

Фото В. Савостьянова и Л. Великжанина.

1930 год. В Москве было тогда 3 миллиона жителей. По улицам грохотал перегруженный трамвай. В центре города он двигался чуть быстрее извозчика — 6—7 километров в час. Теснота мешала автомобилям и автобусам.

В 1931 году июньский пленум ЦК ВКП(б) по инициативе товарища Сталина принял решение о строительстве метрополитена. Была намечена первая линия. Она должна была подходить к паркам культуры, театрам, вокзам.

Построить такое сооружение было далеко не простым делом. Не было опыта, кадров инженеров и рабочих, индустриально-технической базы и даже литературы.

Вся страна направила своих посланцев строить Метро. Курские колхозники и уральские лесорубы, вятские кустари и ленинградские металлурги внесли свою долю труда в это огромное дело. Во главе шли коммунисты и комсомольцы столицы. Десять тысяч московских комсомольцев стали зачинателями социалистического соревнования, создали первые ударные бригады. Москвичи устраивали субботники в помощь строительству. Впоследствии в честь строителей Метро одна из центральных улиц Москвы была переименована в Метростроевскую.

Советские люди своими силами и средствами, материалом и оборудованием, которые дали заводы — переносы сталинских пятилеток, создали величайшее, современное, удобное сооружение, которое

ного Совета СССР. Бывшая работница Метростроя Е. Д. Млчан в годы Отечественной войны, когда мужчичи ушли на фронт, овладела «мужской» профессией, стала первой женщиной-машинистом в Метро, создала первую женскую поездную бригаду. Е. Д. Млчанка избрана депутатом Верховного Совета РСФСР.

С первого же дня Метрополитен работал образцово. Обилие света и воздуха, безупречнейшая чистота, великолепные произведения искусства, украшающие станции, — все это является характерным для московского Метро, считающегося по праву лучшим в мире. Быстро-та движения, его абсолютная безопасность (в московском Метро исключена всякая возможность аварий), удобство — быстро завоевали Метрополитену огромную популярность.

Республики и области несли свои дары для украшения первой и всех последующих очередей Метро. С Урала привозили светосерый мрамор «Уфале» и белозерный «Костя», из Грузии — гранитный с белыми прожилками «Шроша» из Крима, — розово-желтый «Бюкляинский». Драгоценный орлец, лабрадор, красивые порфиры с Онежского озера, глазурированный фарфор, нержавеющей сталь, особое стекло «Марблит» — все это использовано для оформления Метро. Мраморные мозаичные ковры, ланно, многочисленные скульптуры, величественные колонны украшают станции.

каналом. Удлинился Покровский радиус — к электростанции и Измайловскому парку культуры и отдыха.

Сейчас общая линия Метро протянулась на 40 километров. В услугах москвичей — 29 станций. И хотя после войны стало куда больше трамвайбусов и возобновилось движение автобусов, Метро обслуживает почти одну треть всего потока пассажиров. Только через три центральные станции — «Охотный ряд», «Площадь Свердлова» и «Площадь революции» ежедневно проходит 1.250.000 человек.

Для удобства жителей столицы построены и строятся новые переходы между станциями различных радиусов Метро, новые вестибюли. Вскоре будут сооружены дополнительные вестибюли на станциях «Держинская» и «Смоленская». Заводы выпускают новые, еще более комфортабельные вагоны, и в течение ближайших лет вагонный парк удвоится. Техническая скорость движения до 40—50 километров. Уже сейчас поезд следует с интервалом в 105 секунд. Скоро он будет ходить через 90 секунд.

Энергично строится четвертая очередь Метро — она охватит город большим кольцом. Еще 20 километров новых линий вступят в эксплуатацию. На кольцевой линии будет сооружено 12 станций. Их оформление отобразит трудовой энтузизм советских людей, осуществляющих великий план послевоенной пятилетки.

Метро, успешно собирающая московские Метро. Об объеме работ первой очереди строительства говорят такие цифры: вынуты 2,3 миллиона кубических метров грунта, уложено 850 тысяч кубометров бетона, смонтировано около 350 километров кабелей и проводов, 15 лент эскалаторов—самодвижущихся лестниц, и т. д.

15 мая 1935 года Метрополитен был открыт, 13 станций принимали первые потоки пассажиров. В историю вошло торжественное собрание, посвященное окончанию строительства первой очереди Метрополитена. На это собрание пришел товарищ Сталин и тепло поздравил метростроителей.

Вчерашние строители Метро стали экономташабокодами. Многие из них связали свою жизнь с любимым строительством, выйдя за него. Бывшая работница Метростроя Т. В. Федорова в годы Великой Отечественной войны закончила институт и сейчас продолжает работу на строительстве новых очередей Метро уже в качестве инженера. Дважды она была избрана депутатом Верхов-

Строительство московского Метрополитена все более механизмуется, получают индустриальную базу. Насравнению выше стала тяжелая культура строителя. Теперь работа проходит совершенно незаметно для москвичей, не нарушая нормальной жизни города.

В июне 1936 года первый поезд Метро пошел к Киевскому вокзалу. В 1938 году вступили в строй станции «Площадь Революции» и «Курский вокзал», а затем горьковский радиус от площади Свердлова до посёлка Сокол. Метро приближалось к окраинам к центру города, к его театрам, музеям, правительственным учреждениям. Уже в 1940 году Метро ежегодно перевозило свыше миллиона пассажиров.

Строительство Метро продолжалось и в годы Великой Отечественной войны. Было закончено сооружение третьей очереди Метро, Горьковский радиус продлен в Зимовскоеиче — к Павелецкому вокзалу и заводу имени Сталина. Эта линия дважды проходит под Москвой-рекой и под водотоками

Москва растет. Москва преобразается по сталинскому плану реконструкции. Это подтверждает собой и дальнейшее строительство Метро. От Сокольников линия будет продлена до Преображенского заставы, от Центрального парка культуры и отдыха имени Горького—до Лужников и далее, за Ленинские горы: от Киевского вокзала—через Дорогомилово—к Флякам; от «Сокола»—до Химкинского порта.

Будут сооружены новые диаметральные линии, пересекающие город по землям: от Краснопресненской заставы—к Заставе Ильича до Дангаворова; от Останкино—до Ленинского рынка; из Тимирязевского района — к Большой Калужской улице, в левый юго-западный район города.

Московское Метро—это не только быстрое, надежное и удобное средство сообщения. Оно является блестящим свидетельством огромной сталинской заботы о человеке. Оно демонстрирует всему миру красоту, величие и могущество нашей социалистической отчины.

Г. КОВАЛЕВСКИЙ.

Юбилейные изделия из керамики

28 августа железнодорожники курского отделения Московско-Курской железной дороги встали на стахановскую вахту в честь 800-летия Москвы. Готовя достойный подарок к этой знаменательной дате в жизни советского народа, станхановцы успешно выполняют взятые на себя обязательства.

В первый же день стахановской вахты бригадир механического цеха тов. Бобров, заготавливая детали для цехов промывочного и подемочного ремонта, выполнил смежное задание на 150 процентов. Пেরедовая комплексная бригада Курского депо, возглавляемая Григорием Бобовниковым, за одну смену выпустила из промывки паровоз ИС 20-466. Коллектив цеха подемочного ремонта, под руководством

мастера Михаила Масленникова, выпустил из отбочки сверх плана паровоз ОВ 7604. На ремонте особенно отличились слесари Бессонов, Лобанов, Солянини и Бочаров.

Не отстают от паровозников и работники вагонно-ремонтного пункта. За первые дни стахановской вахты они выпустили сверх плана 16 товарных вагонов из среднего и годового ремонта и 4 пассажирских вагона из годового ремонта.

Лучшие станхановцы вагоноремонтного пункта — слесари Бочаров и Кондратьев, маляр Ольховиков, токари Гладилин и Ессков выполняют свои нормы на 300 — 400 процентов.

Я. ФРИДМАН,
ответ. редактор газеты
«Курский железнодорожник».

из керамики

Юбилейные декоративные вазы, столовые и чайные сервизы, кубки, бокалы, кружки и другие изделия из фарфора и фаянса выпускают к 800-летию Москвы и 30-й годовщине советской власти керамические предприятия Министерства промышленности стройматериалов СССР.

Ленинградский фарфоровый завод имени М. В. Ломоносова готовит к юбилею столпы художественный сервиз, расписанный золотом и цветными красками. На фарфоровых чашках изображены живописные уголки Москвы XII века, величественные сооружения советской столицы. Заканчивается также роспись большой фарфоровой вазы

К юбилею столицы Детгиз издаст ряд книг, посвященных Москве. Среди них—сборник стихов о Ленине и Сталине, сборник «Писатели о Москве», книги Л. Касселя — «Великое противостояние», А. Барто — «Я живу в Москве», Н. Кончаловской — «На-ша древняя столица» и другие. Все издания богато иллюстрированы.

Интересна издаваемая в двух частях книга П. Лопатина — «Москва». В ней две тысячи иллюстраций, 16 цветных вклеек. Рисунки выполнены художником Добрыньским.

Металлоны с рисунками художницы Л. Протопоповой «Пожар Москвы в 1812 году», «Памятник Минину и Пожарскому», «Химкинский вокзал», «Станция метро», «Дворец Советов».

Оригинальные подарки к юбилею Москвы и 30-летие советской власти готовит полкомандный Лобанский германский завод.

★

Европу и спасла мировую цивилизацию. Советская Москва стала не только столицей русского народа и всех народов Советского Союза, но также духовным цент-