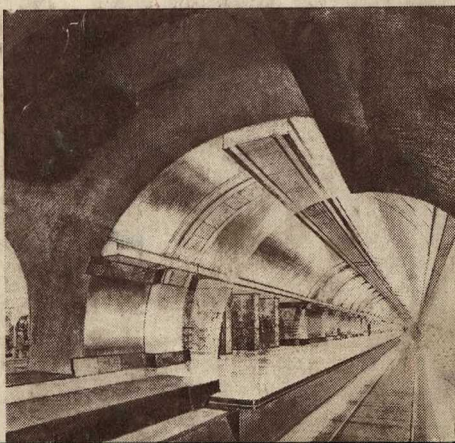
М 217/564
каганович.

П 2/7
564
Л. М. Каганович
47742

пролетарии всех стран, соединяйтесь!

построим первую очередь метро

к 17 годовщине октября



моспартиздат 1934

2011111167

ф5-1
орф-1

101

Книга имеет:

Печатных листов	Выпуск	В переплетн. един. соедин. №№ вып.	Таблиц	Карт	Иллюстр.	Служебн. №	Наклад и исписка
5				1		121	1242

61—45

210

М 217
564
14742

Построим
первую очередь

метро к 17

годовщине
октября

Моспартиздат 1934



Комсомольская
Библиотека
имени
В. И. Ленина
3К/10831

Библиотека
ордена Ленина
Московского
Государственного
ордена Ленина
Московского
Государственного

Речь
Л. М. Кагановича
на собрании
актива
и ударников
Метростроя
совместно
с представителями
фабрик
и заводов
Москвы

20 декабря 1933 г.



Товарищи, наше сегодняшнее собрание актива и ударников Метростроя совместно с представителями московских фабрик и заводов является собранием боевой мобилизации сил на фронте строительства первой очереди метрополитена на борьбу за преодоление всех трудностей и недостатков строительства метро и за окончание его в точно установленный партией и правительством срок — к 17-й годовщине Октябрьской революции.

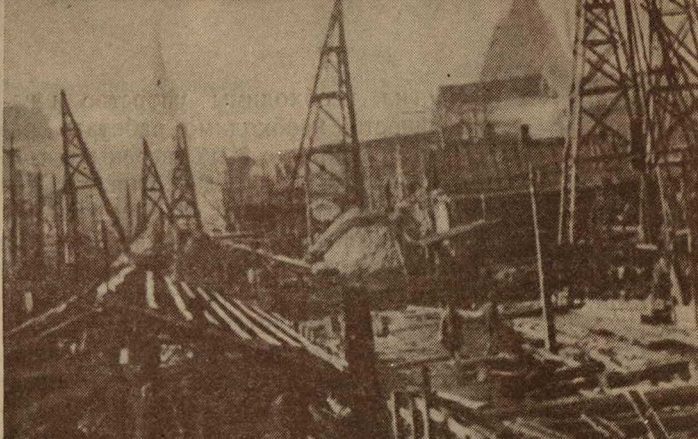
Товарищи, строительство метрополитена приковывает к себе внимание не только рабочих Москвы, но и трудящихся всей нашей страны.

Величайшим напряжением сил пролетарская диктатура под руководством партии и нашего вождя т. Сталина перестраивает страну отсталую, бездорожную, веками угнетавшуюся, в страну социалистическую, культурную, индустриальную страну. Мы идем к XVII с'езду партии с величайшими победами в деле социалистической индустриализации, переустройства сельского хозяйства и перестройки городского хозяйства СССР, превращения старых городов в города новые и культурные.

Метрополитен—важнейшая составная часть реконструкции Москвы

Вы знаете, что даже такой город, как Москва, являющийся центром мирового революционного прогресса, до последних лет оставался по своему благоустройству чрезвычайно отсталым городом. В Москве 86% одно- и двухэтажных домов, не все улицы были замощены не только асфальтом, но даже булыжником, не все улицы имели водопровод и канализацию в домах. К тому же город испытывал исключительную напряженность средств передвижения населения.

Именно поэтому партия и ее Центральный комитет по инициативе т. Сталина 2½ года назад поставили со всей остротой вопрос о переустройстве Москвы, о создании солидной, серьезной культурной и хозяйственной базы, о создании мощной водной системы путем устройства канала, соединяющего Волгу с рекой Москвой, о расширении сети водопровода и канализации, о замощении улиц усовершенствованными асфальтовыми мостовыми, о расширении в городе сети трамвайного и автобусного сообщения, о развитии сети теплофикации взамен средневекового способа отопления домов дровами. Нашей партией и правительством была поставлена одновременно еще более сложная задача — приступить в Москве к строительству первого в СССР метрополитена. Строи-



Открытые работы по разработке котлована на участке Красносельской улицы.

тельство метрополитена есть важнейшая составная часть социалистического переустройства Москвы.

За эти 2½ года большевикам и московским пролетариям под руководством партии, благодаря неустанной повседневной помощи вождя нашей партии т. Сталина *(аплодисменты)*, удалось добиться серьезных результатов в этой области и многое перестроить. Нам удалось не только внешне украсить Москву, хотя еще и очень мало, но заложить основы новой культурно-хозяйственной базы большого города. Однако наши достижения в этой области еще невелики. Чтобы перестроить Москву с ее кривыми улицами, с ее тупиками и закоулками, необходимо огромное напряжение

всех сил, необходимы упорство и настойчивость, необходимо работать, работать и работать. Мы уверены в том, что рабочему классу и партии удастся эту задачу выполнить. Мы сможем перестроить Москву, застроив ее улицы не коробками, а красивыми домами, которые являются продуктом творчества новой советской архитектуры, домами, которые удовлетворят потребности населения в жилье и украсят город. Мы уверены в том, что будет выполнена задача перепланировки города, выравнивания улиц, застройки новых улиц. Мы можем и должны осуществить поставленную задачу превращения Москвы в передовую столицу передовой страны — страны пролетарской диктатуры *(аплодисменты)*.

В ряду этих больших работ по переустройству города Москвы, идущих в ногу с великими работами по переустройству страны, строительство метрополитена является крупнейшей стройкой нашей страны. Метрополитен был заложен в первой пятилетке. Он будет большой стройкой и во второй пятилетке. Метрополитен представляет собой сооружение новое в техническом отношении для нашей страны и вместе с тем громадное по своему об'ему работ и затратам на него. Одна первая очередь московского метрополитена обойдется примерно полмиллиарда рублей, и только в одном 1934 г. для окончания его правительство ассигновало Москве 350 млн. руб.



**Работа пневматическим отбойным молотком для отколки грунта.
На снимке: один из лучших ударников-проходчиков — т. Горшков Б. В.**

Значение метрополитена для населения столицы

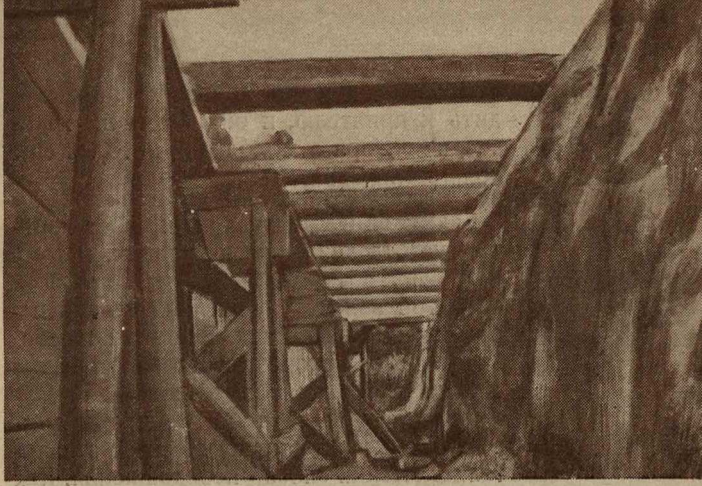
Когда мы начинали строить метрополитен, были люди, которые говорили: не излишество ли это, стоит ли нам строить метрополитен, не следует ли пойти по пути расширения трамвайной и автобусной сети и не затрачивать огромных сумм на метрополитен.

Эта точка зрения была глубоко ошибочна, потому что она совершенно не учитывала перспектив развития Москвы, и от нее несло старым душком охотнорядских купцов и замоскворецких домовладельцев. Эта точка зрения не учитывала того, что наш город растет и растет с каждым днем. Мы конечно не думаем, чтобы наш город развивался до

таких астрономических цифр, как некоторые предполагали, чуть ли не до 10 млн. населения. Но наш город уже сегодня имеет 3½ млн. населения. Растет количество поездок. Достаточно вам сказать, что, несмотря на значительное расширение трамвайной сети, мы не удовлетворяем, как это видно на улицах, потребности населения в транспорте. На трамвайный вагон у нас в Москве приходится свыше 700 тыс. перевезенных пассажиров. Это небывалая цифра ни в одном городе мира. За один 1933 г. московский трамвай перевез примерно 1 700 млн. пассажиров. Такого количества трамвайных перевозок никогда не знали города Европы и в особенности в последние годы, когда поездки на трамвае в связи с безработицей и нуждой резко сократились. Наоборот, в нашей стране в связи с поднятием общего материального и культурного уровня населения поездки резко увеличились.

Была даже такая теория, которая выдавалась якобы за социалистическую, что при социализме люди вообще будут мало ездить *(смех)*. Конечно такая точка зрения — реакционная и утопическая.

Правда, у нас еще много нелепостей в поездках. К примеру рабочий, работающий на заводе «Динамо», живет около Трехгорки, а рабочий, работающий на Трехгорке, живет около «Динамо». Один вынужден от Трехгорки ехать к «Динамо», другой — от «Динамо» к Трехгорке. Из-за того, что люди неправильно расселены, бывает много излишних поездок. Постепенно это упорядочится,



Разработка котлована. Открытый способ работы.

наладится естественное, правильное размещение населения по городу.

Но если даже мы будем иметь правильное размещение по городу, количество поездок все же не будет уменьшаться, потому что растет культура человека. Чем больше будет расти материальное благосостояние рабочих и трудящихся, тем больше будет потребность передвижения и поездок по городу и по всей стране. Каждый пожелает увидеть собственными глазами новое, посмотреть то, что ему захочется.

Можно привести огромное количество примеров, когда люди, особенно из стариков, целыми годами живя в Москве, не выходили дальше своей улицы, дальше своей фабрики, годами не ездили на трамвае, а сейчас эти старики говорят,

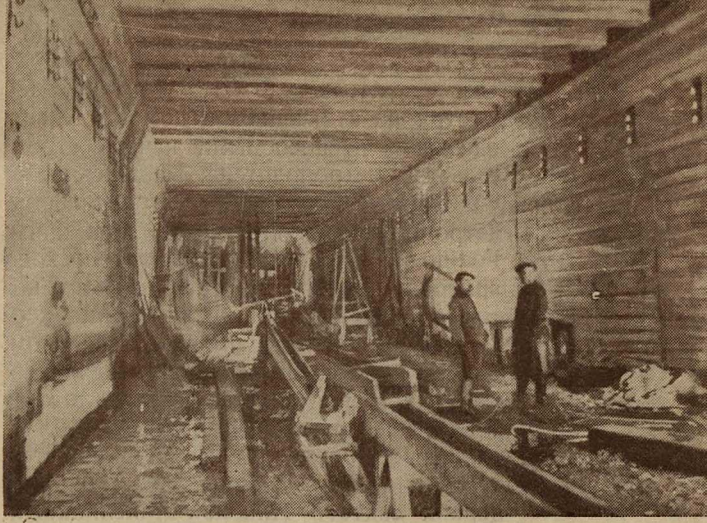
ВСЕСОЮЗН

что теперь хочется ходить в кино, сходить к приятелю, и они ездят на трамвае, не говоря о молодежи, которая еще больше передвигается.

Таким образом, товарищи, рост города, густота движения на улицах, к тому еще неровных, узких, ставят со всей остротой задачу улучшения условий передвижения населения. Все это потребовало от нас ускоренного развертывания строительства метрополитена.

Была и другая «теория», что-де метрополитен не социалистический, а капиталистический способ передвижения. Как будто бы все, что возникло при капитализме, все машины, все трамваи, вся техника, должно быть нами отброшено. Мы, коммунисты, берем из старой культуры все лучшее, в первую очередь материально-техническую культуру, ломая и отбрасывая все ненужное и вредное для рабочего класса. Суть капитализма не в технике самой по себе, а в эксплоататорском ее использовании, в капиталистических производственных отношениях людей, в том, что одна незначительная часть присваивает себе все богатство, все орудия производства и эксплоатирует другую, большую часть населения.

Метрополитен в руках капиталистов — средство дополнительной наживы и эксплоатации. Метрополитен в руках пролетариата — средство облегчения трудящимся передвижения, как скорый и удобный транспорт. В строительстве метрополитена мы заботимся о том, что-



Часть готового вчерне двухпутного тоннеля.

бы в тоннеле был чистый воздух и не было сырости.

Еще в 1900 г., когда московская городская дума обсуждала вопрос о строительстве метрополитена, в качестве главного довода за строительство метрополитена выдвигалась материальная выгода домовладельцев и купцов от строительства метро. Цель строительства об'яснялась в проекте метрополитена следующим образом: «устройство метрополитена имеет немаловажное значение для центра города, увеличивая в нем потребность в торговых и промышленных учреждениях и тем возвышая ценность на городские недвижимые имущества».

Видите, чем руководствовалась городская дума, когда она занималась вопро-

сом строительства метрополитена. Несмотря на это, купцы и домовладельцы оказались неспособными начать строительство метрополитена. Нашлись даже «идейные» противники строительства метрополитена. Городской голова, князь Голицын, получил от императорского археологического общества письмо, которое было подписано учеными-археологами и московским митрополитом. В этом письме они заявляли следующее: «Проект (строительства метрополитена) поражает дерзким посягательством на то, что в городе Москве дорого всем русским людям. Проект не пощадил церкви святого Николая Мясницкого, святого Флора и Лавра, Иоанна Предтечи на Малой Лубянке, святого Георгия, что на Красной Горке, святого Николая в Гнездниках, Воскресенья в Брюсовском пер., Успения в Газетном пер., святого Николая Москворецкого... *(смех)*, так как тоннели метрополитена в некоторых местах пройдут под храмами на расстоянии всего лишь 3 аршин, то святые храмы умаляются в своем благолепии». Как видите, митрополит испугался метрополитена *(смех)*. Пролетарская диктатура, уничтожив капитализм, заменив буржуазно-помещичьи думы советами, дала возможность метрополитену побить митрополита *(смех, аплодисменты)*.



Замораживающие трубы в грунте.

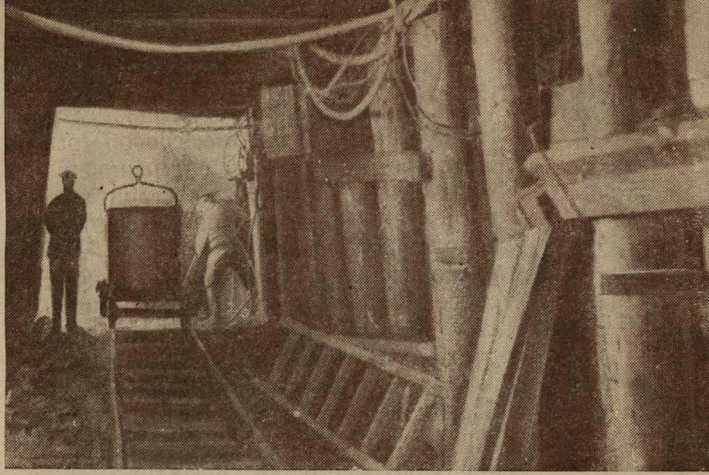
Как развернулось строительство метрополитена

Даже тогда, когда мы решили строить метрополитен, были люди, которые считали, что решить — это одно, а сделать — другое. Если-де городская буржуазная дума застряла с этим делом почти на 20 лет, то большевикам, дескать, нужно во всяком случае лет пять для раздумья, прежде чем начать строительство. Но, товарищи, большевики и здесь не разошлись между словом и делом. Решили строительство метрополитена в 1931 г. и в 1931 же году заложили опытный участок метрополитена в Сокольниках. Если считать сроком начала работы этот опытный участок, то можно

считать началом работы по строительству метрополитена ноябрь 1931 г.

После закладки этого опытного участка прошел довольно длительный период, пока мы широко развернули работы. Надо было провести колоссальные по объему подготовительные работы, создать и развернуть работу подсобных предприятий. Надо было разработать проект. Не имелось также и геологических данных о Москве. Городские купцы собирались строить московский метрополитен, но не удосужились изучить, на какой земле стоит Москва. Надо было производить геологические изыскания и определить, где и по какой трассе строить метро. Все это заняло довольно продолжительный срок. Изучали московскую землю, определяли линии метро, о которых вы знаете, и серьезно готовились к развороту работ.

Одним из серьезнейших вопросов, которые нам пришлось разрешить, был вопрос о выборе способа строительства метрополитена — строить ли метрополитен закрытым или открытым способом. Это был серьезный спор не потому, что мы являемся какими-либо принципиальными противниками того или иного способа. Здесь дело шло о том, чтобы строить метро так, чтобы не создать серьезных неудобств для населения Москвы во время строительства метрополитена. Мы выбрали основным способом ведения работ закрытый способ, комбинированный на отдельных участках с открытым, хотя прекрасно учитывали, что строить метро закрытым шахтным



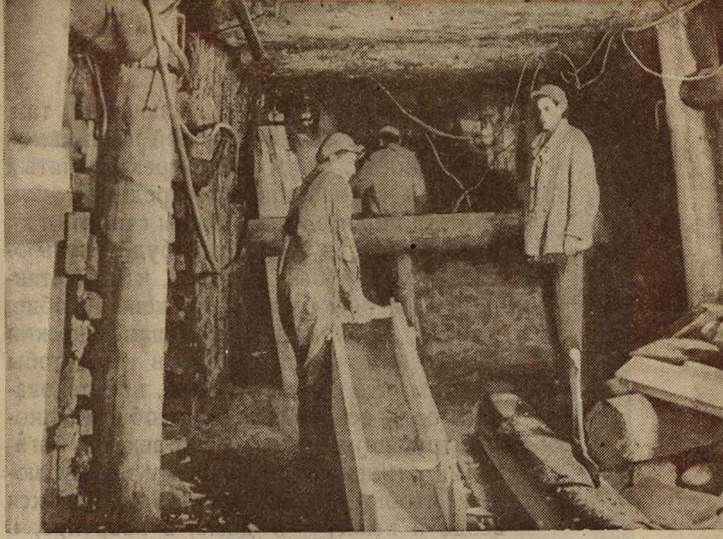
Штольная у забоя.

способом представляет в техническом отношении большие трудности. Однако мы выбрали закрытый способ в отличие от открытого способа работ потому, что он обеспечивает бесперебойность трамвайного движения и сообщения по улицам и больше гарантирует от разрушения подземного хозяйства Москвы и не допускает такого положения, при котором улицы представляли бы собой своеобразные Альпийские горы, а москвичи превратились бы в горных туристов, как например на некоторых участках в Сокольниках, где мы допустили открытый способ. При закрытом способе население свободно передвигается по улицам, зачастую не подозревая, что под улицей уже прорыта шахта и имеется проложенный тоннель метро. Но там, где возможно, где имеется меньшее движение, мы проходку ведем открытым способом.

Таким образом мы по существу приняли комбинированный способ работ. Этот способ принят и за границей и в частности в Англии, где строительство последней линии метрополитена велось наполовину закрытым способом, а на менее населенных участках — открытым способом. Поэтому из всех участков строительства метро такие загруженные движением улицы и площади, как Мясницкая ул., Охотный ряд, площадь им. Свердлова, им. Дзержинского, Красные ворота и Комсомольская площадь, мы проходим закрытым способом.

Серьезный вопрос о выборе трассы и методах проходки возник у нас по арбатскому радиусу. Там мы имели дело с чрезвычайно узкой улицей, перегруженной движением, с крайне сложным и запутанным подземным хозяйством. Один только канализационный коллектор мощностью в несколько миллионов ведер сточной жидкости создавал серьезные трудности его сохранения. Как бы «похвалило» нас население, живущее на Арбате и примыкающих к нему переулках, как бы оно реагировало, если бы при сооружении метрополитена был разрушен канализационный коллектор и все нечистоты выступили на улицу и прилегающие к ней переулки. Конечно население не «похвалило» бы нас при всем своем сознании необходимости стройки метрополитена.

Эти обстоятельства заставили нас искать других путей решения вопроса — путем обхода улицы Арбата. Для чело-



Штольная шахта № 6 на глубине 18 метров на углу Воздвиженки и Моховой. Первый этап работы.

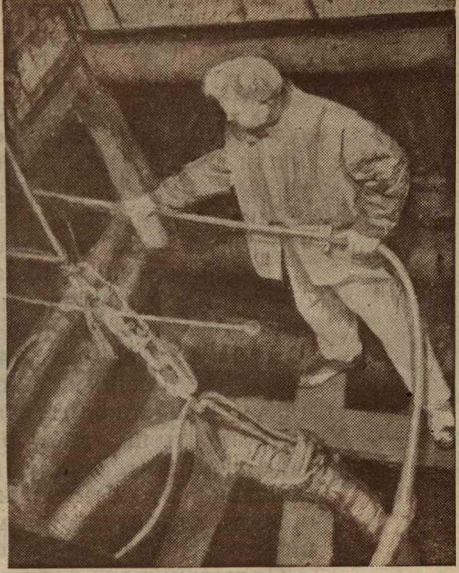
века, который поедет в подземке по арбатскому радиусу, совершенно безразлично, едет ли он под самой улицей Арбат или в стороне от нее. Важно только, чтобы он спустился и поднялся из метрополитена в пунктах, наиболее удобных для него. Мы решили, сохранив станции метро на Арбатской и Смоленской площадях, провести трассу метро в стороне от улицы, через переулки и дворы, что значительно упростит и удешевит все работы по строительству.

Много споров было и по другим вопросам проектирования, были споры по станциям, споры о типе вагонов, об электротяговом хозяйстве.

Что касается станций, то, как правило, мы решили строить односводчатые стан-

ции, допустив в виде исключения там, где нужны станции большой пропускной способности, устройство трехсводчатых станций с колоннами посередине.

Метрополитен мы должны строить так, чтобы человеку, который будет пользоваться метро, было удобно, чтобы станции и вагоны были сооружены удобно, просто и красиво. Социалистический идеал заключается именно в том, чтобы во всем, что бы ни строили, преследовалась одна основная цель, чтобы миллионы трудящихся, которые веками богатеями относились к низшему классу людей, чтобы эти миллионы трудящихся везде и всюду — в доме, в квартире, в театре, в метрополитене — чувствовали себя равноправными, могли удобно и свободно передвигаться, пользоваться всеми удобствами. Этого мы добьемся и в строительстве метрополитена (*бурные аплодисменты*).



Химическое укрепление грунта.

Важнейшая задача—ускорить темпы строительства метро и устранить недостатки Метростроя

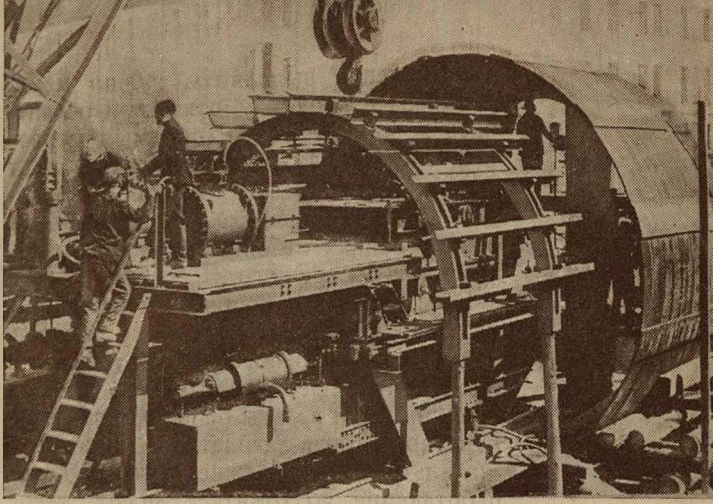
За истекшее время проделана серьезная проектировочная, подготовительная и строительная работа. Однако мы должны со всей резкостью заявить, что нынешнее состояние строительства не может обеспечить нам окончания первой очереди в срок — к 7 ноября. *Главная задача — ускорить темпы строительства, искоренить кустарщину и черепашьи темпы.* За последние два месяца мы в МГК и в Моссовете вместе с товарищами из Метростроя усиленно работали над выявлением главных недостатков, причин отставания и намечением практических мер по ускорению и улучшению

строительства. Мы устроили целый ряд экспертиз и деловых совещаний, разобрали ряд спорных проектировочных и оперативных вопросов, и в результате родилось то решение, которое мы сейчас перед вами освещаем.

Постановление, принятое Московским областным и городским комитетами партии, облисполкомом и Моссоветом, которое мы предварительно обсудили вместе с заведующими шахтами и дистанциями и руководителями строительства метрополитена, дает развернутую критику недостатков строительства метрополитена. Это отнюдь не означает, что в области строительства метро до сих пор ничего не было сделано.

Подытоживая результаты строительства метрополитена, мы должны сказать, что сделано много, накоплен громадный опыт ведения горных работ, проведены большие подготовительные работы. Но сегодня мы с вами стоим перед исключительно трудной задачей: мы должны в кратчайший срок усилить темп земляных работ в 5 раз и темп бетонных работ в 8—9 раз. Мы должны за 10 месяцев выполнить колоссальные по об'ему земляные и бетонные работы, проложить путь, построить вагоны, соорудить станции, построить и оборудовать их электрическими эскалаторами (самодвижущимися лестницами) и пустить метрополитен.

Это задача исключительной трудности. Я говорю это для того, чтобы в полном сознании вы восприняли всю ответственность этой задачи, чтобы лучше разре-



Монтаж щита для проходки тоннелей.

шили ее. Для этого мало сказать: «товарищи, наляжем». Нет, надо смело обнаружить слабые пункты в работе, решительно устранить то, что мешает строительству.

Возьмем земляные работы. Мы вначале с опаской подходили к земляным, к шахтным работам, боялись обвалов. Хотя в некоторых шахтах и были небольшие осадки земли из-за технической небрежности, теперь можно смело сказать, что дело проходки шахт и тоннелей освоено нашими инженерами, техниками и рабочими.

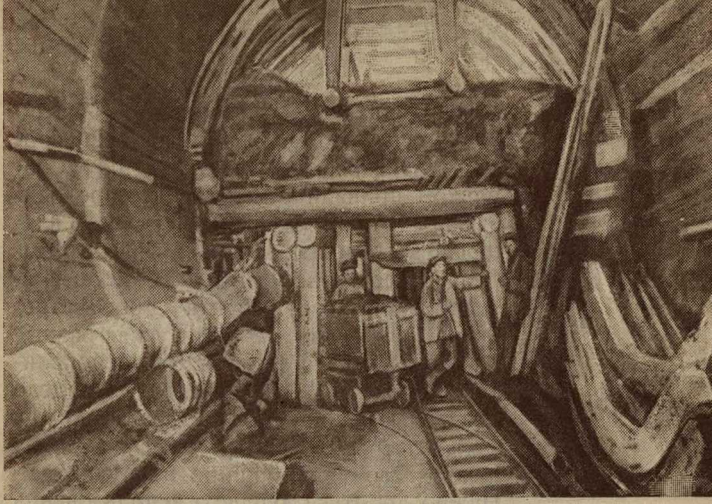
Что же мешает? Мешают простые вещи — плохая механизация и плохое использование имеющихся средств механизации. Мы имеем громадный об'ем земляных работ. Для того чтобы их

своевременно выполнить, нужно механизировать проходку, откатку и обеспечить хорошую работу отбойных молотков. Между тем на большинстве шахт компрессоры подают вполовину меньшее давление воздуха. Естественно, в этих условиях отбойные молотки работают как бы вручную.

Если вагонетки поставлены на плохие пути, то они будут сходить с рельсов. Тут ничего мудреного нет. Кто бывал в шахтах, тот знает, что это очень простая вещь: положи рельсы более прочно и аккуратно, и тогда вагонетка не будет сходить с рельсов. Больше того, рабочие, работающие по откатке, знают, какие усилия нужно употреблять для того, чтобы двигать нагруженную вагонетку по неправильно уложенному пути. Когда путь построен правильно и с некоторым уклоном, то двое рабочих свободно везут вагонетку. При неправильно уложенном пути 5 рабочих толкают вагонетку, она к тому же все время сходит с рельсов, а работа стоит. Если же вагонетки не вывозят породы, ясно, что это задерживает выполнение основных работ.

Все это простые вещи, но их нужно разрешать не в кабинете, а непосредственно на месте. Нужно создать обстановку любви и заботы к работе, нужно создать такую обстановку, чтобы каждый человек болел за каждую минуту потерянного времени в выемке породы, откатке ее, в под'еме клети.

Лучшие комсомольцы Москвы пошли работать в шахты. Молодые ребята,

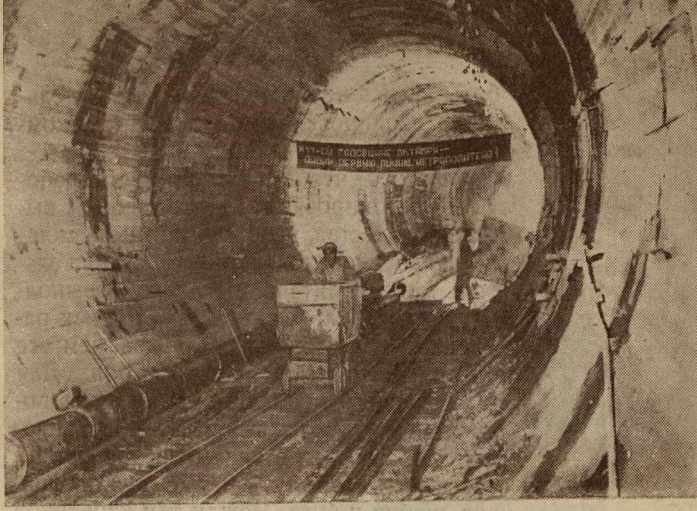


Проходка тоннеля. Вид крепления перед бетонировкой свода тоннеля.

впервые спустившиеся в шахту, сумели за короткий срок работы освоиться с ней и показали прекрасные образцы работы. Люди хотят работать и работают с энтузиазмом. Однако многие комсомольцы сообщают, что вместо положенных 6 часов они работают 3½—4 часа. Это происходит из-за плохой организации труда. Количеством рабочей силы никогда не перекроешь плохой организации труда. Там, где нужен один рабочий и где он может выполнить за 5½—6 часов определенное количество работы, если там поставить 2 рабочих, то они сделают меньше, потому что один будет мешать другому, будет занимать его место, путаться в ногах. Организация труда в шахте является одним из самых острых вопросов сегодняшнего дня.

Не так давно на строительстве метро остро чувствовался недостаток транспорта. Центральный комитет партии и Совнарком приняли решение, которое обязывало в порядке повинности всех владельцев грузовых машин в Москве выделять бесплатно два раза в месяц машину на вывозку грунта для Метростроя. Иначе говоря, были у нас разные налоги, а сейчас установлен метрополитенный налог *(аплодисменты)*. Но дело не только в количестве грузовиков, а также в том, сколько оборотов машина делает, стоит ли машина или работает. Нужно добиться лучшего использования этих машин, трамвайных поездов и всех остальных видов транспорта.

Конечно необходимо улучшить снабжение метрополитена и в особенности снабжение компрессорами, лебедками, бетононасосами и всеми другими видами механизации, а также металлом и лесом. 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 нужно. Мы ему в этом безусловно поможем. Необходимо, чтобы наши заводы, московские тресты и тресты городского хозяйства помогли Метрострою в этом деле. Но независимо от усиления Метростроя средствами механизации нужно лучше учесть внутренние ресурсы Метростроя, по-хозяйски



Готовый вчерне тоннель однопутной линии метрополитена под Охотным рядом.

организовав использование имеющихся средств механизации.

Важнейшей, едва ли не главной задачей являются бетонные работы. Проходя тоннель, мы обязаны его немедленно бетонировать. Можно проходить шахту при простом деревянном креплении, когда сверху поле. Почва осядет, но ничего страшного не произойдет. Другое дело в Москве — осядут трамвай, дом, подземные сооружения. А это равносильно закрытию движения по улице, как это имело место по Моховой улице, авариям кабельной, водопроводной и канализационной сетей.

Следовательно тут нужно быть технически четким. Циклы работ по выемке грунта и бетонировке должны следовать четко друг за другом. Нужно, чтобы ра-

боты велись не эпизодически, не отдельными изолированными кусками, а компактно, организованно.

Для того чтобы успешно вести работы по бетонировке и притом работы высокого качества, необходимо иметь мощное карьерное хозяйство. На строительстве метрополитена мы должны выполнить свыше 700 тыс. *куб. м* бетонных работ. Это в полтора раза больше, чем все бетонные работы Днепростроя. Для обеспечения этих работ мы должны получить до 300 тыс. *т* цемента, организовать собственными силами разработку и обеспечить добычу 700 тыс. *куб. м* гравия, щебня и бута. Между тем карьерное хозяйство Метростроя поставлено очень плохо. Это одна из слабейших сторон, которую нужно в кратчайший срок выправить. Необходимо прямо сказать, что хотя за последние 6—8 месяцев руководители Метростроя добились известной оперативности, однако ее совершенно недостаточно. Метрострой должен командовать, как на фронте. Он должен знать каждый дефект в работе шахт или его отделов, исправлять их находу, а этого нет. Больше того, до сих пор еще в аппарате Метростроя много дискутируют. Пора кончать с этим, времени мало, каждый день и час дорог. Мы должны за короткий срок сделать очень много.

Кроме земляных и бетонных работ по проходке тоннелей и станций мы должны в 1934 г. построить 4 подстанции мощностью в 15 тыс. *квт*, уложить 30 *км* кабеля, произвести монтаж элек-



Изоляционная работа (для предохранения тоннеля от сырости).

трооборудования, провести 28 *км* рельсовых путей, построить большое депо, получить и использовать металл до 40 тыс. *т*, получить и использовать лес до 360 тыс. *куб. м* и т. д. Для перевозки всех материалов среднесуточная подача железнодорожных вагонов для метро достигнет 1 тыс. вагонов.

Вот характеристика об'ема работ, которые необходимо выполнить в оставшийся короткий 10-месячный срок.

Полный разворот работ потребует дополнительно к имеющимся 35 тыс. рабочих 15—20 тыс. новых рабочих. Этих рабочих надо набрать в Москве же, и я уверен, что наши рабочие охотно пойдут, в особенности комсомольцы Москвы, которые дружно взялись за дело помощи строительству метро.

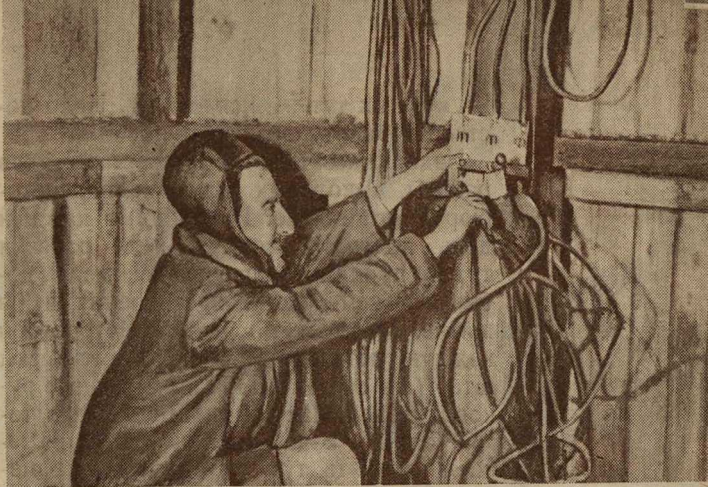
Лучше организовать работу на шахте, дистанции и превратить возможность в действительность

У нас есть налицо все данные, что мы выполним эти работы, и мы ставим реальную задачу — за 10 месяцев выполнить эти гигантские по об'ему работы.

Я должен сказать, что руководство шахтами подобрано удовлетворительно. У нас уже имеется достаточно крепкий технический руководящий персонал, начиная от управления Метростроя и кончая каждой шахтой и дистанцией в отдельности. У нас имеются кадры руководящих работников не только по хозяйственной линии, но и по партийной и по профсоюзной линии. У нас имеется кадр в 35 тыс. рабочих, из которых огромная часть людей пришла на Метрострой не просто для работы по найму, а как энтузиасты борьбы за успешное окончание строительства метрополитена *(аплодисменты)*.

Среди рабочих, среди бригадиров на строительстве метрополитена есть огромное количество действительных ударников, героев труда. Я мог бы назвать их не только среди рабочих. Я мог бы назвать десятки среди инженеров, техников и заведующих шахтами, присутствующих здесь на собрании. Таких героев у нас много.

Кроме того мы провели большие подготовительные работы, позволяющие широким фронтом развернуть проходку тоннелей и строительство станций,



Электромонтаж в шахте. Установка рубильника.

За истекший период мы сумели накопить громадный опыт ведения горных работ.

Следовательно, товарищи, у нас есть все условия для выполнения этой большой задачи, и необходимо только эти условия реализовать. Необходимо, как говорил т. Сталин, возможность превратить в действительность.

Для того чтобы возможность превратить в действительность, для этого необходимо прежде всего лучше организовать работы и труд в шахтах и поставить дело так, чтобы весь аппарат Метростроя работал, как часы. Срока у нас мало. Каждая минута дорога. Каждый упущенный день грозит срывом плана окончания метро к 7 ноября.

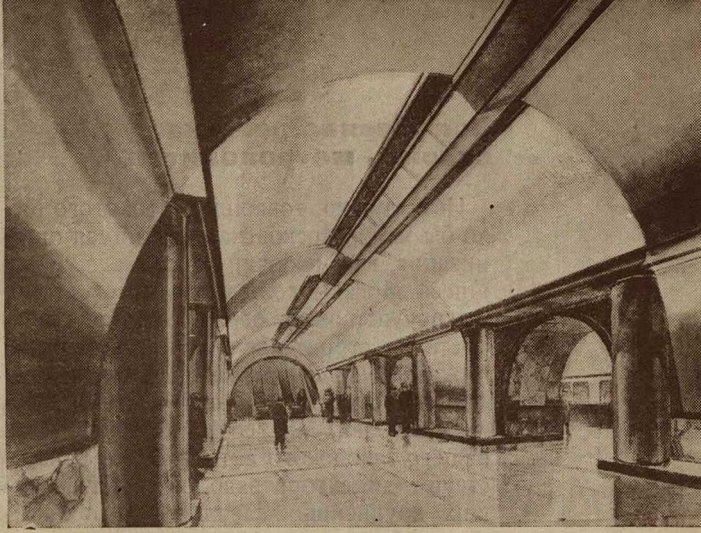
Мало работать, как часовой механизм. Надо решительно вскрывать недостатки

и уметь их тут же исправлять. Надо поставить работу оперативно.

Надо отказаться от старых методов работы, в которых много канцелярско-бюрократического. Необходимо каждый день получать сводку о ходе работ и тут же принимать оперативные меры, добиваясь немедленно претворения их в жизнь. Необходимо, чтобы Метрострой каждую пятидневку собирал весь свой штаб (а в состав штаба я включаю и руководителей шахт и дистанций) для того, чтобы, ознакомившись с положением, принять тут же оперативные меры, организованно налечь и выправить узкие места. Не общие разговоры вести и не ограничиваться дачей общих директив, а конкретно, оперативно руководить каждым участком строительства.

Надо, чтобы все работники, в первую очередь несущие ответственность партийцы-коммунисты, комсомольцы и активисты-беспартийные, мобилизовались и организовали работу так, чтобы тот энтузиазм, который проявляется, в особенности комсомольцами, в шахте, не пропадал даром, не выливался только в резолюциях и клятвах, а выражался в реальных цифрах выполнения плана. Надо вскрывать и разоблачать все те классово враждебные элементы, которые пытаются срывать великое дело строительства первого в СССР метро, начатого по инициативе нашего великого вождя т. Сталина.

Может случиться, что после нашего сегодняшнего собрания начнется писание на целый месяц резолюций о вели-



Проект станции метро „Охотный ряд". Вид платформы.

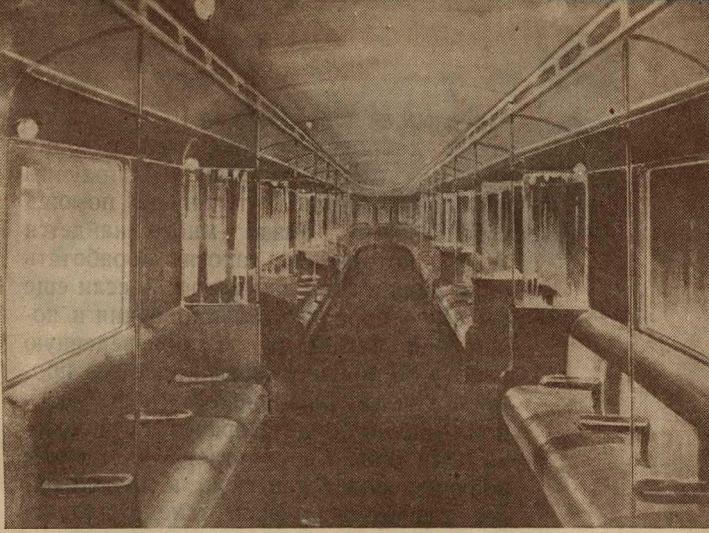
кой стройке и т. д. и мы потеряем много времени. Нет, товарищи, мы вам дадим для этого 1—2 дня. Разберите свои недостатки, а на завтра после этого мобилизуйте все для дела, для оперативного исправления недостатков, для более успешного продвижения вперед. Закончить метрополитен к 7 ноября — эта задача должна быть в сознании каждого работника Метростроя и каждого работающего в шахте.

Я уверен, товарищи, что все, начиная от руководства Метростроя, инженеров, техников и бригадиров и кончая рабочими, работающими в шахте и на дистанциях, сумеют оправдать то доверие, которое возлагают на них партия и весь рабочий класс *(бурные аплодисменты).*

Вся Москва должна строить метрополитен

Но я думаю, товарищи, что этого было бы мало. Московская партийная организация, весь рабочий класс и все трудящиеся Москвы должны со своей стороны почувствовать огромную ответственность за строительство метрополитена. Каждый большевик, каждый гражданин Москвы должен так или иначе помочь Метрострою. Мы созвали сюда часть нашего заводского актива. Здесь присутствуют директора заводов, рабочие наших крупнейших заводов, и необходимо, чтобы с сегодняшнего дня, по какому бы делу метростроевцы ни обратились к заводу или к учреждению, чтобы без волокиты, без лишних формальностей была оказана им полная поддержка и необходимая помощь, которая нужна для строительства метрополитена *(аплодисменты)*.

Сегодня перед нами стоит одна общая задача, одна цель — во что бы то ни стало обеспечить окончание метрополитена к 7 ноября 1934 г. Помощь метро должна быть оказана каждым заводом, выполняющим основные заказы Метростроя. Каждый завод должен взять шефство над определенной частью строительства Метростроя, например Электрозавод и «Динамо» — над электротяговым хозяйством, механический завод — над механизацией и т. д. Надо поддержать всех рабочих, которые захотят пойти работать на метрополитен,



Внутренний вид вагона (проект).

а такие есть, в особенности среди нашего боевого славного комсомола.

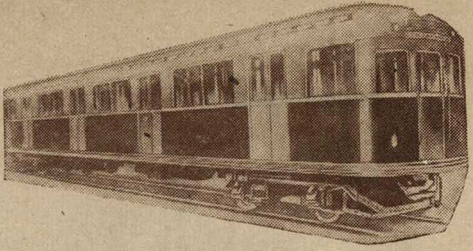
Наконец я думаю, что не исключена возможность, что каждый рабочий Москвы, в особенности наша молодежь, охотно захочет оказать своим трудом непосредственную помощь метро. Я уже слышал вопросы от многих комсомольцев: «Скажите, пожалуйста, если я, комсомолец, работающий на заводе, хочу помочь Метрострою, как я могу помочь ему конкретно и чем?» Ответ может быть один: «Ты комсомолец, ты можешь помочь Метрострою тем, что обеспечишь своевременное выполнение его заказа, и ты можешь помочь Метрострою своим непосредственным участием в субботниках, которые можно устраивать». У нас в Москве есть 2 млн.

взрослых людей, и если за 10 месяцев человек добровольно поработает один день для Метростроя, то мы получим громадную дополнительную помощь строительству. Разве много найдется людей, которые не захотят поработать один день в году для метро. А если еще мы ему в порядке стимулирования и поощрения скажем, что за произведенную работу он получит первый билет на проезд по метро *(аплодисменты)*, то молодой рабочий пойдет поработать не только один день, а поработает 2 дня, чтобы получить билет для себя, а другой билет для своей подруги *(смех, аплодисменты)*.

Я привожу, товарищи, это только для примера, чтобы показать, какие у нас есть гигантские возможности для того, чтобы двинуть строительство метрополитена и обеспечить его выполнение. Мы имеем такие возможности, которых нет ни в одной капиталистической стране.

Тов. Сталин сказал, что реальность наших планов — это миллионные массы, это их энтузиазм, их напор, их желание строить и побеждать. И вот сегодня мы скажем: реальность нашего плана строительства метрополитена — это массы рабочих Метростроя — ударники, комсомольцы, это все трудящиеся Москвы, это их энтузиазм и желание строить и побеждать. Они-то, товарищи, и обеспечат нам реальность выполнения нашего плана, реальность окончания метрополитена в ноябре 1934 г.

Товарищи, я считаю, что сегодняшнее собрание должно быть собранием ре-



Наружный вид вагона (проект).

шающим, собранием исключительно важным.

Мы, большевики, никогда не увлекаемся только собраниями, только резолюциями, только речами, мы считаем, что это полдела, а иногда и того меньше. После собрания необходимо на практике перейти от слов к делу и осуществлять то, о чем мы здесь говорили.

Так позвольте же, товарищи, выразить уверенность в том, что десятки тысяч рабочих, инженерно-технический персонал, партийные и беспартийные, партийная и профсоюзная организации Метростроя и все рабочие Москвы, все трудящиеся и все московские организации на деле твердо и решительно покажут образцы борьбы за метро.

За дело, товарищи! Построим первую очередь метро к 17-й годовщине Октября (бурные, долго несмолкающие аплодисменты).

Приложение

О ходе строительства метрополитена первой очереди

Постановление Московского областного и городского комитетов ВКП(б), областного и городского исполкомов советов.

О ходе строительства метро

очередью

Постановление
Московского
совета
и горсовета
профсоюзов
ВКП(б)
о ходе
строительства
метрополитена
имени
Кагановича

Московский областной и городской комитеты партии и президиумы областного и городского исполкома устанавливают, что за истекший период проделана значительная и серьезная работа по выполнению решения июньского пленума ЦК в 1931 г. о строительстве метрополитена, что к настоящему времени развернулись широким фронтом работы по строительству метрополитена первой очереди: Сокольники — Крымская площадь — Смоленская площадь, общим протяжением в 11,9 *км*.

Технические проекты метрополитена первой очереди, разработанные Метрострoем, после ряда изменений, внесенных при обсуждении их в МГК ВКП(б) и Моссовете, и заключений экспертных комиссий в настоящий момент в основном закончены за исключением наклонных ходов и приемных площадок станций глубокого заложения по мясницкому радиусу (Охотный ряд, площадь им. Дзержинского, Мясницкие ворота и Красные ворота).

Окончательно установлены трассы мясницкого и фрунзенского радиусов и в самое последнее время разрешен спорный вопрос о трассе арбатского радиуса, установлена трасса и способ проходки по этому радиусу.

Технически и организационно освоено дело проходки шахт и ведения работ закрытым шахтным способом. Расширена технико-материальная база строительства. Строительство обеспечено инженерно-техническими кадрами и имеет 35 тыс. рабочих, для размещения которых выделен Моссоветом и заново построен Метростроем жилфонд в 91 тыс. *кв. м.*

С начала строительства по 1 января 1934 г. вынуто грунта 358 тыс. *куб. м,* уложено бетона 61 тыс. *куб. м,* сдано вчерне 708 погонных метров готового тоннеля. Пройдено по мясницкому радиусу 25 шахт и развернута работа на 4 дистанциях, организовано 8 об'единенных шахт на арбатском радиусе и ведутся подготовительные работы на 5 дистанциях, позволяющие широким фронтом и большими темпами развернуть строительство метрополитена первой очереди.

Однако Московский областной и городской комитеты партии и президиумы Московского областного и городского исполкомов устанавливают, что горные и бетонные работы крайне отстают. Так при общем об'еме работ по выемке грунта в 2 млн. *куб. м* и кладке бетона в 700 тыс. *куб. м* на 1 января 1934 г. вынуто грунта 18% плана (358 тыс. *куб. м*), уложено бетона 8,7% плана (61 тыс. *куб. м*) и сделано вчерне

готового тоннеля 6% плана (708 погонных метров). При суточном декабрьском плане выемки грунта в 2,6 тыс. *куб. м* и укладки бетона в 653 *куб. м* фактически в декабре среднесуточная выемка грунта составила 1,8 тыс. *куб. м* и укладка бетона 465 *куб. м*.

Это об'ясняется неудовлетворительной постановкой работы и наличием существенных недостатков в работе Метростроя:

неудовлетворительная работа подсобных предприятий, в особенности по обеспечению строительства инертными материалами (песок, гравий, щебень). Карьеры гравия полностью не освоены, планы добычи не выполняются, имеющиеся средства механизации не работают, летний период для добычи материалов не использован;

отсутствие до последнего времени общего проекта организации работ, увязанного во всех деталях (рабсила, материалы, оборудование, график работ и т. д.), неудовлетворительное оперативно-техническое руководство как со стороны управления Метростроя, так и руководящих инженерно-технических работников на шахтах и дистанциях. Управление Метростроя до последнего времени не обеспечило полного единоначалия и четкого руководства и не развернуло настоящей борьбы за организацию работ и выполнение плана строительства;

недостаточность транспорта при совершенно неудовлетворительном исполь-

ГОСУДАРСТВЕННАЯ БИБЛИОТЕКА СССР

зовании наличного транспорта (неполная нагрузка, простои и т. п.);

отсутствие плана механизации работ, недостаток механизмов, неполное и совершенно неудовлетворительное использование имеющихся средств механизации, преобладание кустарных методов ведения работ (разработка и выемка породы, погрузка и откатка, плохое состояние путей и т. п.);

крайне неудовлетворительная организация труда, плохое использование наличной рабочей силы, неполная загрузка рабочего дня, простои, заниженные нормы, отсутствие четкого учета работы и низкая производственная дисциплина на отдельных шахтах и участках, понижающие производительность труда и удорожающие стоимость строительства;

неудовлетворительное маневрирование наличными материалами и рабочей силой, создающее на отдельных участках недостаток их при избытке материалов и рабсилы на других участках.

В качественном отношении часть работ ведется также далеко неудовлетворительно и в особенности по бетонным работам на отдельных участках (слабый технический надзор за дозировкой, трамбовкой, плохое качество материалов и т. п.).

Из-за проявленной на отдельных шахтах технической небрежности ведения работ на участках работы шахт 8 и 22-й произошли некоторое оседание породы и частичная деформация поверхности и сооружений на ней.

Московский областной и городской комитеты партии и президиумы областного и городского исполкомов считают, что нынешнее состояние работ не обеспечивает окончания в срок первой очереди метрополитена. Для успешного окончания строительства метрополитена к 7 ноября 1934 г. Метрострою необходимо:

1) коренным образом перестроить систему и методы руководства и работы управления Метростроя, отдельных его отделов, предприятий, шахт и дистанций, внедрить единоначалие во все звенья хозяйственного и технического руководства и по-настоящему возглавить борьбу в шахтах, на дистанциях и подсобных предприятиях за выполнение плана;

2) в кратчайший срок устранить отмеченные выше недостатки организации работ и труда, лучше использовать имеющиеся средства механизации, максимально механизировать все подземные и открытые работы, развернуть решительную борьбу с простоями, неполной загрузкой рабочего дня, подняв производственную дисциплину в шахте и отношение к работе на уровень труда на фабриках и заводах;

3) ликвидировать в кратчайший срок имеющийся разрыв между земляными и бетонными работами и не допускать в дальнейшем разрыва между отдельными видами работ и нарушения намеченной последовательности работ; улучшить в кратчайший срок работу карьеров по добыче гравия, песка, щебня и бута, а

также использование наличного транспорта;

4) форсировать работы на вновь открываемых с большим опозданием шахтах и дистанциях арбатского и фрунзенского радиусов;

5) обеспечить продвижение и выполнение в срок заказов на оборудование (рельсы, вагоны, электрооборудование и т. д.) и материалы, согласно разработанному списку;

6) установить на строительстве строжайшую финансовую дисциплину, точно руководствуясь сметными ассигнованиями, подняв борьбу за снижение стоимости строительства на должную высоту;

7) закончить не позже 15 января 1934 г. составление общего технического проекта организации работ и к 1 февраля — сметы по работам первой очереди метрополитена.

Произведенные подготовительные работы и накопленный опыт ведения горных работ позволяют немедленно широким фронтом и в значительно больших темпах развернуть работы по проходке и креплению тоннелей и станций. *Центральной задачей является довести к марту месяцу среднесуточную выемку грунта до 9 тыс. куб. м и кладку бетона до 4 тыс. куб. м.*

Для выполнения этой труднейшей и напряженной боевой задачи метро должны быть мобилизованы все силы и средства всех московских организаций. Громадный об'ем и чрезвычайно сжатые сроки строительства первой очереди метрополитена требуют особого напряже-

ния силы и большевистской мобилизации всех руководящих и административно-технических работников и рабочих Метростроя.

Ставя колоссальную по важности, об'ему и трудности разрешения задачу перед всеми работниками и рабочими Метростроя — пустить метрополитен к 7 ноября 1934 г.,— МК, МГК ВКП(б), областной и городской исполкомы уверены, что строители метро, их партийные, комсомольские, хозяйственные и профсоюзные организации, принявшие на себя обязательство дать к 17-й годовщине Октября красной столице первую линию метрополитена, сумеют по-боевому организоваться и, развернув новую волну социалистического соревнования и ударничества на шахтах и дистанциях, покажут истинные образцы борьбы за большевистские темпы социалистического строительства.

Делом чести для рабочих и инженерно-технических работников Метростроя должно быть выполнение этих обязательств перед Советской страной.

МК, МГК ВКП(б), областной и городской исполкомы призывают всех рабочих московских фабрик и заводов, трудящихся Москвы энергично включиться в дело помощи строительству первого в СССР метрополитена как своим личным участием в работах по строительству метрополитена (участие в субботниках и пр.), так и энергичным участием в выполнении в срок заказов Метростроя, размещенных на предприятиях Москвы и области, лучшей организации и рабо-

ты его подсобных предприятий (транспорта, карьеров и т. п.).

Директора, парткомы, профкомы, и комсомольские коллективы московских предприятий, отделы и тресты Моссовета и Мособлисполкома должны рассматривать выполнение работы для Метростроя как выполнение своей собственной первоочередной важности работы.

Вся пролетарская Москва должна принять активнейшее участие в строительстве метро.

Для обеспечения работы в срок и ускорения строительства Московский областной и городской комитеты ВКП(б) и Московский областной и городской исполкомы *постановляют:*

I. О сроках проходки и окончания тоннелей

Утвердить внесенные управлением Метростроя и начальниками шахт и дистанций следующие сроки окончания строительства по каждой шахте и дистанции:

По мясницкому радиусу

А) РАБОТЫ ЗАКРЫТЫМ СПОСОБОМ

Перегон от шахты № 7 до станции «Библиотека Ленина» *(шахта № 8).*

Закончить выемку грунта 19 400 $м^3$ — 1 июля.

Закончить кладку бетона 9 300 $м^3$ — 1 августа.

Закончить сооружение тоннеля 207 погонных метров — 1 августа.

Шахта № 8.

Закончить выемку грунта 31 тыс. $м^3$ — 1 августа.

Закончить кладку бетона 16 200 $м^3$ — 1 августа.

Закончить тоннель и перегон 225 погонных метров — 1 августа.

Перегон шахты № 9—9-бис.

Закончить выемку грунта 55 900 $м^3$ — 1 сентября.

Закончить кладку бетона 33 600 $м^3$ — 1 октября.

Закончить сооружение тоннеля 655 погонных метров — 1 октября.

Перегон от шахты № 10 до шахты № 12.

Закончить выемку грунта 49 700 $м^3$ — 1 августа.

Закончить кладку бетона 29 980 $м^3$ — 1 августа.

Закончить сооружение тоннеля перегона 310 погонных метров — 1 августа.

Перегон от шахты № 12 до шахты № 13.

Проходка щитами.

Закончить выемку грунта 41 400 $м^3$ — 1 октября.

Закончить кладку бетона 18 400 $м^3$ — 1 октября.

Закончить сооружение тоннеля 460 погонных метров — 1 октября.

Шахта № 13—14—станция «площадь Дзержинского».

Закончить выемку грунта из тоннеля 69 600 $м^3$ — 1 августа.

Закончить кладку бетона 27 200 $м^3$ — 1 сентября.

Закончить сооружение тоннеля пере-

гона 243 погонных метров — 1 сентября.

Перегон от шахты № 15 до шахты № 16.

Закончить выемку грунта 24 700 $м^3$ — 1 июля.

Закончить кладку бетона по перегону 15 400 $м^3$ — 1 августа.

Закончить сооружение тоннеля 338 погонных метров — 1 августа.

Перегон шахты № 16—17.

Закончить выемку грунта по перегону 19 450 $м^3$ — 1 мая.

Закончить кладку бетона 17 350 $м^3$ — 1 июня.

Закончить сооружение тоннеля по перегону 408 погонных метров — 1 июля.

Шахты № 18—18-бис — станция «Мясницкие ворота».

Закончить выемку грунта 60 тыс. $м^3$ — 1 августа.

Закончить кладку бетона по перегону 30 тыс. $м^3$ — 1 августа.

Закончить строительство тоннеля перегона 237 погонных метров — 1 августа.

Перегон шахты № 19—20.

Закончить выемку грунта по перегону 36 500 $м^3$ — 1 июля.

Закончить кладку бетона по перегону 19 940 $м^3$ — 1 августа.

Закончить сооружение тоннеля 460 погонных метров — 1 августа.

Шахты № 21—21-бис.

Закончить выемку грунта по перегону 62 800 $м^3$ — 1 октября.

Закончить кладку бетона 28 200 $м^3$ — 1 октября.

Закончить сооружение тоннеля перегона 300 погонных метров — 1 октября.

Шахты № 22—22-бис.

Закончить выемку грунта 9 тыс. $м^3$ — 1 мая.

Закончить кладку бетона 7 тыс. $м^3$ — 1 июля.

Закончить сооружение тоннеля перегона 180 погонных метров — 1 июля.

По Кессовскому участку от Южного переулка до Комсомольской площади.

Закончить выемку грунта 54 100 $м^3$ — 1 августа.

Закончить кладку бетона 21 700 $м^3$ — 1 сентября.

Закончить сооружение тоннеля перегона 370 $м^3$ — 1 сентября.

Перегон шахты № 29.

Закончить выемку грунта 1 450 $м^3$ — 1 января.

Закончить кладку бетона 2 200 $м^3$ — 1 апреля.

Закончить сооружение перегона 42 погонных метра — 1 апреля.

Б) РАБОТЫ ОТКРЫТЫМ СПОСОБОМ

Дистанция № 1.

Закончить выемку грунта 93 900 $м^3$ — 1 июля.

Закончить кладку бетона по тоннелям и переходам 33 835 $м^3$ — 1 июля.

Закончить сооружение тоннеля перегона 350 погонных метров — 1 июля.

Дистанция № 2.

Закончить выемку грунта 58 800 $м^3$ — 1 июля.

Закончить кладку бетона 19 350 $м^3$ — 1 июля.

Закончить сооружение тоннеля перегона 430 погонных метров — 1 июля.

Дистанция № 3.

Закончить выемку грунта из тоннеля перегона 60 300 $м^3$ — 1 июня.

Закончить кладку бетона 26 550 $м^3$ — 1 июля.

Закончить сооружение тоннеля перегона 568 погонных метров — 1 июля.

Дистанция № 4.

Закончить выемку грунта из тоннеля перегона 128 500 $м^3$ — 1 августа.

Закончить кладку бетона 41 500 $м^3$ — 1 сентября.

Закончить сооружение тоннелей перегонов 880 погонных метров — 1 сентября.

По фрунзенскому радиусу

ОТКРЫТЫЙ СПОСОБ РАБОТ

Дистанция № 5.

Закончить выемку грунта 20 960 $м^3$ — 1 августа.

Закончить кладку бетона 6 150 $м^3$ — 1 августа.

Закончить сооружение тоннеля перегона 224 погонных метров — 1 августа.

Дистанция № 6.

Закончить выемку грунта 84 тыс. $м^3$ — 1 июля.

Закончить кладку бетона 21 тыс. $м^3$ — 1 сентября.

Закончить сооружение перегона 400 погонных метров — 1 сентября.

Дистанция № 7.

Закончить выемку грунта 98 500 $м^3$ — 1 июля.

Закончить кладку бетона 25 450 $м^3$ — 1 сентября.

Закончить сооружение тоннеля перегона 900 погонных метров — 1 сентября.

Дистанция № 8.

Закончить выемку грунта 68 150 $м^3$ — 1 июля.

Закончить кладку бетона по перегону 16 525 $м^3$ — 1 августа.

Закончить сооружение тоннелей перегона 300 погонных метров — 1 августа.

Дистанция № 9.

Закончить выемку грунта 59 тыс. $м^3$ — 1 июля.

Закончить кладку бетона 11 150 $м^3$ — 1 августа.

Закончить сооружение перегона и тупиков 250 погонных метров — 1 августа.

По арбатскому радиусу

Утвердить трассу арбатского радиуса с направлением трассы влево от улицы им. Коминтерна и вправо от улицы Арбата с расположением тоннелей под владениями и домами общей длиной первой очереди 2 570 *м*.

Дальнейшее направление линии метрополитена от Смоленской площади утверждается по Николо-Щеповскому переулку с переходом Москва-реки мостом с

правой стороны от Бородинского моста (выше по течению) и с подходом к Брянскому вокзалу параллельно ему расположенной подземной станцией.

Работы по строительству арбатского радиуса вести траншейным способом под перекрытиями, без нарушения уличного движения, с мелким заложением и плоским перекрытием тоннелей и станций на Арбатской и Смоленской площадях.

В связи с краткостью срока, установленного для сооружения тоннелей, принять намеченную Метрострое организацию одновременного развития работ по всему фронту арбатского радиуса небольшими участками в 75—100 *м* длиной, об'единенных в 8 шахтах.

Предложить Метрострою обеспечить ускоренную разработку технического проекта и выпуск рабочих чертежей.

Утвердить следующие сроки проходки и окончания тоннелей арбатского радиуса.

Перегон между шахтами № 30 и 33.

Закончить выемку грунта 46 тыс. $м^3$ — 1 октября.

Закончить кладку бетона 21 500 $м^3$ — 1 октября.

Закончить сооружение перегона 620 погонных метров — 1 октября.

Перегон между шахтами № 33—35.

Закончить выемку грунта 46 800 $м^3$ — 1 октября.

Закончить кладку бетона 15 500 $м^3$ — 1 октября.

Закончить сооружение перегона 375 погонных метров — 1 октября.

Шахты № 36—37.

Закончить выемку грунта 40 тыс. $м^3$ — 1 сентября.

Закончить кладку бетона 16 200 $м^3$ — 1 сентября.

Закончить сооружение перегона 190 погонных метров — 1 сентября.

Перегон между шахтами № 38 и 40.

Закончить выемку грунта 45 500 $м^3$ — 1 октября.

Закончить кладку бетона 11 500 $м^3$ — 1 октября.

Закончить сооружение перегона 265 погонных метров — 1 октября.

Перегон между шахтами № 41 и 43.

Закончить выемку грунта 33 900 $м^3$ — 1 октября.

Закончить кладку бетона 14 500 $м^3$ — 1 октября.

Закончить сооружение перегона 390 погонных метров — 1 октября.

Перегон между шахтами № 44 и 46.

Закончить выемку грунта 46 400 $м^3$ — 1 сентября.

Закончить кладку бетона 16 500 $м^3$ — 1 октября.

Закончить сооружение перегона 365 погонных метров — 1 октября.

Шахты № 47—48.

Закончить выемку грунта 40 600 $м^3$ — 1 сентября.

Закончить кладку бетона 17 тыс. $м^3$ — 1 сентября.

Закончить сооружение тоннеля 180 погонных метров — 1 сентября.

Перегон между шахтами № 49 и 51.

Закончить выемку грунта 20 тыс $м^3$ — 1 сентября.

Закончить кладку бетона 6 600 $м^3$ — 1 октября.

Закончить сооружение перегона 188 погонных метров — 1 октября.

II. О станциях метрополитена

1. Станции метрополитена должны проектироваться и строиться, как правило, с островными платформами и с общим перекрытием.

Для станций Охотный ряд, площадь им. Дзержинского, Мясницкие ворота и Красные ворота, находящихся уже в стадии строительства, согласиться с устройством островных платформ с трехсводчатыми перекрытиями, при обязательном условии, чтобы колонны среднего свода и пролеты между ними ни в коем случае не носили характера стены, мешающей проходу по платформе, а имели бы вид колонн.

2. При архитектурном оформлении внутренней отделки станций каждой станции придать индивидуальную, отличную от других станций, архитектурную обработку при единых наружных признаках, для чего внешнюю обработку станционных входов и выходов вести однотипно.

3. Вместо устройства особых подземных вестибюлей на станциях предусмотреть устройство прилично оформленных приемных площадок для пассажиров у эскалаторов и лестниц.

4. Установить, что станционные входы должны быть двух типов: один тип — главный вход непосредственно у станции без подводящих коридоров и второй тип — вспомогательные входы, могущие быть расположенными в стороне с подводящими к станции коридорами.

Все станции глубокого заложения должны быть оборудованы эскалаторами.

Немедленно закончить техническую подготовку к проходке наклонных ходов и не позднее 15 января приступить к работам.

Утвердить представленные входы и выходы станций метро.

5. Строительные работы по сооружению всех станций должны производиться без нарушения уличного движения.

6. Предложить Метрострою срочно организовать разработку проектов архитектурного оформления всех станций (внутренняя отделка, освещение, планировка, входы и выходы и т. п.), с тем чтобы в месячный срок представить их на рассмотрение и утверждение комиссии Моссовета и МГК ВКП(б) по архитектуре и планировке Москвы.

7. Утвердить на арбатском радиусе первой очереди сооружение двух станций: на Арбатской площади и на Смоленской площади.

В районе постройки библиотеки им. Ленина предусмотреть возможность сооружения в будущем станции арбатского радиуса с боковыми платформами пониженной высоты.

8. В связи с отсутствием окончательного проекта строительства Дворца со-

ветов построить на фрунзенском радиусе кроме двух однопутных тоннелей одну станцию «Крымская площадь», предусмотрев в будущем сооружение станции «Дворец советов» без перерыва движения метрополитена.

9. Установить следующие сроки сооружения станций:

1) *Библиотека им. Ленина* — выемка грунта 1 августа, кладка бетона 1 августа, отделочные работы к 1 сентября.

2) *Охотный ряд* — выемка грунта 1 мая, кладка бетона 15 июня, отделочные работы к 1 августа.

3) *Площадь им. Дзержинского* — выемка грунта 1 августа, кладка бетона 1 сентября, отделочные работы к 20 октября.

4) *Мясницкие ворота* — в те же сроки, что и площадь им. Дзержинского.

5) *Красные ворота* — в те же сроки, что и площадь им. Дзержинского.

6) *Комсомольская площадь* — выемка грунта и кладка бетона к 1 июля, отделочные работы к 1 сентября.

7) *Гавриков переулок* — выемка грунта 1 июня, кладка бетона 1 июля, отделочные работы к 1 сентября.

8) *Сокольники* — выемка грунта 1 августа, кладка бетона 1 сентября, отделочные работы к 1 октября.

9) *Крымская площадь* — выемка грунта к 1 июня, кладка бетона к 1 августа, отделочные работы к 1 октября.

10) *Арбатская площадь*—выемка грунта к 1 сентября, кладка бетона к 1 сентября, отделочные работы к 1 октября.

11) *Смоленская площадь* — в те же сроки, что и Арбатская площадь.

10. Выделить на особое положение с точки зрения обеспечения квалифицированными кадрами, преимущественного снабжения материалами и оборудованием и обслуживания транспортом следующие, наиболее трудные с точки зрения об'ема и техники выполнения работ, участки: станции глубокого заложения — площадь им. Дзержинского, Мясницкие ворота, Красные ворота, Охотный ряд, Комсомольская площадь, а также участок проходки щитом между площадью им. Свердлова и площадью им. Дзержинского (шахта № 12—13), участок горизонтальных кессонных работ на Комсомольской площади протяжением 450 *м*, проходку горизонтальных выработок сжатым воздухом на участке шахт № 9 — 9-бис, сооружение тоннеля на участке шахт № 30—31 арбатского радиуса, участок 2-й дистанции на Красных прудах.

11. *Предложить Метрострою в пределах установленных сроков окончания тоннелей установить ежемесячный и по пятидневкам график работ, строго проверяя его выполнение и принимая немедленно оперативные меры по подтягиванию отстающих участков (соответствующие меры взыскания, нормальное снабжение, техническая консультация и т. п.).*

III. О бетонных работах и карьерном хозяйстве

1. Предложить Метрострою улучшить качество бетонных работ, использовать

готовые части тоннелей в качестве тепляков для бетонных заводов и в порядке договора Павшинский завод для приготовления деталей и железобетонных элементов.

2. Обратить особое внимание на качество работ по прокладке изоляции, не допуская наклейки ее на сырое или неподготовленное основание, установив над этими работами постоянный контроль и закрепив за ними определенные кадры рабочих и техперсонала. Для закрытого способа считать необходимым устройство и наружной изоляции.

3. Установить тщательный надзор и не допускать оставления во время производства работ каких-либо отверстий, швов и т. п. Предупредить также возможность образования под лотком тоннеля и за стенами тоннеля дренирующих слоев.

4. Укрепить руководство карьерным хозяйством крупными работниками.

5. Предложить Метрострою:

обеспечить оперативное руководство карьерным хозяйством, выделив его в самостоятельное хозрасчетное предприятие,

в течение января механизировать на карьерах все трудоемкие процессы работ (добыча, транспортировка и погрузка),

организовать на всех карьерах предварительную, до отгрузки, промывку и сортировку гравия,

обеспечить карьеры рабочей силой и необходимыми жилищными и бытовыми условиями.

6. Одобрить мероприятия Моссовета и облисполкома по обеспечению строительства инертными материалами.

Одобрить предложение Моссовета об организации производства бетонитовых камней, предложив тт. Абакумову и Васильеву в декадный срок обеспечить развертывание на московских заводах, на базе местных ресурсов — песка и щебенки, производство бетонитовых камней, что может дать значительную экономию в гравии и транспорте. Довести поставку этих камней, в соответствии с планом разворота работ метро, до 5 600 тыс. штук.

Облисполкому обеспечить поставку Люберецким силикатным заводом 2 600 тыс. бетонитовых камней.

IV. О механизации работ и о транспорте

1. В целях ускорения работы и поднятия ее эффективности предложить управлению строительством в течение января механизировать откатку грунта и доставку инертных материалов до забоя по следующим шахтам: № 9, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21 и 22.

Одновременно привести в полный порядок путевое хозяйство.

2. Ввести дополнительно по всем шахтам до 500 штук бурильных и отбойных молотков, а также начать внедрение взамен деревянных крепей металлических кружал, опалубки и раздвижных металлических стоек (домкраты).

На открытом способе работ ввести в

январе в эксплоатацию скреперные установки и пневматические лопаты по выемке грунта.

3. В течение января механизировать погрузочно-разгрузочные работы на складах при железнодорожных станциях ст. Павелецкая, 2-я Северная товарная и тупик у завода «Каучук» путем применения скреперов, транспортеров и бункерной погрузки гравия и щебенки в автомобили и трамвайные поезда.

В течение этого срока оборудовать и механизировать свалки Хамовническую, Симоновскую, Ростокинскую и Постылое озеро.

4. Разработать типовые механизированные установки для различных условий работ и их рабочие места и ввести их в январе на производство как обязательные; в частности использовать для перемещения вынимаемого грунта секционные ленточные траспортеры.

Усилить применение скреперов волокуш, с соответственным усовершенствованием их поперечных перемещений и устройством бункеров для погрузки.

5. Улучшить пневматическое хозяйство, ввести график работы молотков по шахтам, сменам и забоям с таким расчетом, чтобы расход воздуха был равномерный.

При выемке глины пользоваться пневматическими лопатами, приспособляя для этой цели отбойные молотки.

6. Немедленно провести стандартизацию временных вспомогательных устройств (особенно крепи, опалубка и пр.), переводя таковые на многократно обора-

чиваемую сборно-разборную конструкцию.

7. Отмечая совершенно неудовлетворительную постановку дела использования имеющегося на Метрострое автотранспорта, обязать Метрострой в течение января:

организовать хозяйство автобаз, не допуская простоев транспорта, и создать необходимые ремонтные мастерские, обеспечив использование всех возможностей по ремонту машин на заводах Москвы;

обеспечить нормальное состояние под'ездных путей к шахтам и дистанциям;

укомплектовать надлежащими техническими кадрами все участки работ по транспорту (транспортное управление, базы, мастерские).

8. Прикрепить к Метрострою в качестве его основной ремонтной базы завод «СВАРЗ» и обязать т. Гендероте обеспечить ударное выполнение заказов по ремонту машин для метро на других заводах Москвы.

9. Обязать управляющего трамвайным трестом т. Денисова увеличить парк грузовых поездов за счет использования старых пассажирских вагонов и железнодорожных платформ, доведя парк к марту до 100 поездов.

V. Об электротяговом хозяйстве

1. Считать важнейшей задачей, вслед за бетонированием, организацию работ и окончание в срок установки электротя-

гового оборудования метро, для чего предложить Метрострою взять под особое наблюдение работы по электротяговому хозяйству и выполнение в срок заказов на оборудование и подвижной состав и снабжение материалами и, не дожидаясь окончания отделочных работ по всей трассе, начать через 2 месяца прокладку путей и установку электрооборудования на отдельных участках тоннеля по мере их окончания.

Предложить Метрострою к 1 февраля разработать и представить график монтажных работ по электротяговому и путевому хозяйству.

2. Утвердить предложенную экспертизой систему децентрализованных электротяговых подстанций с применением автоматического и дальнего управления, применяя как надземные, так и подземные подстанции в зависимости от местных условий.

До выполнения заказа разрешить Метрострою произвести установку 4 подстанций по децентрализованной системе и с ручным управлением подстанций.

3. Оборудовать вагоны метро электротормозом, пневматическим и ручным тормозами и электрической и механической сцепкой.

4. Предложить Метрострою в кратчайший срок запроектировать все ремонтные устройства—депо и отстойные пункты, а также подробно разработать классификацию ремонта и методы его осуществления.

5. Утвердить разработанный Метрострою проект вагона как с мягкими си-

дениями, так и с жесткими, с количеством мест для сидения не менее 55—60.

В отношении внешней отделки установить, что вагон должен быть с обтекаемым кузовом, с устройством боковой вентиляции по крыше вагона, с окнами из цельных стекол и с автоматическим закрыванием и открыванием дверей из кабины машиниста.

Обязать Метрострой и Мытищинский вагоностроительный завод обратить особое внимание на внешнюю и внутреннюю отделку вагона, с тем чтобы вагоны метрополитена были хорошо оформлены, оборудованы хорошей вентиляцией и хорошо освещены, с применением плафонной системы освещения.

VI. Организация труда и зарплата

1. Предложить Метрострою добиться в ближайшее время уплотнения рабочего дня, в особенности за счет ликвидации доходящих до часа и более перерывов в работе между окончанием работ одной смены и началом работ другой смены, организуя по примеру фабрик и заводов передачу работы находу от одной смены другой смене.

2. Основной производственной ячейкой на шахте и дистанции установить бригаду. Организовать круглосуточные бригады для проходчиков, бетонщиков и каменщиков на работах закрытого способа и для землекопов на открытом способе. В круглосуточных бригадах выде-

лить старших рабочих в каждой смене бригады. Для рабочих остальных профессий организовать сменные бригады.

3. Во главе бригады поставить бригадира, назначаемого заведующим участком по представлению десятника. Бригадир не освобождается от работы и работает наравне с прочими членами бригады. Установить обязанности бригадира в соответствии с постановлением СНК и ЦК от 21 мая 1933 г. по Донбассу, с соответствующей их оплатой.

4. Предложить управлению Метростроя закрепить рабочих за определенными бригадами и участками работ, обеспечив работу бригад по оперативному плану — ежедекадному и месячному, с тем чтобы каждая бригада на основе декадного и месячного плана накануне получала суточный план-задание, доводимое бригадиром до каждой смены своей бригады.

5. Обеспечить своевременную доставку к рабочему месту материалов, содержание в исправном состоянии инструмента для работы, путей и вагонеток и бесперебойную подачу воздуха для работы бурильных и отбойных молотков. Закрепить за отдельными рабочими в бригаде ручной и механизированный инструмент и спецодежду.

6. Административно-техническому персоналу, партийным, профсоюзным и комсомольским организациям усилить работу по действительному, а не бумажному развертыванию соцсоревнования и ударничества, выявлять причины невыходов и нарушения трудовой дисциплины, вы-

делить лучшие бригады и ударников для поощрения и одновременно усилить борьбу с прогульщиками, летунами, рвачами и прочими дезорганизаторами строительства.

7. Предложить Метрострою разработать к 15 января нормы и расценки, взяв в основу установленные для горных и тоннельных работ нормы.

8. Ввести с 1 января 1934 г. прогрессивно-премиальную оплату труда за перевыполнение заданий при надлежащем качестве для ведущих профессий (проходчики, забойщики, крепильщики, бурильщики, каменщики, бетонщики, изолировщики и землекопы):

от 1 до 10% — 25% за переработанную часть;

от 11 до 25% — 50% за переработанную часть;

от 25 и выше — 100% за переработанную часть.

9. Ввести в месячный срок для рабочих, обслуживающих механизмы, премиальную систему оплаты труда как за выполнение установленных норм, так и за надлежащее содержание механизмов.

10. В основу расчетов с рабочими положить ежесуточный замер выполненных работ, проводя вместе с тем месячный контрольный замер готовой выработки.

11. Предоставить право начальникам шахт и дистанций в пределах утвержденных фондов заработной платы изменять установленные нормы и расценки на 10% как в сторону увеличения, так и

уменьшения их, в зависимости от изменения условий работы на данном участке.

12. Ввести премии для инженерно-технических работников участка и шахты (дистанции) за перевыполнение месячных заданий по физическому об'ему и качеству работы при условии выполнения плановых показателей по производительности труда, количеству рабсилы и фондам зарплаты.

Установить премирование десятников до 25% их заработной платы при перевыполнении плановых показателей по участку, для заведующих участками и сменных инженеров или техников — до 20%. За перевыполнение плана на шахте, дистанции в целом установить премии для начальника шахты и его заместителей и главного механика шахты до 20%.

13. Для обеспечения полного разворота работ, главным образом на новых участках арбатского и фрунзенского радиусов, организовать набор в течение января—февраля 20 тыс. рабочих в городе Москве на работу по строительству метрополитена (8 тыс. в январе и 12 тыс. в феврале).

Поручить проведение этой работы тройке в составе тт. Дризула (руководитель), Абакумова и Лукьянова. Предложить райкомам ВКП(б) и райпрофсоветам немедленно включиться в эту работу.

Обязать Метрострой организовать правильное использование новой рабочей силы и создать для новых рабочих надлежащие бытовые условия. Органи-

зовать более правильное снабжение спецодеждой и пр.

Закрепить за этими рабочими занимаемую ими жилплощадь на все время их работы на строительстве метрополитена.

14. Передать управлению Метростроя 44 стандартных недостроенных дома в Ростокинском городке Моссовета, обязав Метрострой произвести необходимую достройку их и привести в годное для жилья состояние.

15. Предложить Метрострою перебросить с подсобных работ на основные работы в шахтах до 2 500 рабочих Метростроя.

16. Обязать Метрострой обеспечить в течение января всестороннее и рациональное использование имеющихся на строительстве материалов, механизмов и оборудования, организовав тщательную проверку наличных ресурсов, и усилить борьбу с воровством.

Укрепить аппарат снабжения квалифицированными кадрами работников по отдельным видам снабжения, не ограничиваться получением наряда, а настойчиво добиваться его реализации точно в срок.

Одобрить заявку Метростроя на оборудование.

Просить ЦК ВКП(б) и СНК Союза дать указания снабжающим органам об обеспечении Метростроя материалами в первоочередном порядке.

Принять к сведению сообщение профсоюзных организаций о взятии шефства определенными предприятиями над шахтами и дистанциями метро.

Предложить «Рабочей Москве» опубликовать список заводов и в дальнейшем публиковать о всех видах конкретной помощи, оказываемой заводами, учреждениями, красноармейскими частями шахтам и дистанциям.

МК, МГК ВКП(б) и президиум обл- и горисполкомов предлагают партийным, профсоюзным и комсомольским организациям Метростроя перестроить свою работу применительно к напряженным темпам строительства и добиться полного, четкого выполнения настоящего постановления.

Усилить массово-раз'яснительную работу, сплотить лучших ударников, как костяк пятидесятитысячной армии строителей метро, для поднятия дисциплины, организованности и производительности труда, для *борьбы с рваческими и враждебными элементами, стремящимися сорвать великое дело построения первого в СССР метрополитена,* начатое по инициативе нашего вождя т. Сталина.

Работа коммунистов, комсомольцев и беспартийных активистов будет проверяться не резолюциями и речами, а делом и успешным выполнением — по срокам — земляных, бетонных, путевых и электромонтажных работ.

Метро первой очереди можно и должно окончить в срок к 7 ноября 1934 г.

Московский областной и городской комитеты ВКП(б)

Московской областной и городской исполкомы советов

«Рабочая Москва» от 7 января 1934 г.

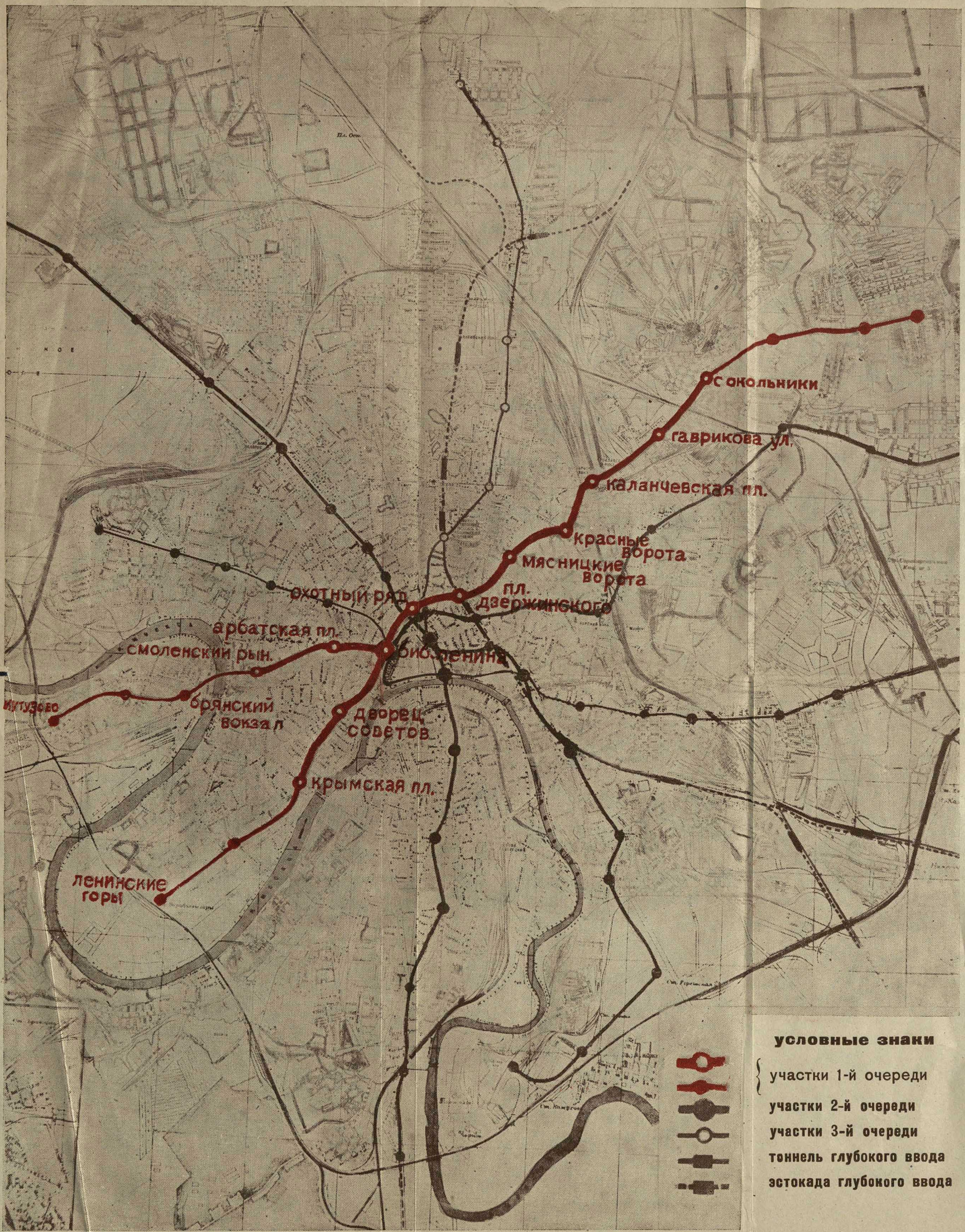
Содержание

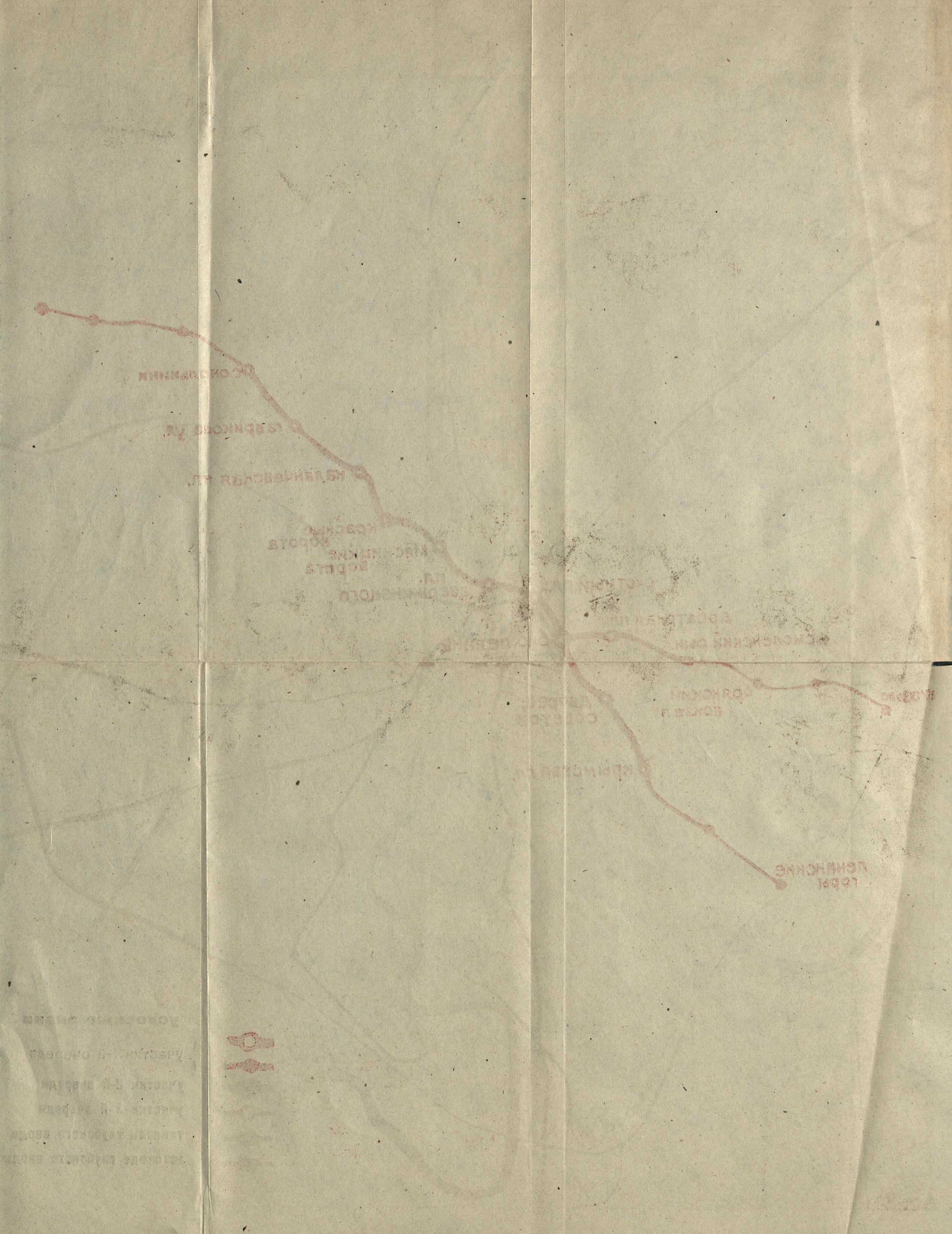
Построим первую очередь метро к 17-й годовщине Октября

Речь Л. М. Кагановича на собрании актива и ударников Метростроя совместно с представителями фабрик и заводов Москвы 29 декабря 1933 г — 3

О ходе строительства метрополитена первой очереди

Постановление Московского областного и городского комитетов ВКП(б), областного и городского исполкомов советов — 37


Сокольники
Гаврикова ул.
Каланчевская пл.
Красные ворота
Мясницкие ворота
пл. Дзержинского
Охотный ряд
Арбатская пл.
Смоленский рын.
Киевская
Брянский вокзал
Дворец советов
Крымская пл.
Ленинские горы
условные знаки
участки 1-й очереди
участки 2-й очереди
участки 3-й очереди
тоннель глубокого ввода
эстокада глубокого ввода



Наблюдал за изданием И. Ворошилин
Оформлено 1-й бригадой по массовой книге

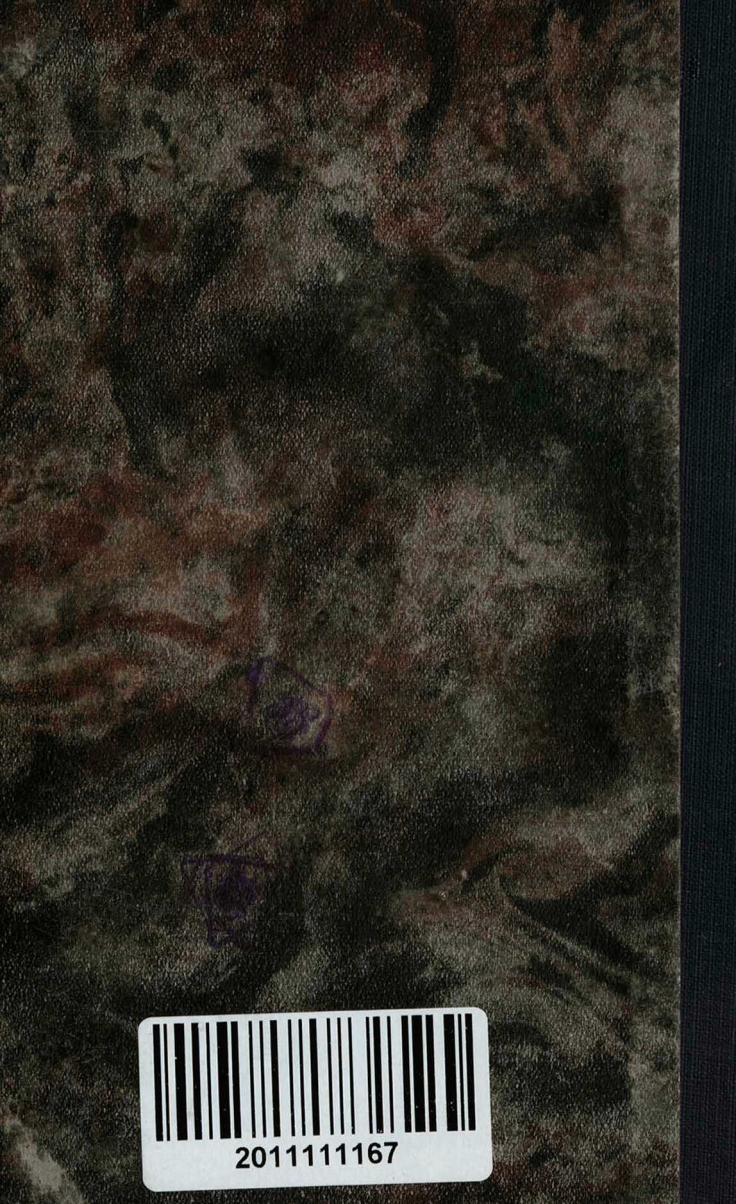
Формат 82×110 1/32. Печ. листов 2 1/4. Тираж 50 000
Моспартиздат № 394. Заказ тип. № 92
Мособлит № 1868
Сдано в производство 5/II 1934 г.
Подписано к печати 15/II 1934 г.
Вышло в свет 17/II 1934 г.

13-я типо-цинк. Мособлполиграфа, Петровка, 17.

Цена 45 коп.

4609

25


2011111167