольцо сделать...

А я посмотрю и отвечу:

— Нет, не такое надо, а этакое...

И в результате у нас всегда получалось, как говорится, тютелька в тютельку, и никогда никаких неприятностей не было. У меня лично не было ни завалов, ни посадки.

На метро я пришел работать 3 августа 1933 года сменным техником на шахту № 17—18. Проработал с месяц, и меня сразу же назначили начальником участка. Уже когда я приступил к работе, ствол был пройден. Нижнюю штольню тоже уже засекли. Воды на шахте тогда было—уйма.

Нас два раза затопляло. Приток известковой воды обилен, а насосы работают неважно.

Однажды вода начала подниматься так быстро, что все растерялись: меня как раз в это время на шахте не было. Начала вода подходить уже к моторам. Когда я спустился в шахту, вижу—мой надзор и слесари боятся видимо промокнуть и суетятся без толку по доскам и трубам. Я подошел, схватил одного и сунул в воду, потом другого, а сам уже по пояс в воде. Поставили центробежный насос, откачали воду, моторы спасли. Вскоре после этого меня назначили ночным помощником начальника шахты № 17—18: сто ночей отдежурил я в шахте. Был у нас в это время большой прорыв, но днем все работали охотно, а ночью охотников было мало. Я же приходил с вечера, и до утра приходилось находиться в шахте. Таким образом вся ответственность лежала на мне.

Горячее было время. Замечательно работали комсомольцы, а особенно здорово—женщины. Работали они так, что и вспоминать об этом нельзя без волнения.

О работе на метро первой очереди можно многое рассказать, но особенно памятно мне одно деловое столкновение с американским инженером Морганом. На нашем участке готовили станцию «Кировские ворота». Станция будет с трехсводчатым вестибюлем. Это правильно. Наш метро должен быть лучшим в мире, и я лично—горячий сторонник таких сооружений, которые были бы лучшими не только с точки зрения качества, но и с точки зрения красоты. Словом, я за трехсводчатую станцию.

Когда приехал Морган и посмотрел, что все держится на стойках, он пришел в ужас и кажется написал даже тов. Кагановичу письмо, что дело обстоит катастрофически, что все завалится: Когда Морган спустя три недели пришел снова взглянуть, то был чрезвычайно удивлен: у нас все уже было заковано бетоном.

Случай с Кировской станцией заставляет меня высказать такой принцип: основным законом в области разработок пород должно служить положение, что слабых пород как таковых вообще не существует, но есть чересчур медленная работа, медленное продвигание, и это конечно опасно.

Если вы будете топтаться на одном месте целый месяц даже в известняке, то известняк над вами завалится, но если вы в самой плохой глине сделаете работу в течение суток, работа ваша будет стоять, как миленькая. Отсюда—Морган прав, когда говорит, что нельзя допускать разрыва между креплением и бетонированием.

Конечно прав Морган, но недаром же и мне за участие в освобождении Донбасса от белых и восстановлении его присвоили звание заслуженного шахтера Донбасса, дали грамоту и библиотеку. Прав Морган, но не менее правы и мы.

З. П. ШАХОВА

Бетонщица шахты № 17—18

МОЯ РАДОСТЬ

ро то, как мы проложили путь от Гурьева до Венева на девять километров, я рассказывать не буду, хотя и привезли мы с той работы к себе на шахту красное знамя и сделали в месяц то, что железнодорожники не брались сделать за год.

Я расскажу о самой шахте, это для каждого человека интереснее.

Родилась я в 1910 году в городе Скопине. Отец мой и до революции и после революции работал сторожем в кинотеатре. В 1919 году я с братом убежала из-за голода из дому. Жили мы в Москве, в Ленинграде, в Харькове, в Тифлисе. Были на Украине. Одним словом, в тех местах, где было больше спекулянтов. В 1920 году я беспризорничала в Москве, ночевали мы в недостроенном доме на Тверской улице.

Место это нынче заросло большим телеграфом.

В том же 1920 году поймали нас однажды на Ваганьковском кладбище и отправили в Звенигород в трудовую коммуну.

Оттуда вышла в люди.

В 1929 году кончила семилетку. С 1922 года состояла я в пио-

нерском отряде и работала в пионеротрядах до 1929 года, а в 1929 году передали меня в комсомол.

Хотела в Москве учиться в электротехникуме, но была у меня плохая подготовка. И поступила я архивариусом на электровозный завод. А потом перебросили заведующей библиотекой.

Однажды на комсомольском собрании наш секретарь говорит шутя:

— Зина, мы хотим тебя на метро послать работать.

Я ничего не понимала и ответила ему, что не пойду никуда.

Но на собрании был представитель Бауманского райкома; он встает, разъясняет нам, что такое метро, почему проходит мобилизация, и говорит, что от нашей ячейки нужно выделить пять человек.

Секретарь предлагает желающим вызваться.

Я говорю:

— Хочу итти на метро, если я там нужна.

Но секретарь мне ответил, что работа связана там с большими трудностями и девушек туда не берут.

Тогда я рассердилась и пошла к секретарю райкома Сидорову. От него прямо в отборочную комиссию. Прихожу к врачу, сажусь в очередь. Ребята в очереди надо мной смеялись, как я пойду на метро с девичьим своим здоровьем. Но врач после осмотра мне сказал, что я вполне пригодна для этой работы, и меня послали на шахту № 17—18.

В шахткоме нас опять принимала комиссия, и начальник шахты тов. Пугач не знал, куда меня направить. Но тут же сидел тов. Бельский, секретарь организации, и он предложил мне итти под землю.

Записали меня в бригаду тов. Марусина, она как раз спускалась на работу в двенадцать часов дня. Секретарь партийной ячейки сказал мне тогда:

— Будет трудно — приди скажи, но не убегай.

Когда я пришла на смену, меня встретили ребята из моей будущей бригады довольно дружелюбно. Наше звено состояло из пяти человек. Я пошла вместе со всеми и попала в душкомбинат.

В душкомбинате было очень тесно, и тут слышна была ругань, а для девушек не было отдельного помещения.

Пришлось одеваться там, где вешали спецовку, за перегородкой. Когда я в первый раз оделась, было мне странно на себя смотреть: сверху резиновый костюм и резиновые сапоги, под резиновым—брезентовый костюм, подпоясанный веревкой. Чувствовала я себя в этом костюме и в резиновой шапке с широкими полями очень неудобно.

Вначале было страшно спускаться вниз. Но я сказала себе: «Зина, неужели ты не привыкла ко всем неожиданностям?»

И смело пошла за ребятами.

Мы прошли ствол, потом подходную штольню; на обе стороны шли засечки. Наконец мы попали в штольню, где шла работа. Треск отбойных молотков испугал меня сначала. Но я сразу попросила настоящей работы, и меня поставили на проходку и дали в руки отбойный молоток. Это большая, тяжелая штука, к которой привязана кишка, а по кишке идет к отбойному молотку сжатый воздух.

Я не знала, с чего начинать работу, и обратилась за помощью к Марусину, своему бригадиру. Он мне рассказал все и помог взять в руки отбойный молоток. Когда я пустила воздух и прижала молоток к породе, треск оглушил меня, и содрогание зубила заставило дрожать все тело.

Кругом лила вода, здесь без спецовки было бы невозможно работать.

Проработав так шесть часов, мы вылезли и стали насыпать породу в бадьи; клети тогда еще не было.

Мне нравилось здесь, что я стою в ряду со всеми и что я не архивариус.

Но на четвертый день со мной вот что случилось. Мы ставили первое крепление. Ребята попросили меня поддержать раму. Кругом вода, леса много навалено. Я поскользнулась и ухватилась за бревно, а рабочий в это время размахнулся и нечаянно рассек мне руку.

После трехдневной работы я получила бюллетень.

Мне было очень неприятно, я боялась насмешек со стороны ребят, что я не сумела оправдать доверия. Я не появлялась на шахту, а когда пришла, то секретарь Бельский говорит мне:

— А мы думали, что ты уже убежала. Здесь без тебя мы завели сквозные бригады и тебя никуда не поставили.

Но я начала усиленно работать, чтобы оправдать доверие.

Аварий настоящих больше со мной не было, аварии эти происходят от суетни. Но впрочем был со мной такой случай, уже позднее, когда я работала бетонщицей.

Однажды наверху остановилась бетономешалка, и мы гнали бетон с соседней 18-й шахты. Путь был очень плохой, стыки рельсов были расположены то выше, то ниже. О том, как плохи у нас пути, говорил потом Лазарь Моисеевич.

Канавы для стока воды открыты, ноги проваливаются. Мы, трое девушек, гнали вагонетку, и вдруг перед вагонетки у нас соскочил. Дело с бетоном было очень спешное, мы решили вагонетку поднять. Двое из нас стали брать вагонетку на подъем, а я толкала в это время вперед. Рельсы были неправильно уложены,— это довольно стыдно для начальника шахты,— вагонетка соскочила, упала и придавила меня к стенке.

Кричать о помощи было некому, потому что тут перегон боль-

шой и ребят никого не было. Я извернулась, оттолкнула вагонетку и опустилась вниз. У меня был надлом ребра.

После меня назначили на ствол, на выдачу породы. С месяц или больше, я не помню, я работала на стволе на подаче породы. Я была хозяином ствола и никого к своей работе не подпускала, слушая распоряжения только своего сменного инженера.

Наша смена выдавала породы больше всех. По плану мы должны были выдать за смену 40 вагонеток, но мы выгоняли и 60.

Через некоторое время мне наскучило работать на стволе, и я начала опять проситься на проходку, но я была хорошим хозяином ствола, и меня отсюда не отпускали.

Это был период, когда началась сбойка шахт № 17 и 18.

Во время сбойки все ребята были заражены энтузиазмом и не выходили из забоев по три-четыре смены. И я из шахты не выходила. Большая радость смотреть, как работают наши ребята. Мы все точно готовились к чему-то великому.

Первое время, когда я пришла на шахту, я не имела конечно квартиры и ночевала в душкомбинате. Жила я так три месяца. В душкомбинате пыльно, душно и грязно. Один раз увидел меня секретарь партийной ячейки, выгнал меня оттуда и послал ночевать в ячейку. Но когда я работала в ночное время, спать было и вовсе некогда. У нас в Несвижском городке был только один барак, и поместить меня было некуда.

Вот почему неправы те инженеры, а бывают и такие партийцы, которые обижаются на то, что снимают их с прямой работы и заставляют строить бараки.

Я сейчас живу в Несвижском городке, в «Доме молодого ударника», и имею очень хорошую комнату.

Сейчас я учусь на мастера тоннельного дела.

А. Г. ЗДОРОВИХИН
Бригадир-бетонщик шахты № 15

НА БЕТОНЕ

Желая посмотреть 15-ю шахту, куда меня должны были направить, я пошел на нее. Прихожу и вижу: хаос, грязь ужасная, двор маленький, шум, подходящих помещений нет, комитета комсомола не найдешь.

До метро я учился на вечерних курсах МИИТа, куда попал как десятитысячник. Мы только что начали заниматься. Прихожу я как-то в партийный комитет, а секретарь мне говорит:

— Мобилизуем комсомольцев на метро...

— Давай, мобилизуй меня,—сказал я ему.

— А ты пойдешь?

— Да что же,—ответил я,—хоть и учусь, а пойду.

Пошли мы в райком, там меня проверяли со всех сторон, были и политический отбор и медицинская комиссия. Так меня и мобилизовали.

Первые шесть дней на метро я провел на лесном складе. Утром работал, а вечером шел учиться. Секретарь парткома вызвал меня и сообщил.

— Как только спецовки придут, ты должен итти в шахту.

Но спецовки все не приходили, и я продолжал учиться. На-

конец они пришли. Тогда меня вызвал к себе секретарь комсомольской ячейки, дал мне спецовку, подумал, снял с себя сапоги, отдал мне их и говорит:

— Ну, Здоровихин, лезь в шахту, да смотри, береги сапоги, других не получишь!

В первый день меня поставили чистить канал. Вода шла из-под известняков, и в забое было много воды, порода все время падала сверху. Канаву между прочим чистить было нечем. По очистке канавы работала комсомолка с фабрики-кухни, тоже мобилизованная. Техник сказал мне:

— Вот тебе руковод, она тебя научит.

Учеба была нехитрая. Там был деревянный желобок, и, чтобы очищать его, приходилось лезть внутрь руками. Комсомолка работает, как герой, и мне неудобно стоять без дела: берешь и руками, вынимаешь и кладешь в вагоны для породы.

Работа эта не понравилась. Комсомолка была очень жизнерадостной девушкой и все время уговаривала меня остаться. Условия работы тогда были очень скверные. Только, бывало, вылезешь из ствола, как тебя уже прижимают в угол—снимать сапоги и спецовку—да приговаривают:

— Завтра сам у кого-нибудь снимешь!

Я все время просился в другое звено, и меня наконец перевели. Встретился я там с одним комсомольцем с 29-й шахты. Он стал меня уговаривать, чтобы я не уходил с метро, если даже и буду иметь возможность вернуться к учебе.

— Останься,—говорил он,—будем делать большие дела!

Взяли меня в звено по проходке второй верхней штольни. Звеньевой хоть и был сам молодым парнем, но уже имел опыт подземной работы в Донбассе. Тут дело показалось мне интересным, и я стал уже стараться изо всех сил. Сначала у нас работал компрессор, потом наступили холода, и рубашка замерзла. Породу приходилось брать кувалдой, ломом, кайлом или лопатой, приходилось подгребать породу. У нас были очень крепкие известняки. Мы находились на глубине 48 метров. Известняки у нас были настолько крепкие, что, бывало, бьешь по маленькому камню, огонь летит, разбивается шляпка, а известняк не поддается.

Звено наше в смену с большой натугой давало 8 сантиметров проходки, а задание было — 25 сантиметров. Когда нам дали отбойный молоток, мы по известнякам стали давать до 80 сантиметров за смену и в общем в ноябре и декабре выполнили план на 111 процентов, но мне лично до молотка пришлось поучиться месяца два с половиной.

Потом появился перфоратор. Это бурильный молоток, работающий сжатым воздухом. В нем так же, как и в паровой машине, — маленький цилиндр, перекрытый золотником.

В перфоратор вставляются буры разной длины. Звено наше было очень дружным. Мы закрепили за собой лучшие буры, лучший молоток, лучший перфоратор. Бывало, как только кончим работу, протрем сразу же молоток и спрячем, чтобы притти в следующую смену и найти его исправным. Другим звеньям приходилось искать инструмент и тратить на это лишнее время, а у нас все было готово во-время.

К этому времени мне пришлось окончательно бросить учебу, и я решил, что раз учиться уже не придется, то работать во всяком случае придется как следует. По-настоящему интересоваться работой я стал после того, как создал себе авторитет, когда стали говорить обо мне как о грамотном работнике.

Бывало например, техник ставит раму, а я вижу, что для того чтобы ее укрепить, необходимо дать ей определенный наклон внутрь, и поправляю его. В общем получалось так, что я хотя и не имел технического образования, но практиком стал хорошим.

Когда встал вопрос о бетонировке и разработке калотт, меня перевели к старому горняку,—мы звали его дядей Митей. Он научил меня ухватке в породе. Был он очень силен физически, но много пил. Тем не менее если мы, скажем, поднимали одно бревно, то он один поднимал три.

У нас подобралось хорошее звено, и нас поставили первыми кружалить калотту. Любопытно отметить, что если вначале мы тратили в среднем триста трудодней на разработку каждой калотты, то под конец мы разрабатывали калотту уже одним звеном в смену.

С кружалами мы мучились основательно. Никто не знал, как их ставить. Мы додумались до собственной системы, которая хотя и обеспечивала качество, но зато требовала много лишних сложных расчетов. После кружаления мы перешли на бетон. Первую вагонетку в 15-й шахте положила смена Абрамова. Как раз в этой смене собрались рабочие, работавшие с самого начала; они и пути очищали, они же и привезли первую вагонетку и свалили ее в угол. У нас разгорелись страсти, нам хотелось положить быстрее, но пришлось два часа ждать бетона. В то время задание было —3 кубических метра бетона на смену, а сейчас дают 10 кубических метров на звено. Вот как мы росли.

Помню, был такой случай: начало затоплять шахту, свет погас. У нас получился в шахте наклон к стволу, и у ствола люди прыгали на вагонетки. Было жутко. Потом зажегся свет: вода была по грудь и прибывала все время. Но у нас имелись очень мощные насосы, которые выкачивают по 60 кубометров воды в минуту, и потому, как только зажегся свет, всю эту воду быстро выкачали.

Когда я перешел на бетон, у меня был уже определенный авторитет в массах,— это было в феврале 1934 года, меня выбрали тогда секретарем цеховой ячейки. Мы организовали комсомольское звено по бутовой кладке, но сначала это дело не шло, потому что ни я, ни другие в нашем звене никогда не были кладчиками и нормы не выполняли. Бывало, каждый камешек вертишь-вертишь, положишь его, как тебе кажется лучше, а он снова вертится.

Когда начали класть штроссу—это боковая выработка стены,— мы начали развивать темпы. Тут уже организовалось много звеньев, началось соцсоревнование. Помню, если дадут задание в 6 кубических метров, соседи наши кладут 12, мы кладем 15. Затем приходил техперсонал и начинал проверять качество. В этот период в особенности под влиянием выступления тов. Кагановича началась настоящая борьба за качество. Так например на шахтах № 7 и 8 возникла общественная инспекция.

Одновременно у нас начала развертываться техучеба, и я сдал по бетону на «отлично», по проходке—на «хорошо». В марте мы выполнили программу на 127 процентов, в апреле — на 121 процент, и к маю все наше звено было премировано почетной грамотой. Вскоре мое звено было расформировано, и я стал бригадиром железобетонной кладки. Мы достигли рекордной цифры по кладке бетона: 27 сентября мы положили с подкладкой от ствола 65 вагонов, или 24,7 кубических метра.

Сейчас организация работ становится все лучше, но в первое время было очень плохо; создавалось впечатление, что люди не двигаются, а копошатся. Сейчас шахты уже другие, там есть где развернуться, а раньше—представьте себе: ствол и два квершлака, тут рельсы разгружают, тут же канаву чистят, тут породу возят. Люди толкутся и мешают друг другу.

Сейчас, когда входишь в шахту, не верится, что было раньше. Вот каких успехов мы добились.

ОЛЬГА УСТИНОВА

Шахта № 18—18-бис

ВОСПИТАТЕЛЬНАЯ БРИГАДА

Это было в 1927 году. Вопреки запрещению матери я вошла в пионеротряд. Она была религиозна и боялась еще, как бы не «осудили» соседи и знакомые, что у нее в семье—дочь-пионерка. Она говорила мне: «Если ты пойдешь в пионеротряд, значит ты не веришь в бога, а это против всяких законов». Жили мы в сектантском селе, в Днепропетровщине. Мать узнала о моем вступлении в пионеротряд только через год, когда я была избрана секретарем пионеротряда. Узнала она так. У нас в школе ставили пьесу «Красный глаз». Я дома одела галстук. Она спросила, зачем я это делаю. Я сказала, что играю на сцене, но от соседей она узнала правду. Мне здорово досталось. Когда я ходила на собрания, она требовала, чтобы я шла на молитву. Отец же предоставил меня самой себе.

В 1930 году пятнадцати лет я кончила семилетку и хотела поступить в техникум. Но меня в техникум не приняли, потому что еще не подошли годы. Тогда я поехала к сестре в Москву и поступила на завод, в слесарную мастерскую. Тут мне впервые пришлось столкнуться с рабочим народом. В мастерской работала недолго, всего один месяц. Я была там одна девушка, и

мне очень трудно было работать в такой обстановке. На этом же заводе открылась строительная школа. Я поступила на арматурное отделение. Это было уже в 1931 году. Тогда же я вступила в комсомол.

В октябре 1933 года была объявлена мобилизация десяти тысяч комсомольцев на метро. Я добровольно изъявила желание итти работать. Нас послали на лечебную комиссию в поликлинику, но я сказала, что здорова, и меня не осматривали. И когда нас стали распределять на 17-ю шахту и на Крымскую площадь, я сразу решила, что пойду на 17-ю шахту: о ней говорили, как об одной из наиболее трудных шахт, где было много плывуна и затоплений.

Я поступила работать бетонщицей. Из отдела кадров меня направили в молодежную бригаду бетонщиков Халтурина. В бригаде было тринадцать девушек и четыре парня. Первый день мне не пришлось работать под землей, я работала на заготовках. Внизу, в шахте, тогда работали еще один парни, а девушек пускали только посмотреть. Девчата работали на подноске и промывке гравия.

Первый день, который я проработала на шахте, показался мне за год, потому что до этого я физической работой почти не занималась, только разве на практических занятиях. А тут надо было работать с лопатой в тяжелой спецовке, тужурке, брюках. Болели спина и руки...

В этот же вечер я пошла в школу. Там было светло, тепло и уютно. Ребята обсуждали новую учебную программу, и у меня сжалось сердце: захотелось обратно в школу.

На второй день я попросила бригадира Халтурина, чтобы он разрешил мне спуститься в шахту. Со мной послали девушку, которая должна была провести меня. Первое мое впечатление от шахты—глубокая черная яма—и только. Я представляла себе все это иначе.

Только начали засекать штреки и бетонировали первую калотту. Работа велась допотопным способом. Бетон свозили в вагонетках на нижнюю штольню и с нижней штольни по блоку подавали на верхнюю ведрами. Мы, четыре девушки, тянули за веревку, и ведра с бетоном уходили вверх. В первый день мы уложили 4 вагонетки бетона. Тогда это была рекордная цифра. Через несколько дней мы стали укладывать по 11 вагонеток. Бригада Халтурина прослыла лучшей на шахте.

28 октября, перед пятнадцатилетием комсомола, мы устроили собрание на церковной крыше и решили по предложению секретаря комитета, что наша бригада будет называться Комсомольской. Меня выбрали группоргом бригады, и я стала проводить в ней комсомольскую работу.

Часть нашей бригады отошла на шахту № 18, и в бригаде

осталось только два парня, остальные были девушки. И все мы боялись, что у нас получилась женская бригада и что мы не вытянем. Но на вечере, посвященном пятнадцатилетию МЮДа, бригадир Халтурин сказал, что раньше не брали на метро девушек, считая, что они не способны работать на физической работе, а вот факт, что в нашей бригаде почти все девушки, а мы даем бетона больше, чем другие бригады.

При поступлении на работу мне дали третий разряд. Через месяц выявились четыре лучших девушки-бетонщицы: Гусева, Королева, Гаврилина и я, и всех нас перевели в четвертый разряд. Вскоре бригаду нашу также перевели на шахту № 18; здесь организовался комсомольский бетонный участок. Бригада у нас была очень спаянная, рабочие почти все были ударниками. За хорошую работу в первый же месяц мы получили переходящее комсомольское знамя. Когда стала практиковаться на Метрострое техучеба, наш комитет возглавил это дело. И наша шахта первая стала сдавать технический экзамен по бетону.

Первым сдавал Халтурин. Второй—я. Ребята первое время недооценивали это дело, не посещали кружков. Пришлось собирать их дома и вместе с ними заниматься. А такие девушки, как Королева и Гусева, малограмотны и не могли записывать то, что говорил преподаватель. А он задавал нам сложные формулы, даже наверное из высшей математики. За это мы его критиковали. Но все же при большом старании мы техучебу сдали все на «отлично».

Ко дню 8 марта начались бетонные работы на шахте № 18-бис. Из бетонщиц нашей шахты стали в подарок к 8 марта организовывать женскую бригаду. Меня назначили бригадиром. Но мне не хотелось работать бригадиром, потому что это дело было для меня новое: а вдруг да не справлюсь! Бетонное дело я знала хорошо, но никогда не была на ответственной работе. Я приходила в комитет отказываться. Но мой начальник сказал: «Раз вы проведены по приказу, значит отказываться нельзя». Пришлось итти на № 18-бис. Из бригады Халтурина со мной пошли самые лучшие девушки.

Хотя и жалко было Халтурину, но он сказал:

— Можешь брать тех, кто тебе нравится.

Сменный инженер, когда мы пришли к нему, был очень недоволен:

— Что можно сделать с такой бригадой, как у тебя? Ведь подумать только—одни девушки!

А со мной пошли двенадцать девушек—все, как на подбор.

Первый кубометр бетона на № 18-бис уложила наша бригада.

Мы показали себя сразу. Если другие бригады спускали с поверхности вниз 22 вагонетки, то мы спускали 36 и доходили даже до 48. План на март месяц был 250 кубических метров. Бе-

тономешалка не работала, пришлось делать ручным способом. С большим напряжением, но план мы в срок выполнили. За это нас премировали: на нашу бригаду дали тысячу рублей. Было это в апреле, и девчата решили купить себе к первому мая одинаковые костюмы—шерстяные юбки, голубые блузки и белые тапочки. Подошла сухая весна, и на майской демонстрации наша бригада выделялась среди других. Шли мы в первых рядах.

Вскоре мы отняли переходящее знамя у Кулагина, лучшей бригады нашей шахты. Тогда мы решили вызвать на соревнование бригаду Халтурина. Халтуринские парни смеялись—куда вам, бабам, до нас!

Но мы побили и Халтурина и в соревновании вышли на первое место. Теперь наша бригада стала лучшей на шахте. Лучшими работницами у нас считались: Леля Кноссалло, Юля Гусева, Ермолина и др.

В нашу женскую бригаду входило несколько парней, надо сказать правду, — не из лучших. Вот был такой Болтунов. Первые дни, когда он пришел к нам, он был большим лодырем. А у нас был заведен такой порядок, что по окончании работы мы устраивали пятиминутку и обсуждали, кто как работал. Я всегда говорила сама, что сегодня тот работал хорошо, этот плохо. О Болтунове пришлось поставить вопрос так: если ты, Болтунов, не исправишься в течение нескольких дней, не станешь работать так, как работают девчата, то мы тебя выбросим из бригады. Болтунов дал слово, что исправится. И верно, через некоторое время он исправился и вскоре стал лучшим ударником бригады.

Вообще моя бригада считалась как бы воспитательной бригадой. Основа у нас была хорошая, и к нам постепенно стали вливать парней. Вот, скажем, Скородумов. Его выгнали из бригады проходчиков Владимирова, потому что он очень плохо работал. По решению сменной комсомольской организации его перекинули в мою бригаду на перевоспитание. И через некоторое время Скородумов стал у меня ударником: ведь ему было неудобно стоять и смотреть, когда все ударно работали. Тем более—девчата.

Еще был такой тип—Балакина Маша. Ее выгнали с 18-й шахты за хулиганство. Она меня знала, знала также, что наша бригада хорошо работает, и пришла ко мне со слезами:

— Леля, возьми меня в свою бригаду.

Я взяла, решив, что девчина здоровая и если над ней поработать, то из нее выйдет толк. Она парням спуску не давала. В драку иногда с ними лезла из-за вагонов: у нас тогда нехватало бетонных вагонов. Над ней пришлось поработать и дома с ней много разговаривать. Мы жили в одном общежитии. И Маша

тоже стала хорошо работать. После мы ее назначили даже звеньевой на поверхность.

Первый мужчина, вступивший в нашу бригаду, был Гаврилов. Это старый рабочий-бетонщик. У нас все время он был ударником. Ему нравилось быть в бригаде девушек. Мы его с третьего разряда перевели в четвертый, а сейчас он работает по пятому разряду

Когда бетонные работы приняли больший размах, то нашего народа уже нехватало, и нам на укрепление бригады перекинули из проходки Зину Шахову. Она работала проходчицей по четвертому разряду. Бетонное дело она освоила быстро и стала работать по пятому разряду. Затем нам перебросили Рокотову Инну, она также быстро освоилась. Вообще те девчата, которые пришли в нашу бригаду с третьим разрядом, сейчас в большинстве работают по пятому разряду.

У нас на шахте создалось такое мнение, что девчата на укладке работают лучше, чем парни.

За время работы в бригаде у нас много прибавилось народу, но некоторые не выдерживали и уходили: нагрузка казалась им слишком большой. Кое-кого мы сами выкинули.

Если кто плохо работает, мы исключаем его за дезорганизацию и лодырничество.

9 мая 1934 года секретарь Московского комитета комсомола Шаширин прислал на нашу шахту письмо, в котором писал, что у нас плохо с качеством бетонных работ.

Срочно собрали комитет. Я была уже членом комитета. Меня выделили старшим инспектором по качеству бетона. Был создан штат инспектуры. В каждой бригаде было выбрано по два человека. Руководить этим делом пришлось мне. Я поставила себе целью, чтобы моя краснознаменная бригада была на шахте лучшей по качеству.

Инспекторами по бригаде мы выбрали Зину Шахову и Лелю Кноссалло, и бригада наша действительно вскоре обогнала всех. С нее стали брать пример.

В чем заключалась работа инспектуры?

Мы завели книгу, в которой производили записи по бетону. Например по окончании работы смены инспектор пишет в книге: «В смене такой-то обнаружена в своде нерадиальная кладка бетона. На укладке стоял такой-то». Эту книгу ежедневно просматривал начальник шахты и накладывал взыскания на виновных: или увольнение или выговор. Свыше трехсот записей было сделано в книге. Шесть человек уволили, некоторых перевели из техников в рабочие с понижением окладов.

С первых же дней инспекторы стали пользоваться большим авторитетом. Это звание получали самые лучшие люди в бригаде,

причем обязательно сдавшие экзамен по техминимуму на «отлично».

На нашем участке была слабая бригада Иванушкина. Она вскоре развалилась. Сейчас Иванушкин—краснознаменный бригадир, но тогда он с народом не справлялся. Перед нашей бригадой комитет поставил вопрос о том, чтобы выделить лучшую девчину и послать ее бригадиром вместо Иванушкина. На это дело мы выделили Лизу Гаврилину.

Бригада Шаталова тоже систематически не выполняла план. И опять за бригадиром пришли к нам. Вторым бригадиром пришлось выделить Лелю Кноссалло. В это время вышли значки похода им. Кагановича—среди первых значок получила и я.

Бетонные работы уже подходили к концу, и встал вопрос о подготовке кадров для отделочных работ. Меня выделили бригадиром на работы по мраморному делу. Для организации отделочной бригады из каждой бригады бетонщиков взяли по два-три человека. Нас направили на 1-ю дистанцию учиться. Там нам уделяли очень мало внимания, и мы пошли на 4-ю дистанцию. Приняли нас очень хорошо и стали обучать мраморному делу. Над нами шефствовала бригада мраморщика Аронова.

Двадцать дней обучались мы и затем перешли к себе на дистанцию работать. А на 1-й дистанции нам говорили, что мы сможем овладеть этим делом только года через три-четыре.

Я часто тоскую по своей бетонной бригаде на шахте № 18-бис.

Наша бригада отличалась всегда большой спаянностью. Мы вместе в кино ходили, вместе на политучебу. Мы всем интересовались, придумывали разные доски для показателей, летом часто организовывали массовки за город. Девушки одевались во все одинаковое.

Заработок у нас большой: от 500 до 700 рублей в месяц. Девчата наши любят принарядиться, ходят, как «огурчики»,— так говорят про нас. Бываем мы в театрах и в кино. Сама я кино не особенно люблю, может быть потому, что у меня глаза слабые. Зато я люблю театр. Недавно видела пьесу «Железный поток». Спектакль ставили московские артисты в Пятигорске. Затем смотрела «Чудесный сплав», но не досмотрела—спешила на работу. Раньше я любила декламировать, работала в драмкружке, а теперь предпочитаю прозу. Когда я отдыхала на курорте, очень много прочитала книг.

Сама я премирована на шахте пять раз. Первый раз трикотажным костюмом к 8 марта, потом получила деньгами 75 рублей, потом премирована вместе со всей бригадой. Московский комитет комсомола премировал меня патефоном и костюмом и наконец значком похода им. Кагановича и грамотой к МЮДу.

Моя бригада вся целиком перейдет на вторую очередь. Я буду работу совмещать с учебой. Хочу учиться на инженера.

Е. Л. ЛИМОНЧИК

Бригадир комсомольской бригады им. Кагановича, шахта № 13—14

НАДО ЭТО ПОМНИТЬ

сли раньше я был беспризорник и вор, то теперь я знатный человек на Метрострое. Меня знают в Московском комитете партии. Я кандидат в члены Моссовета.

Надо рассказать, как это вышло.

Мне было три года, когда умерла мать. Через неделю умер отец. Меня взял к себе дядя, сапожник.

Дядя мой был настоящий эксплоататор. Он заставлял меня работать, бил и не давал есть. Промучился я у него семь лет.

Однажды вечером я забрался к дяде и украл у него хлеб. С этим хлебом я пришел к беспризорным. Они увидели, что я свой, и взяли меня в компанию. Начал я с ними водиться, из дому ушел.

Мы жили в подвале большого дома. В этот подвал ребята приносили вино. Мы все пили тогда. Выпивать с нами приходил и Ванька Косой. Это был здоровый парень, настоящий вор. Я был очень горд, что он со мной водится, и часто помогал ему на «работе». А «работать» я научился очень скоро. Я делал самую «квалифицированную» работу и мог вытащить бумаж-

ник, где бы он ни лежал. А срезать часы с руки для меня было сущим пустяком.

Но раз я засыпался. Мы «работали» тогда в трамвае. Вдвоем с одним парнем мы выследили кассира. Мой парень заговаривал его, а я бритвой отрезал ручку у портфеля, кассир даже не услышал. Но меня поймали и так избили, что я пришел в себя только в подвале. Несколько дней я лежал, а потом решил уехать из Одессы.

Я объездил весь Советский союз. Был в Киеве, в Ростове, в Москве и на Кавказе. Я «работал» в поездах. Когда я на одной маленькой станции выскочил с чемоданом, меня забрали. Это был мой первый привод. Но я был маленький, и меня долго не держали.

Я уехал в Москву. А в Москве засыпался уже серьезно. Меня поймали на одном деле и отвели в МУУР. Это был уже настоящий привод. Меня сфотографировали и сняли отпечатки пальцев, потом отдали в Деткомиссию ВЦИКа.

Я уже начал понимать, что это не жизнь. А когда в Деткомиссии две женщины со мной поговорили как следует, я решил бросить воровство, только просил, чтобы меня научили работать. Деткомиссия послала меня в Днепропетровск, в фабзавуч. Я жил там в общежитии с другими ребятами, среди которых было много таких, как я. Теперь они не воровали, а учились и работали. Меня втянули в комсомол. Так я отошел от воровской жизни.

Фабзавуч я окончил в 1932 году, кончил хорошо и получил аттестат. Я попросился в Москву учиться. Мне дали рекомендацию, и я опять приехал в Москву. Поступил работать в автобазу ОГИЗа.

Там я проработал вплоть до мобилизации на метро.

Я попал на метро в числе десяти тысяч комсомольцев. Пошел я с большой охотой. Я знал, что на метро очень интересно работать. А меня поставили подметать двор. Я разыскал секретаря комсомольской ячейки и попросился в шахту.

Вдвоем с комсомольцем Мазниченко мы работали на откатке. Сначала было тяжело, я не привык к физической работе. Мы давали в смену 5—6 вагонов, и нам казалось, что это очень много. А тут еще старые горняки, с которыми мы работали, смеялись над нами.

Мы ничего не знали. Бывало, скажут нам: «подай марчеванку», а мы стоим, как дураки, и не знаем, что делать.

Но постепенно привыкли. Я начал давать 8—10 вагонов в смену, потом давал уже рекорд—20 вагонов, а в конце и 40 вагонов для нас уже не составляло труда.

На основной работе—на молотке—мне тогда приходилось работать очень мало. Только когда кто-нибудь из проходчиков

Тов. Л. М. Каганович и американский инженер Дж. Морган на метро

уходил, я брал молоток. А работать проходчиком очень хотелось, и я ловил каждую минуту, чтобы поработать на молотке.

В феврале 1933 года мне дали пятый разряд и поставили звеньевым. Ребята тогда подняли вопрос об организации комсомольской бригады. Организацию этой бригады поручили мне и комсоргу Плясову. Мы подобрали тогда действительно хороших ребят.

Когда бригада была организована, мне предложили стать бригадиром. Я отнекивался. Вызвали меня в комитет комсомола и сказали:

— Комсомольская бригада должна быть передовой — это большая честь быть бригадиром такой бригады на метро.

И я принял бригаду.

Когда мне дали план на первый месяц, я испугался. Он показался мне очень большим. В бригаде у меня был молодняк, и я не был уверен, что план мы выполним.

Наш секретарь опять сказал мне:

— Помни, твоя бригада комсомольская.

Я тогда вернулся в бригаду и начал прорабатывать с ребятами план. Проработали мы этот план, а надо было нам проходить фурнели. Раньше мы этой работы не делали. Но нам очень много помогали инженеры, особенно инженер Мосошвили. Он часто оставался на вторую смену, чтобы показать ребятам, как надо работать.

Нашей бригаде дали проходить фурнель и бригаде Замараева, старого горняка, дали то же. Замараевцы начали даже на два дня раньше нашего. Но мы их обогнали, сделали свою фурнель, доделали фурнель бригады Замараева и после этого прошли еще две.

Нашу бригаду всегда посылали на самые тяжелые участки— на плывуны, в воду. Плывуны прорывались, грунт осыпался, и нас часто било камнями по спине. Но мы не обращали на это внимания.

Лучшим у меня в бригаде был звеньевой—осетин Лешка Цховребов. Он ничего не боялся, ходил в самые трудные места. И на удержание плывунов я его всегда посылал.

Разрабатывали мы одну калотту, от которой в шахте все отказывались. Технический персонал решил ее не трогать, так как по геологическим условиям там было очень опасно. Но мы на собрании бригады решили ее сделать и через комсомольский комитет добились, чтобы нам ее дали. Мы ее разработали за 10 с половиной дней. Спецовки на этой работе пришлось менять по три-четыре раза в смену. Работа шла в замороженном грунте, и вода была очень холодная.

Из этой калотты вылезали не люди, а кучи грязи: так там мокро и грязно было. Мы делали работу даже тогда, когда тех-

нический персонал говорил, что не надо делать. Не секрет ведь, что иногда сменный инженер старался передать тяжелую работу другой смене. Но мы не слушались, а делали.

Иногда тяжело было работать, но мы никогда не унывали. Бывали случаи, что больше одной марчеванки в день заводить не удавалось. Вода бьет, грязь такая, что не повернешься. Надо было заводить и тут же крепить. А тут еще кровля отойдет либо еще что-нибудь, но мы работали, энергии у нас на все хватало.

А когда нам предложили итти навстречу комсомольцам английского щита, ребята наши приняли эту работу с гордостью. Наш участок назвали «Комсомольским крылом». Ну, мы и старались оправдать это название.

Мне сказали:

— Вот тебе участок в тридцать метров. Вы должны его закончить целиком. И отделку и изоляцию.

И мы сделали. Секретарь Дзержинского райкома Ширякин тогда говорил, что поставит на этом участке мраморную доску, на которой будет написано, что сделала участок комсомольская бригада Лимончика.

С мая 1934 года моя бригада не знает невыполнения плана. Мы в мае выполнили план по грунту на 122 процента, а по бетону на 420 процентов. Вначале мы клали по 25 вагонов в смену, а потом стали класть уже по 40. Правда, теперь кладут и по 100, но тогда мы ставили рекорды.

Ребята ко мне в бригаду шли очень охотно. Мы хоть много работали, но зато и зарабатывали больше других. Я например меньше 600 рублей не зарабатывал, а бывало и 700 и больше. Тов. Абакумов однажды даже сострил:

— Если вы Лимончику будете платить такие деньги, он у вас скоро апельсинчиком станет...

Когда я услышал выступление тов. Кагановича на слете ударников Метростроя, то вернулся в бригаду и сказал:

— Мы должны быть первые — и мы будем.

Ребята со мной согласились, и мы действительно первые на шахте стали бригадой им. Кагановича.

Очень много помог моей бригаде секретарь парткома Погребинский. Он часто беседовал со мной. После разговоров с ним я собирал ребят и говорил:

— Перед нами поставлены такие и такие-то задачи. Выполним мы их или оскандалимся?

И мы никогда не «скандалились».

Нас за это премировали. Меня например МК комсомола премировал фотографическим аппаратом. А начальник шахты за то, что мы забетонировали калотту в течение десяти часов, дал мне 150 рублей и всю бригаду премировал.

Недавно ко мне приезжала из Одессы тетка. Она услыхала, что я работаю на шахте, и решила меня забрать. Ну, я ей дал денег, купил платье, дяде купил костюм, послал братишке разные вещи. А когда провожал ее на вокзал, не удержался и сказал:

— Вы все меня считали вором и жуликом, из дому меня выгоняли. А теперь кем я стал? Видишь, что наша страна с людьми делает!

И. Л. ФЕДЧУН

Помощник начальника шахты № 13—14

ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО

Появление тов. Кагановича у нас на шахте всегда было переломным моментом в нашей работе. Он обычно указывал нам на целый ряд ошибок, и несмотря на то, что в первое время шахта № 13 работала неплохо, таких ошибок оказывалось порядочно.

Благодаря умелому партийному руководству на нашей шахте исправление ошибок, подмеченных тов. Кагановичем, всегда поднималось на должную принципиальную высоту. Недостатки вскрывались и изживались: мелкие—моментально, крупные—в результате длительной работы.

При мне Лазарь Моисеевич был три раза. Всякий раз он отмечал очередной этап, пройденный в нашей работе. Целую бурю энтузиазма вызвало предпоследнее посещение Лазаря Моисеевича. Тут мы начали по-настоящему бороться за улучшение качества работы на нашей станции, потому что самым строгим критиком качества на метро является Лазарь Моисеевич, и никакая комиссия по качеству с ним не сравнится.

На 29-й шахте, где я вначале работал, я встретился впервые с водоносными песками. Благодаря тому, что на этой шахте

Разработка забоя

был принят бельгийский способ работ, плывуны здесь грозили чрезвычайными неприятностями для сводов. Был момент, когда довольно авторитетные люди утверждали, что 29-я шахта при возведении стен своих сводов не удержит.

Нужно сказать, что со мной редко случалось, чтобы мне что-нибудь не удавалось. В силу ли моей молодости или привычка у меня, что ли, была такая, но я всегда верил в то, что я смогу сделать все, что захочу. И здесь, когда передо мной поставили вопрос, смогу ли я подвести стены под своды, не вызвав катастрофы, я был вполне уверен, что это мне удастся. Коллектив, который тогда работал на 29-й шахте, гарантировал мне, что эта работа пойдет хорошо.

На специальном совещании на шахте, которое явилось результатом длительной принципиальной дискуссии, мы решили вести работу способом колодцев. Обещанных спускных железных марчеванок нам не прислали, так что мы прошли при помощи досок, которые в сущности целиком не гарантировали нас от выпуска плывуна. Это потребовало от работников шахты чрезвычайной осторожности и большого нервного напряжения.

В момент, когда насосы в колодцах отказали, мы не знали, что делать, так как колодцы в течение нескольких минут заносило песком. Однако я не допускал мысли, что каждый выне-

Работа в тоннеле

сенный кубометр грунта может послужить основанием для осадки поверхности. Правда, мы долго бились над шпунтами и много приложили усилий к тому, чтобы эти шпунты не раскрывались, чтобы они лучше шли. В конце концов мы в совершенстве овладели этим делом, и колодцы были закончены.

Новые затруднения возникли у нас, когда перед шахтой № 29 встал вопрос о проходке под Митьковским путепроводом. Мы должны были просверлить тоннельную дыру под железнодорожной насыпью в чрезвычайно неблагоприятной геологической обстановке. Проектные условия не давали возможности уменьшить количество работ. До моего прихода на шахту решено было итти германским пятиштольным способом, так как проектировщики опасались, что своды до возведения стен не выдержат нагрузки от движения поезда и может произойти катастрофа с железнодорожными путями.

Когда я пришел на шахту, мы с группой товарищей решили таким способом работу не производить и предложили придерживаться старого бельгийского способа. Момент для этого предложения был неудачный, ибо как раз в это время возле ствола 12-й шахты произошла авария и образовалась воронка на проезде у театрального сквера.

У нас железнодорожные составы, проходившие по насыпи, вызывали серьезное сотрясение грунта, которое могло повести

к большому осыпанию его. С самого начала работы нам пришлось продвигаться чрезвычайно осторожно, оглядываясь на каждом шагу, чтобы не допустить аварии.

Мы не решились требовать, чтобы Московско-казанская железная дорога на время нашей работы прекратила движение по Митьковскому путепроводу, да это требование было бы неосуществимо. Дело в том, что по этой ветке подвозится большое количество хлеба к пищекомбинату им. Микояна, который целиком от этой ветки зависит. Поэтому мы добились лишь, чтобы поезда шли тихим ходом, а сами решили продвигаться самым быстрым способом, т. е. бельгийским.

Нам удалось выполнить работу, хотя и с большими трудностями. В нашей работе нами руководили темпы, потому что только они могли спасти положение. В результате я окончательно убедился в том, что в подземных работах ошибки часто могут покрываться за счет быстроты. До тех пор, пока грунт не пришел в движение, можно сделать многое даже с недостаточным креплением. К нашему счастью грунты оказались лучшими, чем предполагалось.

Когда моего начальника перебросили на шахту № 36—37, начальником остался я. Мне предстояло сделать железобетонную рубашку по тоннелю. Как раз в это время состоялось совещание в МК, на котором я также присутствовал. Надо сказать, что Л. М. Кагановича раньше я видел только издали. Здесь же я получил возможность непосредственно отчитаться перед ним в своей работе.

В Лазаре Моисеевиче меня сразу же поразили выдающиеся конкретность и оперативность. После того как я отчитался, он спросил меня лишь об одном: когда я закончу и что мне нужно, чтобы устранить помехи. На все мои вопросы он тут же дал исчерпывающий ответ, сделав при мне целый ряд указаний тем лицам, от которых зависел успех моей шахты.

Это совещание оказало мне очень большую поддержку—не только моральную, но и практическую. Хотя Лазарь Моисеевич и просил меня звонить ему лично или тов. Хрущеву по телефону, если мне что-либо будет мешать, но мне так и не пришлось этого сделать, потому что все их указания—правда, иногда с некоторым запозданием—были выполнены, в результате чего моя работа была в значительной степени облегчена.

На шахте № 29 в это время существовал такой взгляд, что там делать нечего. В серьезность изоляционных работ, которые у нас на шахте проводились впервые, управление Метростроя не верило, и помощи в этом деле я получил чрезвычайно мало.

Бетонную рубашку мы должны были по плану закончить к 1 апреля 1934 года. К 15 марта люди на шахте прямо озверели. Оставалась чрезвычайно большая работа, и так как я

Готовый двухпутный тоннель под Русаковской улицей

по своим техническим расчетам пришел к выводу, что эту работу в нормальные часы сделать нельзя, отдельным сменам кроме своей основной работы пришлось работать дополнительно еще и на отстающих участках.

В общем за исключением мелких недоделок мы закончили в срок, после чего меня вскоре перебросили на шахту № 13—14. Состояние станции «Площадь им. Дзержинского» в этот период характеризовалось тем, что у многих неожиданно появилась неуверенность, возможно ли будет построить станцию именно на этом месте и нужно ли было это делать вообще.

Шахта находилась действительно в аварийном состоянии. Это мы увидели сразу, после первого же осмотра. По шахте совершенно невозможно было пройти: вагонетки кузовами цеплялись за верхняки, в результате чего вся работа фактически была совершенно остановлена.

Управление дало нам льготные сроки для выполнения работ, с тем чтобы мы использовали весь апрель для приведения шахты в порядок. Мне поручено было вести шахту № 13. Мы начали с того, что прикрепили все штольни, одев их в железобетон. Получились как бы маленькие тоннели внутри будущего большого тоннеля. Это были, так сказать, наши командные высоты, с которых мы должны были дать бой тем трудностям, которые предстояли нам в борьбе за станцию.

Большое участие в нашей работе принял американский инженер Морган. После того как мы прикрепили штольни, станция оказалась на два метра глубже, чем это следовало по проекту. Последний был изменен, станцию заглубили. Основная опасность, которая ожидала нас,—это то, что мы прорвем верхний слой юрской глины и к нам хлынут плывуны. Тогда катастрофа с площадью Дзержинского была бы неизбежной.

Поэтому в процессе работы над станцией «Площадь им. Дзержинского» нам пришлось проявить особую тщательность не только в креплении, но и в самой проходке. Своды, которые были нам заданы по графику, мы проложили в течение двух месяцев. В августе мы уже приступили к разработке лотков, и разговоры о том, что построить станцию в геологических условиях площади Дзержинского нельзя, были опрокинуты жизнью. Наученный горьким опытом еще на 29-й шахте, я на своем участке работы старался делать все возможно быстрыми темпами, соблюдая максимальную осторожность, и никаких катастроф не произошло.

Я должен отметить, что лично мне все время мешала чрезвычайно большая опека со стороны целого ряда людей, которые только и делали, что говорили о том, как и когда завалится площадь Дзержинского, как и когда мы погубим боковые тоннели. Сам я не верил в возможность такой катастрофы. Если я хоть на минуту мог бы предположить, что она может произойти, я конечно работу немедленно бы прекратил.

Станция «Площадь им. Дзержинского»—наиболее яркий объект во всей моей работе за все время моего инженерского стажа.

5

Под охотным рядом

А. О. БОБРОВ

Начальник шахты № 10—11

РАБОТАЛИ, БОРОЛИСЬ, УЧИЛИСЬ

Я в 1922 году по путевке Московского комитета партии поступил в Московский институт инженеров путей сообщения. Время было очень занятное.

Институтом заправляла кучка белогвардейских студентов и профессоров. Коммунистов в институте было примерно человек двадцать. Студенты-партийцы не решались даже говорить профессорам о своей партийной принадлежности, так как это грозило неизбежным провалом на зачетах. Нам, студентам младших курсов, был воспрещен доступ на второй и третий этажи института, где безраздельно господствовали белоподкладочники. Если мы в одном конце аудитории запевали «Интернационал», в другом немедленно затягивали «Налей, налей, товарищ, заздравную чару». С большим трудом мы сумели открыть при институте рабфак, тем самым обеспечив базу для пролетарского студенчества в этом привилегированном институте.

Институт я окончил в 1927 году. Мой дипломный проект был приобретен НКПС. Меня усиленно оставляли для работы в этом комиссариате, но я отпросился на строительство Турксиба. Прокладывая дорогу и строя мосты на кессонах в чрез-

вычайно трудных и своеобразных условиях, я накопил немалый строительный опыт.

По окончании своей работы на Турксибе я уехал в Москву. Поступил на строительство Большого каменного моста, строившегося на кессонных основаниях. Здесь, на этом мосту, выковались те кадры, которые пришли впоследствии работать на метро вместе со мной.

Работа только еще начиналась. Нам отвели под контору одну комнату на Смоленском рынке. Поставили мы печку-буржуйку, купили столы и стулья. Тут же, прямо на полу, спали рабочие, приходившие к нам на работу.

Вскоре удалось нам отвоевать церковь на улице Фрунзе. Перегородили мы ее, навели потолки, устроили нары и стали обживать это неуютное помещение с хмурыми угодниками, смотревшими на нас со всех стен.

С этого момента и началась у нас работа. Мы заложили 10-ю шахту. Главное затруднение было в том, что не могли справиться с водой. Тогдашнее оборудование было настолько убогим, что сейчас даже смешно вспомнить.

Топило шахту у нас не раз, а откачивать воду было чрезвычайно трудно. Могэс тогда еще не понимал значения нашего метро, и мы никак не могли добиться от него правильной подачи тока для наших моторов.

Шахта наша напоминала глубокое ущелье где-нибудь в горах Кавказа. Со всех сторон били холодные ключи. Работать приходилось по пояс в воде. И все же работа ни на минуту не приостанавливалась. Объясняю это тем, что основные наши рабочие были старые кессонщики и тоннельщики, с большим закалом. За этой лучшей частью тянулись и плотники и землекопы.

Здесь в первый раз я встретился с тов. Кагановичем. Никто в шахте не ожидал его прихода. Мне было приятно видеть, что пришел к нам не просто гость, а действительно заинтересованный во всех деталях и критически оценивающий нашу работу товарищ. Сперва он не поверил нам, когда мы сообщили ему глубину проходки. Он заставил заново промерять и даже сам промерял глубину шахты. Долго он говорил с нашими рабочими, опрашивал, кто они, откуда приехали, как живут, чем питаются. И тут же сделал распоряжение улучшить материально-бытовое обслуживание наших рабочих.

Рабочие к нам все прибывали. Прибавлялась и работа. Уже началась проходка тоннеля. Нас попрежнему одолевали плывуны. Я вместе с механиком Филипповым представил проект проходки шахт и штолен по сжатому воздуху. Проект наш тогда не встретил одобрения. Против него возражал профессор Розанов, пользовавшийся на Метрострое большим авторитетом

Товарищи Каганович и Хрущев знакомятся с качеством работы

как участник строительства парижского метро. Так проект наш и заглох.

В дальнейшем возникли ожесточенные споры относительно того, как строить тоннели. Розанов и ряд других строителей высказались за одноштольную систему. Мы отстаивали двухштольную проходку, обеспечивающую лучшие условия для транспорта и облегчающую борьбу с водой. Решили строить, как нам казалось лучше. Впоследствии практика показала, что это решение было правильным, и в дальнейшем на Метрострое стали применяться наши способы работ.

Удивительно быстро росли люди на этой работе. Нужно подчеркнуть, что многие из наших инженеров, начиная с начальника шахты, учились работать у рабочих-тоннельщиков, старых, опытных мастеров.

Продвигались мы вперед медленно и осторожно. В это время был дан лозунг: сделать тоннель сухим. Начались новые споры. Тоннельщики возражали против наружной, прилегающей к породе изоляции, считая, что это затрудняет нашу работу. Я решительно высказался за изоляцию, и мы первые применили способ наружной изоляции, который с небольшими изменениями был принят затем и на всех других участках.

В ходе работы мы много раз видели у себя в тоннелях Лазаря Моисеевича, систематически наблюдавшего за нашей работой на всех ее этапах. Мы очень много получили от него

указаний в вопросах организации работы и улучшения бытовых условий. Особенно благодарны мы Лазарю Моисеевичу за его помощь по механизации работы. Он помог нам достать компрессор и отбойные молотки.

Техническая вооруженность Метростроя в ту пору стояла на очень низком уровне. Если сказать правду, никто из нас, руководителей метро, не думал тогда относительно технических приемов работы, а все споры шли вокруг одного вопроса: работать открытым способом или закрытым? Если бы мы тогда применяли работы по сжатому воздуху или по замораживанию, не было бы никакой необходимости закрывать движение по улице на целых полтора года.

Работа в плывунах и происходившее перемещение грунтов ставили под угрозу сохранность домов, расположенных близ тоннеля. На стенах пошли щели, по городу ползли зловещие слухи. Этот период совпадает с поворотным моментом в истории строительства московского метрополитена.

Лазарь Моисеевич вызвал тогда на совещание основных работников строительства и поставил всем нам в упор вопрос:

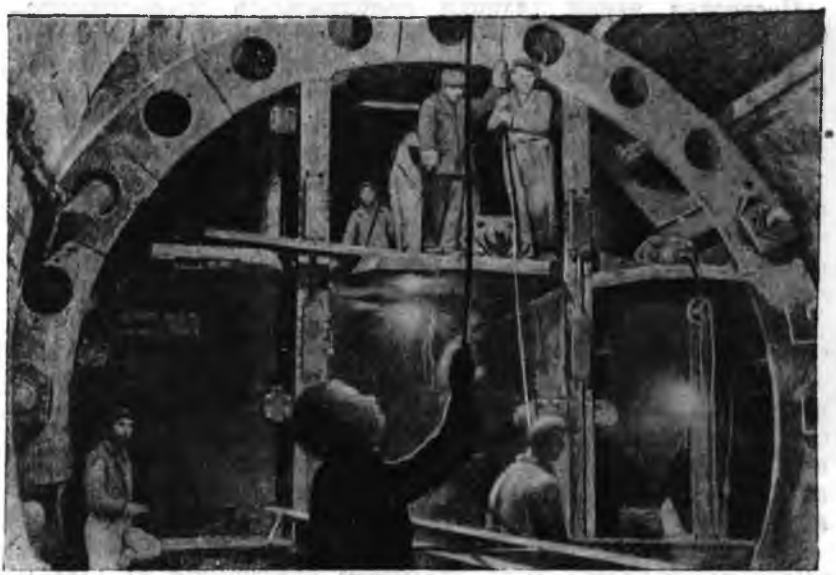
— Что нужно для того, чтобы строить метро быстрее и успешнее, чем мы это делаем? Как ликвидировать кустарщину в нашей работе?

Вопрос был поставлен в самую точку. Мы действительно работали, как кустари. Тов. Каганович тут же вызвал старика Емельянова, который рассказал нам об опыте строительства тоннеля, и во всю ширь поставил вопрос относительно механизации наших работ. Даже и при том оборудовании, которое у нас было к тому времени, можно было значительно лучше вести работу.

Тов. Каганович выкликал на этом собрании одного за другим наших тоннельщиков (он знал их всех по фамилии), внимательно выслушивал их мнения и встречными и перекрестными вопросами прощупывал больные места. Не каждый из нас нашел в себе достаточно мужества прямо говорить о них. Но с этого момента мы по-настоящему оценили этот кажущийся теперь обычным прием нашего партийного руководителя—это внимательное выслушивание низовых работников и постоянное подталкивание их на более смелое решение вопроса, на более широкий, политический, я бы сказал, подход к работе.

И вот месяца через два все мы ощутили решительный перелом в работе Метростроя, обеспечивший дальнейшее ударное развитие работы.

Постановление ЦК партии о Донбассе живым образом отразилось и на работе Метростроя. Участки были ликвидированы, и по директиве тов. Кагановича самые крепкие из руководителей были рассажены непосредственно на шахтах. Руковод-



Монтаж советского щита в камере

ство Московского комитета партии стало чувствоваться совершенно конкретно в любой области нашего строительства.

Мы строили станцию в Охотном ряду. Уже заложив первые своды и котлованы, мы бросили эту работу, ибо тут же был решен вопрос о переходе на трехсводчатую станцию. При строительстве станции можно было оценить превосходные качества наших рабочих. Треть станции у нас была в плывунах. Были такие моменты, когда плывуны врывались в выработки и грозили завалить всех работавших в этой штольне, но люди, которые там работали (упомяну из них Расстригина, Ивовича, Воробьева), не покидали своих постов даже в самые опасные моменты. И так, шаг за шагом, под сплошным ливнем падавшей сверху воды мы осуществили сбойку между станцией «Охотный ряд» и однопутным тоннелем. Это сыграло огромную роль в создании фронта всей работы станции.

Припоминаю одно из посещений тов. Кагановича в этот период. Наши рабочие говорили ему о плохо поставленном питании. Тут же по выходе из тоннеля тов. Каганович пошел на кухню, долго изучал там постановку дела и крепко поругал нас и администрацию столовой. Мы были вынуждены по-настоящему взяться за этот отстающий участок, и рабочие стали получать хорошее питание.

Постройка нашей станции приближалась к окончанию. Сильно давало себя чувствовать горное давление. Рабочие то и дело слышали над своей головой треск лопнувшего дерева. Порой страшновато бывало. Но работа шла безостановочно.

И неожиданно сказалась отсталость нашего метростроевского хозяйства — нехватало бетона. У нас даже стали появляться сомнения, сможем ли мы закончить постройку к сроку. Настроение падало. Горное давление действовало не только на наше крепление, но и на наши мозги. Два огромных здания, строившихся в Охотном ряду вдоль нашей станции, еще больше усиливали нашу тревогу. Без бетона мы не могли итти вперед.

И здесь мы снова почувствовали решительное вмешательство МК партии. На одном из совещаний под председательством Лазаря Моисеевича вопрос о бетонных работах и максимальном их обслуживании был поставлен со всей остротой. Первые составы с гравием, прибывшие вскоре после этого, внесли большое оживление в нашу жизнь. Мы ясно почувствовали, что наш метрополитен строим не только мы, но и вся Москва, весь наш Союз.

Горное давление—казалось бы, сугубо технический вопрос—также неоднократно было предметом обсуждения на заседаниях Московского комитета партии. Лазарь Моисеевич привлек к этому делу лучших специалистов нашего Союза, и здесь были приняты широкие мероприятия, в корне изменившие положение.

Уверенность в успешном окончании работы быстро росла в нашем коллективе.

Приход комсомольцев на нашу работу в особенности внес свежую струю на метро. Составлялись бригады, в которых преобладала молодежь. На одного старика-производственника приходилось пять-шесть комсомольцев. Вскоре из среды этих комсомольцев стали выдвигаться бригадиры и звеньевые, занявшие ведущее положение на самых ответственных участках.

Каждый из нас мог бы рассказать о том, как он вырос на новой работе. Огромный масштаб работ, необычайное разнообразие сложных и новых для нас технических проблем, постоянное и непрерывное ощущение связи с партийным руководством и пролетарской общественностью—все это заставляло нас упорно учиться, успешно преодолевать трудности, заражало бодростью, воспитывало нас политически и морально.

Незаметно каждый из нас крепко сжился с мыслью—построить самый сухой, самый красивый, лучший в мире метрополитен.

Мы в это верили, этим мы жили — поэтому мы победили.

С. Н. САВЕЛЬЕВ
Инженер участка шахты № 10

МОСТ В ОХОТНОМ

еще мечтал в детстве попасть на паровоз. Шестнадцатилетним мальчишкой я устроился паровозным кочегаром в дальней Сибири. Ездил три года. Воспоминания об этой работе у меня очень хорошие.

В 1925 году меня командировали на учебу в Томский институт. Кончил институт по рудничному отделению. Практику я проходил на Рыковском руднике.

Условия работы там были исключительно тяжелые. Во время бурения перфораторами из-под бура идет сернистый газ. В одном из колодцев я однажды чуть не погиб. Потеряв сознание, я упал и конечно задохся бы, если бы проходчик случайно не натолкнулся на меня. В результате сильного отравления газом я два месяца говорил шопотом.

В Сарачинском районе (подле Минусинска), где я после окончания института работал по золотодобыче инженером, всю зиму свирепствуют бураны. Снежные лавины скатываются с гор с огромной силой, сметая все на своем пути. Заводский пейзаж там поэтому очень унылый: все здания стараются врезать глубоко в землю, их почти не видишь.

В этом районе пришлось мне проработать три года. На работе мне очень везло. Прииски были мало разведанными. До моего приезда рудник выполнял программу настолько плохо, что его хотели консервировать. Но потом мы случайно наткнулись на очень богатый забой, и добыча увеличилась в два раза. Я стал энтузиастом нового забоя, и мне работалось веселее.

Хорошо ознакомившись с геологией района, я стал значительно увеличивать выработку. Правда, я очень рисковал в своих поисках, но этот риск оправдывался: из двадцати случаев в семи мы натыкались на богатые золотоносные жилы. Расходы окупались.

На работе меня хорошо ценили, я даже был назначен заместителем главного инженера. Только я все смотрел в сторону. Уж очень далеко, да и климат паршивый.

Получив первый отпуск, я поехал на Кавказ. Попутно был в Москве и зашел в управление метро. Мне пришлось скрыть, что я до этого работал на золотых приисках (золотоискатели у нас на особом учете). На работу меня приняли. Но когда инженер Гертнер заглянул в мой трудовой список, замахал на меня, как на зачумленного.

— Вас брать нельзя,—решительно заявил он.

Я пошел к другому инженеру. Начальником по кадрам у него была тов. Каменецкая, которая между прочим сейчас работает у меня. По моему впечатлению она тоже решила от меня отделаться. Но мне было все равно, кем работать на метро,—хотя бы даже слесарем.

— Какую же работу вам дать?—спрашивает Каменецкая.— Сменного техника?

— Согласен.

— Но квартир у нас нет.

— Я квартиру не прошу.

— Жалованье у нас маленькое.

— Согласен на любое.

Не сумела отделаться от меня тов. Каменецкая. Попал я в технический отдел, посидел там месяц, потом перевели меня на должность инженера, прошел еще месяц, и тут я почувствовал, что без квартиры в Москве действительно жить нельзя. Пришлось опять пойти на поклон к тов. Каменецкой. Смилостивилась на этот раз и устроила в одной комнате со сменным мастером. Имущества у меня не было никакого. На ночь мне приходилось снимать с петель дверь, класть на две табуретки и спать, завернувшись в свой дождевик. Все шло хорошо, пока не приехала к моему компаньону жена. Мы с ним работали в разных сменах, и поэтому постоянно приходилось оставаться с его женой наедине. Я нашел это неудобным и опять стал просить отдельную комнату. Наконец мне ее дали.

Управление щитом

Первое время мне пришлось работать проектировщиком. Признаюсь, работаю я с четырнадцати лет, и первый раз в жизни пришлось мне греть стулья в техническом отделе — терпеть не могу канцелярии. Я проектировал копры и эстакады. Только с мнением моим в то время никто не считался. Сидел я на канцелярских задворках и ловил мух.

Наконец меня отправили в шахту. Я был назначен начальником участка. Работа на участке шла исключительно слабо. Одни начальники занимались заготовкой щебня, другие где-то грузили баржи, а на мою долю выпало устанавливать котлы для обогревания изготовленного бетона. Пришлось еще их разыскивать.

Шестой участок на протяжении 116 метров мы закончили довольно быстро — в четыре месяца. Как раз в это время на 10-й шахте случился пожар.

Когда я пришел в тот день на работу, я сразу вспомнил Рыковский рудник: мне ударил в нос сильный запах газа. Первый день мы ходили без масок и никак не могли толком установить, что собственно горит. Анализы показали, что горит битум где-то на первом участке. Газы начали приливать, так что без маски было трудно ходить.

Работы на шахте были приостановлены. Полтораста дежурных рабочих сидели в раздевалке и ждали. Как раз в это время у нас шли работы по креплению деревом, и надо было зорко следить, чтобы крепления не обрушились. Все кругом нервни-

чали. Наконец удалось установить, что горит на 10-й шахте, в кессонном участке. Решили выпустить воздух, после чего действительно горение газа за обделкой ослабло и дым поредел. Можно было продолжать работу.

В это время мне поручили установку насоса для подачи цементного раствора за обделку. Было ясно, что горели изоляция и дерево за бетоном; бетон разрушился в местах, где происходило горение. Насос пришлось установить в кессоне. Работа была трудная, газы захватывали дыхание. Когда насос был установлен и в пробуренные отверстия пустили цементный раствор, пожар начал глохнуть. В течение суток все пустоты были заполнены цементом.

Нужно отметить поведение наших инженерно-технических работников во время этого пожара. В течение трех-четырех дней они работали самым усиленным образом, уходя с шахты лишь на несколько часов. Рабочих в опасные места не пускали, чтобы не было больших отравлений.

Вскоре после этого случая мы приступили к вестибюлю. Сначала вестибюльным делом занимался я один. Мы рассматривали проекты и никак не могли решить вопроса, как разрабатывать вестибюль. Я был сторонником того, чтобы закрыть движение по Охотному ряду и работать открытым способом.

Лазарь Моисеевич возражал против закрытия Охотного ряда. Он указывал на то, что Охотный ряд, лежащий на центральной городской артерии, является важным пропускным пунктом для всего городского движения, тем более что здесь происходило усиленными темпами строительство самой большой гостиницы Моссовета и по другую сторону—здания комитетов СТО. Оба здания стояли в лесах, к ним ежеминутно подкатывали грузовики.

Не принять этих доводов было нельзя. Приходилось пересоставлять наши проекты. Принесу я их к тов. Боброву, только начну рассказывать — Бобров гонит меня из кабинета. Ни один из проектов не удовлетворял условиям.

Как-то на техническом совещании я слышал рассказ одного из наших руководителей о постройке американских мостов без свай: укладываются металлические балки на землю, а потом снизу подводятся колонны. Был принят способ перекрытия такими мостами всего Охотного ряда. По предложению Московского комитета партии мы должны были проделать эту работу в самый короткий срок, чтобы не стеснять движения.

На решающем совещании мне предложили установить этот мост площадью в 625 квадратных метров в течение трех суток. Я стоял ошеломленный: по моим расчетам при самых хороших темпах работа должна была занять три недели. Но спорить не приходилось.

Средний зал станции «Охотный ряд»

В убийственном состоянии возвращался я с этого совещания. Захожу к главному инженеру подземных сооружений Агафонову (он не давал мне разрешения на постройку моста из-за отсутствия соответствующих чертежей) и говорю:

— Предупреждаю, что сегодня ночью мы будем разрывать Охотный ряд.

Агафонов встретил меня сурово.

— Ах, так? — говорит. — Мне приходится пожелать вам спокойной ночи. Где вы были раньше?

— Спасибо, — говорю, — за пожелание, но только я еще раз повторяю, что сегодня в двенадцать часов ночи мы начинаем разрывать Охотный ряд.

На этом и расстались.

Пришлось мне занять на этой работе всех своих рабочих. До двух часов ночи мы пропускали ночные трамваи, а к четырем утра уже начинали свертывать работы, чтобы пропустить утренние трамваи. Рабочие работали с огромным энтузиазмом и небывалым напряжением. Работали бешено, все вертелось перед глазами. В этой спешке тем не менее организованность всех смен и звеньев стояла на большой высоте. Я совсем не спал двое суток. Фонари, казалось мне, окружены были разноцветными дугами, в ушах гудело, кружилась голова.

Тем не менее на третьи сутки, как нам было указано, мы

подвели мост под всю трамвайную линию, не остановив движения по Охотному ряду.

После этого мне пришлось построить мост над наклонным ходом. Срок был дан двадцать четыре часа. Площадь моста — 150 квадратных метров.

Не раз тогда ко мне подходил тов. Абакумов:

— Ну что, кончишь мост, не обманешь?

— Кончу, — говорю.

Вижу: у него явственные сомнения.

— Нет, — говорит, — не даю разрешения.

Походит он вокруг меня и опять спрашивает:

— Неужто кончишь?

— Кончу.

Опять подходит:

— В сутки?

— В сутки.

— Ну, ладно, делайте...

Правда, этот мост мы оборудовали не в двадцать четыре часа, а в тридцать. Но мост был сделан чрезвычайно устойчиво.

Такие работы и в такие сроки никогда еще не производились.

Работа была чрезвычайно опасная. Мы подкапывались под трамвайные пути. Вибрация почвы была огромная. Малейшая неточность в исполнении — и мост наш мог сесть враскорячку.

Как-то вечером, возвращаясь через этот мост домой в автобусе, я невольно думал о том, как бы мне с моим автобусом не... провалиться.

Но мы быстро прошли опасные стадии работы. Через несколько дней по этому мосту полным ходом прошли на Красную площадь тяжелые танки. Мост отлично выстоял.

За эту работу я получил значок им. Л. М. Кагановича.

А. И. ХОЛОД

Бригадир-проходчик шахты № 7—8

НА МЕТРО Я ВЫРОС

сли можно так сказать, я родился от двух отцов, потому что мать моя, будучи беременной, замуж вышла второй раз. Родом я из Донбасса. До шести лет я жил при матери. Когда мне исполнилось шесть лет, приехал к нам в деревню дед со стороны первого отца и забрал меня в Терскую область, где происходила нарезка земли и деду выгодна была прибавка за счет моей «души». У деда я прожил три года. Житье было незавидное, о чем соседи написали матери письмо, и она, что называется, опять прибрала меня под подол. До двенадцати лет я учился, а затем поступил в шахту «Горьковская» глейщиком, потом стал работать лампоносом, потом мазилкой, потом плитовым (вагонщиком). В 1919 году нагрянула ко мне тетка со стороны первого отца и оплакала деда и дядю, которые были убиты белыми. Бабушка осталась одна, работать некому. Я разжалобился на столь горестное состояние, но крестьянствовать от отсутствия привычки мне не понравилось, и я вернулся на рудники. Поступил я на шахту «Чайкино», где пробыл до 1923 года, причем одно время работал и на шахте «Пастуховка». Это был как раз тяжелый период голодухи, и

Готовый тоннель из железобетонных блоков

мне пришлось работать сразу на двух шахтах: на одной семь часов, на другой восемь часов. Отец прихворнул в это время, и я волей-неволей должен был поднажать. Но при такой работе меня не надолго хватило: через девять месяцев я остался работать только каменоломом на «Пастуховке». К этому времени я стал оглядываться вокруг себя и подал заявление о вступлении в комсомол при Щегловском рудоуправлении, находившемся от нас в пяти километрах, так что приходилось туда постоянно бегать. Секретарь комсомола Кулешев посоветовал мне организовать у нас ячейку комсомола. Я с жаром принялся за это дело, и в течение месяца у нас сколотилась ячейка в сорок комсомольцев. В том же году я был избран членом сельсовета.

В 1926 году я перешел работать бурильщиком на шахту № 8 того же рудоуправления. Раньше я работал на породе, пришлось перейти работать на уголь. Бурка на 8 четвертей оплачивалась 1 рубль 50 копеек. Работа оказалась подходящей: в первый же день я пробурил 6 бурок, потом 8 и в конце месяца бурил уже по 12 бурок в день, т. е. в то время я зарабатывал около 20 рублей в день. Я считал своей обязанностью как комсомолец бороться за повышение нормы. До меня бурильщики делали 4—5 бурок в день. Пробурив, уходили домой. Заработок получался достаточный. Через месяц цена за бурку снизилась до 1 рубля 2 копеек, и я стал сверлить по 15 бурок в

смену. В течение четырех месяцев цена съехала до 42 копеек, и все-таки заработок получался хороший, примерно рублей 12 в день. Из-за этих бурок несколько рвачей меня чуть не кокнули: подстерегли как-то около шахты, один хватанул меня чем-то и сбил с ног. Но я быстро вскочил и бросился наутек.

— Мы тебе покажем, — кричат, — как сбивать цены!

В ноябре 1927 года по болезни легких я должен был оставить работу в шахтах и поступил на Макеевский завод. Сначала чернорабочим, потом перешел в оснастчики, потом в помощники машиниста, а через полгода стал машинистом парового крана.

Как я уже говорил, я остался без родного отца. Отчим относился ко мне довольно прохладно. В 1921 году умерла моя мать, и отчим женился на другой. Мачеха и есть мачеха. Радости от нее было мало. Жил я дома потому, что у меня было три брата: жалко было оставить их одних у отчима. Мачеха не скупилась, раздавала им «лещей», попросту говоря — колотила. От такой жизни я стал заглядывать понемногу в бутылочку — что там на донышке?

Прознал про такое дело секретарь заводской ячейки Михайлов, и вот, бывало, после получки начинает он ко мне подъезжать. Принесет полбутылки, сам не пьет, а мне предлагает. Ну, я конечно не отказывался, в привычку вошло.

— Чего, — спрашивает, — ты, парень, пьешь? Небось, комсомолец, работник на заводе из первых. С чего это ты?

Я горе ему и рассказал:

— А выпью — и ничего, не страшно, и все кажется хорошим...

После этого, как приспеет получка, он меня разными штуками оттягивает от дружков дня на три. Те в это время пропьются до полушки, и мне уж итти не с кем, а одному—неповадно. Так и стал я оттягиваться от пьянки.

Как-то раз Михайлов мне говорит:

— Работник ты, Холод, хороший, пить, я знаю, ты бросаешь, уже стал меньше пить — вступай-ка ты в партию!

Я послушался и подал заявление.

С этого и началась новая моя жизнь, сознательная и умная.

На следующий год получил я путевку на учебу: тогда при ВЦСПС были организованы трехмесячные курсы нормировщиков. На курсах я шел хорошо, и мне в виде премии дали путевку в высшую школу профдвижения, где я проучился полгода. Меня приняли без экзамена, но когда я начал учиться, мне было трудно, и я просил после первого семестра ввиду слабой подготовки меня освободить. После этого ЦК союза послал меня в командировку на Чирчикстрой, где я пробыл два месяца. По возвращении поступил работать на метро, на шахту № 8. Я попал в бригаду Воробьева подручным проходчиком.

Когда я влез в шахту, оказалось, что она совершенно не похожа на шахты Донбасса, даже названия несвычные, которых у нас нет в шахтерском обиходе, например мартын, марчеванка, хотя марчеванка — это всего-навсего доска, которая загоняется для поддерживания породы, а мартын — та же кувалда пуда в три-четыре. Конечно не в них суть, а в том, что в шахтах Донбасса мы за креплениями не смотрели, и они, сколько хочешь, могли заваливаться. А тут совсем другое дело: лезешь под землю кротом, а над тобой люди в трамваях ездят или дом стоит — тут можно в подножку сыграть!

В первые дни мне было работать трудновато, потому что я уже пять лет не занимался физическим трудом, но скоро привык. На метро я работал проходчиком, т. е. головным. Первая лопата — это самая опасная работа, так как все время под риском.

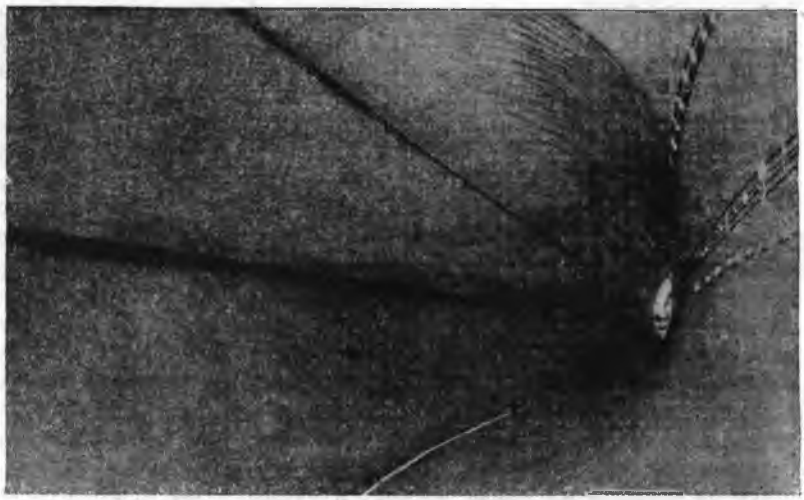
На шахте я встретился с плохой организацией труда и рабочего места. Примерно: идем одним забоем, нас четырнадцать человек, а в забое только повернуться — один работает, а десять мешают. С инструментами тоже была досада: кончит смена работу и расшвыряет инструменты, куда попало; заступает другая смена — ищет, чего не теряла. Я об этом написал в газету, после чего в шахте появилась кладовая, стало больше порядка. Потом я написал заметку о ТНБ: люди сидят наверху и по слушкам только знакомы с тем, что делается в шахте, а между тем строчат расценку. Я написал, что это должен делать десятник. В результате моей заметки нормировщики были сняты, и расценку стали производить десятники. Подручным проработал я полтора месяца, потом меня назначили звеньевым, ведущим забой самостоятельно, хотя за этот короткий срок я не особенно еще свыкся с работой и не совсем освоил ее. Пришлось так: схожу посмотрю, как сработано в другом забое, потому что хоть и объяснит тебе десятник, но на чужих словах не так это понятно, как на своих глазах.

Раз мы работали в забое. Вдруг прибегает инженер Зубков:

— Холод, бежим скорее со мной!

Прибежали мы в транспортную штольню, глядь — садится, и верхняк уже лопнул. Забойщики за ухом чешут. Быстро поставили ремонтину (стояк), чтобы не завалилась рама, закрепили, и дело пошло. Конечно все это было бы легко сделать и самим забойщикам, которые там работали, но они растерялись, побежали с таким пустяком за инженером.

На шахте у меня была тесная связь с парторганизацией, состоявшей из пяти человек: заместителя начальника, секретаря и трех рабочих. Я пришел шестым. Парторг Ермолаев нагрузил меня не хуже верблюда: назначил парторгом в смену, партинформатором, сдал работу по РКК и по комсоду. Конечно



Тоннель, сданный под монтаж

как следует я со всем этим справиться не мог, хотя по партинформации меня отмечали с хорошей стороны, а по комсоду наша шахта во время займа вышла первой по метро.

Немало пришлось повозиться с людьми. К примеру: раньше неявка на работу была обычным явлением, не вышел — и не надо. Я же поставил это дело на ребрышко: за прогул по причине пьянки увольняли, после чего стали работать дружнее. В мае месяце к нам пришла первая тысяча мобилизованных на метро комсомольцев. В нашу шахту их попало всего семь человек, в мою смену двое — Михайлов и Антонов. Я как парторг прикрепил их сразу к старым рабочим на выучку. Пошли разговоры, что эти новички, никогда шахту не нюхавшие, разбегутся, но получилось наоборот: самые деловые. Мобилизованные комсомольцы были очень преданы делу и быстро освоили работу. У нас был техник Сидоренко, по-моему — рвач. Врезался в память вот почему: четыре раза у нас было опущение грунта — и всякий раз в его смену. Я написал об этом заметку, правда, скрыв свою фамилию, но он узнал.

— Если ты, — говорит, — будешь заниматься такими штучками, не работать тебе и не жить!

Я об этом сообщил, куда следует. Его было назначили к увольнению, но он сам ушел подобру-поздорову.

В целях самокритики я организовал выпуск сменной стенной газеты, в которой критиковались недостатки. Это приносит немалую пользу в работе.

1 января 1933 года у нас создались сквозные бригады, и я был назначен сквозным бригадиром. Как вырастала бригада? Примерно присматриваюсь к людям, вижу — сильные ребята, на работу звери. Подсортуешь так человек двадцать — и вот тебе бригада. Моя бригада была составлена из мобилизованных. Вначале по причине их неопытности часто приходилось самому работать круглые сутки — все четыре смены: боязно было поверить. Первая наша работа — проходка под домом № 10 по Моховой, который имел осадку. Глубина двадцать метров, до потолка семнадцать. Дом дал трещину, когда проходили транспортную штольню. Можно сказать — не прошли, а пролезли под этим домом. Бригада наша в этом деле вышла на первое место. 12 января я был выбран на 1-ю партийную конференцию по Метрострою с освобождением от работы. Но я с конференции шел опять на работу до утра, утром немного спал, после чего опять на конференцию, — как белка в колесе.

Когда я сидел на конференции, я думал: «Вот я, Холод, несколько лет тому назад штанов на себе не держал, темный человек был, а теперь сижу и разрешаю чуть ли не мировые вопросы».

В феврале месяце я из шахты был переброшен на поверхность: на шурфы и сбойку 7-й шахты. Рядом проходила штольня, а в семи сантиметрах — канализация. Однажды я работал ночью, сменился и уснул в помещении ячейки. Часов в одиннадцать секретарь парткома будит меня:

— Холод, твой шурф затопило, беги скорее, там полно воды!

Прибежал, гляжу: звеньевой стоит по шею в воде.

— Вот, — говорит, — стали пригонять марчеванку, и вдруг как хлопнет на всю вселенную!

Вижу, что музыка довольно скверная. Вызвали аварийную, пришла администрация выяснить, в чем дело. Решили, что пробиты канализационные трубы. Я спустился вниз. По запаху и по виду вода не похожа на канализационную. А ниже была шахта № 7, вода туда — рекой. Я побрел по колено в воде, прорубил марчеванку, залез за нее с лампочкой на проводе. Гляжу: одна небольшая труба, дюйма в три, а поперек идет сорокадюймовая большая магистраль. Вода хлещет из нее вовсю, песку вымыло уже уйму, и образовалась пустота метров по пятнадцать в ширину и длину. Рядом был колодец. Я влез в него вместе с мастером Алексеевым и перекрыл трубку резиновой втулкой. Когда я лез обратно, меня стукнуло оборвавшимся со стенки кирпичом, и я чуть не загремел вниз.

Почему получилась авария? Когда мы делали проходку, нам говорили, что до сбойки 7-й и 8-й шахт — 5,40 метра, а когда

Ориентировка по отвесам тоннеля

произошла авария, оказалось, что всего 70 сантиметров. В свое время я обращался к начальнику участка: сколько, дескать, метров до сбойки? По его словам выходило, что хватит на три дня работы. А мы сделали в один. Получилось так, что из 8-й шахты загнали марчеванку, а мы загнали из своей. Полтора метра было у них и полтора у меня. Началась осадка грунта, грунт нажал на трубу, и она лопнула. Этого можно было избежать, во-первых, если бы администрация имела план подземного хозяйства, она знала бы, что в этом месте находится труба; во-вторых, если бы было предусмотрено, что здесь до сбойки не 5,40 метра, а 70 сантиметров, то можно было бы пробивать только с одной стороны, и аварии бы не было.

Благодаря этой чортовой аварии я двое суток не выходил из шахты.

После окончания шурфов мы перешли на разработку калотт. Сделал я сам небольшой чертежик и указал ребятам, где какая рама, насколько она должна стоять ниже другой и т. д. Благодаря этому дело у нас пошло довольно складно, хотя и тут конечно не обошлось без заминок. Как-то я работал на забое, вдруг слышу — начинает трещать потолок. Треск этот отдается в затылке. Я вылез, смотрю — потолок садится, осел на семь

сантиметров и остановился. Пришлось все переделывать. Если мы весь потолок загнали в одну смену, то на переделку ухлопали четыре.

Как раз на другой день прибегает ко мне в забой рабочий и кричит:

— Тепа погиб!

Я выскочил в двадцать седьмой забой. Гляжу — потолок завален, внизу лежит Тепа, люди стоят и охают. Круглый филат завалился углом, и образовалось пространство, куда попал Тепа. Рука у него угодила под марчеванку, и он не мог вылезти. Народ стоит, а сделать ничего не может. Я схватил ножовку, повис головой вниз и давай пилить марчеванку, чтобы освободить тепину руку. Когда я отрезал марчеванку, рука у Тепы освободилась, и он упал на песок в фурнель, но не разбился. Меня вытащили за ногу. За это дело я получил премию — пятьдесят рублей.

Март-апрель 1934 года были у нас очень напряженными по плану. Нам надо к 1 мая закончить станцию, а в лесных материалах большой недостаток. У нас в бригаде втайне от начальства была тогда такая установка: прежде чем спускаться в шахту, натаскай себе сам досок и кругляка. Вот до чего разохотились на работу! Ребята приходили часа за два до начала, шарили по дворам и по другим шахтам и к смене поспевали со своим лесом. Один раз был такой случай: я волок доску из Александровского парка, меня поймали, отправили в милицию. Начальник милиции посмеялся и отпустил с миром. Наладили дело и с инструментом, чинили его сами. Таким образом мы сами уплотняли рабочий день. Может и нехорошо это было, только чего сгоряча в работе не сделаешь!

Потом мы перешли к разработке ядра. Как ни работали, но все-таки не представляли себе, что получится такая махина. Мы шли маленькими штольнями и только при разработке ядра начали представлять себе, какой будет станция: ничего себе сооруженьице — 155 метров длины, 11 метров высоты и 15 метров ширины. Она похожа на Брянский вокзал. Когда разрабатывали ядро, побаивались: вдруг рухнет! Тут уж если треснет, ремонтину не поставишь.

Надо отметить еще следующее. Хотя я и был членом партии, но до работы на метро был политически малограмотным. На метро я вырос: все лучшее, что у меня сейчас есть, я приобрел на метро.

Тов. Косарев в шахте метро беседует с комсомольцами-ударниками

М. И. СУХАНОВА

Бригадир-проходчик шахты № 10 11

ПЕРВАЯ ПРОХОДЧИЦА

Моего старшего брата расстрелял в 1919 году Колчак. Брат мой командовал большим партизанским отрядом. Вскоре умер и отец. Он был интеллигентом, начальником железной дороги. Оба эти несчастья свалились на нашу семью сразу. Матери пришлось заботиться о девяти ртах. Трое из нас, детей, пошли в детдом. Когда старшая сестра, выйдя замуж, уехала в Москву, она вскоре выписала и меня. До шестнадцати лет я у сестры заведывала домашним хозяйством, потом поступила на фабрику головных уборов «Прогресс», где и проработала модисткой до 1933 года, когда я пошла работать на метро.

В комсомол я вступила в 1930 году, и уже на фабрике была секретарем комсомольской ячейки. В нашей ячейке был только один парень, остальные — девушки. Парня этого мобилизовали на метро, и я отпросилась вместе с ним.

Попала я в комсомольскую бригаду на пятый участок и стала работать проходчицей с первых же дней. Я была первая проходчица: до этих пор девушки не занимались таким делом. На первых порах конечно было очень трудно, я даже иногда подумывала о том, что вот, мол, поработаю еще день-два и по-

Товарищи Косарев и Лукьянов на шахте № 22

прошусь на какой-нибудь более легкий участок, потому что быть проходчицей мне казалось не под силу.

Однако я сразу же попала в хорошую обстановку. Ребята меня ободряли и поддерживали, в особенности бригадир и звеньевой. Недели через две я чувствовала себя уже хорошо, усталость прошла, не болели руки. Работу я делала самую разнообразную: нагружала вагонетки, имела дело и с лопатой, работала отбойным молотком, помогала ребятам ставить рамы, крепления, лес приготовлять, приходилось иметь дело и с пилой. Надо сказать, что до этих пор физическим трудом я не занималась никогда.

Вскоре я заболела и слегла в больницу. Когда я выздоровела, комсомольская ячейка не допустила меня на проходку и направила в механический цех. Здесь я проработала три недели и подала заявление о том, чтобы меня вернули обратно на проходку: стало уже тянуть под землю.

Ребята очень обрадовались, когда снова встретили меня в шахте. Я их всех очень хорошо знала еще по районному военно-учебному пункту.

С проходки я в качестве лучшей ударницы была отправлена на отделочную работу в тоннель, на железобетонную рубашку, звеньевым. Я была первой девушкой, работающей на шахте звеньевым. У меня в звене было четверо мужчин и две девушки.

Станция «Библиотека Ленина»

Ребята попались очень хорошие, и ребята и девушки одинаково подчинялись моим распоряжениям. И обстановка была очень хорошая: ребята при мне никогда не ругались, так что, когда мне издали приходилось слышать ругань, я уже заранее знала, что это не рабочие моей смены.

Мне пришлось два раза быть под током. Когда я на пятом участке работала проходчицей, я однажды по неосторожности схватилась рукой за трубу, а за трубой был оголен провод. Током меня отбросило, я упала и сильно ушиблась головой о бетон. Ничего особенного не случилось, однако без сознания я пролежала минут пять. Как только пришла в сознание, снова встала на работу. Второй такой же случай у меня произошел с электропечкой. Тут я тоже отделалась пустяками.

Опасности работы на метро больше тревожили моего мужа, чем меня. Он — беспартийный инженер, работает в НКПС, активный общественник и спортсмен. Когда я заболела и слегла в больницу, он меня не хотел снова пускать на работу, боялся за мое здоровье. Тут произошел даже небольшой конфликт.

Когда у нас 19 июля 1934 года была авария, я кончила работу в половине седьмого утра, и меня в это время на шахте уже не было. Об этой аварии я узнала из рассказов, потому что в первый день нас на шахту не пустили вовсе. Только на второй день

разрешили откачать воду. Мужу об аварии я конечно и не заикнулась — стоило ли напрасно его беспокоить?

В конце 1933 года 10-я шахта очутилась в прорыве, и нашу бригаду послали туда помочь. Прорыв произошел из-за недостатка транспорта. Порода не вывозилась. Работать было трудно. На протяжении 10 метров приходилось перекидывать породу, чтобы сбиться с 12-й шахтой. Навстречу нам шла знаменитая в то время комсомольская бригада Краевского. И все-таки наша бригада взяла верх. Бригада наша состояла из здоровых ребят, вместо 1,3 метра по заданию мы нагоняли до 4,3 метра в сутки. Бывало, приходишь сменять ребят, а они не хотят уходить — так увлекались работой. Один паренек, помню, и вовсе не уходил из шахты: прикурнет в конторке и снова, глядишь, бегает по забою. В результате должны были мы сбиться 25-го, а сбились 23-го, на два дня раньше срока. Условия и у нас и у них были одинаково скверные: им мешала вода, нам — порода.

В трудные дни не раз видала я на шахте тов. Кагановича. Он знает даже, как меня зовут. Был как-то на 12-й шахте субботник, на который приехали товарищи Каганович, Хрущев, Лукьянов и др. Бригадир беседовал с ними и особенно хорошо сказал обо мне. Получилось в общем, что едва ли не благодаря мне мы перекрыли сроки по сбойке шахт. Тут же меня вместе с товарищами Кагановичем и Хрущевым сфотографировали.

— Трудно ли работать? Какие у вас неполадки? — спросил меня Л. М. Каганович.

А то как-то встретил меня и кричит на ходу:

— Маруся, как дела?

— Ничего, — говорю, — Лазарь Моисеевич, хорошо, ждем лучше.

Трудно даже сказать точно, чем я занята в шахте до смены, но во всяком случае разных дел у меня по горло. Я даже организовала на своей шахте агитбригаду. У нас была группа в десять-одиннадцать человек. Мы готовили художественный рапорт, скетчи, некоторые ребята читали свои стихотворения.

Бригада вначале была хорошо сколочена. Первое наше выступление было в Экспериментальном театре в дни октябрьских торжеств. Мы давали художественный рапорт, и по сравнению с другими шахтами наша бригада пользовалась большим успехом. Потом выступали в бараках, устраивали массовые танцы, игры.

Говорить о себе, хорошо ли я работаю, я не могу, но во всяком случае обо мне немало писали в газетах как о лучшей ударнице.

Г. А. КОЛОКОЛОВ
Бригадир-проходчик шахты № 7—8

ЛИЧНЫЙ ПРИМЕР

Госвоенкино я работал помощником директора кинофабрики по производственным совещаниям. Одновременно заведывал отделом рационализации.

И вот только я собрался в отпуск, даже получил и путевку, меня вызывают в райком и говорят:

— Вы мобилизованы на метро.

В шесть часов утра на другой день я пришел на шахту № 8.

— Новенький? — спрашивает десятник.

И послал меня на самый ответственный забой — по проходке транспортной штольни.

На шахте для меня все было интересно и непривычно, хотя, по правде сказать, первое впечатление было не из приятных: везде грязь, сырость, туман. Даже спички плохо горят — кислорода нехватает.

Первые дни слышались такие разговоры. Спрашивают старого кадровика, к которому меня прикрепили:

— Что это, «нагрузка» у тебя?

— Да, — отвечает, — вроде как нагрузка. Работать будут, как мальчики, а получать, как мужики.

Меня эти разговоры не смущали. Думаю про себя: ладно, постараюсь и я работать, как мужики.

Работал я забойщиком с Перепелицыным, самым настоящим ударником. Вскоре его назначили десятником, а я самостоятельно повел забой.

Потом была организована сквозная бригада, и меня назначили бригадиром. Из этого видно, что работал я не худо.

Отвели мне 20 погонных метров в штольне под домом № 3 на Моховой.

Сбегал я, посмотрел на этот дом. Дом ветхий, надстроенный, переделанный из старого лабаза, прямо Мафусаил по возрасту.

Вот так копаешься в земле и думаешь все время про этого Мафусаила. Ведь отвечаешь не только за себя и свою бригаду. Наверху там сидят жители. Сидят и чай пьют, ни о чем не думают. А вдруг обвал? Иной раз ночью прибежишь посмотреть: стоит на месте, и легче станет. Прошли этот дом благополучно.

Потом с плывунами мучились. Приходилось в ту пору работать в очень плохих спецовках и дырявых сапогах. А кругом вода. Поглядишь иной раз на свой сапог — портянка тебе из дыры рожки кажет. Вытянешь ее со злости, да так и работаешь на босу ногу.

Плывуны — скверная штука, но они приучают человека к большой тщательности в работе. Мне дали на пополнение бригады десять человек и тут же поручили новую работу — разработку калотт. Дело получилось серьезное: надо осваивать новых людей, а тут нажимают на выполнение плана. И вышло так, что бригада моя попала в кандидаты на черную доску.

Нет, думаю, сдаваться я не буду. Поднажал и в следующей декаде выполнил план на 100 процентов. Правда, многих пришлось из бригады удалить. Зато я подобрал такой крепкий молодняк, что комитет комсомола назвал бригаду Комсомольской.

Договорились мы с ребятами показать высокие темпы, дать высокое качество работы и обеспечить высокую зарплату — не меньше пятисот шестидесяти рублей. Вызвали мы на соревнование лучшую бригаду на шахте, составленную из квалифицированных рабочих. Бригаду эту вел Холод. В соревновании мы показали невиданные темпы: план был выполнен на 168 процентов.

Кроме того надо было нам установить кружала с рамками от пяты до пяты в 14,5 метра и с точностью до сантиметра как по окружности, так и по высоте. Работа эта считается очень сложной. Раньше кружала устанавливались всегда специальной бригадой за десять дней. Мы тщательно все продумали, подготовились и установили кружала в течение полутора суток.

За досрочное окончание стен и свода станции нам было присуждено переходящее знамя Краснопресненского райкома комсомола.

Проходчики у завоеванного переходящего знамени

Пошли разговоры, чтобы перебросить нашу бригаду на отстающие участки, но партком наш требовал оставить бригаду на станции. Конечно нам было бы интересно работать на новом месте, но раз было решение парткома — мы взяли на себя обязательство работать на своей станции вплоть до того момента, когда почистим ручки дверей вестибюля, сядем сами в метро и — досвиданьица!

На разработке станции пришлось нам работать по-разному: сегодня ты землекоп, завтра крепильщик, послезавтра плотник, бетонщик, жестянщик, изолировщик. Много усвоили мы всяких профессий.

За работу нашей бригаде было присвоено звание им. Кагановича. Я один из первых на метро получил значок ударника им. Кагановича. Этим я горжусь. Кроме того я был премирован именными часами, грамотой и по решению парткома записан на построечную доску почета.

Кроме обычной работы я был членом шахткома и старшим инспектором по качеству. Немало пришлось мне драться за лучшую организацию труда на шахте. Я и сам внес ряд рационализаторских предложений. Так мое предложение по уменьшению крепления в калоттах было принято и принесло экономию — по скромным подсчетам — в четырнадцать тысяч рублей.

Придя работать на метро, я себя здорово мобилизовал. Личный пример в руководстве — лучше всего. Я видел, что, как работаю я, так работает и вся бригада.

На метро я научился быть во всем точным, приобрел уменье держать свое слово. В работе кинофабрики это было очень трудно: там тысячи «объективных причин» — доработка сценария, болезнь актера, плохое настроение режиссера и т. п. А здесь, как в Красной армии: организация работала четко, и я сам приучился здесь к большей четкости и точности.

И. Г. КАМЕНЕЦКАЯ

Сменный техник шахты № 10—11

РАБОТА РОЖДАЛА ГЕРОЕВ

Зашла я в Охотный ряд, где под вывеской «Союзрыба» была наклеена маленькая планочка на ватманской бумаге с таинственной надписью: «Метрострой МЧ-2».

Эта надпись для меня долго была загадкой. Даже после того, как я была принята на работу,—а принята я была очень скоро,—я несколько дней стеснялась спросить, что значит МЧ-2, потому что думала, что это может быть какой-то технический термин, а мне не хотелось сразу же дискредитировать себя разоблачением своего полного технического невежества. Впрочем смысл этой надписи скоро перестал меня тревожить, потому что когда я наконец осмелилась спросить у первых моих сотрудников, а было их человека четыре-пять, то оказалось, что и они не знают, так как я получила самые разнообразные и совершенно противоречивые объяснения. В конце концов совершенно случайно я выяснила, что МЧ-2 означает—вторая часть кировского радиуса метро. Вся трасса была разбита на участки, объединявшие довольно большую территорию, на которой должны были быть распределены шахты, в основном—постройка двух перегонов и двух станций.

Так или иначе эта самая МЧ-2 стала местом моей работы, куда я была принята в качестве помощника начальника по труду, причем в это время рабочих у нас было не больше ста человек. Все приходилось делать заново. Ни партийной, ни комсомольской, ни профсоюзной организаций еще не было, а между тем именно на меня возложена была партией задача двинуть массовую работу. Поэтому сказать, что я была в это время помощником начальника работ по труду, было бы неверно: вопросами труда приходилось заниматься меньше всего и во всяком случае значительно меньше, чем делом сплочения коллектива, производственными совещаниями, партийной работой.

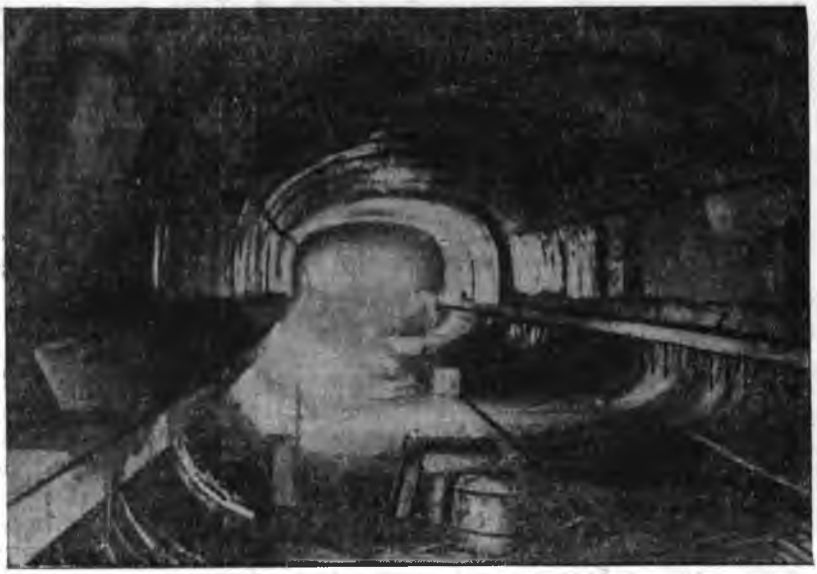
Массовая работа была совершенно не налажена. Так нам пришлось буквально обивать пороги в профсоюзе, чтобы нам помогли создать свой шахтный комитет. Но в апреле месяце 1932 года у нас было уже семь коммунистов, и мы создали партгруппу. Любопытно отметить, что трое из этих коммунистов, принятые в партию уже на метро, еще не имели на руках партбилетов.

Основной опорой массовой работы для нас конечно должна была стать молодежь. Я помню радостный день, когда нам прислали третьего комсомольца и мы имели возможность пойти в райком и на основании устава оформить уже настоящую комсомольскую ячейку. В октябре у нас было уже тридцать комсомольцев, мы были самой крупной ячейкой на метро.

Началось комплектование инженерно-технических сил. Опираясь на комсомольскую ячейку, я получила возможность работать и по основному своему назначению—по труду. Начался подбор людей по общественной линии, создан был партийный комитет Метростроя, что значительно облегчило нам работу.

Первый бой с текучестью рабочей силы начался у нас тогда, когда сезонники в связи с осенними сельскохозяйственными работами потянулись в деревню. Нам пришлось драться буквально за каждого человека. Первое время нас здорово надували: так например, пользуясь тем, что в бригаде бывало несколько однофамильцев Ивановых, рабочие поодиночке приходили за отпусками, уверяя, что из Ивановых уезжает в отпуск только один. В результате же от бригад ничего не оставалось—уезжали все. Мы писали в колхозы об освобождении от полевых работ людей, занятых на нашем важном строительстве; колхозы шли нам в этом отношении навстречу, делали, что могли.

Осенью того же года однако произошел перелом: бригада плотников в погоне за «длинным рублем» ушла от нас вся целиком. Нужно сказать, что в тот период плотники играли



Окончание работ в двухпутном тоннеле

решающую роль: они строили жилье, а от жилья зависел успех нашей борьбы с текучестью рабочей силы. Однако тут нам повезло: походили плотники по Москве и вернулись к нам.

— Длинные рубли мы не нашли,— говорят,— а работа здесь нам больше нравится. Жилье у вас чистое, можно сказать, культурное: остаемся.

Заселили наш первый барак в Коробейниковом переулке. Мы и там создали комсомольскую комнату. Всю работу в то время мы проводили в бараках, в которых тогда бывали все, начиная с начальника шахты. Техкружков в то время еще не было.

Я помню нашу первую беседу о метро. Дело было в бывшей церкви. Беседа эта происходила в то время, когда одна из нацменовских бригад лежала в бараках и не выходила на работу, так как вербовщики обещали им сапоги, а они, работая на поверхности, по положению ими не снабжались. Беседа эта велась с проекционным фонарем, причем мы показывали диапозитивы с изображением тоннеля берлинского метро. Мы рассказывали о том, каким будет наш метро, лучший в мире, хотя, по правде сказать, я сама еще не представляла в то время, каким он будет.

Проходка шурфа, которая сейчас кажется пустяком, в то время была целой технической проблемой. Вслед за обсуждением вопроса о шурфе нам на этом же собрании был поставлен в лоб вопрос о сапогах. Нас спросили, почему разные столовые, почему кормят неодинаково. Этот первый бой с обывательской стихией мы выиграли. Я помню, что люди были тогда огорошены нашим откровенным ответом. Мы заявили прямо, что ни молочных рек, ни кисельных берегов здесь нет, сапоговскороходов тоже, но что обувку, одевку и все снабжение мы добудем. Мы будем завоевывать все эти блага всем коллективом. Тут же мы предупредили, что введем четкое разграничение между ударниками и лодырями.

На другой же день мы повели энергичную борьбу за питание. Рядом с нашей конторой была столовая инвалидной кооперации, вернее, коммерческий буфет, в котором, кстати сказать, сохранился еще охотнорядский душок. Мы сначала заставили этот буфет обслуживать метростроевцев, а затем добились передачи буфета Нарпиту. Вокруг борьбы за столовую мы тогда впервые организовали женщин—жен десятников и квалифицированных рабочих. С передачей столовой тресту мы приступили к ее расширению и ремонту, не считаясь ни с чем: среди ночи любого из нас могли вызвать из дому, потому что в столовой лопнула канализационная труба, и приходилось мобилизовать людей, только что окончивших смену, для того чтобы исправить повреждение и дать возможность приготовить обед.

Были у нас артели. Когда накопился некоторый опыт, мы решили разбить артельщину, введя звеньевой учет и звеньевую оплату. Это мероприятие прежде всего вырастило свежие кадры организаторов, потому что по существу звеньевой становился бригадиром в своем звене, и это ликвидировало артельную патриархальность.

Когда в мае 1933 года вся система организации работ на Метрострое была по решению ЦК и МК партии изменена и участки были ликвидированы, я получила возможность перейти на работу в аппарат центрального управления. Но работа в этом аппарате меня не устраивала, я привыкла работать непосредственно с массой. Между тем интерес к технике самого строительства у меня был чрезвычайно велик, и потому после ликвидации должности помощника начальника по труду я пошла работать в шахту непосредственно на производство в качестве сменного техника.

В это время очень остро стоял вопрос о кадрах тоннельщиков. Я командирована была в Кутаис для вербовки квалифицированных тоннельщиков, которые постепенно освобождались с заканчивающегося в это время строительства Рионгэса.

Товарищи Л. М. Каганович и Н. С. Хрущев на 8-й дистанции

Сначала дело с вербовкой шло довольно туго, но в конце концов я нащупала правильную линию. Я доказала тоннельщикам, что в Москве они станут постоянными рабочими, что мысль об окончании строительства не будет у них связана с необходимостью поисков дальнейшей работы. В результате на Риопгэсе мне удалось завербовать 39 тоннельщиков, что по тем временам было для нас целым состоянием.

За время моего отсутствия московские организации сделали для метро очень много. В частности они дали нам квартиры, в которые мы смогли поместить вновь завербованных тоннельных мастеров. Плохо было лишь то, что многим из них пришлось жить в Филях, а эти люди привыкли селиться в нескольких шагах от тоннеля, а иногда еще и иметь тут же свою козу или корову.

Москва огорошила кавказских тоннельщиков. Их поместили в общежитие и дали им несколько свободных дней, чтобы посмотреть Москву и показать ее своим женам. Особенно сильное впечатление на них произвели Большой театр и четверка коней на его фронтоне. На следующий день они уже самостоятельно сели в трамвай и поехали прогуляться.

Слезли на Тверской, видят—кони впереди. Решили: Большой театр, пошли полюбоваться поближе и долго дивились

на московские чудеса: вчера было четыре коня, а сегодня целых пять. Как оказалось, они попали к Триумфальной арке.

Квалифицированным семейным рабочим мы давали комнаты. Бывали недоразумения. Рабочие спрашивали, почему в комнаты мы даем только кровати, а не даем ни шкафов, ни столов? И наши ссылки на то, что московские рабочие мебели не получают, их не убеждали. У них не было еще психологии постоянного рабочего, они чувствовали себя сезонниками и не хотели обзаводиться собственной обстановкой. Нам пришлось немало поработать, чтобы воспитать в них психологию постоянного рабочего.

Первая девушка, которая пошла в тоннель, раньше работала у нас машинисткой. Машинистка она была не ахти какая, и когда у нас поднялся вопрос о сокращении штатов, мы ее сократили. Она стала просить, чтобы ее оставили на работе, на производстве. Я напра ила ее на 8-ю шахту в душкомбинат, но она вместе с другой девушкой вскоре ушла оттуда к каменщикам работать на подносках. Потом эта бывшая машинистка перешла на откачку, и сейчас она является далеко не последней проходчицей.

Я и сейчас все свое время провожу на шахте, дома бываю мало. Сын мой живет пока у моих родителей, муж—в Ленинграде. Все, что делается на шахте, меня очень интересует, и когда передо мной стоит вопрос, пойти ли к знакомым, в театр или остаться на шахте на собрании или просто поговорить с товарищами, я выбираю шахту.

Я многому научилась на метро, выросла сама и научилась руководить массами так, как учит партия. Я старалась всегда брать пример с крупных партийных работников.

Мне приходилось наблюдать, как работа на метро рождала настоящих героев. Летом при мне произошла просадка мостовой в Охотном ряду, когда образовалась очень большая воронка в результате ливня. Аварию эту быстро ликвидировали, причем надо сказать, что люди работали героически все без исключения. В моей смене был парень. Он знал, что электрический кабель, на который упали доски и куски материала, обнажен. И вот, зная, что малейшая неосторожность, прикосновение к этому кабелю грозит смертью, он несмотря на это, ни минуты не задумываясь, встал на кабель и благополучно раскидал все.

Я. Л. ЯРЕМЧУК

Бригадир сквозной бригады шахты № 9

КАК Я СТАЛ ПРОХОДЧИКОМ

Инженером я конечно работать не мог. Я попросился слесарем на щит. Послали на 12-ю шахту.

На шахте секретарь парткома мне сказал:

— Щит стоит, и неизвестно, когда пойдет. Иди работать сменным слесарем или—еще лучше—проходчиком. Там заработок хороший.

Я ответил:

— Меня заработок не интересует.

В тот же день я пошел к одному товарищу, студенту из Донбасса. У него сидели ребята, и я им рассказал, что меня зовут проходчиком на метро. Они начали смеяться надо мной, говорили, что я на другой же день убегу из шахты. Меня это задело, и я решил обязательно итти работать проходчиком. Товарищ посоветовал мне итти на новую шахту. 12-я была уже пройдена. Пошли мы с ним выбирать шахту. На Моховой все еще было открыто. Я пошел туда, зашел к секретарю парткома и сказал:

— Я послан на 12-ю шахту, но хочу работать у вас проходчиком.

Он сразу забрал у меня документы и ответил:

— Ладно, переходи к нам.

На следующий день я вышел на работу.

Нас тогда в шахте было всего шесть человек, пройдено 2 метра.

Пришел я, смотрю —сидят старики-уральцы.

Я спросил:

— Ну, как работать проходчиком?

— Попробуешь, тогда узнаешь,—ответили они.

Я спустился в шахту и сразу же провалился в зумпф. Вылез, стою мокрый и растерявшийся. Десятник подошел и начал кричать:

— Ты чего стоишь, работать надо!

Начал я работать. Проходчики сказали, что учиться мне придется не меньше чем полгода. Спрашивали, работал ли я в шахте. Чтобы не подорвать авторитета, я ответил, что работал в Донбассе.

Но вот надо было открывать забой. С одной стороны поставили старика, татарина Шейхутдинова, опытного горняка, с другой—меня. Я верчусь и не знаю, с чего начать. Начал смотреть, как работает Шейхутдинов. Что он делает, то и я повторяю. И так все время. Правда, качество может быть у меня и страдало, но я от него не отставал. Инженер посмотрел и говорит:

— Да ведь он же забойщик!

Дали мне третий разряд, через неделю—пятый, а еще через две недели—шестой. Заслужил я на шахте славу опытного забойщика.

К этому времени на шахту пришло много комсомольцев. В смене их было до пятидесяти человек. Меня вызвал секретарь комсомольской ячейки Соколов и сказал, что он думает организовать комсомольскую бригаду. Спрашивает:

— Пойдешь работать?

— С удовольствием!

Соколов тогда поставил перед начальником шахты вопрос об организации комсомольской бригады. Начальник отказал: он боялся доверить комсомольцам забой. Соколов мне об этом сказал, и я сам взялся за дело.

Техники и десятники обещали мне помочь. Оставалось только уговорить начальника шахты. Я пять раз ходил к нему, по часу просиживал у него в кабинете. Наконец он согласился и отдал приказ о назначении меня сквозным бригадиром.

Вначале на шахте было много разговоров о том, что мы работу завалим. И, правда, в первый день мы плана не выполнили. Шуму и разговоров было тогда очень много. На второй день мы еле-еле выполнили план. Я работал тогда три смены подряд, ни ног, ни рук не чувствовал. На третий день мы дали уже 1,2 метра, а через две недели давали в сутки 2,8 метра.

Затирка поверхности свода тоннеля

И все это вручную, кайлом. Такой цифры на Метрострое не давала ни одна бригада. Даже старые горняки давали максимум 1,5 метра. На следующий месяц мы тоже перевыполнили план, и наша бригада стала лучшей на шахте.

Когда начали разрабатывать калотты, на первую опытную калотту поставили мою бригаду. Мы эту калотту разработали за двенадцать дней. Дали нам норму в 16 погонных метров в месяц. Мы разрабатывали калотту в пять дней, еле-еле укладываясь в норму. Но через три месяца мы уже выставили встречную норму—четыре дня, а потом начали разрабатывать калотту в два с половиной, в два дня. Наша бригада работала быстрее всех. Работали так, что бетонщики не успевали за нами бетонировать. Доходило до того, что начальник шахты говорил:

— Остановите бригаду Яремчука, переведите ее на два дня на подсобные работы.

На станции «Охотный ряд» предстояла огромная выработка. Техническое совещание решило на разработку первой калотты бросить мою бригаду. Абакумов приказал—калотту сделать в один месяц.

Работать пришлось в ужасных условиях. Грязь там была невообразимая, вода кругом. Когда мы вылезали из шахты, на нас не было сухой нитки. Потолок все время садился. По-

весишь бревно сантиметров в сорок, вдруг треск—и бревна как не бывало.

Эту калотту вместо месяца мы разрабатывали двадцать один день. В нее вошло 350 кубических метров бетона. За разработку ее Абакумов нас премировал. Я получил тысячу рублей.

Там же со мной произошел такой случай. Шли мы тремя штольнями, которые соединялись девятиметровой фурнелью. Если бы эта фурнель забилась, мы были бы отрезаны. И вот один раз она забилась. По правилам ее надо было пробивать сверху, но тогда пришлось бы работать недели две. Начальник участка согласился пробить ее снизу. Послал Шейхутдинова. Шейхутдинов пошел, промок весь. Кроме того там сильно било током. Он ничего не мог сделать и вернулся. Тогда начальник участка поручил пробивку моей бригаде. Я послал одного из ребят—Шупова. Он заколебался. Тогда я решил пойти сам. Взял у десятника резиновую спецовку, чтобы меньше било током, и начал собираться. Шупову стало неловко, но я ему сказал:

— Ты оставайся. У тебя двое детей. Убьет тебя, некому кормить их будет.

И девчатам сказал шутливо:

— Прощайте, может не увидимся больше.

Взял с собой парня и говорю ему:

— Ты, Васин, смотри, буду падать—тяни меня за ноги.

Полез я, пробил метр—ничего, пробиваю второй, и вдруг сверху ухнула порода, свалила меня в нижнюю штольню и засыпала. Я только помню, как что-то ударило по голове.

Очнулся я уже в больнице на вторые сутки. Оказалось, что у меня сломана нога в трех местах. Ребята потом рассказывали, что они отрыли меня лопатами и дернули за ноги. Я будто поднялся, закричал, а потом шлепнулся лицом прямо в грязь. Я ничего этого не помню.

Полтора месяца я пролежал в гипсе. 29 апреля 1934 года меня выписали. Пришел домой и не узнал своей комнаты.

Перед самой болезнью я женился. И вот, пока я был в больнице, мне отремонтировали комнату, купили мебель, привезли дрова. Жена сказала, что секретарь парткома сам привозил все, сам расставлял мебель.

Я пошел на шахту.

А. Т. ЕФРЕМОВА

Звеньевая бетонщица шахты № 10—11

МИРОВЫЕ ДЕЛА

Автобиографию писать трудно, да ведь короткая еще у меня жизнь. Маленькой я была тихоня, и меня всегда обижали мальчишки. Когда мне стало четырнадцать лет, в 1929 году, я поступила в пионеротряд и сразу же изменилась: откуда что взялось. Отец и мать у меня рабочие. Отец раньше работал носильщиком, мать—в деревне батрачкой.

В 1930 году, когда мы выехали в пионерский лагерь, я уже настолько себя проявила, что меня передали в комсомол. В это время я как раз окончила семилетку и поступила на курсы по подготовке в вуз. По окончании рабфака я почти два года проработала в библиотеке, организовала передвижки. Я была членом штаба легкой кавалерии и одно время секретарем комсомольской ячейки.

Когда началась мобилизация комсомола на метро, мы с одной девушкой решили пойти поработать в шахты. Я много читала, как люди работают на новостройках, и мне самой захотелось построгать, покопать, самой пройти по тоннелям и потрогать руками тоннельные стены. Но в райкоме меня не взяли на метро: молода, не допустили даже на врачебную комиссию.

В комиссии мы встретили одного знакомого комсомольца, представителя шахты. Мы его целый вечер умоляли, чтобы он взял нас к себе—хоть грязь чистить. Он ехидно улыбался и говорил, что девушек берут с трудом. Тогда мы рассердились, самовольно, обманом, прошли врачебную комиссию и без разрешения поступили на метро, на 10-ю шахту.

Меня сразу поставили в забой. Я несколько дней рассматривала отбойный молоток. Страшновато, боялась даже к нему подойти. Я отбирала породу и грузила вагон. Один раз не стерпела, осмелилась: подошла, схватила молоток, нажала. Он заскрежетал и забился, как в лихорадке. Перепугалась я насмерть, но это были только первые минуты. За отбойный молоток я бралась потом уже без всякой опаски, привыкла.

На шахте нас было всего три девчонки. Над нами посмеивались. Раздевались мы в общей мужской раздевальне, только за вешалкой. Через несколько дней после меня поступил в наше звено замечательный комсомолец—Мишка. Это очень хороший парень, с которым у нас была большая и настоящая дружба. Мы привыкли друг к другу, и нас с ним вместе стали ставить в забой на самостоятельную работу. Он организовал агитбригаду, которая, впрочем не знаю — почему, скоро развалилась: может быть плохо работала, а может быть ребятам просто надоело.

Я работала в забое десять месяцев по третьему разряду. Мне это было конечно обидно: не из жадности, а из самолюбия. Иногда сделаешь что-нибудь хорошо и думаешь: «А у меня все прежний разряд. Несправедливо». Попросить же повышение—неловко.

Рабочие-звеньевые не обращали внимания на мой разряд. Они ставили меня на ту работу, на которую нужно было. Бывало, приходят в забой, возьмут топоры, а мне поневоле приходится хвататься за лопату. Наконец я не вытерпела и стала с ними ругаться. Выписала себе топор и тоже начала тесать клинья. Сначала получалось нехорошо, и звеньевой сердился:

— Ишь, обтесала, как собака обгрызла!

Потом не только клинья тесать научилась, но и крепить. вставлять рамы, помогать марчеванить. В феврале и марте 1933 года шахта наполнилась новичками, курскими рабочими. Звеньевому волей-неволей приходилось меня выделить. Опыт и сноровка у меня уже были. Я очень выросла в собственных глазах: начала понимать и учитывать ответственность.

Вспоминая теперь эти дни, сознаю, что я очень нехорошо вела себя по отношению к новичкам. Я отыгрывалась на них, как когда-то отыгрывались на мне: заставляла их возить породу, а сама марчеванила. Конечно это было неправильно,

Скульптура «Комсомолка-десятитысячница»

я должна была их учить, повышать их квалификацию, а вместо этого сама загоняла марчеванку.

Мой приятель-комсомолец работал со мной на равных правах, и поэтому я бывала рада, когда он не выходил на работу, потому что тогда у меня была полная самостоятельность. Звеньевой приходил, смотрел, как я работаю, хвалил, но все-таки четвертого разряда даже издали не показывали.

Меня прозвали—«Саша мировая», потому что, когда ребята спрашивают: «Ну, как дела?»—«Дела мировые», отвечаю я всегда.

Относились ко мне в общем хорошо, но лучшую работу все-таки выбирали себе, а мне давали грузить породу или таскать тяжести.

Я проработала в бригаде Збериуса на третьем участке шесть месяцев. В начале лета приступили кое-где к отделочным работам, и я решила пойти на отделку, потому что в моей бригаде мне было работать не по душе. Я перешла в звено бетонщиков. Рубашка была в двадцать сантиметров. В первый же день в шахту зашел начальник участка Бобров и научил меня. «Возьми,—говорит,—маленькие трамбовки, будешь лучшей бетонщицей».

Однако рабочие смеялись над моими трамбовками: «Такие маленькие, только в носу ими ковырять». Но спустя несколько месяцев меня стали считать лучшей ударницей и поставили на звено в шесть человек.

Я приходила заранее, делала расстановку. Бетон приготовляли с десятого ствола, приходилось его подтаскивать в разные концы тоннеля. Бетон с водой тяжелый, и девушкам было трудно. Я старалась следить, чтобы они таскали по очереди, но и это не было выходом из положения. В общем нужно было выбирать: ребята у меня—лучшие укладчики, и если я их поставлю на подтаску бетона, то девушкам придется укладывать, а тогда может получиться брак. Поэтому на эти две работы я девушек и парней разделила поровну. Получилось хорошо. В качестве звеньевого я стала получать уже по пятому разряду.

Борьба за качество была яростная. Иногда подавали жесткий бетон, который надо особенно тщательно промывать. А в рубашке в два ряда—арматурные нитки, может получиться плохая укладка. Если бетон жидкий, то достаточно только постучать по опалубке, и бетон укладывается сам. Если сверху видно молоко, значит бетон улегся «барином».

Мы уже стали такими опытными, что замечали, когда и инженеры путали. Вообще спорили мы с ними редко, а вот в вопросах качества дрались уже до последней капли крови. Однажды сменный инженер приказал сваливать бетон в грязь, в воду.

Это не разрешается, потому что бетон тогда теряет свои схватывающие свойства. В общем с нашей точки зрения такое распоряжение было вредительским.

Внизу на погрузке стояли две девушки. Сменный инженер приказал им бетон сваливать в воду. Они отказались. Он повторил приказание. Я как член комитета вмешалась в это дело, заступилась за девушек и присоединилась к мнению, что бетон в воду сваливать нельзя.

Вызвали общественного инспектора по качеству. Когда это дело разобрали, выяснилось, что мы правы. Сменного инженера сняли с работы и отдали под суд. Я прекрасно понимала, чем продиктовано его неправильное распоряжение: надо было класть бетон, а условия для этого не были подготовлены. Нам же задается твердый план, и инженер решил: наплевать на качество, лишь бы все было быстро. Он наверное забыл, что говорили нам о качестве партия, тов. Каганович. Мы-то помнили это хорошо, и хотя сами болели за план, но искушению все же не поддались.

Был и такой случай. Когда я работала на первом отделочном участке, мы собирались итти кессоном, но оказалось, что там не то плывун, не то еще какая-то другая нехорошая порода. При разборе перемычки понадобились порожние вагоны, чтобы погрузить породу. Сменному технику тоже надо было подавать породу. Мы гнали вагонетки с первого участка на десятый участок, а он—на 10-бис. Конечно мы друг друга задерживали, потому что приходилось ждать, пока нагрузят вагоны, пока проедут мимо.

В связи с этим сменный техник приказал нам загонять к себе в тоннель по одной порожней вагонетке: прогони одну вагонетку и складывай ручки. Мы же загоняли сразу по две-три вагонетки: по одной не было смысла возить.

Конечно это задерживало сменного техника, и он тогда выкинул такую штучку. Мы гнали два вагона, я и Швецов. Швецова он пропустил, а у меня вагон отнял. Я разозлилась и взяла второй вагон. Он снова отнял. Я погнала третий. Тогда он схватил меня, оторвал от вагона и побежал к сменному инженеру жаловаться.

Я на это не обратила внимания, погнала свой вагон и стала его нагружать. Тогда сменный техник велел завалить породой путь: нагрузили вагон и опрокинули его на нашем пути.

Шла ночная смена. Я поняла, что нужно действовать энергично. Поговорила со своим десятником, и мы вместе с ним пошли наверх. Отыскали дежурного по парткому, привели его вниз и показали на это безобразие. Дежурный по парткому сейчас же приказал убрать. Завалить-то легко, а убрать трудно: штучки дежурного техника задержали шесть рабо-

чих на целых полчаса. Этого дежурного техника потом сняли с работы, об этом даже в нашей газете писали

Работаю я много, но усталости не чувствую совершенно. Большую часть времени провожу на шахте, веду общественную работу. Жаль только, что читать перестала: времени нет, да и жизнь стала интереснее, чем те книги, которые мне попадаются под руку. Да кроме того и отдохнуть надо.

Дома раньше очень волновались, что я работаю на метро. Мать относилась к Метрострою, как и все обыватели,—говорила: ерунда, все обвалится. Сейчас она круто переменила свое мнение, и хотя, когда разговаривает со мной, все еще ругается, но зато, когда заходит кто-нибудь посторонний, хвалит меня. Это вполне понятное противоречие у старой женщины, если принять во внимание, что и мы, молодые, в отношении близких нам людей сами не всегда свободны от противоречий.

П. И. КАЛАШНИКОВ

Начальник участка шахты № 7—8

ТЕОРИЯ, ПОМНОЖЕННАЯ НА ПРАКТИКУ

Как-то случайно я познакомился с тов. Абакумовым. Один из ленинградских институтов поручил мне проводить исследование на метро. Жил я тогда в одном доме с тов. Абакумовым, и при встрече мы с ним разговорились.

— Чего тебе штаны протирать в институте? — стал уговаривать меня тов. Абакумов.—Люди нам нужны дозарезу, переходи к нам. И тебе от этого будет одна польза.

Я тут же согласился. Абакумов написал в институт письмо, и меня после некоторого сопротивления отпустили.

Тов. Абакумов по моей просьбе назначил меня сменным инженером на шахту № 7—8.

Я пришел на метро, можно сказать, для продолжения образования. До этого я занимался преподавательской работой в ленинградских институтах. Моя научная «карьера», казалось бы, развивалась довольно успешно. Недавний комсомолец, я уже считался специалистом по вопросам горного давления. У меня была своя лаборатория. Меня вызывали в качестве консультанта на различные строительства. Я самостоятельно начал разрабатывать отдельные теоретические участки горной науки.

И все-таки полного удовлетворения у меня не было. Меня не оставляло ощущение того, что разрыв между теорией и практикой в моей работе все время идет на расширение.

И когда я пришел на метро, я очень скоро почувствовал трудности, возникавшие именно в силу указанного разрыва.

Я недостаточно быстро ориентировался в обстановке. У меня были неудачи самого элементарного порядка. И мне пришлось буквально начинать с азов.

На мое счастье, в нашей шахте работали старые, опытные производственники—инженеры Бахитов, Барышников, Рохваргер. Я специально стал приходить в шахту, чтобы посмотреть на их работу. Просил тов. Барышникова на первых порах уделять побольше внимания моей смене.

И первое, что я заметил,—это то, что люди на метро обладают большей смелостью, чем я. До этого мне было неизвестно чувство технического риска. Мне казалось, что любую работу нужно рассчитать заранее с совершенной точностью, без малейшей ошибки. Там, где нужно было действовать со всей решительностью, я начинал рассуждать. Теперь, глядя на других, я постепенно начал менять методику, и это плодотворно отразилось на моей работе.

Проходка штольни у нас на 8-й шахте происходила в очень трудных условиях. Мы наткнулись на самые настоящие плывуны, богато насыщенные водой. Хорошо, что со мной работали очень опытные и уверенные рабочие, прекрасно помогавшие в моей работе. Отмечу таких, как Холод, Колоколов и Мордвишев.

Когда мы делали проходку под одним из домов на Моховой улице, в нижней части у нас оказались мокрые пески, а в верхней—глина. Почва оседала буквально не по дням, а по часам.

Жильцы дома, висевшего над нашей головой, часто приходили по ночам и вызывали меня из шахты:

— Скажите, можем мы тут жить, или пора нам выбираться?

Я успокаивал. А тут по стене одной из комнат прошла большая трещина, и на беду попадали с божницы на пол иконы. Жильцы, как все религиозные люди, оказались суеверными. В этом прыжке икон с насиженных мест они видели символическое указание на то, что пора и им самим выбираться из дома.

Опять мне пришлось выступать в роли «главного уговаривающего». Я обходил квартирантов этого дома и, слушая где-то далеко под землей отдающиеся удары кувалды и трель отбойных молотков, произносил одну за другой успокоительные речи.

Признаюсь, твердой уверенности не было у меня самого, но работы я остановить не мог. Этот случай был для меня пер-

вым уроком смелости. Вызванная для осмотра дома авторитетная комиссия подтвердила, что опасность дому не угрожает.

Очень трудный участок был у нас при засечке транспортной штольни налево. Никто из инженеров не решался взять на себя эту проходку. Пришлось мне сказать, что я беру ответственность на себя. Я поговорил с самым лучшим из наших рабочих тов. Холодом, и мы вместе согласились проходить этот участок. Нужно сказать, что к этому времени период «детских болезней» у меня уже прошел. Я понимал, что успех дела здесь будет зависеть от того, насколько быстро и уверенно будут работать мои люди. Расчет мой оказался верен: штольню мы прошли в очень короткий срок. Большую роль сыграл здесь производственный напор рабочего Холода, которого нельзя было даже выгнать из шахты в эти решительные дни.

Моя учеба продолжалась. Когда мы производили смычку с 8-й шахтой, неожиданно произошла сильная авария. При забивке потолочных марчеванок мы задели водопроводную трубу. Труба лопнула, и вода с огромной силой стала наполнять штольню. Когда я спустился туда, штольня была наполовину под водой. Первая моя мысль была во что бы то ни стало спасти забой от завала, так как остановить приток воды было просто немыслимо. Я отдал приказ немедленно закрепить потолок, бока и лоб штольни. Работала здесь бригада Холода. Вода между тем быстро прибывала. У нас оставалось не больше десяти минут. И за эти десять минут мы, безуспешно попытавшись заткнуть трубу паклей, хорошо закрепили потолок, бока и лоб. Рабочие выполняли эту работу героически. Мокрые до нитки, они только по моему приказу оставили штольню. Сам я выбрался из нее вплавь.

Во время субботника 24 марта 1934 года на наших шахтах работали товарищи Каганович и Хрущев. В этот день должна была произойти сбойка с 7-й шахтой. Тов. Каганович начал копать землю. Он быстро загрузил вагонетку, потом загрузил вторую, а третьей не оказалось.

— Почему нет вагонеток?—спросил он меня.—Пойдем, посмотрим.

Мы пошли. Оказалось, что пути забиты вагонетками.

— Вот видите,—упрекнул он меня,—вы не побеспокоились о вагонетках.

В этом месте работала бригада Болохова. Пришлось Болохова отстранить, и тов. Каганович взял на себя руководство. Он очень хорошо подбодрил рабочих, и рабочие после его посещения начали работать еще лучше.

Второй раз Лазарь Моисеевич приходил к нам осматривать железобетонный зонт, который мы строили на станции «Библиотека Ленина» по предложению американца Моргана.

Качество работы у нас весьма страдало, и, главное, нельзя было найти виновников. Все ссылались на «объективные причины», хотя ссылки эти были совершенно неосновательными: все материалы нам были предоставлены.

«Просите меду, дадим и меду», сказал нам в свое время тов. Каганович. И мы действительно получали все, что нужно.

Когда Лазарь Моисеевич пришел к нам, он сразу понял, в чем дело. Многие из нас недооценивали значения штырей.

— А ведь на этом, друзья,—сказал Лазарь Моисеевич,— и будет держаться наш зонт. Здесь вам надо дать соответствующие размеры и форму, чтобы штыри держались в стене.

Он указал как раз на самое больное наше место. Штыри у нас зачастую болтались.

Лазарь Моисеевич настаивал на том, чтобы мы фиксировали все этапы работы, записали всех людей, занятых на этом участке, и вели бы тщательное и непрерывное наблюдение за работой. И это было совершенно необходимым делом, так как станция «Библиотека Ленина» по характеру строительства была опытной станцией.

Участок этот у нас считался отстающим. Но благодаря новой расстановке людей и социалистическому соревнованию мы вышли из прорыва.

Не хочу хвалиться, но то, что мы до последнего дня держим за собой переходящее знамя, говорит само за себя.

С приходом на шахту мы усиленно взялись за техучебу. Наряду с производственной работой непосредственно на шахте я взялся за чтение лекций для рабочих. Рабочие проявили большой интерес к делу, посещаемость была хорошая, и по техучебе мы заняли второе место на всей трассе.

Во время работы на шахте у меня накопилось много вопросов теоретического и экспериментального характера. Вопросы эти меня очень занимают, но я решил не менее пяти лет проработать непосредственно на производстве.

Со мной происходит теперь обратный процесс: практический опыт выходит за пределы моего технического кругозора. Но я считаю это меньшей бедой.

Когда мы пройдем вторую линию метро, я рассчитываю снова перейти на научно-исследовательскую работу и подвести итоги этому огромному практическому опыту, который я с каждым днем накопляю, работая в шахте.

ФАЯС ЗАМАЛДИНОВ

Бригадир-проходчик шахты № 10—11

РАССКАЗ БРИГАДИРА

Безрадостным было мое детство. Отец все дурил, и в шестнадцать лет удрал я от него с товарищами на Донбасс.

Работал год, сначала плиговым, а потом коногоном.

Тут стал наступать Деникин. Мы с товарищем добровольно записались в Красную армию. Нам выдали ружье, а мы даже не знали, которым концом ружье стреляет. И командир у нас был такой же тюха, как и мы.

Нас бросили в Полтаву на фронт.

В первые же дни я попал к Деникину в плен. Я по-русски понимал плохо. Как несовершеннолетнему мне прописали пятнадцать шомполов и сказали:

— Катись к аллаху!

Нанялся я батраком к богатому мужику. Не прошло девяти месяцев, как наши белым насыпали и покатились они назад.

Пришли красные. Дождавшись этого, я тут бросил батрачить и поехал обратно на Донбасс. Поступил на ту же шахту сперва саночником, потом забойщиком, затем крепильщиком.

Такова была моя жизнь.

Вот работаю я в Донбассе, вдруг ребята говорят:

— Вербовщик приехал, в Москву рабочих набирает на Метрострой.

Я не знал, что такое Метрострой, но ехать в Москву согласился.

И попал я в Москву. Большой это город. Шум тоже большой. Теперь уже я привык.

Назначили меня проходчиком на 10-ю шахту. Работа только начиналась, закладывали первую раму.

Работать было тяжело. Весь день стоишь по пояс в воде, а насосы аховые. У нас в Донбассе так редко бывало. Выдали мне резиновые сапоги высокие и резиновый костюм. Ну, все равно, вода лилась за ворот. Тут я купил клеенку и сшил себе такой шлем, чтобы за рубаху не заливало.

Так и работали: день копаешь да три дня откачиваешь, чтобы шахту не затопило. Плывун был на редкость—измучились мы. На какие хитрости ни пускались, а ему конца не было.

Так прошли метров на пятьдесят и взялись за тоннель. Я работал звеньевым. Плывун и тут не давал нам жить.

Как-то раз в первую штольню ворвался этот непрошенный гость. Заюлила вода изо всех щелей, шумит, мутится, пену несет, собирается в ручьи. Даже подойти страшно.

Ну конечно тут первым делом надо обшивать кругом доски, затрамбовывать паклей, сеном, глиной. А рамы трещат, будто кто из-под земли к нам ломится. Правду сказать, страшновато нам стало.

Приехал профессор Розанов, успокоил нас.

— Ребята,—говорит,—ничего страшного нет. Такие случаи бывают.

А мы и сами знаем, что бывают. Всякое бывает.

Пришлось нам забой этот закрыть—так и простоял целый год тихо. Потом проходили его кессонным способом.

Я съездил в отпуск в свою деревню—Старая Юмрала в Татреспублике. Когда приехал назад, меня назначили бригадиром и дали на проходку четвертую штольню. Мы начали копать котлованы для фундамента свода. Выкопали мы котлован, а тут проект изменили. Пришлось все ломать и снова закладывать фундамент. Проработали месяц, опять пошли изменения. Хоть фундамента и не ломали, а дальше стали работать новым способом.

Тут к нам приехал тов. Каганович. Говорил с нами просто, по-рабочему, задавал всякие вопросы: сколько времени работаешь, сколько получаешь, какие задания, не обсчитывают ли тебя и чем недоволен? Начальство ему тоже задавало вопросы, но он сказал:

В тоннеле

— Погодите, сейчас поговорю с ребятами. А с вами я могу поговорить в любой момент.

Ребята наши ему тоже открыто сказали все про столовку и про спецовки. Он все в книжку записывал. Тут я подошел и сказал:

— Пойдем, Лазарь Моисеевич, покажу я тебе нашу столовую.

Он взял меня за руку, и мы пошли. Посмотрел он столовую и говорит:

— Плохая столовая.

Он все посмотрел. И еще поглядел на повара. А в столовой духотища, с повара прямо ручьем льет.

Позвали тут заведующего, работал он у нас от Нарпита.

— Ты—форменный паразит,—сказал ему Лазарь Моисеевич,—завтра чтобы здесь твоего духу не было!

И на другой день поставили в столовой четыре вентилятора и стали нас кормить хорошо. И спецовки всем дали.

Наступила осень. Работать было очень грязно. Один раз к нам приехали три женщины и один мужчина из учреждения. Попали они в мою бригаду. Одеты были все тепло, хорошо: в костюмах, фуфайках полосатеньких, в ботиночках, сверху комбинезоны. Я показал им, как нужно держать лопату и где копать. У нас очень жарко—стали они все с себя скидать:

сперва комбинезоны, затем пиджаки, потом фуфайки. Конечно работа ихняя—одни слезы, но не в этом суть. Зато сразу им видать стало, какая наша работа и как надо строить метро. Только вот пиджаки замарали. А потом к делу привыкли и работали хорошо.

В конце работ мы взяли на буксир третий участок. Здесь плывун опять показал себя. Раз во время смены я влез на лестницу, чтобы перед уходом все осмотреть. Вижу: вода капает. В этом случае первое дело—пакля. Только в одном месте забутили—засочилось в другом, в третьем. Вода пошла.

Ребята растерялись, стали затыкать чем попало, даже своей одеждой. Я вызвал техника. Он отнес за счет дождя. Но оказалось иначе: лопнула канализационная труба.

Марчеванки были у нас уже поставлены, оставалось поставить раму.

«Ну,—думаю,—дела! Ежели марчеван сядет, то и вся Москва сюда съедет на голову нам».

И в самом деле мостовая села. Хлынула кругом вода, пошла по всей штольне. Я только успел схватить за руку комсомольца Федорова.

Полезли мы в нижнюю штольню, а там прямо море ходит. И слышу, кричит не своим голосом лебедчица, руками бьет, лица на ней нет от страха и итти не может. Схватили мы с ребятами ее на руки, поволокли наверх. Забрала ее скорая помощь. Особенного с ней не случилось ничего, только с перепугу все плакала и стонала.

А мы опять полезли в штольню поглядеть, что и как. Высота в ней — четыре метра, а песок за это время осел метра на два.

На несколько дней шахту пришлось остановить. Только хочешь—не хочешь, а работу надо кончать. Пошли мы опять на свое место. Работенка была так себе: стояли все по пояс в воде, а от воды этой сильно шибало в нос старой барыней.

Сделали мы работу, потом нас перебросили на северный вестибюль. Задание было боевое — чтобы в пять дней все было готово. Мы работали, не считаясь с временем,—по восемнадцать часов. Наверху в это время шли сильные дожди: на нас льет и льет. Работать пришлось крепко. Инженер Бобров прямо с ума сходил, из души в душу ругался, но нас здорово подбадривал. Задание это мы выполнили.

Сейчас я живу очень хорошо. У меня своя отдельная комната. До поступления на метро я умел только расписываться, теперь стал грамотным. Я и в газете «Ударник метро» много рабкорил. Как увижу, где плохо, так сейчас за перо. Лодыри газетку не любят. Для них это срам.

И. Ф. АБРАМОВ

Бригадир шахты № 9—9-бис

ПАМЯТНЫЕ ДНИ

ень, когда я спустился в шахту, будет мне памятным на всю жизнь. Это было в первых числах августа 1933 года. Октябрьский райком ВКП(б) мобилизовал меня на метро и послал на работу в шахту № 9—9-бис в качестве проходчика.

До посылки на Метрострой я никогда не работал в шахтах, не был горняком и не имел никакой горной квалификации. Больше того, я не имел никакого представления о горной работе.

Физическим трудом я не занимался уже четырнадцать лет, с тех пор как батрачил у помещиков и кулаков. Из батраков я ушел в Красную армию, был на кронштадтском фронте, дрался с Махно. После демобилизации пришлось работать на низовой партийной работе в деревне. Потом переехал в Москву, окончил совпартшколу, рабфак, учился во втузе.

Когда я пришел на шахту, меня как новичка стали расспрашивать рабочие, откуда я и работал ли раньше под землей. Я прямо, по-честному, сказал, что на работу в шахтах мобилизован, коммунист, никогда до сих пор по горному делу не работал.

После такого ответа рабочие, расходясь по своим местам, вели между собой невеселый разговор:

— Зачем таких людей посылают в шахты? Ведь их нужно сначала лет пять учить!

На деле же вышло не так. Уже через месяц я был назначен звеньевым бригады крепильщиков, по четвертому разряду. Потом я был переведен в забой. Проработав два месяца в забое, получил пятый разряд и одновременно был назначен сквозным бригадиром проходчиков. Что касается партийной работы, то сменно-участковым парторгом я был избран уже на третий день работы в шахте.

В первый же день прихода на метро десятник послал меня подручным к кадровому проходчику, который дал мне кайло и лопату. Мы начали с ним копать канаву, которая понадобилась для спуска воды в зумпф первой проходной штольни.

Вначале работать в шахте было очень трудно, потому что, как я уже говорил, совершенно отвык от физического труда. Но мне как коммунисту сдаваться было стыдно, пришлось не отставать. Откровенно говоря, напрягаться в первые дни приходилось изрядно.

У меня сохранился блокнот о первых днях моей работы в шахте. Большая часть записей относилась к обозначениям и названиям горных выработок и крепежного лесоматериала. Сейчас все эти термины мне хорошо знакомы, но тогда, в первые дни работы, нужно было прежде всего ликвидировать свою техническую неграмотность.

С работой я свыкся довольно быстро. За месяц неплохо узнал рабочих своей смены, узнали и они меня. Скоро я уже не путал терминов и стал заправским тоннельщиком.

И вот в один очень счастливый для меня день десятник поставил меня на самостоятельную работу в забое, одного. Пришли мы с ним в первую штольню левого кировского радиуса. Он показал мне место, сообщил размеры фурнели (вертикального хода снизу вверх).

— Вот здесь нужно пробивать вверх. Если справишься с работой—получишь четвертый разряд.

Я сам учился в забое работать и одновременно помогал учиться другим. Первую свою фурнель прошел в две пятидневки. Потом при рассечке забоев верхней штольни был назначен звеньевым. В помощь мне выделили трех человек: один—член партии и два—комсомольца.

При проходке этой штольни я впервые встретился с плывуном, который появился в верхней части забоя. Я неожиданно почувствовал, что под инструментом находится очень слабый грунт. Тогда осторожненько открыл забой и благополучно успел затянуть бок и завести две марчеванки (доски). Только

Маркшейдерский замер в штольне

что подобрал я породу для третьей марчеванки, как вверху забоя, над головой у меня, появилась течь, словно оттуда, из земли, смотрит на меня кто-то разбитым глазом, а из глаза сочатся слезы.

Не успел я отвернуться от забоя и взять лежащую тут же сбоку заранее приготовленную товарищами марчеванку, как сразу же меня обдало с головы до ног бурлящим потоком воды с песком. Сила этого потока с каждой секундой нарастала.

Долго раздумывать было некогда. Стараясь работать как можно быстрее, экономить движения, я схватил марчеванку и попытался заткнуть ею бурлящий фонтан плывуна, но сил у меня нехватило.

Меня по колено занесло плывуном. По голове хлестал мокрый песок. Взяв себя в руки, я быстро снял с себя шляпу, спецовку и забил все это в бурлящую плывунную глотку, после чего мне удалось завести и марчеванку.

Ребята мои вначале перепугались, но потом пришли в себя.

Укрепив забой и тщательно законопатив его, я поставил в известность инженера шахты о случившемся происшествии. Он спустился вниз, осмотрел забой, и лицо его сразу стало очень серьезным.

— Молодцы,—сказал он нам,—не струсили!

И тут же распорядился отпустить меня с работы и дать пятый разряд.

Вскоре после известного решения МК о сквозных бригадах я был назначен сквозным бригадиром проходчиков с повышением оклада до шестого разряда. С проходки штольни моя бригада была переброшена на калотты, разработка которых до сих пор на нашей шахте еще не производилась. Все горные выработки в шахте как для меня, так и для новых моих товарищей по бригаде были работой незнакомой, требовали быстрого освоения, и мне лично как бригадиру приходилось работать, как говорится, не покладая рук. Все мы помогали друг другу, а помогать нужно было, потому что мы—москвичи и до этих пор шахты никогда в жизни не нюхали.

Нужно сказать, что несмотря на это рабочие моей бригады быстро освоились со своим делом, стали хорошими практиками, мастерами-горняками, научившись хорошо работать не только в сухих забоях, но и бороться со стихией плывунов в чрезвычайно трудных геологических условиях.

Мне же еще вдобавок приходилось выполнять большую общественную и партийную работу.

Задачей коммуниста на Метрострое я считал следующее:

Во-первых, поскорее, получше узнать всех людей и каждого в отдельности.

Во-вторых, организовать и спаять в одно целое этих людей и направить их по большевистской дороге.

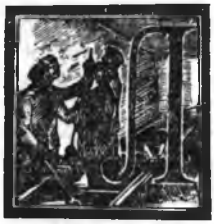
В-третьих, не словами, а делом, повседневной своей практической работой на производстве показать и оправдать авангардную роль коммуниста на производстве.

Мне судить о своей работе трудно. Думаю, что справился.

С. И. ФЕДУЛОВ

Плотник и бригадир-проходчик шахты № 10

РАБОТАЛИ ГОРЯЧО



юбопытно сказать, хотя и стыдно, что приходится мне писать историю метро, не научившись хорошенько грамоте.

Я—крестьянин. Родился в 1902 году.

По профессии я плотник и до 1924 года работал исключительно в деревне.

Прослужил я два года в Красной армии и хотел остаться в ней, но меня позвали домой, потому что у меня заболела жена. Приехал домой, выбрали меня членом сельсовета, в сельсовете я проработал до 1928 года и опять был так занят, что грамоте не научился.

В 1930 году оказалось, что у жены моей туберкулез кости. Делали ей в Борисоглебске операцию и потом сказали, что нужно ехать в центр,— лечить ее электричеством.

Взял я свой плотничий инструмент, выписался из сельскохозяйственной артели и поехал в Москву.

Работал я сперва по плотничьей части на Каменном мосту у инженера Боброва. Потом строил дома на станции Лось, потом перешел на работу на завод Фрунзе.

Зимой 1932 года встречаю земляка, и он меня спрашивает,

не хочу ли я итти работать на метро. А я в свою очередь спрашиваю его:

— А что такое метро?

Земляк отвечает:

— Место такое, там инженер Бобров работает, ты его знаешь.

Я пришел к инженеру Боброву, он узнал меня и спрашивает:

— Сколько у тебя в бригаде человек?

Я отвечаю:

— Тринадцать.

— Приходи со всей бригадой,—говорит мне Бобров.

Я начал говорить с ним о карточках и об общежитии.

Бобров мне отвечает:

— Тут мы получили церковь, вот и начинайте работу, переделайте ее в общежитие.

Мы сделали в церкви общежитие. Тут дали и мне уголок на правом клиросе. Церковь мы работали в смену, а сверхурочно доделывали забор на 10-й шахте.

Заместитель начальника Морозов хотел меня потом из общежития выселить, говоря, что в общежитии с семьей жить нельзя. Я ему объяснял, что в Москве мне квартиру найти нельзя, а он предложил мне взять расчет.

Но Бобров знал мою работу и разрешил мне жить в общежитии, пока не найдется другой квартиры.

Вышло так: строили мы бараки на Корабельниках, строили мы дом для ИТР на Плющихе, строили мы бригадой и в Филях, потом построили мы эстакаду на 11-й шахте. Работала она недели полторы, потом ее стали сносить вместе со старым домом Голицына, на месте, где сейчас стоит дом СТО, а нам пришлось опять строить эстакаду. Так строил я эстакады и ломал, а сам смотрел, как она устроена.

После этого мою бригаду перекинули на 12-ю шахту. Там мы опять сделали эстакаду, но порода с эстакады не попадала прямо на платформу. Я там сделал свое предложение, построил эстакаду по-своему, и порода начала попадать на платформу аккуратно.

Это меня воодушевило. И тут нас перебросили на расширение ствола. В стволе ходила клеть с одной вагонеткой, а нужно было сделать так, чтобы в клеть вошли две вагонетки.

Работали мы горячо, по две-три смены зараз, потому что шахта была остановлена. После этого перекинули бригаду на 11-ю шахту, в которой еще ходила бадья. Мы сделали в этой шахте направляющие брусья, по которым ходит клеть.

Работали мы ровно сутки. К семи часам закончили работу. Сон нас давил.

Приходит Бобров, спрашивает:

— Готово?

В забое

— Готово.

Начинают пробовать, и клеть идет хорошо.

Нас тогда крепко благодарили.

Было в то утро в моей бригаде двадцать два человека. Сказали нам, что будем мы работать как крепильщики и проходчики, и развернули бригаду на сорок шесть человек. Ребята были заинтересованы работой.

Мы раньше бывали на шахтах, но сами не работали. Работали мы, ставили крепления, встретили плывуны, и тут у нас появилось жутко много воды.

В одну смену мы поставили наружную и внутреннюю рамы и за одну смену пробили деревянный шпунт. Рамы сделаны были по моему предложению. Шпунт уже у нас кончался, потому что плывун был метра в полтора, и вода проникла за марчеванки.

Мы затыкаем паклей, а вода все идет.

Но все же плывун в полтора метра прошли мы за двое суток, и хотя и сверху и сквозь крепление лила вода, но мы уже прорвались через плывуны.

5 мая 1934 года мы пришли к Емельянову. Он нам дал разработку калотты, дал задание поставить кружало и сделать опалубку, но он так нас расставил, что мы не могли развернуть фронт работ.

У нас в звене было десять-одиннадцать человек, а работать зараз могли только шесть-семь человек.

Я пошел в Боброву для выяснения вопроса, потом пошел в партком. Добился правильной расстановки людей.

За два месяца мы разработали пять калотт, и потом перешел я к Савельеву работать в южном вестибюле у станции «Охотный ряд».

Емельянов нашей бригаде уже доверял, потому что общественный инспектор по качеству Замалдинов Фаяс смотрел качество наших креплений и признал их хорошими.

Перевели нас на наклонный ход, а оттуда на мост.

Дело тут в том, что нужно было покрыть весь Охотный ряд мостом. И по этому мосту должны были ходить трамваи и автобусы.

Работать мы могли только ночью, потому что днем должно было происходить трамвайное движение.

Мы породу сняли за смену, чтобы уложить муерлаты (соединение четырех брусьев на весь мост). На эти муерлаты потом кладут тавровые балки, а потом идет перекрытие. Днем мы все подготовляли, но трамвайные пути не трогали, а работали ночью. Начали мы работать, сделали черный накат между путями. Муерлаты уложили и тут же затягивали металлические балки.

Мы ввосьмером таскали двенадцатиметровые тавровые балки. На моем участке надо было уложить двенадцать тавровых балок и спустить металлический муерлат метров двенадцать. Тавровые балки мы уже положили и положили постоянные брусья, и тут уже начали работать бока.

Шел ливень, вода текла. Начала вода уже подходить к котловану. Приказал Савельев снять всю бригаду и начать засыпать, чтобы вода не подступала.

Вдруг прибегает Бобров, белый, кричит:

— Федулов, где твоя бригада? Спускайтесь скорей в шахту на перекрепление, вода в шахте!

Мы бежим спускаться, а он нам кричит уже глухо:

— Давай обратно наверх!

Выбегаем.

Смотрим: на Охотном ряду получилась воронка, и вода хлынула в наши тоннели. Потухло электричество. Дождь идет. Стоят в дожде десятиэтажные по бокам Охотного ряда недостроенные домины, а воронка растет и идет к домам.

Я—в тоннель. Тут лежит телефонная труба, на нее сверху был уже положен бетон, а рядом электрические кабели. Нам самое главное—их спасти.

Все конечно здесь были растерянные, и как раз за это дело был ответственным Савельев.

Я ему предложил:

— Тянем тавровые балки насквозь и подвесим к ним кабели, чтобы они не порвались.

Значок похода им. Кагановича за ударную работу

Бригада подает балки враз. И нужно тут на кабель становиться, чтобы его вязать. И когда встали на кабель, все кругом стали ужасаться, потому что было сильное напряжение и могло оно человека угробить. Ну, все мы это сделали, подвесили, закрепили, и нас перекинули на работу по забутовке.

Работаем мы на забутовке в воде и видим, что как раз у трамвайных путей было кладбище и через это-то самое кладбище вода и прорвалась.

Потом повесили мы телефонные трубы на канатах, и на третий день Савельев нас с этой работы снял.

Много было здесь по Москве об этой аварии разговоров, и мне даже на улице посторонним людям нужно было объяснять, чтобы они в этой аварии метро не винили.

Потом мы пошли опять на свой участок, работали на мосту и разрабатывали вестибюль.

Тут был очень крепкий известняк. Нам Савельев не верил и все спрашивал:

— Почему так медленно проходите?

И сам спустился, взял молоток и бил целый час, но сыпалась только мука.

Били мы этот известняк, били, били, и сыпалась мука и сыпалась. И шли мы так 2 метра, а потом опять пошел мягкий грунт.

Пошли мы наклонным ходом, и нужно было удержать лоб в 12 метров.

Тут мосту было не на чем держаться. Мы сделали дополнительные крепления и очень интересные куски, в каждом куске четыре толстых бревна, и в них мы даем подкосы. У нас такое тут деревянное крепление, что его проверяют кувалдой.

По нашему мосту ходят трамваи и автомобили, и прошли два танка.

В деревянных креплениях, должен я вам сказать, как я сужу по заработку хотя бы, у меня есть способности.

Работаем мы в бригаде хорошо. Есть у нас курские завербованные, есть и татары, женщина одна работает.

Будет вторая очередь, стану я работать по восемь часов. Можно тогда будет учиться, тогда напишу я грамотней и понятней, как я строил мост под Охотным рядом, как стояли деревянные крепления, а на полях сделаю чертежи всего этого собственноручно.

Э. В. ФЕЛЬДМАН
Секретарь парткома шахты № 10—11

ЧТОБЫ НЕ КАПАЛО

пришел на шахту впервые.

Я объездил значительную часть СССР, был в армии, на фронтах, работал на заводах-гигантах, но на шахте до метро мне быть не приходилось.

Я пришел на метро с Московского электрозавода.

О метро я впервые узнал из речи Лазаря Моисеевича Кагановича. Помню, с какой страстью, с какой горячей любовью к пролетарской столице, с каким темпераментом изложил он на III Московской партийной конференции план будущей Москвы. Я внимательно слушал его, когда он, с указкой в руке, прохаживался по карте и с теплой заботой говорил о московском пролетариате, который через два-три года, выходя из Сокольнического парка культуры и отдыха, буквально за десять-пятнадцать минут сможет очутиться в центре города, на Кропоткинской площади, в Центральном парке культуры и отдыха.

Спустя несколько месяцев я увидел разбросанные по Москве надшахтные сооружения. Я еще в точности не понимал их назначения. Я лишь тогда понял с совершенной очевидностью,

что слова Лазаря Моисеевича претворились в программу действий, когда на Электрозаводе мне пришлось самому проводить мобилизацию комсомольцев и коммунистов на метро.

Я состоял в эти дни секретарем партийной организации Электрозавода.

Из шести тысяч рабочих нашего завода (сейчас там больше двадцати тысяч) около пяти тысяч было женщин. Мы получили задание направить рабочих главным образом на подземные работы. По этой причине задание наше по сравнению с другими заводами было весьма скромным.

Я могу привести много фактов, когда уже в эти первые дни мобилизации рабочие и работницы, по состоянию своего здоровья негодные для работы на метро, устраивали нам «сцены» и требовали включения в списки.

Особенно бушевали женщины из специальной мастерской:

— Чем мы хуже мужчин, почему нам не доверяют строить метро?

Женщин мы отправляли на поверхностные работы, мужчин — на кессонный участок.

Я помню, работницы, уже несколько поработавшие на метро, приходили наведаться к нам в партком. Это уже не были крючечницы газонаполнительного цеха или цоколевщицы цокольного цеха—это были работницы Метростроя.

— Будьте-ка с нами осторожнее: мы—шахтеры!

Я помню, как тов. Язовецкая явилась в партком в спецовке, желая продемонстрировать, что она работает на шахте и презирает наше «чистое», электроламповое дело...

И все-таки я еще не представлял себе метро как нечто конкретное. Мое представление было совершенно примитивное. Когда я работал секретарем парткома на обувной фабрике, я старался изучить основные технические вопросы, связанные с пошивкой обуви. На электроламповом заводе я старался получить понятие о конструкции лампочек, о технологическом процессе. Но подземные работы мне постигнуть при моих технических познаниях было естественно невозможно: мне казалось, что для того чтобы сделать тоннель, надо обязательно начать с п о л а. Потом, думал я, растут уже стены и крыша.

В одно прекрасное утро меня вызвали к секретарю Сталинского райкома партии Марголину, который сообщил мне, что состоялось решение МК о направлении меня на работу в метро.

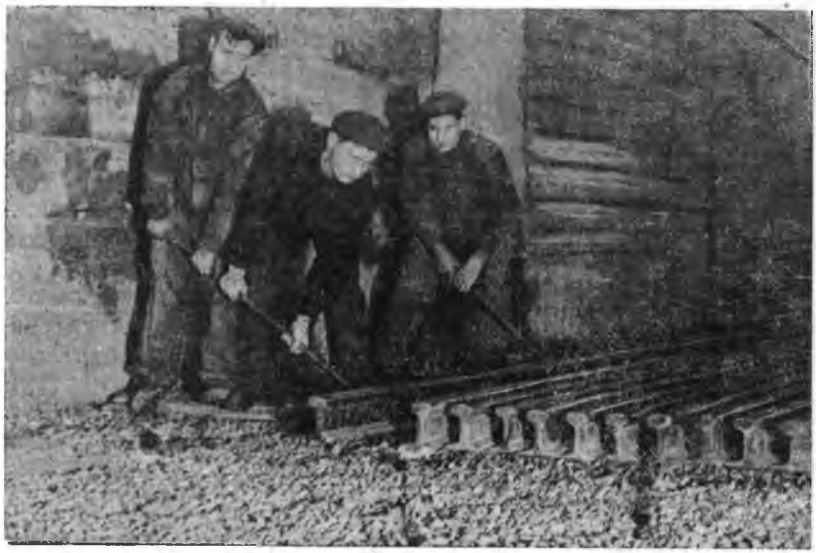
Не успел я выйти из кабинета Марголина, как встретил его заместителя Осипова, ныне председателя постройкома метро.

— Ты куда?—спрашивает.

— Иду к Хрущеву.

— И я к Хрущеву!

Никита Сергеевич продержал нас буквально пять минут.



Первые рельсы спущены в шахту

— Ну, ребята, доклада я вам делать не буду. Передо мной, можно сказать, сознательный авангард. Метро надо построить в установленные сроки. Ну, и вы должны строить. Вчера Лазарь Моисеевич разработал целую программу действий и дал точное определение всему и вся. Тридцать четвертый год должен быть годом завершения первой очереди метро.

Затем он оглядел нас и спросил:

— А как ваше мнение?

Мы ответили, что для нас ясно все, но лицо у меня было невеселое.

— Что это у тебя, Фельдман, скучное лицо?

— Да вот, не хочется мне итти в аппарат, я предпочитаю на шахту.

Выйдя с Осиповым из кабинета Хрущева, мы стали твердить метростроевские термины: бут, гравий, лоток, битум.

Это было в конце марта 1934 года.

Два с половиной месяца проработал я в аппарате при парторге МГК инструктором по партийно-массовой работе под руководством тов. Старостина.

Настоящая моя шахтерская деятельность началась с того момента, когда меня направили на 30-ю шахту в качестве секретаря партийного комитета.

Вот тут-то все эти термины—битум, руберойд, марчеванка, пергамин,—которые мы старательно твердили на лестнице МК, воплотились для меня в реальность. В первый же день, когда я поселился в своей парткомовской будочке, ко мне как к новому секретарю явилась работница с жалобой:

— Обрати внимание, секретарь, у нас неправильно кладется руберойд!

Что такое руберойд — я примерно знал, но все же не настолько, чтобы выдержать длинный о нем разговор.

— Ладно, я разберусь...

Шахта № 30 соединяет два радиуса: кировский и арбатский. Проходит она рядом с Кремлем—часть третьего участка расположена под самой Кутафьей башней (против манежа).

Я попал на эту шахту в тот момент, когда только что состоялось решение МК о качестве бетонных и изоляционных работ. В сознание каждого шахтера врезались простые слова Лазаря Моисеевича по вопросу о качестве изоляции:

— Чтобы нигде не капало!

Это была целая программа.

Как раз в нашей шахте, в особенности на первом участке, имелись «антиизоляционные» настроения. В решении МК есть даже специальный пункт, относящийся к 30-й шахте.

Мой парткомовский кабинет менял уже четвертое место: два снесли, третий заняли под раздевальню душкомбината. При мне «кабинет» этот представлял собой фанерную палатку, в которой имелся один только стол без телефона, да и вообще безо всего.

Прежде чем руководить, надо знать местность, обстановку, людей. Правда, людей скоро не узнаешь, но местоположение—выходы, шурфы, штольни—надо узнать в первые же два дня.

Вообще говоря, как правило—партийному, профессиональному, да и техническому работнику не приходилось на метро делить свою работу на два этапа: сначала знакомиться, а потом приниматься за дело. Темпы строительства метро этого не позволяли. Надо было, попутно знакомясь, немедленно входить в дело.

2 июля 1934 года, одетый в метростроевскую спецовку, я очутился в 27-м шурфе первого участка. Тут я имел возможность убедиться, в чем сила, в чем значение лозунга: «Вся Москва строит метро!» Я увидел рабочего-закройщика с обувной фабрики «Парижская коммуна» тов. Радченко, обувщика, нацмена-татарина Ахмадеева, белошвейку Уман, молодую дивчину, работницу завода им. Калинина Каптелину, студента школы профдвижения Черняева, рабфаковца Наумова, электрозаводца Ширяева.

Я остановил одного рабочего, по фамилии Загорацкий.

Надо сказать, что я уже знал парторгов, профоргов, инжене-

Монтажные работы в тоннеле

ров, техников и многих рабочих. Я старался запоминать фамилии и людей, чтобы не спутать Иванова с Сидоровым, Петрова с Сергеевым, ибо вопрос шел о живых людях, которые решают успех работы.

Вернемся к Загорацкому. Это сапожник из маленького украинского местечка, в Москве живет всего только четыре года. Он поступил на фабрику «Парижская коммуна» и стал членом партии. Сейчас этот парень, который никогда в жизни не видел отбойного молотка, стоит на глубине 15 метров и—как он сам выражается—«выдает грунт наверх».

Я детально расспросил его о нуждах, о его впечатлениях, о его отношении к окружающему, ибо секретарь парткома должен прежде всего знать людей своей шахты.

Лазарь Моисеевич постоянно учит нас, что значит быть парторгом. В своем выступлении в июне 1933 года он поставил перед нами задачу: руководить конкретно.

Чтобы руководить конкретно, надо знать людей.

Одно дело на Электрозаводе: явишься на работу, пройдешь в цех, в цехе работают триста-четыреста человек. Все на виду. Чистота. Сменные инженеры налицо, машины, четко работающая техника. Обойдешь весь цех, остановишься с одним, с другим—и сразу входишь в курс дня.

Здесь же зайдешь в один шурф—там работают пять, самое большее, семь человек: укладывают подушку для стен. В другом шурфе кладут изоляцию—и там всего несколько человек. Так за три-четыре часа обойдешь несколько шурфов и увидишь лишь незначительную часть смены.

Таким образом механически переносить на метро методы заводской работы никак нельзя.

Прежде всего мы взялись за партгруппы. Партгруппорги должны были твердо усвоить истину: «Для того, чтобы руководить людьми и бороться с браком, для того, чтобы организовать людей, надо прежде всего самому служить примером».

Образцовым группоргом был у меня Радченко. Надо было поглядеть, как изучал он бетон! Рабочие с гордостью говорили о нем:

— Вот это парторг! Бывший сапожник, а бетон кладет, как будто уже два метро строил. Он и парторг, и бетонщик, и хороший товарищ.

Коммунисты Ахмадеев, Фрейман и Иванов на деле доказали, что такое ведущая роль коммуниста.

Небольшая группа коммунистов нашей шахты сумела сплотить вокруг себя весь коллектив и сделать немалые дела.

Шахта, до сего времени находившаяся в прорыве, в июле впервые выполнила свой план.

Первого сентября шахта считалась уже одной из лучших на арбатском радиусе.

Решением постройкома парторг МГК вручил нам построечное знамя арбатского радиуса.

Надо отметить, что одновременно с работой по выемке ядра, по бетону, по изоляции шла у нас работа по повышению политического уровня масс.

Для проверки знаний, усвояемости и поднятия качества партийной учебы мы назначили теоретическую конференцию рабочих нашей шахты.

1 октября эта конференция состоялась.

На трибуну вышли товарищи Наумов, Иванов, Гордеева и др.

Те самые люди, которые днем укладывали бетон, делали доклады о сущности фашизма в Германии, о классовой борьбе в переходный период, об июльском пленуме ЦК...

На этой шахте мне пришлось работать недолго, всего два с половиной месяца. При непосредственной и постоянной помощи МК мы достигли решающих успехов: были сделаны основные своды, весь лоток, раструбы и выемка ядра.

16 сентября я был переброшен на кировский радиус закрытого способа, на шахту № 10—11.

В тот же вечер на шахте заседал партийный комитет, который

Механическое завинчивание шурупов при укладке пути

избрал меня секретарем парткома. С этого дня я становлюсь наконец полным, стопроцентным шахтером.

Тут уже нет лестниц, какие имелись в 30-й шахте. Тут спуск вниз на 23—24 метра—таково среднее залегание этой шахты. Я пришел туда в период, когда происходила выемка ядра и каждый выданный наверх кубометр земли расчищал место для строящейся здесь станции «Охотный ряд».

Коллектив этой шахты был резко отличен от того, с которым я ознакомился на 30-й шахте. Здесь были люди опытные, сплошь и рядом с тоннельным стажем.

Я встретил тут бригаду Вазыха Замалдинова, которая давно работает на кессонных работах, на мостах, сменного инженера Мингалеева, старого кессонщика. Я встретил тут шахтеров Донбасса, тоннельщиков из Кутаиса, Сибири, Якутии. И рядом с ними—рабочих Московского тормозного завода, завода им. Дзержинского, курских колхозников, прослышавших о строительстве московского метро и приехавших принять участие в его постройке.

Коллектив здесь неизмеримо больший, чем на 30-й шахте,— две с половиной тысячи рабочих. Станция имеет 155 метров длины, вестибюли и два наклонных выхода.

Передо мной стояла задача—освоить шахту, ознакомиться с людьми и в первую очередь со ста двадцатью большевиками.

С опытом, накопленным мной на 30-й шахте, мне удалось сделать это сравнительно быстро. Довольно быстро удалось мне также ознакомиться и с географией этой сложнейшей шахты: нехорошо, когда секретарь идет по шахте и спрашивает у встречных дорогу.

Вечером 23 сентября мы проводили молодежную бытовую конференцию. Вдруг нам сообщают, что к нам приехал тов. Каганович, что он находится сейчас в 9-й шахте, а затем по тоннелю пройдет к нам. Мы сейчас же спустились вниз...

Я помню, мы встали на границе между нашим однопутным тоннелем и 9-й шахтой, чтобы встретить его, как гостеприимные хозяева, на самом пороге. Я обошел участки. Рабочие одного участка просили своего профорга вести Лазаря Моисеевича именно по пятой штольне, где они работали. Рабочие другого участка просили, чтобы его вели по третьей штольне. Тогда рабочий третьего участка Куцель сказал:

— Он, товарищи, и здесь будет и там будет. Он везде будет и всюду посмотрит, где хорошо, а где плохо. Он за этим и пришел!

И вот на границе с девятым участком показался Лазарь Моисеевич. Рядом с ним товарищи Косарев, Хрущев, Булганин и руководители метро.

Лазарь Моисеевич обратился к рабочим:

— Как вы живете, как вас кормят? Удовлетворяет ли вас такая система зарплаты?

— Кормят—во! На большой палец!

Лазарь Моисеевич опустил большой палец книзу и спросил:

— А может быть наоборот?

Сразу кто-то закричал:

— Каша не всегда бывает с маслом!

— Вот, вот, этот вопрос надо поднять,—и Лазарь Моисеевич тут же поручил кому-то из сопровождавших его узнать о постановке питания у рабочих.

Затем раздались возгласы:

— Лазарь Моисеевич, расскажите нам о международном положении!

В течение пятнадцати-двадцати минут вся шахта на глубине 23 метров захвачена была речью Лазаря Моисеевича, в которой он сумел связать и задачу хорошего качества бетона и вступление СССР в Лигу наций.

Когда Лазарь Моисеевич проходил через пятый участок, рабочие остановили его, окружили и просили, чтобы он сказал им что-нибудь.

— Лучше, чем вы работаете,—не скажешь!

Н. Е. ЕГОРОВ
Бригадир-бетонщик шахты № 10—11

КОМСОМОЛЬСКОГО БИЛЕТА ДОБИЛСЯ

Не у всех у нас было деликатное воспитание. Я вот сам хоть и премирован почетной грамотой Метростроя, и деньгами, и фотоаппаратом, и значок ЗОТа ношу, но тоже, признаться, не очень уж такой джентльмен-профессор. Замах у меня, правда, на работу большой и не без толку, но разные прежние замашки еще сказываются. А от замашек и промашки получаются.

Такая уж у меня была жизнь. Родился я в 1912 году, через восемь лет отец у меня умер. С 1924 года ходил в пастухах. Водки я не пью, но зато прилежен к матерному слову с малолетства. Это от пастушьей работы. То корова, то овца отобьется: кнутом ее хорошо вытянешь, а потом под хвост вдогонку еще сокола выпустишь—вылаешься. Кругом нет никого—ни в одно ухо не завернет. Этак налаешься за день хуже собаки...

Надоело мне пастушить и махнул в Москву. Кое-где поработал, потом командировали меня в город Шацк в сельскохозяйственный техникум, но средств на учение нехватило, я вернулся через два месяца в Москву, поступил бетонщиком в 15-й строительный трест, а потом в Трансстрой. Там я встре-

тился со своим другом—комсомольцем Алексеем Роговым. Он работал на метро сперва секретарем комсомола 10-й шахты, а после—помощником начальника шахты, он и перетащил меня на работу в Метрострой. Поступил я на 10-ю шахту в феврале 1933 года.

Семь дней работал бетонщиком, а потом меня выдвинули бригадиром. Бригада была небольшая—человек восемь. Вначале мы работали не по специальности—кто во что горазд—и дрова пилили. Словом, делали все, что подвернется, потом спустились в шахту. В то время никакой механизации и в помине не было. Бетон заготавливали так, вручную. Спускали его по железной трубе; мелкий бетон приставал к стенкам, гравий вылетал, и дозировка уменьшалась. Потом установили бетономешалку. Работали мы внизу; бетонировали кольца десятого ствола. Бетон подвозили сперва на тачках по верхней штольне. Потом проложили путь, состряпали деревянные вагончики. Стало легче, работа пошла производительнее.

Когда дело идет, хочется изучить его как следует. Мы стали учиться. В мае месяце 1933 года к нам на метро пришли две тысячи комсомольцев. Мне в бригаду дали двух девчат: Карницкую—из ОГИЗа и Смотрицкую—с фабрики Мосбелье. Трудно им было сперва. Больше в штанах путались с непривычки да кулаком глаза терли—насмешничали ребята. А я стал больше сдерживаться: неловко лаяться, все-таки бригадир, и потом при девушках как-то в горле застревает.

Когда кончили второй участок, нашу бригаду расформировали. Меня передали на 10-ю шахту десятником по бетону. Оттуда начальник участка Олиндаров взял меня к себе. Начинались станционные работы по бетону. Мы, бригада в шестьдесят человек, бетонировали нижние ярусы, пилоны, аркады. Тут даже для опытных многое в работе было за новинку. Помощник начальника тов. Яскевич подробно объяснял нам укладку подземных сооружений. Потом мне дали новых рабочих, только что завербованных, человек тридцать. С ними я работал до конца. Попался мне один комсомолец—Лясковский. Он был большим лодырем, как мы на него ни нажимали.

— Не учи ученого,—говорил он мне,—не меньше тебя знаю! Я девятилетку кончил, а ты что?

Ну, к таким тонко воспитанным у меня снисхождения не дождешься. Я написал о нем рапорт, и его сняли.

Был у меня еще плохой работник—Федоров, мой земляк. Спутался он на свою голову с одной продувной девчонкой. Запьянствовал. Стал на работе носом клевать. Я ему сказал:

— Слушай, друг, земляк ты мой любезный, я к тебе могу иметь снисхождение, но работа тебя не простит. Гулять,—

Вестибюль станции «Библиотека Ленина»

говорю,—гуляй, но на работу изволь приходить во-время и стен в шахте спиной не подпирай: и без тебя не развалятся.

Он сначала было выправился, а потом опять за свое. Ушел на первый участок, но там его быстро раскусили—вышибли из ударников, понизили разряд, и он, как пробка, вылетел из шахты на поверхность. Но со временем парень все-таки исправился.

Подал я заявление в комсомол. Жил я в Филях. Поехал в Москву в кино. Вижу, около станции сидят у забора трое и режутся в очко. Один из них, бригадир с нашего участка, говорит:

— Поставь на счастье.

И вот тут сказались мои прежние замашки... Сел я и проиграл шестнадцать целковых. Деньги не страсть какие, но факт паршивый. Меня вызвали в бюро и предупредили, что прием в комсомол откладывают, пока не исправлюсь. Дали мне ответственную работу, я схватился за нее обеими руками. Случилось даже однажды, что я заметил неправильность укладки бетона, которая была сделана по распоряжению инженера. Работал я здорово, без всякого снисхождения к себе. И меня приняли в комсомол.

М. И. РОХВАРГЕР

Начальник шахты № 47—48

НА-ЧЕКУ!

Неожиданно он подошел ко мне и сказал:

— Я—Каганович, здравствуйте. Вы кто такой будете?

— Прораб шахты,—говорю.

— Что это у вас тут делается, мину, что ли, под библиотеку подкладываете? Кто вам разрешил?

Я объяснил тов. Кагановичу, что у меня все согласовано с администрацией Ленинской библиотеки. Однако повидимому убедил я его не сразу.

— Напрасно,—сказал он,—надо снять! А впрочем подумаем, еще подумаем...

Я запомнил этот разговор в таких деталях потому, что это была первая моя встреча с Л. М. Кагановичем. Было это, помнится, в июле 1932 года. Он пришел тогда вместе с тов. Бубновым посмотреть площадку, которую мы заняли для закладки шахты № 8.

Я сразу обратил внимание, что тов. Бубнов повидимому очень обеспокоен тем беспорядком, который мы произвели на территории библиотеки. И действительно: подумать только, ведь едва ли не самая крупная библиотека в мире, столько

ценных книг, столько трудов положено, а здесь мы—со своим бетоном, с лопатами, с механизмами, с шумом и сумятицей. Но я думаю, что беспокоился тов. Бубнов только на первых порах. Когда он ознакомился с ходом работ, у него очевидно легче стало на душе. В особенности, когда он узнал, что администрация библиотеки вполне в курсе всех тех мероприятий, которые мы проводили для безопасности здания.

Мне было поручено организовать работу еще по закладке шахты № 8. В это время участков еще не существовало, намечены были только места, где должны были закладываться будущие шахты. И мне и рабочим было очень забавно глядеть на улицы, на дома, живущие своей жизнью, и думать о том, что вот через несколько дней, через несколько недель мы зароемся в землю, как кроты, и будем под всеми этими зданиями хозяйничать.

Получить площадку для заложения шахты было очень трудным делом. Хозяйственники и администраторы относились тогда к метро еще с недоверием. Рассуждали так:

— С какой стати именно на мое хозяйство свалилось такое несчастье? А может быть шахту можно закладывать в другом месте? А может быть можно рядом, за моей оградой закладывать?

На упрямых хозяев приходилось нажимать через Московский комитет партии и лично через тов. Хрущева. Дело подвигалось очень медленно.

Итак площадку эту мы получили в конце июня 1932 года. Договорились с директором Библиотеки им. Ленина. Успокоили его, обещали денно и нощно помнить о том, что благополучие громадного книжного сокровища будет зависеть от нашей осторожности. Только в первых числах июля нам удалось окончательно оформить дело с площадкой.

Площадку очистили, приступили к заложению шахты. Еще до этого была спроектирована и построена эстакада. Масштабы этой работы даже трудно себе представить: сейчас участки маленькие, а тогда участок был—целое государство.

На первых порах работа шла с перебоями, уж очень велика была организационная неразбериха. Потом постепенно все пришло в нормальное состояние, и я ощущал большую радость оттого, что попал на работу в метро.

Структура линейного аппарата Метростроя в 1932 году значительно отличалась от того, что мы имеем сейчас. Сначала меня послали на второй участок в Охотном ряду в распоряжение инженера Боброва. На этом участке было недостаточно не только рабочих, но и инженеров, в зависимости от опыта и знания которых каждый участок в то время самостоятельно разворачивал свою работу. Все, что получали тогда участки от

Отделанная гранитом лестница станции «Сокольники»

В котловане

управления,—это наметка трассы, глубина залегания тоннеля и его размеры—вот и все.

На втором участке удалось сколотить хороший коллектив. Вся выемка грунта с самого начала производилась механическими подъемниками, прямо в машину, почему вокруг шахты, как в других местах, не было земляных навалов. Для прохождения шахты инженера Барышникова нам удалось из Рионгэса и других мест получить небольшую группу опытных рабочих.

Ствол шахты мы прошли в рекордный для этого времени срок—в двадцать шесть—двадцать восемь дней. К тому времени плывуны кое-где уже показали себя. 18-я, 23-я и 26-я шахты застряли в них, и мы здорово побаивались плывунов, но справились с ними довольно успешно, в шесть-семь дней. Окончив в быстрый срок — 28 июля 1933 года шахту, мы за неимением проекта дальнейшего продвижения остановились почти на целый месяц: пошли споры, на какой глубине закладывать штольни. Конечно обидно было: другие работают, а мы стоим. Обидно было главным образом потому, что простой зависел не от нас—мы-то сами свою работу закончили во-время.

Наконец в конце сентября нам удалось почти явочным порядком определить глубину заложения: горизонтальную ниж-

нюю штольню мы засекли на глубине приблизительно в восемнадцать метров.

Мы приняли немецкий способ разработки тоннеля и станции. Он заключается в том, что сначала разрабатываются штольни вдоль стен, в них возводятся стены, потом разрабатываются калотты и кладутся своды. После возведения стен и сводов вынимается ядро, т. е. средняя часть земли, находящаяся в тоннеле. Потом делается обратный свод.

Для удобства откатки породы и подачи необходимых материалов делается вспомогательная штольня, так называемый тоннель в тоннеле, который после выработки стены закладывается там же.

Организация работ была пятисменная: четыре смены в сутки, пятая выходная. Рабочие организовали круглосуточные бригады. План задавался на месте. Обычно старший в звене «по совместительству» обучал малоопытных рабочих, в особенности тех, которые совершенно не знакомы были с этим делом.

Таким образом постепенно сколачивался коллектив, и в дальнейшем мы имели уже достаточное количество знающих людей, которые с гордостью называли себя «стариками». Между прочим я один из немногих тогда начал впервые на подземных работах применять женский труд. Оказалось, что я не ошибся: женщины не уступали мужчинам и работали так же усердно и так же быстро осваивали дело.

Нижняя штольня была расположена в неблагоприятных условиях с точки зрения характера грунта. Пришлось очень тщательно крепить. Мы сделали поперечные деревянные крепления досками по потолку, полу и бокам, щели забивали паклей.

Несмотря на такую тщательность работы грунты двинулись. В феврале 1933 года Моховая улица осела, и появились трещины в доме № 14. В центральной части города это была первая осадка, но мы были убеждены, что она произошла не в результате каких-либо ошибок на нашем участке работы. Наша уверенность не обманула нас.

Когда в доме № 14 появились трещины, администрация Ленинской библиотеки основательно перепугалась. Не раз созывались экстренные комиссии, в которых заседали мы и специалисты по фундаментам, однако все обошлось благополучно: Ленинская библиотека никуда не провалилась, хотя об этом провале уже довольно основательно поговаривали в городе.

Тем не менее нужно было быть на-чеку и не допускать дальнейших «выпусков» грунта. В виде опыта на шахте № 8 мы начали применять метод силикатизации грунтов. Первый опыт мы сделали на небольшом участке у самого ствола. Этот опыт, проделанный на небольшой площади, дал благоприятные результаты.

Бетонировка стены тоннеля

Метод силикатизации заключается в том, что в мягкую почву, особенно в песок, нагнетается жидкое стекло, смешанное с хлористым кальцием. Силикатизация создает искусственное окаменение почвы, которую потом не берет никакой инструмент: ни лопата, ни молоток, ни кайло. Благодаря отвердению породы приостанавливается вытекание сыпучих песков.

Применяя этот метод под домом № 14 по Моховой улице точно так же, как и под зданием Коминтерна, мы фактически спасли эти здания от разрушения.

Вначале хлопот было конечно очень много. При появлении первых же трещин, даже незначительных, жители дома № 14 охвачены были паникой. Несмотря на все наши заверения в том, что непосредственной опасности обвала дома не существует, большая часть жителей ночевала у знакомых.

Нужно сказать, что дом этот вообще довольно ветхий. Получалось же так, что все неудобства для населения, вытекающие из самой ветхости этого дома, ставились обывателями в вину нам. Перекошенные, незакрывающиеся двери или окна, осыпающаяся штукатурка, едва ли не сквозняки — все это по мнению обывателей было следствием нашей небрежности, все это валилось на нашу бедную голову.

Правда, надо признаться, что жители этого дома и в самом деле хлебнули из горькой чаши: у них перестала работать канализация, была выключена вода, словом, откровенно говоря, было за что нас поругать.

Оставляя в стороне отдельные затруднения, которые мы постепенно преодолевали, нужно сказать, что работа все же у нас шла дружно. Впоследствии она пошла настолько хорошо, что мы, начиная с июля, все время перевыполняли задание, шахта наша считалась одной из передовых. Мы получили за образцовую работу несколько грамот, в частности областную грамоту им. Тельмана, областное переходящее знамя и ряд других наград. Рабочие нашей шахты систематически премировались.

При организации арбатского радиуса я был назначен начальником шахты № 46 на Смоленском рынке. Здесь мне поручено было строить станцию. Станция эта такая же, как и Арбатская. Хорошая станция!

Я работаю на метро уже около трех лет и считаю необходимым сказать, что все достижения, которые мы имеем и в области технической работы и в области решения организационных вопросов, словом, все наши успехи надо приписать непосредственному участию в руководстве строительством метро МК партии и личным заботам Л. М. Кагановича.

Я уже говорил, как я познакомился с тов. Кагановичем. Вторая моя встреча с ним была в сентябре того же года. Лазарь Моисеевич собрал прорабов и начальников участков у себя для выяснения положения вещей на Метрострое.

— Где работал, откуда пришел, что делал?—спрашивал он меня, и я не успевал отвечать.

В третий раз я увиделся с Л. М. Кагановичем у нас на шахте, куда он пришел вместе с тов. Хрущевым. Мы их встретили, дали им спецовки и спустили в шахту. Они подробно расспрашивали рабочих: кто что делает, сколько зарабатывает, часто ли бывает начальник шахты, опасно ли работать, как столовая, бараки, как живут рабочие.

Большое участие принимал Л. М. Каганович и в разработке вопроса об архитектурном оформлении станции. Мимо его глаз ничего не проходит незамеченным. Когда его слушаешь, кажется, что имеешь дело не с политическим руководителем, а с заправским техником, который до тонкости разбирается и в выборе цветов, и в выборе размеров, и в расположении строительных работ, и в определении глубины.

Немалую помощь оказал нам Л. М. Каганович и в розысках строительных материалов. С Украины он пригнал нам стекло, силикатные изделия, цемент. Словом, от малого до большого он вникает во все и, можно сказать, во всех.

Если бы меня спросили, что нужно для того, чтобы построить такой метрополитен, как наш, то я ответил бы:

— Работать с такой партией. Изучать дело. Не бояться трудностей. Беречь людей.

А. В. ЛЕЩОВА

Изолировщица шахты № 9

И РАБОТАТЬ И УЧИТЬСЯ

ва года я проработала на Трехгорной мануфактуре, куда поступила в 1931 году. Здесь же меня приняли в ряды ленинского комсомола. Тут как раз подоспела мобилизация на метро. Записалась я вместе с подругой. Секретарь нам сказал, что, когда потребуется, нас известят. Но прошел день, прошла неделя — ни ответа, ни привета. Мы снова к секретарю:

— Как, дорогой товарищ, наши дела?

— Полна коробочка, и брать некуда. Подождите, может быть еще возьмут.

Мы пошли на шахту № 9.

— Ладно, возьмем, но больше брать не будем.

Месяц мы проработали на поверхности. Первое время мы все перешибали «мальчиков». «Мальчики»—это короткие отрезки круглых бревен для крепления породы.

Я с детства работала в сельском хозяйстве, и мне на тяжелой работе нетрудно. Нам попался хороший десятник, который на непосильную работу нас не ставил.

— Втягиваться, девки, исподволь надо,—говорил он,—а то рванешь, как лошадь, и на задки присядешь.

Сначала на шахте у нас было очень плохое оборудование. Придешь, бывало, в раздевалку, переоденешься—и вымараешься вся хуже, чем на шахте, приезжаешь домой грязнее грязной. Даже воды для мытья иногда не бывало. В сильные дожди душ у нас затопляло, так что спецовки плавают в воде—прямо хоть лови на удочку. Сейчас у нас сушилка хорошо оборудована. В душевой всегда горячая вода, столовая хорошая, на Красной площади, в помещении бывшего ресторана «Мартьяныч».

Через месяц мы попросились в шахту, и нас опустили. Десятник дал метлы и заставил подметать штольни. Раз техник послал нас подметать лестницу.

— Одну вы уже послали,—говорю ему,—а зачем меня-то: мы только мешать друг другу будем. Поставьте лучше нагружать вагонетки. Чего канителиться с лестницей, когда в забое нехватает рабочих рук...

Он так и сделал. Помимо работы в шахте мы участвовали также в перекладке трамвайного пути. В шахте работали во вторую смену, а потом — на перекладку. Работали бесплатно, по своей охоте. Это было нечто вроде субботника. Вся мостовая была залита асфальтом, пришлось ломать плиту. Кто лопатой, кто киркой, кто ломом. Работа проходила дружно и весело.

В первый же месяц работы меня перевели в ударницы.

Потом я перешла в бетонную комсомольскую бригаду Засимова, потом Подряшкина. Сейчас я работаю в бригаде им. Кагановича. Зарабатываю в среднем рублей 270—280 в месяц, в прошлом месяце получила 307. На фабрике я получала вдвое меньше. Я помогаю матери, которая живет в деревне. Она старая, больная, не может сама себе зарабатывать на пропитание. Живу я в коллективе комсомола Трехгорной мануфактуры. У нас две квартиры, всего восемь комнат на двадцать человек. Живем мы очень дружно, лучше чем в родной семье. Многие даже поженились. Часто ходим в кино. Все же большую часть времени я провожу на шахте: почти всегда у нас есть какие-нибудь совещания, собрания или политзанятия. На шахте веселее, много комсомольцев, а дома иногда почти никого не бывает: те ребята в школе, те—на работе. Ни одного нет, чтобы не учился чему-нибудь. В нашей смене есть татары. Они все ударники, здорово работают—даже завидно. Мы с ними хорошо ладим.

Недавно я перешла на изоляционные работы, работаю шпаклером. Вначале как будто руку сводило, плечо очень болело, распухло даже, а теперь ничего. В будущем думаю перейти на вторую линию. Работа там будет легче: так говорил нам тов. Каганович. И верно — многому мы на первой очереди научились. Уж я какая малая персона на метро, и то новичков научить могу. Как начнется вторая очередь — пойду на учебу. И работать и учиться! Теперь все учатся.

Т. М. ПРОСКУРИН

Бригадир-проходчик шахты № 15

МЫ—МЕТРОСТРОЕВЦЫ!

акое большое сооружение и без всяких опытных работников—таково было первое впечатление. Часто привозили не те материалы, которые нам были нужны. В Донбассе у нас раз двадцать прогнали бы такое начальство, здесь ничего—сходило.

На шахте № 14 проходка шла четырнадцать месяцев. Никто не умел обращаться с плывунами, и даже не верили в то, что пройдем шахту.

Но это было только вначале. Потом работа пошла по-другому.

Я — рабочий горняк с двадцатипятилетним стажем. У меня в бригаде тридцать шесть человек комсомольцев. Вначале бригада была ученическая, никто не имел представления о горных работах, рабочие не умели обращаться ни с механизмами, ни с креплениями, ни с молотками. Основной трудностью была вода. Вода шла из известняков очень холодная. Лес для крепления нам давали не такой, какой было нужно.

Молодежи трудно было: приходит какой-нибудь парень в забой, посмотрит-посмотрит—и назад. Уговаривал я многих, но некоторые так и уходили совсем.

Но большинство комсомольцев сразу становилось на дело и быстро осваивало его.

Вот так работала Ермакова Дуся. Помню, раз приходит к нам тов. Каганович. Спросил, кто работает в забое. Ему говорят—комсомольская бригада. Он сразу заметил, что работа действительно четкая и аккуратная. Я его не видел, потому что в это время заряжал бурки аммоналом. Смотрит он на Ермакову и спрашивает:

— У вас здесь женщины работают?

— Да, я работаю. Я, Ермакова, пришла с комсомолом.

Тов. Каганович спрашивает:

— Что же вы, с молотком работаете?

— А что вы думаете, тов. Каганович? Что я пришла сюда метелкой подметать?

Она была боевая девица, и у меня, на втором участке, пользовалась большим авторитетом. Сейчас работаю я по проходке вентиляционного канала и эту работу никому не могу доверить.

Сбойка шахт № 14 и 15 была 26 марта 1934 года. До сбойки мы шли походом им. XVII партсъезда. С 18 декабря 1933 года по 20 января 1934 года мы прошли 93 погонных метра, но со стороны 14-й шахты было еще 40 метров. Тут было произошла неприятность, нас сняли с этой работы и перебросили на разработку калотт.

Но тов. Абакумов не согласился и вернул нас на нашу работу.

Это было 20 марта 1934 года. Я приступил к забою, очистил его от леса, которым его успели захламить. Потеряли мы на это сутки, но ребята были уверены, что мы наверстаем время в процессе работы.

Сбивать было трудно: молотки поразработанные, воздух плохой, компрессор большой из строя выбыл.

Днями и ночами я думал о том, как произвести эту сбойку. Сбойка должна была быть 26-го в шесть часов утра, а у нас осталось еще 10 метров. Работали 25-го числа сильно, а все-таки осталось еще 4 метра. Я спустился в шахту, приказал звеньевому тов. Филимонову поставить последнюю раму, закрепить марчеванки и дать боковые затяжки. Сам пошел в столовую пообедать.

Иду и думаю, как сбиться. Прихожу обратно, спускаюсь в шахту, Филимонов мне говорит:

— Проскурин, ты ошибаешься,—4 метра ты не пробьешь.

Тут приходит секретарь ячейки Власов. Спрашивает:

— Проскурин, собьешься?

Я отвечаю:

— Собьюсь.

Тут я почему был уверен? Я заметил, что в штольне есть наверху небольшой слой мягкой породы толщиной в 30 санти-

Скульптура «Комсомолец-десятитысячник»

метров. Взял я кайло в руки и начал рубиться на-руку, и на-руку я прошел полтора метра небольшой конурочки.

Потом приказал закрыть воздух, чтобы усилить работу одного из молотков, и попросил звеньевого Метелкина сделать мне козлик, чтобы было удобнее производить сбойку. Тот мне быстро сделал козлик, а я слушаю: со стороны 14-й шахты работают в четыре молотка, и воздух там у них дан такой сильный на молотки, что весь грунт трясется над забоем. Я беру молоток в руки и начинаю работать поверху. У них затихло, они слушают, где я работаю. Они обнаруживают меня на верхняке, нажимают, и через десять минут у нас получилась сбойка.

Выскакивает к дыре их прораб и говорит:

— А мы-то рассчитывали, что итти еще 4 метра!

Я ему говорю:

— А я два дня не спал, все думал, как нам сбиться.

Когда мы сделали сбойку, мы поздоровались друг с другом, и с нас была произведена киносъемка. Бригада была премирована в полторы тысячи рублей, а я получил двести рублей и кроме того путевку на курорт.

Н. А. ЕРМОЛАЕВ

Начальник шахты № 9—9-бис

ИЗ ТАЙГИ НА МЕТРО

слыву инженером из тайги. Это не вполне верно, я инженер из театра. Я работал профессиональным актером в городе Симбирске, теперешнем Ульяновске. Это было в 1918 году. Мой отец недоволен был тем, что я работаю в театре, и говорил, что мне нужно найти какую-нибудь настоящую работу.

Дома было очень тяжело, и однажды я вышел из квартиры отца, чтобы не возвращаться к нему больше. Я шел в театр и случайно увидел объявление, что 29-му полевому строительству требуется чертежник. Я не был чертежником, но я хотел уехать из Симбирска. В это время город наш был в прифронтовой полосе. В людях нуждались, и я был принят чертежником; никто даже не подумал меня проверить.

Фронт продвигался. Мы ушли из Симбирска. Я прошел с Красной армией до Кургана. Когда наши войска ликвидировали Колчака, нас преобразовали в трудовую армию и перебросили на Урал, на Надеждинский завод. Тут я научился чертить.

Было это уже в 1921 году. Я кончил строительный техникум и начал работать. Строили мы разную случайную мелочь.

На Урале стоят голубые леса. Хороша здесь осень! Урал осенью рыжий и красный, как лисий мех. Первый снег в лесах выглядит, как белое брюхо зверя.

На Урале у меня было много свободного времени, и я начал читать Мамина-Сибиряка. Читал про золото, тайгу, леса. Как по реке Чусовой бегут груженные металлом барки. Читал о старателях.

Мамин-Сибиряк привел меня в Уральский горный институт, в город Свердловск. Здесь я учился восемь лет, а летом уходил на золотые прииски. Последние два года я служил в Уралгипромезе, учился там проектировать шахты.

Я кончил институт в 1929 году. А сейчас мне тридцать четыре года. Прошло так много времени, что вот называют меня инженером из тайги, а я не инженер из тайги и не инженер из театра, а уже инженер из метро.

Итак, защитив дипломный проект, я уехал в Челябинский район и там учился проходить шахты в трудных условиях. Оттуда я перешел в Кизеловский район, где сдал в эксплоатацию четыре шахты.

Работа в тайге, шахта в лесу, широкие уральские горы, уральские рабочие — все это мне нравилось, я хорошо проходил свою жизнь.

Но с 1926 года во мне возникла тревога. Я прочел журнал, кажется «Огонек». Я его отложил, но потерял, и номера теперь не помню. В том журнале было рассказано про метрополитен.

Я хотел быть строителем, а сделался горняком. Метрополитен сращивал мою жизнь, в нем я мог стать и строителем и горным инженером. А из Москвы шли слухи, что метро раскачивается плохо. До шахты Урала от московского метро слух идет быстрее, чем от шахты Метростроя до какой-нибудь квартиры Замоскворечья. Говорили у нас, что шахты № 16, 17, 18 неудачны. Говорили, что не удается «бинокль» — смыкание двух тоннелей. Мне очень захотелось поехать в Москву, потому что на Урале я считался удачным проходчиком.

Меня считают специалистом по проходке в малоустойчивых грунтах, и поэтому я был вызван в Москву.

В Москве один инженер рекомендовал меня тов. Гертнеру, который вел подземную проходку по кировскому радиусу.

То, что я увидел здесь в 1933 году, произвело на меня впечатление хаоса. Огромный аппарат, спутанный, неразборчивый, и слабенькие шахтенки.

Меня сперва назначили старшим инженером в производственный отдел.

Хаос Метростроя был разрешен так: ЦК партии принял решение о реорганизации управления в Донбассе. На этой основе был реорганизован и Метрострой. Крупных работни-

Арматурщик за работой

ков пересадили на участки. Меня назначили на шахту № 9. Шахта эта на Моховой улице, около дома № 24.

Эту шахту хотели проходить кессонным способом, потому что внизу был плывун. Дома, около которого стояла шахта, сейчас уже давно нет, там площадь, покрытая асфальтом. Эта площадь лежит между Кремлем, манежем, университетом и новыми фасадами домов.

В техническом отношении участок здесь был очень трудный. Тут должны были пересечься тоннели начала арбатского радиуса с тоннелями кировского радиуса. Таким образом здесь в разных плоскостях проходят четыре тоннеля. Пятый тоннель—форкамера.

Все это сооружение находится под домами, и верхняя часть конструкции задевает фундаменты домов. Улица не зря называется Моховой: ее дома стоят на сваях.

Шли совещания, и всякий предлагал свою систему.

В начале работ меня познакомили сперва с парткомом, потом вызвали к тов. Хрущеву и наконец к Лазарю Моисеевичу Кагановичу.

С Никитой Сергеевичем Хрущевым я имел длинный разговор. Он по производственному стажу—механик, поэтому он очень

хорошо понимает всякие технические вещи. Но еще лучше он понимает в людях. Я попросил, чтобы мне дали работников, с которыми я проходил шахты на Урале. Это мне было тут же обещано.

Это практики — старики с 20—30-летним рабочим стажем. Среди них один бельгиец с 35-летним стажем. Русские рабочие вышли из золотоискателей-старателей; это были великие мастера работы в слабых грунтах, которые потом еще более подняли свою квалификацию на проходке наших крупных шахт. Всего я привез 200 человек уральских рабочих с семьями и 20 человек инженерно-технического персонала.

С уральскими рабочими нужно обращаться с учетом их психики. Это работники таежные. Для них дело не только в заработке, а еще в почете и уважении. Они знают себе цену. К баракам они не привыкли, им нужно отдельное помещение, комнату, хоть небольшую, но с ключом.

А в Москве им было трудновато. Жили они в Филях, но в трамваях ездить отказались и ходили на Моховую из Филей пешком. Им в трамвае было неудобно, тесно.

Но это были люди большой специальности, и чуть ли не каждый со своей производственной особенностью. Их надо хорошо знать.

Я решил итти обычным способом, без кессона, и поставить управление перед свершившимся фактом. Шахта всего 22 метров глубины, плывуны через 4 метра, а может быть даже через 6, значит мне нужно проскочить только 2 метра. Я поговорил с Абакумовым. Согласовал ли он вопрос с кем-либо — я не знаю, но мне он согласие дал.

Через четыре недели я пришел с докладной запиской, что шахта пройдена и я прошу оформить мой участок, так как я должен начать работу в штольне.

В это время прошла мобилизация сперва первой тысячи комсомольцев на метро, а потом второй тысячи.

На мою шахту попало 250 человек; у меня же только два забоя, и я могу в смену поставить 15 человек, а за четыре смены всего 60 человек.

Секретарь ячейки Ольхович требовал от меня настоятельно, чтобы я поставил комсомольцев на настоящую производственную работу. Тов. Ольхович пришел к нам на шахту из-за стола, где был телефон, а за дверью была курьерша с чаем. Он человек с широким кругозором, но моих рабочих-уральцев он не знает. Они для меня не просто производственные единицы, а большие специалисты подземной работы, я на них надеюсь, они не выпустят грунт, и, когда работа пойдет, я должен им дать настоящую работу, чтобы не ранить их рабочей гордости.

На этой почве у меня с тов. Ольховичем вышли, как гово-

рится, неполадки. Получилась рознь между стариками и молодыми. Людям нужно бы учиться, учителя налицо, но между учителями и учениками—холод, и сговориться нелегко. С одной стороны, уральские рабочие со своей историей, из тайги пришедшие, с полукрестьянским прошлым, а с другой стороны, молодые пролетарии города, вузовцы наполовину.

Над всеми нами стоял МК, для которого среди рабочих чужих не было. Благодаря его авторитетному вмешательству конфликт был улажен, и молодежь стала быстро подыматься.

Некоторые бригады, в особенности Генералова, Козловского, Яремчука, делали чудеса. Молодежь со стариками сладилась: старики пошли на самые трудные, ответственные места, и комсомольцев тоже нельзя было не уважать.

Пришел к нам например комсомолец Яремчук с авиационного завода. Ему лет двадцать пять. Он проводил на шахте в горячей работе круглые сутки. Раз он пробыл в воде девять часов. Иногда он делал ошибки, но такие героические ошибки... Например фурнели, т. е. проходки из верхней штольни в нижнюю, нужно делать сверху. Яремчук полез снизу. Его оттуда вышибло породой. Он снова полез. Вышибло его второй раз так, что он потерял сознание. Полтора месяца пробыл в больнице, потом вышел на работу и пробыл опять круглые сутки.

Мы шли вперед осторожно. Мы натаскивались на старые колодцы с изумительно тщательно сделанными срубами, находили греческие, татарские горшки, нашли саблю. Место было «обжитое». Над нами висели дома. Над нами были новый дом Желтовского, в который въехало американское посольство, Московский университет и приемная Калинина,—драгоценные дома. И вот под этими домами шли мы почти без механизации.

Я долго готовил проект. Ко мне приехал американский инженер и улыбался мне понимающе и презрительно: он думал, что я боюсь грунтов.

Между тем в работе крепли бригады. Комсомол врабатывался.

Я составил записку и предложил способ, в свое время выдвинутый Н. С. Хрущевым. Этот способ состоит в том, что идут под давлением воздуха, но очень небольшим. Против этого способа было два предложения: одни предлагали итти щитом, считая щит универсальным способом; другие — люди, очень осторожные и практичные, предлагали итти открытым способом.

Так ученик, который еще не понял умножения, заменяет его сложением: хлопотно, но как будто бы вернее.

МК принял мое предложение: я предлагал посадить своды на песок. Приехал к нам один человек, составили протокол, что будет катастрофа. Копию этого постановления мне прислали из управления, и вероятно копии эти были посланы во все места. Но мы уже работали.

Три раза был у нас на шахте Лазарь Моисеевич. Первое посещение было в период разворота работ. Он обратил внимание на то, что шахта загромождена, говорил с бригадиром Козловским о том, сколько он зарабатывает. Козловский ему сказал:

— Денег у меня много, девать некуда, а комнаты у меня нет. Живу в общежитии, не могу жениться.

Тов. Каганович записал у себя в книжке и говорит.

— Ты непременно женись.

Козловскому комната была предоставлена.

Лазарь Моисеевич входил во все технические подробности, но инициативу никогда не связывал.

Последнее посещение тов. Кагановича было перед октябрьскими торжествами; он говорил нам о качестве и о сроках.

Ведущий бригадир, пришедший в Москву простым рабочим-сезонником и зарабатывающий сейчас шестьсот-восемьсот рублей, во время аварии в Охотном ряду полез на кабель. Асфальтовая одежда перекрытия Охотного ряда была подмыта, и тяжелый, многотонный занавес висел на кабеле.

Кабель должен был порваться. А человек лезет на кабель, освобождает кабель и поддерживает его тросом перекинутой балки. Ведь он не из-за денег же лезет!

Любовное отношение к работе, верный глаз, быстрое решение нужны будут при любой механизации. Превосходные машины изготовляются людьми не только при помощи машин.

Вот это новое отношение людей к работе и помогло нам сделать тот прыжок в качестве работы, который мы наблюдаем в СССР.

К. Г. ЗАВРАЖИНА
Мотористка шахты № 9

СВОЕГО ДОБИЛАСЬ!

Отец возражал против того, чтобы я пошла на метро, но все-таки я решила не отставать от своих. А наших ребят, комсомольцев, как раз мобилизовали. В это время я получила путевку в санаторий и не знала, как мне поступить. Все же в конце концов решила отказаться от путевки и пошла на метро. Меня направили на 9-ю шахту. Там я была единственной девушкой. Первые дни было страшновато: кругом чужие люди, я никого не знаю, со всех сторон ругань. Мне поручили нарезать болты. Сил потребовалось очень много. Но вскоре эта работа кончилась. Я просила секретаря комсомольской ячейки отпустить меня в шахту или же отправить куда-нибудь на завод. В шахту девушек тогда не спускали, на бетономешалке работать я была не в силах, и приходилось болтаться без дела, временами дня по три. Я забивалась куда-нибудь в сушилку и прямо плакала от стыда: разве так учит нас работать тов. Сталин?

Как-то несколько дней подряд не было никакой работы. Не умели у нас правильно расставить силы на производстве, не умели тогда еще полностью использовать каждого человека. Я пошла к нашему мастеру и стала ему жаловаться, что мне

нечего делать. Он не ответил и ушел. Я стала около шахты и заплакала, благо, никого близко не было. Но меня заметил секретарь комсомольской ячейки.

— Ты что, — говорит, — плачешь? Пойдем в ячейку!

Секретарь помог мне выйти из положения. Ячейка дала мне временно общественную работу, назначив комсомольским группоргом. В группе было только три комсомольца, а потом число их увеличилось до шестидесяти. Но, не имея производственной работы, мне не хотелось делать и общественную. Когда же меня перевели на ремонт и чистку отбойных молотков в механическую мастерскую — все пошло, как по маслу. Я стала ударницей. В ФЗУ я училась на слесаря, следовательно работа в мастерской мне была знакома.

Потом мастерская строила копры и большую двухбарабанную лебедку. Девушек на эту работу не брали. Это сильно задевало мое самолюбие, и я стала бороться за право участвовать в этой интересной и серьезной работе. Комсомольская ячейка меня поддержала, заместитель механика включил в бригаду. Училась я только один день, а на второй стала работать уже самостоятельно. Я показала пример, и скоро в механической мастерской на постройке лебедки стали работать и другие девушки.

Был случай, когда я заболела и пролежала две недели. За это время меня исключили из числа ударниц. Эта неудача окончательно укрепила меня в намерении остаться на метро во что бы то ни стало, так как до этих пор бывали иногда мысли, что я не выдержу и мне придется сбежать. Я стала работать упорно и снова считаюсь хорошей ударницей. С каждым днем становилось все легче и легче работать. Познакомилась с ребятами, узнала коллектив, и люди перестали быть для меня чужими. Родители, которые раньше были против моей работы на метро, сейчас не только примирились, но даже мной гордятся.

— Вот она, комсомолка,—говорит иногда отец,— она своего добилась!

Когда я проезжаю мимо Манежной площади и слышу иногда разговор о том, что площадь стала красивой, мне хочется вмешаться в разговор и объяснить этим людям, что здесь есть доля и моего труда, потому что Манежная площадь изменилась к лучшему в результате того, что под землей проложили метро.

Теперь я не уйду с метро до конца. После окончания первой очереди я пойду учиться в машиностроительный техникум, для того чтобы вернуться на строительство метро с повышенной квалификацией. Если не удастся—останусь и на второй очереди работать мотористкой. Так или иначе, но на метро я остаюсь!

М. И. ОЛЬХОВИЧ

Секретарь парткома шахты № 7—8

КТО НАС ВСЕХ ОБУЧАЛ

Я был вызван двадцатого июня 1933 года по телефону в Московский комитет к тов. Хрущеву, и он сообщил мне, что Московский комитет мобилизовал меня для партийной работы на Метрострое.

Сперва меня направили на 9-ю шахту. Шахта помещалась возле Александровского парка. Это старое московское место. На границе 9-й и 10-й шахт мы обнаружили подземные ходы времен Ивана Грозного. Против гостиницы «Националь» открыли мы кладбище. Там был когда-то женский монастырь. Скелеты помещались в долбленых колодах. Возле колод — звали их когда-то домовинами — стояли кувшины. Мы взяли часть гробов, а остальные решили оставить на месте и забетонировать.

Были интересные случаи с этими раскопками.

Один парень — Яремчук — на разработке верхней штольни нашел даже гробницу татарского хана.

Помню еще такой факт. Раз комсомольцы наткнулись на клад. Прибежали ко мне. Прихожу. Известковая яма, в ней рубли николаевские и александровские и царские золотые пятерки. Народу собралось—уйма.

Но дело не в раскопках конечно.

Я пришел на шахту с большой работы. Правда, в детстве я учился плохо, плохо меня учили. Писать я учился на заборе. Революция застала меня кузнецом, сделала красноармейцем. Воевал я с Врангелем, оглох на одно ухо от снаряда. Учился в рабочем семинаре, в Институте красной профессуры, но только десять месяцев. Одновременно работал инструктором Краснопресненского райкома; с этой работы и пошел я на шахту.

Контора шахты состояла из сорока человек, и ютилась она в помещении маленького магазина. Начиналась проходка подходной штольни, которая выводила нас уже на трассу Моховой улицы. Было у нас еще одно деревянное помещение, не утепленное. Там — красный уголок. В этом красном уголке могли бы повернуться не больше чем два человека. Там было помещение парткома.

Вся работа была для меня новой. Начальник шахты—тов. Ермолаев, инженер из тайги, и с ним уральские рабочие. Провели мы собрание, выбрали бюро из трех человек и одного кандидата.

Узнаю, что в забое нет ни одного коммуниста. Значит мы к этой шахте имеем только поверхностное отношение. Нужно было найти коммунистов, поставить их на работу, помочь им овладеть техникой, овладеть техникой самому.

Первоначально не все шли охотно. Получили мы людей из райкома, пришли люди из двухтысячников. Пришли к нам женщины-откатчицы Жукова и Волкова, крупные девчата, физкультурницы. Они пошли в забой.

Ермолаев привез с собой десяток инженеров и техников и человек сто рабочих. С другой стороны, мы имели комсомольцев и рабочих с московских фабрик. Уральцы—народ опытный, но необработанный. Ермолаев их ставит на ответственные работы, а комсомольцев на подсобные.

В составе бюро были тов. Яремчук, проходчик Ратников. Составили мы молодежную бригаду, бригадиром стал Яремчук. Пошла работать комсомольская бригада и стала давать в полтора-два раза больше уральцев. Тогда и уральцы к нам приблизились, и нам стало легче пользоваться их опытом.

Опыт старых рабочих—очень серьезная вещь. Он обеспечивает длительную спокойную работу и уменьшает утомляемость.

Было трудно. Приходили люди, коммунисты, просили их отпустить с работы. Я не отпускал никого.

Проходчик, кандидат партии Козловский, принес мне заключение врачебной комиссии, что ему работа вредна. Я его не отпустил.

Сейчас работает Козловский заместителем Яремчука и становится самостоятельным бригадиром. Он — значкист.

Монтаж третьего рельса, питающего поезд током

Тов. Козловский при встречах со мной сам над собой смеется:

— Выздоровел!..

В чем тут дело? Нужно в работу втянуться. Когда вы начинаете работать, сразу приходит усталость, но нельзя сходить со своего рабочего места,—усталость проходит, и начинается рабочее вдохновение. Этого врачебная комиссия не знает, мы знаем — парторганизация.

Около шахты № 9 была еще шахта № 9-бис. Вот где было трудно! Там мешал работе крепкий известняк с очень большим водоносным слоем.

Работали, стоя по пояс в воде.

Ствол 9-бис проходился в течение июля-августа 1933 года, и только в конце сентября была начата проходка подходной штольни на шахту № 7—8.

Туда я и был переброшен.

Ездили мы по улице Моховой, было написано на всех углах, что она Моховая, но этому мы не придавали значения. А она — моховая, значит болотная, плывунная, водоносная.

Не будет она больше Моховой, станет она аллеей Ильича.

Шахта № 8, которая строит станцию «Библиотека Ленина», была заложена в 1932 году. Геологические условия шахты № 7—8 очень сложны. Кругом плывуны и пески.

Теперь вспомните, что у нас было над головой. С правой стороны шахты стоит большая постройка—новая Библиотека Ленина. С левой стороны — здание Коминтерна и ряд трех- и

пятиэтажных домов. На 7-й шахте, на линии правого однопутного тоннеля, стоит на поверхности прекрасный старый дом — Румянцевский музей. А на подходных тоннелях к шахте № 8 со стороны 9-й шахты на поверхности стоит здание четвертого дома ВЦИКа.

Состав коллектива рабочих и ИТР на шахте № 7—8 совершенно другой, чем коллектива 9-й шахты. Здесь главный начальник тов. Барышников, хороший тоннельный инженер, и с ним группа рабочих, уже проходивших с ним тоннели на Херсонской дороге и на горных дорогах Закавказья.

В течение 1933 года коллектив строительной шахты № 7—8 вышел по конкурсу Метростроя на второе место, получил премию в десять тысяч рублей и завел свой собственный духовой оркестр.

19 декабря 1933 года с большой речью выступил на собрании ударников, инженерно-технического персонала и партийных работников Л. М. Каганович. Здесь он дал нам анализ задач, показал место метро в строительстве всей страны и зажег в нас энтузиазм.

Работать нам было трудно. Дома трещали над нами. Коллекторная труба проходила за стеной нашей станции и висела над нами угрозой. Вода и плывуны заливали то место, которое мы выбирали. Грунт под зданием Коминтерна мы силикатизировали, но все же опасность подвижки грунта не была целиком предотвращена. А главное, станция и тоннель наш были построены без изоляции.

Между тем московский метро должен быть сухим, — это парижский метро может быть сырым. Здесь нам помог иностранный специалист, американский инженер Морган. Идея у него была в общем простая. Сводилась она к двойной стенке, в пустоте которой сделаны специальные отводы для просачивающейся воды.

Рядом с Морганом нужно упомянуть бригадира Холода. Это — быстро растущий человек. Полтора года назад он приехал к нам из Донецкой области неразвитым парнем, а сейчас он один из лучших бригадиров нашего строительства.

Мало того что он превосходно работает, он как член партии все время несет партийную нагрузку, он группорг, сменный парторг, парторг участка, член парткома и воспитатель новых бригадиров.

Кто нас всех обучал? Мы в своей работе ежедневно ощущали руководство Московского комитета во главе с тов. Кагановичем.

Тов. Каганович идет по шахте и начинает проверку с мелочей: есть ли кипяченая вода в баке? И одновременно смотрит весь разворот работы и одновременно сохраняет улицу Фрунзе

Облицовка мраморной колонны

для Москвы. Нам хочется работать пошире, для нас москвичи — помеха. Лазарь Моисеевич хорошо умеет показывать нам, с какими людскими кадрами мы работаем и из-за чего сейчас работают советские рабочие.

Вот он подходит к одной девчине, спрашивает:

— Где ты прежде работала?

Она отвечает:

— В ресторане «Савой».

— Вот ты работаешь здесь — тут грязно, а в гостинице чисто, тепло, уютно, весело. Если приходится бегать по лестнице, так на лестнице ковер.

Работница отвечает:

— Там я среди иностранцев, среди чужих, а здесь я попала, как домой.

— Все-таки трудно?—спрашивает Лазарь Моисеевич.

Она ему отвечает:

— Да, трудновато, но это меня не пугает. Чисто и здесь будет, мы эту станцию мрамором отделаем.

И Лазарь Моисеевич заговорил с ней об отделке станции.

Я слышал последний раз Лазаря Моисеевича 1 ноября 1934 года на совещании с архитекторами. Он с таким знанием дела разговаривает с архитекторами, что они соглашаются с ним — не потому, что он Каганович, а потому, что он дает им точные

указания. Например оформление потолка. Архитекторы хотели разделать потолок кессонами,—конечно не теми кессонами, которыми проходят грунт в плывунах; у них кессонами называются лепные украшения четырехугольной формы.

Лазарь Моисеевич говорит:

— Мы должны гарантировать пассажиру полную безопасность. Что произойдет, если кессон от сотрясения упадет? Ведь будет разговор, что в метро потолок упал. Сделаем лучше гладкий потолок,—от этого потолок будет казаться выше,—и украсим его светом.

Тут же приходит начальник 10-й шахты Бобров со своими архитекторами, приносит образцы мрамора и гранита, говорит:

— Вот этим гранитом мы будем облицовывать колонны.

Лазарь Моисеевич не соглашается. Он говорит:

— Облицовка гранитом даст конечно впечатление монументальности, но колонна и сама по себе махина... Давайте лучше облицовывать колонны светлым мрамором.

Лазарь Моисеевич образцы мрамора для облицовки носит в карманах. 1 ноября он принес показать образцы мрамора, посовещался—и ведь не забыл их на столе, унес с собой...

Были затруднения с цементом. Лазарь Моисеевич сам включается в работу, ведет разговор по телефону и заодно организует дело с вагонами для цемента.

И руководство тов. Сталина мы на строительстве также чувствуем очень часто и крепко.

Тов. Сталин во всей широте поставил вопрос о качестве работы и изменил сроки пуска, для того чтобы гарантировать качество.

С. К. КОПОСОВА

Изолировщица шахты № 13—14

БУДУ СКУЧАТЬ ПО ПОРОДЕ...

Я окончила школу крестьянской молодежи восемнадцати лет. В 1932 году мы переехали из деревни в Москву, где я поступила на завод № 41. Проработала на нем четыре месяца учетчицей.

В день, когда была объявлена мобилизация на метро, я после работы пошла и оформилась на шахту № 13. В это же время меня как раз приняли в Мукомольный техникум, куда я раньше подавала заявление. Матери я сказала, что буду работать, а по вечерам учиться, но она меня на метро не пустила. Проучившись три месяца, я все-таки пошла работать на Метрострой, на ту же шахту.

Мне дали спецовку, и я сразу же, в первую смену, в полночь, спустилась в шахту.

Там было холодно и сыро. Кругом грязь, вода льет и с боков и сверху — прямо ужас. Меня поставили уборщицей на очистку пути. Мы шли на сбойку с 14-й шахтой.

Недели через три я отказалась от работы уборщицы и стала проситься в бригаду. Инженер поругался со мной и сказал: «Можешь завтра не выходить». Я конечно не испугалась и на

другой день на работу вышла. Через три дня он меня поставил около клети отправлять породу, поднимать бетон, материал. На эту работу я согласилась.

Когда мы шли разрабатывать тоннель, я в один раз по сорок вагонеток откатывала. Я очень полюбила грузить породу. И инженер и ребята надо мной подсмеивались:

— Если ты уйдешь с Метростроя, будешь скучать по породе!

И верно — буду скучать.

Зимой было очень холодно, за шесть часов так намерзнешься, что рук не чувствуешь. Стала опять проситься в бригаду. Я часто ругалась из-за этого с инженером, хотя он был очень хороший человек, у нас с ним теперь товарищеские отношения. Но тогда ругалась, пока не устроилась в звено к Пантелееву, которое потом слили с комсомольской бригадой и поставили на сбойку с шахтой 12-бис. Наша бригада была очень дружной. Выполняла план из месяца в месяц и первая получила звание бригады им. Кагановича.

В то время я работала проходчицей, а потом загоняла марчеванки и сама с звеньевым ставила рамы. Я знаю все процессы проходки. Сейчас у нас на шахте проходки закончили и мы всей бригадой делаем изолировку.

Много у нас рассказывали про тов. Кагановича, а раз пришлось мне увидеть его самого. Он внимательно приглядывался к нашей работе. Одна девчина неправильно работала, он подошел и сказал: так, мол, надо делать.

Подошел и ко мне.

— Вот так, вот так, молодец, правильно! Что, не тяжела тебе работа?

— Да нет, Лазарь Моисеевич, куда там тяжела, я на проходке работала и справлялась.

— Вот ты какая! Мы тебя за это первую в поезде покатаем.

В апреле и марте 1934 года мы клали стены из бетонита. Очень хорошая работа: штольни, как коридор. Работа шла очень хорошо, и наша шахта получила красное знамя. Меня лично премировали. Я числюсь на шахте первой. Меня сфотографировали к перевыборам. Последнюю пятидневку у нас все бригады на шахте по своей охотке работают по двенадцать-шестнадцать часов.

И как работают! Приходим в шесть часов утра, а выходим в темноте, и какая на улице погода — не знаем. Зато, когда окончим первую очередь, нагуляюсь вдоволь под солнышком!

А теперь жду не дождусь, когда откроют движение. Первая в вагон сяду — как обещано.

МАКС МИЛЬКЕ

Штукатур

Я ВИЖУ ЖИЗНЬ СТРАНЫ

В 1929 году я работал на постройке берлинского метрополитена. В то время я был членом коммунистической партии Германии.

Условия работы на метрополитене были очень тяжелые. Вместо установленных восьми часов работы нас заставляли работать по девять, десять и больше часов. Заработная плата была низкая. Спецодежды конечно не полагалось. В особенности плохо жилось семейным рабочим. А тут еще в связи с кризисом начали снижать зарплату. Возмущение среди рабочих нарастало. Нам, коммунистам, пришлось усиленно работать. Мы выпускали листовки и проводили агитацию на своих участках.

На выборах 1929 года коммунисты получили в Берлине шестьсот тысяч голосов. На постройке метрополитена наше влияние было также очень сильно. Движение шло по всей постройке. Вспыхнула забастовка. На том участке, где я работал, все рабочие бастовали.

Дело кончилось тем, что нас всех уволили. Так как я был исключен из реформистского профсоюза, видов на работу у меня не было. Тем более, что повсюду шли увольнения. В самом Берлине насчитывалось до полумиллиона безработных.

Среди рабочих часто можно было слышать разговоры о том, что в Советском союзе ликвидирована безработица, что условия работы там совершенно иные, чем в Германии. Естественно, что многие из нас рвались в Советский союз.

Однажды из района пришел к нам докладчик, он рассказывал об огромном строительстве, происходящем в Советском союзе. Все мы заинтересовались и спрашивали докладчика, можно ли туда поехать. Про себя я твердо решил—уехать. Я накупил книг о Советском союзе и стал понемногу изучать русский язык. Вскоре составилась группа товарищей в двадцать пять человек; я примкнул к ним, и мы стали готовиться к отъезду.

В апреле 1930 года мы уехали в Союз. На вокзале собралась большая толпа рабочих. Многие нам завидовали, просили написать из Советского союза.

Москва нас встретила очень хорошо. Пришли рабочие с оркестром, подносили цветы.

Первого мая мы были на Красной площади, любовались парадом Красной армии, смотрели на демонстрацию.

Все это нас очень захватило. Как-то странно было чувствовать себя свободным от полицейских, от резиновой дубинки.

Через несколько дней мы пошли на работу, на строительство завода в Кунцеве. Чувствовали мы себя прекрасно: нужда, голод, страх безработицы остались где-то далеко позади.

Жили мы в бараках на станции Кунцево. Зарабатывали по триста рублей в месяц. Этого было достаточно, и мы даже отказались питаться в общей столовой, а покупали хлеб, масло и другие продукты и кормились дома.

Сначала в работе было немало трудностей. Придешь на строительство—инструментов нет или материалов нехватает, сидишь—дожидаешься. Иной раз у нас лопалось терпение, и мы резко обвиняли технический персонал в том, что он не умеет организовать работу. Мы предлагали один способ работы, техники предлагали работать по-старому.

В конце концов мы обратились к начальнику треста Металлострой. Он отвел нам отдельный участок, на котором и руководители, и техники, и рабочие были немцы. Мы привыкли класть 1 500 кирпичей за восемь часов, а здесь этого не получалось. Дело в том, что подносчики кирпича отставали от нас.

Местком предложил нам вступить в соцсоревнование с русскими рабочими. Мы хотя и понимали разницу между соцсоревнованием в Советском союзе и конкуренцией, к которой привыкли в Германии, но тем не менее соревноваться отказались.

— Зачем нам соревноваться?—говорили мы.—Ведь и так мы работаем лучше русских рабочих.

Нам указывали, что мы должны стать примером для отста-

ющих русских рабочих, должны научить их работать по-настоящему. Отдельные русские рабочие сами приходили посмотреть, как работают немцы. Раз пришли к нам в барак комсомольцы, попросили поучить их.

Мы отказывались. Странный факт, не правда ли? Тогда нам еще недоставало той сознательности, которая была у русских рабочих.

Дошло до того, что к нам пришли секретарь парткома и председатель месткома. Опять стали уговаривать нас обучить хотя бы нескольких русских рабочих.

Двое из нас (я в том числе) согласились. К нам приставили двух русских рабочих и выделили отдельный участок работы. Проработали мы вместе четыре часа. Немцы дали по 1 300 кирпичей, русские — по 900.

Дело объясняется тем, что у нас был лучший инструмент (я привез с собой из-за границы английский набор), у русских же были маленькие лопаточки. Кроме того русские рабочие делали много лишних движений.

Для меня было ясно, что русские могут работать не хуже нас, если будут поставлены в те же условия работы. Об этом мы заявили администрации.

Закончив строительные работы в Кунцеве, мы перебрались в Москву. Здесь нам предоставили хорошие квартиры со всеми удобствами в новом доме. Я вступил в ВКП(б) и стал работать на постройке «Шарикоподшипника». Здесь я сам поставил вопрос перед администрацией, чтобы нашу немецкую группу разбили и перемешали с русскими рабочими. Ко мне прикрепили шесть молодых ребят, я их обучал работать по американскому способу. Результаты были хорошие. Ребята стали класть за восемь часов работы от 1 500 до 2 тысяч кирпичей.

Нужно сказать, что никакой политической школы мы не проходили и многое еще не понимали в жизни Советского союза.

Наши квартиры были далеко от «Шарикоподшипника». Поездки в трамваях казались нам ужасными. Постоянные ожидания, давка, ругань. Наше положение было в особенности трудным, потому что мы не знали русского языка. Часто бывало так, что мы проезжали свою остановку, будучи не в силах вылезти из трамвая.

Один наш товарищ, толстый и румяный Карл Русс, очень боялся, что его когда-нибудь в трамвае задавят. Он даже отказался ездить на нем, и ему разрешили приходить на работу на полчаса позже. Русс вставал раньше на час и шел через весь город пешком. Очень смешной факт!..

Тут я много раз на своих боках убеждался, насколько необходим Москве метрополитен.

В 1933 году я решил перейти работать на метро. Дело это

мне было знакомо. Правда, я боялся итти один, так как еще не владел свободно русским языком.

Случайно я повстречал в Москве тов. Лоренца, который работал на метро. Он пообещал меня устроить туда же. Пришел я в контору метро и сказал, что могу работать штукатуром, каменщиком и бетонщиком. Меня сразу приняли на работу и послали на проходку шахты.

Работа эта была мне незнакома. В Берлине мы работали открытым способом, землю вынимали экскаваторы. А здесь пришлось взять кирку и долбить твердую породу. Первое время я страшно уставал. Компрессоров тогда не было, отбойных молотков тоже, а бурили ручным способом.

Клинок не брал породу. Иной раз я в отчаянии спрашивал русских товарищей:

— Сколько же времени мы будем этак строить метрополитен?

Ребята уверенно отвечали:

— Будет готово в срок.

Проработал я еще две недели с кувалдой; руки и ноги у меня болели, все тело ныло. Не стерпел я и попросился на другую работу. Техник послал меня на первую калотту. Надо было класть камень. Часто бывало, что материал не подвозили и в штольне не было никого. Сидишь один на кружале, как в пустыне. Сыплется сверху порода. Жутко. Того и гляди—засыплет тебя, и никто твоего следа не найдет.

Вызвал я сменного техника. Показываю ему, что порода сыплется.

— Не страшно! — говорит он.

И уходит.

Гляжу дальше, появилась трещина на штендере (подставное бревно).

Я опять зову техника.

— Треснул,—говорю,—штендер. Давай скорей материал, чтобы предупредить аварию.

Материала не было. Поехал с я одним парнем в карьер к Москве-реке бут разыскивать. Привезли бут и начали работать. Закрыли калотту до замка — это верхняя часть свода. Тут надо было положить самый крепкий камень, а у нас кругом только мягкий известняк. Надо было доставать гранитный камень. Поехали мы опять и около Курской дороги нашли большие камни. Привезли их на шахту, разбили на клинья и сделали замок. Так мы предупредили аварию.

Скоро стали прибывать на метро комсомольцы. Здесь мне впервые пришлось встретиться с ними на работе. Учить их мне не пришлось. Они делали все, что было нужно не считаясь ни с временем, ни с условиями работы.

Я все приглядывался к ним. И видел, что сам многому могу

у них поучиться. Они смотрели на это дело, как на свое, а я все еще чувствовал себя немного чужим.

Поработал я на проходке три месяца. У нас появились уже и отбойные молотки и резиновые костюмы.

Бригадиром у нас был Гречишкин. Он больше болтался и разговаривал, чем работал. Пришлось мне самому руководить бригадой. Я расставлял рабочую силу и следил за работой.

Кроме того заметил я у бригадира нехорошую привычку: если мы выдавали два вагона породы, он писал четыре.

Я спрашиваю:

— Зачем ты это делаешь?

— Затем,—говорит,—чтобы вам больше ставили заработок.

Я сообщил об этом начальнику участка. Бригадира сменили, а на его место назначили меня.

Бывшему бригадиру Гречишкину после этого было стыдно со мной разговаривать, он отпросился в отпуск и больше на нашу шахту не возвращался.

Один раз нам задали работу по углублению водосборной ямы. Работа была трудная. Мы все время работали в воде. На моих глазах один из комсомольцев упал в воду. Тем не менее он отказался уходить и, мокрый, работал до конца смены. Я тоже промок, но мне как бригадиру было неудобно перед ним покидать шахту. Я тоже работал до конца.

Потом меня перевели на крепление. Пришел техник и говорит:

— Крепление ты, брат, делаешь плохо!

Я попросил одного из проходчиков показать мне, как нужно работать. Тот отмахнулся. Я уж хотел уходить. Тут один из комсомольцев—звали его Аким—подошел ко мне и говорит:

— Брось, у нас бояться да обижаться в работе не полагается. Давай, я тебе помогу.

Вместе с Акимом повесили мы лонгарину. Лунка уже была готова. Затем с помощью инженера Кузнецова мы хорошо поставили штендер. После этого комсомолец Аким рекомендовал меня всем как хорошего крепильщика. Крепильщиком я проработал четыре месяца.

В верхней штольне у нас было плохо с бетоном. Временно решили класть бут. Но не было каменщиков. Поручили это дело проходчикам, а проходчики не знали бутовой кладки. Меня назначили к ним инструктором, одного на четыре смены.

Придешь в шахту, смотришь—работа никуда не годится. Я заставлял ломать. Снова клали, я брал молоток и выстукивал, как доктор больного. Если были пустоты, я опять заставлял ломать. Проходчики ругались, что они мало зарабатывают, а я сказал:

— Хороший замок—дороже хорошего заработка.

И действительно замок вышел хороший.

Потом я пошел на бетонировку. Был бригадиром. План мы всегда перевыполняли.

Однажды, поднимая вагонетку, я ушиб себе позвоночник. В больнице мне сделали снимок и предложили переходить на легкую работу. Пришел я к начальнику. Он говорит:

— У нас легкой работы нет. Вся работа тяжелая.

Тут я вспомнил, что когда-то был штукатуром. Это дело легкое. И с тех пор я работаю на метро штукатуром.

Работая на Метрострое, я начал пополнять свои знания. Когда я прочел на немецком языке роман Гладкова «Цемент», я понял, как начала строиться Советская страна после гражданской войны и разрухи. Читал Шолохова. Много о нашей действительности я узнал из советской литературы. До этого у меня было много недоумений. Мне например было удивительно смотреть на приезжавших в город крестьян с большими бородами и в лаптях. Я ничего не знал о царизме.

В Германии я не бывал в театрах, потому что для рабочих это слишком дорогое удовольствие. Живя в Москве, я часто хожу в театры. В театрах я вижу жизнь страны.

Постепенно я приучился писать и сам. Посылал заметки в «Ударник Метростроя» и даже получил от этой газеты премию: четырехтомник Ленина на немецком языке, «Вопросы ленинизма» Сталина и книги Горького. Эти книги стали фундаментом моей личной библиотеки. Все свободные деньги я тратил на покупку книг, и у меня сейчас приличная библиотека. А в Германии я читал только тоненькие брошюрки.

В 1932 году я написал небольшую книжку о работе и впечатлениях той группы немецких рабочих, которая вместе со мной приехала в Советский союз. Эта книжка выпущена «Издательством иностранных рабочих» в Москве. После этого несколько редакций заинтересовались мной и пригласили меня сотрудничать. На первом съезде немецких писателей я был делегатом.

Сейчас я учусь на вечерних курсах национальностей Запада. Через три года я их кончу.

Работу на метро я оставлять не собираюсь. Производство мне очень много дает в понимании советского человека и всего происходящего в Советском союзе.

Вестибюль станции «Арбатская площадь»

А. Г. ЛЕВИТАС

Секретарь парткома шахты № 15—17

БОРЬБА ЗА КАДРЫ

Чисто выбеленный, оштукатуренный, залитый электрическим светом, протянулся на сорокадвухметровой глубине готовый участок тоннеля в 812 погонных метров нашей шахты.

Пахнущие смолой ложатся шпалы... Засыпается щебенка... Устанавливается пусковая аппаратура.

Через несколько дней, мягко покачиваясь, заливая тоннели светом прожекторов, пройдет по нашему перегону победный поезд созданной нами лучшей в мире подземки.

Почти три года в холод и жару, по колено в воде, врубаясь в упрямый известняк, борясь с грунтовыми водами, с бою брали мы каждый погонный метр тоннеля.

Когда я пришел на шахту № 15—17, был самый разгар напряженной борьбы двухтысячного коллектива шахты за окончание проходки полуторакилометрового перегона от Кировских ворот до Лубянки.

Оглядываться и осматриваться было некогда. Нужно было, засучив рукава, приниматься за работу и, как всему коллективу метростроевцев, работать и учиться, учиться и работать.

В те дни первыми кубометрами бетона были закреплены только первые победы по овладению техникой метростроения.

Пятьдесят процентов коллектива нашей шахты составляли комсомольцы и молодежь—«тысячники» и «десятитысячники», пришедшие на метро по зову вождя московских большевиков Л. М. Кагановича. Безусые ребята, впервые год тому назад увидавшие отбойный молоток, гордо носили теперь звание бригадиров и звеньевых. На их куртках цвел значок ЗОТ.

Тоннели метро явились огромной, оправдавшей себя кузницей кадров. Огромная заслуга здесь принадлежит старым горнякам, кадровикам Донбасса и Подмосковного. Они были первой и надежной опорой парторганизации в борьбе за темпы и качество.

Одним из них является тов. Проскурин, пришедший на строительство метро с двадцатилетним горняцким стажем, накопленным в шахтах Донбасса. Проскурин понимал, что успех строительства зависит от того, насколько основная масса строителей—молодежь—освоит технику метростроения. Его не пугало то, что первое время здесь могут быть неудачи и ошибки.

Любовь старого горняка к молодежи своего класса толкала его к молодым энтузиастам. Он помнил, как дорого стоило ему, шестнадцатилетнему мальчику, борьба за кусок хлеба в шахтах Бельгийского акционерного общества, в условиях гнусной, капиталистической эксплоатации. Он на фронтах гражданской войны проклял прошлое и кровью своей завоевывал будущее для этой первый раз в жизни спустившейся в забой молодежи.

Проскурин стал бригадиром комсомольской бригады. Над ним подсмеивались. Но он был уверен, что лучшая молодежь передовых предприятий Москвы покажет высокий класс работы.

И когда, с каждым днем увеличивая темпы выработки, его бригада 26 марта 1934 года по-боевому выполнила задание по сбойке 15-й и 14-й шахт, он крепким поцелуем с бригадиром шедшей ему навстречу комсомольской бригады 14-й шахты закрепил еще одну победу коллектива.

Проскурин не только учил молодежь узнавать и побеждать грунты и породу. Он учил ее нащупывать породу классового врага, учил распознавать, когда враг тихой сапой, как грунтовая вода, подкрадывался, чтобы уничтожить наши победы.

Махновского бандита Боговина, замаскировавшегося на шахте под блузой рабочего и пытавшегося перебить шланги, по которым питалась шахта воздухом, разоблачил Проскурин. Он же обнаружил хищения и обвешивания в столовой.

В дни траура по тов. Кирову тов. Проскурин вступил в ряды сочувствующих.

Секретарь МК ВЛКСМ тов. Лукьянов среди лучших бригадиров

Случай с Боговиным не единичен. Классовая бдительность— первое и необходимое качество каждого работника. На этом особенно крепко остановился тов. Каганович в своем выступлении на собрании актива метростроевцев в декабре 1933 года.

И когда у нас то ночью, то днем по никому непонятным причинам почти затихал цокот отбойных молотков из-за нехватки воздуха при полной исправности компрессоров и шлангов, мы поняли, что где-то среди тысячи людей сидел враг. Партком дал задание парторгу Лукичу проверить людей, обслуживающих механизмы. В ночном обходе было обнаружено, что компрессорщик Шишков сознательно пускал компрессор на холостом ходу. Так был разоблачен еще один враг.

Указания тов. Кагановича были могучим средством борьбы парторганизации за сплочение боевого преданного партии коллектива.

Борьба за трудовую, железную дисциплину была одной из основных наших задач. Мы беспощадно боролись с рвачами и дезорганизаторами производства. Одним из таких, наиболее ловким и жульническим, был десятник Коробков.

В его смене постоянно бурились вагонетки с раствором. Систематические простои. Самая низкая кладка бетона. Мы взяли его на прицел, и выяснилось, что в смене с его стороны не было никакого руководства движением вагонеток. На неоднократные замечания и выговоры он не обращал никакого внимания.

Приказом начальника шахты он был уволен за халатное отношение к работе. И вдруг недели через две он снова явился на шахту и потребовал уплатить за все прогульные дни.

Размахивая перед лицом начальника шахты, иностранца тов. Фиала, неизвестно каким путем добытым постановлением суда, он угрожал ему и требовал уплаты.

Тов. Фиала предлагал выдать ему деньги, чтобы скорее отвязаться от рвача. Я решительно запротестовал. Я понял, что стать на этот путь—это значит внести разложение в коллектив шахты, так как все рабочие знали Коробкова как дезорганизатора производства. Стать на этот путь—значило неправильно ориентировать и иностранца-специалиста в его отношении к советским законам, так как тов. Фиала тоже знал, что Коробков—дезорганизатор производства.

— Решение суда мы обжалуем,—сказал я ему.—Мы сами пойдем в суд и разоблачим Коробкова в глазах судей.

В течение двух месяцев ходил Коробков по прокурорам, но мы вели твердую линию, и решение суда было отменено. Рвач и дезорганизатор Коробков был еще раз разоблачен до конца.

На этом конкретном примере иностранец тов. Фиала убедился, что отношение судей, прокуроров, секретарей парткомов и начальников к людям в нашей стране зависит исключительно от их отношения к труду и производству.

Но конечно немало было у нас и образцовых работников. Вместе со стройкой росли и люди. Особенно заметен был этот рост на молодежи, на комсомольцах, на своих плечах вынесших трудный, но победный бой за метро.

Спросите, кто на шахте не знает первую значкистку похода им. Кагановича девушку-добровольца Олю Афонину? Она—комсорг смены. Оля ведет людей за собой и для ударной работы и для отдыха на загородные экскурсии. Она умеет сочетать большую производительность труда с культурным использованием досугов. Воспитанная комсомолом и по его зову пришедшая работать сперва на шахты Подмосковного, а потом на Метрострой—она не одинока. Тысячи таких, как она, ребят и девушек пришли на метро, чтобы здесь стать образцовыми ударниками.

Когда-то в дни первых мобилизаций упорно сопротивлялись консерваторы из управления метро посылке девушек в шахты. Я работал тогда секретарем Сокольнического райкома комсомола. Много молодых работниц приходило ко мне с требованием отправить их на метро. Первым добровольцем по нашему району объявила себя Зина Маленкова, литейщица завода им. Маленкова, ее отца, видного революционера. И много пришлось приложить усилий, чтобы сломить глухое сопротивление

Платформа станции «Красные ворота»

метростроевского руководства по отношению к девушкам. Но мы боролись не зря. Первый пример этому—Оля Афонина.

В конце мая 1934 года было положено начало борьбе за сухой и водонепроницаемый тоннель. Первый этап работы пройден. Как никогда, остро стали вопросы качества. Лучшие ударники похода им. Кагановича—Филимонов, Проскурин, Лукьянцев, Афонина, Богушевич—были избраны общественными инспекторами по качеству.

Днем и ночью дозорные по качеству несли неусыпную вахту за тем, «чтобы в тоннеле нигде не капало».

Речь тов. Кагановича на пленуме Моссовета явилась знаменем нашей борьбы за качество. На основе его конкретных и четких указаний была перестроена вся работа.

Новым подъемом энтузиазма ответил наш коллектив на речь тов. Кагановича.

Вот один из характерных эпизодов этой борьбы. На первом участке надо было разработать 220 погонных метров лотка в семь дней. Задача сложная.

— Полезем, Вергасов,—говорю я начальнику участка,— в шахту, на месте будет виднее.

Быстро из парткома через двор, по лестнице, на эстакаду; стволовой Гришин спустил нас в шахту. Не отвлекаясь никуда

в другие забои, мы внимательно осматривали предстоящие работы и размышляли над решением сложной задачи: 220—в семь дней.

Видим—на границе 14-й шахты у путей, как и всегда, прилежно копается тов. Журкин. Он ремонтирует пути, поправляет трапы, пролегающие между рельсами. Он помнит свои обязательства в походе им. Кагановича: «Исправить пути так, чтобы вагонетки не бурились».

А ведь Журкин, вспомнил я, старый горняк, донбассовец, у него производственный стаж 40 лет. Сейчас ему под 60 лет, но он продолжает работать, хотя имеет возможность перейти на пенсию. Седой Журкин—молод душой. Работа у него кипит, как всегда.

Стояли мы с Вергасовым, продолжая разговаривать о том, как нам 220 взять в семь дней. Некоторые наметки на то, как расставить рабочих и брать 220 с нескольких забоев, у нас были. И решили мы подозвать Журкина, посоветоваться с ним, опыт у него колоссальный.

— Журкин, как дела?

— Ничего, хорошо идут.

— Подойди, пожалуйста, сюда. Слушай, Журкин, тоннель, в котором ты сейчас работаешь, протяжение имеет 220 погонных метров до границы 14-й шахты. На 2-м участке мы 170 метров разработали в полтора месяца. Этот тоннель нам нужно взять в семь дней. Брать с нескольких забоев можно, но тогда как быть с путями? Ты старый путеец, горняк, посоветуй, как бы нам с четырех точек начать работу, не срывая рельсов, чтобы под ними работали проходчики и выдавали на вагонетки грунт?

Журкин очень быстро внес свои дополнения ко всему тому, что у нас было.

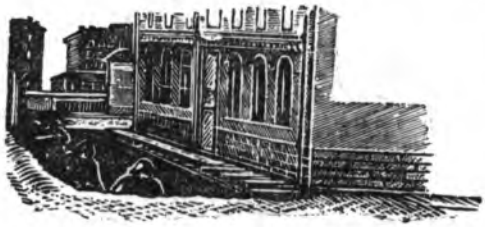
— От стены до стены,—говорит,—проложите крепкий кругляк—лес, на него нужно положить пути, а под ним с нескольких забоев вести разработку грунта.

Нашелся лес, нашлись люди. Один из лучших проходчиков—бригадир Беляев—отлично понял обстановку. Приступили к работе. С нескольких забоев начали разработку грунта в лотке, и через семь дней лоток был закончен.

109 процентов выполнения плана за август—таков был наш ответ на речь вождя.

Оглядываясь на пройденный путь, путь больших и трудных побед, воплотивших в себе волю и монолитность большевистской партии, мы горды сознанием чести работать под руководством «главного инженера» метро — Л. М. Кагановича.

6



Траншеи Арбата

Г. А. ЛОМОВ
Главный инженер арбатского радиуса

ПОД ДВОРАМИ АРБАТА

Основные этапы моей личной и инженерской судьбы — точный сколок с судьбы многих и многих инженеров моего поколения: от беспартийности к пониманию неразрывной взаимосвязи техники и политики, от черепашьих темпов хилого российского капитализма к поразительным темпам социалистического строительства.

Я шел вместе с эпохой, но спокойно и медлительно. Жизнь сама втягивала и втянула меня. И первая роль в этом принадлежит Метрострою.

14 августа 1933 года меня перебросили главным инженером на арбатский радиус. Лазарь Моисеевич предложил мне разработать вопрос о том, чтобы проходку арбатского радиуса закончить одновременно с кировским радиусом.

Нужно было быстро организовать народ, чтобы, не теряя времени, приступить к установке копров, подъемных лебедок и устройству эстакад. Одновременно надо было оборудовать конторы, получить участки, разрешение на закладку шахт. Все это мы сделали очень быстро. В конторе с утра собирались все начальники шахт, их заместители, всякий другой народ. Эта

тесная связь с живыми людьми, быстрое разрешение всех оперативных вопросов, постоянная помощь МК и лично Лазаря Моисеевича позволили Арбату очень быстро организоваться.

Целый ряд крупных метростроевских работников считал, что Арбат в положенные сроки с постройкой не справится. Ведь тоннель надо было вести закрытым способом под улицей в трех-четырех метрах от мостовой, при наличии трамвайного движения, при наличии рядом с будущим тоннелем больших многоэтажных домов.

Здесь я должен сказать, что копры арбатского радиуса не очень портили внешний вид города, поскольку мы сразу учли, что их надо оформить элегантнее, чем копры кировского радиуса. Такова была директива Лазаря Моисеевича.

Нам было дано задание за полтора месяца полностью оборудовать поверхность 21-й шахты. И только на основе стандартизации, которую мы там приняли для копров, и благодаря живой и четкой организации работы, которую там провели, мы это дело выполнили, и к 7 ноября 1933 года 21-я шахта арбатского радиуса была полностью оборудована.

Однако такая быстрая работа не очень нас радовала, ибо параллельно шла бесконечная дискуссия о том, каким способом вести сооружение тоннеля на Арбате.

Покойный инженер Розанов, которого мы считали большим авторитетом в вопросах метростроения, так как он пробыл за границей на этой работе около десяти лет, настаивал на парижском методе работы. Это—закрытый способ работы в песках, недалеко от поверхности, без перерыва трамвайного движения.

Предложение Розанова встретило серьезнейшие возражения. Было указано, что ведение работ закрытым способом на такой малой глубине потребует перекладки всего сложного подземного хозяйства на улице Коминтерна и на Арбате с переводом их на другие улицы. В это подземное хозяйство входят канализация с ежесуточной мощностью до двух миллионов ведер воды, водопроводы, электрические кабели, газ. С этим неизбежно связано было закрытие улиц на долгое время. А надо сказать — на двух этих улицах очень сильное движение, и живет много народа. Для населения был бы создан, по выражению Лазаря Моисеевича, подлинно «кромешный ад». Вопрос этот долго обсуждался на разного рода совещаниях.

А пока что мы, арбатцы, не могли двигаться дальше. Среди наших работников царило уныние.

На одном из совещаний МК американский инженер, Морган предложил проходку щитом. Щитов в наличии мы не имели, и опять-таки было неизвестно, как будет вести себя щит в песках, в 2—3 метрах от поверхности—под улицей, под домами, под огромным и беспорядочным подземным хозяйством.

Подбивка шпал

На совещании в Моссовете в присутствии тов. Кагановича шло горячее обсуждение арбатской проблемы. Морган попрежнему горячо защищал щитовую проходку в песках под домами. Покойный Розанов настаивал на мелком заложении. Профессор Пассек и инженер Гертнер настаивали на глубоком заложении—примерно на глубине в 20—25 метров. Я также предложил один из вариантов глубокой проходки.

Вопрос разрешил Лазарь Моисеевич Каганович.

— Не все ли равно,—сказал он,—где пассажиру ехать под землей: под улицей или под домами? Ему важно сесть на данной станции и выйти на другой. Нельзя направление тоннеля подчинять улице.

Лазарь Моисеевич предложил пойти неглубоким заложением, притом не улицей, а задворками, параллельно улице. Практика за границей, где тоннели проходят главным образом под улицей, для нас не обязательна. Там это диктуется тем, что частный владелец не позволит под своим домом вести метрополитен, а если и позволит, то попросит за это большие деньги. У нас эти препятствия отпадают.

По детальным указаниям Лазаря Моисеевича мы проработали вместе с заместителем начальника строительства Абакумовым варианты мелкого заложения с тем, чтобы уйти влево от улицы Коминтерна и вправо от Арбата, сохранив станции на Арбатской и Смоленской площадях.

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

— Поедемте на место!—сказал Лазарь Моисеевич.

Был ясный, морозный вечер. Мы двинулись по Арбату: товарищи Каганович, Хрущев, Булганин, Ротерт, Абакумов и я.

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

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

И вот мы начали подготовляться к работе на новой трассе, и все наши постройки, все наши копры, приспособленные к закрытому типу работ, с тоннелем под улицей, на 75 процентов были потеряны. Ну что ж, лучше потерять уже произведенные затраты, сравнительно небольшие, чем сотни миллионов рублей, которые ушли бы на перекладку подземного хозяйства и на прочие издержки, связанные с глубокой проходкой под самой улицей.

Я хочу рассказать в нескольких словах, что такое траншейный способ.

В отличие от открытого способа работ, при котором выемка грунта идет сплошным открытым котлованом на все сечение тоннеля, при траншейном способе выемка грунта под будущий тоннель производится узкими траншеями различной величины. Чем ближе линия стены будущего тоннеля к домам, тем меньше объем траншеи. Это делается для того, чтобы сразу не обнажать большой площади грунта и тем самым не допускать обвалов или утечки породы. На свободной строительной площадке и на почтительном расстоянии от домов роются обычно сплошные траншеи по 18 метров в длину. Ширина траншеи при всякой длине равна 2 метрам; глубина колеблется от 10 до 15 метров от поверхности земли в зависимости от глубины заложения тоннеля.

Если трасса подходит близко к домам, но не у самых домов— длина траншеи сокращается до 6 метров с соблюдением чередования их рытья. Сначала роется траншея, затем оставляется по длине 6 метров грунта нетронутым, потом снова роется траншея, снова оставляется такой же отрезок нетронутого грунта и т. д.

Такое чередование и шахматный порядок разработки будущих стен тоннеля преследуют все ту же цель: осторожность.

После того как в этих траншеях будут возведены и забетонированы стены тоннеля, проходчики возвращаются к оставленным интервалам грунта и разрабатывают их такими же траншеями.

Идея проходки тоннеля траншейным способом в стороне от улицы принадлежит лично тов. Кагановичу.

Мы разбили весь радиус на тридцать два участка, на восемь шахт. Когда для работы предоставлено столь короткое время, какое установил Московский комитет, наиболее целесообразно разбить всю трассу на маленькие участки. Это видно хотя бы по кировскому радиусу: только потому, что на 9-й шахте сделано семнадцать участков, они успеют кончить работу в положенный срок.

Это важно и психологически. Каждый начальник участка убежден, что свои 50—60 метров он конечно за десять-двенадцать месяцев сделает.

3 января 1934 года арбатский радиус уже по новой трассе и по утвержденному траншейному способу начал первую лопату. Мороз был крепкий. Люди, расставленные на улице и по дворам, пошли в первую атаку на мерзлый грунт...

Всем нам памятен день 29 декабря 1933 года, когда в филиале Большого театра были собраны ударники Метростроя вме-

сте с активом фабрик и заводов, которые давали на Метрострой людей и поставляли ему оборудование. На этом собрании Лазарь Моисеевич произнес свою речь, обозначившую поворотный момент в истории Метростроя. Он говорил нам, что мы должны перед лицом предстоящих нам исключительных трудностей напрячь свою волю и построить метро в установленные партией и правительством сроки. В частности он помянул о трудностях, стоящих перед Арбатом, и сказал, что придется самолюбие спрятать в карман.

Это я не только запомнил, но и принял как лозунг, которого потом постоянно придерживался. Лазарь Моисеевич имел в виду профессиональное самолюбие, которое нередко мешает крупному инженеру, некогда заведывавшему шахтой или рудником, взяться за «мелкое» дело, например за участок.

Я решил прежде всего провести все подготовительные работы, в частности организовать бетонное хозяйство. Все те провалы, недочеты, недовыполнение программы, которые мы будем иметь за январь, месяц подготовительных работ, мы покроем в феврале и в последующие месяцы.

На почве этих подготовительных работ у меня даже происходили споры с моим непосредственным начальником Егором Трофимовичем Абакумовым, который требовал скорейшей укладки бетона. А бетонное хозяйство у меня еще не было поставлено. Тут я следовал своей обычной тактике.

Готовить большие бетонные заводы не было времени. Ставить бетономешалки на открытом воздухе, под одним только навесом, было в зимнюю пору невозможно: тут мы погибли бы. Попробуйте делать бетон на морозе. Я решил построить несколько небольших бетонных заводов, с тем чтобы при них были паровые котлы: спасение я видел только в горячей воде. Бетон должен быть у нас горячим, потому что только это могло гарантировать нас от того, что он не замерзнет, покуда дойдет до места назначения.

Лазарь Моисеевич сообщил нам однажды, что партийная конференция Московского военного округа приняла шефство над арбатским радиусом. С группой ударников рабочих и инженерно-технического персонала я немедленно направился на конференцию и рассказал делегатам о нашей работе и наших задачах.

Московский военный округ оказывал нам колоссальную помощь, особенно в выходные дни, когда бойцы, работники Красной армии Московского округа, показывали нам поразительные образцы не только физической работы, но и организованности. Это был тот стиль работы, которого нехватало нам в наш первый период. Наши рабочие, собранные с раз-

ных фабрик и заводов Москвы, еще не сработались, не освоили метростроевскую технику и метростроевские темпы.

Тут надо отметить еще огромную роль наших комсомольцев. Эти молодые, толковые ребята сразу задали бодрый тон всей работе, и это все время давало замечательный эффект.

Мерзлая земля разбивалась, грунт выбрасывался, начинал как следует итти бетон — и в феврале мы уже въехали в план и по бетону и по грунту.

26 февраля Лазарь Моисеевич посетил Арбат.

Он отметил, что развитие работ идет вполне удовлетворительно, что темпы взяты сразу, с места в карьер, но что для лучшего обеспечения руководства работами мне с моей конторой следует переселиться непосредственно на место работ. До сих пор я, как и все главные инженеры, сидел в управлении на Ильинке. Это было очень неудобно. Мы переехали на Арбат со всей своей группой и теперь все время проводили на месте. Мы получили таким образом возможность тотчас же реагировать на всяческие производственные и организационные неполадки.

Хочу отметить один любопытный момент нашей проходки по Арбату. Под самой улицей нужно было пройти два однопутных тоннеля всего в двух метрах под трамвайными рельсами. Этот тоннель пересекал по диагонали всю улицу от дома № 5 к дому № 4. Оба эти дома — многоэтажные дряхлые строения. Под ними надо было провести целый лабиринт земляных работ с большой опасностью для самых домов. Вопреки указаниям Метропроекта я предложил пройти здесь закрытым траншейным способом, используя для этого зимний период.

Зимой естественно замерзает верхняя корка земли примерно на глубину одного метра. Вот этой мерзлой коркой я и решил воспользоваться. Работа дала блестящий результат. Тут-то я и посмеялся над теми товарищами с других радиусов, которые предсказывали провал на Арбате.

Еще следует отметить работу по проведению тоннеля рядом с семиэтажным домом в Спасопесковском переулке. По виду это монументальное здание, громадина, но по своей конструкции оно весьма рыхлое. Дом этот, по заявлению старожилов, построенный одним из московских подрядчиков, был таков, что по окончании постройки в него боялись вселяться жильцы: как бы не развалился. И вот нам пришлось итти от него на расстоянии двух метров. Я взял на себя непосредственное руководство рытьем колодцев и траншей, и мы прошли настолько благополучно, что дом не дал ни одной трещины.

Еще мы должны были пройти тоннелем рядом с домом, где живут работники польского посольства, на улице Вахтангова. Ко мне обратился один из поляков:

— Что же, приходится нам переезжать отсюда?

— Ничего подобного, вы можете спокойно жить, мы вашего дома не тронем.

— Это невозможно! Неужто вы пройдете с этими девчонками мимо нашего дома, не тронув его? Да вы смеетесь, господин инженер. И затем, сколько вам потребуется для этого времени?

— Примерно месяцев пять.

— Пять месяцев? Я ручаюсь вам, что никак не меньше года. Мы вынуждены хлопотать, чтобы нам дали другой особняк.

— Это дело ваше. Мы во всяком случае гарантируем вам, что все будет в порядке.

Они хлопотали в Наркоминделе о переезде в новый особняк. Не знаю, как прошли у них переговоры, но мы свое слово сдержали: только на одной стене появилась небольшая трещинка.

Трудновато обстояло у нас дело со снабжением материалами, в частности с цементом. Нам приходилось итти на всяческие ухищрения, самим ездить на элеватор. Мы соглашались брать неполноценный цемент, от которого отказывались шахты других радиусов. Так же обстояло дело и с другими инертными материалами. То и другое мы использовали для неответственных частей тоннеля.

Должен отметить, что работники моей группы, в частности ряд инженеров, действительно сумели спрятать самолюбие в карман. Например инженер Бродский, доцент, читающий лекции, мотался, как расторопный агент, чтобы заполучить цемент. Ему это было нелегко. Он чуть ли не выходит в профессоры, а тут приходится заниматься добыванием материалов, беготней по канцеляриям и по складам.

Да, это было нелегко, но никто никогда не обращался ко мне по этому поводу с какими-либо претензиями.

Завершению постройки в указанный нам краткий срок мы в частности обязаны одному любопытному приему—использованию на короткое время ряда площадей, прилегающих к нашему радиусу. К примеру нам нужно пройти Сапожковскую площадь. Лазарь Моисеевич дает нам разрешение с условием, что мы освободим ее ровно через три с половиной месяца. С тем же условием разрешено было нам пройти под Кутафьей башней возле Кремля, улицу Коминтерна и самую Арбатскую площадь. Мы аккуратно сдержали свое слово: несмотря на позднее начало работ Арбатскую площадь освободили даже раньше, чем были освобождены все прочие крупные площади по остальным радиусам. Нам было выгоднее занимать эти площади на короткий срок, чем работать каким-либо другим, более сложным и хлопотливым способом.

И вот в результате постоянной помощи и указаний Москов-

ского комитета и лично Лазаря Моисеевича, благодаря поистине героическому труду рабочих и техперсонала, благодаря правильно выбранному методу в настоящее время тоннель закончен, уже ведутся усиленные работы по укладке пути, по постройке вестибюлей и отделке станций.

Как я работаю?

Я—человек больной и поэтому установил для себя в работе четкий режим. У меня отчаянный ревматизм и двойной порок сердца. Сильных болей я не ощущаю, но иногда становлюсь совершенно неработоспособным. Я с самого начала просил, чтобы меня меньше трепали по всяким совещаниям, и сам избегал излишних совещаний и собраний у себя на радиусе. Я больше ходил на места. Физических сил у меня мало, но у меня три отличных помощника.

Я распределил их не функционально, а по территории: такие-то шахты—у Ерашко, такие-то — у Вульфовича, такие-то — у Казанского. Вульфович кроме того ведет облицовочные работы. Казанский ведает путями, щебенкой и плановой частью.

Я прихожу на работу поздно. Раньше девяти с половиной часов на службу не являюсь, но я с утра в курсе всех дел. Моя контора посреди Арбата, и до места работ от нее недалеко. Помощники мои приходят на работу к восьми часам. Если они приходят к девяти, то это значит, что они уже побывали на шахтах.

К моему приходу на столе у меня лежит рапортичка. Если у кого-нибудь произошла какая-либо незадача, я об этом тотчас же узнаю и по телефону даю соответствующую отповедь или совет. Некоторых начальников шахт я вызываю лично. С остальными говорю по телефону.

В десять часов я и мои помощники уходим до обеда на шахты. К обеду мы возвращаемся, затем получасовой перерыв, маленький оперативный разговор—и мы снова расходимся по шахтам.

Таким образом мы два раза в день бываем на производстве. В обеденный перерыв я обязательно должен один час лежать, но я выполняю это в лучшем случае процентов на тридцать.

Мне хочется отметить разницу в положении инженера при капитализме и социализме.

Работая до советской власти в Макеевке, я получал определенное задание и должен был его выполнять раз навсегда установленными методами: новшества и проявление инициативы со стороны молодого инженера покровительством не пользовались. Кончил—дают другое задание. Бывали конечно директоры, которые новые предложения охотно принимали, даже рассматривали их, но потом безбожно мариновали. Но большинство директоров считало, что к мнению какого-то там инженеришки прислушиваться незачем—вредит субординации.

И вот в той же Макеевке уже при советской власти я получил

большую шахту и мог широчайшим образом проявлять свою инициативу, свой накопленный опыт.

У нас всякий способный инженер может приложить к делу свои технические идеи. Если даже замаринует их начальник, каждый из нас всегда имеет возможность довести их до самых высоких сфер. Пример тому—наш Метрострой.

Жена часто говорит мне:

— Разве тебе позволили бы раньше так разговаривать с высоким начальством, как ты и ваши метростроевцы разговариваете с крупнейшими руководителями советской власти и партии—с товарищами Кагановичем, Хрущевым и Булганиным—чуть ли не за панибрата!

Вот в чем отличие.

Инженер М. А. ТЕРПИГОРЕВ
Начальник шахт № 38—40 и 31—32

ОКОЛО КОЛЛЕКТОРНОЙ ТРУБЫ

Когда я был студентом в Горном институте, очень меня заинтересовала книга Келлермана «Туннель». Там описывалось, как строили тоннель под Атлантическим океаном из Америки в Европу.

Мечтой моей было тогда попасть на подобную стройку. В те годы, когда я кончил институт, строительство крупных шахт еще не было развито, я попал на эксплоатацию. Работал в Донецком бассейне, в Кузнецком, в тресте Уралуголь. За этот период прошел я все стадии инженерской работы—от десятника до технического директора треста.

В 1932 году я из газет узнал о том, что строится московский метро. Меня не отпускали на эту работу. Год хлопотал и наконец был назначен начальником шахты № 38—40.

Я хочу рассказать о том, как вырос я на этой работе, что я на ней понял. Раньше для меня «Туннель» Келлермана был только рассказом о стройке.

Взял я недавно тот же роман—иначе читаю. Я уже теперь знаю, что это за люди строили тоннель, понимаю условия, в которых строился тоннель у Келлермана. Я знаю теперь, что

такая постройка—дело большого социального значения, политическое дело; ведь политика — это судьба миллионов.

Мы предполагали строить парижским способом. Вы возьмите английскую, французскую и немецкую экспертизы по постройке метро. Англичане предлагают глубокое заложение, чугунную облицовку, с прокладкой свинцовых листов для изоляции. Немцы предлагают открытый способ работы. Французы—мелкое заложение.

Единое техническое задание и три разных ответа.

Так вот, мы сперва предполагали пойти парижским способом. Что оказалось? Профиль тоннеля проходит в песках, и от свода тоннеля до улицы — четыре-пять метров. Кругом старые, «нахалтуренные» пятиэтажные дома, и, главное, рядом проходит канализационный коллектор. Мы с этим делом запутались до того, что шел разговор—нужно законсервировать стройку этого участка.

Дело решалось в Московском комитете партии.

Я тут первый раз увидел, что такое политическая постановка технического вопроса и чем она превосходит узко-инженерную.

Стоит передо мной человек, говорит без терминов, очень просто про мое дело. Говорит про тот самый коллектор, который мне мешает, но он видит его во всей системе Москвы, видит город.

— Мы имеем дело с узкой улицей, перегруженной движением и запутанным подземным хозяйством. Канализационный коллектор мощностью в несколько миллионов ведер создает серьезные затруднения. Не похвалит нас население, живущее на Арбате, если при сооружении метрополитена будет разрушен канализационный коллектор и все нечистоты выступят на улицу.

Мы слушаем и думаем: «Это мы сами знаем, знаем, что дома могут лопнуть. У нас уже приготовлены фотографии, специально выписанные из Парижа, что там тоже лопались дома при постройке метро, да и на коллектор можно найти исторический материал».

Л. М. Каганович говорит:

— Для человека, который поедет в подземке, совершенно безразлично, едет ли он под самой улицей Арбат или в стороне от нее. Мы решаем сохранить станции метро на Арбатской и Смоленской площадях, провести трассу метро в стороне от улицы, через переулки и дворы, что упростит и удешевит все расходы по строительству.

Так просто разрешено было то, что казалось совершенно невозможным разрешить, и правильное решение повело за собой создание новых, более совершенных способов проходки.

По предложению Л. М. Кагановича был принят траншейно-шурфовый способ. Этот способ себя вполне оправдал.

Работать было все равно трудно. Москву в свое время плохо построили, миллионы ведер нечистот идут в глиняных трубах. Эти трубы засариваются, проседают.

При ликвидации аварий дело происходит не так, как в романах.

Нужно останавливать поток грязи. Чтобы проявить тут инициативу, нужно побороть не только робость, но и отвращение.

Как-то раз во время одной из таких аварий комсомолец Рябухин, работавший по проходке в нашей шахте, не дожидаясь приезда аварийной бригады, сам полез в канализационный колодец и ликвидировал затопление наших работ, заткнув трубу мешком с песком.

Работать новым способом трудно, он вызывал недоверие и даже насмешку. Когда мы приступили к закладке ряда колодцев (шурфов) под фундаменты домов № 4 и 5, то сразу получили осадки и трещины. Это было ночью.

Приехали работники Моссовета, райсовета. У нашего техперсонала была паника. Люди начали заболевать и проситься на другую работу. Мы таких не задерживали.

Но труднее гораздо было проходить под самой улицей Арбат, которую наш тоннель пересекает. При работе траншейно-шурфовым способом—московским способом—ширина разработки очень большая. Мы в шутку называли эту работу «лавой», так как ширина забоя напоминает разработку угольных пластов. У нас над головой оставалось всего 1,90 метра до асфальта. Мы применяли гидравлические домкраты, чтобы поддержать крепление кровли (потолка) и породы, которая находится над нашими креплениями.

Каждый клочок нашего тоннеля требовал инициативы. Так случилось, что на шахте № 38—40 коллектив рабочих подобрался очень дружный. Это позволило на решающем участке арбатского радиуса закончить работу в конце августа.

Сделали мы 280 метров двухколейного пути.

Оттуда я со значительной частью рабочих нашей шахты был переброшен для укрепления шахты № 31—32, которая строит станцию «Библиотека Ленина».

Здесь работа сильно отстала по сравнению с другими участками арбатского радиуса. Станция эта очень сложная.

Это единственная станция, которая имеет боковые посадочные площадки. В других станциях первой очереди центральная посадочная площадка—так называемая островная. Поэтому наша станция имеет в длину 200 метров и три ряда колонн.

Кроме того здесь пересекаются пути.

Двухпутный тоннель арбатского радиуса пересекается двухпутным тоннелем кировского радиуса. Лоток тоннеля арбатского радиуса оказывается перекрытием для кировского

Первоначально предполагали, что станцию «Библиотека Ленина» в первую очередь построить не сумеют. Решено было затянуть колонны деревянными крепями и закончить станцию уже во время эксплоатации.

Но Московский комитет партии постановил: работа должна быть сделана без недоделок.

Прихожу на станцию. Гляжу: есть колонны, есть незначительная часть правой стены, совершенно нет левой стены, нет перекрытий и нет лотка.

Нужно вынуть еще 30 тысяч кубических метров земли и уложить 11 тысяч кубических метров бетона.

И тут я опять встречаюсь с проклятым коллектором. Он проходит на расстоянии полутора метров от правой стены станции.

Иду на улицу, открываю колодцы, слушаю.

Шумит, как Ниагара.

От Петровского парка идет этот коллектор, он захватывает нечистоты всей верхней части города. Несется под гору.

Здесь движение потока так сильно, что он уносит все, что в него попадет: тряпки, кости, дерево.

Труба гончарная. Если здесь произойдет авария, то в пятнадцать минут зальет наш котлован, и вся Сапожковская площадь и весь Александровский сад станут озером нечистот.

Работа требовала чрезвычайной осторожности. Чтобы переложить канализацию, мы решили закрыть Воздвиженку.

Вечером приезжает Л. М. Каганович вместе с товарищами Хрущевым и Булганиным. Мы им обо всем подробно, с цифрами, доложили. Лазарь Моисеевич нам говорит:

— Закрывать движение я вам не позволю. На то вы и инженеры, чтобы придумать такой способ работы, который позволил бы вам соорудить эту стену без перекладки канализации.

Тогда мы, посовещавшись с партруководством, подобрали лучших бригадиров, таких, как Лагутенко, Барышненко, Калинник.

Работу я поручил инженеру Игнатенко, который очень хорошо работал на Арбате.

Положили мы вдоль гончарной трубы чугунную, осторожно молоточками разбили гончарную трубу и сразу переключили поток нечистот в металлическую.

После этого уже можно было работать.

Сейчас основная работа по станции закончена. Мы перешли к работам по облицовке.

Работа на метро дала мне очень много, воплотилась в действительность моя юношеская мечта: я научился строить тоннели.

Я понял, что такое система руководства, понял, почему мы добьемся успеха, если нам придется повести штольни даже под океаном.

О. Г. ПОМЯЛОВА

Изолировщица 8-й дистанции

В ЖЕНСКОЙ БРИГАДЕ

Сорок лет мой отец непрерывно работает на производстве. Он член партии. Семья у нас такая: сестра учится в Промакадемии, тоже член партии. Один брат работает на заводе им. Орджоникидзе, партийный. Другой работает инструктором Ленинского райкома комсомола. Еще брат работает на АМО, тоже член партии. Сестра—пионерка.

Жизнь моя еще небольшая: я родилась в 1916 году, в 1931 году кончила семилетку. В седьмой группе меня как лучшую ученицу выдвинули в комсомол. Это было на пятнадцатом году моей жизни, и я этот год считаю самым счастливым.

По окончании семилетки работала на 1-м Обозном заводе. Там меня как комсомолку мобилизовали на торфоразработки в город Калинин. Проработала два месяца, потом поступила в ФЗУ при заводе им. Орджоникидзе; по окончании ФЗУ в августе месяце была мобилизована в счет десятитысячников на Метрострой.

Послали меня работать бетонщицей на 8-ю дистанцию, на которой еще ничего не было: пустое место! На дистанции было темно, грязно. И как раз пришлось итти на работу ночью. Пред-

ложили таскать камни. Мы падали в лужи. Конечно работа шла плохо. Но пришел начальник дистанции и говорит:

— Начинать, девочки, так начинать!

— Когда же спускаться в шахту? — спрашиваем мы.

— Сперва надо построить шахту, а потом уж спускаться в нее. Стряпайте пока, девочки, кладовую!

Нас было человек тридцать комсомольцев и двадцать два квалифицированных плотника. Кладовка так кладовка,—выстроили мы кладовую, потом столовую, механическую мастерскую, потом раздевалку. Негде было переодеваться, так в спецовках и ездили домой. В трамвае все на тебя смотрят, как на чудище; дразнили нас «волосатиками». Поэтому с раздевалкой мы спешили. Бригадиром у нас на этом деле была Дорофеева.

Мы до этого ни пилы, ни топора в руках не держали, а тут пришлось делать все: укладывали фибролитом стенки столовой, крыли крышу толем, месили глину печникам, печи сами клали: сначала они у нас выходили кособокие, потом научились работать с отвесом.

Механическую мастерскую мы сложили из шлако-бетонного камня, ночью возили этот камень, днем делали выкладку. Кончили мастерскую, начали кузницу. Раздевалку построили исключительно одни девчата. Никого кроме нас не было, и построили—пусть все скажут—ничего.

После этого началась настоящая работа: рыть шурфы, забивать сваи, делать шурфовые ящики: комсомольцы впереди, мы в подмогу. Рыть шурфы у второго стока в Турчаниновом переулке было нетрудно. В октябре грунт еще не мерзлый. А потом стало холодно, грунт затвердел, и мы били его не лопатами, а клиньями и кувалдами. А кувалда—пять-восемь килограммов веса. Тут хорошо было, что морозы настали, на морозе разогреваешься.

Потом начали рыть траншеи на Крымской площади. В это время нам добавили людей—профтысячников. Народу стало больше, в смену работали две бригады, не больше. И тут все приходилось делать своими руками, начиная от перевозки камня, кончая мастерскими, отделочными. Грунт мы свозили в сад и грузили его носилками на трамвай. Тут я скажу, что трамвая почти всегда приходилось дожидаться. Очень быстро шла работа в ночную смену по морозу, тогда и ленивый на одной ножке скачет...

Потом начались основные работы. Стали снимать мостовую, а мостовая мерзлая, не поддается ни лому, ни кувалде. Мы жгли костры по всей Остоженке, чтобы оттаивать камень. Приходили пораньше, чтобы набрать дров, дело чуть не доходило до драки.

По окончании разборки мостовой началась разбивка на уча-

стки. Мы попали на второй участок, самый главный—станция «Крымская площадь». Здесь мы так приловчились к грунту, что били в четыре кувалды один допуск. Чтобы хорошо представить себе эту работу, вспомните, как встарину молотили снопы... Я-то сама на картинке только видела, но думаю, что похоже. Подчас конечно отбивали руки—все-таки не цеп, а кувалда. Другой раз бьем-бьем—у нас четыре-пять кубиков самое большее. Потом научились валить откосами. Сделаем большую яму и начнем откалывать.

Многому в этой сноровке мы научились у татар, работавших рядом с нами.

Татары—замечательные землекопы и ребята неплохие. Один говорил нам: женился бы на русской девке, «карос русской девка, да она замуж не берет». Мы скоро с ними свыклись; первое время они хулиганили, ругались, потом обладилось.

На грунте работали до мая 1934 года. Весной полегчало, хотя дожди хуже морозов.

Как-то работали мы на грунте. Вынули хорошо—двадцать четыре кубика. Было восемь часов вечера. Только вышли из котлована, съели по булке и пошли, как ударил проливной дождь. Стало рушиться крепление, и вода зажурчала по котловану. Мы бросились к сменному инженеру. Он послал нас чистить колодцы. Мы разбились по парам и до самого Смоленского рынка прочистили водостоки: к нам был скат. Когда авария, тут никто ни с чем не должен считаться.

Недавно у нас прорвалась канализационная труба, и затопило весь люккер—в люккер сваливается мусор, когда промывают машину. Пришли мы на смену в 8 часов утра. Надо спускаться работать. Только я хотела встать ногами на трубу, как вода зашумит—и весь люккер затопило: спустись мы на полчаса раньше, нас бы, пожалуй, замыло породой.

Так работали на кувалдах, а под землю нас не берут—как же это так? Мы в комсомольскую ячейку, туда-сюда — все равно не ставят, хоть и несколько раз премировали.

Зато когда кончились основные работы по грунту и начали класть бетон, тут мы запросились в бетонщики. А перевели нас в изолировщицы. Мою бригаду целиком послали на первый участок учиться изоляции. Два месяца мы проучились и перешли на второй участок. Бригада моя так заинтересовалась этой работой, что мы работали четыре смены, не выходя из котлована. Придем в 8 часов утра, очистим кусочек в сто метров,—ну что такое сто метров положить?—и если землекопы за это время не приготовят еще фронт работы, то складывай руки. Поэтому-то мы и боролись за фронт, приходили всегда за полчаса, за сорок минут до начала, чтобы заготовить место. Еще важна изоляция. Это тоже такая штука, что если предыдущая

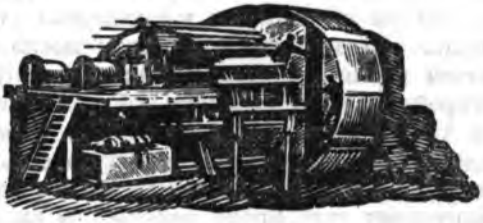
смена не подготовит фронта, для новой смены работы не будет. Вот потому-то мы девять дней и просидели, не выходя из котлована.

Моя бригада за свою работу получила звание бригады им. Лазаря Моисеевича Кагановича, а я как бригадир—значок его имени. Начальник участка тов. Баранников тогда сказал: «Ну, если эта бригада не получит, то я не знаю, кто должен получать». И мы получили.

Кое-кто из моей бригады выкатился, а кто—по болезни, только меня ничего не берет, сама не понимаю. Работаю с самого начала и ни разу не бюллетенила. Я очень здоровая. Когда училась, совсем другая была.

Сейчас я работаю пропагандистом. Веду начальную политшколу, провожу политбеседы у себя в общежитии. В такой работе не замечаешь, как проходит время. Утомление почувствуешь только тогда, когда придешь домой, а дома-то сидишь мало: все время на шахте. Кончишь свои восемь часов, там надо собрание провести, там—на бюро, там—в общежитие, там еще что-нибудь... Зимой наши женские бригады так сплотились, что я и не знаю, когда расходились наши девушки. Мне помогает, что я такая здоровая, я всего моего здоровья не трачу.

У нас были некоторые комсомольцы—здоровые, как быки, а симулировали и удирали; таких исключали из комсомола, и это правильно. А бывали и такие, что уходят и возвращаются. Один комсомолец, Тантаров, работал у нас с самого начала. Он—молодой поэт, пишет стихи. Потом почему-то заартачился и уехал летом к себе на Кавказ (он хоть и русский, но с Кавказа). Прожил на Кавказе полтора месяца и приехал обратно. «Не могу, — говорит, — хочу доработать свою дистанцию». И сейчас опять работает.



Н. Д. МОРГУНОВА

Плиточница по облицовке шахты № 36—37

РАДОСТИ ОТ РАБОТЫ СКОЛЬКО!

Тринадцатого января 1934 года мы вышли первый раз на работу на шахту № 36. Проработав первую ночь, двое из наших девчат ушли с метро. Было очень холодно, перемерзли, наутро пошли к врачу, получили справку, что нездоровы, и вернулись на фабрику.

Я работала с охотой, только с непривычки, когда пришла домой, ни рукой, ни ногой двинуть не могла. На другой день—лопату поднять нет сил, а землю бросать наверх надо.

Дома относились к моей работе на метро неодобрительно. Когда я зашибла себе палец, мать сказала: «Нехватает еще, чтобы тебе голову отсадили!» А отец добавил: «Подожди, еще очередь не дошла».

Не понимают они меня—что тут сделаешь!

Когда кончили кладку бетона, сделали перекрытие. Вначале я совершенно не понимала, что для чего делается. Ямы, канавы нарыли, а что к чему—аллах ведает!

Недаром у нас организовали техучебу. Когда я ее прошла, мне все стало яснее ясного. Бывало, думаешь: «Ну вот, какая важность, что щепка попала в бетон или бумага! Что за беда,

если попадется мерзлый кусок!» После техучебы, даже если инженер скажет, что можно пустить такую-то щебенку, так мы уже ни за что не пропустим, если она грязная или сомнительной дозировки. Один раз пришлось даже поругаться с проходчиком. Он дает мне непросеянную щебенку и говорит: «Ишь, тоже ученость одолела!» А я ему: «Сыпь обратно, Неуч Иваныч, а то зараз высыплю!» И заставила-таки высыпать.

Техучебу я сдала на «отлично». Вчерне мы свою шахту сдали, и всю нашу смену послали на шахту № 30. Говорили, что посылают дней на десять-двенадцать, а мы проработали там месяц по планировке Александровского сада: ломали, корежили и убирали надземные сооружения. 17 октября 1934 года вернулись обратно на шахту, а там уже облицовочные работы шли.

Нас, девчат, было двое. Мы все время работали с ребятами, и отказываться не хотелось. Поставили нас на отбойные молотки, отбивать стены для штукатурки, и мы до обеда наработали—любо поглядеть! Но пришел инженер—не женская, мол, это работа. Ну что же, не женская, так не женская. Сейчас мы очищаем мозаичные плиты для отделки станции. Здесь снова придется проходить техучебу.

Один раз произошел такой случай. Наша смена считалась комсомольской. У нас был бригадир комсомолец и инженер тоже комсомолец. Пришли мы на работу, стали принимать смену, а предыдущая смена оставила нам все в беспорядке: около люка, там, где вынимали ядро, не убрали грунта. Нехорошо это конечно. Бригадир говорит, что такой смены не примет, сам не встанет на эту работу и ребят не поставит. Инженер на этот день снял его с работы, после чего он несколько дней не являлся. Комсомольская группа за это исключила бригадира: артачься, да не больно, знай край, да не падай!

Были у нас и аварии. Как-то в июле шел сильный дождь. Мы работали внизу. Перекрытия у нас хорошие, вода сверху не льется, а рядом с нами шахта № 2-бис стоит, что называется, по пупок в воде. Оттуда вода пошла и к нам вниз по затяжкам. Мы скорее—насыпать песок в мешки, закладывать ход, чтобы прогнать воду. Ну конечно отогнали, хотя сами все перемокли.

Такие случаи мало на кого действуют. Чего не бывает на большой работе! Зато радости от работы сколько!

У молодежи, которая работает давно, настроение хорошее, и она старается вовсю. Мне самой вначале казалось, что все вокруг грязно, сыро, холодно, а сейчас вот работаю с удовольствием. Я даже учебу бросила, несмотря на то что могла бы получить стипендию и учиться на четвертом курсе. Еще молода—успею. Что же, строили, строили и не достроить до конца. Нет, это уж дудки не нашей погудки!

Н. И. ЛИПМАН

Парторг 8-й дистанции

НАША БОРЬБА

ще до того, как принять непосредственное участие в строительстве московского метрополитена, мне в качестве работника завода «Геодезия» пришлось шефствовать над 7-й дистанцией метро. Дело было так: вызвал меня однажды секретарь райкома тов. Сойфер и объяснил, в чем будут заключаться задачи нашего завода по шефству. В тот же день я как секретарь собрал партийный комитет завода и выработал конкретный план помощи 7-й дистанции метро.

Самым «узким местом» 7-й дистанции была установка швеллеров: нехватало квалифицированных слесарей. И на второй же день шефства мы двинули на сборку швеллеров ударников своего инструментального цеха.

Другим «узким местом» дистанции были механизмы, в частности вагонетки. Мы устроили несколько комсомольских субботников, и вагонетки скоро перестали быть «узким местом». Партийный актив завода с первых же дней шефства серьезно занялся этим делом. И часто, проходя по цехам, мне приходилось слышать такие разговоры:

— Липман, а ведь кроют нашу дистанцию. Как там с пла-

ном? Надо было бы вывешивать ежедневно показатели! Как-никак, дело это наше, подшефное. Мы должны быть в курсе!

Первый наш десятидневный конкретный оперативный план шефства мы полностью выполнили. Подшефные даже часто обижались, что мы слишком назойливы. Например дадут они нам мотор отремонтировать, а сами забудут в спешке. Монтеры же нашего завода волнуются, звонят на дистанцию по телефону:

— Мотор ваш готов, инструменты готовы, что же не приходите забирать?

20 мая 1934 года меня сняли с завода и назначили парторгом соседней 8-й дистанции метро. Я был рад, что пришел на метро, уже имея некоторое представление об этом строительстве, правда, по опыту другой дистанции.

Бетонные работы в мае выполнялись плохо. Второй участок даже еще не дошел до отметки. Не было ни одного метра готового тоннеля. Основная задача партийной организации заключалась в том, чтобы создать перелом—поднять количество и качество бетонных работ.

Я шаг за шагом стал изучать процессы работы. Постепенно новые слова и новые понятия стали входить в обиход моих разговоров. Я узнал, что такое замес, опалубка. На первых порах частенько попадал впросак, но постепенно, как и все строители, я начал мыслить кубометрами, бетоном, лесом.

Нужно было расставить партийные силы. У меня парторгами были освобожденные работники. Хотя сами по себе ребята они были неплохие, но я считал, что лучше иметь неосвобожденных парторгов, ибо, участвуя непосредственно в производстве, они были бы теснее связаны с интересами массы.

Итак мы выбрали на первом участке крепильщика Бакулина. О нем следует поговорить особо. Это—старый ткач, который несмотря на то, что потерпел материальный ущерб, уйдя на метро, не посчитался с этим и переквалифицировался на крепильщика.

На третьем участке парторгом выбрали изолировщика Ртутова. Очень скоро мы убедились, что в результате смены парторгов вся партийная масса активизировалась. Вновь избранные группорги стали настоящими вожаками массы, на них мы опирались в борьбе за выполнение плана.

Однако перестройка партийной работы несколько запоздала, потому что в мае мы дали всего 800 кубов бетона и 12 тысяч кубов земли. Мы ввели в систему самоотчет коммунистов на всех заседаниях партгрупп. Партийцы должны были отчитываться как в своей производственной, так и в своей политической работе.

С начала июня мы объявили соревнование на лучшую бригаду и на лучший участок. Сразу же на первое место вышла

Внутренний вид станции «Красные ворота»

комсомольская бригада землекопов Полтавы, которая давала 50 кубов в смену. Лучшие бригады обратились с открытым письмом к рабочим всей дистанции. В этом письме, очень конкретном, заключался целый стратегический план борьбы за ликвидацию отставания.

Решение МК о качестве явилось поводом для боевой проверки всей нашей дистанции и в первую очередь нашей партийной организации. На каждого коммуниста были возложены конкретные обязательства по выполнению решения МК. На первых порах было очень трудно. Частенько эти обязательства выполнялись только формально. Большую борьбу пришлось провести для того, чтобы заставить каждого коммуниста до и после работы проверить свой участок.

Но скоро партийцы освоились с этим делом, и например изолировщик Васильев, приходя на смену до начала работы и проверяя бригаду Белянского, обнаружив брак, поднимал такой шум, что тут же являлся не только сменный инженер, но и начальник участка.

Или другой пример. На первом участке привезли плохой песок, не годный для бетона. Тем не менее его начали ссыпать. Вдруг, как из-под земли, вырос группорг и поднял скандал, требуя, чтобы песок отвезли обратно. Между тем десятник несколько раз прошел мимо и не обратил внимания на качество песка.

На третьем участке коммунисты формально выполняли свои обязательства. Там несколько колонн имело сквозные раковины, и одна колонна, вместо того чтобы поддерживать перекрытие, просто висела на перекрытии. Здесь брак был обнаружен благодаря непосредственному вмешательству тов. Хрущева.

Наша партийная организация извлекла из этого неприятного инцидента очень полезный урок. Получилось так, что мы, коммунисты, непосредственно работающие на производстве, брак прозевали. На всех сменных собраниях наиболее активные рабочие выступали с заявлениями, что это позорное пятно со своей дистанции мы можем смыть только хорошей работой, хорошим качеством. После постановления МК о качестве работы на третьем участке партийной организации удалось действительно мобилизовать бдительность масс, и можно сказать, что такие случаи больше не повторялись

Любимым коньком того же третьего участка была постоянная ссылка на недостаток рабочей силы. Дело прошлое, начальник дистанции инженер Фрадкин также любил изредка выезжать на этой «объективной» причине. А на самом деле все зло заключалось в нашем неумении уплотнить рабочий день и поднять производительность труда.

Перед нами стояла боевая задача—до 20 июня 1934 года взять

всю землю. Для этого нужно было проходить ежедневно не менее 600 кубов. Особенно трудно было вынимать землю из под моста: тут и трамвайное движение и грузовики. Лучшие комсомольские бригады были брошены на это дело. Комсомольцы третьего участка, замаливая свой грех с бракованными колоннами, отработав свою смену, шли на выручку. Задерживал транспорт. Иные приходили в такой азарт, что задерживали на площади чужие машины и нагружали их землей.

Вскоре почти все земляные работы были выполнены, оставался только «поп» — маленький земляной массив между первым и вторым участками. Он мозолил всем глаза.

Хотя главный инженер заявлял, что до бетонировки эту последнюю землю забирать нельзя, мы все же понемножку начали ее поклевывать. И когда на дистанцию пришел инженер Стеклер, он обнаружил, что половина земли уже взята. Мы убедили его, что сейчас уже отступать нельзя, нет смысла, и, получив официальное разрешение, ликвидировали «попа» за трое суток.

В самый разгар работ мы узнали, что у нас ожидают приезда тов. Кагановича. Это известие очень взволновало массу, мы ожидали руководителя московских большевиков уже давно. Вечером тов. Каганович приехал. Он быстро прошел к месту, где должен был быть вестибюль, и так конкретно говорил о всех деталях вестибюля, что можно было прямо подумать, будто он является непосредственным строителем станции.

Спустившись в котлован, тов. Каганович потребовал, чтобы начальник дистанции тов. Фрадкин в присутствии рабочих рассказал о всех своих победах и поражениях. После этого Лазарь Моисеевич стал расспрашивать рабочих. Один из лучших ударников—Абрамов—заявил следующее:

— Недостатки у нас такие: плохое использование механизмов, не особенно хорошая организация труда. Вот я например крепильщик, а пришлось стать землекопом!

В заключение тов. Каганович выступил с краткой речью и сказал, что хотя надо работать напряженно, но надрываться не следует. Что же касается в частности нашей дистанции, то на ней центральным вопросом является борьба за качество.

Мы, строители, не только строим метро, но и перестраиваемся сами. У нас на дистанции много молодежи, которая только начала жить. Многие их них только здесь, в котловане, впервые нашли свое призвание в жизни, свою профессию. Много было и служащих, которые здесь, на метро, превратились в производственных рабочих и вероятно никогда в жизни больше не захотят вернуться к канцелярскому столу.

Для того чтобы поднять авангардную роль коммуниста на производстве, мы поставили своей задачей поднять его идей-

но-культурный уровень. На одном из заседаний парткома мы вызвали один из кружков политграмоты в полном составе и проверили, как каждый коммунист работает над собой, что он читает, бывает ли он в театре. После этого на нашей дистанции у отдельных коммунистов значительно поднялся интерес к культуре.

Большую массовую работу мы провели в период подготовки к октябрьским дням. Мы собрали слет старых рабочих, и, к нашему удивлению, оказалось, что на нашей дистанции есть около полсотни бывших участников Октябрьской революции, гражданской войны, рабочего восстания 1905 года. Нужно сказать, что до этого случая мы никогда не использовали старых кадровиков в качестве активных пропагандистов. А между тем оказалось, что молодые рабочие, недавние сезонники, живо интересуются прошлыми годами революции и что вокруг самого примитивного вечера воспоминаний можно мобилизовать массы на борьбу за выполнение производственных планов сегодняшнего дня. На слете старых кадровиков выступил бетонщик Маслов, который рассказал следующее:

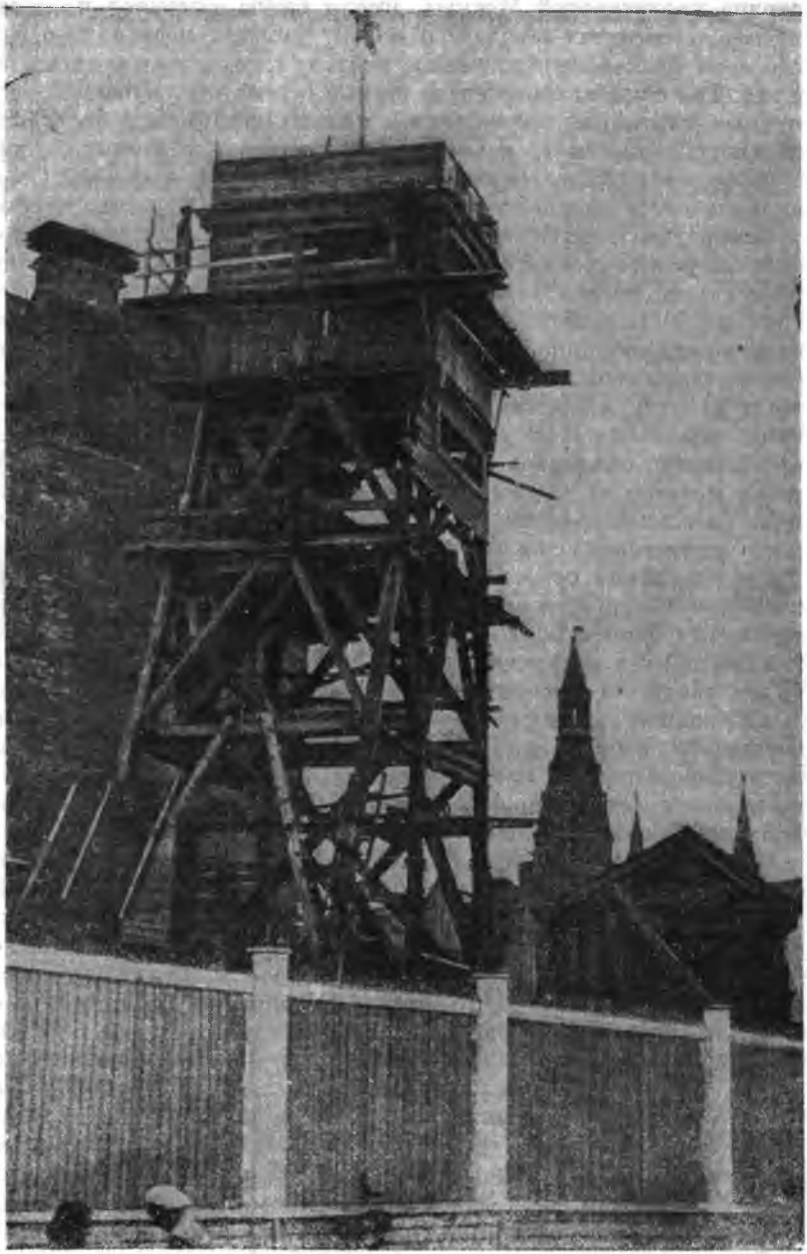
— Товарищи, у меня сейчас слезы на глаза навернулись. Смотрю я на нашу свободную радостную жизнь и вспоминаю рассказы бабушки, когда мне не было еще десяти лет. А бабушка мне говорила, что, когда она еще была маленькой, помещик, у которого ее родители были крепостными, променял ее соседу на борзого щенка...

Оказалось, что этот рассказ — как будто не было ничего ни нового, ни удивительного — произвел на рабочих огромное впечатление, и мы его обсудили и на участках и в бараках.

Другой рабочий, старик Глухов, рассказал молодежи о том, как в старое время солдат не имел права входить в трамвай. Это сообщение произвело на молодежь, в особенности на допризывников, потрясающее впечатление. Сначала многие даже не поверили, а потом очень смеялись над прошлым.

В дни подготовки к октябрьским торжествам выяснилась и еще одна весьма любопытная вещь. Рабочие нашей дистанции плохо знали Москву, и если они имели исчерпывающее представление о значении Метростроя, то зато не имели ни малейшего понятия о громадных переменах во внешнем виде столицы, которые произошли за последние годы, о социалистической реконструкции Москвы, успешно развивающейся под руководством партии.

На первых же собраниях, посвященных выборной кампании в советы, нам пришлось подробно остановиться на вопросе о реконструкции Москвы. Нам пришлось повозить на грузовиках по улицам столицы не один десяток свободных от работы ударников нашей дистанции, которые, живя и работая в самом



Копер шахты № 9

сердце пролетарской Москвы, имели самое туманное представление о гигантах-заводах, о новых рабочих поселках, о росте сети усовершенствованных мостовых, о зеленых насаждениях. Так сама жизнь указала нам на целый ряд упущений, сделанных партийной организацией нашей дистанции в борьбе за перевоспитание масс, в борьбе за завоевание сезонника, пришельца из глуши, вчера еще некультурного нацмена. Свои ошибки в этой области нам удалось довольно быстро исправить.

Вскоре на партийном собрании мы имели возможность поставить уже вопрос об отделке станции. Работа наша—90 тысяч кубических метров земли, 23 тысячи кубических метров бетона и 318 метров тоннеля—подходила к концу. Мы пригласили на это собрание архитектора станции, которую мы должны были отделывать, и он сделал нам подробный доклад о предстоящих работах, ознакомил присутствующих коммунистов с макетами, чертежами и рисунками. Таким образом наша партийная организация оказалась способной с самого начала отделочных работ правильно руководить массой, давая исчерпывающие ответы на все вопросы не только принципиально политического, но и технического характера.

На партийном собрании, на котором обсуждался план архитектурного оформления станции, мы вспомнили предсказание отдельных буржуазных пророков, будто бы коммунисты, придя к власти, если и сумеют поднять производство, то не в силах будут создать собственную культуру, собственное искусство. Мы подчеркнули тот факт, что на данном собрании землекопы и бетонщики, изолировщики и проходчики вместе с архитекторами не только на равных правах обсуждают план отделочных работ, но и дают советы, исправляют подчас ошибки архитектора, словом, превосходно разбираются в этом вопросе.

В процессе работы нам пришлось преодолеть много трудностей. Очень часто руководство партийной организации нашей дистанции критиковали, в частности меня били за ошибки так, что иногда даже обидно бывало: работаешь дни и ночи, а тем не менее всегда говорят: «Плохо. Этого не сделали, того не сделали».

Но вот, оказывается, что именно эта критика подгоняла нас и мобилизовала нашу энергию. Мы чувствовали руку партии, тов. Сталина, который, как мы знали, лично интересовался ходом работ на метро, ежедневное конкретное руководство тов. Кагановича, входившего во все детали производственного процесса. Бывали у меня разногласия и с начальником дистанции, чаще всего по вопросам производственного характера. Но разногласия эти сглаживались, и в повседневной борьбе, развиваясь и развивая других, наша партийная организация, возглавляющая коллектив рабочих дистанции, справилась с поставленной перед ней производственной задачей.

7

Люди котлована

Н. С. СМУЛЬСКИЙ

Начальник 3-го участка 3-й дистанции

ЧТО ТАКОЕ ОТКРЫТЫЙ СПОСОБ

Многим кажется, что забивать металлические сваи в землю—самое простое дело.

Был завезен копер. Нужно было забивать сваи, за ними сделать деревянные крепления и выбрать грунт. Сваи действительно шли легко. Но работа шла трудно.

Это тебе не строительная площадка Кузнецкстроя.

Здесь налицо иная картина—трамвайное движение, уличное движение.

Как ты ни гоняй пешехода, а он вылезет на самую твою трассу. У пешехода сознание внутренней своей правоты, ведь он идет по собственной улице. И лезет человек прямо под мой копер.

Можно закричать на прохожего, но 12-метровая балка проходит в 50 сантиметрах от трамвайного провода; это еще ночью ничего, а днем самый притык к трамваям — это очень страшно.

Трамвай проходит в полуметре от сваи, народ снует, свая подымается. Бывали такие случаи, что неудачно завяжут узел, сваю подымают, и трос начинает съезжать. Стоишь внизу, хочешь крикнуть:

— Давай назад, ложи на землю!

Но смотришь, все выровнялось, все в порядке.

Трамвайные вагоновожатые так к нам привыкли, что невзирая на предупреждение: «Стой, пока забьем», катят себе тихим ходом и посмеиваются.

Лето. Публика одета хорошо, чисто, а тут падает «баба» на сваю, выпускает пар прямо в вагон.

Открытый способ!

Возьмем теперь подземное хозяйство. В Москве под землей каждый хозяйничал, как хотел.

Есть чудаки, которые хотят под землей найти библиотеку Ивана Грозного, но если при Иване Грозном работали так, как при Московской городской думе, то своей библиотеки сам Грозный не мог бы найти.

Кабели, трубы, водоспуски—все лежит как попало и совершенно «вне плана».

И мы сваи забивать не могли, приходилось сперва рыть колодцы глубиной до четырех метров. Смотрели, какое там у них хозяйство.

Мы натыкались на такие сооружения, которых совершенно не было в планах, в синьках, в чертежах, хранящихся в архиве.

Шли мы осторожно, но и при таких условиях наталкивались на подземные хозяйства, на могэсовский кабель, на телефонные блоки, на которых находилось до двух тысяч абонентов.

Могэсовских кабелей было три. Рядом с ними канализационная магистраль, водопровод и самый опасный сосед—газовая труба.

Все это хозяйство попадало в наши котлованы, располагаясь иногда в 20—30 сантиметрах от сваи.

Бить сваю необходимо, звать на помощь некого. Приедет комиссия, начнет разговаривать, а нам план надо выполнять.

Очень трудно было с телефонным колодцем на Верхней Красносельской.

Комиссии требовали переноса шкафов, распределителей и так далее и так далее.

Мы ночью залезаем в колодец с рабочими, ломаем дно колодца, обматываем в тряпки телефонные кабели, чтобы их не повредить, и начинаем их осторожно раздвигать руками, рассчитывая только на эластичность провода и запас в длине.

А потом бежишь в контору и звонишь, работает ли телефон. Если работает, бежишь обратно и еще отодвинешь.

Затем поставили туда сваю и забили ее в десять минут.

Последний удар по свае—и поехали к следующей. Позвонили предварительно на телефонную станцию: забили, мол, сваю. Они отвечают: «Ну и что? Благополучно?»

Таким путем забили мы 847 свай.

На уборке породы

К развороту земляных работ пришла к нам первая тысяча комсомольцев, которые были мобилизованы в мае.

Выемка породы требовала от нас совершенно иных приемов, чем те, которые были известны до сего времени в работе при рытье больших траншей.

Здесь опять-таки препятствием явилось подземное хозяйство.

Кабели, канализационные трубы, водопроводные, газовые трубы нужно было в котловане подвешивать.

Для этого ставили швеллера, на швеллерах расстрелы; на них и подвешивалось все подземное хозяйство.

Все это нужно было устраивать на разных горизонтах: могэсовское хозяйство—на 70 сантиметров от поверхности, канализация на глубине до 4 метров, водопровод—2 метров.

Мы разобрали и распутали это хозяйство руками МК.

Если бы не партийное руководство, если бы не сознательность комсомола никогда бы не справиться нам с этой работой без самых тяжелых аварий.

Здесь нужно культурное отношение, потому что нужно сохранять неприкосновенность и непоколебимость системы на протяжении сотен метров. Тем более, что иметь дело приходилось с такими опасными вещами, как газовая труба и электрический кабель.

На эту новую ответственную специальность крепильщиков мы влили пришедших к нам тысячников.

Они упаковывали, укутывали канализацию, берегли наше московское хозяйство.

Начали крепление. Между тем над нами на грунтах стояла Москва, стояла и строилась.

МК нам сказал:

— Грунты должны быть неподвижны.

Как можно технически осуществить это требование, если наши рабочие тоже не профессионалы-горняки?

При проведении техминимума и ежечасно на работе нам приходилось повторять одно постоянное правило, которое дисциплинировало весь состав работников:

«Крепление досок должно производиться тесно к самому грунту».

Этого мы требовали через партийные, комсомольские, профсоюзные организации, этого мы требовали именем Сталина и Кагановича.

«Когда зачищаешь грунт, выбирая его из котлована, то выбирай его по шаблону вышележащей доски, заводи доску и прижимай доску к грунту. Это не даст возможности грунту обыгрываться».

Для того чтобы рабочий правильно выполнял какое-нибудь требование, нужно было его технически обосновать. Советский

рабочий должен знать, что от него требуют и почему от него требуют. Только тогда рабочий растет и только тогда он выполняет план.

Замечательная была бригада Замалдинова, дружно она занималась техучебой.

Как мы им рассказывали процесс «обыгрывания» за крепью?

«Вот мы выпустили из-за доски по ошибке грунт, там за креплением образовалась пустота. Над пустотой грунт сперва стоит сводом, потом падает, образуется пустота выше, грунт опять падает, пустота бежит вверх, как будто бы из воды выплывает пузырек. Крепление «обыгрывает», и грунты двинулись.

Вот почему, говорим мы, нельзя подбирать глубже, нужно сразу крепить и нужно притирать доску к грунту».

Для того чтобы рабочий работал хорошо, нужно организовать для него нормальные бытовые условия. Тут нам очень помогла парторганизация, в частности тов. Михайлов—секретарь парткома, который сейчас же притирал нас партийным креплением.

Он не позволял нам пройти зажмурившись мимо работницы, которая стояла босиком на бетоне.

И мы понимали, что требует от нас здесь не тов. Михайлов, а партия.

Открытый способ работы—тяжелый способ.

Тесно.

Казалось бы, над головой земли нет, фронт работы широкий, но над головой висит подземное хозяйство, оно висит на поперечинах, и наладить выборку грунта очень трудно, тем более что улица нужна не только одним нам.

В Берлине работали экскаваторы, но на нашей дистанции екскаватором работать нельзя: грунт у нас был — плотная глина с плывунами внизу,—остаток когда-то прошедшего здесь ледника, и он не поддавался ковшу экскаватора.

Вот тут и видно, как неправильно говорить вообще о берлинском или парижском способе.

Приходилось применять лом, кирку и затем уже подавать разрыхленный грунт наверх.

Затем надо иметь в виду стесненность котлована; котлован зажат висящими по краю домами, и бровка у нас была весьма незначительная.

У меня на участке 1,2—1,3 метра.

Мы «зашивались».

Нехватало транспорта, образовывались завалы, которые забивали самые эстакады; из-за тесноты приходилось уже не просто вываливать из вагонетки грунт, а сначала опрокинуть, а потом производить перекидку.

Грунт все скапливался. По существу говоря, он не был убран и только давил на наши крепления котлована.

Дело наше трещало по всем швам.

Только к осени, в августе, перенесли трамвайный путь. Произошло это так. Приехал Л. М. Каганович, перешел через все наши «Альпы», посмотрел в нашу долину котлована, куда скоро должны были уже полететь лавины с наших, нами созданных гор. И сказал:

— Что вас здесь задерживает?

Я объяснил ему, что мы, вот, зашились с подвозкой.

Не знаю кому, но тут же Лазарь Моисеевич сказал:

— Немедленно переложить трамвайные пути и оставить один третий путь для грузового движения дистанции номер три.

Всю породу, вынимаемую из котлована, стали давать на грузовые трамваи и отправлять на свалку.

В тот же период Л. М. Каганович указал на медленное разрытие котлована, на пестроту методов в выборе породы из него.

Я не все запомнил, что говорил Лазарь Моисеевич, потому что мы его указания тут же провели в жизнь.

Они оказались такими очевидными, что нам показалось, что все это мы знали, что нам нехватало только времени это додумать.

После этого дело двинулось.

Изменилась самая система отгрузки грунта, начали поднимать грунт кранами прямо на бункер, из бункера—на трамвай

Дело сразу покрупнело.

Для жителей Сокольнического района мы стали привычным несчастьем. Они уж и просвета никакого не видели.

И мы сами привыкли к своей разворошенной улице. Для меня вид трассы стал привычным, как в детстве привычен был вид Киева с Батыевой горы, на которой я родился.

Я на слух различал сигналы участков, как когда-то узнавал по голосу паровоз своего отца—машиниста.

Между тем дело все осложнялось. Выбрали открытый способ, потому что хотели пройти над водоносными слоями. Десять метров в глубину мы шли, разрабатывая глину. На этой работе складывался наш коллектив.

На десятом метре встретили мы песок, довольно влажный. Сперва все обрадовались, что работать стало легче, но потом оказалось, что песок этот не поддается лопате и под нарами рабочего он быстро превращается в кашу.

Необходимо было бить шпунты для предотвращения выпуска грунтов из-за крепления. Здесь могло быть два решения. Первое — подготовиться с бетонным заводом и форсированно нажимать на выемку породы, ограждая вертикальным шпунтом сте-

ны, добраться до проектной глубины и быстро сковать дно котлована бетоном так, чтобы можно было на нем проложить изоляцию. Второе—приподнять весь тоннель, сделав более легким и тонким перекрытие тоннеля.

Приняли второе решение.

Я провел свой способ работы, когда мне пришлось строить вестибюль.

Станция «Красносельская» имела совсем иной вид, чем все то, что пришлось мне видеть до этого времени на стройке. Я увидел котлован шириной в 20 метров. На бровке котлована висели двухэтажные и четырехэтажные дома, с другой стороны проходил трамвай. Выше нас был богатый водой Алексеевский парк. В том котловане, который мы вырыли, было бы очень удобно сделать пруд и разводить карасей, потому что на него шли воды со всей округи. Для всякого строителя вода — злейший враг. Отвод воды пришлось делать лотками, и лотки прошли около самых фундаментов зданий. Имелись подвижки на сантиметры, они разрушали лотки, вода врывалась, образовывала водяные пазухи за креплениями, и вот—она опять у нас в котловане! Мы бились на дне котлована в плывунах. Поставили насосы в шахматном порядке, через каждые три-четыре метра. Но чем дальше мы шли, тем мощнее становились плывуны. Главное было — как можно скорее отвозить вырытый грунт, иначе он стекал обратно к нам в котлован.

Мы проводили собрания, рассказывали рабочим о методах борьбы с плывунами, объясняли, что мы непременно победим, и действительно в апреле мы открыли поверх плывунов весь котлован, потом поставили на каждый погонный метр по десять человек и быстро, не давая грунту двинуться, выхватили его и забрали шпунтами.

Воду мы собирали, выкачивали в лотки и сейчас же схватывали бетоном выбранную часть котлована под отметку.

Но когда мы выбрали грунт, то наши сваи, державшие крепление котлована, уже плавали своими концами в плывуне, им было не в чем держаться. Чем дальше мы двигались по фронту работы, тем больше входили в самую толщу плывуна. Но все же мы прошли котлован станции до самого подземного вестибюля.

Я не стану углубляться в технические подробности, но скажу одно, что наши крепления оказались навесу, наподобие дирижабля, плавающего в воздухе.

Крепление трещало. В одну ночь сваи осели на 20 сантиметров. За наружными стенами появились трещины. Скрип и треск скрепления создавали впечатление гибели дела.

В таких обстоятельствах необходимо было объяснить рабочим серьезность положения и не произвести никакой паники.

Тогда я обратился к секретарю парткома тов. Михайлову, и он по-настоящему помог мне закрепить дисциплину и порядок.

Мы сковали это место—около 20 погонных метров — жестким бетоном.

Никто не думал в этот ответственный момент о смене, никто не думал о времени.

Кончили. Я вынимаю часы. Оказывается, десять часов утра. И опять пошло обыкновенное время.

Очень помог нам в этот трудный период и парторг Старостин, ежедневно навещавший наш участок.

У англичан, когда они строили свою подземку, было чугунное ожирение, избыток металла. Они и нам предлагали построить тоннель из чугунных колец и применить для изоляции свинцовые листы.

Наша система изоляции требует чрезвычайно аккуратной работы. Каждому крепильщику нужно было объяснить, чтобы он ни под каким видом не продрал изоляции, не проткнул ее гвоздем. Нам нужен был лозунг простой, как пословица.

Таким лозунгом оказались слова Лазаря Моисеевича Кагановича: «Чтобы нигде не капало».

Для этого нужно тщательно следить за качеством бетона. Нужно воду, щебенку, песок, цемент брать мерой и весом. Нужно подобрать такую консистенцию бетона, чтобы он был удобообрабатываем.

Были места в изоляции, когда при проверке перед началом укладки бетона обнаруживались дыры, проткнутые случайно или нарочно; они были почти незаметны—маленькие дырочки, в которые едва входил гвоздь. Дырочки эти на черном фоне было очень трудно обнаружить. Тогда десятник-комсомолец Андреев, хороший производственник, предложил предварительное покрывание цементным раствором по изоляции: на такой штукатурке ясно было отражение каждой царапины.

Все с нетерпением ждали распалубки, чтобы проверить качество своей работы.

Когда начиналась распалубка, бетонщики приходили специально на свои места укладки, и если оказывались раковины, хотя бы и поверхностные, тут же на собраниях бригад выясняли, чей вышел брак, и непосредственных виновников изобличали на месте, требуя понизить разряд или даже совсем перевести из бетонщиков в землекопы.

Были и такие случаи. Проверим работу, и оказывается, что она проведена неудовлетворительно, что ее нужно переделывать. Бригада уже переодевается в раздевалке. Пришла на смену другая.

Но когда уходящая бригада узнает, что работа ее признана неудовлетворительной, тут же надевает опять спецовки и идет исправлять свои ошибки.

В течение месяца уложили мы 6 700 кубических метров бетона, дали 150 погонных метров готовой станции.

В ночь на 1 июля уложили мы последние кубометры бетона на станции.

Мы долго стояли на месте оконченной работы и разошлись на рассвете.

Но население Сокольников еще не знало о том, что под улицей уже готовы тоннель и станция.

Все рабочие, живущие вдоль нашей трассы, хорошо знали нас, так как не раз мы были виновниками того, что они оставались без воды, освещения и канализации.

Нам часто задавали вопрос:

— Строите?

— Строим.

— Разрыли — ни пройти, ни проехать! Показали бы, что ли, что там у вас вышло.

Когда мы освободили станцию от лесов и опалубки, открылся величественный тоннель в полной красоте. Вылез я с инженером Гуровым на-гора. Рабочие и работницы, завидев нас, обратились с просьбой показать тоннель.

— Вы ведь первые закончили постройку станции.

— Хорошо, покажем. Только организованно соберитесь.

Собрались.

Пошли.

Сначала слышим привычные шутки, едкие замечания по нашему адресу. Осторожно один за другим спустились гости по лестницам вниз тоннеля. И вот полнейшее молчание всех. Раскрывая все шире и шире зрачки, люди оборачивались то в одну сторону, то в другую.

Слышим ахи:

— Ну и махину соорудили, товарищи!

Я почувствовал теперь совсем иные интонации в обращении к нам.

Уходя, крепко жали нам руки.

С. А. СОКОЛИН

Начальник работ 2-й дистанции

ПОРАЗИТЕЛЬНЫЙ УСПЕХ

Москву я приехал 1 февраля 1932 года, не имея представления даже о московских улицах,—я был здесь впервые.

Мне дали участок в центре города, от Почтамта до Большой Дмитровки.

Я обошел территорию с планом в руке, натолкнулся на Китайгородскую стену у площади Революции.

Мне показалось, что это удобнейшее место для устройства базы.

В Октябрьском райсовете отрекомендовался: начальник участка.

— Мне нужно место для постройки вспомогательных сооружений. Наилучшим считаю сквер возле Китайгородской стены.

— Вы этого места не получите, мы не позволим вам ставить заборы на бульварах, да еще в центре города!

Дать сквер отказались — и отвели место на Малой Лубянке.

Но и оттуда прогнали в 24 часа: оказывается, я разместился возле какой-то посольской церкви. Полтора месяца с «чемоданами» в руках кочевал я с места на место, не имея не то что базы, но даже конторы для себя лично.

Тогда еще считали, что метро можно построить совершенно невидимо для людей.

Это я рассказываю для того, чтобы охарактеризовать отношение к метростроению в первый его год.

Не было ни инструментов, ни оборудования, ни материалов, ни людей.

На сокольническом радиусе начали копать шахты простыми лопатами.

После реорганизации системы управления, произведенной по указанию МК партии, я был назначен с апреля 1933 года начальником работ 2-й дистанции открытого способа. Трасса дистанции расположена на Краснопрудной улице, в районе бывших Красных прудов, в местности, насыщенной водой. Работа протекала в тяжелых гидрогеологических условиях.

Трассу 2-й дистанции пересекало русло реки Чечоры. Для постройки метро необходимо было коллектор, в который заключена река, переложить в другом направлении.

Эта работа могла быть осуществлена в зимние месяцы, когда приток воды наименьший.

Тоннель метро был построен с двух сторон, район расположения коллектора оставался нетронутым.

С наступлением зимних месяцев было приступлено к выведению коллектора в новом его направлении.

В начале марта мы приступили к включению старого русла в новое. Был уже выложен лоток последнего кольца соединения, но неожиданно наступила оттепель, потекла обильная вода.

Надо было ожидать, что с минуты на минуту вода хлынет через край наклонной кладки и повлечет за собой огромную аварию как в самих тоннелях, так и в подземном хозяйстве, расположенном в районе.

По колена в ледяной воде люди докладывали стенки, работая всю ночь, пока к утру стены не были выведены настолько, что опасность затопления миновала.

Еще эпизод.

При проходке котлована у Северного вокзала вследствие осадки грунта сильно пострадали подземные сооружения двух водопроводных и двух канализационных магистралей.

Вода и нечистоты бурным потоком хлынули в котлован. Котлован, глубиной в 17 метров, шириной в 22 метра, стал быстро затапливаться. Вода, глина и песок заносили уже подготовленную под бетон подошву котлована.

Размыв мог повлечь за собой подвижку шпунтов, все крепления котлована могли обрушиться и подвергнуть опасности Северный вокзал.

С трех часов ночи до шести часов вечера шла борьба за кот-

Вестибюль станции «Сокольники»

лован—за вокзал. Работа шла в воде и нечистотах и под проливным дождем.

Брошенные в помощь нашей бригаде бригады соседних участков без всякой подготовки, без соответствующей даже спецодежды восстанавливали крепи. Все было спасено спаянностью, преданностью и сознательностью бригад.

На Краснопрудной улице при проходке были допущены небольшие выплывы грунта, и грунт вокруг шахт был сильно разрежен и ослаблен. Сваи были забиты без учета ослабления грунта. Когда котлован был уже весь разработан и надо было приступать к производству бетонных работ, сваи под влиянием собственного веса и бокового давления стали погружаться в землю.

Присутствовавший при этом иноспециалист Шмидт отдал приказ: немедленно вывести из котлована рабочих.

Рабочие не поддались паническому настроению Шмидта. Напротив, даже те бригады, которые находились на поверхности, бросились в котлован. Начальник строительства и я спустились вслед за рабочими. Соответствующие крепления были установлены, и осадки прекратились.

1932 год дал по бетону 8 процентов. За 1933 год я сделал всего 30 процентов программы. А за четыре месяца 1934 года я закончил всю работу. В августе кладка была доведена до 9 тысяч кубов в месяц, т. е. больше, чем за весь 1933 год.

Что создало этот поразительный успех?

Колоссальная помощь партии и советской общественности. Осознание рабочими и инженерами значения строительства, навыки в работе.

Персонально руководил нами тов. Каганович. У Лазаря Моисеевича особая способность—притти в котлован и сейчас же начать с рабочими беседу. У него находились всегда легкие, понятные слова, близкие каждому из нас, метростроевцев.

В его присутствии на лицах появлялись радостные улыбки. Его кратковременные посещения вселяли бодрость и уверенность и давали крепкую зарядку для новых боев с плывунами.

Я начал работу исключительно с нацменами Калтассинского района. Эти люди, впервые попавшие в Москву на большую стройку, показали исключительный образец преданности делу строительства. Эти бригады до конца оставались на дистанции в числе лучших бригад.

Решающую роль сыграла конечно мобилизация комсомольцев и партийцев. Эти фабрично-заводские рабочие, которые никогда раньше не имели ничего общего со строительными работами, должны были, казалось, резко отставать от строителей-

специалистов, пришедших к нам с разных концов страны. Но благодаря своей политической сознательности и воле они очень быстро включились в работу и, в течение короткого срока освоив основы строительной техники, возглавили рабочие бригады—в первую очередь своим личным примером героизма.

Будни стройки протекали на глубине 14 метров, в песках, насыщенных водой, где иной раз 10-метровая полоса отвоевывалась в течение двух месяцев, где крепление с трудом выдерживало напор грунтов. Нередко расстрелы—толстые бревна,—не выдерживая давления, лопались, как спички, ежеминутно угрожая привести к большой аварии.

Дистанция, расположенная в районе железных дорог, изобиловала подземными сооружениями, возводившимися в разное время и недостаточно отраженными в имеющихся чертежах. Коллектив дистанции каждую минуту мог ожидать сюрпризов, он закалялся в этой постоянной борьбе. И в настоящее время уже никакое самое сложное положение не испугает, не смутит работников дистанции.

Наличие комсомольского ядра давало нам уверенность в успешном выполнении заданий партии. Комсомольцы являлись застрельщиками соцсоревнования.

Были у меня две примерных бригады—комсомольская московская бригада Хазина и бригада бородачей Еремина, природных землекопов.

Ереминская бригада состязалась с хазинской за красное знамя, за первое место. Ереминцы решили не отдавать красное знамя комсомольцам, бурили и копали отлично.

Эта борьба двух бригад дала отличные результаты.

Комсомол, вкрапленный в беспартийные бригады, подтягивал их, а сами комсомольские бригады служили у нас образцом работы и дисциплины.

У меня работало много женщин, и надо сказать, что присутствие их сыграло положительную роль: люди мягчали, работая плечо к плечу с женщинами, становились более осмотрительными и в методах работы и в манере разговаривать. Женщины никогда не жаловались на мужчин, и со стороны мужчин не было жалоб на женщин. Ударная женская бригада Смирновой являлась примером для многих мужских бригад.

Бытовое обслуживание рабочих было поставлено у нас хорошо.

Рабочие о себе говорят: «Живем, как люди. У нас есть свой городок с высокими светлыми комнатами, с душевой, со столовой с крашеными полами, с чистыми железными кроватями».

Самая грязная работа—изолировка. Там работает много женщин. После работы изолировщицы имеют страшный вид:

в измазанной спецовке мешком, с измазанным лицом, с черными руками. Но уже через час, принявши душ, одевшись «по-городскому», изящно и нарядно, они сидят в театре равноправными московскими гражданками.

Когда я пытаюсь осмыслить работу на метро, я думаю о том, что так построить метрополитен, как он строился и построен у нас, можно было только в наших условиях, только у нас в Союзе. Руководителем этого замечательного строительства была партия.

П. Н. ГУРОВ

Начальник 3-й дистанции

РОСТ ЛЮДЕЙ

оворя по существу, я пришел на метро без какого-либо стажа и без знаний. Проходка шахты для меня была загадкой, а мои инженеры были еще моложе и неопытнее меня. К слову, я с ними работаю до сих пор, и работают они отлично.

Сколько было пережито...

Началось с того, что шахты наши заливались плывунами. Приходили люди, уходили люди. Механизации почти не было. Все это доистория—1932 год и половина 1933.

Сейчас над нашим метро бегают трамваи, и наша станция—«Красносельская»—заканчивает мраморную облицовку: она готова.

А работы начались, если правильно считать, в прошлом году в марте.

Нам дали тогда семьдесят человек рабочих, участок в 700 метров со станцией и несколько бараков. Был выбран открытый способ проходки.

Решающим моментом на всех этапах работы была воля партии. Мы ведь начинали в этом деле с незнания. Комсомольцы с

фабрик в большинстве своем никакого отношения к строительству не имели, и самое замечательное в строительстве метро то, что этот процесс строительства, процесс большой и сложный, переделывал личность — мою, как и любого рабочего.

Помню: мы по-детски составляли план. Помню: из управления мне писали:

«Вы должны принять 700 рабочих»

Я отвечал:

«Зачем мне столько?»

А мне на это отвечали:

«К вам мобилизуется тысяча».

Особенно я боялся того, что нам придется вскрывать подземные сооружения—водопровод, газ, телефон, канализацию. Попробуй, проломай водопровод — зальешься, прошиби газовую трубу—неминуема катастрофа.

И тем не менее работали!

Мы делали иногда в день то, что обычно делается в два-три дня.

Молодежь росла отлично, быстро усваивая производственные навыки. С комсомольцами очень легко было работать. Вопрос о заработке у них никогда не возникал. Строительство для них было делом принципа.

У нас есть рабочий—бывший беспризорный—Андреев. Сейчас он старший десятник и вырос в прекрасного организатора.

На моих глазах в годичный срок тов. Завьялов из обычного рядового десятника вырос в руководителя изоляционных работ всей дистанции, заслужив авторитет и уважение окружающих.

На моих глазах техник Котов, начавший работать рядовым десятником, стал сменным инженером участка и работает сейчас на щите.

На моих глазах аспирант Попов, начавший рядовым десятником, ушел сменным инженером, во время своей работы не забывая учиться у всех и у каждого. Таких десятки.

Было у нас до 30 процентов женщин-работниц. Работали женщины очень хорошо, хотя им вначале довольно трудно было работать. Женщины аккуратнее и исполнительнее мужчин. Раньше я редко применял женский труд, а на метро нам удалось применить его во всех основных работах.

Самое поразительное для меня на метро—это то, как мы смогли провести столь колоссальное дело с такими малоопытными рабочими и с такими же поначалу неопытными инженерами.

Мы часто говорили между собой, что построили метро, даже «за ручку вагона метро до сего времени не подержавшись».

Среди нас преобладала молодежь—инженеры и техники, получившие образование преимущественно в советское время. Были

Тов. Каганович выступает на летучем митинге в котловане

собраны техники, ранее работавшие и на гражданском и на промышленном строительстве и очень немногие—на инженерных работах.

Мне теперь совершенно ясно, что основным рычагом, когда мы начали работать, был не «опыт» собравшихся ИТР, а их упорное желание научиться и это дело выполнить. Наша стройка, новая по своему инженерному содержанию, была огромной школой большого коллектива.

Среди инженерно-технического персонала нашей дистанции почти не наблюдалось текучести. Все руководящие работники, начальники участков—товарищи Смульский, Козлов, Столяренко, Лившиц, Занегин, весь административно-хозяйственный персонал—работали бессменно с начала и до конца стройки.

Окружающая обстановка заставляла нас решать вопросы смелее, чем мы хотели, потому что некогда было размышлять, некогда было задерживаться.

Рядом с работой проходил трамвай, вдоль трамвайных путей надо было забить сваи. Я понимал, что здесь могут быть неприятности, но ждать, когда трамвай переложат,—это значило срывать работу.

И мы работали.

Триста свай мы забили в непосредственной близости к трамваю, не останавливая движения.

Забивать сваи нужно было и среди рельсов—делали мы это с двух часов ночи, когда останавливалось движение.

И это нужно было делать очень быстро, ибо иначе мы могли отрезать Сокольники от города. Иногда сваи «упирались», торча среди рельсов. Ребята на этих работах были заняты лучшие. Они что угодно могли заколотить, если это требовалось. И все это были комсомольцы.

Я конечно мог бы и других рабочих найти, но я предпочел комсомольцев. Почему?

Работа была тяжелая, улица разворочена, котлованы заливаются водой, кабели, газ, канализация раскопаны. Решалось дело громадной важности, мы понимали, что решающей здесь является комсомольская сознательность, и комсомольцы делали свое дело отлично.

Начали мы работу вручную, машин нехватало, и все, что «плохо лежало» в других организациях и на других работах в Москве, мы под разными предлогами тащили к себе.

Самым трудным для нас, как это ни парадоксально, оказалась облицовка мрамором.

Когда вы делаете конструкцию—вы только инженер, а на мраморе вы должны быть и художником.

Ведь это делается не на год: все забудут, что мрамора нехватало, а нас—строителей—будут обвинять на все века. Экие, мол, безвкусные люди!

Вот мы и обсуждаем каждую плиту всеми бригадами совокупно.

Главным другом нашей дистанции надо назвать в первую очередь Лазаря Моисеевича. Ему мы «надоедали» больше всех. Станция наша—это не «Сокольники», не «Охотный ряд»,—станция второстепенная, но мы хотели выглядеть тоже не хуже.

И нужно поражаться заботливости и вниманию Лазаря Моисеевича. Например едет он в Челябинск по делам государственной важности, но буквально за пятнадцать минут до отхода поезда заезжает к нам, спускается на станцию, осматривает, а потом с дороги шлет длинную телеграмму: такой, дескать, мрамор и эдакий, так его надо класть—и советуется с нами и учит.

Какое это впечатление производило на инженеров и рабочих!

Я ухожу на работу в девять часов утра, а возвращаюсь, когда первая смена приступает к работе, т. е. после двенадцати ночи.

С женой мы друзья юности. Из-за моего вечного пропадания на работе бывают иной раз неприятности, хочется ей куда-нибудь пойти, развлечься, а меня нет.

И примирил нас—Лазарь Моисеевич. Он делал доклад о

метро. Я сидел в президиуме, жена—в партере. На другое утро жена говорит своей матери при мне, говорит ласково:

— Так мне теперь и придется всю жизнь без мужа страдать.

Я спрашиваю:

— Почему?

— А ведь Лазарь Моисеевич вчера доказал, что пропадать тебе необходимо.

И затем матери рассказала все, что слышала вчера.

Больше жена уже не обижается на мои пропадания. Ждет, когда кончим строительство и поедем с ней отдохнуть. Когда кончу мое строительство,—ух, пойду я и в театр, перечитаю советских беллетристов, полежу на солнце в лесу—отдохнуть очень хочется!

Но вернусь к первоначальной мысли.

Чтобы создать хорошее сооружение, надо быть хорошим инженером, а у нас на метро не было ни опытных инженеров, ни рабочих. Сделали мы метро потому, что старшим товарищем и главным инженером была партия, и тов. Каганович в частности.

А какие у нас рабочие!

Как-то было у нас собрание—начальник шахты ведь вечный докладчик.

Публика собиралась медленно. Кто-то заиграл на рояли. Вижу, играет наш монтер, играет совершенно свободно. За ним сел второй, сыграл не хуже.

Издавалась у нас своя многотиражка, рабкоры писали с хорошим юмором. Рисовали сочные карикатуры. Карикатуры действуют не хуже, чем иная громовая речь, особенно по адресу технического персонала: со стены ее не сорвешь, все видят, и ты сам видишь, как тебя изобразили,—две недели сам на себя любуешься.

Наши рабочие интересуются концертами, театрами. Когда местком раздает билеты в плохой театр—скандалят, требуют в МХАТы. Спортом увлекается много народу—и юноши и девушки. Живут ребята хорошо.

Хорошо, сознательно работали у нас не только комсомольцы, но и те бородачи, о которых принято думать, что они работают только ради рубля,—сезонники. Утверждаю, что и они на работе быстро перестраиваются.

Примерно 25—26 июня была у нас государственная комиссия по осмотру работ в Сокольниках.

Приехало человек пятьдесят—главные инженеры, представители МК, знатные люди.

Мы должны были закончить свою станцию к 1 июля. Знатные люди стало быть пришли дней за пять.

Подошли к месту работы. станция огромная. Спрашивают меня:

— Петр Николаевич, когда закончите?

— Первого июля.

Начальник строительства, человек деликатный, говорит:

— Хорошо, хорошо, посмотрим!

Ломов, главный инженер арбатского радиуса, большой организатор, посмотрел на меня:

— Брось, Петр Николаевич, провалишься!

И когда они ушли, я действительно думал: провалимся.

Разговор шел при рабочих. И дело решили плотники, эти самые бородачи.

Нужно было сделать 3,5 тысячи квадратных метров опалубки. Разговаривать с плотниками—трудно. На собрании выносить постановление—одно, а на деле—другое.

Но плотники решили дело закончить к сроку, без собрания. Начали работать, и работали—не по восемь часов.

Помню, выхожу ночью, спрашивают меня:

— Петр Николаевич, сколько сейчас времени?

А я их в свою очередь спрашиваю:

— Что вы, ребята, задержались?

Понимаю, что они похвалы требуют.

Отвечают этак второстепенно:

— Да как-никак, а полтора короба никак не доделаем, надо обязательно закончить.

И это—люди, не то чтобы политически грамотные.

Что ими руководило? Профессиональная гордость, трудовая доблесть, желание доказать, что они работают не хуже других.

Л. Е. ГУСЕВ

Секретарь парткома шахты № 33—35

Я ВИДЕЛ ИХ В ЛИЦО

Хорошо познаются люди в аварии.

19 апреля 1933 года звонит мне мой помощник Морозов:

— Гусев! Вода топит шахту.

Бегу. Спускаюсь вниз. Слышу: плещет вода, словно кто в ладошки хлопает удачливому оратору. Прорыв в калотте. Вода увлекает за собой землю и рвется под своды.

Часть рабочих сбежала, боясь погубить свою жизнь. Другая работала с оглядкой, готовая в момент безусловной опасности повернуть спину: это трусы с хитрецой. И только человек тридцать работало со всей силой, преданностью и ловкостью, какую может иметь человек. Они таскали бревна, тес, камни, шланги, насосы, моторы—все, чем можно спасти шахту, остановить нещадный напор воды. Эти о себе не помнили.

Татарин Эльтаров, горняк с тридцатипятилетним стажем, смуглый великан в шахтерском резиновом костюме, стоит по колено в воде. Рядом с ним—прораб Вавилкин, каменщик Орлов, беспартийный. Несколько десятков рабочих беспрекословно выполняют их распоряжения.

Двое суток длится борьба.

Наконец Вавилкину удалось отыскать колодец водостока. Он отвалил чугунный круг, спустился на пять метров вниз, залез по шею в снеговую воду и специальной пробкой огромного размера заткнул отверстие, через которое рвалась в шахту вода...

Да, люди познаются в беде.

Я один из самых старых партработников на метро.

Я побывал на трех шахтах. Я знаю открытый способ, закрытый способ, плывуны, мерзлый грунт, дома, подвешенные над шахтой, кулаков, кулацких детей, пробравшихся в комсомол, героев и героинь.

Где еще мог я приобрести за столь короткий срок такой большой жизненный, технический и партийный опыт, как на Метрострое?

Когда я впервые пришел на метро—в 1932 году—и спустился в шахту, я увидел черную жижу, которая сочилась из всех щелей, из всех отверстий. Это было утро Метростроя, страшное, черное, непроглядное утро. Рабочие с ленцой отчерпывали жижу, с ленцой подавали ее наверх, но жижа не убывала.

Я стоял растерянный, в своих резиновых сапогах, в резиновой куртке, в резиновой шляпе. А жижа все натекала и натекала в шахту—тоже с ленцой, но упорно и непреоборимо.

Это было первое мое впечатление.

Но меня вел за руку Московский комитет.

Я созвал коммунистов. В восьми шахтах порученного мне пятого участка их было всего пятнадцать человек. Коммунисты были очень слабые по своему политическому и общему развитию. Это было утро Метростроя. В среднем на каждую шахту пришлось два коммуниста-производственника. Бюро партийной организации уполномочило их быть парторгами на шахте.

Так начал я свою партийную работу на метро.

Вскоре мой участок был реорганизован, ряд шахт закрыли, изменился способ работ, и у меня осталась одна 29-я шахта. Шахта была опытная, туда перешли лучшие технические работники, лучшие проходчики.

Я стал знакомиться с людьми.

29-ю шахту посетил Лазарь Моисеевич Каганович. Это было давно, я не помню точно его слов, обращенных ко мне. Но слова эти с огромной силой и ясностью осветили мне вдруг весь тот путь партийного работника на метро, который предстояло мне пройти. Их конкретность, их сегодняшняя, сейчасная приложимость к делу поразили меня тогда, как открытие. Шахта перестала вдруг быть темной. Я нашел себя на метро.

Подготовка к отделке станции «Дворец советов»

Я хочу рассказать про рабочего-партийца Трушина.

Глухо стучат в подземелье топоры, проворно спускаются бадья за бадьей, тарахтят и повизгивают вагонетки, звенят заступы, посверкивая начищенным острием, тяжело охая, шлепается порода. Я спускаюсь в шахту, сквозь марчеванки штольни сочится вода, под ногами чавкает грязь, взбитая шахтерами, как тесто.

В шахте устанавливают кружала, на которых повиснет свод тоннеля.

Я остановился, гляжу на работающих: что-то тут неладно, видимо что-то напутали и теперь переделывают.

Отделившись от группы, навстречу мне идет весь вымазанный в глине один из рабочих, в шахтерской шляпе, в резиновых сапогах. Карие глаза его устало смотрят на меня. В опущенных вдоль тела руках чувствуется какая-то вялость, безволие. Узнаю Трушина, члена нашей партячейки, звеньевого кружальщика.

— Что, товарищ Трушин, видно напутали?

— Да, видишь, кружало установили, но не точно, надо подать его сантиметров на пять влево. Вот и трудимся...

— А кто напутал? Вы или маркшейдеры?

— Мы недосмотрели...

Я спросил, как работает его звено, что нового в смене и по-

чему не был он на партсобрании. Он опустил глаза, помедлил, как бы не желая отвечать, и чуть слышно сказал:

— Объявление видел, но ушел прямо домой, что-то устал вчера...

— Ладно, заходи завтра в пять часов на ячейку, надо поговорить с тобой.

Я задумался о нем. Член партии с 1930 года, работу коммуниста ведет в звене слабо, звено не выполняет плана. Есть в нем что-то добродушно-мягкое, неустойчивое в борьбе с трудностями. Он часто поддается какому-то безнадежному унынию, не раз пьяный являлся на производство.

Посоветовавшись с Морозовым, я решил завтра, до прихода Трушина в ячейку, сходить к нему на квартиру, посмотреть, в каких условиях он живет.

Он жил в бараке пятого участка, в маленькой комнатке.

Меня встретили три пары ясных детских глаз и пара мрачно озабоченных—их матери.

— Ну как, хозяйка, живешь с ребятишками?

Она застенчиво ответила:

— Холодненько и тесновато.

И верно, в комнате было тесно, скудная обстановка, нужда. Ребята чумазые, лохматые, с бледными личиками.

— Да вот и муж еще закладывает частенько...

Теперь я знал, как подойти к Трушину. Надо помочь ему и посмотреть, что будет дальше.

Когда Трушин после работы зашел в ячейку, я поговорил с ним резко и прямо. Он во всем согласился со мной.

— Да, работаю я плохо, неважно работает и звено. Заработок небольшой, семья в нужде. Верно ты, Гусев, говоришь. Я оторвался от ячейки, никакой нагрузки не несу, четыре месяца не платил членских взносов, почти не читаю газет...

— Перед тобой два пути, Трушин: один тот, на котором ты сейчас стоишь... и кажется начинаешь понимать, куда он тебя заведет. И другой путь, путь партийца — осуществлять авангардную роль в бригаде, в звене, жить дома по-человечески, как это мы, коммунисты, понимаем.

Трушин сидел взволнованный, глаза его увлажнились, он отвернулся от меня.

Я переждал и добавил:

— Через пять дней слушаем на бюро твой доклад о работе звена. Подготовься, Трушин!

Через пять дней в кабинете начальника участка Соколова собралось бюро. Трушин коротко рассказал о работе звена. Не видно было, чтобы Трушин горел на работе или заставлял гореть других. Прохладное отношение к плану в его звене привело к резкому снижению производительности труда.

Подходные пути к станции

Посыпались вопросы:

— Что мешает тебе выполнять план?

— Почему выпиваешь?

— Почему приходишь на работу пьяным?

Бюро предложило Трушину под угрозой исключения из партии в кратчайший срок восстановить свой авторитет на шахте примерной работой. Вместе с тем решено было улучшить его жилищные и бытовые условия.

После собрания началось постепенно перерождение Трушина. Вскоре ему дали повышение в разряде, а через месяц он был выбран бригадиром-кружальщиком. Всю зиму направляли мы его в работе, а к весне он крепко встал на правильный путь Мы ввели его в члены бюро, поручив вести массовую работу.

В середине лета 1933 года его выдвинули как лучшего ударника не только на шахте, но и на общем собрании метростроевцев. К этому времени он уже стоял на первом месте по выполнению плана. В течение полугода он получил несколько денежных премий и экскурсию на Беломорско-балтийский канал.

Из унылого, безвольного, попивающего человека он стал жизнерадостным, бодрым, уверенным в себе работником. Позднее я видел его на собрании по случаю окончания 29-й шахты. С ним были дети и жена. По их улыбающимся лицам я ви-

дел, что они довольны своим отцом. Я тоже был доволен: приобрел для метро крепкого партийца-производственника.

Это — о методах работы с людьми, о конкретном руководстве, об открытии, заключавшемся для меня в обращенных ко мне словах Лазаря Моисеевича.

Но мы не только помогали, мы и разоблачали.

Кулаку нет места на советской земле. Но он не погнушается полезть и под землю. Мы выявили кулацкую бригаду проходчиков на 29-й шахте, кулацкую бригаду плотника Иванова. Мы внимательно перебрали их всех до одного. Ивановская бригада сбежала и унесла с собой все, что только было можно: одеяла, подушки, прозодежду.

Я заострил на этом событии внимание всего коллектива, призвал партийцев и беспартийных к бдительности. Это было время, когда на метро шли все, кто только хотел. Надо было чистить коллектив—и мы чистили его, делая первые шаги к созданию крепких, надежных рабочих кадров.

Это—тоже о методах работы с людьми.

Московский комитет вел нас за руку, доказывал нам, когда мы ошибались.

Это было время собирания сил, московская земля еще туго поддавалась заступу и машине, еще шли споры о том, каким способом лучше брать ее. Это было утро метро.

На всех трех объектах, где мне привелось работать секретарем парткома, я больше всего работал над кадрами, над живыми людьми, над расстановкой по рабочим местам партийцев, комсомольцев и преданных рабочих. Я старался поднять авторитет парткома и его секретаря на такую высоту, чтобы рабочие и техперсонал верили в правильность всех его мероприятий. Ибо партком был на шахте проводником решений Московского комитета и указаний Лазаря Моисеевича Кагановича—и нам надлежало высоко держать это знамя.

Мы прошли форшахту, перешли горизонтальную проходку, стали делать штольню. Уже начали возникать первые кольца сводов закрытого способа. Пока машиной и заступом простонапросто брали землю, я как секретарь парткома 29-й шахты не очень сильно ощущал свою техническую безграмотность. Я организовывал людей, руководил партийцами, выявлял врагов. Но когда стала усложняться техника метростроения, я начал понимать, что без знания техники, с одним лишь политическим кругозором мне в шахте скоро нечего будет делать.

Я бродил по шахте, как слепой, я не находил с людьми общего языка, любой лентяй или враг мог обвести меня вокруг пальца.

Качество работы!

Первые шпалы в тоннеле

Что мог я знать о качестве работы?

— Обратите внимание, у вас крепят неправильно, смотрите, какой перекос получился!—обращаюсь я к инженеру.

Он снисходительно улыбается:

— Голубчик, вы же ничего в этом деле не смыслите. Я ведь в политику не вмешиваюсь...

По директиве МК мы организовали курсы десятников для партработников и партактива. Нас обучали инженеры Гуров и Соколов и профессор Прокофьев. Я тоже прошел эти курсы. Это дало мне возможность понять до известной степени техническую сущность метростроения. Я понял, что такое крепление деревянной конструкции, что такое бетон, что такое железобетон, как работают машины. Пока это было не много, я еще очень робко бродил по прекрасному миру техники. Это была техническая азбука. Предстояло еще учиться грамматике. Я стал вникать в чертежи, стал прислушиваться к тому, что говорят инженеры и техники на своих совещаниях. Я наталкивал партийцев и комсомольцев на изучение тех вопросов, которые стояли на шахте в порядке дня.

К нам на шахту пришли комсомольцы-тысячники.

Сто пятьдесят молодых парней с Электрозавода.

Нас топила вода. Они смотрели на нас с задором и пренебрежением.

— Уж и с водой справиться не можете!

Мы обмундировали их и спустили в штольню. Потом в калотту. Из калотты—в колодец.

— Надо выбирать плывун.

Плывун!

Они не были знакомы с геологией и о плывуне никогда не слыхали. В цехах Электрозавода было сухо, ясно, тепло, светлое небо гляделось в окна, рядом с маховым колесом росла пальма, привезенная из субтропиков.

На миг потревоженный в своем покое комсомольским заступом плывун тотчас же снова смыкался. Это было страшно— и комсомольцы оробели. Они утратили свой задор и стали прислушиваться к нашим советам и приглядываться к нашим делам.

На следующий день мы не досчитались пяти человек.

Мы собрали актив мобилизованных и сказали им, что такие-то сдрейфили и сбежали. Мы рассказали им, какие задачи стоят перед шахтой, мы показали им, как надо работать, мы поделились с ними своим опытом.

Я вместе с ними спускался в шахту, вместе с ними выбирал плывун.

Через две-три декады они освоили шахтную науку и стали указывать нам наши недостатки.

У нас была слабая дисциплина, плохо было организовано рабочее место, был нехваток инструмента.

Я пошел в шахту, набрал несколько пакостных черенков от заступа, топора и лома, принес их в партком и поставил в угол. Вечером на заседании я имел возможность проиллюстрировать свой доклад «живым» инструментом.

Это заседание раз навсегда избавило нас от плохих черенков и плохого инструмента. Мы потребовали от товарищей, снабжавших нас инструментом, чтобы они работали над технологией дерева, на которое насаживается каждый черенок, каждый топор, каждая кувалда.

Субтропическая пальма в цеху—хорошая школа!

Чистота рабочего места, прочный инструмент—это была наша метростроевская пальма.

В июне месяце 1933 года у нас было 50 метров готового тоннеля.

К нам в шахту спустились товарищи Каганович, Хрущев и Булганин.

Это июньское утро я никогда не забуду.

Я принимал своих гостей уже не в черной дыре, сочащейся липкой грязью, а в широком и высоком тоннеле, в котором гулко отдавалось каждое слово.

Лазарь Моисеевич зорким, хозяйским глазом осмотрел

стены, своды, спросил, как идут у нас дела. Осмотром он видимо остался доволен.

— Созовите партсобрание. Мобилизуйте народ еще сильнее на проходку, особенно по каменной кладке, чтобы скорее окончить опытную шахту и передать нужных людей на другие шахты. Чаще напоминайте людям об общей идее метро. Нехорошо, когда люди копаются в шахте, как в яме, не ощущая общей цели. Вы не просто проложили пятьдесят метров тоннеля—вы создали сотую часть московского метрополитена. Внушайте это людям постоянно. Каждый удар заступа, каждый взмах кувалды, каждый вздох лебедки должен быть осмыслен!

Работа секретаря парткома сложна и многообразна. За тысячью мелочей нередко забываешь именно об общей цели, как-то упускаешь ее из виду. Ведь мы действительно построили сотую часть метрополитена. Это я упустил из виду. Этого я не догадался внушать каждодневно людям своей шахты. А ведь здесь целая программа воспитания людей.

Отныне я уже не расставался с этой идеей ни на миг. Она окрашивала все мои слова и дела. Своей четкой формулировкой Лазарь Моисеевич дал мне в руки сильнейшее орудие психологического воздействия.

7 ноября 1933 года, в 16-ю годовщину Октябрьской революции, 29-я шахта была пройдена.

Меня перебросили секретарем парткома на 1-ю дистанцию. Здесь работа шла уже к концу, и я пробыл на дистанции недолго. Но окончание работ почему-то задерживалось, хотя оставалось доделать сущие пустяки. В одной из паровых баб мы обнаружили песок. Песок испортил штырь. Главным механиком был царский офицер Лушников. Мы прогнали его вместе с целым рядом чуждых людей, засевших в механическом цехе.

Всю зиму 1933 года мы били мороженую породу на Комсомольской площади. Наконец сняли корку—а под ней ворошился злой плывун. Московский комитет дал нам в помощь пятьдесят коммунистов, я расставил их по участкам. Мы повели большую партийно-массовую работу по забивке металлических шпунтов: только металлические стены выдерживали напор плывуна. Деревянное крепление выгибало дугой, корежило, ломало. К весне мы добрались до дна и стали укладывать первые кубы бетона...

Затем по решению МК я был переброшен секретарем парткома на шахту № 33—35 арбатского радиуса.

Была весна 1934 года.

За моими плечами—два года работы на метро.

На шахту я пришел из Свердловского университета. Я шел

без охоты. Я хотел учиться. Я хотел расширить свой кругозор, стать достойным сыном своего великого времени, своего класса.

Мог ли я думать, что обрету широкий партийный, жизненный и научный опыт под землей!

Я обучаюсь сейчас на факультете особого назначения инженерного дела по метростроению. Я прошел уже физику и начертательную геометрию. Сейчас прохожу математику и приступаю к изучению химии. Сочетание в одном лице партработника и инженера. А ведь нас уже немало таких. Скольких рабочих воспитало и образовало метро! Поистине вторую очередь мы будем делать в белых воротничках.

На 33-й шахте над нами висели трехэтажные и пятиэтажные дома. Мы обнажали фундамент и подвешивали их: с жителями, с мебелью, с горящими печами, с играющими детьми, с девушками и стариками. Работа тут была тонкая и сложная.

По всем правилам мирового метростроения дома эти следовало разрушить. Мы же удержали их. Тут нужна была огромная техническая бдительность, нельзя было упустить из забоя ни одной песчинки.

Мы расставили по ответственным участкам таких отличных партийцев, как Рогачков, Хокоев, Буздалин. Мы сумели опереться на лучших товарищей-рабочих. Лишь только мы почувствуем малейший разброд в рабочем организме, мы тотчас же вызываем лучших товарищей, ищем вместе причину разброда и наводим порядок. Каждую ошибку, происшедшую по вине техника или рабочего, мы не замазываем, а разбираем ее и делаем достоянием всего коллектива.

Четыре месяца удерживали мы на шахте переходящее красное знамя.

Московский комитет вел нас за руку—и вот мы у цели.

Коммунист Оттенев обрубил концы изоляции у свода. Я спросил его, почему он это сделал. Оказалось—по технической неграмотности. В партии он с 1918 года. Я поставил на заседании парткома вопрос о качестве изоляционных работ. Мы заставили Оттенева рассказать нам, как он смотрит на это дело. Он не нашел слов. Воспользовавшись случаем, я заострил внимание членов партии на качестве изоляционных работ.

К нам приходила иностранная рабочая делегация смотреть, как идет у нас работа под домами. Они были так восхищены этой прогулкой под обнаженными фундаментами домов, что даже засняли один дом, подвешенный над телом тоннеля.

Дорогие товарищи, у нас есть вещи более замечательные, чем висящие над пустотой дома. У нас есть замечательные люди.

И людей этих—миллионы

Я сам, скромный секретарь партийного комитета шахты, видел в лицо многие тысячи этих замечательных людей.

А. И. КАТАМАДЗЕ
Бригадир бетонщиков 1-й дистанции

КАК Я РАБОТАЛ

О смертью отца, который попал под поезд в 1925 году, все мы, шестеро детей, оказались в бедственном положении: мать нигде не работала, а мы все учились. Брат бросил техникум и поступил на постройку Рионгэс. Я работал там же во время каникул, а зимой учился.

В 1926 году меня приняли в комсомол. Мне очень хотелось этого, и я немного сфальшивил: прибавил себе годы. Через четыре года я окончил десятилетку. После этого я еще много учился, много служил, попал наконец в Москву на планово-экономические курсы.

Но я хочу рассказать о своей работе на метро.

Как-то я прочел брошюру «Комсомол на страже СССР». В этой брошюре рассказывается между прочим о том, как пятнадцатилетнего мальчика райком не отпустил на гражданскую войну, а он все-таки ушел самовольно добровольцем: этот мальчик был Саша Косарев. На меня это произвело очень большое впечатление.

Я подумал о том, что вот Саша Косарев, с молоком на губах, боролся на фронте, а где мне теперь бороться? И я сказал сам себе: на фронт! На фронт строительства!

Я просил райком, чтобы меня отпустили работать на метро. Меня направили на Комсомольскую площадь, где была очень тяжелая работа в плывунах.

Нас было трое товарищей—я, Аманян и Телякушкин. Нам дали спецовки, добавили еще двух человек; меня назначили бригадиром. Несмотря на то, что в моей бригаде были одни новички, наша бригада все же не отставала и шла даже впереди других. У меня создался авторитет, и я чувствовал себя героем. На доске мы не спускались ниже самолета и автомобиля, а на черепахе никогда не ездили. Я лучше умру, чем поеду: позорно передвигаться черепашьим способом, когда строишь метрополитен.

29 декабря 1933 года меня послали на слет ударников, на котором делал доклад тов. Каганович. Я увидел и услышал его в первый раз. На меня его доклад произвел огромное впечатление. Видно, он все знал и понимал в нашей работе, словно главный бригадир. И я начинал работать после этого еще более быстрыми темпами. 7 января меня назначили сквозным бригадиром. Бригада выросла уже до тридцати человек. Мне попался самый трудный участок: грунт был ненадежен и укреплен металлическим шпунтом. По плану мы должны были давать 70 кубических метров в смену, а мы давали до 114. Неслыханная цифра в то время!

Здесь я должен отметить один факт. В самый разгар работы ко мне в бригаду поступила одна девушка—Вера Леденева. Мы нарвались на плывуны, работать было очень трудно, но все-таки семьдесят подъемов надо было давать. Как-то, проработав уже три-четыре часа, я вижу, что Леденева стоит у подъемника, держится за сердце и качается. Я спросил ее, что с ней.

— Да ничего, работаю...

— Как так ничего? Ты заболела, Вера, иди домой, а я скажу инженеру.

— Нет, я посижу немного, может быть станет лучше.

Она села, но ей стало еще хуже, соскальзывает на землю. Вижу, дело плохо. Отправил ее домой. На четвертый день она снова была на работе.

Вот какие у нас комсомолки!

19 февраля на нашей дистанции в первый раз повернулось колесо бетономешалки, и в одиннадцать часов вечера мы пустили первый бетон.

Так переквалифицировались мы в бетонщиков.

Вскоре двадцать моих лучших комсомольцев мобилизовали для укрепления второй площадки, а мне самому поручили на ней самую слабую бригаду Щербакова. Работа только что начиналась. Только что была снята мостовая.

Начальник мне сказал:

Отделка потолка станции «Дворец советов»

— Мы тебе доверяем, а как работать, ты сам знаешь.

Мне не хотелось итти сюда и отрываться от своей бригады, где люди привыкли ко мне и уважали меня. Но, с другой стороны, надо было итти на прорыв. С 1 марта я приступил к работе.

В первый день я только приглядывался. На второй день, после окончания, я созвал бригадное совещание, где указал на недостатки, с которыми необходимо покончить. Ребята стали подтягиваться, приходили за пятнадцать-двадцать минут до начала, проводили совещания, как и что нужно делать. И после работы устраивали такие же беседы.

В нашей бригаде было только два человека, которые мешали работать: партиец Грызунов и комсомолец Иванов. Они все время опаздывали, дисциплине не подчинялись, и бригада постановила снять их и довести до сведения парткома: мы в это время соревновались с бригадой Бутырина, и расхлябанность была нетерпима.

В конце месяца бригада выполнила план на 111 процентов, а бригада Бутырина—на 109 процентов. Из слабой бригады на этом участке мне удалось за месяц создать едва ли не самую сильную.

В апреле в связи с отставанием по бетону вновь перевели меня на бетон. Я начал работу 8 апреля, а на другой день меня уже поместили на почетную доску. В огромной степени нам

помогли массовики, прикрепленные на дистанцию из МК партии и комсомола. Первым днем выполнения дистанцией плана по бетону было 3 февраля, а 4 февраля и моя бригада дала такое же количество (60 кубических метров).

Бывали случаи, когда на Метрострое нехватало цемента. Однажды в апреле мы узнали, что завтра будет в цементе недостача. Мы выделили из бригады трех человек (в том числе и меня) и отправились на поиски. Над нашей дистанцией был шефом Казанский вокзал, на котором шла большая стройка. Пошли туда—ничего не узнали; заглянули в политотдел Казанского вокзала, рассказали, как и что, и выпросили взаймы несколько тонн.

Работали мы сквозными бригадами, иной раз по трое суток не приходилось бывать дома.

В мае я почувствовал себя очень плохо, и меня послали на месяц в санаторий. Из санатория я прислал письмо комсоргу с запросом, как работает бригада и как идут дела. Оказалось, что ребята не могли выполнить план, потому что им не давали развернуть фронта работ. Не долежав в санатории, я вернулся на работу.

В мое отсутствие мою бригаду разделили — одну часть оставили на первом участке, а другую перевели на второй. Меня при двух звеньях наладили на первую площадку. Работа ответственная—перекрытия и балки.

В то время я был инспектором по качеству и вожатым легкой кавалерии. Поднялась у меня драка с инженером. Инженер пускает грязный гравий, а мы бетонируем. Я говорю:

— Товарищ инженер, надо промывать гравий.

Он не согласился со мной. Я отказался от работы. Когда я взял образцы этого бетона и передал на анализ, то оказалось, что получилась марка не 150, а 70. За это его взгрели. Но меня тоже взгрели за то, что не подчинился единоначалию, не выполнил распоряжения. И справедливо взгрели.

Теперь мы подошли уже к пуску первого поезда метро на нашей дистанции. Я ехал на опытном поезде —это и увлекательно и ново. Наш первый поезд достиг проектной скорости. Если мы на трамвае едем 20 минут от Комсомольской площади до Сокольников, то на поезде метро мы туда и обратно обернулись в 5,5 минуты.

А. А. ОДРОВА

Бетонщица 1-й дистанции

МЫ НЕ ОТСТУПАЛИ

Хотя я и окончила пять групп, однако учение мне давалось туго. Когда я кончила учиться, мне хотелось пойти на работу, но родители не пустили: отец был машинистом, и жили мы хорошо. Я все-таки настояла на своем и пошла работать грузчицей. Вот-то мать ужаснулась: породила грузчицу! Выгружала я дрова, кирпич. Потом устроилась на радио-электроаккумуляторный завод. За полтора года работы на заводе я получила четыре премии. У нас был авиационный заказ—парашюты. Бывало, надо выпустить тысячу штук в норму, придет заведующий цехом и скажет:

— Ребята, надо сделать 1 200.

Стараемся. Сделаем 1 200, а на другой день он придет опять и спросит:

— Ну как, сделали 1 200?

— Сделали.

— Ну так сделайте сегодня 1 250.

И делали.

Однажды подходит ко мне секретарь ячейки:

— Пойдешь, Настя, на метро?

— Посоветуюсь с родителями.

А сама—как обрадовалась!

Пошла я на комиссию.

— Ну, как ты себя чувствуешь?

— Лучше всех,—говорю.

А сама вся дрожу.

Направили меня на 1-ю дистанцию. Приехала я рано утром надо было к восьми часам, придула в семь. Тут я познакомилась с одной девушкой, с которой я теперь очень подружилась. Вошли мы вместе с ней к инженеру.

— Нас прислали сюда на работу.

Инженер засмеялся:

— Что ж, берите ведра и таскайте воду!

А вода была очень далеко.

— Ну, Шура, — говорю, — и работенку же нам дали!

Мне работа очень не понравилась. Ну, да работа, небось, не жених,— что с того, что мало нравится? На другой день спустились мы в котлован сами, без спросу. Мужчины над нами смеются:

— Что вы будете тут делать?

А мы отвечаем:

— Будем работать вместе с вами, пока не прогоните.

Дали нам лопаты. Надо было бросать сверху вниз и снизу вверх. Через несколько дней нас снова заставили таскать воду в копер, но мы отказались от этой работы. За отказ нас сняли и послали к другому инженеру. Пришли мы к нему, он нам очень понравился. Спрашиваем:

— Что нам делать?

— Ну, берите ведра, таскайте воду в копер!

— Что же это, от воды к воде. Мы только что с воды!

— Ничего не поделаешь, девчата, очень даже требуется!

Впоследствии нам прислали еще несколько девчат, и мы организовали свою бригаду—двенадцать девушек. Нас поставили в котлован и зачислили в землекопы. За хорошую работу мы получили переходящее красное знамя для женской бригады.

Ребятам показалось это позорным, но тягаться с нами им было трудно. Вообще-то я с парнями лажу, они ко мне все относятся хорошо и зовут меня почему-то Лешкой. Может потому, что у меня силы много и от парней в работе не отстаю.

Знамя держали мы месяцев шесть. Сами хоть и не с усами, а, как видите, не сплоховали. Нас прозвали «Карпатскими горами», и на деле мы горы ворочали. Бывало, работаем, жарко станет, разденемся; сменный инженер ругается, а нам нипочем: кувалду держать легче. Девушки все как на подбор. Потом мы стали работать в котловане на плывуне. У нас была сквозная бригада, и мы занимали северную сторону, где в особен-

Бетонировка и затирка пола станции

ности был силен плывун: одну ногу вытянешь, другая по колено уходит. Наплачешься досыта и думаешь: «Ну ее к чорту, эту работу!»

Ведь сколько ни берешь, а грунт опять сплывается. Мы к десятнику чуть не со слезами:

— Смотри, брали-брали, сколько ковшей подняли, а ничего не заметно.

А все-таки взяли мы плывун. Шпунтами металлическими взяли. Не отступать же в самом деле!

Тяжелее всего было работать на песке, особенно когда сырой. Мы работали сначала внизу, потом нас выдали кверху. Работа там велась на открытом воздухе и была очень тяжелой. Холодно было. Бегали на Рязанский вокзал отогреваться.

Песок брали с пола, насыпали в ящики пудов на шесть, а из ящиков в бетономешалку. Таскали их вдвоем.

Когда я пришла на 1-ю дистанцию, я работала по профсоюзной линии, собирала членские взносы. Первое время работа шла у меня плохо, потом наладилось. Работала я еще по легкой кавалерии. Сейчас бегаю по проверке выполнения путевок им. Кагановича.

Стала я ударницей. Говорили мне, что хорошо я работаю. Может и хорошо. Только оттого это, что сил у меня много Куда-их девать?

А тут дело подвернулось большое — метро. Всем миром на-

легли. У нас мало кто плохо работает, какая же в этом заслуга...

Теперь у нас уже пошел поезд. Как прослышала—к начальнику:

— Скажите, когда же нас покатаете?

— Вот пустим первый поезд, тогда поедете!

Прошло три дня, и мы решили сами пойти посмотреть. Идем, смотрим и вдруг видим: стоит огромный такой, как электричка. Близко к нему не допускают, стоит охрана. Посмотрели одним глазком на поезд и опять за бетон.

Первая моя мечта—покататься на поезде метро. Дальше думаю итти на вторую линию. Меня очень заинтересовала эта работа, и я даже в мысли не держу, чтобы вернуться обратно на завод, хотя меня на заводе очень любили.

Недавно прихожу в свой цех, обступили меня девчата:

— Ну как, трудно работать?—спрашивают.

— Конечно,—говорю,—потруднее, чем здесь.

— А мозольки-то,—смеются,—видно, натерла?

— Зато,—говорю,—веснушки пропали!

Я очень многих вытянула с завода на нашу дистанцию.

В. М. ЛУКЬЯНОВА
Бетонщица 1-й дистанции

ВЫШЛО ПО-МОЕМУ

В Березниках на строительстве Химического комбината я первый раз услыхала о пятилетке. До этих пор была я слепой и глухой к событиям текущей жизни.

Пятнадцати лет я уехала в Москву и поступила домашней работницей. Была я конечно неграмотной, и хозяева устроили меня на вечерние курсы. Прослужила я у них впрочем недолго, пришлось мне пойти на биржу, откуда меня послали учиться на каменщицу.

По вербовке меня отправили на Урал, на строительство Березниковского химического комбината. Условия жизни там были очень трудные, особенно на первых порах: так и хотелось мне сбежать. Работали на Березниках с большим подъемом, не считались с трудностями. Но мне-то никакого дела до пятилетки не было. Мне бы погулять: в голове ветер ходил, и надо прямо сказать, что я к работе на Урале относилась просто по-вредительски. Например делаю из цемента раствор, мне и горюшка мало: сыплется куда попало.

Вернувшись с Урала в 1932 году в Москву, я поступила на завод «Красный богатырь». Тут я подружилась с комсомольцами, стали они меня просвещать, стала ходить на собрания.

У меня, слепой, раскрылись глаза, и я вступила в комсомольскую организацию. На заводе мы работали по-боевому. Тут только я поняла, что работаем мы все ведь не для себя, а для государства. Но это в общем то же самое, потому что государство—это тоже мы сами.

Услышав про первую мобилизацию на Метрострой, вспомнила я про свое отношение на Березниках, захотелось наверстать прошлое, стала проситься в шахты: меня не пустили. Ходила я в партийный комитет, но прошли еще две мобилизации, меня все не отпускали.

Только в феврале месяце я добилась своего, оформилась и попала на 1-ю дистанцию. Шла я на работу с большим удовольствием, но ребята в шахтах встречали девушек с насмешечкой: «в юбках, дескать, запутаетесь».

Поставили нас разбирать мостовую. Вначале условия работы были очень тяжелыми: буфета не было, спецовки неважные, сапоги на бумаге. Было холодно, камни мерзлые—долбишь, долбишь по ним, пока не выскочит. Тяжело. Чтобы отогреть землю и самим погреться, разжигали костры. Вертелись возле них чумазые, как беспризорные.

Проработала я некоторое время, и со мной произошел несчастный случай: один рабочий ударил меня по голове кувалдой, я упала, и меня на носилках унесли. Пришли мои родные, от которых я скрывала, что работаю на метро, и стали меня ругать, хоть я им ни слова не сказала, что меня кувалдой угостили. Через некоторое время я выздоровела и снова вышла на работу. Но перед кувалдой у меня до сих пор безотчетный страх. Кажется, что сейчас еще кто-нибудь стукнет. Иногда даже снится кувалда.

Стали мы копать землю, опускались все ниже и ниже в котлован, приступили к работе на скреперах. Сердце прямо радовалось. На нашем участке никаких значительных аварий не было, и несчастный случай с кувалдой кажется единственный.

Потом комитет комсомола перевел меня работать на бетон. В то время я даже не знала, что это за штука бетон, дозировка...

Стала вызнавать, выспрашивать. Вначале было очень трудно работать: все технические слова я повторяла, как попугай. При полном незнании дела приходилось все же тянуться за другими, а бригадир наш сам мало понимал. Бывало, выскочит, как ошалелый, руками машет, кричит:

— Давайте скорее, тащите щебенку! Волочи цемент!

Звеньевой был дельнее. Я с ним очень подружилась и со всеми вопросами обращалась к нему. В премию за хорошую работу я получила патефон.

Теперь наша бригада носит имя тов. Кагановича.

И. А. КОЗЛОВ
Заместитель начальника 3-й дистанции

ПОДВЕШЕННЫЕ ДОМА

Чайковский—один из самых моих любимых композиторов, а «Пиковая дама»—самая любимая опера. И все же раз был случай, когда на спектакле «Пиковой дамы» в Большом театре мне было не до музыки и глядел я больше не на сцену, а на пол партера и прислушивался не к оркестру, а к топоту сотен ног, во время антракта ступающих по залам.

А дело было в том, что я в то время работал прорабом по реконструкции Большого театра. Надо было в три месяца произвести большие строительные работы и открыть театр в срок. Работали в три смены и гнали что есть силы, так как каждый день задержки открытия театра стоил государству десятки тысяч рублей. Деревянное перекрытие партера надо было заменить железобетонным, а под ним устроить фойе для оркестра. Земляные работы пришлось вести уже во время работы театра. Сезон открывался премьерой новой постановки «Пиковой дамы», а партер со всеми зрителями покоился в это время подвешенным на деревянных стойках... Немалых тревог стоил мне этот «подвешенный» спектакль, хотя все расчеты и качество работ давали мне уверенность, что партер не может провалиться.

Я вспомнил в тот вечер, как в детстве, с менее точными расчетами, переправлялся я через только что замерзшую Волгу, рискуя каждую секунду провалиться в ледяную воду. Я рос в небольшой деревне в верховьях Волги, вблизи города Калязина. Отец мой, крестьянин-середняк, в молодые годы был грузчиком-крючником; он славился своей силой, он таскал на спине рояли, денежные сейфы и разные клади до восемнадцати пудов весом. Семья у нас была крепкая, здоровая. Сколько раз мы попадали в ледяную воду, но простуды — такого слова и знать не знали.

Одна из моих сестер вышла замуж на том берегу Волги; она звала меня в гости по первопутку, после ледостава. Она сулила угостить меня медом. Мне очень хотелось меду, и едва лишь лед на Волге встал, скрепив нагроможденные друг на друга большие льдины, я решил сходить к сестре в гости. По закраинам уже можно было ходить, но по середине реки еще «дышали» дымные полыньи. Перебегая со льдины на льдину, я переправился на тот берег по шаткому ледяному перекрытию...

Перейти широкую полузамерзшую реку — дело мудреное. Лед качается, как подвешенный, и каким-то ребячьим, но верным инстинктом угадываешь, где можно искать точку опоры.

Когда приходится «подвешивать» многоэтажный дом — на инстинкт и глазомер надеяться нечего; тут уж все держится на расчетах, опыте и точном знании. Но опыт у меня по этой части накопился еще до работы на трассе метро. Я например работал по подводке фундаментов под дом «Электробанка» на углу Неглинного проезда и Рахмановского переулка. Это здание известно почти всем строителям Советского союза. Дом строился на сваях системы Штрауса. Сваи были опущены на глубину до 11 метров, но неумелая и халатная работа Горно-технической конторы плюс к этому обилие грунтовых вод дали осадку свай до 50 сантиметров. Дом уходил в грунт. Дом как бы проваливался сквозь землю. Работы были прекращены, и три года стояло здание пустым, молчаливым, недостроенным. Было испробовано затем много различных проектов. Последний из них, разработанный инженером Генделем, предлагал подвести под здание сплошную железобетонную плиту на искусственном основании из щебня с песком. В этих работах я и принимал непосредственное участие, будучи прорабом. Это была очень сложная работа. Работы производились при наличии подвального перекрытия помещений, имеющих высоту до 3—4 метров. Все здание было подвешено на деревянных фермах, это требовало сугубой тщательности в работе. А кроме того были подведены фундаменты под соседний трехэтажный дом. Его основание было расположено выше нашего, и в плывущих песках он мог сползти к нам в котлован.

Вход на станцию «Комсомольская площадь»

На трассе метро по Краснопрудной улице я работал прорабом по подводке фундаментов под трех- и четырехэтажные дома, расположенные на расстоянии полуметра от стенки тоннеля метрополитена. Фундаменты подводили железобетонными сваями по системе Вольфа-Гольца.

Работы производились следующим образом. В месте подводки все здание подвешивается клепаными металлическими балками, передавая нагрузку от стены на время работы не на фундаменты, а на специально устроенные клетки из шпал. После этого буровыми трубами бурятся скважины на глубину до 20 метров. Скважина промывается, опускается арматура — труба, подающая бетон на дно скважины. Бетон прессуется сжатым воздухом. Труба из скважины вынимается, и на месте бывшей скважины остается железобетонный столб.

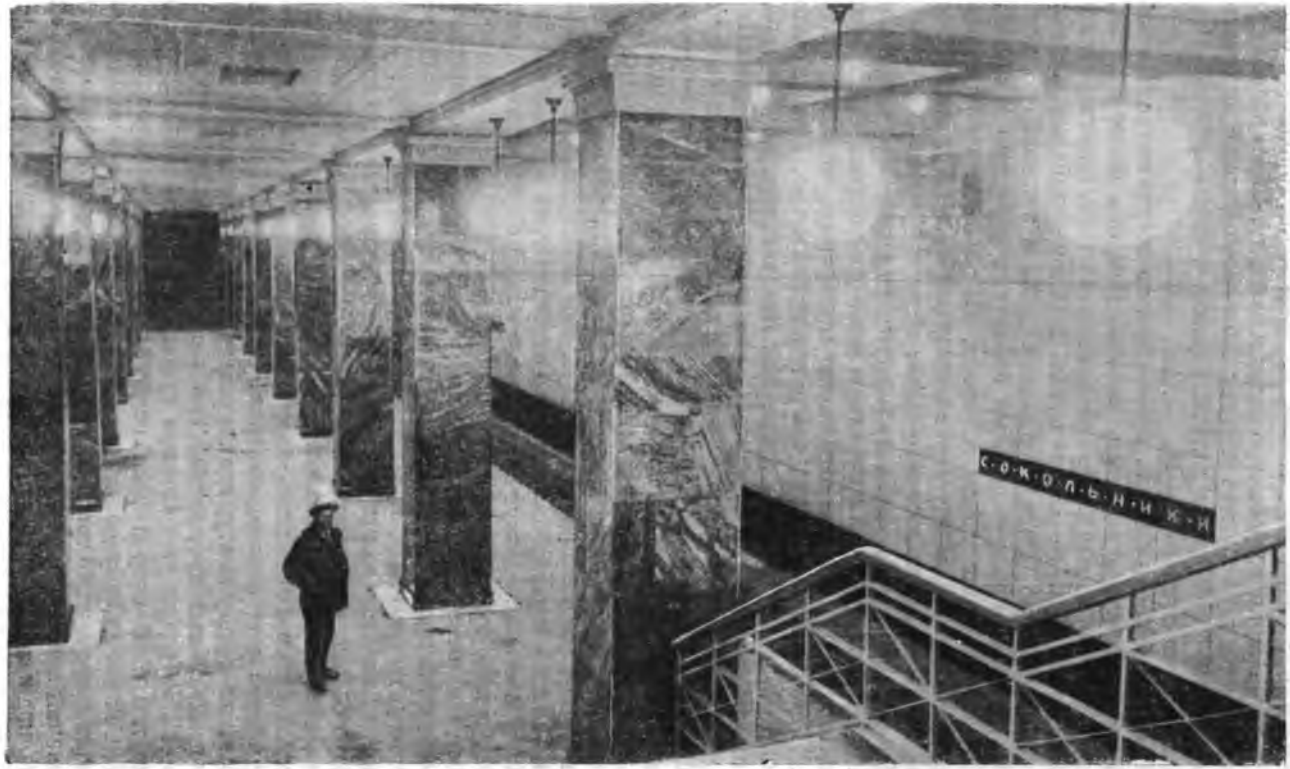
Сваи Вольфа-Гольца у нас в СССР делались впервые, и у нас многое в работе сперва не ладилось. Но неудачи не охладили, а лишь раззадорили меня и инженера Генделя—автора проекта и руководителя работ. Мы сами вместе с техником-сварщиком Крыловым на заводе № 2 составляли эскизы оборудования и тут же делали разбивку по металлам.

Однажды мы начали работу в восемь утра, а закончили ее к пяти часам следующего дня. Теперь все оборудование было переделано на большее в диаметре. На следующий день мы решили испытать переделанное оборудование.

Я проспал дома часов пять-шесть; открыв глаза, я завыл от страшной боли. Мне казалось, что глаза мне режут ножами. Я ничего не видел — одна сплошная боль заполняла глазницы; я решил, что ослеп, и не мог понять — отчего. Пролежав с закрытыми глазами, я немножко успокоился и сообразил, что это у меня от долгой работы электросварщиком прошлой ночью. Сварщик-то защищал свои глаза от нестерпимого блеска специальными стеклами. Боль утихла лишь часа через два. Полуслепой, отправился я на работу; испытание оборудования перенесли на завтра. Оборудование работало на славу. Мы закончили сваю к четырем часам утра и, довольные, усталые, разъехались по домам на грузовых трамваях. Других в этот час не было.

Тяжело нам пришлось в декабре, когда бетонировали последние наружные сваи. Стояли пятнадцатиградусные морозы. Дежуря по пять-шесть часов у замерзающего оборудования, приходилось отогревать его паяльными лампами.

Долгое время «узким местом» в нашей работе было бурение скважин: рабочие были неопытные, и только с приходом комсомольцев-десятитысячников нам удалось создать прекрасную бригаду молодого Сибилева. Бригада под руководством техника Седова сократила срок бурения в три раза. Эта же бригада работала всегда на всех аварийных работах.



Платформа станции «Сокольники»

Раз производили резку труб на скважине бензоловым аппаратом. Вдруг резиновый шланг, идущий к кислородному баллону, загорелся. Огонь быстро потек к баллону. Через несколько секунд все бы разорвалось к чорту, но техник Седов бросился к шлангу, перегнул его и потушил огонь голыми руками. Он отделался легкими ожогами.

Никогда не забуду я день пуска первого поезда метро. На нашей станции шли отделочные работы. Вся она была в лесах. Поезд надо было пропустить, не разбирая лесов. Предварительно мы протащили по всем путям шаблон — габарит вагона метро. Шаблон-то прошел свободно, даже с запасом, но ведь шаблон еще не поезд — он ведет себя куда скромнее и тише...

Но вот раздался звонок телефона. Из диспетчерской вышел дежурный с фонариком. Через несколько минут будет поезд со станции «Комсомольская площадь».

Из-за поворота раструба полыхнул луч света. Усиливаясь и приближаясь, проревела сирена, и мимо платформы пролетели вагоны поезда. Поезд стал в конце платформы, чтобы забрать нас. В вагоне мы встретили все руководство метро. У всех были радостные, возбужденные лица. Мы поздравляли друг друга, обнимались, трясли и пожимали руки, хлопали по плечам. Поезд пошел. Просто невероятным казалось, что мы мчимся в ярко освещенном составе по тем самым местам, где еще три-четыре месяца назад лежала нетронутая земля. Вот мелькнули мои 3-й, 4-й, 5-й участки, где-то над нашей головой остались позади недавно еще подвешенные нами, а ныне ставшие крепко на бетонные ноги дома Краснопрудной улицы... Вот 29-я шахта, Сокольники и—овация первому поезду метро от строителей 4-й дистанции.

Через несколько минут поезд пошел обратно по другому пути. Поезд шел со все разгоняющейся скоростью. Мелькнул раструб, пролетели совсем рядом боковые стойки лесов станции— вот-вот кажется заденет. Я гляжу на начальника 3-й дистанции Гурова и вдруг вижу, как внезапно побледнел он. В ту же секунду я сам с ужасом слышу, как что-то зашуршало по крыше.

Едва поезд остановился под Комсомольской площадью, мы выскочили из вагона, вылезли наверх, на улицу, и скорей на трамвае к себе на станцию—посмотреть, что с лесами. Ринулись опять вниз под землю, смотрим—все в порядке, леса стоят. Побежали к тому месту, где шуршало. Видим, висит незаметный конец вязальной проволоки. Так вот оно что... А мы-то испугались! Но вдали уже слышен гудок, и без остановки прошел мимо нас свой второй рейс первый поезд московского метро.

Нет, вовек не забудешь такого вечера! Никогда я в жизни так не волновался, даже тогда, когда подо мной трещал неокрепший волжский лед, даже тогда, когда на моих деревянных стойках была подвешена «Пиковая дама».

А. В. ЗАНЕГИНА

Бетонщица 1-й дистанции

НА ЧТО Я ГОЖУСЬ

Меня считали всегда ни к чему не способной. Учение мне давалось туго. И слова я плохо выговаривала. Мальчишки меня всегда дразнили. Все мне тыкали в глаза мою неспособность. Когда я девчонкой училась в Москве, толку у меня не получалось. Родители сговорились с заведующей школой, и она стала помогать мне. Мы ей платили хлебом. Это было во время голодовки в 1922 году. Отец мой работал на железной дороге, и у нас хлеба хватало. За наш хлеб заведующая расщедрилась: она занималась со мной не только грамотой, но еще надбавочку сделала—обучала меня закону божьему.

Но и бог не помог. Когда я кончила кое-как четыре группы, моя мать пошла в школу выяснить, стоит ли мне дальше учиться. Заведующая уговорила ее, что дальше учиться мне не стоит—все равно никакого толку не будет.

И я махнула рукой на ученье. Я помирилась со своей судьбой. Что же делать, раз на роду так написано! Неспособна—и все.

Работала на фабрике, два года болталась на бирже труда, потом попала на завод «Красный богатырь». Там меня стали втягивать в комсомол. Но я боялась:

— Не сумею я там быть. Политически я полная дура, и вообще я ни к чему не способная.

Но меня уговорили. А стать комсомолкой мне очень хотелось. Тяжело мне было быть ни к чему не пригодной и на всю жизнь оставаться какой-то жалкой замарашкой. Я решилась и вступила в комсомол. Там мне давали разные нагрузки. Сначала легкие. Я с ними справилась. Потом посерьезнее работу поручать стали. Я и тут не подкачала. Дальше — больше, и стала я секретарем ячейки.

Но все мне казалось, что я не способная к настоящему, большому делу.

И вот во время отпуска читаю в газете «Комсомольская правда», что происходит набор 10 тысяч комсомольцев на строительство метро.

Вот это, думаю, настоящее, большое дело. Я прямо не могла дождаться конца отпуска. Решила сейчас же проситься на метро. Но когда я пришла, оказалось, что людей уже набрали. Меня это прямо убило. Не суждено мне, видно, доказать, на что я способна.

Когда набирали вторую очередь, я собрала восемнадцать человек, и мы все гуртом пошли в райком. Шли мы туда колонной, с пением. Все были довольны, что идут на большое строительство. Нам написали путевку. Мы пошли к врачу. Здесь мне сказали, что я гожусь. Нас оформили. Старые комсомольцы, которые уже работали на метро, рассказывали нам, как они строят первый советский метрополитен.

Но на следующий день, когда мы пришли на завод, начальник цеха заявил, что не отпускает меня.

Какая незадача!

Скоро опять стали набирать людей. Я опять стала проситься, чтобы меня пустили. В конце концов я добилась своего. «Ну,— сказала я себе, теперь, Занегина, ты должна доказать, насколько годишься».

Я стала работать на 1-й дистанции.

Спецовок нам сразу не дали. Нехватало. Пришлось работать в своей одежде. В первый же день я носила воду, облилась и вся обмерзла. Я прямо в каком-то ледяном футляре оказалась. Целую ночь я проплакала. «Неужели,— думала я,— не справлюсь, нехватит сил, и тут окажусь неспособной!» А тут еще дома меня допекать стали. Отец напился и принялся ругать меня:

— Эх, ты,— говорит,— метро!.. Замарашка ты, чумазая, и больше ничего. Смотри, что у тебя за вид? То ли дело другие: работают в конторе, ходят чистенькие, честь по чести.

И жильцы в квартире ему поддакивали.

— Ну конечно,—говорят,—учиться не можешь, неспособная, вот и закопалась носом в землю.

Отделка мрамором колонн станции «Красносельская»

Так меня закорили, что дальше некуда. Но я не отступила. Сперва я три недели работала на подсобных заданиях. Потом нас объединили в бригаду. Мы рыли землю и подбрасывали ее.

Мы все время доказывали, что работаем не хуже мужчин. Бригада у нас была хорошая, и мы быстрее всех вынули землю. Нас перебросили на бетон.

Когда мы почти уже кончали второй участок, я раз ночью пошла в самый конец его. А в это время сдвинули скрепер. Наверху была доска. Этой доской меня пришибло. Я пыталась встать на ноги, но чувствую, что не могу, как будто на мне лежит несколько пудов. Один парень увидел, что я лежу, он подбежал ко мне, поднял. Но я на ногах стоять не могла. Он видит, что дело плохо, стал кричать.

Прибежали бригадир и инженер. Инженер Пестов поднял меня на руки и понес. По дороге был плывун. Инженер поскользнулся, сам упал и меня уронил в жижу. Мне было и больно и смешно. И реветь хочется, и смех разбирает. Хорошо еще, впереди нас шел один парень. Он увидел, что мы оба упали, барахтаемся, и вытащил нас. Меня отправили в больницу. В больнице я пролежала одну ночь.

Я все-таки доказала свое. Я старалась работать больше других девчат. Я уже давно перестала чувствовать себя ни к чему не способной Меня премировали шелковым костюмом.

С ребятами у меня тоже хорошие отношения. Конечно бывало, что во время работы мешали, заигрывали, болтали всякие глупости. Иногда и рукам волю давали. Раньше все старались подковырнуть, смеялись, что девчата не годятся для работы в метро. Потом я им доказала, и они бросили.

Только дома у меня все еще недовольны. Особенно отец. Он мне никак простить не может, что вот девчонка, и ни к чему кажется не годная, а зарабатывает в три раза больше него. Он все высчитывает, сколько у меня на трамваи выходит, сколько я проедаю. Старается доказать мне, что работать мне невыгодно.

Но я ему доказываю, что ведь это же метро... Ведь это же не меньше, чем Днепрострой или Магнитка. Вот за границей считали, что мы ни к чему не способны, а мы лучший в мире метро строим. Я ведь давно мечтала работать на большой стройке, чтоб показать, на что я сама гожусь. Оказалось, ничего, жить прекрасно, работаю неплохо.

В. И. КОПЕЙКИН
Парторг 2-й дистанции

РАБОТА НАД КАЧЕСТВОМ ЛЮДЕЙ

иографию свою я рассказывать не буду. Конечно каждому человеку жизнь его интересна, но когда поговоришь с товарищами, то видишь, какая у нас общая судьба. Скажу одно. Родился в 1903 году. С четырнадцати лет батрачил.

Что же касается биографии места, где залегает тоннель 2-й дистанции, то биография эта довольно интересна.

Здесь пролегала дорога, по которой в древнее время цари и бояре ездили на свою потеху—соколиную охоту.

Здесь же пролегал путь на Потешный двор, место военных занятий и игр Петра I.

Здесь же были Красные пруды, которые занимали площадь в 22 гектара, и берега реки кончались там, где сейчас стоят вокзалы.

По названию реки судя—Ольховка,—были здесь ольховые заросли.

Воля Октябрьской революции резко меняет лицо древней Москвы, нынешняя Краснопрудная улица в будущем станет продолжением проспекта им. Владимира Ильича.

3 марта 1934 года вызвал меня к себе секретарь райкома тов. Старостин, рассказал мне кратко о том, что такое метро, сказал, что мы, большевики Сокольников, отвечаем перед Московским комитетом партии и лично перед Л. М. Кагановичем за строительство сокольнического радиуса, а дело со строительством идет крайне плохо.

Я ответил, что если райком считает целесообразным, чтобы я работал на строительстве, которое по характеру работ является для меня новым, то я готов.

Тут же я сказал, что работать на таком строительстве, как метро, где Лазарь Моисеевич конкретно изо дня в день руководит непосредственно работой, это для большевика честь и школа.

Разговор был в шесть часов, а дома у меня лежали упакованные чемоданы, потому что в восемь часов вечера должен был я выехать по старой своей работе в город Минск.

Напряжение достигало таких крайних пределов, что через полчаса на заседании бюро парткома сидел я уже парторгом 2-й дистанции сокольнического радиуса. А в семь часов пришел ко мне заведующий транспортным отделом дистанции и сказал:

— Работы по грунту будут остановлены, если Северная дорога к двенадцати часам ночи не закончит ремонта вагонов. А они ремонта этих вагонов заканчивать не хотят.

Я немедленно связался с начальником политотдела Северной дороги, через него этот вопрос протолкнул.

Выемка грунта остановлена не была, вагоны были получены, и работа пошла нормально.

Парторг заведует качеством людей. Нужно парторгу воспитывать людей и устраивать людей, нужно заранее видеть, что произойдет.

Нехорошо, если к парторгу придет рабочий босиком или в рваных сапогах, с мокрыми ногами. Поздно тогда звонить по телефону.

Парторг должен помнить, сколько в стране кожи, должен знать, что этот материал дефицитен, должен сам, если хозяйственник не подумает, организовать починку обуви, чтобы она не рвалась и носилась дольше.

Должен парторг смотреть, чтобы рабочий хорошо ел, хорошо спал, чтобы не было в его быту царапающих сердце мелочей.

Первое, с чем мне пришлось столкнуться,— это крайне плохое состояние бытовых вопросов рабочих. В буфетах как правило очереди. Кипятку как правило нехватает. Из-за недохватки стаканов рабочие пьют молоко из тарелок столовыми ложками.

Конечно в буфете висел сплошной мат.

Отремонтировали буфет, ликвидировали большие столы, положили на столы салфетки, обратили внимание на питание — и уже не смотрели, как на редкость, что мы имели в буфете ежедневно молоко, масло, сыр и колбасу.

Проверяя работу дистанции, я обратил внимание на оставленные рабочие места. Лежит инструмент, нет рабочего. Стал я около инструмента, жду. Через полчаса приходит товарищ.

Начинаю я с ним говорить, а он мне отвечает, что ходил в уборную и что до уборной полчаса ходьбы.

Иду, проверяю, действительно полчаса. Тут же узнаю, что для женщин уборной совсем нет и они в уборную ходят на Северный и Октябрьский вокзалы, а там их не пускают, потому, что у них нет железнодорожного билета.

Поставили мы в три дня уборные около места работ и сэкономили для строительства тысячи рабочих часов.

Время подходило к весне, наступали оттепели, а нам предстояло разобрать старое русло реки Чечоры и переключить эту подземную реку в новый железобетонный свод.

Просматриваем график работ. Видим, что график работ по перекладке реки падает на время весеннего разлива речек. Явная угроза, что Чечора захочет течь по тоннелю сокольнического радиуса.

Мы выделяем на работу десять человек коммунистов, к ним бросаем тридцать человек комсомольцев, даем им лозунг — догнать и перегнать весну, перебрасываем на эту работу лучшего техника тов. Лобковского и даем график окончания работ:

10 апреля вместо 25 апреля.

Но товарищи понимают и видят, что весна и на самом деле начинается, они нажимают и заканчивают работу не 10-го числа, а 6-го. Река Чечора потекла по новому руслу, проложенному над тоннелем 2-й дистанции.

Решая эти вопросы борьбы со стихией, мы все время решаем их методами партийной работы.

Сажаю на третий участок Сафонова, на второй — Зайцева. Мы собираем коммунистов, распределяем их по бригадам.

Нам выполнить предстояло очень тяжелую работу. Если за двенадцать месяцев было вынуто грунта 59 тысяч кубических метров, то за шесть месяцев предстояло вынуть 100 тысяч кубических метров. Если за двенадцать месяцев уложили бетона 8 тысяч кубических метров, то за шесть оставшихся месяцев предстояло уложить 27 тысяч кубических метров.

Если бы мы не изменили темпов, то закончили бы работу лишь в конце 1936 года.

Перед нами партия поставила срок: 15 октября 1934 года должен пойти опытный поезд.

Мы знаем, что это можно сделать только при помощи широко поставленной партийно-массовой работы. Мы приобщаем всех рабочих к общественно-политической жизни страны путем проведения громких читок газет в свободное от работы время. Мы верим в нашу политическую работу так, как рабочий, который кладет вязкую смесь цемента, воды, щебенки и песку, знает, что все это окаменеет, схватится и будет выдерживать огромное напряжение.

10 марта 1934 года в двенадцать часов дня на место работы бригады землекопов Хазина пришла делегация бригады с 3-й дистанции тов. Елкина, которая поставила вопрос перед бригадой Хазина о поддержке их предложения: объявить метростроевский поход им. Кагановича.

Развертывая поход им. Кагановича, борясь с речкой Чечорой и приводя в порядок буфет, мы уже в конце марта развернули подготовку к первомайским праздникам.

Наш лозунг был: «К 1 мая — чистый барак».

Мы поставили перед клопом жесткие сроки выселения, мы сказали в бараках:

— Как только уйдет клоп, мы вешаем вам занавески.

Наволочки, простыни, одеяла, мытье полов, цветы изменили бараки. Тогда мы установили в бараках радио.

Главная наша борьба заключалась в поднятии авангардной роли каждого коммуниста. Он должен понимать роль партии, он должен самоотчитываться перед ячейкой, и эти самоотчеты людей преобразовывали.

В июне-июле борьба за план была напряженной. Дожди создали угрозу размытия котлованов.

Прибавилось к этому еще то обстоятельство, что лопнула водопроводная труба, проходящая под Северным вокзалом. Вода московского водопровода хлынула в котлован, вымывая грунт из-под Северного вокзала. Перед нами были две угрозы — размытие котлована и угроза Северному вокзалу.

Шел дождь. С восьми часов утра 20 июля до семи часов вечера того же дня проработал весь коллектив 2-й дистанции, не уходя ни на обед, ни на завтрак. Трубы были переключены, вода из котлована выкачана. В девять часов вечера мы начали сушиться и пообедали.

25 июля перед нами встала гораздо более серьезная опасность. Наш котлован был спроектирован на 12 метров глубины, а потом перепроектирован и углублен еще на 5 метров.

Сваи, рассчитанные на глубину котлована в 12 метров, оказались короткими. В двенадцать часов дня 25 июля котлован начал резко сжиматься. Сжатие продолжалось пятнадцать минут. В течение пяти минут восемь упоров толщиной в десять вершков хрустнули, как спички над котлованом нависли

Четырехпутный тоннель у станции «Комсомольская площадь»

его собственные стены и горы грунта, которые лежали у него на бровке.

Надо признать, что сжатие котлована поколебало кое-кого даже из рабочих. Тогда начальник второго участка Семенов, схватив топор, первый бросился в котлован для крепления. За ним побежали трое рабочих. К этим троим спрыгнули еще десять. И весь коллектив второго участка за ними вбежал в котлован и раскрепил его в течение сорока минут.

В июле месяце вследствие этого мы имели невыполнение плана. План же августа месяца был в два раза больше июльского, да еще у нас был июльский долг.

Был объявлен широкий поход за право названия бригады именем Кагановича. В этой борьбе бригада тов. Юта августовское задание за десять дней выполнила на 150 процентов. Бригада получила право на звание им. Кагановича и увлекла за собой все остальные бригады. Мы в итоге имеем рекордную цифру 560 кубических метров бетона, уложенных за сутки.

В августе мы уложили всего 9 тысяч кубических метров против 4 тысяч кубических метров июльского задания.

Работы было много. Получили мы красное знамя и с красным знаменем пришли к кропотливой работе, связанной с освобождением котлована от опалубки. Осталось девяносто свай, сваи нужно было снять и дыры в лотке тоннеля под сваями заделать. А в эти дыры рвалась вся грунтовая вода.

Враг—вода—собрал все силы и атаковал нас на узком фронте. Кроме того нам нужно было перенести 24 тысячи кубических метров обратной засыпки. Наш котлован становился станцией и уходил под землю.

В работе нам помогали МК и тов. Старостин, который приезжал к нам и в пять часов утра, и в три, и в два часа ночи.

На непрерывной, все усложняющейся работе росли люди. Выросли товарищи Сафонов и Зайцев, о которых я говорил вначале, сейчас они работают секретарями парткома. Вырос тов. Толстопятов; тов. Глашкин из сменного техника, пройдя работу сменного инженера и заместителя начальника участка, вырос до начальника пятого участка, закончил все работы и выполнил их качеством на «хорошо».

Тов. Семенов, начальник второго участка, пришел на участок, не веря в людей и в работу. Он получил веру в себя, в людей и ныне заканчивает вторую работу, порученную ему на строительстве.

25 ноября к нам в тоннель приехал осматривать весь сокольнический радиус Лазарь Моисеевич.

Надо признаться, что мы семь месяцев думали об этом дне. Мы дожидались Лазаря Моисеевича в час ночи с 25-го на 26-е. Рабочие собрались не только с московских квартир. Приехали даже люди из общежития Перово, чтобы видеть нашего Лазаря Моисеевича в тоннелях, проложенных в плывунах.

Вот он идет двухпутным тоннелем, проходит однопутный тоннель. Выходит на четырехпутный тоннель. Смотрит, как кончаем мы работы по заделке свай.

Он знает эту работу до тонкостей, он знает, что за нашими бетонными стенами, сколько нам с ним эти стены стоят. Он выступает на митинге на станции, которую мы окончили вчерне. Отмечает успех нашей работы, говорит, что только героический рабочий класс, руководимый могучей партией большевиков, возглавляемый лучшим ленинцем—любимым Сталиным,— способен так успешно строить.

15 октября прошел по нашим путям поезд. Мы кончили свою работу, и я перешел на кессонную группу в качестве секретаря партийной организации.

8

Строила вся страна

А. В. ОСИПОВ
Председатель постройкома

ЗАМЕЧАТЕЛЬНОЕ СООРУЖЕНИЕ

На метро много замечательных сооружений, но самым замечательным и чудесным сооружением является коллектив рабочих, работниц, инженеров, техников Метростроя. И только такой замечательный коллектив мог создать в такие сроки сооружение такого размаха, такого высокого качества.

На Метрострой пришли рабочие, работницы Урала и Донбасса, колхозники, колхозницы, пришли московские пролетарии, пришел замечательный коллектив московских комсомольцев и комсомолок. При всем этом наш коллектив, спаянный единой волей, единой задачей, кажется очень однородным по своему составу. Мне приходилось беседовать со многими московскими рабочими, работницами и не только московскими, но и с рабочими делегациями Донбасса, с канадской и американской рабочими делегациями, с командирами, красноармейцами, которые посещали нашу стройку. Все они единодушно говорили о том, что в нашем коллективе им прежде всего бросается в глаза молодость, молодость радостная, напористая, трудолюбивая, гордая своей работой, своим метро.

И это верно: не потому только, что у нас много молодежи на

строительстве, а потому, что у нас, в нашем сплоченном дружном коллективе, и старики выглядят молодо. Эта бодрая молодость нашего коллектива, его исключительная сплоченность, его напористость в работе делают его тем чудесным сооружением, сорганизовать, сколотить который в твердокаменную скалу энтузиастов могла только наша коммунистическая партия. Тут сказалась огромная работа партии, комсомола и профсоюзов, которую они вели и ведут изо дня в день над воспитанием в социалистическом духе рабочих, колхозников и инженеров.

Старый красноармейский командир, прошедший суровую школу гражданской войны, видавший виды в тылу и на фронте, видавший не один, а десятки славных красноармейских полков, работая сейчас на метро, говорил мне уже не раз, когда мы делимся с ним своим впечатлением о нашем метро роевском коллективе:

— Вот с кем на фронт итти, вот с кем в бой итти. Метро—это готовый к бою корпус.

И он прав—этот командир.

Лазарь Моисеевич Каганович! Он буквально выпестовал, выняньчил наш коллектив. Это по его инициативе и под его непосредственным руководством прошел призыв московских рабочих, московских комсомольцев, комсомолок на метро. Он следил за жизнью и работой коллектива, часто бывая на шахтах и дистанциях, он знает десятки, сотни лучших ударников, ударниц, инженеров, техников, рабочих, работниц. Многие из них лично получили от Л. М. Кагановича указания в работе и тут же в шахтах решали подчас свои наболевшие вопросы работы и быта. Под его руководством московская партийная организация окружила наш коллектив огромной любовью и вниманием.

В очень трудных московских условиях для нас, метростроевцев, московская партийная организация создала в кратчайшие сроки такие культурно-бытовые условия, которые не отличают наш коллектив в обслуживании его от старейших фабрично-заводских коллективов.

Любовь и внимание, которыми окружила московская партийная организация коллектив метростроевцев, сделали работу на метро почетной, и уйти сейчас с метро для большинства рабочих, работниц является настоящим позором.

Тем не менее и у нас, в нашем славном коллективе, есть прорывы, и среди метростроевцев есть рвачи, лодыри и чужаки. Но здоровый организм нашего коллектива довольно энергично и настойчиво выбрасывает их вон за ворота стройки.

О том, как живет и работает наш коллектив, я хочу рассказать на примере массово-производственного похода им. Л. М. Кагановича. В марте-апреле Московский комитет настойчиво

добивался усиления темпов работ и наряду с этим резко поставил вопрос о качестве строительства. Весь коллектив, настойчиво борясь за разрешение этих задач, готовился к встрече международного пролетарского праздника — 1 мая. Бригады, участки, шахты, дистанции вступали друг с другом в социалистическое соревнование. И вот в эти дни большого подъема социалистического соревнования родился массово-производственный поход им. Л. М. Кагановича.

Кто инициатор похода?

Каждая шахта, каждая дистанция считает себя инициатором похода им. Л. М. Кагановича. Получилось так: сразу и в десятках, сотнях бригад, почти на каждой шахте, дистанции родилась эта инициатива — организовать производственный поход. И буквально в течение нескольких дней вся стройка была охвачена этим новым движением, новым подъемом социалистического соревнования. И совершенно естественно, что ударники Метростроя связали этот поход с именем Л. М. Кагановича.

Тов. Каганович не раз протестовал против того, что в своих выступлениях ударники называют его главным инженером, лучшим ударником стройки. Между тем в сознании инженеров, техников, рабочих крепко укрепилось представление о такой именно роли Л. М. Кагановича в жизни и работе строительства. История строительства подробно расскажет об этом. Нет буквально вопроса, сколько-нибудь значимого для строительства,

который не решался бы при самом непосредственном и ближайшем участии тов. Кагановича.

Историю метро можно проследить по выступлениям и посещениям тов. Кагановичем строительства. Он очень часто бывает у нас на стройке, и каждое посещение заканчивается постановкой новых и новых вопросов. Вот почему основные мероприятия и основные даты в развертывании строительства связаны с посещениями Л. М. Кагановича. Сотни писем на его имя поступают от рабочих строительства. В них различные рационализаторские предложения, пишут о недочетах в работе, пишут о своих достижениях, пишут о своих нуждах.

Поэтому понятно, почему такое важное мероприятие, как производственный поход, было связано с самого начала с именем Л. М. Кагановича. Сейчас походом Л. М. Кагановича охвачены все бригады, каждая бригада имеет свои обязательства по походу. Лучшие бригады, показавшие образцы работ, награждены сейчас званием бригады им. Л. М. Кагановича. Таких бригад у нас 122.

Комиссия ВЦИКа утвердила специальный значок участника похода им. Л. М. Кагановича. Значок выдавался по ходатайству рабочих собраний только тем ударникам, которые систематически показывали действительные большевистские образцы работ. К концу 1934 года у нас на строительстве значкистов было 820 человек; ряды значкистов, ряды бригад им. Л. М. Кагановича растут с каждым днем. На почве развертывания похода широко распространилась практика сменно-встречного плана. Сейчас по сути дела в подавляющем большинстве бригад есть сменно-встречные планы. Надо отдать справедливость, что особенно широкое развертывание сменно-встречного плана началось с 21-й шахты. Там комсомолец тов. Соварский (работающий стволовым) по собственной инициативе стал заключать социалистические договоры на встречный план с откатчиками, с которыми связана была его работа как стволового; откатчиков же он связывал договором на социалистическое соревнование с проходчиками, бетонщиками. Таким образом он добивался, чтобы вся смена или, вернее, все звенья смены — стволовые, откатчики, проходчики, бетонщики — связывали себя взаимным обязательством по встречному плану. Это сразу улучшило работу всех, укрепило дисциплину, повысило требовательность каждого рабочего друг к другу, и смена Соварского скоро стала лучшей сменой на шахте. Вот этот опыт сменно-встречного плана быстро стал передаваться с шахты на шахту и на дистанции.

Значкисты похода Аронов и Калинник на совещании значкистов строительства крепко поспорили: Калинник утверждал, что он, работая на арбатском радиусе, добивался того, что его бригада за смену выдавала 18 кубических метров породы на

человека. Аронов же утверждал, что его бригада им. Л. М. Кагановича, одна из лучших на сокольническом радиусе, еще не добивалась таких результатов и что он ставит под сомнение заявление Калинника. Спор согласились разрешить при общем одобрении собрания соревнованием бригад Аронова и Калинника на однородном участке. Такое соревнование состоялось на 31-й шахте.

Как и надо было предполагать, работали отлично и в более тяжелых грунтах, чем до этого работал Калинник; каждая из бригад дала по 12 кубических метров породы на человека. Таким образом оказался прав Калинник: в лучших грунтах бригада Калинника и бригада Аронова смогли бы дать больше; но прав был и Аронов, так как в худших грунтах 18 кубических метров дать было нельзя. Эта форма соревнования быстро стала распространяться по строительству. Бригады вызывали друг друга на соревнование. И таким образом установили для себя новый встречный показатель в работе.

Во время работы Лушника на щите прорвался плывун и грозил сорвать план смены, а Лушник—значкист, и его бригада носит имя Л. М. Кагановича,—допустить прорыв нельзя, и ребята бросились на прорыв. Они собственными спецовками законопачивали образовавшиеся протоки плывуна и приостановили его этим, а затем было поднято давление, и щит благополучно стал пробиваться дальше. Пример такой явной самоотверженной работы на строительстве вовсе не единичен. Почти подобные случаи имели место в бригаде Яремчука на шахте № 9-бис, в бригаде Холода на шахте № 7—8.

Основной задачей похода им. Кагановича являлось повышение качества работы. По инициативе 7—8-й шахты на строительстве был создан сильный аппарат общественных инспекторов по качеству бетона, проходки, изоляции и по качеству рубашки.

Можно привести десятки примеров, как общественные инспекторы вскрывали брак в работе, как под давлением общественных инспекторов и всей общественности шахты и дистанции переделалась работа, сделанная ранее с браком, как общественные инспекторы изучали брак, присматриваясь к нему, вносили десятки предложений о том, как следует улучшить работу.

Четыре тысячи изобретателей, участвуя в походе им. Л. М. Кагановича, добивались рационализации и усовершенствования наших работ. Семь миллионов рублей экономии дала работа изобретателей строительству. Поход скоро охватил не только производство, но и все стороны жизни строительства. На этой основе был проведен конкурс на лучшее общежитие, на лучшие столовые, на лучшие магазины, и сейчас у нас на стройке

не одно, а сотни общежитий являются образцовыми по чистоте, по оборудованию, по культуре.

Некоторые представляют себе метростроевца или метростроевку обязательно в штанах, в шляпе или в берете, запачканном глиной или изоляцией, с молотком, с кайлом, с лопатой, с вагонеткой, в забое, в штольне или около бетонного завода, и очень немногие знают о том, как культурно работают над собой метростроевцы.

Две тысячи метростроевцев работают в кружках самодеятельности: в художественных, хоровых, музыкальных, драматических и т. д., и неплохо работают. Созданы также общепостроечный духовой хоровой джаз-оркестр, струнный оркестр, оркестр баянистов, кукольный театр, драматический театр. Правда, развитие культуры лимитирует еще отсутствие собственного клуба.

Весной был проведен смотр одиночек художественной самодеятельности. Слесарь Васильев (сейчас послан на учебу), имевший по заключению жюри—председателем которого был Ф. Кон и в котором участвовали такие силы, как Ипполитов-Иванов и др.,—сильный хоровой баритон, на наших вечерах показал свое большое искусство. Слесарь 12-й шахты тов. Бутров отобран на всесоюзную олимпиаду самодеятельности как чудесный подражатель свисту птиц. Тов. Рудь идет на олимпиаду как хороший танцор и т. д.

На нашем вечере самодеятельности были рабочие иностранной делегации из Канады и Соединенных штатов. Когда они вышли из клуба Наркомфина, где проводился этот вечер, они долго кричали в честь метростроевцев «ура», они рассказали потом, что их буквально поразило искусство певцов, декламаторов, музыкантов, которых видели на этом вечере.

Пять тысяч метростроевцев систематически занимаются физкультурой; у нас сейчас работают школы гимнастов, плавания, школа борцов, школа боксеров и довольно сильная группа лыжников. Пять тысяч рабочих, работниц, инженеров, техников участвовали в шахматно-шашечном турнире.

Рабочие метро имеют сейчас свои четыре учебных самолета, десять планеров, десять парашютов и активно овладевают техникой летного и парашютного дела.

У метростроевцев есть уверенность, что с работой они справятся. Залогом этого является огромная школа, которую мы прошли под непосредственным руководством Л. М. Кагановича в борьбе за лучший в мире московский метро, в борьбе за дело партии, в борьбе за то дело, инициатором которого является наш любимый вождь, гениальный тов. Сталин.

Заместители начальника Метропроекта

Инж. В. А. РАТНЕР

Инж. И. С. ШЕЛЮБСКИЙ

СОВЕТСКИЙ ПРОЕКТ

астанут дни, когда строители первой линии метрополитена с чувством заслуженной гордости будут показывать пролетариям Москвы и всего Союза результаты своей трехлетней героической борьбы: первые поезда—удобные, красивые вагоны—побегут по тоннелям из конца в конец нашей красной столицы, задерживаясь на положенные им по четкому графику секунды у платформ, залитых светом, просторных, художественно оформленных станций.

Проект первого советского метрополитена — десятки тысяч чертежей, скромных калек и синек, рисунков, макетов и расчетов — весь огромный материал, в котором сконцентрировано разрешение труднейших технических проблем,— внушительными пачками и рядами лег на стелажи архива.

Роль проекта сыграна, задача его выполнена, под пролетарской столицей шумят уже поезда советской подземки. Точные копии чертежей, воспроизведенных в бетон, железо, мрамор, стекло, электроэнергию, вылились в сложный, слаженный комплекс сооружений и разнообразнейшего оборудования, составляющих наш метрополитен,—наиболее совершенный вид массового городского транспорта.

Но история проектирования первых линий московского метрополитена — интереснейшая и поучительная история — не должна быть забыта. В ней, как и во всем проекте и мельчайших его деталях, отразились все трудности, временные неудачи и конечные достижения строительства, отразилась колоссальная организующая и творческая сила партии, ее гениального вождя тов. Сталина и руководителя московских большевиков — Л. М. Кагановича.

Проектирование — упорная, повседневная борьба за освоение новой техники, борьба за лучший проект, за наилучшее для каждого участка и момента решение стоящих перед строительством задач — на всем протяжении работы являлось неразрывной частью общей борьбы коллектива метростроевцев за сооружение лучшего в мире метрополитена.

Основная особенность проектирования первых линий московского метрополитена заключалась в абсолютной новизне этого дела и в полном отсутствии практического опыта.

В составе небольшой группы инженеров, приступивших в конце 1931 года к разработке реального проекта, лишь немногие бывали за границей и видели метрополитен. Всего лишь двум-трем из них пришлось ранее работать на строительстве метрополитена. Несколько человек принимало ранее участие в разработке первоначальных проектов московского метрополитена. Все это были лишь единицы.

Те же сотни инженеров и техников, которые постепенно вливались в развивавшийся проектный аппарат, и те тысячи специалистов, из которых формировались кадры руководителей и работников производства, в подавляющем большинстве приходили на Метрострой, не имея никакого специального опыта по метростроению. Часть из них работала раньше в горном деле, и лишь немногие были знакомы с железнодорожным тоннельным строительством.

Кадры переквалифицировались и выковывались в процессе самой работы. Непрерывно шло изучение всех доступных источников, технической литературы по вопросам строительства метрополитена, весьма небогатой на иностранных языках и совершенно не существовавшей в то время на русском языке.

Проведенная в 1932 году экспертиза эскизного проекта, к которой были привлечены крупнейшие специалисты по метростроению Берлина, Лондона и Парижа, показала, что при всем практическом опыте, накопленном этими специалистами в течение десятилетий, в их заключениях не было достаточной объективности и всестороннего учета местных московских условий.

Другая особенность проектировки метрополитена заключается в специфических свойствах самого метрополитена как комплекса сложных подземных сооружений, внедряющихся в жи-

вущий интенсивной жизнью организм большого города с его тесной и густо населенной застройкой, оживленным уличным движением, сложной сетью подземных трубопроводов. Не один десяток вариантов проектов для каждой станции и для каждого отрезка тоннелей приходилось разрабатывать, обсуждать, сравнивать и вновь перерабатывать для того, чтобы найти наилучшее решение.

В метрополитене наиболее выпукло перекрещиваются, взаимно определяя друг друга и воздействуя на выбор окончательного решения, как элементы строительного, конструктивного порядка, так и меняющиеся на каждом перегоне, каждой станции трудные гидрогеологические условия Москвы.

Поэтому в комплексном разрешении проектов сооружения метрополитена нашли отражение и применение все современные способы производства работ, почти все элементы техники и видов энергии. Согласование и увязка всех этих элементов явились одной из сложнейших задач проектирования.

И наконец особую трудность предъявила сама природа московских грунтов. Ни в одном из городов за границей, где ранее построены были метрополитены, не пришлось встречаться с таким разнообразием гидрогеологических условий, как в Москве, с таким обилием неблагоприятных грунтов в виде насыщенных водой песков и суглинков, особенно мелких песков — плывунов и различных малоустойчивых пород.

Стремясь найти наилучшее решение для данных конкретных условий, участники проектирования совместно с активными производственниками прорабатывали последовательно вариант за вариантом. Разрешение наиболее сложных технических вопросов — глубина заложения тоннеля, тип станций, габарит подвижного состава — сопровождалось длительными спорами и дискуссиями.

На боевой работе выдвинулись десятки подлинных ударников, энтузиастов (инженеры Комаров, Денищенко, Каплан, Горьков, Каллих, Титинер, Слободской—секретарь комсомольской ячейки, Гольберт, Голомбик, Воронецкий и много других) и руководители отдельных отраслей проектирования (инженеры Рудник, Кравец, Шмидт, Маковский, Кузьмичев, Сулимов, Поляков, Капланский, Антонов, Шейнфай, Алексеев).

Немало потрудились для обеспечения качества проектирования метро и авторы этих строк. Первый—тов. Шелюбский—один из инженеров-коммунистов, который Московским комитетом партии был командирован на Метрострой еще в августе 1931 года. Успешной работе его значительно способствовал тот большой опыт, который он получил, будучи в годичной заграничной командировке, где он специально изучал и практически участвовал в строительстве берлинского метрополитена.

До перехода на Метрострой под руководством тов. Шелюбского было проведено сооружение тоннеля на металлургическом заводе в Чусовой.

Тов. Ратнер пришел на Метрострой по мобилизации Московского комитета партии в конце 1933 года. До поступления на Метрострой под руководством тов. Ратнера была в течение двух лет проведена огромная работа по составлению первого проекта московского подземного глубокого ввода, аналогичного метрополитену. Одновременно под его руководством производилась разработка ряда проектов основных элементов реконструкции Московского узла—тоннельного и эстакадного варианта курско-октябрьского диаметра и др.

На основе постановления июньского пленума Центрального комитета партии в 1931 году в августе месяце было организовано Московским советом оргбюро Метростроя. Во главе оргбюро был поставлен начальник строительства инженер Ротерт и его первым заместителем — инженер Финкель.

Прежде всего нужно было решить вопрос о схеме линий метрополитена. При активнейшем участии Московского комитета партии и на основе полученных указаний от тов. Кагановича была разработана схема линий метрополитена, состоящая из пяти диаметров, которая и была представлена на утверждение.

Проект схемы линий предварительно обсуждался в секции Моссовета с участием виднейших специалистов и профессоров Москвы.

В конце ноября 1931 года на заседании бюро Московского комитета под председательством тов. Кагановича была принята представленная схема и установлена очередность сооружения линий московского метрополитена.

После принятия схемы линии необходимо было установить основные исходные положения для проектирования первоочередной линии и для разработки эскизного проекта.

Ко времени создания Метростроя существовали уже составленные ранее проекты, а именно: проект, разработанный с 1924 по 1930 год бюро проектирования метрополитена при МГЖД, и проект, составленный для линий от Красносельской улицы до Охотного ряда германской фирмой Сименс-Бауунион.

Проект МГЖД базировался главным образом на практике сооружения парижского метрополитена, принципы которого без особой критики и учета реальных геологических условий Москвы предполагалось применить у нас, а именно — неглубокое заложение тоннелей и выполнение работ парижским, т. е. тоннельным способом, без вскрытия улиц, на небольшой глубине. Даже плывунные участки московских улиц предполагалось пройти тоннельным закрытым способом. Длина станций по это-

му проекту намечалась от 80 до 100 метров. Подвижной состав — по типу парижского.

Проект Симменс-Бауунион исходил из применения исключительно берлинской практики, т. е. мелкого заложения тоннелей и открытого способа производства работ.

Как один, так и другой проекты не учитывали реальных гидрогеологических и местных условий Москвы и не соответствовали тем требованиям, которые предъявлялись к метрополитену столицы Союза.

После анализа обоих проектов пришлось от них отказаться и использовать их лишь как подсобный материал при дальнейшей проектировке.

Проект, представленный Метростроем в ноябре 1931 года, предусматривал сооружение в первую очередь участка от Красносельской улицы до Крымской площади. Не имея опыта и базируясь на практике заграничных городов, где первые линии строились по пять лет, Метрострой не и мел смелости предложить сооружение более 5 — 6 километров в течение первых 2—3 лет.

Когда на одном из совещаний мы изложили этот проект тов. Кагановичу, он пожал плечами:

— Маловато. А почему не сделать так: от парка до парка? И захватить еще вдобавок какую-нибудь оживленную магистраль, например Арбат. Небольшой у вас размах, товарищи.

В результате Московский комитет по предложению тов. Кагановича принял более широкий размах строительства первой очереди, установив протяжение первоочередных линий в 12 километров и определив для них направления: Сокольники — Крымская площадь и Манеж—Смоленская площадь.

Основным вопросом, который надо было решить, был вопрос о способе производства работ—как строить: открытым берлинским или же закрытым парижским способом?

Вопросу о глубине заложения тоннеля в то время (конец 1931 года) не придавалось еще особого значения. Руководители и работники находились еще в значительной степени под влиянием прежних проектов: МГЖД и Симменс-Бауунион; личные впечатления и опыт немногих инженеров, имевших случай ранее наблюдать метрополитен за границей или участвовавших в их строительстве, определили намеченное при разработке проекта мелкое заложение тоннелей.

Вопрос же о способе производства работ оставался до некоторой степени спорным. Большинство метростроевцев склонялось к берлинскому — открытому способу. Один лишь тов. Розанов отстаивал парижский способ работ.

В ноябре 1931 года было созвано в Метрострое большое тех-

ническое совещание, которое обсуждало вопрос о методах строительства первой очереди метрополитена.

Среди участников этого совещания определились сторонники как открытого, так и закрытого способа работ. Однако определенного решения совещание не приняло.

В целях практического выяснения условий и преимуществ закрытого способа работ в московских условиях согласно решению Московского комитета партии в декабре 1931 года был заложен опытный участок для сооружения тоннеля парижским способом. Место для опытного участка было выбрано на Русаковской улице около Митьковского путепровода.

Тов. Каганович очень интересовался этим первым опытом. Подчеркивая значение практической проверки, Лазарь Моисеевич совместно с тов. Булганиным лично присутствовал на открытии работ в конце декабря 1931 года.

В первом эскизном проекте, составленном техническим отделом Метростроя, была принята в основу проходка преимущественно открытым способом. Только те участки, где по условиям рельефа местности глубина заложения тоннелей до перекрытия получалась более 4—5 метров, были намечены к осуществлению закрытым способом. Таким образом участок от Сокольников до Кировских ворот был запроектирован открытым способом; от Кировских ворот до Театральной площади — закрытым; Театральная площадь — Библиотека Ленина — Крымская площадь, а также весь Арбат — открытым способом.

Однако уже в процессе более внимательной и разносторонней проработки этого первого проекта (в течение февраля-марта 1932 года) вопрос о методе производства работ стал одним из решающих.

На опытном участке при проходке тоннеля на небольшой глубине были повреждены вышележащие трубы водопровода и канализации. Аварии сами по себе были ничтожны, но они послужили первым реальным сигналом, напоминавшим о большой проблеме городских подземных сооружений при мелком заложении тоннелей.

Значение и масштаб этой проблемы обрисовались еще яснее, когда в феврале-марте 1932 года были при участии ряда специалистов коммунального строительства проработаны конкретные проекты переустройства подземных сетей применительно к мелкому заложению тоннелей и открытому способу работ.

В этой области исключительно большая работа с большим знанием дела была проведена инженером В. И. Бутескул, привлеченным в то время для постоянной работы в Метрострой.

Выявленные этими проектами огромный объем и сложность переустройств, особенно на таких участках, как Кировская и Каланчевская улицы, Театральный проезд, центральные пло-

Внутренний вид станции «Комсомольская площадь»

щади Москвы, связанные с этим нарушения в обслуживании населения и большое количество потребных дефицитных в то время труб, кабелей и прочего заставили обратить внимание на серьезность предстоящей задачи.

Одновременно более пристальная проработка вопроса об укреплении фундаментов домов при прокладке тоннелей по узким улицам, а также уточненные подсчеты расхода металла на крепление при открытом способе работ и учет реальных в то время ресурсов и возможностей способствовали появлению у многих участников проектирования серьезных сомнений в том, удастся ли безболезненно для жизни города и без крупных нарушений движения по оживленным центральным магистралям (Кировская, Моховая, Волхонка, Арбат и пр.) применить мелкое заложение и открытый способ работ.

В первых числах марта 1932 года секретарь МК ВКП(б) тов. Хрущев созвал совещание инженеров-коммунистов по вопросу о методах производства работ при постройке метрополитена. Тов. Хрущевым были даны указания и подчеркнута необходимость при проектировании стремиться к тому, чтобы жизнь города и уличное движение были возможно менее нарушены.

Лично тов. Каганович придавал очень большое значение вопросу о способе производства и дал указания о дальнейшей проработке этого вопроса с определенной директивой о минимальном нарушении при строительстве метрополитена нормальной жизни города. К этому времени у инженеров-специалистов по вопросу выбора метода производства работ существовали самые различные мнения.

Вопрос о глубине заложения тоннелей, тесно связанный с вопросом о способе производства работ, стал предметом длительной дискуссии, затянувшейся на много месяцев и прошедшей через целый ряд экспертиз и совещаний, которые все же не исчерпали спорности вопроса.

18 апреля тов. Каганович созвал совещание с участием ряда крупных специалистов и руководящих работников Метростроя по вопросу о методах сооружения метрополитена.

В результате этого обсуждения Московский комитет партии предложил Метрострою проработать вариант глубокого заложения для участка трассы от Каланчевской улицы до центра, где условия залегания и мощность юрских глин были для этого наиболее благоприятными.

9 мая 1932 года Московским комитетом партии было окончательно принято решение о составлении эскизного проекта глубокого заложения по всей трассе первоочередных линий. Срок представления этого варианта был установлен 16 мая. Весь аппарат технического отдела и весь небольшой тогда аппарат

Метростроя были мобилизованы на выполнение этого ударного задания. Молодой еще коллектив технического отдела на этом примере впервые показал ударные темпы, работая буквально дни и ночи. За эти несколько дней было пробурено достаточное количество дополнительных скважин для суждения о необследованных еще грунтах на большой глубине и был достаточно полно проработан эскизный проект по новому варианту. Задание Московского комитета партии было выполнено в срок.

16 мая в Московском совете под председательством тов. Булганина было созвано для обсуждения представленного проекта совещание, на котором присутствовал секретарь Московского комитета тов. Хрущев. 25 мая ЦК партии и Совнарком, заслушав вопрос о строительстве московского метрополитена, вынесли постановление строить линии первой очереди московского метрополитена в центральной части города закрытым способом при глубоком заложении в устойчивых породах и об организации экспертиз иностранных и советской по остальным участкам трассы.

На основе этого решения были в течение июня — августа 1932 года проведены ряд иностранных экспертиз и советская экспертиза, к которой были привлечены известные в строительстве метрополитенов фирмы и персонально виднейшие специалисты Берлина, Парижа и Лондона, а в составе советской экспертизы—крупнейшие научные и технические силы Союза.

Заключения этих экспертов, охватившие все основные положения проектов и главнейшие проблемы строительства московского метрополитена, составили солидный том, однако не дали единодушных и исчерпывающих решений о глубине заложения и о способе производства работ.

Каждая из иностранных экспертиз, исходившая из определенной практики строительства метрополитена и из расчета на получение заказов и привлечения иностранных специалистов к строительству метро, рекомендовала применение соответствующих методов работ: германская экспертиза—берлинский способ, французская—парижский, английская—лондонский, с применением щитов и металлической обделки тоннелей.

Советская экспертиза в составе виднейших научных деятелей и специалистов в области геологии, инженерного, горного, тоннельного и железнодорожного строительства и т. д. в течение трех месяцев со всей тщательностью изучала проектные материалы и обсуждала все основные вопросы строительства метрополитена. В этот период, летом 1932 года, на основе решения правительства о применении глубокого заложения для кировского радиуса была начата проходка первых шахт. Первые опыты сопровождались целым рядом неудач при попытках проходки шахт через неустойчивые плывунные грунты. Последую-

щий опыт строительства с наглядностью доказал, что причина неудач заключалась исключительно в отсутствии опыта, недостаточности технического вооружения и применении несовершенных полукустарных методов работы.

В памяти всех участников этого периода проектирования надолго запечатлелась исключительно напряженная обстановка, в которой протекала проектная работа.

По окончании работы советской экспертизы и по ознакомлении с материалами всех иностранных экспертиз было созвано широкое совещание в Московском комитете партии. Заслушав выводы экспертизы и мнения отдельных экспертов и специалистов, Л. М. Каганович с исчерпывающей полнотой разъяснил, что вопрос о глубоком или мелком заложении не может и не должен являться вопросом абстрактным, что сущность задачи состоит в том, чтобы построить метрополитен прочно, в установленный срок и с минимальным нарушением жизни города. В соответствии с этим Лазарь Моисеевич дал четкое указание о необходимости комбинировать и использовать различные глубины заложения и методы производства работ таким именно образом, чтобы в зависимости от совокупности реальных, местных и гидрогеологических условий каждого участка линий поставленная задача могла быть наилучшим образом выполнена.

После этого совещания Московский комитет партии принял решение, согласно которому устанавливалось: *глубокое заложение* в устойчивых грунтах и тоннельный способ работ для участка от площади Свердлова до Волхонки, где условия густой застройки и оживленного городского движения, а также неблагоприятные грунты верхних слоев полностью оправдывали применение глубокого заложения; *мелкое заложение и открытый способ работ*—для участков Сокольники—Комсомольская площадь и Волхонка—Крымская площадь, где, наоборот, ширина улиц и сравнительно менее интенсивное движение, а также более выгодные геологические условия в верхних слоях грунта благоприятствовали именно такому решению; *мелкое заложение и закрытый способ работ*—для арбатского радиуса—ввиду оживленного уличного движения. На остальных участках трассы ранее уже было принято решение ЦК партии и Совнаркома о строительстве их закрытым способом при глубоком заложении.

Безусловная правильность этого решения была подтверждена впоследствии всей практикой строительства. Сторонники открытого способа работ убедились, какой ошибкой было бы применение этого способа в центральной части города, в особенности на Кировской улице.

Применение на кировском радиусе открытого способа работ

вызвало бы неимоверные трудности и серьезные аварии с домами, исключительно стеснило бы городскую жизнь и безусловно надолго отдалило бы окончание постройки метрополитена.

На примере решения этого вопроса наиболее ярко выявилась исключительная прозорливость Лазаря Моисеевича в решении не только политических и организационных вопросов, но и сложнейших технических задач и является ярким примером применения большевистско-сталинского метода руководства.

Оглядываясь на пройденный этап эскизного проектирования первоочередных линий, припоминая всю огромную и напряженную работу, проделанную за этот период, необходимо отметить, что он явился прекрасной подготовительной школой по созданию кадров метростроения.

В этом серьезном боевом крещении выковались первые метростроевские кадры проектировщиков, составившие впоследствии основной костяк, определилась расстановка наиболее крепких и активных специалистов — руководителей различных частей проектного аппарата, отсеивались наиболее слабые. В перекрестном огне экспертиз и горячих споров люди приучались ориентироваться в сложных технических вопросах, всесторонне прорабатывать и обосновывать свои предложения и проекты, защищать свои выводы. Поглощалась и перерабатывалась обширная техническая литература, расширялся кругозор, и непрерывно повышалась квалификация.

Несколько слов о станциях метро. Вопрос об их общей компановке, архитектурных формах, входах и выходах и увязке с городской поверхностью являлся одной из труднейших и ответственнейших проблем проектирования. Разнообразие типов станций заграничных метрополитенов затрудняло выбор какого-либо определенного из них для Москвы. Основным же спорным вопросом был вопрос о количестве и расположении пассажирских платформ. Станции с островными платформами, имеющие преимущественное распространение в Берлине и Лондоне, отличаются лучшим архитектурным оформлением и более удобны для пассажиров и для сообщения с поверхностью, особенно на пересадочных станциях и станциях глубокого заложения. Станции с боковыми платформами, типичные для парижского метрополитена, конструктивно проще при постройке, но менее удобны в эксплоатации.

Вопрос о типе платформ не получил окончательного разрешения в процессе не только эскизного, но и технического проектирования. Мнения как экспертиз 1932 года, так и участников второй советской экспертизы по этому вопросу разошлись.

Проектирование станций глубокого заложения представило весьма большие трудности. Геологические условия, большое

горное давление на значительной глубине и соображения конструктивного и производственного порядка ограничивали возможные размеры сооружений, их пролеты и высоту и в значительной степени связывали проектировщиков.

11 июля 1933 года товарищи Каганович, Хрущев и Булганин посетили 10-ю шахту—станцию «Охотный ряд». Детально ознакомившись с проектом станции, тов. Каганович предложил сделать сквозной средний тоннель, соединяющий оба путевых тоннеля по всей длине станции. Перепроектированная и построенная по предложению Лазаря Моисеевича станция «Охотный ряд» стала наиболее удобной и хорошо архитектурно оформленной станцией московского метрополитена. Этот тип станции был принят в техническом проекте как окончательный для всех станций глубокого заложения и в дальнейшем осуществлен для большинства из них (за исключением станции «Площадь им. Дзержинского», где тяжелые геологические условия заставили от него отказаться). По своим размерам, грандиозности станция «Охотный ряд» не имеет примеров в мировой практике строительства метрополитенов.

Вопрос о типе подъемных устройств для сообщения глубоких станций с земной поверхностью был подвергнут глубокому изучению. Вначале при разработке проектов двухсводчатых станций намечалось обслуживание их вертикальными подъемниками—лифтами. Этот вид подъемника обладает ограниченной пропускной способностью и вызывает необходимость большого числа лифтов и громоздких конструкций.

Применение более современного типа подъемников в виде движущихся лестниц—эскалаторов—способствовало переходу к трехсводчатому типу станций. При разрешении этого вопроса пришлось столкнуться с рядом трудностей. Иностранные фирмы—монополисты в этой области оборудования—не соглашались продать чертежи или пробный образец эскалатора без заказа им большого количества эскалаторов для станций первоочередных линий. Однако капиталисты просчитались. Московский комитет партии не остановился перед этим препятствием; отвергнув неприемлемые условия иностранных фирм, он все же не отказался от оборудования станции московского метрополитена эскалаторами, как более совершенным видом механического подъема и спуска на станцию пассажиров.

Одновременно с проектированием станций в процессе разработки технического проекта линий получили дальнейшее уточнение проекты конструктивных типов сооружений и методов производства работ по всему протяжению трассы.

В этой серьезнейшей работе, от которой зависело установление наиболее выгодных типов и методов, был проделан целый ряд исследований. Так например одним из существенных вопро-

сов является—применить ли для перегонов глубокого заложения один двухпутный тоннель или два однопутных. Последнее решение по мнению некоторых специалистов казалось более дорогим и более трудным в осуществлении. Однако детальная проработка показала, что в московских грунтах два однопутных тоннеля с внутренним диаметром 5,1 метра более выгодны, чем один двухпутный диаметром 8—9 метров. Это и было принято и впоследствии полностью подтвердилось на практике.

В отношении методов производства работ были подробно проработаны применительно к местным геологическим условиям не только все известные в мировой практике классические способы проходки тоннелей горным способом на деревянном креплении, но и целый ряд оригинальных вариантов. Для мелкого заложения помимо берлинского способа работ с креплением котлована металлическими сваями прорабатывался еще тогда по предложению тов. Шелюбского полузакрытый траншейный способ производства работ, получивший впоследствии широкое применение на арбатском и отчасти на фрунзенском радиусах.

Впервые в Союзе Метропроектом были разработаны проекты щита, этого наиболее совершенного снаряда для проходки тоннелей. Один из щитов был заказан в Англии, а второй был полностью построен на отечественных заводах без всякой иностранной помощи. Как английским щитом, так в особенности советским щитом исключительно успешно был пройден участок от площади Свердлова до площади Дзержинского без всякого нарушения земной поверхности.

Кроме основных типов и методов производства работ, примеры которых можно было бы почерпнуть из иностранной практики, проектировщикам пришлось столкнуться с разрешением серьезнейших конструктивных и производственных проблем, для которых и иностранная техническая литература не давала никаких примеров и решений. Сюда относились например переходные участки от глубокого к мелкому заложению, а именно: от Комсомольской площади до Красных ворот и от Охотного ряда до Библиотеки Ленина. На обоих этих участках тоннели проходят в неустойчивых, водоносных грунтах, в том числе и плывунах, на значительной глубине.

Для первого из этих участков был разработан целый ряд различных проектов, которые обсуждались в нескольких технических совещаниях.

В конечном итоге было решено соорудить этот участок тоннелей посредством опускания вертикальных кессонов—тоннелей. При этом способе отдельные отрезки тоннелей длиной в 25 метров сооружаются на поверхности и затем обычными приемами кессонных работ наподобие устройства мостовых опор опускаются в землю на требуемую глубину до проектной от-

метки заложения тоннеля. Этот способ, весьма сложный и требующий большой точности работ, даже в заграничной практике применялся только в исключительных случаях. Советскими специалистами и в данном случае были вполне удачно освоены и проектирование серьезнейших конструкций и производство работ.

Вертикальные большие кессоны были запроектированы и осуществлены для проходки под незастроенным участком между путепроводом Курско-октябрьской железнодорожной линии и Южным переулком. На прилегающих участках Комсомольской площади и Каланчевской улицы опускание больших кессонов было невозможно ввиду густой сети подземных сооружений и интенсивного городского движения. Между тем проходка обычным горным способом в неустойчивых водоносных грунтах была обречена на неудачу. В марте 1933 года на шахту № 17 в Бобровом переулке приехал тов. Хрущев. Он осмотрел работы по проходке сжатым воздухом вертикальных шахт и спросил нас, почему мы не используем этого метода для горизонтальных проходок. Мы привели тов. Хрущеву ряд примеров из иностранной практики по этому вопросу и показали, что опыт проходки в горизонтальном направлении на деревянном креплении с применением сжатого воздуха терпел неудачи. С этими доводами тов. Хрущев не согласился.

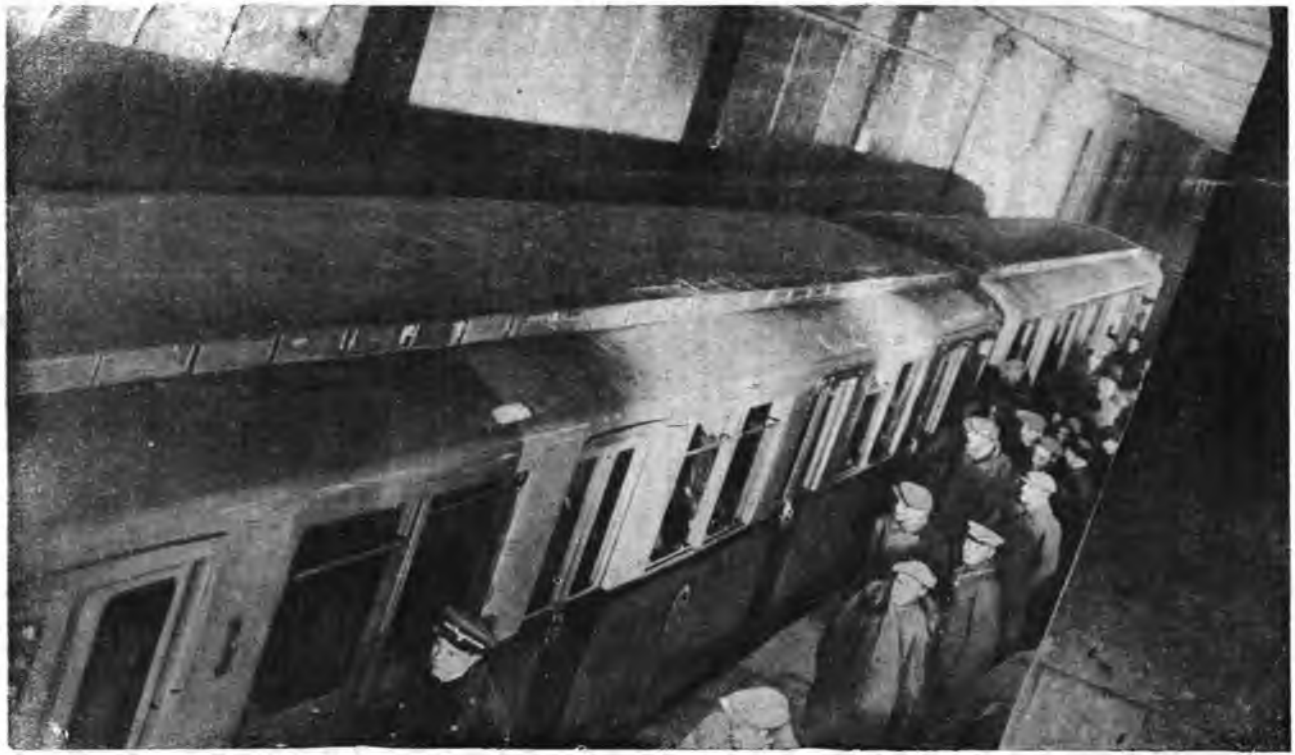
— А вы все-таки попробуйте,—сказал он настойчиво,— может быть получится. Я даже уверен, что получится.

И мы попробовали. И получилось. Получилось очень неплохо, и мы сейчас можем сказать, что всюду, где это будет необходимо, мы уже смело будем пользоваться «методом Хрущева», потому что он на практике себя оправдал. Этот способ проходки был успешно применен в районе Каланчевской улицы под Курско-октябрьской соединительной веткой и на Моховой вдоль здания университета.

На участке между Охотным рядом и Библиотекой Ленина проектировщикам, а затем и производственникам пришлось встретиться со сложнейшими конструкциями. Помимо обычных трудностей перехода от глубокого к мелкому заложению здесь располагалось разветвление линий кировского радиуса на два направления — фрунзенское и арбатское—с пропуском тоннелей одного под другим. Это требовало применения сложных конструкций, больших переходных камер пролетом до 13 метров при общей ширине подземных выработок до 30 метров.

Масштаб и сложность этих сооружений были необычны и для заграничной практики, а тем более в условиях проходки закрытым способом на деревянном креплении.

Положение осложнялось также и наличием крупных домов на поверхности над выработками. Вопрос о работах на этом



Первый поезд прибыл на станцию

участке несколько раз ставился на обсуждение в президиуме Моссовета. Товарищи Каганович, Хрущев и Булганин неоднократно выезжали непосредственно на место работ для осмотра и обсуждения вопроса. Указания тов. Кагановича помогли проектировщикам и производственникам справиться с этой труднейшей задачей.

Особые трудности представляла проходка тоннелей под домом № 6 по Каланчевской улице и у 4-го дома советов на Моховой улице.

В марте 1934 года тов. Абакумовым было выдвинуто предложение применить искусственное замораживание грунта для этих участков. Этот способ, ранее не применявшийся в нашем Союзе, но наиболее надежный, был принят, были разработаны соответствующие проекты, и тоннели на этих участках были успешно закончены.

Одной из первоочередных задач, которые пришлось разрешать в этот период проектирования (начало 1933 года), было устройство гидроизоляции тоннелей. Л. М. Каганович неоднократно подчеркивал огромную важность хорошей изоляции тоннелей от проникновения грунтовых вод, указывая, что тоннели и станции должны быть не только прочными, но и сухими, «чтобы нигде не капало».

Под руководством инженера Шелюбского, изучавшего этот вопрос за границей, были разработаны первые проекты наружной оклеечной гидроизоляции и технические условия на материалы и на производство работ.

Существенным моментом в техническом проекте являлась проработка системы вентиляции тоннелей. Московский комитет партии придавал большое значение обеспечению наилучших санитарных условий для пассажиров, трудящихся Москвы, и для обслуживающего персонала. Недочеты вентиляции, наблюдаемые на заграничных метрополитенах (особенно в Париже), не должны были иметь места в московском метрополитене.

Техническая литература не давала почти никаких сведений о системах вентиляции, особенно для глубокого заложения тоннелей. Благодаря энергичной работе начальника бюро санитарной техники Метропроекта, инженера Полякова, удалось найти правильное решение этого вопроса. Пользуясь советами привлеченных советских специалистов, и при содействии ЦАГИ были выработаны схемы и расчеты вентиляции и типы вентиляторов, и разработаны соответствующие проекты. Впоследствии, по получении данных о лондонском метрополитене, полностью подтвердилась правильность расчетов и конструкций, выработанных нашими проектировщиками.

Особый интерес представляет вопрос о выборе трассы арбатского радиуса. Сооружение тоннелей арбатского радиуса управ-

лением строительства вначале намечалось парижским способом. Для осуществления этого способа работ необходимо было заранее убрать с Воздвиженки, Арбатской площади и улицы Арбат все беспорядочно нагроможденное подземное хозяйство и укрепить значительное количество домов. Все эти работы потребовали бы значительного времени и больших денежных затрат и, что самое главное, вызвали бы нарушение городской жизни по столь оживленной магистрали, как Арбат. Вносился и ряд других предложений, однако ни одно из них не давало кардинального решения вопроса. И лишь личное вмешательство Л. М. Кагановича, тщательно изучившего трассу на месте, дало блестящее решение вопроса. По предложению Л. М. Кагановича арбатская линия была протрассирована влево от Воздвиженки и вправо от Арбата, по слабо застроенным кварталам, причем расположение станций сохранялось в наиболее загруженных точках (Арбатская и Смоленская площади).

Благодаря правильному выбору трассы арбатский радиус был сооружен траншейным способом в исключительно рекордный срок (менее года), и, что особенно важно, жизнь города и интересы населения почти не были нарушены.

Придавая огромное значение вопросу высокого качества архитектурного оформления станций первого советского метрополитена и учтя с исключительной дальновидностью грандиозность этой задачи, Л М. Каганович предложил привлечь к работе лучшие архитектурные силы Москвы.

Вопросам архитектуры тов. Каганович уделял очень много внимания и времени. Выбор материала для отделки, выбор освещения, расположение лестниц, входов и выходов, мельчайшие детали оформления и оборудования—все это проектировалось под непосредственным руководством и по указаниям тов. Кагановича и неоднократно рассматривалось на заседаниях МК.

На примере выбора трассы арбатского радиуса, на ряде других бесчисленных вопросов, разрешенных нами благодаря своевременным и исключительно четким указаниям Лазаря Моисеевича, на всем протяжении нашей работы под его руководством, в неоднократных встречах на десятках заседаний, совещаний, на поверхности, под землей, в рабочем кабинете—нас всегда поражало исключительное уменье Лазаря Моисеевича замечательно быстро разобраться в наиболее сложных технических вопросах, уменье быстро найти ведущее звено в решении особо сложных технических задач.

Нельзя не отметить того исключительно чуткого, отзывчивого отношения Лазаря Моисеевича к живым людям, особенно к строителям метро. Каждая встреча с Лазарем Моисеевичем нас вдохновляла, подбадривала, вселяла веру в торжество на-

шей победы. Годы, проработанные под руководством Лазаря Моисеевича на метро, являются годами нашего исключительного роста как коммунистов и инженеров. Каждый день мы учились у Лазаря Моисеевича подлинно большевистско-сталинскому стилю в работе.

Только благодаря повседневному конкретному руководству товарищей Кагановича, Хрущева и Булганина все вопросы строительства и оформления станций и вестибюлей так же, как и строительства в целом, могли быть и были разрешены в полной увязке с общей планировкой города и в соответствии с требованиями благоустройства красной столицы.

И. Г. АЙНГОРН

Заместитель начальника строительства метрополитена

ТОЧНОСТЬ, БЫСТРОТА, ОПЕРАТИВНОСТЬ

На Метрострой я пришел, уже имея разнообразный опыт хозяйственной работы. До этого я был коммерческим директором угольного Донбасса, председателем правления Всеукраинского акционерного общества торговли и одновременно Госторга, председателем Харьковской товарной биржи, ведал снабжением всех угольных районов Союза — в качестве директора Углеснаба, руководил новым шахтным строительством Подмосковного бассейна.

Вся эта работа дала мне, человеку, не получившему никакого образования,—я учился только в низшей школе—обширные практические познания, ознакомила с многочисленными районами, фабриками и заводами—поставщиками сырья, строительных материалов и механизмов, научила меня разбираться в людях, организовать их на выполнение той или иной оперативной задачи, наконец обогатила меня большим запасом наблюдений и впечатлений — всего того, что называется житейским опытом.

В апреле 1933 года меня вызвал к себе секретарь Московского комитета Н. С. Хрущев и предложил работать на метро.

Метростроевцы на отдыхе

Мне была поручена организация снабжения и транспорта строительства. В дальнейшем мне пришлось заняться также организацией подсобных предприятий, карьерного хозяйства и финансов строительства.

Это был период, когда метро начал подготовляться к большому развороту фронта работ, закладывались новые шахты, изыскивались новые методы работ. Однако нужно прямо сказать, что к этому времени, имея твердое указание партии о конечных сроках строительства, руководство еще не выработало плана и графиков, определявших объем работы на отдельные месяцы, декады и дни.

Тов. Каганович сразу предложил руководству разработать эти планы и графики. И вот, когда это задание было готово и определился объем работ, всем стало ясно, что строительство совершенно не подготовлено к такому грандиозному плану.

Мы с товарищами Ротертом, Абакумовым объехали карьеры строительства. Выяснилось, что эти карьеры совершенно не могут обеспечить строительство необходимым количеством бута, щебня и гравия. Нам нужно было свыше 75 000 вагонов этих материалов, а важнейшие карьеры даже не имели подъездных железнодорожных путей (Венев, Шишково), другие же карьеры, как например Дмитровский, Иктанский и Чагинский (ликви-

Метростроевцы на отдыхе в Кисловодске

дированные в скором времени), не имели запасов, добыча их равнялась нескольким вагонам в сутки.

Острота положения доходила до того, что начальник строительства тов. Ротерт вынужден был назначить специальную комиссию под моим председательством, куда входили все главные инженеры. В этой комиссии мы делили каждый вагон гравия, бута и щебня. Мы определяли наиболее опасные в смысле горных работ участки и давали туда те немногие вагончики материалов, которые поступали с наших карьеров. Нам нужны были сотни, тысячи вагонов ежесуточно, а мы имели только единицы, в редких случаях десятки вагонов. Словом, материальная база отсутствовала.

Строительство было начато без достаточной подготовки, нужно было быстро наверстать упущенное время. И здесь сразу сказалась помощь Московского комитета и Лазаря Моисеевича. Прежде всего строительству были выделены люди, энергичные большевики. Затем нам обеспечили механизмы—экскаваторы—и отвели новые месторождения—карьеры. Комсомольцы послали туда лучшие свои бригады на строительство подъездных дорог. Быстро развернулось строительство на самых карьерах. Метрострой стал получать материалы для бетона. Но и этого было недостаточно.

Тут строительству пришла на помощь Ивановская область.

Мы получили сотни маршрутов гравия из Нерехты, сотни барж пришли в Москву с гравием с Волги. Десятки артелей начали добывать гравий в новых карьерах, и на метро потекли все новые и новые маршруты с гравием, камнем, щебнем. В Москву было доставлено 77 800 вагонов этих материалов. Больше перебоев не было.

В области механизации работ наше строительство также не было своевременно обеспечено необходимым оборудованием. На стройке главенствовали первобытные кирка, тачка и носилки. Не было подъемников, частенько можно было видеть на шахте, как земля перекидывалась вручную лопатами с полка на полок. На такой работе далеко не уедешь.

Уроки Донбасса многому нас всех научили. В первую очередь взялся за широкое внедрение механизации заместитель начальника строительства тов. Абакумов. Обращение тов. Л. М. Кагановича о помощи Метрострою, направленное к московским заводам и фабрикам, получило отклик не только в Москве, но и далеко за ее пределами. И когда мне пришлось в Донбассе подыскивать необходимое оборудование, нашему строительству была оказана широкая помощь со стороны всех организаций. Заводы Ленинграда, Харькова, Одессы, Днепропетровска, Урала, Донбасса, многих краев и областей и в особенности Москвы безотказно снабжали нас оборудованием. Тысячи лебедок, сотни бетономешалок, камнедробилок, насосов, котлов, транспортеров, вагонеток, десятки компрессоров мы получили для метро. Сотни электромоторов дали заводы Ленинграда, Харькова, Ярославля. Тысячи километров кабелей и проводов отпустила электропромышленность.

Метрострой получил сильную базу строительных механизмов, которая ежедневно потребляла около 20 тысяч киловатт энергии.

Мало того, наша советская промышленность освободила строительство от необходимости импортировать оборудование. Так мы стояли перед необходимостью передать заказ на эскалаторы за границу, что стоило бы свыше трех миллионов рублей. Но наши советские инженеры, большевики, коллективы рабочих заводов «Красный металлист» в Ленинграде и «Подъемных сооружений» в Москве по инициативе Московского и Ленинградского комитетов партии поставили у себя производство высококачественных эскалаторов и обеспечили строительство метрополитена. Свыше тридцати заводов кооперировалось, чтобы дать во-время части к этим эскалаторам, и благодаря помощи и личным указаниям тов. Орджоникидзе успешно выполнило задачу.

Строительство метро было полностью освобождено советской индустрией от необходимости заграничного ввоза.

Сход на станции «Охотный ряд»

На одном из обычных совещаний в Московском комитете партии Лазарь Моисеевич обратился ко мне с вопросом, достаточно ли у меня работников по снабжению, и тут же добавил:

— Без крепких, энергичных работников вам одному не справиться!

Он был совершенно прав: аппарат снабжения был слаб и не поспевал за ходом строительства. А между тем снабженец не только должен итти в ногу со строителями, но и должен их опережать своевременной заготовкой всего необходимого, должен быть оперативным. Таких людей мне недоставало. Московский комитет и в этом случае помог нам: с московских заводов были переброшены энергичные товарищи, которые хотя и не были ранее снабженцами, но очень быстро привыкли к новой работе и отлично с ней в дальнейшем справлялись. Каждому был отведен определенный участок работы с полной ответственностью за его состояние. А когда наступали напряженные дни на том или ином участке, я направлял туда лучших работников—они принимали все меры, чтобы с помощью местной общественности ликвидировать отставание. И в этих случаях нам крепко помогал МК.

Помню такой случай. В октябре 1934 года из-за несвоевременной доставки цемента на строительстве начались перебои. Меня немедленно вызвал к себе тов. Хрущев и ночью в моем присутствии долго говорил по телефону с многими товарищами: с Лившицем—директором Северокавказской железной дороги, который должен был обеспечить вагоны для доставки цемента из Новороссийска, с политотделом Донецкой дороги, которая должна была вывезти цемент из Амвросиевки, разговаривал также с директорами заводов Щуровского, Воскресенского, Подольского и др. Все было мобилизовано в помощь нам. Кроме того Московский комитет командировал двух секретарей райкома Москвы товарищей Кулькова и Корытного на отгрузку цемента в Вольск и Новороссийск. Сам я отправился в Донбасс, в Амвросиевку. В результате—из Амвросиевки за шесть дней было отгружено свыше 460 вагонов, а со всех заводов было отправлено за месяц около 2 200 вагонов цемента. Небывалая цифра! [1]

На заводах и по железным дорогам по призыву тов. Косарева нам усиленно помогали комсомольцы. Каждый день грузилось по нескольку маршрутов цемента. Северокавказская, Донецкая, Казанская и Курская дороги организовали свои бригады, которые без задержки продвигали маршруты к Москве. На всех вагонах были надписи «Цемент для метро», и этого

---

[1] Всего на строительстве первой очереди израсходовано 19 500 вагонов цемента.

было достаточно для того, чтобы маршруты нигде не задерживались. Из Новороссийска например маршруты приходили за пять суток, в то время как обычно они идут в Москву около двух недель. Прорыв с цементом был ликвидирован, положение было спасено.

Комсомол оказал нам огромную поддержку. Когда на строительстве выявился острый недостаток в лесоматериалах, две сотни комсомольцев немедленно, по первому моему вызову, выехали в Архангельск и, будучи до этого совершенно неопытными в погрузке леса на платформы, в выкалывании его изо льда, показали на работе подлинно большевистскую настойчивость и организованность. Они вскоре стали перевыполнять планы и нормы погрузки, которые даются старым специалистам-грузчикам, мобилизовали вокруг себя крепкие рабочие коллективы и добились отгрузки нескольких тысяч вагонов леса за один только месяц работы. Строительству после этого было обеспечено на много месяцев бесперебойное снабжение лесоматериалами [1].

Понадобился металл—наши комсомольцы немедленно едут в Донбасс, Крым, Днепропетровск, подымают местные организации комсомола на помощь метро, и металл течет маршрутами в Москву.

Да, мы очень благодарны ленинскому комсомолу за оказанную помощь!

Огромную помощь нам оказывал и Московский совет в лице тов. Булганина, который готов был выслушать наши просьбы в любой час дня и ночи и немедленно ставил на ноги всех, от кого зависело дело.

Свыше 500 заводов и почти все железные дороги работали для нашего метро. В его адрес были доставлены 151 110 вагонов разных материалов. Поистине вся страна строила его. Бывали дни, когда в Москву поступало для нас свыше 1 200 вагонов в сутки. Все эти огромные потоки грузов надо было строго учесть, сохранить, переработать, доставить на места и правильно распределить. В условиях московской тесноты и отсутствия площадок это было делом большой трудности.

Бесперебойность нашей работы обеспечивалась единственно той оперативностью, которой нас повседневно обучал Лазарь Моисеевич. Мы были в курсе всех повседневных нужд шахт и давали им все необходимое, зачастую прямо из вагонов.

В последнее время Лазарь Моисеевич поручил мне лично обеспечить все станции метро облицовочными материалами, особенно мрамором. Нелегкая это была задача! Нам оставалось два месяца до окончания всех работ. А было уложено

---

[1] Всего израсходовано 31 890 вагонов лесоматериалов.

лишь около 30 процентов мрамора, требовалось же всего 21 500 квадратных метров. Такая центральная станция, как «Охотный ряд», не имела ни одного вершка нужного мрамора. Было над чем поработать!..

И Метрострой в исключительно короткие сроки—в полтора месяца—создал крупнейшее в Советском союзе предприятие по переработке мрамора. Этот завод был укомплектован рабочими с наших шахт, которые никогда ничего общего с мраморным делом не имели. Но надлежащая работа партийной организации завода, администрации и коллектива инженерно-технических работников обеспечила успех в работе завода. Завод выполнил свою программу на 200 процентов и обеспечил снабжение станций.

Коллектив работников-снабженцев, заканчивая первую очередь, отлично подготовлен к борьбе и за вторую очередь метро. Сталинский стиль в работе, замечательным проводником которого у нас на метро был Л. М. Каганович, приучил нас выполнять боевые задания партии и правительства быстро, твердо и точно. Эти оперативные качества мы будем всемерно развивать в дальнейшей нашей работе.

М. Е. ЖУКОВ
Директор завода «Динамо»

ЭЛЕКТРОПОЕЗД ГОТОВ

Электровозы, построенные на нашем заводе, успешно конкурируют с итальянскими и работают не хуже американских. Это показала проверка их работы на Сурамском перевале. Недаром мы назвали это свое детище великим именем—«Владимир Ленин».

Между прочим Наркомпуть—непосредственный потребитель нашей продукции—встретил наш электровоз с большим недоверием. Хорошо, что общественность наша нас здесь решительно поддержала.

Когда возник вопрос о постройке подвижного состава для метро, мы ясно почувствовали большую ответственность и все трудности этой задачи. Мы постарались использовать все лучшее из иностранного опыта. Схема нами была взята английская, но конструкция аппаратов была значительно усовершенствована. Здесь мы пользовались американским материалом и отчасти—немецким. В результате получилась оригинальная советская конструкция.

Прежде всего были построены опытные образцы. Мы построили деревянный электровоз и на нем проверяли работу всех аппаратов, чтобы затем уже уверенно приступить к постройке вагонов для тоннелей.

Сборка вагонов метро на заводе им. Кирова «Динамо»

Первой задачей было приготовить все приспособления для производства аппаратов и моторов. Это в свою очередь потребовало, как никогда раньше, образцовой работы нашей инструментальной мастерской и значительного повышения ее производительности.

Был продуман и составлен точный график работы. Планы переданы в цехи. Каждому рабочему было поставлено совершенно точное задание, причем было не только указано, что именно он должен сделать, но и буквально час, когда должна была быть сдана работа.

Наши рабочие подошли к выполнению задачи с полным пониманием политической ответственности за порученное дело. Все подтянулись и внимательно следили за ходом работы. Работа каждого отдельного рабочего подвергалась ежедневному обсуждению во время обеденного перерыва.

Инженеры наши прикрепились к цехам, и отдельные неполадки, возникавшие в ходе работы, тут же на месте ими устранялись.

Трудности начались в литейной. Первые остовы мотора не удавались. Дело это было поручено старому, опытному рабочему Гуськову и его бригаде.

Мы вызвали тов. Гуськова и сказали:

— Неужели не вывезешь?

Для Гуськова это было вопросом самолюбия. Работал он с огромным упорством и своего добился.

Старый кадровик рабочий Мосолов выдвинул встречный

план и перевыполнил свое задание. Большую и важную роль сыграли комсомольские бригады, например бригада комсомолки Качкиной. Бывший беспризорный Гришин тоже показал себя на работе как лучший ударник. Отличились инженеры Цилин и Комиков.

Основные трудности получились у нас при серийном производстве моторов. Среди некоторых инженеров даже возникли панические настроения, предлагали заново переделывать мотор.

Мы на это не могли пойти. Это означало бы срыв всех сроков.

Наши конструкторы взялись за усиленное изучение причин неудачи первого мотора. Работа была проделана воистину колоссальная, стоившая многих бессонных ночей многим товарищам. Провели до тридцати вариантов различных испытаний и наконец нашли «причину всех причин». Оказалось, надо было изменить положение дыр для вентиляции в якоре мотора.

После этого вопрос о моторе был окончательно решен, и мы перешли на серийное производство. Моторы наши по всем своим свойствам лучше соответствующих заграничных.

С большими трудностями встретились мы также при изготовлении аппаратов управления. Аппараты эти завод строил впервые. Первые изготовленные нами образцы не внушали работникам большой уверенности.

И все же после упорных поисков инженеров Баталова, Жица и молодого инженера-коммуниста Серебрякова, а также рабочих Голикова, Захарова и Наумова задача была успешно решена.

У всех нас естественно было большое желание видеть свое оборудование в законченном агрегате. Но здесь отставал Мытищинский завод, изготовлявший металлические части для вагонов метро.

Благодаря энергичному вмешательству Лазаря Моисеевича, собиравшего несколько раз по этому вопросу заинтересованные стороны, положение в Мытищах было выправлено, и вскоре наш завод получил первый вагон под монтаж.

Мы приступили к монтажу. На первых шагах по вине завода «Электросвет», задержавшего поставку электропровода, кабеля и арматуры, возникли у нас затруднения. Здесь опять же пришли нам на помощь МК партии и Моссовет, подтолкнувшие отстающих товарищей.

Монтажники наши, максимально используя оставшееся время, работали подлинно по-большевистски. Некоторые из них не уходили из цеха по четверо суток и ночевали на заводе. Инженеры Александров, Прохоров, Лаурин, Володин почти безотлучно находились на монтаже. Такой же трудовой героизм проявляли мастера и рабочие. Следует отметить товари-

щей Рязанова, Гаврилова, Михайлова, Успенского, Дейфт, Серова, Шаумяна и др. Монтаж был закончен в срок.

Теперь необходимо было перейти к самой кропотливой и тщательной проверке всей системы электрооборудования на месте и перед пуском в тоннель опробовать действие аппаратов на нашей заводской ветке. Произведенные испытания дали полную уверенность, что электропоезд будет работать хорошо.

Тем не менее, когда мы спускали вагоны в тоннель, все мы переживали сильное нервное возбуждение. Группа первого водителя поезда инженера Шполянского и наши монтажники провели последние полтора суток в депо Метростроя.

15 октября, в восемь часов вечера, по гудку вожатого Шполянского поезд уверенно вошел в тоннель, постепенно набирая скорость до шестидесяти километров. Шел он ровно, плавно, все аппараты работали безупречно.

Мы, первые пассажиры этого прекрасного поезда, радостно поздравили друг друга.

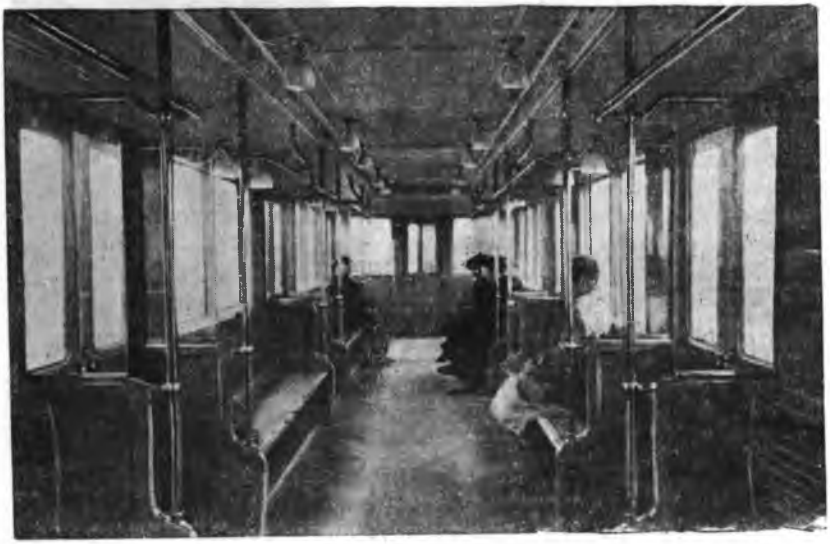
Инженер А. А. ТОЛЧИНСКИЙ
Технический директор завода «Динамо»

ПЕРВЫЙ ВАГОН МЕТРО

В номенклатуру нашего завода входит электрооборудование подвижного состава—от крохотного рудничного электровоза «Лилипут» до мощного скоростного пассажирского электровоза им. Политбюро. Посмотреть на электровоз—проще простого. Но в простых его формах заключено глубочайшее техническое содержание. Так например один из установленных на электровозе аппаратов—быстро действующий выключатель, защищающий его от коротких замыканий,—производит свою работу в одну трехсотую долю секунды, разрывая при этом ток до полутора тысяч ампер, при трех тысячах вольт. Аппарат этот состоит из полутора тысяч отдельных деталей, обеспечивающих в совокупности его безотказную и безукоризненную работу.

Опыта по изготовлению оборудования для метрополитена наш завод, разумеется, не имел, как не имел его и никто в Союзе. Особая сложность и ответственность этого задания были приняты всем коллективом как труднейший технический и политический экзамен.

Перед нами был выбор: либо скопировать какой-либо из



В вагоне метро

существующих метрополитенов либо разработать собственную конструкцию, исходя из того, что наш метрополитен должен быть лучшим в мире.

Завод избрал последний путь.

Итогом нашей работы явился переход завода и его людей в высший класс техники. На заказе метро завод вырастил и сплотил коллектив людей, которые обрели вкус к разрешению технических задач во всей их количественной и качественной полноте.

Я расскажу историю с мотором.

Освоение новой техники всегда сопровождается рядом трудностей и неожиданностей, предвидеть которые заранее невозможно.

Первая партия моторов, выпущенных в серийном порядке, при повторных испытаниях не дала запроектированной мощности. Нас ввели в заблуждение предварительные испытания.

— Надо просить о смягчении технических условий,—настаивали маловеры,—нам никогда не изготовить моторы требуемой мощности.

И сыпались доказательства, совершенно неоспоримые, подкрепленные точнейшими и тончайшими расчетами.

— Дорогие друзья,—говорили они,—ей-богу же, математика наша точная, ее молодостью не перешибешь!

Первый вагон

А надо сказать, что подавляющее большинство руководящих кадров завода, мастеров, бригадиров—молодежь советской формации, выросшая вместе с успехами нашей промышленности, вместе с ростом завода «Динамо».

Математику мы, верно, не перешибли, да и не собирались перешибать, а только вступили с ней в более тесный и плодотворный союз, чем наши заводские маловеры.

Началась борьба за улучшение мотора.

На эту работу мы посадили самых сильных конструкторов и расчетчиков—профессора Перевозского, инженеров Барунского, Иоффе, Литвака и мастера Куколева. Три месяца упорной работы, свыше сорока длительных и тщательных испытаний мотора дали возможность заводу вскрыть ошибки, добиться улучшения мотора и перекрыть технические условия Метростроя...

Ряд молодых инженеров, работавших над проектированием электрооборудования для метрополитена. внес много оригинального в конструкции, что разрешило наиболее сложные узловые вопросы.

Инженер Жиц дал безукоризненную конструкцию главного предохранителя.

Инженер Баталов разрешил вопрос автоматизации управле-

ния в очень тяжелых условиях широкого диапазона напряжения в третьем рельсе.

Профессор Перевозский, запроектировавший тяговой двигатель, внес в него много нового, что выдвинуло его в число наиболее легких тяговых двигателей лучших мировых фирм.

На совещании в сентябре 1934 года Лазарь Моисеевич Каганович, пристально следивший за всеми этапами нашей работы, дал нам окончательные установки, лично разрешил такие серьезнейшие вопросы, как вопрос внутризаводского распорядка, вопрос о заводах-смежниках. Это привело к резкому перелому в деле укомплектования аппаратуры моторов и количественного подтягивания заводом своих обязательств перед метро.

При помощи Лазаря Моисеевича завод в сентябре месяце выпустил единовременно тридцать два тяговых электродвигателя, обеспечив ими полностью восемь секций метро.

5 октября секция впервые получила напряжение и сделала первые робкие движения по заводскому корпусу.

Мы, динамовцы, первые увидели, как движется первый вагон советского метрополитена. Это было на поверхности земли, это было в ярком свете дня, когда двинулся по нашей опытной заводской ветке вагон, осужденный на то, чтобы никогда не увидеть дневного света.

13 октября утром сопровождаемая специальной бригадой заводских мастеров секция специальным паровозом была отправлена в депо метрополитена. Несмотря на то, что был выходной день на заводе, секцию собрались провожать лучшие люди завода.

Два дня, оставшиеся до пуска первого поезда, мы знакомились с состоянием депо и подстанции, с состоянием рельсового пути и третьего рельса.

Вечером 15 октября заместитель начальника Метростроя сообщил мне о готовности тоннеля к приемке вагона. Вагону дано было напряжение, и он самоходом пошел в тоннель, где забрал руководящий состав метро и пошел в свой первый подземный рейс...

П. П. ЗАРЕМБО

Главный инженер пути

СРОКИ ХВАТАЛИ ЗА ГОРЛО

Рельсы похожи друг на друга—они тянутся бесконечно и монотонно, и жизнь строителя-путейца может показаться несведущему человеку крайне однообразной. На протяжении пятнадцати лет, на протяжении сотен километров приходилось мне укладывать железнодорожные пути. Я родился за три года до конца прошлого века, на укладке Сибирской дороги. И рос я на постройках Сибирско-китайско-восточной... Работал на постройках сахалинских железных дорог, дорог Дальнего Востока и Восточной Сибири, прокладывал ветки во Владивосток, сооружал железную дорогу, руководил строительством дороги Караганда—Балхаш, работал на канале Волга—Москва и отсюда по личному предложению Лазаря Моисеевича был переброшен на строительство метрополитена. Всюду как будто одно и то же: выемки, укладка полотна, прокладка путей, шпалы, рельсы. Но для специалистов дороги не похожи одна на другую, различны условия работы на них, различны методы укладки. Даже укладка в железнодорожных тоннелях резко отличается от работы по укладке в тоннелях метро. Вот на Сахалине и Дальнем Востоке работу

усложняла переброска транспорта через Татарский пролив. приходилось на речных баржах переправлять паровозы и вагоны по Амуру и потом через Татарский пролив на Сахалин. А в метростроевских тоннелях не меньшим, пожалуй, затруднением явились невинные на вид отверстия в лотке тоннеля. Они остались после постройки. Они имели размер немногим более полуметра, но эти проклятые полметра заделывались иногда сутки, иногда двое суток, а иные дыры пожирали даже до пятнадцати дней работы. Беда была в том, что все они давали после заделки течь, пропускали грунтовую воду. Это очень задерживало укладочные работы. А заданный срок окончания укладки оставался неизменным. Кроме того часто правительственная комиссия по качеству, принимавшая тоннели, браковала, откладывала окончательную приемку, требовала доделок, исправлений. Лазарь Моисеевич, лично проверяя качество работы, требовал от нас совершенно сухого тоннеля. Весь коллектив метро боролся за выполнение его директив. Все это также сокращало время, оставшееся для укладки путей. Сроки хватали нас буквально за горло. Укладка путей— одна из самых последних, завершающих работ по строительству метро. Ведь именно на нас было возложено непосредственное задание проложить подземные пути под столицей. Могли ли мы задерживать такие работы?

А в тоннелях метро еще во многих местах находились леса, они стесняли работу. Учтите, что только на первом участке требовалось транспортировать по тоннелю укладочный материал в размере четырех тысяч вагонов. Попробуйте протащить эту уйму сквозь путаницу балок, проводов, остатков опалубки в местах, где и ходить-то было трудно, и вы поймете всю сложность работы. Прибавьте к этому еще такую работу, как сверление в шпалах семисот тысяч отверстий, завинчивание семисот тысяч мощных шурупов, грандиозный объем работ по резке рельсов... И все это при отсутствии инструментов, часть которых нам приходилось самим конструировать.

Вот тут мы и убедились, как разнообразна жизнь путейца-укладчика, как непригодны здесь, под землей, все уже изученные нами методы прокладки. Однако опыт коллектива, с которым я уже работал на ряде строек, опыт лучших товарищей, инженеров и техников, помог нам в течение первого же месяца сконструировать специальные шаблоны держателей рельсов, шаблоны для сверления шпал. С помощью этих шаблонов мы избежали необходимости сверления шпал в тоннеле. И щебень у нас не засорялся отходами древесины. Пустились на хитрости, приспособили для завинчивания шурупов электродрели и робелевский станок. Этой механизацией и остроумным приспособлением инструментов мы сделали трудовой процесс

стройным и понятным и сократили примерно в два раза плановую потребность в рабочей силе.

Трудно было и с людьми—нехватало специалистов-укладчиков. Некоторые начальники участков—инженеры, железнодорожные мастера—не могли выполнить работу необходимого качества в жесткие сроки. Пришлось кое-кого снять с работы; нескольких инженеров сместили на низшую должность. Приглашенные нами на работы взамен снятых быстро освоили технику укладки и обучили рабочих в десять-пятнадцать дней настолько, что установленная норма аккуратно выполнялась. Вскоре лучшие бригады под руководством хороших укладчиков давали в смену до 75 метров окончательно отделанного пути с третьим рельсом. А план предусматривал лишь 25 метров.

Нет, весьма разнообразна жизнь путейца-укладчика. Для московского метрополитена верхнее строение пути запроектировано особо и специально: оно отличается от всех, даже самых первоклассных дорог НКПС, от структуры надземных путей. Метро требовал значительно большей прочности. Рельсы брались самого мощного типа. На кривых применены специально рельсы-упоры; подкладки имеют в полтора раза большую площадь, чем на обычных железных дорогах; щебень необходим гранитный—лучшего качества.

Наш рельс до укладки держал особый экзамен. Его проверяли дефектоскопом. Этот аппарат изобрел механик Карпов, коммунист, в прошлом партизан. Дефектоскоп Карпова как бы прощупывает нутро рельсов. От него не ускользнет внутренняя трещина. Аппарат Карпова обошелся нам около тридцати тысяч рублей. Американский же дефектоскоп Сперри, стоящий девяносто две тысячи долларов, обнаруживает лишь крупные трещины, примерно в пять-семь раз крупнее, чем изъяны, подмечаемые карповским дефектоскопом. Очень странно, почему НКПС до сих пор в своей системе не применяет этот замечательный прибор. Мы применяли дефектоскоп также на проверке сварки рельсов на стыках. В метро рельсы на стыках свариваются. Вообще все случайности, могущие по причине плохого качества рельсов или сварки повлечь катастрофу, абсолютно исключены. Мы со спокойной душой заявляем, что московские пролетарии могут чувствовать себя на наших подземных путях вне всякой опасности.

Не забывали мы и о красоте. Щебень на путях мы около станции заменили бетоном. С бетона грязь легко смывается струей из обыкновенного брандспойта.

Мы должны были сдать путь 15 октября 1934 года. Уложиться в этот срок можно было лишь при исключительно дружной работе рабочих бригад и инженерно-технического персонала. Некоторые бригады работали без перерыва по четыре-пять

смен. Комсомольская бригада Спивака по укладке третьего рельса, бригада Лебедева по укладке пути, женская бригада Романова, бригада комсомолки Кузнецовой, бригада Сальникова по укладке пути, Бирюкова и Фомичева—в последние десять дней своей беспримерной работы имели лишь два перерыва по четыре-пять часов. В последние три дня все эти бригады обедали один раз. В этой напряженной обстановке, не теряя бодрости и подбадривая окружающих, бессменно работали инженеры Дудуляк, Павлов, парторг Цапцин, механик Андруцкий, дорожный мастер Прохудкин, инженеры Лифщиц, Красногорский, Магнус. Дудуляк двенадцать дней не был дома. В эти боевые дни человек, спавший три часа, прозывался в шутку «буржуем». Комсомольцы не отпускали своих товарищей домой: «Смотри, дома мать пожалеет, не разбудит, а сам проспишь».

И точно в срок, 15 октября, на нашем участке прошел первый поезд метро. Первый поезд—из депо на парковый путь через первые стрелки спуска в тоннель—вел я вместе с вожатым Шполянским. Он спросил меня:

— С какой скоростью можно следовать?

— По нашим правилам,— отвечал я,—можешь ехать с такой скоростью, с какой у тебя колеса повернутся. Путь надежный.

А все-таки, когда шли первый раз, какое-то ощущение боязни было. Мало ли что может случиться? Или габарит перескочим, или крепление какое-нибудь отойдет, или доска, поддерживающая бетонную конструкцию, зацепит за вагон.

Уже перед самым пуском поезда, когда все было проверено и третий рельс находился под напряжением в девятьсот вольт, обходили мы с начальником участка Абакумовым путь. Вдруг видим—в потолке тоннеля не закреплено отверстие и через него сыплется щебень. Я решил проверить, нет ли там наверху «запасов». Я бросил в отверстие камень, и вдруг сверху пошла груда щебня—со страшной силой рухнуло оттуда кубометров двадцать. Оказалось, что при уборке оборудования бункер-то сломали, а щебень сверху полностью не использовали. Он остался висеть над головой... После уборки щебня тов. Абакумов дал распоряжение о пуске поезда в тоннель. Со второго рельса поезд пошел со скоростью 60 километров. Ни перекосов, ни осадок по всему участку не было ни одного. Тогда я почувствовал, что недаром мы за последние семь суток укладки отдыхали лишь три часа... Товарищи Хрущев, Булганин и Косарев вошли в вагон, и первый поезд метро помчался по нашим путям, укладка которых стала одним из самых больших дел моей жизни.

И. А. СОНКИН

Парторг электромонтажных работ

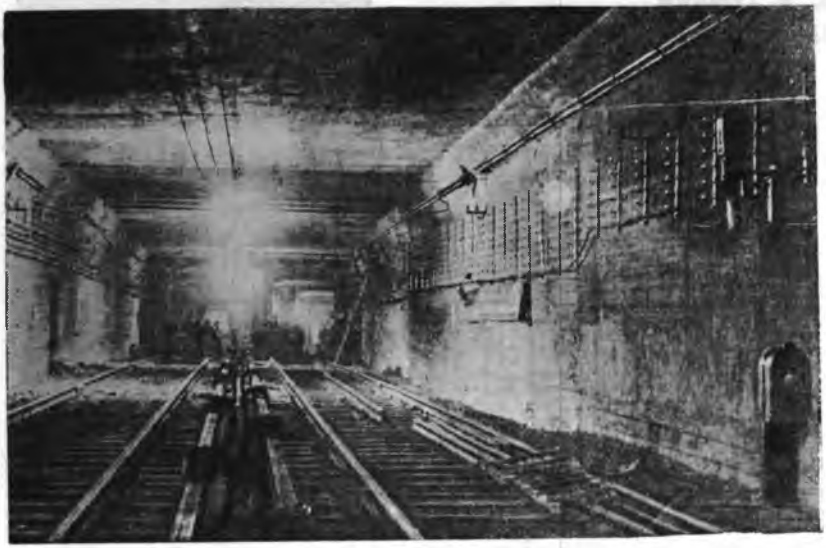
ПОРА ВКЛЮЧАТЬ!

Закончив бетонные и земляные работы, Сокольнический райком перебросил меня на партийную работу—парторгом электромонтажных работ всей трассы Метростроя, с подчинением всех электростанций, понизительной станции, освещения, блок-постов и кабельных работ.

Мне жалко было расставаться с моим коллективом, и многое вспоминалось—трудности, сопровождавшие наши успехи, и успехи, которые достигались с таким трудом. Вспомнил мотористов по земляным работам, вызвавших на соревнование бригаду землекопов по выемке грунта и дававших показатели до двухсот двадцати подъемов в смену.

Не хотелось расставаться с людьми, с которыми каждый день спускался в котлован, с которыми так много говорил о том, сколько кубометров бетона уложено, сколько кубометров земли вытащили. Это были мобилизованные и немобилизованные разных специальностей: текстильщики, швейники, металлисты, монтеры, переродившиеся в работе на метро, люди, у которых каждый кубометр земли и бетона лежал «близко к сердцу»...

Я помню, как на трассе третьего участка подошла ко мне мотористка:



Внутренний вид готового двухпутн.го тоннеля

— Трос рвется со скреперов несколько раз в день, и если вы его не смените, то я сама пойду к Кагановичу, и он мне сменит трос!

Очень сплачивали нас десятиминутки, которые мы устраивали каждой бригаде после окончания работы. На эти десять минут оставались все, и каждый в отдельности докладывал, что он сделал, как выполнил план, какие есть недочеты.

На десятиминутках разбирались вопросы об опозданиях, прогулах и браке. Бригада сама ставила вопрос о том, чтобы прогульщиков снимать с работы, чтобы они не позорили наш цех.

В борьбе за лучшую бригаду механического цеха вперед вышла бригада Куликова с четвертого участка. Куликов-слесарь объединил вокруг себя тридцать пять человек и руководил целой сменой работ. Энергичным и преданным делу работником был Бурмистров. У него лучше всех сколоченный коллектив, и по нему равнялись остальные работники.

В кузнечном цехе, долго страдавшем от пьянки, появился молодой кузнец Романов, попавший к нам по зову своего отца, также работавшего кузнецом. Ни один кузнец, а их было у нас двенадцать человек, не мог достичь его нормы. Ни один расценок нельзя было применить к нему: он их ломал, все время перевыполняя норму.

На эскалаторе

Вспоминаю сварщицу Манюшину, которая до Метростроя никогда не работала на сварке. Она изучила это дело, посещая вечером рабфак; ко всему этому она несла большую общественную нагрузку. Манюшина давала лучшие показатели по автогенной сварке, стала лучшей ударницей и получила премию механического цеха. Или слесарь Давыдкин. Он был грешен тем, что разбирал новые механизмы на других дистанциях и тащил их к себе: лишь бы не стояла бетономешалка. Он здорово на этом пострадал, его даже исключили из комсомола. Переусердствовал!

Я сделал его снабженцем специально по запасным частям. Тут он себя показал. В течение некоторого времени он наполнил кладовую запасными частями. Мы пользовались литейной мастерской фабзавуча Метростроя, заводами, находящимися в Сокольническом районе. Впоследствии за свои показатели Давыдкин был восстановлен в комсомоле. Больно мне было и с ним расстаться.

Переходя на другую работу—парторгом электромонтажных работ Метростроя, я взял с собой тридцать лучших рабочих, с которыми мы вместе строили дистанцию.

Здесь мне пришлось столкнуться с тремя организациями: с Московской конторой Электропрома, проводившей монтаж электростанций, понизительных станций и всего освещения;

с Насосбытмонтажем, который вел работу по сигнализации, блокировке, автоматическим стрелкам, и наконец со 2-м заводом по укладке кабеля.

Первой задачей было передать опыт метро новым людям. Кадры по электромонтажу собраны были со всех концов Союза. Были бригады из Харькова, Киева, Ленинграда—люди, которые работали по монтажу на крупных заводах.

Боевая работа, в разгар которой я попал на метро,—пуск 15 октября первого поезда. Тут монтажники решали положение.

Немедленно был собран актив сигнализаторов, и приступили к работе по установке к 15-му числу блок-поста на пути Комсомольская площадь—Сокольники. Здесь проявила себя бригада Филатова. Люди не уходили домой, ночевали тут же, в блок-посте, чтобы только закончить в срок работу.

15-го числа на Сокольнической электроподстанции монтажники включили первый ток. Это было для нас большим удовлетворением.

Долгие споры с парторгом Электропрома Веденеевым вызвали у меня вопрос о том, как должны мы построить свою партийную работу, чтобы выполнить план и график работы. Веденеев возражал против постановки на партгруппе вопроса о выполнении плана начальниками Фрунзенского участка.

Я не согласился с ним. На партгруппе я показал со всей силой, как должна партийная организация заниматься вопросами партийно-массовой работы и выполнения плана. Были разработаны мероприятия для выполнения плана по Фрунзенскому району, была определена ответственность руководителей и в частности—треугольника. После этого совещания все заговорили: «Наконец-то взялись за монтажников!»

Далее мне пришлось выдержать бой с начальником монтажных работ Сорокиным по специальному вопросу.

Он говорил, что утвержденный МК план-график подачи тока в первый ртутник к годовщине Октября невыполним. Мы долго с ним спорили, настояли на своем—график выполнили в срок и первый ртутник дали к годовщине Октябрьской революции. Урок этот пошел Сорокину на пользу—он теперь справляется с графиком, как надо.

Затем пришлось мне ликвидировать прорыв на Крымской подстанции. Падение труддисциплины, прогулы, опоздания на работу, отсутствие партийно-массовой работы, неверие руководителя в выполнение графика привели к отставанию на целый месяц. Мы обсудили дело на партгруппе, добились смены руководства, развернули соцсоревнование и ударничество, организовали стенгазету.

Теперь на Крымской подстанции график выполняется отлично.

И. Н. ГУРЕВИЧ
Начальник монтажных работ

АЗБУКА ПОДЗЕМНЫХ ОГНЕЙ

Когда работаешь дни и ночи под землей, совершенно теряешь точное представление о времени и о том, что происходит во внешнем, «поверхностном» мире. Выходишь с работы, выползаешь наверх, думаешь—часов семь вечера, а, оказывается, уже четыре часа утра. Увлекшись делами «черного свода», совсем забываешь о белом свете.

Впрочем для нас, автоблокировщиков, «белый свет»—это не только обозначение солнечного мира. Для нас белый, зеленый, красный свет имеет свой особенный смысл: световая сигнализация в нашем деле играет огромную роль.

На мою долю выпала работа по устройству сигнализации, централизации, блокировки на московском метрополитене. Автоблокировка—это душа движения, это живая связь путей, это вездесущий «дух разума» метро и, если хотите, даже механизированный ангел-хранитель...

Моим делом было зажечь путеводные звезды в тоннелях московского метрополитена. Это очень ответственный участок эксплоатации метро.

У меня в этой области имеется значительный опыт. Я больше

двадцати лет работал по этой части на заводах Сименса и Гальске. Потом с 1918 года до последних дней заведывал железнодорожной блокировкой в СССР.

Специалистов этого рода у нас чрезвычайно мало. Почти все они находятся на железнодорожном транспорте. НКПС и сам чрезвычайно нуждается в этих работниках, поэтому отпускать их на метро он естественно не мог. Приходилось изыскивать хитроумные пути, чтобы заполучить старых, опытных работников, которые проработали со мной несколько десятков лет. Так, правдами и неправдами, скомплектовали мы монтажную группу, которая в последнее время разрослась в солидную организацию—свыше двухсот человек. Сроки нам даны были поистине микроскопические. Измерение времени мы вели не по дням, а по часам. Устанавливать пришлось огромное количество очень сложных, капризных, тонко реагирующих приборов. Среди них было немало таких, которые до того не были освоены на производстве, а следовательно и в эксплоатации. От импорта мы отказались.

Приходилось тщательно следить за выполнением заказов на заводах и в отдельных мастерских, а также кропотливо изучать эти приборы в условиях эксплоатации.

К работам по монтажу мы приступили в то время, когда опалубки еще не были сняты. Вот и приходилось большей частью бить дыры в крепких стенах, сидя на распорках и опалубках. Инструментов тоже нехватало. Одновременно с путевыми работами устанавливались приборы, рельсы, стрелки. Но все мы были до такой степени охвачены желанием закончить порученную работу в срок, так были все увлечены этой новой, сложной и ответственной работой, что бригадиры, электромонтеры, механики часто по трое-четверо суток не вылезали из тоннеля.

Бывало, что уложенные с таким трудом кабели и поставленные приборы рвались и снимались с места только потому, что одновременно с нашими работами происходила уборка огромного количества стройматериалов, снимались опалубки, складывались тяжелые рельсы.

Часто нарушалась рельсовая цепь—главный нерв автоблокировки, срывались штепсели, наконечники. Вынужденные простои затрудняли ход монтажных работ. В памятный день 15 октября мы лишь за восемь часов до пуска первого поезда получили наконец необходимые путевые устройства и стрелки. И за этот невероятно короткий срок сумели все-таки включиться в общую систему автоблокировки, не задержав пуска поезда ни на одну минуту.

В пространстве мы также были стеснены, как и во времени. Теснота иногда бывала почти трамвайная. В этих условиях даже старые, опытные специалисты не могли скрыть своего вос-

Монтажные работы в тоннеле

хищения бригадой комсомольцев, которая была командирована к нам со второй дистанции. Они проявили огромную энергию во время укладки кабелей и установили целый ряд приборов. Из этих молодых работников выдвинуто большое число монтеров. Они сейчас назначены бригадирами и оставлены на Метрострое работниками эксплоатации. Они будут работать на тех самых приборах, которые установлены их руками.

Из совсем новых, лишь нами освоенных приборов прежде всего надо указать на автостоп. В Америке автостопы сейчас лишь вводятся, а у нас на метро они установлены при каждом сигнале. Если светофор дал красный сигнал, то зазевавшийся водитель поезда не сможет проскочить мимо автостопа. Автостоп автоматически останавливает поезд.

Составление самого проекта блокировочной сети не представляло особенных трудностей. Автоблокировка вообще находится у нас в СССР на высоком уровне. При сличении и сопоставлении разных заграничных систем мы отбросили все лишнее, устаревшее, а все лучшее сочетали в нашем проекте.

Гораздо труднее было получить те приборы, которые мы должны были впервые освоить на наших заводах, особенно в условиях того времени. Наркомтяжпром не имел еще достаточного количества заводов, могущих произвести необходи-

мые нам приборы. Заказы были переданы НКПС. НКПС разместил их по разным мастерским и заводам. Но каждый завод был занят выполнением своего собственного промфинплана. Никто не хотел жертвовать своим временем, аппаратом, техническими средствами, чтобы осваивать новые приборы. Тогда мы решились на героический опыт: устроили у себя мастерскую опытных образцов. Раздобыли образцы из лаборатории, выписали из-за границы и стали их сами копировать и изготовлять. Только после испытания образцов в лаборатории и на путях передавали мы их тому или иному заводу для массового изготовления. Чтобы облегчить заводам эту работу, мы расчленили каждый прибор на две-три детали и заказывали разным заводам. Восемнадцать заводов изготовляли для нас детали. Например для того, чтобы изготовить светофоры, приходилось заказывать модель и литье на заводе им. Войтовича; заводской инструмент и штамповку разных деталей светофора— на заводе им. Орджоникидзе; ламподержатели делал нам завод «Электрик»; ленты изготовляли «Коминтерн» и «Красный сигналист» в Одессе; фарфор и матрицы для сопротивления были сделаны для нас на заводе Гжель; патроны, лампы и прочее сработали по нашему заказу другие заводы. Сборку же приборов мы производили в своей мастерской.

Благодаря такой постановке дела мы через девять-десять месяцев имели готовые приборы. История нашей техники не знает случаев, чтобы новые сложные приборы были освоены в такой короткий срок. Это казалось почти невероятным.

Правда, НКПС нам сильно помогал. Много для нас делал в этом отношении тов. Машутин, заместитель начальника связи. У нас нехватало людей, и многие начальники связи дали нам возможность пользоваться их работниками во внеслужебное время. После пяти часов вечера люди приходили к нам и работали до глубокой ночи. Здесь особенно поддержала нас Московско-казанская дорога—начальник связи дороги тов. Моисеев командировал к нам лучших своих работников.

Дружными, часто героическими усилиями, умелой расстановкой людей и заказов мы добились выполнения в срок наших сложных работ. В тоннелях метро зажглись огни нашей сигнальной подземной азбуки, и когда первый поезд метро вышел в свой пробный рейс, зеленый сигнал нашего светофора открыл ему путь.

Инженер М. Н. ШПОЛЯНСКИЙ
Водитель поезда

ПЕРВЫЙ РЕЙС

Строители - энтузиасты отделывали последние метры тоннеля, прокладывали путь и контактный рельс, а мы, электрики, у себя на заводе монтировали и испытывали вагоны первой секции—метромоторный вагон № 1 ММ—I и прицепной № 1 МП—1001.

Электрическое оборудование моторного вагона метро представляет собой комплекс сложных и совершенных машин и аппаратов, связанных между собой автоматической системой управления. На техническом языке эта система называется индивидуальной электропневматической контакторной системой. В чем заключается эта система? На вагоне установлен ряд отдельных включающих аппаратов-контакторов; каждый из этих контакторов снабжен воздушным цилиндром и магнитной катушкой. Когда по присоединенным проводам в катушку подается ток, то она открывает клапан воздушного цилиндра и с помощью сжатого воздуха включает контакторы. Сжатый воздух как для включения контакторов, так и для автоматических тормозов вырабатывается мощным электрическим мотор-компрессором, установленным на каждом вагоне метро.

Электрические мотор-компрессоры для метро впервые изготовлены у нас в стране ярославскими заводами—Электромашиностроительным и Тормозным. До сих пор подобные машины у нас импортировались. Мотор-компрессоры на вагонах управляются «умным» аппаратиком—автоматическим регулятором давления. Он действует таким образом, что в одинаковой степени предохраняет систему от чрезмерного давления и исключает возможность оставления вагонов без сжатого воздуха, всегда необходимого им для надежного действия тормозов и электрических аппаратов.

Еще один весьма разумный аппарат следует упомянуть при этом кратком описании оборудования вагонов—это реле ускорения, выполняющее роль автоматического машиниста и сводящее работу живого машиниста лишь к выполнению ряда простых и легких операций. Реле ускорения методично управляет четырьмя мощными тяговыми моторами в восемьсот лошадиных сил, регулируя нарастание скорости в зависимости от условий движения, и таким образом обеспечивает плавный ход поезда метрополитена. Московским пассажирам метро следовательно не придется испытывать толчков и ощущений трамвайного типа, зависящих там подчас от неаккуратности вожатого.

Если прибавить еще, что приборы автостопа автоматически выключают и затормаживают поезд в случае проезда машинистом красного светофора, то станет ясно, что в оборудовании вагонов метро самым широким образом применена автоматизация. Автоматизация обязывает в первую очередь к культурному производству и монтажу оборудования и к строгой, точной проверке и испытанию его в действии.

Прежде чем вывести секцию метро на обкатную ветку завода для испытания вагонов в движении, я и мои помощники, инженеры Перкис, Савельев, Игнатьев и монтажники Росанов, Михайлов, Гаврилов и Горшков, провели ряд стационарных испытаний, не пропуская ни одной детали, повторяя в случае нужды одни и те же операции по нескольку раз и выправляя малейшие неточности. Опытная обкатка, проведенная 12 октября 1934 года, вселила в нас уверенность в четкой и надежной работе вагонов первой секции. 13 октября я вместе с заместителем начальника отдела подвижного состава Метростроя инженером Я. М. Фишманом осмотрели депо метрополитена у Северного вокзала и тоннель для выяснения путей подачи вагонов в депо и спуска из депо в тоннель. В депо уже находился мотовоз, который должен был принять наши вагоны от паровоза с железнодорожных путей и ввести их в депо. На всякий случай, если мощи и тяговой способности мотовоза было бы не-

Водитель первого поезда инженер Шполянский

достаточно, мы наметили резервные средства тяги. Тысячи рабочих дружно готовили тоннель к приему первого поезда. Свинчивались последние стыки рельсов, забивались последние костыли, подбивался путь щебнем, соединялись кабели. Однако работы здесь предстояло еще много: убрать временные деревянные сооружения на путях, снять временную осветительную проводку вдоль всего тоннеля... Нам показалось немыслимым за одни сутки успеть подготовить все к включению тока. Однако мы, как оказалось, недоучли совершенно исключительной большевистской настойчивости и напористости строителей тоннеля и их руководителей.

14 октября, в восемь часов утра, вагоны первой секции метро вышли за ворота завода «Динамо» на линию Окружной железной дороги, а в девять часов утра с отдельным паровозом тронулись по направлению к депо московского метрополитена.

Надо отдать должное Окружной дороге, доставляющей обычно нам, заводским людям, немало огорчений. На этот раз она проявила совершенно неожиданную четкость. В этом немалая заслуга директора метрополитена тов. Петриковского. Вагоны к месту назначения были доставлены в рекордный срок—к тринадцати часам дня. По пути следования вагоны, в которых сразу и безошибочно узнавали вагоны метрополитена, вызывали к себе огромный интерес, а у депо в ожидании поезда собралась большая толпа. Паровоз отцепился и уступил место мотовозу, а этот последний после некоторых неудачных попыток заводки наконец запыхтел. Первые потуги его кроме густого дыма и буксовки колес другого эффекта не дали. Однако водители, «выжав» его последние возможности, сдвинули вагоны и благополучно завели их в депо.

15 октября с утра въезд в тоннель был украшен приветственными лозунгами и транспарантами. Из тоннеля выходили последние рабочие, охрана получила приказ никого не пропускать—приближался момент включения тока в контактный рельс. В одном из боковых помещений тоннеля работал штаб: заместитель начальника строительства тов. Абакумов, парторг тов. Старостин и высший комсостав строительства. Телефонные нити связывали штаб с важнейшими узлами: подстанцией, депо, пассажирскими станциями и т. п.

Наконец по команде тов. Абакумова подстанция включила ток. Сначала были опробованы все участки под низким напряжением, затем под нормальным напряжением. Опробование дало хорошие результаты. Напряжение держалось ровно, ни один изолятор контактного рельса не пробил, а ведь их там смонтировано штук тысяча.

Это делает честь монтажникам.

В шесть часов вечера ток был подан к подъездным путям

депо, откуда гибким кабелем мы присоединили вагоны. И вот мертвые вагоны ожили.

Первое включение—и мягкий молочный свет залил внутренность вагонов.

Второе включение—четко и бодро заработали мотор-компрессоры. Стрелки манометров стали подыматься.

Третье включение—электрические печи под диванами стали нагреваться.

Через несколько минут мотор-компрессоры остановились—их остановил автоматический регулятор давления. Поезд сжатым воздухом обеспечен. Включаю рубильник и разъединитель цепей управления и при отключенных моторах проверяю последовательность действий контакторов. Все работает, «как часы». Затем все эти операции повторяются при управлении с другого конца поезда—из кабины прицепного вагона. Поезда метро могут управляться из любой кабины моторного или прицепного вагона, сколько бы вагонов в поезде ни было.

После проверки работы тормозов и песочниц поезд готов к отправлению.

Первый перегон самый серьезный—спуск из депо в тоннель под довольно крутой уклон, в тридцать три тысячных. Многие подходят ко мне с советами: «Так как рельсы отсырели после дождя, побольше работайте песочницами, не развивайте при спуске большой скорости» и т. д. и т. п. Пусть советчики простят мне, но я, право, в тот момент их совсем не слушал. До такой степени я был уверен в машине. Из депо под контактный рельс нас должен вытолкнуть все тот же заслуженный мотовоз. Снова начал он пыхтеть и пускать дым, однако на этот раз с задачей не справился—внезапно замолк, и уже никакими силами завести его было нельзя. Тогда я решил выезжать самостоятельно на гибком кабеле. Это оказалось вернее и быстрее. Через одну минуту вагоны стояли под контактным рельсом. Отрегулировали мы токоприемники. Их четыре штуки, по два на моторном и прицепном вагонах. Пассажиры заняли свои места. Среди них—директоры и руководящие работники заводов «Динамо», Мытищинского, Московского тормозного, «ВОВАТ», Метростроя. Со мной в кабине товарищ Старостин, Петриковский, директор завода «Динамо» М. Е. Жуков, технический директор А. А. Толчинский; за моей спиной стоял автор автоматического тормоза И. К. Матросов и пристально смотрел на манометры.

В 8 часов 15 минут даю сигнал отправления и включаю кнопку. Поезд плавно трогает с места и, пройдя несколько десятков метров по площадке, начинает спускаться под уклон, набирая скорость. Наблюдаю за спидометром и при повышении

скорости свыше 25 километров в час подтормаживаю пневматическим тормозом. У входной арки в тоннель толпа рабочих с криками «ура» встречает поезд. Вот уже над нашими головами своды тоннеля. Спуск проходит прекрасно.

Через несколько мгновений подъезжаем к станции метро «Комсомольская площадь», встречаемые бурными аплодисментами и восторженными приветствиями строителей и станционного персонала. В кабину входят начальник Метростроя тов. Ротерт и заместитель начальника тов. Абакумов. Рабочие-строители тоннеля, лучшие ударники, заполняют вагоны, и мы движемся в первый рейс по тоннелю. Первый рейс веду на малой скорости—20—25 километров в час.

В. С. КОЧЕТКОВ

Начальник городской строительной конторы

И МОРЕПЛАВАТЕЛЬ, И ПЛОТНИК, И СТРОИТЕЛЬ

Фактически моя сознательная жизнь, наступившая в годы империалистической войны, когда действительность сорвала с моих глаз повязку и рассеяла шовинистический дурман, была посвящена революции. Моя жизнь за эти долгие годы полна необыкновенных приключений, которые в конечном итоге сквозь империалистическую войну, сквозь пламя партизанщины привели меня в пролетарскую столицу на должность руководителя одной из крупнейших контор строительства лучшего в мире метрополитена. Мне кажется, что отдельные эпизоды моей жизни представляют некоторый интерес постольку, поскольку переживания мои были переживаниями многих тысяч людей, из глухой порабощенной деревни призванных революцией на командные должности.

В самом раннем детстве мать отдала меня в услужение к молодому помещику. Но карьера моя при барском дворе очень скоро окончилась ввиду моего неумения обслуживать этого помещика в его бесконечных романических приключениях с женской прислугой имения. Нищенская семья не в состоянии

была меня прокормить: десяти лет отроду я поступил на текстильную фабрику Коншина в Серпухове.

Тут я впервые познал каторжный труд. Вставать нужно было в три часа утра. На фабрике было очень жарко и душно, вентиляции почти не было. Мы, мальчики, буквально засыпали на ходу, в результате чего постоянно носили следы побоев. Кормили нас впроголодь, так что и после утомительной работы приходилось в бараке прислуживать холостым рабочим, которые за это нас подкармливали: бегать за кипятком, за папиросами, выносить нечистоты, стирать портянки. Заработок мой составлял в то время 2 рубля 80 копеек в месяц, из которых 1 рубль проживал, а 1 рубль 80 копеек отдавал матери, которая билась, как рыба об лед, для того чтобы прокормить малолетних детей.

В 1905 году текстильная фабрика Коншина буквально кипела: митинги, сходки, забастовки, нелегальные собрания, казацкие нагайки. Хотя мне было тогда уже немало лет, я если и принимал участие в движениях рабочего протеста, то делал это полусознательно, видя только практические цели и не вдаваясь в анализ обширной программы, которую ставили перед собой борющиеся тогда с самодержавием революционные партии.

«Беспорядки» на нашей фабрике продолжались вплоть до 1910 года. В программах партий я тогда еще совершенно не разбирался, но все же получил первые уроки классовой рабочей солидарности, принимая активное участие в забастовках,— несколько раз избирался делегатом. Я узнал, что рабочие могут победить только в коллективе, что чем дружнее масса, тем уступчивее хозяева.

В 1910 году после очередного локаута я попал очевидно в черные списки, потому что на работе меня уже не восстановили. В 1912 году я был призван на действительную военную службу и узнал тяжелую жизнь матроса, полную унижений, несправедливых взысканий, показного лоска, внутренней пустоты и невежества. По окончании службы в учебно-минном отряде в Кронштадте я списан был в Ревель в отряд подводного плавания. Во флоте я встретил кадровых матросов, которые были начинены революционными идеями, как динамитом. Они буквально бредили похождениями героев «Потемкина», «Очакова» и «Памяти Азова», и любимой темой их рассказов были первые схватки с самодержавием, первые победы революционных моряков.

Февральская революция застала меня на подводной лодке «Аллигатор». Я был уже тогда командованием отнесен к разряду подозрительных, и меня в течение нескольких дней не пускали на берег. Но мы вскоре узнали о событиях в Петро-

Вестибюль станции «Кировские ворота»

граде и соединились с восставшими рабочими Ревеля, где стоял в эти дни наш подводный отряд. Мы были опьянены первыми непередаваемыми ощущениями свободы. Мы сожгли тюрьмы и освободили заключенных, мы уничтожили до основания целый квартал, в котором расположены были дома терпимости. Но вскоре мы присягнули Временному правительству.

Я был командирован в Ленинград на Балтийский судостроительный завод, где достраивалась новая подводная лодка «Форель», на которой я должен был продолжать военную службу. Я и не подозревал, что господа офицеры пытались таким образом освободиться от наиболее революционной части матросов, списывая их со своих кораблей куда угодно, лишь бы не держать у себя.

Октябрьские события захватили меня в Москве. Я попал в перестрелку около Курского вокзала и примкнул к красногвардейскому отряду рабочих завода «Динамо», вместе с которым принял участие в вооруженном восстании. Товарищи-моряки отправили меня во Владивосток, для того чтобы договориться с представителями тихоокеанской эскадры относительно солидарных выступлений всех матросов российских военных флотов. До Владивостока я не доехал, там были уже интервенты, а застрял в Хабаровске. Сначала я работал с эсерами-максималистами, потом примкнул к большевикам. До окончательного изгнания белогвардейцев и интервентов из Сибири и с Дальнего Востока я прошел разнообразную революционную жизнь подпольщика и партизана. Я скрывался в городах, взрывая белогвардейскую власть изнутри, скрывался в тайге; десятки раз переходил фронты гражданской войны, менял фамилии, паспорта... Вот моя жизнь.

Городская строительная контора метро, называвшаяся раньше отделом подсобных предприятий, в момент, когда я начал руководить ею, находилась в состоянии полного развала. До меня за год в этом отделе сменилось пять начальников, и когда я туда пришел, все сотрудники стали в один голос говорить:

— Ну, и этот не жилец!

Считалось, что в отделе подсобных предприятий чрезвычайно трудно работать: ничего нет, требования предъявляются большие, а никто не хочет эту работу понять и оценить. Отделу предстояло удовлетворить большое количество рабочих, вновь прибывающих на строительство, жильем, столовыми, овощехранилищами, и кроме того нужно было построить и несколько промышленных предприятий пускового периода, а именно: четыре электрических подстанции, каждую по 10 тысяч кубических метров объемом, центральную подстанцию объемом в 30 тысяч кубических метров, вагонное депо—57 тысяч кубических

Перрон станции «Крымская площадь»

Отделка колонны на станции «Комсомольская площадь»

метров и вагонные мастерские—50 тысяч кубических метров, не считая разных второстепенных объектов. Эта программа требовала не менее пяти тысяч человек рабочих, в то время как у нас их имелось не более пятисот человек. Что касается объектов второстепенного значения, то достаточно указать, что в число их входили три компрессорных станции.

Особые же трудности строительства электрических подстанций заключались в том, что работу пришлось производить зимой; вдобавок на Сокольнической подстанции во время производства земляных работ обнаружены были плывуны, что заставило нас рыть котлован значительно глубже, чем это было намечено в проектах.

Неоднократно происходили переброски нашей рабочей силы, которую мы так кропотливо подбирали, на основные участки строительства метро—в шахты. Вместе с тем мелкие работы второстепенного значения, вне плана, возникали на каждом шагу, и нашу контору каждый день дергали по пустякам. В общем положение сводилось к тому, что, требуя от нас не только жесткого выполнения сроков, но и больших оперативных маневренных способностей, управление Метростроя держало нас все время в черном теле. Только неоднократные вмешательства МК партии выручали нас в трудные минуты и создавали нам более или менее нормальные условия для работы.

Я поставил себе задачей прежде всего навербовать рабочих, так как в централизованном порядке от управления мы их получить не могли. В это время был взят широкий размах на комплектование участков, связанных с основной работой по проходке тоннелей, и там рабочих тоже нехватало. К тому же жилья абсолютно не было.

Метрострою досталось от Моссовета более ста полуразрушенных бараков, расположенных в разных местах города, и я получил предписание в трехмесячный срок полностью их отремонтировать и приспособить под жилье. Началась напряженная работа. Не было ни транспорта для завоза материалов, ни достаточного количества самых материалов. Пришлось в срочном порядке закупать лошадей и другие перевозочные средства. Несмотря на все эти трудности работа по ремонту бараков была нами выполнена в срок.

В самый разгар этой работы мы получили второе, не менее боевое задание: приспособить двадцать строений под столовые с полным окончанием этих работ в течение одного месяца. Из-за недостатка рабочей силы и материалов нам не удалось сразу же развернуть достаточно широкий фронт работ. В связи с этим в печати появились по этому поводу тревожные заметки. Меня вызывали в Контрольную комиссию, основательно проработали и предупредили, что если по моей вине питание рабочих не будет своевременно обеспечено, я буду привлечен к партийной ответственности. Взбучка, данная мне партией, выправила линию нашей конторы: работа по оборудованию столовых была выполнена в срок.

В этот же период времени мы получили задание построить двадцать овощехранилищ, вместимостью по 300 тонн каждое, также в двухмесячный срок. Постройка производилась за городом в поселке Лось. Туда пришлось перебросить 1 200 человек строителей, 5 500 кубических метров круглого леса, 2 600 кубических метров пиленого леса и вынуть 20 тысяч кубических метров грунта. Наши ударники-строители напрягались изо всех сил, и в результате этого овощехранилища были закончены даже раньше намеченного срока.

Интересно отметить, что на первых порах не все инженерно-технические работники понимали громадность практического и политического значения своевременной постройки подсобных предприятий. Бывали случаи, когда отдельные инженеры отказывались от работы, заявляя, что они пришли строить метро, а не столовые. Партийной организации пришлось в связи с этим вести большую разъяснительную работу среди технического персонала. Дело однажды дошло до того, что одного из наиболее несговорчивых инженеров мне пришлось даже уволить за саботаж.

К осени 1933 года мы насчитывали в своем коллективе более двух тысяч человек. Трудности с жильем продолжались вплоть до 1934 года. Компрессорные станции нам пришлось строить вместе с метро, в аварийном порядке. Это боевое задание мы выполнили досрочно, работая без выходных дней. Отдельные ударные бригады не уходили с площадки по 12, 14 и даже 16 часов в сутки.

В начале 1934 года мы приступили к выполнению основного задания—к постройке четырех подстанций, шести понизительных подстанций и двух вестибюлей. Положение с этим строительством было настолько тревожно, что тов. Каганович, находившийся в это время в Челябинске, прислал по этому поводу обстоятельную телеграмму с критикой наших действий и рядом конкретных указаний. В результате принятых мероприятий все эти работы были выполнены своевременно.

Руководителей московской партийной организации до прихода на метро я лично не знал. Однако мне пришлось обратиться с письмом к тов. Хрущеву, когда из-за отсутствия транспорта и нехватки материалов у меня недостаточно были развернуты работы по постройке основных объектов моей конторы. Я был немедленно же вызван тов. Хрущевым и изложил ему все обстоятельства, тормозящие разворот работы. Выслушав меня, тов. Хрущев тут же принял все меры к тому, чтобы моя контора была обеспечена всем необходимым наравне с основными работами—шахтами и дистанциями. Позже тов. Хрущев стал часто вызывать нас и выслушивать доклады о наших успехах и неполадках, помогать нам. Благодаря этому план наших работ стал из месяца в месяц перевыполняться.

Первая моя встреча с тов. Кагановичем произошла в апреле 1934 года, когда на совещании в МК мы отчитывались в проделанной работе и уточняли сроки окончания отдельных участков строительства. Когда я закончил свою информацию, тов. Каганович, улыбаясь, спросил меня:

— Вы кто такой—профессор или инженер?

— Ни то, ни другое,—ответил я,—я рабочий, в прошлом матрос, но был последние годы на разных хозяйственных должностях.

— А непосредственно строительством вы когда-нибудь занимались?—спросил тогда тов. Каганович.

— Да, во Владивостокском порту,—ответил я,—а затем по капитальному строительству и реконструкции Люберецкого завода.

Я был очень смущен этим вопросом. Тут за меня заступились товарищи Ротерт и Абакумов.

— Он мужик крепкий,—сказали они,—с делом справляется успешно.

Кроме повседневной помощи партии я должен указать еще на один конкретный случай. На одном из последних наших заседаний, когда тов. Хрущев убедился в том, что такими темпами, какие были у нас до этого времени, мы в срок—а сроки были очень жесткие—двух вестибюлей у Кировских и Красных ворот не построим, он оказал нам весьма существенную поддержку, перебросив в мое распоряжение триста человек рабочих разной квалификации.

Оглядываясь на пройденный путь, я не могу не отметить, что руководить большим строительством меня научила партия. она же учит меня и по сей день, помогает мне, направляет все мои начинания.

С. З. ЮДОВИЧ

Начальник научно-исследовательского сектора Метростроя

ОТ МАЛЕНЬКОЙ ПИЛЫ-НОЖОВКИ

Лучший способ научить плавать—столкнуть в глубокую воду!—говорят пловцы.

Со мной так и сделали.

После окончания Тимирязевки меня послали в далекую глушь Средней Азии инженером-гидротехником.

Мне отвели восемь тысяч гектаров земли и предложили произвести исследование и составить проект орошения и осушения этого участка.

Я поехал в пустыню. Кругом земля была покрыта солью—белой и сверкающей, как наш снег.

Люди, с которыми я встречался, не только не понимали русского языка, но даже не знали, что такое Москва.

Видите, вот тут у меня золотой зуб? Когда его увидели кочевники, они страшно были поражены, думая, что этот зуб вырос, так сказать, в естественном порядке.

Это было, когда я исследовал истоки реки Ак-Буты, недалеко от пограничного городка Ош.

Со мной работала здесь группа таких же молодых инженеров, как и я. На работе мы все очень сдружились.

Сроки работы нам были даны очень короткие. Нужно было

быстро провести исследования грунтов, вод и составить проекты оросительной и осушительной системы.

В работе были огромные трудности. Посоветоваться было не с кем, негде было получить авторитетную консультацию. Даже книг не было под рукой.

Вот эта работа и приучила меня самостоятельно находить выход из любого положения, не бояться никаких трудностей.

Мы применяли там особые методы, шутливо названные нами «туземно-инженерными».

Мы все там многому научились. На наших технических совещаниях приходилось крепко бороться за свои проекты. Когда проектируешь на месте и тут же видишь результат своей работы и все ошибки, которые неизбежны, то конечно это многому учит.

На этой работе я и вырос как исследователь.

Через два года мы уехали.

Там, где лежала раньше бескрайная пустыня, рос хлопок.

Я приехал в Москву. В «Вечерней Москве» я прочитал о том, что организуется строительство метрополитена.

Грандиозность проекта захватила меня.

На другой же день я пошел к заместителю начальника строительства тов. Финкелю.

Я соглашался на любую должность.

Тогда на Метрострое было всего около десяти работников. Начальник строительства даже не имел секретаря. Он записал мою фамилию в записной книжке и тут же сообщил мне о том, что я принят на работу.

Все управление тогда занимало небольшую комнату, и мы, первые десять человек, решили пока заняться тем, чтобы отыскать свободную площадку для постройки барака.

Так начинался Метрострой.

На первых же шагах мне пришлось убедиться в том, что вопрос о состоянии грунтов и грунтовых вод Москвы совершенно не исследован. Это затрудняло выбор трассы для будущего метрополитена.

Требовалось дать характеристику грунтов предполагаемой трассы.

Для этого нужно было установить скважины в центральных улицах Москвы, тщательно исследовать грунты и их свойства.

Я был назначен заведующим гидрогеологическим отделом для проведения этой работы.

Не имея опыта изысканий по метрополитену, я созвал широкое совещание московской профессуры, чтобы установить программу работ по изысканиям для первой очереди.

Собралось много профессоров. Однако сразу было высказано столько разноречивых мнений, столько было сделано

всяких предположений, что это дало повод тов. Финкелю тут же написать шутливую записку тов. Шелюбскому с цитатой из Гейне:

«66 Professoren,—Vaterland, du bist verloren!»[1]

Так с этим собранием ничего и не вышло. Участники совещания предложили такую программу изысканий, которая надолго отсрочила бы начало строительства.

Мы пригласили иностранных консультантов.

Приехали французы, немцы и англичане.

Я показывал им образцы грунтов. Все иностранцы в один голос говорили нам о предстоящих трудностях, и каждый из них предлагал свой способ проходки.

Мы знали, что наши грунты трудны для проходки, и считали поэтому, что заграничная консультация не может нам помочь полностью, так как каждый из иностранцев отстаивает тот способ, который он применял у себя.

Здесь нам пришлось итти своими путями.

Мы разбросали по всей Москве на расстоянии в 50 метров друг от друга буровые скважины.

Помню, когда мы первый раз копали грунт, за недостатком инструментов приходилось пользоваться маленькой пилой-ножовкой. Тов. Финкель даже просил сфотографировать этот случай, чтобы показать потом, с какими «орудиями производства» мы начинаем строить метро.

Теперь, при богатейшем оборудовании строительства, этот факт кажется невероятным.

Ящики с образцами грунта за неимением помещения мы складывали в кабинете заместителя начальника строительства—до двенадцати часов дня здесь была наша лаборатория. Потом нам приходилось убираться, начинался прием.

Зато каждый из будущих строителей, приходя к заместителю начальника, мог своими руками ощупать те грунты, которые придется преодолевать.

Здесь можно было слышать жаркие споры, например о свойствах юрских глин. Никто из нас в ту пору толком не знал, что такое юра. Одни считали ее вполне надежным грунтом, другие предсказывали всяческие опасности.

При изысканиях мы обнаружили, что на пути метро лежит несколько подземных рек: Ольховка, Чечора, Черторый и др.

Эти подземные реки имеют свои скорости, имеют свои ясно выраженные русла. Мы понимали, что эти места являются наиболее трудными при постройке наших сооружений и что здесь можно ожидать всяческих сюрпризов в будущем.

---

[1] «66 профессоров,—родина, ты погибла!»

Отделка потолка станции

Когда были закончены наши изыскания по основной трассе, приступили к работе на первом опытном участке по Русаковской улице.

Пока шли в достаточно благоприятных грунтах, все казалось благополучным, но когда достигли уровня грунтовых вод, здесь случилась первая авария, которая доказала нам, что шутить не приходится.

Авария заключалась в том, что из-за осадки грунтов лопнула труба, идущая от завода газированных вод, и это на несколько дней остановило завод. Для ликвидации аварии потребовалось сено, но к сожалению и его тогда не было на Метрострое.

Сено достали, и авария была ликвидирована. Она была первым сигналом для работников Метростроя о предстоящих трудностях.

Далее интересен случай несовпадения грунтовых условий в районе Красных прудов, некогда бывших на месте Красносельской улицы.

По нашим сведениям здесь должны были быть относительно благоприятные грунтовые условия. Однако, когда начали проходить шахту, оказалось иное. Там, где должен быть сухой грунт, мы наткнулись на водоносные грунты. Это в корне меняло план проходки шахты. Когда мы тщательно разобрались в этом деле, выяснилось, что первоначальные изыскания про-

Готовый тоннель под Остоженкой

изводились на берегу теперь не существующего пруда, а шахта была заложена несколько ниже.

Это заставило нас отойти от заложенной шахты и наметить ее в новом месте уже поближе к подземному берегу. Работа, которая была потрачена на первую шахту, оказалась напрасной, и этот случай снова показал, что впереди нас ожидает немало сюрпризов.

Надо признать однако, что к этому времени мы еще не имели настоящего представления о будущих трудностях.

Шахты на Кировской улице, которые мы проходили в плывунах, задерживали нас. Бывали случаи, когда мы проводили большую работу, а плывуны быстро возвращали шахту в прежнее положение.

Меняли проекты проходки шахт, пробовали разные способы борьбы с плывунами и наконец приняли кессонный способ. Дело стало налаживаться.

Первой моей научной победой было решение вопроса о подпоре грунтовых вод.

Я считал, что, поскольку на пути метро лежит несколько подземных рек, тело будущего тоннеля может стать плотиной на их пути, и вода будет подступать к поверхности земли, заливая нижние этажи.

В связи с этим я и инженер А. А. Гладков разработали теоретические расчеты подпора подземных потоков.

Здесь я столкнулся с покойным проф. Розановым, большим практиком, который утверждал, что опасности, о которых я говорил, нереальны.

Мы два месяца занимались этим вопросом и на заседании экспертизы при Моссовете сумели доказать свою правоту. Так как до этого вопрос не был теоретически разработан, я сделал для экспертов доклад, и они одобрили мои выводы. Эксперты приняли наши теоретические расчеты.

В это время был организован научно-исследовательский сектор (НИС) строительства, во главе которого был поставлен я.

Интересно отметить, что в ту пору даже у тов. Ротерта были сомнения, долговечен ли этот сектор.

— Вероятно,—сказал он,—вы начнете заниматься высокими материями, а строительство будет итти мимо вас.

Тем не менее он оказывал всяческую помощь в работе сектора и теперь конечно не откажется признать ту большую службу, которую сослужил НИС в ходе строительства метро.

После того как шахты были закончены и все работники метро уже знали, какие грунты им придется проходить и как нужно бороться с грунтовыми водами, я счел возможным для себя переключиться на новые задачи, возникающие перед строительством. Работа в НИС открывала перед нами огромные возможности.

Когда было приступлено к непосредственному строительству метрополитена, на меня была возложена обязанность заняться исследованием важнейших вопросов, касающихся непосредственно строительства (бетона, изоляции, горного давления и др.). Здесь опять-таки пришлось, не имея достаточно квалифицированных кадров, организовать дело заново.

Изоляция тоннелей от воды—это новое дело в нашем Союзе, и на строительстве метро в частности мы должны были проработать это мероприятие наиболее тщательным образом, так как сухие тоннели—это основа нашего «лучшего в мире метрополитена».

Наша вода химически агрессивна по отношению к бетону, и мы должны были найти такую «рубашку», которая предохранила бы тело нашего тоннеля от разъедания грунтовых вод и сырости, а также и от тех блуждающих электрических токов, которые образуются от утечки тока в тоннелях.

Ряд сотрудников управления предлагал выписать специальных мастеров из-за границы, чтобы научить нас производству и укладке изоляции.

Однако было решено проделать эту работу самостоятельно. Признаюсь, я был полным профаном в этой области.

Облицовка стен станции «Комсомольская площадь»

Не имея абсолютно изоляционных материалов в Союзе, не имея и фабрики, которая изготовила бы их, нам пришлось начинать с азов в этой области.

Укладка изоляции при закрытом способе работ трудна, поэтому многие были склонны отказаться от изоляции вообще.

К сожалению этим «антиизоляционным уклоном», как выражается тов. Ротерт, были заражены и отдельные наши руководители.

Только благодаря МК, который твердо постановил проводить эту работу, вопрос был поднят на должную высоту. Для работы по изоляции нам потребовались различные материалы. Я помню, как на одном из совещаний Лазарь Моисеевич заявил:

— Если вам нужен лучший материал—требуйте. Страна вам этот материал даст.

И действительно после этого Метрострой начал получать материал для изоляции хорошего качества.

Кроме того было предложено применить для важнейших сооружений метрополитена новый тип изоляционных материалов, который дал бы полную гарантию сухости станций и вестибюлей метро. Тов. Хрущев созвал специалистов по этому вопросу вместе с представителями промышленности и предложил им решить вопрос об изготовлении такого материала у нас в Союзе.

Представители промышленности отказались дать такой материал и предложили послать специалистов за границу для освоения технологического процесса изготовления нужного материала. Но Метрострой ждать не мог, ему нужен был изоляционный материал буквально через несколько дней.

Жизнь подсказала нам простой выход. Мы разыскали артель, которая до этого выделывала толь, и стали производить опыты по изготовлению материалов для изо яции. Через некоторое время мы рапортовали о том, что на этом полукустарном заводе можем приготовить достаточное количество изоляционного материала для станций метро.

Надо представить себе вытянутые физиономии представителей промышленности, когда они об этом узнали!..

Темпы строительства приучили нас искать быстрых и точных решений.

Так мы решили вопрос о применении кирпичного щебня (вместо гравия и бута) в бетоне нашего сооружения.

Мы знали, что на постройке гостиницы в Охотном ряду был применен кирпичный щебень вместо гравия. Проверив этот опыт, мы предложили строительству заменить в отдельных конструкциях дефицитный гравий кирпичной щебенкой. Кирпичной щебенки в Москве также не оказалось, и тогда было предложено использовать для этого Китайгородскую стену, которая в это время сносилась. Многие работники Метростроя предостерегали управление против этого мероприятия, настаивая на применении гравия. Однако специальная экспертиза, созванная по этому поводу, подтвердила наше предложение. Теперь все стены арбатского радиуса уложены на таком бетоне, и строительство вышло из затруднительного положения.

Точно так же по нашему предложению были использованы на Арбате пески, получаемые тут же при разработке тоннеля. И здесь некоторые работники Метростроя возражали против нашего предложения, однако мы доказали полную пригодность арбатских песков для бетона.

Одно время на Метрострой стал поступать недоброкачественный цемент. Нам пришлось выдержать крутую борьбу с заводом-поставщиком, заявившим:

— Все стройки берут наш цемент, почему же Метрострой предъявляет такие строгие требования?

После наших объяснений и специальных исследований нам удалось добиться того, что цементная промышленность начала доставлять Метрострою доброкачественный материал.

Такая же история повторилась с целым рядом заводов.

Мы заставили их готовить для нас все материалы под специальной маркой, как мы ее назвали, «М»—Метрострой,— улучшенного качества.

Штукатурка потолка станции

На строительстве метро нами поставлен и разрешен ряд интереснейших проблем.

Работники Метростроя предложили деревянные фильтры, впервые применяемые у нас в Союзе. Теперь можно видеть эти фильтры и на других строительствах.

Свой опыт мы передаем другим гигантским стройкам, например строительству канала Волга—Москва.

Мы разрабатываем замену свинцовой изоляционной прокладки в наклонных ходах более дешевой (из асбесто-битумной массы на металлической сетке).

Или возьмем горное давление. Это одна из неизведанных областей в технике метростроения. В одной из штолен нашего метро давление сказывалось с такой силой, что толстые бревна ломались. Используя метод, предложенный профессором Н. Н. Давиденковым, мы закладывали специальный прибор и «прослушивали» силу горного давления.

В результате мы собрали материал, представляющий колоссальную ценность для техники строения тоннелей, чем не располагает ни одна из капиталистических стран.

Для определения величины горного давления мы строим крупнейшую в мире центрифугу, какой нет даже в Америке. Это возможно только в социалистической стране.

Вот к чему мы пришли сейчас. И мне смешно и трогательно

вспомнить теперь ту детскую маленькую пилу, с которой мы вышли на работу в первые дни нашего метро.

В полевых лабораториях на Метрострое и в самом научно-исследовательском секторе в большинстве работает молодежь, окончившая советские вузы и техникумы. Работает достаточно самостоятельно, с методической аккуратностью делая все исследования как бетона, так и изоляции, которые требовались для дела. Здесь нужно отметить, что лаборантов по бетону наш Союз не готовит, и нам пришлось в процессе строительства специально готовить себе кадры.

В большинстве—это молодые девушки, которые самоотверженно, не считаясь с временем, работают на шахте, руководя дозировкой материала для бетона и выясняя прочность уложенного бетона.

Этот основной костяк нашего НИС дал нам возможность повседневно быть в курсе дел на производстве. Все сомнения, которые у нас возникали, они тут же по телефону выясняли у соответствующего инженера.

Многие из них срослись с шахтой и целиком живут жизнью и интересами шахты.

Лучшие лаборанты, выросшие в процессе строительства,—это товарищи Тарутина, Розенберг, Злотникова, Клер и др.

Здесь на строительстве складывался новый тип научного работника, целиком связанного с производством.

Работать в такой обстановке специалисту старой складки было конечно не под силу. Естественно нужно было быть чрезвычайно гибким, нужно было чувствовать политику во время строительства. Когда возник вопрос о качестве и состоялось на этот счет постановление МК, мы это постановление проработали в научно-исследовательском секторе, так как постановление МК в первую очередь касалось нас.

В работе нам хорошо помогала общественность. Я вот строю сейчас свою лабораторию. Будучи в Ленинграде, я зашел в партийный комитет той организации, где мы хотели получить пресс, и нам отдали пресс без всяких разговоров. Таких фактов можно привести много.

Эти три года, которые я проработал на Метрострое, чрезвычайно расширили мой кругозор и многому меня научили. Я просто не представляю сейчас, как могу быть вне Метростроя. Я все остальное забросил, и у меня нет других интересов кроме Метростроя. Отчасти это конечно сузило круг вопросов, которые меня интересовали до этого. Но на стройке работать исследователем—больше чем хорошо, а Метрострой—такая большая стройка, что часто захлебываешься в материале.

В. Л. МАКОВСКИЙ

Начальник отдела основных работ Метропроекта

СОБСТВЕННЫМИ СРЕДСТВАМИ

Моя работа на метро началась с сентября 1931 года. Сразу же мне пришлось приступить к составлению проекта проходки тоннеля опытного участка, потому что надо было срочно испытать тоннельный метод производства работ в городских условиях.

Я приступил к проектированию, располагая материалами двух проектов, составленных МГЖД и немецкими специалистами.

В этот период времени на Метрострое работников было совсем мало: пять-шесть инженеров, несколько техников и ни одного тоннельщика. Я был, пожалуй, единственный, который теоретически, а отчасти и практически изучал вопрос тоннельных работ, и то в условиях железнодорожного строительства.

Когда на опытном участке начались работы, к нам на Метрострой как-то приехали товарищи Каганович и Булганин. Они спросили тов. Ротерта. Его не было. Тов. Каганович хотел пройти на опытный участок, и профессор Николаи вместе со мной взялся его сопровождать.

На участке уже выкидывался грунт для проходки тоннеля.

Тов. Каганович сразу же в упор поставил мне несколько вопросов большого принципиального значения: как мы думаем итти, не затопит ли нас? Что будет, когда мы будем проходить под улицами, под трамвайными рельсами, под домами?

Тут впервые во весь рост встал передо мной сложнейший комплекс специфических условий тоннельных работ в городских условиях, который, кстати сказать, был не только недостаточно учтен как в советском, так и в германском проектах, но в отдельных звеньях просто неверно разрешен.

Когда я пришел домой, я начал взвешивать вопросы, заданные мне тов. Кагановичем, и свои ответы, ибо разговор этот произвел на меня очень большое впечатление. Нужно сказать, что до этого разговора я не был принципиальным сторонником мелкого заложения, ибо считал, что вести тоннель в плывунных грунтах да еще вдобавок в городских условиях — трудно, что это может вызвать целый ряд катастрофических осложнений.

В результате же беседы с тов. Кагановичем, который натолкнул меня на совершенно новые мысли, я взял геологический профиль Москвы по трассе метро, и у меня сразу же родилась мысль—вести метро методом глубокого заложения. Я подытожил все неприятности, которые мы могли ожидать от открытого способа работ в наших условиях, когда мы пойдем по узким извилистым улицам, по плохо организованному подземному хозяйству, мимо домов с дрянными фундаментами, и пришел к твердому убеждению, что, прежде чем окончательно решить вопрос о глубине залегания, нужно основательно взвесить все обстоятельства и за и против.

Мне пришлось прибегнуть к заграничной литературе. Под моими руками оказалось гораздо больше материалов по Парижу и Берлину, чем по Лондону. Однако и этот незначительный сравнительно материал по английскому метро показывал, что англичане сначала проходили открытым способом, а потом отказались от него и ушли вглубь, в коренные породы. Когда у нас ставился вопрос об использовании заграничного опыта при составлении проектов метрополитена, почему-то всегда имели в виду Берлин и Париж, а не Лондон. Объясняется это вероятно тем, что над советским проектом работал ныне покойный профессор Розанов, хорошо знавший парижский метро, а в немецком проекте немцы естественно защищали свой способ работ.

Когда я взялся за трассу глубокого заложения, я почувствовал, что нам недостает геологических данных, поскольку до сих пор, имея в виду проекты мелкого заложения, наши буровые скважины не проходили на большую глубину. Таким образом у меня под руками оказались только данные по юр-

Тоннель готов—монтажник приступил к работе

ским глинам и известнякам, ибо карбонный комплекс (нижние плотные глины и известняки) не был вовсе разведан буровыми скважинами.

Основной же геологический прогноз давал право рассчитывать на то, что на глубине залегают какие-то устойчивые породы.

Я работал над этим вопросом в течение нескольких недель, так как он решает в основном проблему глубины залегания. Мне пришлось учесть все условия, связанные и с эксплоатационными данными метрополитена. Дело в том, что чем глубже уходит тоннель, тем затруднительнее разрешить проблему подъема и спуска пассажиров. Однако лондонский опыт показал, что на движущихся лестницах—эскалаторах—длиной в несколько десятков метров пассажиру легче спуститься, чем по обыкновенной лестнице, глубиной хотя бы и в десять метров.

Между прочим в Лондоне тоннель укладывался чугунными тюбами (специальные чугунные косяки в виде сегментов, образующие трубу тоннеля). В лондонской сети погребено около 5 миллионов тонн чугуна. На большую затрату металла мы тогда пойти не могли. Из иностранной литературы было известно, что последняя линия нью-йоркского метрополитена, пройденная механизированным путем при помощи щитов, подобных английским, уложена была не металлическими тюбами, а железобетонными блоками. Я пришел к убеждению,

что, используя лондонский принцип глубокого заложения, полную механизацию работ и американскую новинку—железобетонные блоки,—нам удастся пройти московскую трассу первой очереди так глубоко, как мы этого захотим.

Поэтому я решил выступить с критикой открытого способа работ и обосновал необходимость проходки в наших условиях щитовым путем на железобетонных блоках, на большой глубине. Мною была составлена подробная докладная записка, которая была отправлена руководству Метростроя. Однако мои соображения не были достаточно серьезно обсуждены.

Одновременно мне нужно было продолжать свою повседневную работу, т. е. проектировать метро методом мелкого заложения, в плывунах. Я был уже глубоко убежден, что способ этот неверен, и разговор, который я имел с тов. Кагановичем на опытном участке, натолкнул меня на мысль направить ему докладную записку с подробным изложением моего проекта.

Вскоре меня вызвал тов. Хрущев, которому моя докладная записка была передана. Я беседовал с ним несколько раз. Я представил ему продольный профиль в эскизном виде. И наконец 1 марта 1932 года я напечатал в «Правде» статью, в которой я выступил с открытой критикой постройки советского метрополитена по принципу мелкого заложения.

Статья эта вызвала совершенно неожиданную оживленную дискуссию не только среди инженерно-технических работников Метростроя, но и ряда специалистов других учреждений Москвы и Ленинграда и многих городов Союза. Я начал получать бесконечное количество писем от читателей «Правды», которые мне пересылала редакция.

В центральном управлении Метростроя начался период бесконечных заседаний. На расширенном совещании, устроенном у начальника управления, когда подводились итоги всей предшествовавшей дискуссии, я снова остался не только в меньшинстве, но едва ли не единственным защитником своего проекта. Это было очень тяжело конечно, но я твердо был убежден в своей правоте и в том, что партия, лучшие инженеры, рабочий класс не позволят строить московский метрополитен неверно.

В дальнейшем наметился определенный перелом. Целый ряд научно-исследовательских институтов, как московских, так и ленинградских, а также крупнейшие профессоры-специалисты, вроде Ливеровского, Давиденкова, Пассека и других, прислали положительные заключения по моему проекту и высказались как сторонники метода глубокого заложения.

Решительное слово осталось за партией. На совещании МК, где собрались крупнейшие специалисты тоннельного и горного дела в Союзе, было признано целесообразным составить проект метро глубокого заложения. На этом заседании принцип глу-

Поезд с делегатами съезда колхозников-ударников

бокого заложения для московского метро поддержали уже специалисты с мировыми именами, вроде академика Губкина.

Наконец по управлению Метростроя был издан приказ о составлении этого проекта. В дни, когда мы приступили к осуществлению приказа, среди руководящих работников Метростроя наметился уже некоторый перелом, изменился самый подход к вопросу о проекте. В частности сделана была подробная оценка специфически московских городских условий, в которых нам в будущем предстояло работать. Мысли многих работников стали развиваться в ином направлении, чем раньше.

Для составления нового проекта нам нехватало данных гидрогеологического порядка. Поэтому пришлось срочно заложить ряд новых буровых скважин на большую глубину для освещения геологии всего массива, через который нам нужно было проходить.

Нельзя не отметить исключительного энтузиазма проектировщиков, которые фактически в течение каких-нибудь семи дней закончили в основном эскизный проект глубокого заложения. Учитывая исключительную сложность и разнообразность топографических, геологических и просто городских условий на сокольническом, кировском и других радиусах, мы не имели возможности сразу же остановиться на том или ином способе работ. Кроме того мы не имели опыта в щитовом деле, так что одновременно с изучением условий грунта приходилось при-

кидывать и наши практические возможности в области использования совершенно неизвестного до сих пор в СССР щита.

С целью окончательного разрешения всего комплекса работ, связанного с нашими намерениями итти тоннелями глубокого заложения, мы по инициативе Л. М. Кагановича решили максимально использовать иностранный опыт и для этой цели прежде всего пригласить на консультацию три иностранных экспертизы. Как и следовало ожидать, немцы остались на своей точке зрения—постройке метро по способу берлинского, французы отстаивали принципы парижского метро, и только английская экспертиза одобрила для Москвы принцип глубокого заложения тоннеля.

Англичане предложили итти глубоко, щитом, укладывая тоннель чугунными тюбингами. Англичане были не лестного мнения о возможностях нашей металлургической промышленности того времени и были уверены, что и щиты и тюбинги мы закажем в Англии, так что труд экспертизы окупится. Сегодня, вспоминая об этом в дни, когда мы уже разместили на советских заводах заказы на 21 щит советской конструкции и на 400 тысяч тонн тюбингов, я удивляюсь недальновидности английских консультантов.

Решающее слово было предоставлено советской экспертизе, в которой и на этот раз приняли участие виднейшие специалисты нашего Союза. Советская экспертиза предложила всюду, где это возможно,—в частности для первой очереди—метод глубокого заложения. В результате правительственная комиссия, утверждавшая решение советской экспертизы, признала необходимым для московского метрополитена принять комбинированный способ работ.

Первый щит мы заказали за границей, хотя строили его полностью по нашим схемам. В проектировании этой схемы приняли участие покойный профессор Розанов и я. Мы вложили в проектирование принцип того самого американского щита, при помощи которого проходка совершалась на железобетонных блоках.

Чрезвычайно любопытно вспомнить сегодня предсказание иностранных экспертиз о темпах наших работ при условии, если мы будем итти щитами. Французы например утверждали, что в сутки мы будем проходить не больше чем 0,75 метра готового тоннеля. Прогноз французов был основан на том, что они очевидно были не очень высокого мнения о наших способностях осваивать технику капиталистического Запада, о квалификации наших рабочих и инженеров.

Мне было известно, что англичане рекордно проходили 6—7 метров в сутки. Но такую выработку на щитах они давали в плотной лондонской глине, без сжатого воздуха, при нор-

Делегаты VII съезда советов в вагонах метро

мальном атмосферном давлении и при условии применения чугунных тюбингов, т. е. в нормальных условиях. Сделав поправку на специфические московские условия, я решил, что мы будем давать 3—4 метра в сутки готового тоннеля. Будущее показало, что расчеты мои и моих единомышленников полностью оправдались.

Это были конечно очень боевые темпы, и мы несомненно можем ими гордиться. Кроме того нужно отметить, что когда американцы проходили тоннель на железобетонных блоках, были случаи значительной деформации близлежащих зданий. Мы же, доведя бдительность до максимального предела, подняв самую техническую культуру проходки этим способом на очень высокий уровень, добились того, что даже в таких опасных местах, как район Неглинки и Малого театра, дело обошлось почти без аварий и во всяком случае без катастроф, если не считать случайный пожар на щите № 1.

Что касается второй очереди, то, учитывая возросшие за эти годы возможности нашей металлургической промышленности, уже принято решение применять большее количество щитов и чугуна, что дает возможность полностью обеспечить водонепроницаемость тоннельной обделки.

Мнение иностранных экспертиз в настоящее время представляет собой интерес чисто исторического порядка. Оценивая их предсказания и те аргументы, на которых они были основаны, мы не можем не констатировать, что нам пришлось работать в значительно более трудных условиях, чем при постройке старых метро европейских столиц. Например известно, что в Берлине грунт состоит из песков, насыщенных водой. После искусственного водопонижения (откачка воды специальными насосами) работа протекает в сухом котловане, и условия работы на протяжении громадных участков одинаковы. В Париже тоннель прокладывается большей частью в мергелях, гипсах, глинах, сухих песках, и только иногда попадают водонасыщенные грунты. От таких грунтов нельзя ожидать никаких сюрпризов. В Лондоне—великолепная водонепроницаемая глина. Таким образом грунтовые условия в этих крупных городах вполне определенны и совершенно однородны, в то время как в Москве каждый метр готовил нам новые неожиданности.

С этой точки зрения нашему инженерно-техническому персоналу пришлось провести не просто проектную, но и проектно-творческую работу в нахождении целого ряда приемов, быть может никогда не имевших прецедентов в заграничной практике. Изобретательность наша была направлена преимущественно к преодолению трудностей геологического порядка, связанных с возведением станций и тоннелей больших размеров.

Нужно сказать, что при составлении проекта крупных подземных сооружений не всегда удается полностью претворить проект в жизнь. Как бы вы тщательно его ни составили, в процессе работ происходит масса изменений, и на ходу часто приходится перестраиваться наново. Это особенно чувствительно в тоннельных работах.

Так нам приходилось на одну и ту же станцию составлять до окончания ее строительства не один проект, а несколько. Проектные работы таким образом продолжаются до самого конца строительства, и последний чертеж проекта бывает готов за короткое время до того, как готово и все строительство. Этим условия проектирования тоннелей значительно отличаются от проектирования гражданских мостовых сооружений, где проект дается заранее и никакие неожиданности не могут помешать выполнению его.

Громадную роль в строительстве станций сыграл Л. М. Каганович, благодаря личным указаниям которого удалось очень выигрышно сорганизовать и расставить людей на этом участке работы и в конечном итоге преодолеть сопротивление стихий и возвести своды. А надо сказать, что когда тоннель уже накрылся сводом — чувствуешь себя спокойно, как дома.

Я должен сказать, что на метрополитене я вырос—и вырос значительно. Этот рост я ощущаю не только в себе, но и на товарищах по работе. У нас за это время создался такой коллектив, такие кадры работников, которые сейчас могут справиться с любыми, самыми сложными техническими задачами, связанными со строительством тоннелей.

Метрополитен стал всесоюзной академией тоннельного дела; за советами и за помощью к нам обращаются из самых разнообразных мест.

Я был в заграничной командировке, видел живой, уже действующий метрополитен, точно так же как и прокладку новых линий. Мне пришлось в частности побывать в Англии на постройке тоннеля Холлвэй. Это тоннель небольшого сечения, причем работы идут исключительно взрывным способом. Там проходят в сутки около 10 метров готового тоннеля: это считается европейским рекордом. Достигаются эти необычайные темпы только за счет того, что после взрывов никакой вентиляции забоя не производится. Поглядел я на рабочих, которым приходится действовать в таких ужасных условиях за шиллинг-полтора в сутки. У них поистине жуткий вид. Наши же рабочие—здоровые, веселые ребята. Это сразу же бросается в глаза, когда из-за границы приезжаешь на московский метро. Это—результат наших, советских, социалистических условий труда.

Когда я был в Англии, английские инженеры открыто выражали свое недоверие к возможности постройки московского метрополитена нашими силами. Я тогда же обещал им всем обязательно прислать билеты на первые рейсы линии советского метрополитена. Я не забуду этого сделать. Я пошлю им эти билеты в доказательство того, что мы под руководством партии в чрезвычайно сложных грунтовых условиях, с осложненным режимом застройки и подземного хозяйства, при невиданных темпах в истории тоннельной техники — создали собственными материальными и техническими средствами грандиознейшее в мире сооружение — первый советский метрополитен, который по своим строительным, эксплоатационным и архитектурным качествам будет лучшим в мире.

А. И. ЛЕВЧЕНКО
Начальник Метроснаба

В МОСКВУ ПОТЯНУЛИСЬ СОСТАВЫ

ироко развернулась наша работа лишь после слета ударников Метростроя, на котором Лазарь Моисеевич произнес свою знаменитую речь:

«Мы выделили группу людей для укрепления отдела снабжения Метростроя и предупредили их, что мало получить наряд, нужно по наряду пойти и добиться получения материалов и оборудования. Кто настойчивее будет бороться, тот сумеет для метрополитена получить все, что нужноМы ему в этом безусловно поможем».

Для нас, снабженцев, это была четкая и определенная программа действий.

Две цифры овладели моей волей, моим воображением: до 1 марта должно быть уложено 4 тысячи кубических метров бетона и вынуто 9 тысяч кубических метров грунта. Для Метростроя это означало увеличение задания в пять раз.

Для меня, начальника Метроснаба, это означало увеличение в те же пять раз снабжения лесом, металлом и строительными видами оборудования: подъемными лебедками, бетономешалками, гравиесортировками, гравиемойками, камнедро-

билками. Это то, что должно было дать бетон, опустить его в шахты, поднять грунт. Это то, что должно было стать необходимейшей предпосылкой выполнения директивы тов. Кагановича.

Я разослал по стране, по заводам-поставщикам семьдесят пять своих работников. Они должны были толкать в плечо директоров и весь заводской коллектив, уговаривать, угрожать, умолять, агитировать.

Впервые я повстречался с тов. Кагановичем в МК, хотя его руководство, его помощь, как и все работники метро, ощущал ежечасно, ежеминутно.

Первым его вопросом было—перестроился ли аппарат в соответствии с новыми темпами, как идет дело со снабжением.

— С лесом благополучно, с металлом хуже...

— Цифры?

Я сказал цифры.

— Нажимайте на металл, нажимайте, нажимайте! Хуже—это не ответ. Должно быть лучше. Каждый день сообщайте мне цифры.

И я нажимал.

То и дело приходили со всех концов страны телеграммы об отгрузке таких-то и таких-то количеств леса, металла, оборудования. Речь Лазаря Моисеевича прозвучала по всей стране. Слово «метро» стало талисманом, ускорявшим бег трансмиссий, убыстрявшим повороты махового колеса. В Москву потянулись бесчисленные составы, груженные лесом, металлом, оборудованием.

К моменту моего прихода на метро на складах не было ни одного кубометра леса. А по плану нам предстояло давать строительству в феврале, марте и апреле по 120 вагонов леса в день. Таких цифр лесные организации еще не знали. Наши заявки испугали их. Но время было благоприятное: известно, что к весне Архангельск выкачивает весь свой лес, чтобы его не залило водой. Вскоре оказалось, что с отгрузкой архангельские организации не справляются. По указанию Лазаря Моисеевича мы в два дня собрали и снарядили в Архангельск двести комсомольцев.

И молодежь отлично справилась.

Справлялся же я в пятнадцать лет с кузнечным молотом. Нужда заставляла. А тут разве нужда? Тут в каждую руку по молоту возьмешь!

Полетели из Архангельска телеграммы, одна за другой: «Комсомол отгрузил такое-то количество».

Надо сказать, что работу комсомольцы проделали колоссальную. На складах у нас образовался запас в тысячу вагонов леса. Помню, как вернулись они, двести ребят, из-под Архангельска, с Турдеева острова, возбужденные успехом, усталые,

Внутренний вид станции «Дворец советов»

радостные, обветренные. Пройдя через этот тяжелый рабочий искус, они даже как-то возмужали, посерьезнели, нагуляли мускулы.

Ну и молодежь у нас!

На первомайские торжества прибыла к нам из Архангельска рабочая делегация из восьми человек. Они работали там вместе с нашими комсомольцами и приехали теперь посмотреть, куда это идет столько леса.

Такого народа мне в жизни не приходилось видеть: каждый из них грузил по полторы платформы в день. Что за люди! Я—крупный человек, в пятнадцать лет был молотобойцем, «косой метр» в плечах,—а у них, не сгибая головы, под вытянутой рукой пройду.

Осмотрели они шахты, потрогали руками крепление:

— Вот он где, лес архангельский, плечьми землю держит...

В метро они поверили сразу.

— Трудно по вашей московской земле ходить—ишь, теснота какая! Под землей куда просторней будет. А уж ездить—и того лучше.

Упорную борьбу пришлось выдержать за металл.

Придешь в Наркомтяжпром, попросишь тысячу тонн, а тебе дают триста. Уговаривать не стоит—только время проведешь.

Там работают с твердой уверенностью, что все заявки подаются с перестраховкой на 75 процентов.

Беру я из Наркомтяжпрома людей и тащу в тоннель: извольте сами взглянуть, что для нас ваши триста тонн!

А в тоннеле наши пролетарии подходят к наркомтяжпромовцам и начинают их срамить: «Что же это вы нам работу срываете? Видите, сколько народу без дела стоит, даром хлеб ест. Разве так можно? Разве так план выполнишь? Будем на вас Лазарю Моисеевичу жаловаться».

А Лазарю Моисеевичу и жаловаться не надо, он уже все знает, он всегда на страже интересов метро, во все сам входит, всем руководит.

Любопытная история произошла у нас с изоляционным материалом. Для изоляционных работ на станциях потребовалась изоляция более высокого качества. Попробовали мы вместо общепринятого картона обыкновенный простынный материал пропитывать битумом. Получился отличный изоляционный материал, очень прочный и ни при каких условиях не пропускающий воду. Назвали мы его метроизолом.

И вот встала перед нами задача: раздобыть 400 тысяч метров ткани. 200 тысяч мы раздобыли сразу. Ведь отказать нам нелегко: за нашей спиной напор десятков метростроевцев, воля партии, неуемная воля и энергия Лазаря Моисеевича, который, как известно, никогда не уставал напоминать метростроевцам о необходимости высокого качества изоляции.

Посылаю работника в трест.

— Там от Левченко пришли, требуют двести тысяч метров...

— Да что они, смеются, что ли! Ведь это треть пути от Москвы до Ленинграда. Дайте им пятьдесят тысяч.

— Да вы же знаете...

— Ну ладно—сто тысяч!

— Да ведь не возьмут же!

— Не возьмут?.. Ладно—полтораста тысяч.

— Тогда поговорите сами, может возьмут.

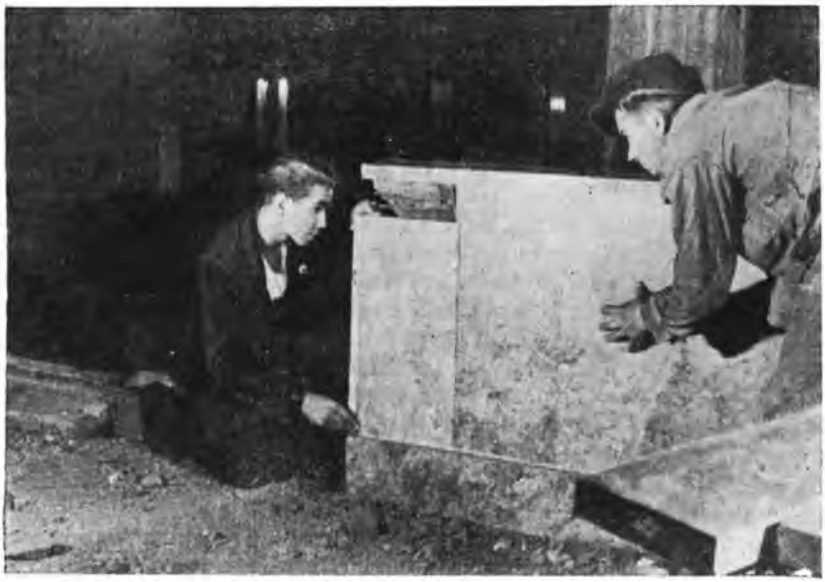
— Нет, нет, нет. Дайте им треть пути до Ленинграда, но чтобы в последний раз.

Мы забираем «треть пути»—и не в последний раз.

В Резинообъединении мы получили 50 тысяч метров материала, который идет на подкладку для калош. В одном из текстильных трестов — еще 100 тысяч метров подобной же экзотической ткани.

Метро—магическое слово.

Это повесть о «метроизоле» может показаться не столь уж интересной, но, право же, она замешана на больших человеческих страстях. Мы подлинно горели в этой повседневной борьбе за темпы и за качество.



Комсомольцы-облицовщики за работой

Приезжаю я в Ленинград на фабрику «Выдвиженец», изготовляющую для нас руберойд из картона, пропитанного битумом.

— Почему вы изготовляете картон для руберойда из всякой дряни?

— Чего вы хотите от нас? Никто на наш руберойд не жалуется. Сотни тысяч крыш по Союзу крыты нашим руберойдом. Под ним растет и тянется к солнцу новое поколение. И никто на нас не жалуется. План свой мы перевыполняем. Чего же вы придираетесь?

— А кто проверял ваш руберойд, кто исследовал продолжительность его службы? Покажите акты.

— А никто не проверял. Работаем себе и работаем.

— От метро такими фразами не отделаетесь. Мы проверяли ваш картон. Он ни к чорту не годится.

— Не годится—и не надо. Заказывайте у других.

— Вы, дорогой товарищ, речь тов. Кагановича читали? Помните, что там об изоляционных материалах сказано? Так вот потрудитесь, чтобы в картоне было не менее 15 процентов шерсти, чтобы была хорошая макулатура, чтобы был определенный состав тряпья. Извольте сортировать сырье, извольте отрезать от старого тряпья пуговицы, а то картон ваш весь дырявый. Извольте распарывать швы...

— Ну, знаете...

— Ваш заказчик не кто-нибудь, а Московский комитет!

Помогает. «Выдвиженцы» перестают спорить и нехотя сдаются. Но на этом дело кончено не было.

Нам пришлось завезти им 450 тонн хорошего тряпья, взять на себя разницу в цене, во всем и всячески помогать им,—и они стали наконец вырабатывать приличный картон.

А тряпье, вы думаете, легко достать?

Если будет написана история метро, я хотел бы, чтобы в ней была отмечена роль Метростроя в деле борьбы за качество нашей продукции. Роль эта огромна. Ведь Метрострой снабжала вся страна, несколько сот заводов, и каждый завод на заказах Метростроя повышал свою квалификацию.

Когда я пришел на метро, я спросил:

— Сколько у вас складов? Выдержите нагрузку в несколько десятков вагонов металла в сутки?

— Да что вы? Нам и одного десятка не выдержать...

А уж идут на Москву составы, груженные металлом.

После долгих пререканий, в которых последнее слово принадлежало МК, мы пришли и забрали один из складов Мосгортопа. Тут же построили бараки для складских рабочих, и крепкие татары в течение месяца свалили на склад 500 вагонов металла.

Какой бой выдержали мы с Торецким заводом, который изготовляет для нас стрелочные переводы для поезда метро!

Сейчас мы посадили им своего инспектора, он глаз с них не сводит и при малейшем отступлении от наших технических условий беспощадно бракует их продукцию. Они нервничают, жалуются, что из-за нас не выполняют своего плана. А кому нужен такой план? Мы неумолимы, и им волей-неволей приходится давать продукцию такого качества, какое нам нужно.

15 октября первый вагон метро пересек подземную Москву. Я до этого от волнения не спал несколько ночей. На другой день встречаю Абакумова.

— Слушай, Левченко, почему тебя в поезде не было?

— Как так не было? Да мы же всю дорогу с тобой разговаривали, делились впечатлениями!

— Быть не может!..

Вот в каком состоянии люди были в этом первом вагоне метро.

В. А. РЕБРОВ

Бригадир-проходчик шахты № 12

РАБОТАЛИ, КАК ЛЬВЫ

Мобилизация комсомольцев на метро призвала меня в ряды строителей. На 22-й шахте условия были плохие. Спецодежды нехватало, сапог было мало. До того дело доходило, что одна смена вылезает из шахты, а другая ждет, пока разуются, и тут же надевает скинутые сапоги. Сапоги были рваные и мокрые всегда.

Работа на шахте сначала мне очень не понравилась. Везде грязь да вода. Первые дни я все думал, как бы сбежать. Хожу и рассуждаю: не то работать, не то не работать.

Потом решил работать, тем более—неловко: выбрали меня членом бюро комсомольской ячейки. Переломился я и здорово взялся за работу. Тут мне разряд прибавили и назначили звеньевым по проходке.

А на метро в эту пору нехватало щебенки. Комитет комсомола постановил мобилизовать на прокладку ветки у Веневского карьера пятьсот комсомольцев. С нашей шахты было послано двадцать два человека, и я над ними бригадиром.

Поехали мы в Венев с песнями. Вылезаем из вагонов, а люди над нами в смех:

— Вот наехали. Настроят такие!

Но мы недолго обижались и сразу пошли на работу. Сначала мы делали насыпь. Дали нам план работы. Прикинули мы и решили выполнить его в месяц. Времени мы не считали, а дадут тебе 50 кубических метров насыпи на день — и делай. Первые дни выполняли план на 100 процентов, а как приучились — стали выгонять за восемь часов 130—140 процентов.

Вот только нехватало у нас инструмента и не было тачек.

Первым делом мы разогнали все наше начальство во все стороны искать инструменты. Инструменты нашлись, а тачки мы сделали сами. Кончили мы насыпь, и мою бригаду, как лучшую, перекинули на раскладку путей. Рельсы нам подвозили за 5 километров, а мы их укладывали.

Дело было в октябре. Работать приходилось ночью. Кругом темнота, дождь, грязища—ноги вязнут.

По плану должны были мы делать 400 метров за ночь. В первую ночь мы сделали 500 метров, а во вторую — полил такой дождь, что едва прошли 200 метров. Вышло так потому, что из-за дождя и темноты нам не сумели подвезти рельсы.

На другой день мы созвали собрание и здорово обругали начальство. Ругали главным образом из-за фонарей. Достали они нам только два фонаря. Это не выход, ясно!

Придумали мы такое: взяли с собой два воза пакли и гудрона. Ночью зажгли факелы. Завинчиваешь гайку, а факел ветром задувает. Погаснет факел, и ночь кажется еще темнее. И дождь бьет. Окаянная была работа! Но мы не сробели и вывели за эту ночь 600 метров.

В эту ночь у нас был такой случай: привезут нам рельсы, мы их быстро разложим и ждем, пока опять привезут. Ждать так под дождем надоедало. И нашли мы под бугром 29 восемнадцатиметровых рельсов — лежали в куче. Только вытащить их было очень трудно.

Ходил тут с нами один железнодорожный мастер, очень хороший мужик. Я с ним поговорил, как бы вытащить эти рельсы, а он мне сказал:

— Кой хрен, разве их вытащишь!..

И действительно тащить эти рельсы приходилось на очень крутую насыпь, а кругом была ужасная темнота и грязь.

Хожу и думаю, как бы вытащить хоть один рельс. И придумал так: возьмем мы рельс на руки, а двое ребят будут бежать по бокам с зажженной паклей. Расставил я людей вдоль рельса, брали они его на руки и быстро бежали в гору. Пока мы бежим, факел горит. А как только на бугор взберемся — ветер его загасит.

Ну, раз один рельс вытащили, значит можно и другие вытащить. Таким образом подняли мы все рельсы в полтора часа.

Начальства с нами в эту пору не было. Вообще никого не

было, работали мы одни. Как раз когда мы вытаскивали последний рельс, пришел железнодорожный мастер и удивился нашей работе. И даже назвал нас львами.

Утром приходит наше начальство и видит: что за штука? Привезли рельсов столько-то, а путь уложен дальше.

Так вот и работали. Моя бригада в это время выпускала стенгазету, где мы друг друга хорошо критиковали. Жили мы в общежитии. Шамовка была довольно паршивая. По соревнованию мы вышли на второе место, а почему — я до сих пор не понимаю: выработка у нас была на 2 процента больше, чем у занявшей первое место бригады.

В общежитии я всех заставлял рассказывать, кто как работал — кого поругаю, кого похвалю. Премировали нас за работу деньгами, а мне выдали гармонику.

К октябрьской годовщине мы работу закончили и вернулись на шахту. Меня сразу поставили бригадиром комсомольской бригады. Работал я проходчиком, бетонщиком, вообще делал все, что было нужно.

Тут подоспела мобилизация комсомольцев на лесозаготовки в Архангельск. Меня не хотели пускать, но я своего добился.

Когда мы приехали в Архангельск, там стоял сорокаградусный мороз. Наши ребята сразу схватились за уши, а я уже на лесозаготовках бывал раньше и к морозу привык.

Вышли мы в первый день на работу—опять мороз сорок градусов. Дали мне один топор на две бригады, а нужно было по крайней мере четыре. Я начал затесывать стойки. Ребята смотрят на меня и не понимают, зачем я это делаю.

Прикрепили к нам старых рабочих, а они пришли пьяные. Мы с ними работать не согласились.

Стал я сам все показывать ребятам. Они не знали даже, как надо поднять дерево. Это тоже уметь надо: иное бревно один поднимет, а могут не поднять и трое.

Первую платформу мы грузили около шести часов. Остальные бригады (их было тридцать) в этот день не загрузили и по одной. Да все пришли помороженные — у кого нос, у кого уши распухли. Я поставил вопрос перед ребятами так:

— Ребята, жми вовсю! Чем сильнее будете жать, тем меньше мороз забирает. Это уж верьте.

На другой день дело у нас пошло быстрее, и через пять дней мы вшестером нагружали платформу за три-четыре часа. Опять у нас пошло соревнование. Мы ежедневно выпускали стенгазету и вывешивали показатели. Ребята ежедневно подсчитывали, кто кого обгоняет.

Был у нас один бригадир, по фамилии Кулагин — парень очень грамотный. Он часто проводил беседы с сосланными и рассказывал им о метро.

Среди сосланных был известный ленинградский громила Жорж Перчаткин. Он пользовался там большим авторитетом, его знали кругом все, даже малые ребятишки. Хотя ему было всего двадцать четыре года, присужден он был за разные дела, если все считать — до пятидесяти лет тюрьмы. До нас он работал очень плохо, и вначале он здорово косился на наших ребят, а потом привык и с некоторыми даже сдружился. Пробовал он сначала развращать наших ребят. Но наши ребята были не такие. Мы многое ему рассказали о нашей комсомольской жизни, и на него это очень подействовало. Работать он стал хорошо, его назначили бригадиром, и когда нам Северный крайком комсомола вручил переходящее красное знамя, этот Жорж взял красное знамя и долго его удерживал за собой.

Когда мы уезжали в Москву, Жорж Перчаткин провожал нас до самой станции, крепко прощался с ребятами и сказал:

— Все равно я убегу в Москву работать с вами на метро.

И старые рабочие стали смотреть на нас по-другому. Верно, мы во многом наладили их жизнь.

В столовой у них была такая расхлябанность, что нас в первый день накормили супом с прогорклым горохом. Мы конечно этого супа есть не стали, а на другой же день сняли заведующего столовой и выделили своего товарища налаживать питание. В столовой стали давать мясные обеды. Так мы наладили там жизнь, что старым рабочим было жалко расставаться с нами.

Вставать приходилось очень рано. Когда у меня много работы, я всегда просыпаюсь аккуратно и не сплю иной раз по целым ночам, прямо как старик. Все ребята знали, что если я проснулся, значит пять часов. А если я сплю, посмотрят на меня и опять закутаются.

За работу в Архангельске я был премирован часами и велосипедом. По возвращении из Архангельска сто лучших наших ребят были отобраны и посланы на сборку советского щита и на проходку английским щитом. И меня назначили бригадиром по проходке на английский щит.

Я никогда щита не видел и очень долго на него удивлялся. Однако проработал я три дня и взялся по-своему налаживать работу. Расставил я по-новому своих ребят, и дело завертелось.

В соревновании бригад на щите я вышел на второе место. Первым шел тов. Краевский.

Л. Р. ЗЛОТИН
Заместитель начальника Транспортного управления

КАК МЫ ВЫВОЗИЛИ ГРУНТ

За три года строительства первой очереди метро объем работы Транспортного управления постепенно возрастал: в 1932 году было вывезено 270 тысяч тонн за весь год, в 1933 году—1 600 тысяч тонн и в 1934 году—11 миллионов тонн.

Для того чтобы представить себе наглядно объем работы последнего года, нужно вообразить дорогу шириной в 10 метров с толщиной насыпи в 1 метр, идущую от Москвы до Ленинграда.

Каким образом удалось произвести такую большую работу?

Я был мобилизован МК партии на метро в конце марта 1934 года. Транспортное управление имело 200 машин, из которых на линии было не больше 56. Поэтому к апрелю завалы грунта достигли грандиозной цифры—80 тысяч кубических метров.

Этот грунт раздавливал эстакады, мешал работать метростроевцам и мешал жить москвичам.

Лазарь Моисеевич Каганович дал четкие указания об организации транспорта и ликвидации обезлички в этом деле.

Были созданы аппараты транспортных работников на местах. «Аппарат»—звучит как будто бюрократически, но бояться нужно только плохого аппарата. До организации аппарата в

Транспортное управление звонили не менее ста раз в день, ругались, просили, уговаривали.

Вместо этого был заведен следующий порядок.

Диспетчерская часть Транспортного управления завела оперативный учет по часам работы машины. Мы присылали машины не по требованию, а по плану. Одновременно была введена на автобазах система контроля выхода машин. Выяснилось, что в автобазах, в частности во второй базе у тов. Меньшикова, машина не получает предупредительного ремонта, происходит хищение запасных частей и чуть ли не целых машин.

Для того чтобы переломить эту распущенность, нужно было показать пример настоящей работы.

Л. М. Каганович видит далеко. В это время происходил каракумский пробег. С пробега через Кара-Кум в Москву пришли спаянные и поднятые славой коллективы. Тов. Каганович предложил нам использовать эти коллективы. Мы вовлекли в работу командира пробега тов. Мирецкого—и кара-кумовцы начали работать. Их автобаза до декабря месяца работала под открытым небом, не имея самой элементарной технической базы для ремонта машин, и показала самую лучшую работу.

Пример кара-кумовцев перевоспитывал транспортных работников. Кара-кумовцы не приписывали концов и не брали работы «с левой руки». Они начали оздоровление нашего транспорта.

Вывезенные грунты мы конечно не насыпали в виде дороги между Москвой и Ленинградом. Куда же девали мы эти горы грунта?

Одновременно с постройкой метро идут общие работы по планировке города Москвы. Исчезают старые здания, превращаясь в щебенку для бетона. Мы строим сейчас новый гигантский завод им. Сталина. Площадка для его строительства должна быть выровнена: на это ушло 400 тысяч кубических метров.

Далее, есть в Москве речка Синичка, течет она из Петровского парка мимо дома Красной армии и выходит в Сталинском районе, образуя Синичкин пруд.

В этом пруду водились комары, и район страдал от малярии.

Мы засыпали этот пруд, и сейчас там прекрасный сквер.

На Ленинских горах начинается строительство грандиозного дома техники. Площадка этого строительства выровнена нашими грунтами.

Чему меня выучило это строительство?

Я понял, что маневрировать большими материальными ресурсами и управлять многотысячными коллективами можно только на основе полного понимания задач партии, полного понимания всей картины сегодняшего дня социалистического строительства.

И. Н. КУЗНЕЦОВ
Помощник начальника Метростроя по кадрам

УНИВЕРСИТЕТ ГЛУБОКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ

В самом деле, какое отношение может иметь балтийский моряк к технике метро? Добро бы был я еще подводник. Ну, тогда еще может быть и подземные работы как-нибудь были бы мне знакомы, а то вдруг... Мне это показалось даже странным.

Тов. Каганович предложил мне перейти на работу в Метрострой. Он дал мне задачу: изучить рабочий состав. Он назначил меня на должность помощника начальника строительства по набору рабочей силы. Подробно расспросил меня, где я работал раньше. Я сидел огорошенный. Рассказал ему, что имею стаж фронтовой, чекистский и больше ничего.

Он сказал:

— Ничего. Нам такого и нужно. Поймете.

Он посоветовал произвести на метро проверку людского состава.

Я вышел из кабинета и остановился обалделый.

Лазарь Моисеевич тоже вышел и говорит:

— Ну, чего стоите?

Я только плечами пожал.

— Чего тут плечами пожимать? Идите принимать работу,— сказал тов. Каганович.

Хорошо сказать: принимайте работу, а что я о ней знаю? Балтийский моряк, чекист, участник гражданских фронтов—все это очень далеко от метро. Постарался себя уговорить: был ты участник всех гражданских фронтов на земле, теперь борись за новый фронт под землей.

Пришел на работу 4 апреля 1934 года. Начал обходить бараки. Встретил людей из Казакстана, казаков. Народ, надо сказать, степной. Дали им кровати, простыни, честь честью. А они—кровати в сторону, а сами врастяжку на полу. Простыни, одеяла—все сложили в кучу, в угол. Столы тоже отодвигали. За столом есть не могли—ели на полу. А на дистанции работали вместе со всей семьей: он работает, а рядом с ним жена и дети лежат. Кочевники!

Хотели их вернуть. Но через день получили от тов. Рыскулова бумагу: просил нас не обижать казаков и обратить особое внимание на них.

Это для меня и было началом университета. Университетом я Метрострой называю. Это было университетом и для рабочих и для меня самого. И первыми преподавателями, профессорами были: партия, правительство, комсомол, а в роли ректора—Лазарь Моисеевич Каганович.

Тов. Каганович день и ночь болеет за метро. Каждого начальника шахты, каждого заместителя он знает по имени и отчеству. Удивительная память на людей! На совещаниях он никогда не вызовет, скажем: «Товарищ начальник 30-й шахты», а прямо скажет: «Ну, Кузьмин, рассказывай, как твои дела». И рабочих также знает. У него на каждой шахте среди рабочих свои приятели есть.

Рабочих на метро около 70 тысяч человек. Солидная армия. Я приступил к проверке рабочего состава по шахтам и дистанциям. Столкнулись мы и с дрянными вещами. Состав был порядком засорен. Около 2 тысяч человек пришлось удалить.

Помещение отдела кадров было похоже на какой-то табор. Беспорядок страшный. Пропуска валялись на столах, на стульях—где хочешь... И с печатью, со всем.

Начальники шахт и дистанций—народ, порядком избалованный руководством. Они полагали, что состав их не должен интересовать. С каким бы составом ни работать, лишь бы выполнить план. О том, что могли пролезать чужие люди, всякий враждебный народ,—об этом они видимо мало задумывались. Как будто не от этого зависят сроки выполнения, качество работ и сохранность сооружений.

Пришлось начать работу с проверки паспортов. Многие не имели никаких документов и сами скрылись. Уволенные и

скрывшиеся—это бывшие уголовники, кулачье, бежавшее из высылки. До меня принимали просто: приходит человек в отдел кадров — милости просим! И прямо под землю отправляли.

Когда мы объявили перерегистрацию, эти молодцы вообще решили не являться. Спрятались по шахтам. Тогда мои люди полезли по шахтам их разыскивать. Иногда приходилось буквально их вытаскивать на свет дневной. Это были самые опасные. Никаких документов у них не было—«Иваны Непомнящие». А часть из этих двух тысяч попала к нам, нечего скрывать, по профсоюзной мобилизации... Не секрет, что директоры заводов давали иной раз всякое барахло—без квартир, без всякого подбора—самых плохих рабочих. Да и вербовщики на местах не всегда подходили к делу серьезно.

Но основной наш кадр—это комсомол и вообще рабочая молодежь, собранная в Москве и во всем Союзе. Тут и башкиры, и украинцы, и казаки, и грузины, и татары. Это был народ, набранный исключительно в организованном порядке. Он собирался по всей стране, чтобы создать кадры для всей страны.

Как наш социалистический «университет» перестраивал рабочих?

Сегодня ты—проходчик, завтра—крепильщик, потом бетонщик, штукатур, наконец мраморщик. И все эти знания приобретены исключительно на метро. Но кроме технических знаний и навыков каждый получал еще крепкую политическую заправку, огромный, неспадающий подъем, с которым шла работа даже на труднейших участках. Часты примеры настоящего производственного героизма—трудовое упорство,—вот это давала идейная, так сказать, лаборатория нашего университета.

Одной из самых тяжелых шахт была 12-я. Там работали под сжатым воздухом, под давлением, которое в $2^1/_2$ раза превышает нормальное атмосферное. Там работали два щита — русский и английский. В них работали всего по четыре часа. И как работали! Как часы, как механизм. Давали полные 100 процентов. И это без всякого нажима со стороны инженера, десятника, бригадира. Рабочие чувствовали себя на боевом участке почетного строительства.

Размах работы и отношение рабочих к своему делу были для меня весьма поучительны. Я неплохо знаю рабочих. Я соприкасался с рабочими повседневно. Рабочий Метростроя куда более организован и сознателен, чем многие и многие наши рабочие других отраслей.

Кто не знает подлинной, иногда трагической героики метро! Вот на 12-й шахте был пожар. И тогда погиб инженер Чистяков. Его никто туда не посылал. Он сам пошел проверять за-

бой на шахте № 12-бис. Его не пускали—он все-таки пошел. И оттуда не возвратился.

О чем это говорит? Я думаю, объяснять излишне. Ясно.

Тогда же погиб и не вышел оттуда один рабочий-татарин. У меня есть данные, говорящие, что он погиб, пытаясь потушить пожар. Там загорелась пакля. Может быть ее зажгла искра от рубильника, а может быть курили...

О нас болтали всякие страхи. Запугивали народ. А если проверить процент аварий, болезней и смертей на каком-либо другом строительстве и на строительстве метро, то у нас, оказывается, процент значительно меньший.

Основная болезнь у нас—это «заломай». Так ее называют рабочие. Это кессонная болезнь: вскипание крови от резкой перемены атмосферного давления. Существуют отдельные камеры, чтобы каждый рабочий, выйдя из кессона, не сразу попадал в нормальное атмосферное давление, а понемножку «шлюзовался», или, как говорят рабочие, «остывал». Но рабочие иногда этого не делают. Они идут прямо домой, и их начинает ломать.

Вообще рабочие у нас теперь после работы имеют весьма культурный вид. Белые воротнички, галстуки. Некоторые в шляпах. Билеты в кино и в театры берутся с бою.

У нас не было ни рабочих, ни инженеров-метростроителей. А сейчас мы отобрали для второй очереди метростроительства пятнадцать тысяч человек. И это отличная рабочая армия, прошедшая серьезнейший подземный университет.

Е. Д. РЕЗНИЧЕНКО

Ответственный редактор газеты «Ударник Метростроя»

СТАЛИНСКИЙ СТИЛЬ В РАБОТЕ

огда был убит в Марселе югославский король Александр, уже через десять минут после этого в Париже продавали экстренные иллюстрированные прибавления к газете «Пари суар» с информацией об убийстве. Это—высокая техника.

Но в годы гражданской войны наши на серой бумаге напечатанные газеты пропускались на фронт с той же скоростью, в том же порядке, как шли снаряды.

Это—высокая честь.

Это не значит конечно, что не нужна высокая газетная техника.

Но методы нашей работы иные, и наши газеты коренным образом отличаются от западной газеты. К нам звонят с шахты при аварии рабкоры—так звонили с 18-й шахты, когда упала эстакада:

— Приезжайте скорей, товарищи редакция.

Катастрофа эта—результат того, что техника безопасности была поставлена на 18-й шахте из рук вон плохо.

Звонили нам, когда подавали плохой бетон, когда по вине кого-нибудь рабочие простаивали.

Мы знаем о западной газете и о старой газете, потому что я например учился в Коммунистическом институте журналистики. Западная газета уличная, она кричит на улице, она полна происшествий, ее цель — мешать читателю думать, отвлечь от истинной сущности событий, занять умы пустяками. Она не строит жизнь.

«Ударник Метростроя» — маленькая газета с 15 000 тиража, но она работает под руководством МК партии, ее задача была — помочь выстроить первый советский метро, воспитывать наших строителей, воодушевлять их.

Возьмем например вербовку в Калтасинском районе в Башкирии. Туда вместе с вербовщиками едут и работники нашей газеты. Мы там выпускаем листовку на марийском языке, в которой рассказываем колхозникам, какое значение имеет метро. Объясняем, что это не московская стройка, а общесоюзная. Приглашаем их принять участие в этой грандиозной стройке. Рассказываем, как здесь можно вырасти, получить хорошую квалификацию, обогатиться интересными знаниями.

В результате из Калтасинского района приезжают строить метро 4 тысячи колхозников.

Когда люди приезжают, мы берем над ними шефство, и те работники газеты, которые привезли людей, связаны с ними до сих пор.

Представители газеты ездили и в районы Курской области. Там на месте выпускали иллюстрированную газету, показывали куски метро, показывали, как будет выглядеть станция. Или же делали так: брали рабкора нашей газеты, колхозника, который вырос на стройке, и печатали его письмо на родину. Он пишет к себе в сельсовет, своим родным, землякам, что вот я живу на метро, живу в таких-то условиях, метро — это большая стройка, — приезжайте, товарищи.

Колхозник сообщает односельчанам свой адрес и приглашает их к себе в Москву, вместе строить метро.

От того, как составлена наша газета или листовка, которую мы выпускаем на местах вербовки, зависит не только то, сколько приедет людей, но и кто приедет. Нас особенно интересовало качество людей, которых мы привезем на стройку. Нам важно было, чтобы на стройку в число завербованных не просочились кулаки, чтобы коллектив стройки был крепкий, классово-сплоченный.

Люди приехали. С ними нужно работать. Мы выпускаем специальную газету на татарском языке. Рабочие-татары дали таких людей, как Фаяс Замалдинов на 10-й шахте. Он — один из лучших ударников. Они же дали Мингалеева, тоннельного мастера, который к нам пришел простым рабочим, Шакирова и многих других.

Вот для них издается газета на татарском языке. У них есть собственный орган. Газета объединяет их друг с другом и связывает со всей рабочей массой.

Многие из курских колхозников тоже стали нашими рабкорами и пишут о неполадках на шахте, о своей работе, выдвигают предложения. Курские и орловские колхозники переписываются через нашу газету со своими земляками. Когда начались выборы в советы, колхозники деревни Шуховской, колхоза «Красная заря», Старосельцев Дмитрий Макарович, Парфенов Иван Николаевич и другие — бетонщики станции «Охотный ряд» — написали своим семьям письмо, в котором рассказывали о своих успехах на стройке, интересовались тем, как в деревне выполнен их наказ о постройке моста через реку Рать, отремонтированы ли клуб и школа-десятилетка. И тут же в письме просили немедленно сообщить им, чьи кандидатуры выдвигают в сельсовет.

Газета с самого начала своей работы получала от МК ВКП(б) живые и точнейшие указания, как работать. Мы получали эти указания в личных беседах, извлекали их для себя в исключительно конкретных и ясных постановлениях МК и выступлениях Л. М. Кагановича о строительстве.

Вышло например известное решение МК, МГК и президиума Моссовета о качестве. Там сказано все, что нужно делать, чтобы наш метро по своему качеству был лучшим в мире. И нам, работникам газеты, уже ясно, как мы должны бороться за это. Собираем рабкоров, связываемся с общественными инспекторами, в газете ежедневно сообщаются десятки фактов: на шахте № 22 отсутствует дозировка цемента, на шахте № 36—37 плохо шпаклюется изоляция... Об этом мы узнаем из десятков писем, ежедневно посылаемых нам по почте рабочими, узнаем по телефону из бесед на шахте и от прямо после работы приходящих к нам в редакцию бетонщиков, изолировщиков, инженеров.

Какое-нибудь одно письмо рабкора, сигнализирующего нам о небольшом факте, дает нам часто возможность вскрыть крупные и серьезные дефекты.

Так мы вскрыли безобразнейшие факты плохого качества работы на 3-м участке 8-й дистанции. При распалубке обнаружились места, не заполненные бетоном, некоторые колонны оказались навесу. Все это произошло потому, что руководители дистанции не следили за качеством. Мы не только вскрывали такие факты, но и добивались их исправления. После наших разоблачений недостатки были исправлены, и дистанция стала работать гораздо лучше.

Добиваясь хорошего качества, мы больше всего опирались на общественных инспекторов. Но их тоже нужно было учить работать. На 18-й шахте работал хороший общественный инспектор

тов. Камышанов. Каждый день, окончив работу, он садился в парткоме за дневник. Мы печатали этот дневник, и общественные инспекторы других шахт и дистанций перенимали его опыт, учились.

Газета связывается с массой через рабкоров. Многие становились нашими рабкорами по собственной инициативе. Когда на метро пришли мобилизованные комсомольцы, на некоторых шахтах их встречали неважно. Комсомолец Саварский написал нам об этом статью. Это было на второй день после его прихода на метро. С тех пор он стал одним из активнейших наших рабкоров.

Однажды в редакцию пришел слесарь 15-й шахты Холодов. Он принес с собой заявление.

— Я, Холодов—рабочий, желаю бороться в газете за пуск метро в сроки, которые нам дала партия. Прошу меня зачислить для этого в ряды рабкоров.

С тех пор тов. Холодов стал самым частым посетителем редакции. Через день получали мы от него заметки. А скоро он уже сидел за столом заведующего сектором рабочих писем как его соцсовместитель.

Лучшие люди стройки были нашими рабкорами. Многие товарищи, которые написали эту книгу, люди, которых вы читали,—рабкоры нашей газеты.

Вместе со стройкой росли рабкоры. Выбито например где-нибудь в комнате общежития стекло. Рабочий написал нам об этом заметку. Мы добиваемся, чтобы стекло было вставлено. А рабочий этот уже пишет другую заметку, третью, по более важным поводам. Рабочий автобазы № 1 тов. Фукс первую свою заметку написал о том, что срывается строительство магазина для автобазы. Заметка помогла. И с тех пор фамилия тов. Фукса стала появляться в нашей газете все чаще и чаще. Видя, что его заметки помещаются в газете, рабочие автобазы стали ходить к нему с жалобами на разные недостатки, приносили ему для «Ударника Метростроя» заметки. А он учил их, как писать в газету, и вместе с ними добивался, чтобы по опубликованной заметке были приняты конкретные меры.

Ни одно строительство в Союзе не имело такого количества и такого разнообразия газет. 700 стенных газет, 18 печатных многотиражек, даже своя литературная газета, своя техническая.

Многие бригады, как это требовалось для строительства, работали, меняя свою специальность, землекопами, бетонщиками, изолировщиками, мраморщиками. И вместе с этим меняла свое лицо их стенгазета: в январе боролась за выемку каждым ударником 1 кубометра грунта, а в ноябре уже добивалась укладки 1,5 квадратного метра уфалейского мрамора.

На монтаже центральной подстанции работала бригада ста-

Ударница

рых монтеров тов. Соколова. Они выпускали свою стенгазету. Первый номер вышел у них на Сталинградском тракторном заводе, где они работали, потом она выходила на Магнитострое, на Днепрострое, а сейчас выходит на метро.

Старый рабкор нашей газеты Ревзин стал редактором печатной газеты на шахте № 47—48, строящей станцию «Смоленская площадь».

На шахте № 7—8, строящей станцию «Библиотека Ленина», редактором газеты—рабкор Лыткин.

Наша газета выходит за пределы шахты и приходит к рабочему в общежитие, чтобы проверить, как он читает и понимает газету. При этом бывали такие факты. Приходишь к рабочему, спрашиваешь:

— Ну, как газета?

Он тебе отвечает этак неопределенно:

— Ничего газета, правильная газета.

Тут нельзя его отпустить. Садишься, добиваешься живого разговора. И оказывается, что этот рабочий нашу газету не читает и вообще он малограмотный. Собираем несколько таких фактов, начинаем выпускать специальную страницу, более простого содержания, крупно напечатанную для малограмотных. А через партийные и комсомольские организации добиваемся того, чтобы малограмотные не скрывали свою малограмотность, а ликвидировали бы ее.

Так мы связываемся с нашим читателем.

Наша газета едет с рабочим вместе по электричке на станцию Лось, где живет сейчас свыше 10 тысяч метростроевцев с семьями, там она встречается с газетой «Ударник Метростроя на Лоси».

«Ударник Метростроя на Лоси» пишет о том, как подготовлять барак к зиме, советует, какую картину стоит посмотреть, в каком театре идет хорошая пьеса, даже печатает на своих страницах ноты музыкальных произведений и слова песен, чтобы рабочий мог в свободное время попеть, поиграть и как следует отдохнуть, рассказывает о лучшей уборщице, борется за чистую простыню во имя социализма.

Не мы это придумали. Я принимал участие на всех совещаниях МК по Метрострою, которые зачастую проходили под председательством Лазаря Моисеевича Кагановича. Мы здесь получаем зарядку, узнаем, какую роль должна в том или ином вопросе сыграть наша газета.

Лазарь Моисеевич учил нас критиковать конкретно на пользу дела, для ускорения темпов, для поднятия качества, он учил нас внимательно и заботливо относиться к каждому рабочему и сам показывал великолепные образцы такого отношения.

Мне очень часто удавалось участвовать в обходе Лазарем Моисеевичем строительства. Невозможно передать те задушев-

ные беседы, какие вел Лазарь Моисеевич с встретившимися рабочими.

Чем только ни интересовался Лазарь Моисеевич в этих беседах! Спецодеждой, столовой, собраниями, общежитиями, трудностями в работе... Каждое его посещение строительства электризовывало строителей и невиданно подымало энтузиазм.

Широкая связь Лазаря Моисеевича с рабочими, его внимательное прислушивание к каждому предложению рабочего, было для нас, газетчиков, величайшим уроком.

Лично Лазарю Моисеевичу писали письма десятки рабкоров. В них они сообщали ему о недостатках и успехах на своей шахте. Благодаря этой непосредственной связи с рабочими Лазарь Моисеевич знал буквально все, что делается на каждой шахте.

В своей речи на пленуме Моссовета 16 июля 1934 года Лазарь Моисеевич приводил письмо, полученное им от штукатура шахты № 12 Куратова, в котором тот сообщал, что своды тоннеля имеют неровную поверхность.

На пленуме МГК 29 декабря Лазарь Моисеевич провел предложение рабочего шахты № 12 об устройстве подъездных путей. Свое предложение сделал этот рабочий Лазарю Моисеевичу в личной беседе с ним при посещении шахты № 12.

Метро строит вся страна. Многие машины нам приговляют ленинградские заводы. Такой агрегат, как советский щит, делают 29 заводов. Их нужно спаять единой ответственностью.

В Ленинграде, на заводах, выполняющих наши заказы, мы выпускаем газету «Метро—пролетарской столице».

К нам в газету пишут с разных концов Союза, разные люди. Железнодорожники, привезшие эшелон для Метростроя, мастера завода «Динамо» им. Кирова, строящие для нас вагоны, рабочие Брянского завода и крымских мраморных разработок.

Нам пишут и жители Москвы, интересующиеся ходом строительства и заботящиеся об его скором окончании. Они пишут об оборудовании, забытом где-нибудь во дворе метростроевцами, об очистке улиц. Когда строительство одерживает какую-нибудь победу, они спешат прислать в газету свое приветствие.

Мы печатали в «Ударнике Метростроя» заметки, написанные жильцом дома № 10 по Арбату—рабочим Леоновым, дворником дома на Краснопрудной Царьковым.

Недавно нам прислала заметку домохозяйка Анна Тимофеевна Клементьева.

Наши корреспонденты, жители Москвы, особенно настойчиво интересуются тем, где будет строиться вторая очередь метро, как она будет строиться.

Нам сейчас после более чем двухлетней работы на метро особенно ясно, какую силу приобретает газетный работник,

если он до мелочей знает технику своего производства. На откровенно сказать, на первой очереди приходилось трудн Мы имели дело с разнообразнейшей техникой, с множество различных видов работ. Нам пришлось изучать земляные мраморные работы, методы проходки закрытым способом и шту катурное дело, бетон и щит, являющийся своеобразным под земным комбайном, изоляцию и архитектуру, изготовлени мозаичных плиток и движение пород. Но зато нашу газет с одинаковым уважением и доверием читают профессор Никола и ударник Аронов, рабочий завода «Подъемных сооружений» изготовляющего эскалаторы для станций,— тов. Тихонов домохозяйка — москвичка Днепрова, живущая в доме, по которым проходит линия метро.

«Главное теперь в людях, овладевших техникой».

«Надо беречь каждого способного и понимающего работника беречь и выращивать его. Людей надо заботливо и внимательно выращивать, как садовник выращивает облюбованное плодовое дерево».

Тот день, когда мы прочитали эти замечательные слова вождя, был для нас важнейшим днем. Нам, как никогда до сих пор, стало ясно, как должна будет работать газета на строительстве второй очереди метро.

ДЖОРДЖ МОРГАН
Американский инженер на метро

ЛУЧШИЙ В МИРЕ

так первая очередь начатого по инициативе тов. Сталина строительства метрополитена в Москве закончена за исключением второстепенных деталей отделки. Обещание Московского комитета партии дать населению города Москвы лучший в мире метро целиком выполнено. В этом можно убедиться, если сравнить московский метрополитен с метро в крупных заграничных центрах.

Сравнивая московский метрополитен с заграничными по основным признакам сооружения, мы можем констатировать следующее:

1. Нигде нет таких благоприятных радиусов закруглений и уклонов, как на московском метро. Это обстоятельство обеспечивает безопасность и быстроту движения подземных поездов. Пассажиры не терпят неудобств от толчков, их не раздражают лязг и скрипение колес при проходе поезда на неудобных кривых.

2. В Лондоне диаметр путевых тоннелей составляет 3,7 метра, в Нью-Йорке—5,2 метра, а наибольший в Москве—5,5 метра. Это дает возможность ввести более широкие и вместительные вагоны.

3. Все станции московского метро расположены на прямой линии, что обеспечивает безопасность для пассажира. За границей нередко станции расположены на кривой, поэтому между платформой и вагоном образуется широкая опасная щель, куда может попасть нога пассажира.

4. На заграничных метро станции строятся с узкой платформой—от 1,5 метра в Париже и Лондоне до 3,5 метра в Нью-Йорке. В Москве минимальная ширина платформы на станциях составляет 4 метра. Это устраняет опасность скопления пассажиров и обеспечивает свободу и легкость движения потока людей.

5. Механическая вентиляция применяется широко не только на станциях. Вентилируются и путевые тоннели на всем протяжении московского метро. За границей механическая вентиляция применяется очень скупо. Там надеются главным образом на поршневое действие движущихся поездов. Полного обмена воздуха нет, фактически поезда производят только смешивание отработанного воздуха.

6. Практические преимущества санитарии и возможность поддерживать чистоту достигнуты на московском метро в соответствии с новейшими требованиями современной санитарной техники.

7. За границей для отделки станции применяются керамические плитки по стенам и цементная штукатурка на потолках, Это считается верхом изящества и изысканности. Но керамические плитки и цементную штукатурку нельзя конечно и сравнить с мрамором и кессонными потолками на станциях московского метро.

Механическая прочность и длительность срока службы всего сооружения в целом не вызывают никаких сомнений.

Несущая конструкция тоннелей и станций—из бетона. На подземных сооружениях прочность этого материала с течением времени увеличивается до бесконечных пределов. Бетон не подвержен коррозии (ржавчине), как железо, и гниению, как дерево.

Данные научно-исследовательской работы по бетону, производившейся в течение 40—50 лет, показывают, что в первый год бетон дает увеличение прочности на 50 процентов по сравнению с одномесячной прочностью. В течение последующих 35 лет прочность увеличивается еще на 60 процентов. Далее кривая идет вверх, а это дает возможность предположить, что через 100 лет материал увеличивается в прочности еще на 100 процентов, а через 1 000 лет — на 250 процентов против первоначальной.

Эти цифры подтверждаются состоянием древних сооружений, находящихся под землей от 2 000 до 3 000 лет. Материал древней кладки аналогичен бетону, но более низкого качества.

Вестибюль станции «Красносельская»

Кладка прекрасно сохранилась и несомненно прочнее, чем в первые годы своего существования.

Научно это явление можно объяснить тем, что бетон подземных сооружений выстаивается в идеальных условиях при ровной температуре и наличии естественной влажности грунта. Он не подвержен разрушительному действию погоды, вызывающей попеременную смену жары, дождей, морозов и оттепелей, как это имеет место на поверхностных сооружениях.

Опасным моментом для подземных бетонных сооружений является раскружаливание свежего бетона. К этому времени весь груз пород полностью ложится на свежий бетон, имеющий только половинную прочность. В дальнейшем нагрузка остается постоянной, но прочность бетона (как было сказано выше), все нарастает.

За все время моей работы на Метрострое не было ни одного случая обрушения бетонных сводов в этот критический период снятия опалубки (на всем метро уложено свыше 12 тысяч погонных метров сводов, кольцами от 2 до 3 метров). Поэтому я с полной уверенностью могу заявить, что московский метро характеризуется прочностью и безопасностью на весь период службы сооружения.

По сравнению с другими крупными стройками Союза строительство метрополитена должно быть выделено в совершенно особую группу.

Это строительство встретило все трудности, свойственные каждой стройке,—рабочая сила, материалы, транспорт, новая, еще не освоенная техника, климатические условия.

Но кроме этих трудностей есть специфические особенности, выделяющие метро в особую группу,—это опасность работы под землей, в тяжелых условиях, под колоссальным грузом ненадежных пород, под многоэтажными домами, оживленными улицами с проложенными под ними магистралями канализации, водопровода, газа, электрокабелями и т. д.

Многообразность и сложность естественной структуры грунтов исключают возможность применения обычных механизированных способов работы. В одном забое нередко встречается 4—5 различных формаций, требующих применения различных методов. Картина пород меняется почти через каждые 2—3 метра. Вот почему строительство тоннелей в условиях города—скорее искусство, чем наука. И теоретики могут дать только примерные и общие установки.

Московский метро имеет еще и другую особую черту: он вырос без «докторов» и «лекарств» в виде иностранных технических фирм, импортного оборудования и материалов. Московский метро является на все 100 процентов советским сооружением.

Поезд прибыл на станцию «Дворец советов»

В любой стране при наличии материалов, бесперебойного транспорта, опытных рабочих и технических кадров освоение такого огромного объема работ в течение 3—4 лет классифицировалось бы как крупнейшая стройка.

Мобилизация материалов, транспорта, освоение всего объема работ за один год при отсутствии опыта и знакомства с этим родом работ со стороны инженеров и рабочих представили бы сверхчеловеческую задачу, и вряд ли за границей даже пытались бы ее разрешить.

Собрать все материалы—700 тысяч тонн песку, 1 225 тысяч тонн гравия, 375 тысяч тонн цемента, 685 тысяч кубометров (или 30 979 вагонов) леса и 98 тысяч тонн металла, организовать транспорт для уборки 2 311 тысяч кубометров породы, большая часть которой была вынута за последние 9 месяцев в центре такого города, как Москва,— само по себе представляет огромную задачу.

Одеть, прокормить и обеспечить жилплощадью 70 тысяч рабочих — это вторая задача.

Обучить эти десятки тысяч неопытных рабочих, главным образом комсомольцев, превратить их в организованную армию квалифицированных людей, освоивших высокую технику стро-

ительства метрополитена,—это третья ответственная и трудная задача.

Чисто технический интерес представляют четыре трехсводчатых станции кировского радиуса. Одна из них—станция «Охотный ряд»—является наиболее грандиозным, построенным закрытым способом подземным сооружением (170 метров длиной, 34 метра шириной и 13 метров высотой) из известных до сего времени в мировой технике.

Пройденный щитом участок между площадью Свердлова и площадью Дзержинского является наибольшим достижением строительства.

В начале щитовых работ управление Метростроя просило меня определить скорость щитовой проходки. В результате изучения удивительно точного геологического профиля и подсчета потребного давления воздуха я назвал цифру — 1 метр в сутки. Позднее, разговаривая с англичанами, приглашенными для работы на щите, специалистами своего дела, занимавшимися в течение 25—35 лет только щитами, я выяснил, что они считают абсолютным пределом для данных условий—0,75 метра. В это же время я узнал, что комиссия французских экспертов определила скорость щита той же цифрой—0,75 метра. Мне казалось тогда, что мои подсчеты были слишком оптимистичны.

Затем мне несколько раз приходилось посещать и осматривать работы на щитовом участке. Однажды тов. Абакумов предложил мне дать заключение по поводу одного трудного участка работ в щитовом тоннеле. Осмотрев работы, я заявил ему, что люди работают правильно, никаких улучшений в их работу ввести нельзя и Метрострой должен быть полностью удовлетворен достигнутой скоростью. Щит делал 3 метра в сутки.

Мои расчеты в отношении грунта, самого щита, давления воздуха подтвердились. Но я недооценил человеческий материал—я ошибся в людях, работавших на щите.

Я должен отметить смелость и энергию комсомольской молодежи, никогда в жизни не видевшей щита, работавшей под давлением до 2,3 атмосферы, в смешанных грунтах (плывуны в кровле и известняки в основании — наихудшая комбинация, которой боятся все тоннельщики). Они шли вперед, не уменьшая скорости и не ослабляя борьбы за качество готового тоннеля.

По количеству несчастных случаев Метрострой был особенно благополучен—ни одного случая катастрофического порядка. За все время мы имели на Метрострое один смертный случай на 1 миллион с лишком человеко-дней. За границей на строительстве такого типа считается нормальным один смертный случай на 75 000 человеко-дней.

Аварии, известные в тоннельной практике, как выплывы грунта, вызывающие воронку на поверхности, при сооружении московского метро были доведены до минимума.

Первая очередь метро была не только школой для подготовки кадров, но и своеобразной лабораторией, где испытывались почти все известные способы проходки.

Для инженера первая очередь была школой, обогатившей его разнообразным опытом, который даст ему возможность лучше строить вторую и последующие очереди метро в Москве и других городах Союза.

Бетон, порода, лесоматериалы, щиты и даже неопытные рабочие обычны для иностранного инженера, как повседневные детали его работы.

Но роль и руководство Московского комитета партии, возглавляемого тов. Кагановичем и его ближайшим помощником тов. Хрущевым, влияние партии, распространяющееся через многочисленные ветви и ячейки на производстве, организация комсомола, руководство Моссовета и его секций, поощряющие и направляющие неопытных рабочих на преодоление трудностей и опасностей подземной работы, руководство, ощущаемое всеми—от крупных инженеров до самого молодого комсомольца,—вот что является совершенно новым для иностранца.

За границей крупные политические деятели берут на себя нередко шефство над крупным строительством, но это «шефство» ограничивается торжественным открытием работ на строительстве, когда шеф первым копает землю серебряной лопаткой. И в конце строительства с площадки вагона первого поезда он произносит речь. В промежутке между этими двумя моментами стройка идет сама по себе, без участия «шефа».

Роль тов. Кагановича на Метрострое не была таким поверхностным «шефством». Он лично входил во все детали и нужды строительства, обнаруживая совершенно неожиданную для политического деятеля с такими многообразными обязанностями способность быстро схватывать все технические детали нового дела, замечая иногда то, что было упущено даже профессионалами-техниками.

Но самое важное—то, что неощутимо и не поддается расчетам и формулам,—тов. Каганович влил в Метрострой живую струю и сделал эту стройку жизнеспособной. Мне кажется, что без руководства тов. Кагановича вряд ли можно было бы построить метро такого качества и в такой короткий срок.

Может быть временами работа казалась исключительно трудной и тяжелой, но она дала лучший метод для сооружения будущих линий метро, армию опытных рабочих и законченное сооружение, которым вправе гордиться Москва и весь Советский союз.

СОДЕРЖАНИЕ

1. ВОЛЯ ПАРТИИ ВЫПОЛНЕНА

2. ПОД СЖАТЫМ ВОЗДУХОМ

3. НА ЩИТЕ

4. ГЛУБОКОЕ ЗАЛОЖЕНИЕ

5. ПОД ОХОТНЫМ РЯДОМ

6. ТРАНШЕИ АРБАТА

7. ЛЮДИ КОТЛОВАНА

8. СТРОИЛА ВСЯ СТРАНА

Оформление бригады художников
под руководством Н. Машковцева

Портреты—гравюры на дереве работы
А. Троицкого

Техническая редакция—А. Усынина

Выпускающий—С. Лазарев

Корректура—Е. Каленовой

Книга сдана в верстку 15/VI—1935 г.
Подписана к печати 2/VII—1935 г.

ЦЕНА—10 руб. ПЕРЕПЛЕТ—2 руб.

Москва. Уполном. Главлита Б-2942

В книге 31¾ печ. л., 2 портрета, 8 вклеек
и карта. Бумага 62×94 1/16 д. л.
Печать на ратации

Заказ № 994. В 1 печ. листе 41.216 знаков
Тираж 100 000. (Третий завод 90 000)

7-я типография «Искра революции»
Арбат, Филипповский пер., 13


МЕТРО
УДАРНИКУ ПОХОДА им. КАГАНОВИЧА

70к