

Орган
Закрайкома
ВКП (б)
и
ЦИК ЗСФСР

ЗАРЯ ВОСТОКА

15
МАЯ
1935 года
№ 111 (3524)
год издания 13

МОСКОВСКОМУ КОМИТЕТУ ВКП(б) — тов. ХРУЩЕВУ МОСКОВСКОМУ СОВЕТУ — тов. БУЛГАНИНУ

Закрайком ВКП(б) и Заксовнарком, ЦК АКП(б) и Совнарком Азербайджана, ЦК КП(б) Г и Совнарком Грузии, ЦК КП(б) А и Совнарком Армении от имени трудящихся Закавказья — нефтяников Баку, угольщиков Тквибули и Ткварчели, горняков Чинаури и Аллаверды, железнодорожников Закавказья, колхозников хлопковых, чайных и цитрусовых полей — шлют привет и горячие поздравления московским большевикам, всем пролетариям красной столицы — строителям Московского метрополитена и их руководителям в день вступления в строй этого крупнейшего сооружения нашей социалистической стройки.

Московское метро — детище индустриализации нашей страны, построенное в кратчайший срок на основе применения новейшей техники, является новой блестящей победой нашей партии, достигнутой под руководством Центрального Комитета ВКП(б) и великого Сталина.

Строительство Московского метро, осуществленное славными московскими большевиками, во главе с тов. Кагановичем, является образцом темпов и качества социалистического строительства.

Строительство метро послужило большой школой воспитания и выращивания новых

кадров ударников и ударниц, овладевших сложной современной техникой, пламенных энтузиастов строительства социализма.

Красная столица социалистической родины украсилась новым гигантским сооружением, призванным обслужить широкие трудящиеся массы, повышать уровень их культурной жизни.

Еще одна крепость взята большевиками! Привет ударникам и ударницам метро, инженерам и архитекторам, построившим изумительное по сложности и красоте сооружение!

Привет пролетариям Москвы, их славным руководителям — Московскому Комитету ВКП(б) и Московскому Совету!

Да здравствует наш гениальный рулевой, уверенно ведущий нас от победы к победе — великий Сталин!

Закрайком ВКП(б) и Заксовнарком
БЕРИЯ, КУДРЯВЦЕВ, МУСАБЕКОВ.

ЦК АКП(б) и Совнарком Азербайджана
БАГИРОВ, РАХМАНОВ Ус.

ЦК КП(б) Г и Совнарком Грузии
БАКРАДЗЕ, МГАЛОБЛИШВИЛИ.

ЦК КП(б) А и Совнарком Армении
ХАНДЖЯН, ГУЛОЯН.

ГЕРОИЧЕСКИМ СТРОИТЕЛЯМ, ОБОГАТИВШИМ СТРАНУ СОВЕТОВ ЛУЧШИМ В МИРЕ МЕТРО, ПЛАМЕННЫМ ПРИВЕТ ПРОЛЕТАРИЕВ, КОЛХОЗНИКОВ, ВСЕХ ТРУДЯЩИХСЯ ЗСФСР



СЕГОДНЯ ВСТУПАЕТ В СТРОЙ МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН ИМЕНИ Л. М. КАГАНОВИЧА

ОБ ОТКРЫТИИ НОРМАЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ ПО ВСЕМ ЛИНИЯМ 1-й ОЧЕРЕДИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Приказ народного комиссара путей сообщения от 13 мая 1935 г. № 118/Д

На основании постановления Центрального Комитета ВКП(б) и Совнаркома СССР об открытии нормального движения по линиям 1-й очереди московского метрополитена 15 мая 1935 г., приказываю

Управлению метрополитена:

1. Открыть московский метрополитен для всеобщего пользования с 7 часов утра 15 мая 1935 г.

2. Движение производить непрерывно с 7 часов утра до 1 часа ночи.

Народный комиссар путей сообщения **Л. КАГАНОВИЧ**



МОГУЩЕСТВЕННЫЙ АГИТАТОР ЗА СОЦИАЛИЗМ

Завтра Москва пускает свой Метрополитен. Идея товарища Сталина о создании в пролетарской столице подземной железной дороги воплощена в бетоне тоннеля, в мраморе станций. Метро существует и действует. Вся страна приветствует это замечательное событие, как выдающуюся победу социализма.

По единодушному признанию иностранцев, видевших наш метро, в Москве создана лучшая в мире подземная железная дорога. Создана не для наживы, не для прибыли капиталистических акул, а для удобства трудовых масс. Мрачные, сырые, затхлые катакомбы капиталистических метрополитенов и залитые светом, сухие, просторные, чудесные по своей архитектуре сооружения социалистического метро, — они столь же различны, как различны мир капитализма и мир социализма.

Московский метрополитен является куском светлого будущего нашей страны, которая покорила с технико-экономической отсталостью, создала фундамент социализма и теперь увеличивает его надстройками.

Год от года у нас будет все больше и больше сооружений, имеющих своим непосредственным назначением улучшение жизни и быта людей. Метро — блестящий прообраз этих сооружений. Он построен прочно и выдержал проверку на высший класс качества. В архитектурном отношении метро оформлен выше всяких похвал и вызывает всеобщее изумление. Самые придирчивые знатоки архитектуры, попадали на станции нашего метро, не могут сдержать возгласы восхищения. В смысле удобства для пассажиров нигде и никогда не было создано ничего подобного. Достаточно сказать, что в глубоких тоннелях нью-йоркского метро воздух обновляется 6 раз в течение часа, в лондонском — 5 раз, а в московском — 8-9 раз. Технические устройства московского метро стоят на самом высоком уровне. Наш метро — подлинный умицу, единственная по совершенству, красоте и удобству подземная железная дорога.

Это прекрасное сооружение помимо громадных удобств для населения столицы окажет большое влияние на качество наших дальнейших строительства как промышленных, так и особенно гражданских. Строить столь же прочно, как построен метро, с такой же любовью к каждой мелочи, с такой великой заботой об удобстве людей, которым будет служить данное сооружение, строить так же красиво, как построен метро, — это теперь станет законом.

По Москве ходит рассказ об одной старой женщине, которая, посетив метро, воскликнула: «Теперь только и пошла, к какой красивой жизни ведет нас советская власть». Это восклицание старой женщины, отставшей лучшие годы своей жизни подневольному труду в мрачном каземате капиталистической фабрики, превращено в глубокое чувство. Широкие массы строителей социализма видят в метро осуществление своей мечты о красоте нашего будущего. Наш метро — могущественный агитатор за социализм. Московскому метрополитену присвоено имя тов. Л. М. Кагановича, который вложил в строительство метро всю силу своего огромного таланта, всю страсть своей огненной натуры. Он организовал и сплотил замечательный коллектив строителей метро, вдохнул в него великую веру в успех дела, закалил и воспитал его в пылу борьбы и победоносно провел через все трудности и многочисленные испытания.

250 строителей метро награждены орденами СССР и грамотами правительства. Это — лучшие бойцы и командиры славной метростроевской армии.

Награждены политические и хозяйственные руководители строительства, образцово организовавшие работу. Награждены инженеры и техники, проявившие блестящее знание дела и большевистскую инициативу в разрешении сложных технических проблем строительства. Награждены старики-проходчики, чей опыт был принесен на метро, как оказочная «волшебная палочка». Награждена молодежь, овладевшая в совершенстве искусством тоннельного дела. Награждены девушки метро, героические дочери нашего класса; они рвались на самые ответственные, на самые тяжелые участки и сделали немало славных дел. Награждены самые талантливые, самые самоотверженные, самые заслуженные из талантливого, самоотверженного, заслуженного метростроевского коллектива. Он завтра снова спустится под землю, чтобы продолжить тоннель второй очереди метро, и, без сомнения, сделает это не хуже, а еще лучше, чем выполнял первую очередь.

Назад пуска метро мы горячо приветствуем всех ударников славного строительства, а эксплуатационных работников, которые завтра поведут переполненные людьми поезда, поздравляем с великой честью и счастьем, какому является право управлять замечательным хозяйством метро.

Десять дней назад вождь нашего народа в нашей партии произнес речь, в которой провозгласил заботу о человеке руководящим принципом социалистического строительства. Наш метро, построенный с максимальными удобствами для населения, служит живой, наглядной иллюстрацией к речи товарища Сталина. Метро — дорога в прекрасное будущее красной столицы, трудящиеся население которой уже давно не знает ни безработицы, ни трупов, ни издевательств частного доживания, ни страданий паевого рабства, на чем стояла старая, дореволюционная Москва и чем полна жизнь людей капиталистической столицы.

Москва вместе со всей нашей великой, свободной страной идет от успеха к успеху и на деле создает ту светлую, счастливую жизнь, о которой мечтал, за которую боролся наш рабочий класс всю свою жизнь.

(Передача «Правды» от 14 мая).



ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦК ВКП (б)

о реорганизации Культпропа ЦК ВКП (б)

Реорганизовать Культпроп ЦК ВКП(б), создав вместо Бюллетеня в составе аппарата ЦК ВКП(б) 5 отделов:

1. Отдел партийной пропаганды и агитации — возложить на него: руководство пропагандистской работой внутри партии (партийные кружки и школы); руководство массовой агитацией и работой партизана; руководство комвузами, подготовкой кадров пропагандистов и агитаторов, институтами красной профессуры и изданием партийных учебников, а также руководство активом пропагандистов и агитаторов.

2. Отдел печати и издательств — возложить на него: контроль за газетами, журнальным делом, изданием книг и издательствами, распределением и подготовкой кадров печати.

3. Отдел школ — возложить на него контроль за работой наркомпросов и руководство ими в области начальной, неполной средней и средней школы. В этом же отделе сосредоточить контроль за всей сетью ВУЗ'ов и ВТУЗ'ов и руководство соответствующими органами наркоматов, контроль за учебниками и программами, за преподаванием в школах всех ступеней, подготовкой и распределением кадров.

4. Отдел культурно-просветительной работы — возложить на него контроль за культурной работой профсоюзов (библиотеки, клубы, физкультура и прочее), культурно-просветительной работой в деревне (клубы - читальни, колхозные клубы, библиотеки), за работой киноорганизаций, радиопередач и театров, за работой организаций писателей, художников, архитекторов и т. п.

5. Отдел науки, научно-технических изобретений и открытий — возложить на него контроль за работой научных учреждений, помощь изобретателям, надзор за их работой и руководство соответствующими организациями, а также научными обществами.

Заведующими вновь организуемых отделов ЦК ВКП(б) утверждены следующие товарищи:

Заведующим отделом партийной пропаганды и агитации — тов. Стецкий А. И.; заведующим отделом печати и издательств — тов. Таль; зав. отделом школ — тов. Волин Б.; заведующим отделом культурно-просветительной работы — тов. Щербанов; заведующим отделом науки, научно-технических изобретений и открытий — тов. Бауман.

Награждение метростроевцев

МОСКВА, 13. ЦИК СССР постановил за успешное выполнение решения партии и правительства, обеспечение большевистских темпов в работе и за своевременное окончание строительства первой очереди московского метрополитена — НАГРАДИТЬ ОРДЕНОМ ЛЕНИНА:

ХРУЩЕВА Н. С. — секретаря МК ВКП(б),
АБЕАНУМОВА Е. Т. — заместителя начальника метростроя,

СТАРОСТИНА И. Ф. — парторга метростроя,
ГЕРТНЕРА А. И. — главного инженера Кировского радиуса (закрытый способ),
ТЕСЛЕНКО П. А. — главного инженера несонных работ,

ЛОМОВА Г. А. — главного инженера Арбатского радиуса (траншейный способ),
СТЕКЛЕРА А. Н. — главного инженера Сокольнического и Фундукского радиусов (открытый способ),
АЙНГОРНА И. Г. — заместителя начальника строительства по снабжению,
ОСИПОВА А. В. — председателя постройкома метростроя.

ШАШИРИНА А. М. — комиссара метростроя,
РЕЗНИЧЕНКО Е. Д. — редактора газеты «Ударник метростроя».

КУЧЕРЕНКО П. П. — начальника кассонных работ, и других 25 УДАРНИКОВ и АКТИВНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ МЕТРО, среди которых именуются: КРИВЦОВА Д. А. — ударница шахты № 10-11, МАКАРОВА А. Т. — ударница шахты № 13-14 и ПОМЯЛОВА О. Г. — бригадир дистанции 8.

ОРДЕНОМ КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ НАГРАЖДЕННЫ:
БУЛГАНИН Н. А. — председатель Моссовета (как ранее награжденный орденом Ленина),
РОТЕРТ П. П. — начальник метростроя (как ранее награжденный орденом Ленина),
ГИНЗБУРГ А. И. — начальник электромонтажных работ Электропрома, и ЕЩЕ 10 УДАРНИКОВ МЕТРОСТРОЯ, — всего 13 человек.

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ награждены 32 ЧЕЛОВЕКА. Среди них:
ГИТМАН Я. Е. — начальник шахты № 36-37,
ТЕРПИГОВЕВ М. А. — начальник шахты № 31-32,
МАШКЕВИЧ С. А. — начальник шахты № 22,
ШМИДТ С. А. — начальник дистанции 6-бис,
МОРГАН Д. — американский специалист-инженер.

БАРРЕТТ Ф. — английский специалист на щите, КИЕНЮ С. А. — ударница кассонной группы,
ХОМЯКОВА А. И. — ударница компрессорной станции замораживающих установок.
ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ ЦИК СОЮЗА ССР НАГРАЖДЕНО 168 ЧЕЛОВЕК.

Календарь стройки

1902 ГОД.

Большой белый думский зал переполнен. Налицо почти весь состав городской думы. Присутствуют много представителей московского купечества, инженеров мира, банковского капитала и биржи. Председательствует индеец Голицын (газета «Русское слово», сентябрь, 1902 год).

На этом заседании инженер Баллинин сделал доклад о постройке метрополитена в Москве. Выступивший в прениях А. И. Гучков заявил:

«По своей фантастичности проект метрополитена в городе Москва равен только проекту Панамского канала.

Московская городская дума постановляет:

«Господину Баллиному в его домогательствах отказать».

«Русское слово», издававшее над Баллиным, осмелившимся предложить постройку в Москве метрополитена, гонимый».

«От его речей несло озлоблен. Как истинный демон, он обещал Москву опустить на дно морское и поднять за облака».

1904-1913 ГОДЫ.

Три инженера - путеица - Антонович, Голинович, Дмитриев - представили новый проект постройки в Москве метрополитена. Московская дума и этих людей сочла сумасшедшими.

Такая же участь постигла проекты Кирова, Руина, Утина, Вышнегорского, Генарта и американского инженера Хорфа.

«Близко грядущий антихрист и царство дьявола на земле» - под таким названием Троицко - Сергиевская лавра выпускает книгу С. Нилуса. В ней святые отцы «оразывают», что метрополитен - «апокалипсис антихристовых, враждебных, греховных, проклятых сооружений».

Так печально кончилась история попытки подземной городской железной дороги в царской купеческой Москве...

ПОСЕЩЕНИЕ МАВЗОЛЕЯ ЛЕНИНА И МЕТРО Г-НОМ ЛАВАЛЕМ

МОСКВА, 14. (ЗТА). 13 мая днем прибывший в Москву министр иностранных дел Франции г-н Пьер Лаваль, сопровождаемый его женой, а также французские журналисты посетили мавзолей Ленина.

Затем г-н Лаваль и его спутники, в сопровождении французского посла г-на Альфана и ответственных работников Наркоминдела посетили московский метрополитен.

На ст. Охотный ряд министра встретил заместитель народного комиссара путей сообщения тов. Постников, начальник Метростроя тов. Роттар, начальник метрополитена тов. Петровский и др.

Гости в специальном поезде совершили поездку до ст. Савловская и затем обратно до ст. Дворец Советов. На станциях гости выходили и осматривали подземные вокзалы.

Московский метро произвел на гостей прекрасное впечатление. Г-н Лаваль восхищался качеством отделки станций метро, прекрасным освещением на станциях и удобствами, которые предоставляет метро своим пассажирам.

«Даже при беглом ознакомлении, - сказал г-н Лаваль, - видно, как много труда вложено в это строительство и как хорошо оно осуществлено».

На ст. Дворец Советов гости вышли из поезда и поднялись наверх.

После посещения метро французские журналисты совершили поездку по городу.

«Видно, что при строительстве этого метро использованы весь опыт аналогичных сооружений в других столицах, в частности, в Лондоне, при чем развиты их положительные и изгнаны отрицательные стороны. Московское метро построено с размахом и с истинным художественным вкусом. Являясь наиболее молодым сооружением этого рода, московский метрополитен является в то же время наиболее совершенным».

Лорд хранитель печати АНТОНИ ИДЕН (Англия)

«Иностранцы, совершившие поездку по первой московской подземной железной дороге, единодушно во мнении, что эта дорога не имеет равной себе в мире. При строительстве не жалели никаких усилий для того, чтобы дорога была шедевром искусства».

«Московский метрополитен является образцом искусства. Просторные станции, великолепно задуманные и чудесно оформленные, производят впечатление величия своим внутренним декором и колоннами и мозаичными стенами. Во всех отношениях подземный метрополитен превосходит метрополитены Лондона и Нью-Йорка».

«Нью-Йорк Кроникль», Кеммингс (Англия).

ЛУЧШИЙ В МИРЕ МЕТРО

Зарубежные отзывы о московском метрополитене

«Он (московский метро) построен быстрее, чем какой бы то ни было другой метро, несмотря на труднейшие условия грунта. Какой разительный контраст между станциями московского метро и мрачными помещениями метрополитена Нью-Йорка. Московский метро имеет и другие отличия от метрополитена Нью-Йорка: широкие платформы, служажные, чем лючки, которые стаскивают пассажиры в переполненные поезда».

«Нью-Йорк Таймс», Денни (США).

«Открытию подземной железной дороги в Москве является большой победой большевистской техники, науки, искусства и социалистических методов труда».

«Нью Даг» (Швеция).

«Метро соответствует советским идеалам, оно построено массами для масс».

«ВАШИНГТОН ПОСТ» (США).

«Московское метро не может быть поставлено ни в какое сравнение даже с красивейшими в мире подземными железными дорогами. Это - действительно первая подземная железная дорога, которая импонирует своей красотой. Московская подземная железная дорога является величайшим шагом на пути к осуществлению плана превращения старой Москвы в современную столицу. Строительство завершено с беспрецедентной скоростью. Столица и страна испытывают огромную гордость этим достижением, которое на самом деле изумительно».

«Нью-Йорк Таймс» (США).

«Прогорные, широкие станции метро, чудесно выложенные цветным мрамором, черепицей, освещенные, сотнями ламп со открытым светом, превосходят все, что - либо виденное мною до сих пор».

КОРРЕСПОНДЕНТ «ДЕЙЛИ ТЕЛЕГРАФ» (Англия).

Речь т. М. М. Литвинова

С большой радостью я приветствую от имени советского правительства и от имени советской страны ваш приезд, г-н председатель, в столицу нашего Союза. Этот визит сам по себе имеет большое значение во все время, но он приобретает особое значение тем, что он следует непосредственно за заключением между нашими странами важного международного акта и является как бы торжественным объяснением его.

Подписание пакта о взаимной помощи образует вторую знаменательную веху в развитии советско-французских взаимоотношений. Я считаю первой вехой заключение во время руководства министром иностранных дел наших коллег, уважаемым г-ном Эррио, договора 1932 г., укрепившего взаимное доверие между нашими странами, столь необходимого как для спокойного развития взаимоотношений, так и для международного сотрудничества. Установившиеся доверие и породило те переговоры и переговоры о совместных усилиях к укреплению мира, которые привели ныне к подписанию пакта о взаимной помощи.

Считаю нужным отметить, что переговоры эти велись со стороны Франции тремя сменявшими друг друга министрами иностранных дел при различных правительствах. Пакт, таким образом, подготовился и выработался представителями различных партий, различных цветов политической мысли, различных политических течений, и это обстоятельство повышает для нас значение пакта, указывая на глубокую и широкоразветленную корень движения во Франции к сотрудничеству с Советским Союзом в деле усиления безопасности обеих стран и укрепления всеобщего мира.

Мы можем заявить со всей твердостью, что заключенный нами пакт является инструментом мира. Особенности его заключаются в том, что авторы его волеуказаны горячим искренним желанием, чтобы никогда не было необходимости приводить его в исполнение. Эта цель может быть достигнута тем, что пакт будет свидетельством твердой решимости двух могущественных государств в Европе активно и материально охранять мир.

Речь г-на Пьера Лавала

Правительство Французской республики, принимая ваше приглашение и уполномочив меня представлять его здесь, хотело этим подчеркнуть все политическое значение подписанного нами не только пакта. Разумно озабоченный нами приездом, проявившим симпатию со стороны советских властей и населения Москвы, мы глубоко тронуты и будем воспринимать во Франции как стихийную манифестацию дружбы, объединяющей наши страны.

Вчера вечером в Негорном ваши представители приветствовали меня, как того, кто подписал с французской стороны пакт о взаимной помощи. И с глубоким удовлетворением принял это приветствие. И благодарю вас также за то, что вы в ваших словах приветствия упомянули моих выдающихся соотечественников, которые до меня были участниками этого дела, завершеного нами. Все наши соотрудники, и особенно вы - покойный г. Дювалье и покойный г. Потемкин - безусловно заслужили благодарность, столь справедливо вами выраженной.

Вы определили значение этого договора. Выражения, в которых вы сформулировали политику Советского Союза,



ПУТЬ ОТКРЫТ, ПЕРВЫЙ ПОЕЗД МЕТРО ОТПРАВЛЯЕТСЯ В РЕИС

ПРИЕМ У ТОВАРИЩА М. М. ЛИТВИНОВА В ЧЕСТЬ Г-НА ПЬЕРА ЛАВАЛА

МОСКВА, 13. (ЗТА). 13 мая народный комиссар по иностранным делам тов. М. М. Литвинов дал обед в честь министра иностранных дел Франции г-на Пьера Лавала.

На обеде присутствовали: г-н Лаваль, генеральный секретарь французского министерства иностранных дел г-н Леже, посол Франции в СССР г-н Альфан, начальник кабинета министра иностранных дел г-н Раша, народный комиссар обороны тов. Н. Е. Ворошилов, зам. пред. СНБ СССР тов. В. И. Менделеев, нарком пищевой индустрии тов. А. И. Микоян, нарком финансов тов. Г. Ф. Гринько, нарком просвещения тов. А. С. Бубнов, зам. наркоминдела тов. Н. Н. Крестинский, полпред СССР во Франции тов. В. П. Потемкин, члены французского посольства, ответственные работники НКВД.

Тов. Литвинов обратился к г-ну Лаваль со следующей речью:

«Вы выразили горячее искреннее желание, чтобы никогда не было необходимости приводить в исполнение заключенное нами соглашение. Я знаю, что вы выражаете это желание, если скажу, и горячее общее желание, если скажу, что мы хотели бы, чтобы другие страны участвовали в мирном строительстве, которое столь необходимо».

«Все народы стремятся к миру. Все правительства обязаны служить этому делу мира, конечно, не в ущерб записи своих законных интересов. Путь к тому, чтобы осуществилось это необходимое сближение между всеми народами долг и труд. Ответственным политическим деятелям полагается терпение и упорство. Мы с вами обладаем обоими этими качествами. Мы доказали это нашими действиями».

«Женева, Рим, Лондон, Стрза, Москва - таковы этапы пути, по которому идет правительство Французской республики в своей постоянной цели, которую оно себе поставило совместно со всеми друзьями мира. Каждая страна имеет присущие ей стремления, и в то же время каждая страна в одинаковой степени заботится об ограждении своей чести и достоинства. Но долг каждой страны - внести свою лепту в коллективное дело международной солидарности. Именно потому, что мир не идеал, мы должны - и мы это делаем отсюда - возобновлять наш призыв к союзу всех правительств и всех народов, пока этот призыв не будет услышан».

«Я подаю вам бокал за здоровье г-на председателя Центрального Исполнительного Комитета Калинин, за ваше здоровье, г-н народный комиссар, за здоровье всех членов советского правительства и за процветание народов Советского Союза».

После обеда состоялся прием, на котором присутствовали дипломатический корпус, члены правительства, ответственные работники союзных наркоматов, представители советской общественности, науки и искусства, а также представители иностранных и советской печати».

«Г-н Пьер Лаваль у тов. Литвинова»

МОСКВА, 13. (ЗТА). Вчера, 13 мая, днем министр иностранных дел Франции г-н Пьер Лаваль посетил в Наркоминделе народного комиссара по иностранным делам тов. М. М. Литвинова и имел с ним продолжительную полтора часа беседу, во время которой присутствовали зам. наркоминдела тов. Н. Н. Крестинский, генеральный секретарь французского министерства иностранных дел г-н Леже, французский посол в СССР г-н Альфан, полпред СССР во Франции тов. В. П. Потемкин и начальник кабинета министра иностранных дел г-н Раша.

«После смерти Пилсудского»

В ПОЛЬШЕ ОБЪЯВЛЕН НАЦИОНАЛЬНЫЙ ТРАУР

ВАРШАВА, 13. (ЗТА). Совет министров объявил национальный траур.

ВАРШАВА, 13. (ЗТА). Вся печать полностью посвящена смерти Пилсудского. Газеты заполнены сообщениями о разных концах Польши о громадном впечатлении, которое произвела эта весть. Траур будет продолжаться до захоронения праха Пилсудского в Варшавском замке с открытым доступом для публики.

Около Бельведера большое скопление народа. Газеты приводят сообщение, что Французское правительство предложило Лавало на обратном пути из Москвы в Париж задержаться в Варшаве для участия в похоронах Пилсудского.

В политических кругах указывают на то, что для близкого окружения Пилсудского его смерть не была неожидательной, в виду неизлечимой болезни. Считают, что назначение премьером Славена и быстрое введение в силу новой конституции было связано с тяжелой болезнью Пилсудского. Как сообщает печать, Пилсудский до последнего времени участвовал в разрешении важнейших государственных вопросов.

Английская газета о симпатии Пилсудского к Германии

ЛОНДОН, 13. (ЗТА). Газеты помещают обширные некрологи, посвященные Пилсудскому, в общем воздерживаясь от комментариев. Липш «Дейли телеграф» указывает, что у Пилсудского были симпатии и к Германии, которые объясняются тем, что он восхищался военными способностями германцев и не доверял СССР. Однако, Пилсудский, по словам газеты, хорошо понимал опасность для Польши восстановленной военной мощи Германии.

«После смерти Пилсудского»

ОТКЛИКИ В ЯПОНИИ

ТОКИО, 13. (ЗТА). Газеты посвящают смерти Пилсудского обстоятельные статьи и выражают Польше соболезнование.

ТЕЛЕГРАММА ГИТЛЕРА

БЕРЛИН, 13. (ЗТА). Смерть Пилсудского находится в центре внимания германской печати. Все газеты печатают подробные и чрезвычайно теплые биографии покойного. Особенно отмечаются его заслуги в германо-польском сближении в последний год. Гитлер откликнулся польскому президенту телеграммой соболезнования, в которой говорится:

«Вместе с польским народом германский народ горюет по поводу смерти великого патриота, который своим преисполненным пониманием сотрудничества с Германией не только содействовал польской службе в общем интересе, но тем самым внес также ценнейший вклад в дело умиротворения Европы».

«Как нас заверили, смерть маршала не внесет изменений в политику Польши. Принципы этой политики полностью соответствуют принципам, установленным покойным маршалом и частично уже проведенными, а частично закрепленными в новой польской конституции. Внешняя политика останется прежней в руках Бена, который, как бывший ближайший сотрудник Пилсудского, останется верным завещанию покойного».

Демонстрация безработных в Берлине

ПАРИЖ, 12. (ЗТА). По сообщению «Юманите», в помещении бюро труда в Берлине безработные устроили демонстрацию. Они требовали работы и кричали: «Мы голодаем». Полиция арестовала 30 человек.

Календарь стройки

1934 ГОД.

ЯНВАРЬ. 36 тысяч человек работают на стройке. На участке Сокольники - Комсомольская площадь заканчиваются земляные работы. На заводе «Динамо» им. Кирова строится специальная вагонка для обкатки вагонов метро.

МК ВКП (б) и Моссоветный совет снова обсуждают вопросы строительства. Принимается целый ряд важнейших решений. Упор, по предложению товарища КАГАНОВИЧА, - на качество.

ФЕВРАЛЬ. Первый рапорт строительной московского метрополитена: готов первый тоннель - двухпутный тоннель шахты № 29 протяжением в 229 метров.

Товарищи КАГАНОВИЧ, ХРУЩЕВ и БУЛГАННИН обходят трассу метро под землей, беседуют с рабочими и инженерами.

МАРТ. Экспарты дискутировали, как пройти труднейший участок: площадь Свердловла - площадь Дзержинского. По инициативе товарища КАГАНОВИЧА принято решение строить этот перегон новейшим методом - цитами. В шахте № 12 под площадью Свердловла начал работать цит № 1. Вслед за ним появится советский цит № 2.

АПРЕЛЬ. Глава советского правительства ВЯЧЕСЛАВ МИХАИЛОВИЧ МОЛОТОВ посетил стройку и детально ознакомился с качеством бетонных работ.

МАЙ. На метро работают 75.639 человек. Строительство развернулось по всему фронту. Десятки национальностей Советского Союза активно участвуют в сооружении первого советского метрополитена. Украинцы, бетонировали плотину Днепр ГЭС, грузины, коммуляции Раши ГЭС, 1.800 татар, 20 марийцев, 60 чувашей, 80 мордвинцев прокладывают советскую подземку. На одной только шахте № 12 работают представители 23 национальностей. Такого большого количества рабочих у нас не было ни на одной стройке.

Среди строителей - свои полтысячи, чемпионы бокса, плаванья, легкой атлетики, шахмат и т. д. 100 человек занимается в литературных кружках, выходит не только общая газета «Ударник Метростроя», но и своя «Литературная газета». Полторы тысячи метростроителей оспаривают первенство по шахматам и шашкам с представителями 23 национальностей. В шахте № 12 под площадью Свердловла начал работать цит № 1. Вслед за ним появится советский цит № 2.

Л. М. КАГАНОВИЧ посещает шахты, детально знакомится с качеством работ.

ИЮНЬ. 27 июня 1934 года бюро МК ВКП (б) и МКГ и президиум Моссовета приняли решение о недопустимости отношения к качеству, выносите решение о качестве работ. Постановление обязывает немедленно ввести дозировку цемента, воды, установить предварительный анализ материалов, улучшить их хранение, повысить техничность знания бригадных рабочих.

В начале октября метрополитен начал укладывать рельсы.

АВГУСТ. На станции «Комсомольская площадь» уложен последний кубометр бетона. Комиссия начала приемку тоннеля.

СЕНТЯБРЬ. Готово семь с половиной километров тоннеля первой очереди.

ОКТАБРЬ. На строительстве закончена выемка грунта. За все время вынута 2.282 тысячи кубометров грунта. Этой земли хватило бы, чтобы засыпать обычную улицу шириной в 21 метр на длину в 10 километров до третьего этажа. Этой землей хватило бы, чтобы засыпать Москва-реку от устья Набережной на всем протяжении от Набереного до Устинского мостов (две километра).

На Московском заводе подземных сооружений закончен первый советский эскалатор. Испытание эскалатора показало его блестящие качества.

На участке Сокольники - Комсомольская площадь впервые загнили огни светофоров. 15 октября - в огни, установленный МК и Моссоветом, - прошел первый поезд метрополитена.

НОЯБРЬ. Торжественное заседание ударников стройки в Большом театре послало приветствия товарищам СТАЛИНУ и КАГАНОВИЧУ, в котором метростроители обязались сдать полностью готовые тоннели и станции хозяину страны - VII съезду советов.

Создана дирекция Московского метрополитена. Взаветываться подготовка и закладка тоннелей. Выпускаются первые вагоны поездов, значительные станции, диспетчеры.

Под площадью Дзержинского происходит последняя сбойка. Строительство тоннелей закончено. Почти все 14,4 километра тоннеля сооружены в течение одного года. 90 процентов бетонных работ и 85 процентов земляных работ в течение 1934 года. Метрострой побил мировой рекорд кладки бетона, в свое время установленный Днепростроем.

«Пройденное строительство метро можно разбить на три этапа. Первый этап - конец 1931 года и весь 1932 год - этап подготовительный - организационный. Второй этап - 1933 год - фактическое начало работ. И третий этап - 1934 год - усиленный, напряженный разворот работ на всех участках» (КАГАНОВИЧ).

1935 ГОД.

ЯНВАРЬ. Занаканчивается облицовка на станциях «Охотный ряд», «Площадь Дзержинского», «Красные ворота» и «Кировская», установлены эскалаторы. Многие надземные вестибюли освобождены от лесов. Под театральным проездом уложен последний метр рельса. Путь готов.

В МК ВКП (б) под председательством Л. М. КАГАНОВИЧА проводится ряд совещаний. Решаются некорректные вопросы начала эксплуатации метрополитена. Товарищ КАГАНОВИЧ подробно беседует с работниками метрополитена.

ФЕВРАЛЬ. Метро существует! Об этом говорит не только тридцатидесяти километров трассы метро, но и значительные надземные вестибюли станций, облицованные гранитом и мрамором, на которых глот большое количество бумажки: МЕТРО. Об этом говорит люди в форме метрополитена, плавающие на улицах, в трамваях, магазинах. Об этом говорит первый рейс поезда, прошедшего от станции «Комсомольская площадь» до станции «Крымская площадь» и до станции «Смоленская площадь». Метро есть! 6 февраля 8 поездов советского метрополитена вошли на станции и станции членов правительства, руководителю партии, знатных людей Советского Союза - делегатов VII всесоюзного съезда советом.

СИНЯЯ СПЕЦОВКА И СИНИЕ ГЛАЗА

А. БЕЗЫМЕНИКИ
Ты стояла тихо в глубине забоя, на глазах повисла крупная слеза. Видно, вспоминали небо голубое...



Тов. Л. М. КАГАНОВИЧ В ШАХТАХ МЕТРО В ПЕРИОД СТРОЙКИ.

Рис. худ. Хвостенко.

ЕГО СТРОИЛА ВСЯ СТРАНА

540 заводов Советского Союза осваивали и выполняли сложнейшие заказы метрострой. 25 московских заводов во главе с «Серпом и молотом» и Таганрогский завод построили советский щит. Заводы «Красный металлист» в Ленинграде и подземных сооружений в Москве построили экскалаторы.

МЕТРО И ПРОШЛОЕ МОСКВЫ

Ни одно строительство капиталистического государства не может похвастаться такой близостью, таким контактом в работе между строителями и тем, что принято называть гуманитарными науками, какой установлен у нас на социалистических стройках.

ПОЧЕМУ ОН ЛУЧШИЙ В МИРЕ

За границей в метро не верили. Инженеры капиталистических государств не могли представить, что в СССР без иностранной помощи сумеют построить такое совершенное и сложное сооружение.



П. Роттер, начальник и главный инженер Метрострой.

Первая очередь Московского метро построена. Сегодня она сдается в эксплуатацию. Построена своими руками, из своих материалов, без иностранной помощи.

Таких темпов, когда почти 12 километров тоннеля сооружены в один год, не знает ни одна капиталистическая страна в мире.

Эти результаты колоссальнейшего энтузиазма 70-тысячного коллектива рабочих, инженеров и техников. Это — результат огромнейшей помощи со стороны Московского комитета партии и Московского совета.

Наши станции, расположенные на глубине от 16 до 35 метров, оборудованы движущимися лестницами — эскалаторами. До последнего времени таких лестниц в нашем Союзе никогда не производили.

Зеленый цвет 106 светофоров на трассе первой очереди сигнализирует машинисту о свободном пути, красный — о занятости. Станции метро оборудованы электрической централизованной стрелкой, перевод которых осуществляется одним человеком из одного места (блокпоста).

В беседе с сотрудником ТАСС начальник эксплоатации лондонского метро г-н Званс заявил: — Московский метро — поразительное сооружение. В нем особенно удачно разрешена задача декоративного оформления.

13 мая вечером в Москву прилетел инженер парижского метро г-н Шерпанье. 14 мая из Парижа приедет также инженер-тоннельщик парижского метрополитена г-н Анри.

Поезд под землей

9 января 1863 года — знаменательная дата в истории транспорта: в этот день была открыта первая «дорожка в ад» — первая линия лондонского метрополитена (Метрополитэн) в первоначальном значении этого слова — подземный.

В настоящее время метрополитен имеется также в Филадельфии, Бостоне, Буэнос-Айресе, Гамбурге, Токио и других городах.

Таких темпов, какие установила Москва — в полтора года 11,5 км., — ни одна из зарубежных столиц не знает.

В Берлине движение по метро в настоящее время почти замерло. Лондонское метро архитектурно оформлено значительно лучше.

В Берлине движение по метро в настоящее время почти замерло. Лондонское метро архитектурно оформлено значительно лучше.

В Берлине движение по метро в настоящее время почти замерло. Лондонское метро архитектурно оформлено значительно лучше.

В Берлине движение по метро в настоящее время почти замерло. Лондонское метро архитектурно оформлено значительно лучше.

В Берлине движение по метро в настоящее время почти замерло. Лондонское метро архитектурно оформлено значительно лучше.

В Берлине движение по метро в настоящее время почти замерло. Лондонское метро архитектурно оформлено значительно лучше.

В Берлине движение по метро в настоящее время почти замерло. Лондонское метро архитектурно оформлено значительно лучше.

В Берлине движение по метро в настоящее время почти замерло. Лондонское метро архитектурно оформлено значительно лучше.

В Берлине движение по метро в настоящее время почти замерло. Лондонское метро архитектурно оформлено значительно лучше.

В Берлине движение по метро в настоящее время почти замерло. Лондонское метро архитектурно оформлено значительно лучше.

В Берлине движение по метро в настоящее время почти замерло. Лондонское метро архитектурно оформлено значительно лучше.

В Берлине движение по метро в настоящее время почти замерло. Лондонское метро архитектурно оформлено значительно лучше.

В Берлине движение по метро в настоящее время почти замерло. Лондонское метро архитектурно оформлено значительно лучше.

СОБСТВЕННЫМИ СИЛАМИ

Метрополитен построен без помощи иностранных специалистов, руками советских инженеров и техников. Московское метро выросло без «докторов» и «эскаретов» в виде иностранных технических фирм, инженеров и импортного оборудования.

Строителям метро пришлось в процессе работы освоить сложнейшую технику метростройки.

Для борьбы с грунтовой водой были применены методы искусственного понижения воды. Для этого требовались специальные железные трубчатые фильтры и глубинные насосы.

В борьбе с пылью метроостроители использовали скапный воздух и применяли кессонный метод работ.

Строились, так называемые, столбовые кессоны. Тоннель-кессоны — это отрезки двухтонного тоннеля метрополитена длиной в 25 метров и шириной в 11 метров.

Строились, так называемые, столбовые кессоны. Тоннель-кессоны — это отрезки двухтонного тоннеля метрополитена длиной в 25 метров и шириной в 11 метров.

Строились, так называемые, столбовые кессоны. Тоннель-кессоны — это отрезки двухтонного тоннеля метрополитена длиной в 25 метров и шириной в 11 метров.

Строились, так называемые, столбовые кессоны. Тоннель-кессоны — это отрезки двухтонного тоннеля метрополитена длиной в 25 метров и шириной в 11 метров.

Строились, так называемые, столбовые кессоны. Тоннель-кессоны — это отрезки двухтонного тоннеля метрополитена длиной в 25 метров и шириной в 11 метров.

Строились, так называемые, столбовые кессоны. Тоннель-кессоны — это отрезки двухтонного тоннеля метрополитена длиной в 25 метров и шириной в 11 метров.

Строились, так называемые, столбовые кессоны. Тоннель-кессоны — это отрезки двухтонного тоннеля метрополитена длиной в 25 метров и шириной в 11 метров.

Строились, так называемые, столбовые кессоны. Тоннель-кессоны — это отрезки двухтонного тоннеля метрополитена длиной в 25 метров и шириной в 11 метров.

Строились, так называемые, столбовые кессоны. Тоннель-кессоны — это отрезки двухтонного тоннеля метрополитена длиной в 25 метров и шириной в 11 метров.

Строились, так называемые, столбовые кессоны. Тоннель-кессоны — это отрезки двухтонного тоннеля метрополитена длиной в 25 метров и шириной в 11 метров.

Строились, так называемые, столбовые кессоны. Тоннель-кессоны — это отрезки двухтонного тоннеля метрополитена длиной в 25 метров и шириной в 11 метров.

Строились, так называемые, столбовые кессоны. Тоннель-кессоны — это отрезки двухтонного тоннеля метрополитена длиной в 25 метров и шириной в 11 метров.

Строились, так называемые, столбовые кессоны. Тоннель-кессоны — это отрезки двухтонного тоннеля метрополитена длиной в 25 метров и шириной в 11 метров.

Строились, так называемые, столбовые кессоны. Тоннель-кессоны — это отрезки двухтонного тоннеля метрополитена длиной в 25 метров и шириной в 11 метров.

Строились, так называемые, столбовые кессоны. Тоннель-кессоны — это отрезки двухтонного тоннеля метрополитена длиной в 25 метров и шириной в 11 метров.

Строились, так называемые, столбовые кессоны. Тоннель-кессоны — это отрезки двухтонного тоннеля метрополитена длиной в 25 метров и шириной в 11 метров.

ВТОРАЯ ОЧЕРЕДЬ

Огромный опыт, полученный строителями метро при сооружении первой очереди, даст возможность строить вторую очередь еще более высокими темпами, при еще более высоком качестве.

Строителям накоплен большой опыт. Промышленность освоила производство сложного оборудования, выковались новые кадры инженеров, техников и рабочих.

Этой новой армией квалифицированных метроостроителей предстоит громадная работа — сооружение второй очереди метро.

Направление этих линий уже определено Московским комитетом партии и Московским советом на основе указаний товарища Сталина.

Общее протяжение линии второй очереди — 20,2 километра. Определено место расположения линии второй очереди в следующем направлении:

Горьковский радиус пройдет от станции «Динамо» в Белоусово-Балтийскому вокзалу и вдоль улицы Горького до площади Свердлова и дальше до Павелецкого вокзала.

Покровский радиус от Охотного ряда пройдет под Ильинкой, Покровкой и Курским вокзалом и далее — в район станции в Имайлово.

В вторую очередь будет закончен Арбатский радиус. При создании второй очереди на строительстве в максимальной степени будут использованы штаты. Это потребует гораздо меньше рабочих, стоимость стройки будет дешевле.

На стройке второй очереди будут работать 25 тысяч. Не только перенос, но и станции будут строить штаты.

Тоннели второй очереди будут обильно снабжаться бетоном, а тоннельщиками — огромными тугунскими кольцами, которые будут готовить наши металлургические гиганты.



Образ девушки-комсомолки с метро войдет в галерею образов пролетарской революции в один ряд с женщиной-красногвардейкой с винтовкой на плечах, с начальником политехника в зеленой гимнастерке без петлиц, с балтийским моряком, на груди которого, как два речных потока, сверкают звезды пулеметных лент.

«Девушки нашей страны» — так называют в шахтах комсомолок, работающих на метро.

Они шагают в резиновых сапогах, делающих их крепкую поступь бесшумной и легкой.

На головах — широкополые брезентовые панамы с петлицами, как будто замерзшие птицы. Они одеты в комбинезоны синие, как чертешная бумага, исчерченные порошкой, глиной, цементом.

Отряд в восемь тысяч женщин-шахтеров с боем прошел одиннадцать километров пути — от Сокольников до Крымской площади — вместе со всей армией метроостроителей.

Но женщинам метро приходилось бороться не только с пылью, подземными водами, с захлапывающей массой коварных грунтов, но и с неадекватной почвой недоверия, с хламом привычек и традиций. Ведь метроостроители были первыми женщинами-шахтерками в мире. Их встретили с недоверием. Но они победили это недоверие.

В тоннелях, под землей, провозившая своеобразный обмен качествами между девушками-горняками и парнями-шахтерами метро.

Девушки метро не только хорошо работают, но и умеют выбирать породу, как настоящие горняки, и справляются с самой тяжелой работой в забое. Они любят опрятно одеваться, интересуются искусством, музыкой, танцами.

Ваше девушки приобрели здесь физическую ловкость, силу, неутомимость. Парни научились от девчат аккуратности в работе, тому методу кладки бетона, который делает эту нелегкую, грубую работу чуть-чуть похожей на гонимую. Девушки принесли в забой дымовый порох, чистоту. С ними в шахтах стало культурнее, чище, как бы светлее.

В женскую бригаду на 18-й шахте, где работала Кюссало, администрация переманила работ-людей и хулиганов, «на обработку». Таких парней, любителей длительных заурков, ставили обычно работать на пару с лучшей девушкой из бригады. Девушка обгоняла парня. Он не мог стерпеть обиды. Результат такого соревнования всегда был один — лодырь становился ударником. Так, плохих работников Скородумова и Болтунова женская бригада сделала передовыми ударниками-аначистами.

В женские бригады постепенно влилась работа. Оной из таких бригад руководила Елена Кюссало. Эти смешанные бригады под началом девушек-

Представители лондонского и парижского метро в Москве

МОСКВА, 14. 13 мая на торжествах в метро в Москву прибыли руководители лондонского метрополитена — главный инженер Куппер, начальник эксплоатации Званс, инженеры Андерсен и Брук. Вместе с начальником Метростроя г. Роттером и инженерами строительства английские инженеры посетили метрополитен. Они проехали от Красных ворот до Сокольников и обратились до Охотного ряда.

Английские инженеры поразились прочности тоннелей, оформлению станций и вестибюлей. Как заявил инженер Куппер и Андерсен, они ничего подобного не ожидали. По их мнению, техника строительства московского метро значительно выше заграничной. В особенности они поразились тому, что строителям московского метро удалось достигнуть водонепроницаемости наклонных ходов.

В беседе с сотрудником ТАСС начальник эксплоатации лондонского метро г-н Званс заявил:

— Московский метро — поразительное сооружение. В нем особенно удачно разрешена задача декоративного оформления. Москва украшается не только над землей. Это новое сооружение украшает ее также и под землей. Большое впечатление оставляют просторные платформы, залы и лестницы. Все это в высшей степени удачно разрешает вопрос о пассажирском движении в этом громадном городе.

13 мая вечером в Москву прилетел инженер парижского метро г-н Шерпанье. 14 мая из Парижа приедет также инженер-тоннельщик парижского метрополитена г-н Анри.



Е. Абакумов, зам. начальника Метрострой.

Где, в какой стране можно было получить на благоустройство города в течение такого рекордно — краткого промежутка времени 770 миллионов рублей? Это нет ни в одной капиталистической стране. И быть не может! Это возможно только у нас, в советской стране, в стране, руководимой славной большевистской партией и любимым вождем нашей партии и мирового пролетариата тов. Сталиным.

На трассе первой очереди построено 13 станций, стоящих по своему архитектурному оформлению выше станций всех метро мира.

Это не фраза. Это факт. Ни в Европе, ни в Америке нет подземного сооружения, равного по силе, по искусству, по красоте нашему Московскому метрополитену, ибо совершенно различны принципы строительства «у нас» и «у них». В строительстве нашего метро со всей полнотой и в полном объеме осуществлены социалистические принципы, основа которых — забота о человеке. На подземной советской дороге все отмечено заботой о человеке. Максимум безопасности движения! Максимум удобства! Максимум красоты! Эти качества — социалистические качества — делают метро Красной столицы лучшим в мире.

Богатство архитектурного стиля, разнообразие и сложность работ предельно ставят собой огромное поле для исследования и изучения. Оформлено метро — это подлинно — архитектурный памятник нашей эпохи.

Столица великой социалистической страны, самая живая столица в мире, получающая великолепный метрополитен. На метро лежит печать сталинского века работы. Под руководством тов. Сталина построен блестящий и великий метро.

М. Г.

От извозчика до метро

От извозчика до метро — такой путь прошел городской транспорт Москвы. Интересно проследить историю этого движения.

Извозчик двигался в среднем со скоростью 7 километров в час. Трамвай проходит в час 14,5 километра, автобус — 16,8, троллейбус — 16,5.

Скорости растут. Жизнь пролетарской столицы становится торопливой, уверенной, гораздо более торопливой, чем даже мысль. Чтобы идти в ногу с ней, нужна новая скорость, новый вид транспорта.

37 километров в час с остановками, 55 километров на больших расстояниях. Это новая скорость, скорость московского метро, скорость индустрии социализма.

