Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Отделы культуры и пропаганды ленинизма МК и МГК ВКП(б)

блокнот агитатора 1(91)

МОСКОВСКИЙ РАБОЧИЙ ● 1935

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Отделы культуры и пропаганды ленинизма МК и МГК ВКП(б)

Блокнот агитатора

1 (91)

МОСКОВСКИЙ РАБОЧИЙ • 1935

Содержание

Стр

Метрополитен — великий памятник социалистического труда

Что обеспечило высокие темпы строительства метро 3
Строительство метро — результат победы политики индустриализации 7
Московский метрополитен — лучший в мире 11

Строительство метро — труднейшее дело 15

Так работать могут только советские люди 18

Как партия руководила строительством метрополитена

Строительство метро — важнейшее звено социалистической реконструкции Москвы . 23
Товарищ Сталин — инициатор и вдохновитель стройки метро 29
Товарищ Каганович — непосредственный руководитель строительства 31

Поезд метро 36

Безопасность движения на метро 43

Метрополитен — великий памятник социалистического труда

Что обеспечило высокие темпы строительства метро?

Первая очередь метро готова. Закончено сооружение, над которым Москва, весь Советский союз работали так упорно, настойчиво, с большевистским энтузиазмом весь 1933 и 1934 гг. Правда, формально строительство метрополитена началось в конце 1931 г. но весь период с 1931 г. до марта—апреля 1933 г. ушел на составление проектов, экспертизу, а фактически по-настоящему строительство началось в марте — апреле 1933 г. Но если даже считать конец 1931 г. началом строительства, то и тогда получается, что за три с половиной года мы построили 11,6 километра метро в условиях трудных грунтов, узких улиц Москвы и отсутствия к началу строительства опытных кадров рабочих и специалистов.

Между тем в **Берлине** первая линия метро длиной в 11 километров, из них более половины на эстакадах, т. е. над землей, строилась шесть лет. Сравнительно новая линия Александерплац — Фридрихсфельде протяжением 7 километров строилась свыше четырех лет: с 1927 по 1931 г. включительно.

Таким образом в Берлине уже в наше время, в самые последние годы добились скорости постройки в $1^3/_4$ километра в год, а мы строили со скоростью

3,3 километра в год, если считать началом строительства конец 1931 г. Почти в два раза быстрее.

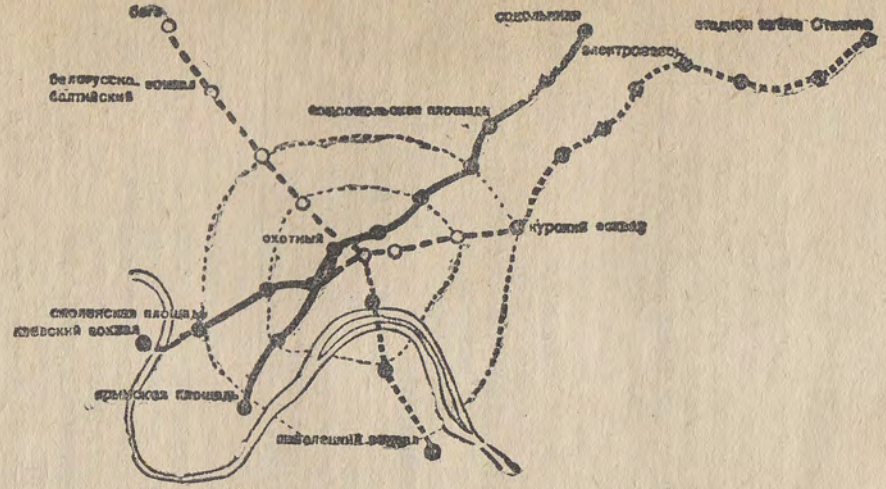
В Токио линия метро в 4 километра строилась четыре года. В **Риме** постройка линий метро в 25 километров рассчитана на двенадцать лет (но проект так и остался на бумаге, помешал кризис). В Праге (столица Чехо-Словакии) 21 километр собираются выстроить **к 1950 г.**

Следовательно, не имея никакого опыта, мы **по темпам** стройки уже **обогнали** ряд стран. Обогнали не потому, что у нас техника метростроения уже выше, чем, скажем, в Америке. Нет, на первой очереди на многих участках работа производилась вручную. Но наше преимущество заключается в том, что мы как **социалистическое** государство можем сосредоточить на необходимейшем участке работы такие силы, такие средства, какие недоступны ни одной капиталистической стране.

Приведем два примера из практики Метростроя.

Первый пример. В тоннелях и на станциях метро было вынуто всего 2.282 тысячи кубометров грунта. Бетона было уложено 836 тысяч кубометров. И вот как только работы стали развертываться по-настоящему широко, сразу со всех шахт, дистанций люди стали буквально кричать: «нечем возить, задыхаемся, дайте транспорт!» Даже некоторые руководители Метростроя растерялись, стали доказывать, что требуется столько-то тысяч автомашин, наша промышленность быстро их дать не в состоянии, следовательно надо оттянуть сроки окончания строительства. Ариф-

Схема линий метро первой и второй очереди



метические их расчеты может быть и были правильны, но они, эти люди, не понимали преимуществ советского строя, всех возможностей, какие нам дает отсутствие частной собственности, не поняли они особенностей нашего государства, как **пролетарского, социалистического.** Как поставил вопрос **товарищ Каганович?** По его инициативе московские организации обратились в Центральный комитет партии и правительство Союза с просьбой обязать все организации, имеющие автомашины, выделять их два раза в месяц для работы на метро. ЦК партии и Совнарком разрешили эту меру, и проблема транспорта была решена, тем более что и наши автозаводы из месяца в месяц пополняли собственный парк Метростроя. В какой буржуазной стране правительство осмелилось бы пойти на такой шаг? Капиталисты немедленно подняли бы крик о неприкосновенности частной собственности и заставили бы такое правительство немедленно уйти в отставку.

Второй пример. Нехватало на метро рабочих. Встал вопрос: как быть? Приглашать в Москву несколько десятков тысяч горняков из Донбасса или других угольных и рудных бассейнов невозможно: нехватило бы для них жилищ, да и в Донбассе рабочие нужны. Опять-таки по мысли товарища **Л. М. Кагановича** решено было провести добровольную вербовку комсомольцев, комсомолок, молодых рабочих на заводах Москвы. Старые горняки нередко говорили, что городская, да еще московская молодежь окажется непригодной для трудной работы под

землей. А жизнь показала, что московские комсомольцы, рабочая молодежь в кратчайший срок овладели техникой горных работ и показали прекрасные образцы самоотверженной, действительно ударной, боевой, нередко героической работы. В какой другой стране рабочая молодежь по призыву государства, по призыву правящей партии, пошла бы с более легкой фабричной работы в сырость и скученность подземных штолен, на тяжелый физический труд, пошла бы с таким энтузиазмом, с такой готовностью? Нигде бы не пошла. Только у нас в рабочем государстве на призыв своей партии могла так откликнуться рабочая молодежь и проявить такие чудеса доблестного труда.

Этот опыт Метростроя с исключительной яркостью показывает, какие огромные преимущества имеет наш строй, наше пролетарское государство, преимущества, вытекающие из того, что у нас нет частной собственности, что мы работаем на себя, а не на капиталистов.

Строительство метро — результат победы политики индустриализации

Строительство метро с исключительной силой свидетельствует и о другом: об огромном техническом росте нашей страны.

«Строительство метрополитена, — говорил товарищ Каганович, — есть часть великого строительства. Было бы невозможно построить ме-

трополитен без первой и второй пятилетки. Не было бы возможностей вложить почти 800 млн. руб., огромное количество металла, леса, цемента и разных других материалов, машин, механизмов, если у нас не было бы выросшей, крепкой, славной социалистической индустрии».

Такое сооружение, как метрополитен нельзя построить без техники, без машин, без металла, без пневматического инструмента, компрессоров, электромоторов, насосов и т. д. и т. п. Мы простроили нашу первую линию метро быстро. Но можно строить еще быстрее при более совершенной технике. Вот англичане построили в Лондоне последний участок метрополитена в 10 километров за 13 месяцев. Это рекордная скорость. Как они это сделали? Они пустили на протяжении 10 километров **двадцать два** щита и буквально изрезали землю. Можем ли мы сделать что-либо подобное? Мы можем сделать это, хотя в Лондоне прекрасный для проходки грунт — плотная глина, а у нас плывуны, подземные речки, т. е. самые тяжелые, самые неприятные для тоннельщика условия. У нас на первой очереди под Театральным проездом работало два щита, английский и советский. Английский прошел 459 метров за 213 дней, советский — 428 метров за 181 день, т. е. **средняя** скорость проходки равнялась у первого 2,15 метра, у второго — 2,36 метра. Англичане же на своем рекордном участке дали среднюю скорость в лучших условиях в **2,2 метра.** Вторую

очередь метро мы будем в основном строить не ручным способом, а щитами. Уже сейчас на наших заводах для второй очереди заказано 19 щитов, в том числе 8 громадных щитов для проходки станций.

Но и для первой очереди нужно было немало оборудования и материалов. Одних компрессоров было в работе 112, электромоторов 3 185, насосов 1 658. Количество пневматического инструмента исчислялось тысячами (2 120 отбойных молотков); металла ушло 88 тысяч тонн, цемента 296 тысяч тонн, леса 585 тысяч кубометров, или 31 тысяча вагонов. Где бы мы взяли все это, скажем, в 1924/25 г.? Первый советский отбойный молоток был выпущен в 1929 г. Могли ли мы в 1927—28 г. сами построить цельно-металлические сварные вагоны на Мытищинском вагоностроительном заводе? Мытищинский завод тогда был предприятием, значительно более слабым. Завод «Динамо» им. Кирова освоил тяговые моторы для вагонов метро и электроаппаратуру, заводы слаботочной промышленности — точные приборы сигнализации и блокировки; заводы подъемных сооружений в Москве и «Красный металлист» в Ленинграде — эскалаторы (самодвижущиеся механические лестницы), за которые иностранные фирмы запрашивали по 60—100 тысяч рублей золотом; рельсы, по которым побегут поезда метро, прокатаны на Сталинском металлургическом заводе в Кузбассе. В 1925 г. и завода этого не было. Автотранспорт сыграл решающую роль на метро — тысячи машин вывозили грунт и привозили материалы. В 1925 г. у нас не

было своей автопромышленности. Свыше 500 предприятий работали для Метростроя; от Уралмаша (его ведь тоже не было 10 лет назад) до текстильных фабрик, выпускавших ткани для гидроизоляции тоннелей, до заводов зеркального стекла, снабжавших метро марблитом[1] для облицовки станций.

Если нанести на карту СССР все предприятия, снабжавшие Метрострой, то нити от Москвы протянутся к Новороссийску, Донбассу, Саратовскому краю и т. д. (цемент), Архангельску (лес), Ленинграду, Кузнецку, Днепропетровску, Уралмашу, Краматорскому заводу, Таганрогу, Сумам (Украина) и др. (оборудование, металл), Горькому (грузовики), Крыму, Уралу, Грузии (мрамор), Карелии (гранит). Это, не считая того, что в Москве и Московской области, кажется, нет ни одного крупного завода, который бы не делал что-либо для метро.

Мы построили метро в такой короткий срок, во-первых, потому, что строило его наше **пролетарское** государство, во-вторых, потому, что это пролетарское государство в течение ряда лет проводило под руководством большевистской партии **политику индустриализации.** Отсталой, неразвитой стране такое сооружение как метрополитен не по силам. В отсталой стране метрополитен может быть выстроен только на кабальных условиях, более передовым **иностранным** капиталом, при **иностранной** техниче-

[1] Марблит—полированное зеркальное стекло.

ской помощи, на **иностранном** оборудовании и материалах [1].

А мы наше метро **выстроили сами** — это наше дело: наши рабочие и инженеры, наши материалы и машины — все наше. Метрополитен, — выстроенный собственными силами,— показатель промышленной **зрелости** страны. Мы можем теперь сказать, что этот экзамен на зрелость мы выдержали.

Московский метрополитен — лучший в мире

Наш метрополитен выстроен в стране **социалистической**. Для нас метро — не орудие выколачивания прибылей, а средство удовлетворения растущих потребностей трудящихся. Вот почему наш метро строился так, чтобы предоставить как можно больше удобств пассажирам.

У нас нет частной собственности на землю, и наши инженеры поэтому могли проектировать линию метро наиболее технически целесообразно, не заботясь о том, что они нарушают интересы какого-нибудь землевладельца. Вот почему нигде нет такого малого количества кривых, как на московском метро. Это обстоятельство обеспечивает безопасность и быстроту движения поездов, и пассажиры не терпят неудобств

---

[1] Один из вождей русской буржуазии А. И. Гучков в 1902 г. говорил: «По своей фантастичности проект метрополитена в г. Москве равен только прорытью Панамского канала».

от толчков и лязга колес при проходе колес на неудобных кривых.

За границей инженер, проектирующий метро, должен уродовать линию, чтобы как можно меньше затрагивать частные владения, — ведь частная собственность распространяется не только на поверхность, но и на недра земли, и отчуждение ее стоит громадных средств.

Из-за этого за границей нередко приходится строить станции на кривых и делать их узкими. При расположении станции на кривой между вагоном и платформой образуется опасная щель. Узкие станционные платформы вызывают скопление пассажиров.

В Москве все станции расположены на прямой. Ширина платформы в Москве не меньше 4 метров, в Париже и Лондоне — 1,5 метра, в Нью-Йорке — 3,5 метра.

Тоннели нашего метро самые широкие в мире — 5,5 метра (в Лондоне — 3,7 метра, в Нью-Йорке — 5,2 метра), благодаря этому наши вагоны шире и вместительнее.

Стыки рельс нашего метро — сварные. Тем самым уничтожен шум и лязг колес при проходе стыков.

Огромное значение имеет в метрополитене вентиляция. За границей механическая вентиляция применяется очень скупо, главным образом на важнейших станциях. У нас механическая вентиляция применена не только на станциях, но и в тоннелях.

Огромна разница между станциями московского

метро и заграничными. За границей на отделку станций обращают сравнительно мало внимания. Основной отделочный материал там — глазурованная плитка, марблит. Архитектура станций очень убога; низко нависающие потолки усиливают впечатление подземелья. Станции Берлина и Лондона могут похвастать примерной чистотой, на что нашим эксплоатационникам также необходимо будет обратить особое внимание. В Париже нет даже и этого — на станциях грязно, душно, полутемно. Но **ни один метрополитен в мире не может сравниться с московским по красоте и отделке станций,** огромных, оформленных лучшими архитекторами нашей страны залитых яркими потоками света.

Наши станции отделаны мрамором, глазурованными плитками, мозаичными плитками, марблитом. Каждая станция отделывалась по самостоятельному проекту, каждая станция имеет свое лицо, каждая станция в отделке отличается от другой (это, кстати сказать, удобно для пассажиров, в памяти которых каждая станция запечатлевается лучше, чем при однообразной отделке). Можно сказать с полным правом, что станции московского метро — художественные произведения. Нужна ли такая отделка, не роскошь ли она? Нет, потому что наше строительство, наши города, дома, улицы, метро должны радовать глаз, должны поднимать энергию, вселять бодрость, а не подавлять унылой казарменностью красок и линий. Это особенно важно в метро, т. е. под землей. Наши архитекторы применили все средства,

находившиеся в их распоряжении: материалы, свет, краски, линии, чтобы уничтожить ощущение подземелья, и эта задача ими блестяще решена. Мало есть еще в Москве таких общественных зданий, которые по своей величественности и красоте могли бы сравниться со станциями метро. На станциях масса простора и воздуха; прекрасные колонны, изящно отделанные стены, широкие, богато отделанные лестницы и масса электрического света, под лучами которого играет всеми своими оттенками и линиями мрамор. Станции метро — прообраз будущей Москвы, создающейся на наших глазах.

Лозунг Л. М. Кагановича «Московский метрополитен должен быть лучшим в мире» осуществлен на деле.

Огромна **прочность** бетонных сводов тоннелей и станций московского метрополитена. В первой линии московского метрополитена мы создали сооружение, рассчитанное на столетия. **Московский метрополитен — великий памятник освобожденного, социалистического труда.**

Строительство метро—труднейшее дело

„Строительство метро — труднейшее дело, более сложное, чем строительство любого завода или фабрики"

(Каганович)

Если вообще строительство метро сложное и труднейшее дело, то трижды трудно оно в Москве, где налицо исключительно неблагоприятные условия для строительства метрополитена: узкие кривые улицы, беспорядочное подземное хозяйство (электрические кабели, водопровод, канализация, газ и т. д.), обилие подземных рек, а главное обилие плывунов, жидкой киселеобразной грязи. Это создавало такие неимоверные трудности для проходки тоннелей и станций, каких не знал ни один город.

Наиболее трудные в геологическом отношении участки строительства: старое русло реки Неглинки (площадь Свердлова — Театральный проезд — площадь Дзержинского) и большой отрезок трассы, который начинался на Каланчевской улице (староречья рек Ольховки и Ольховец), шел через Комсомольскую площадь и захватывал Краснопрудную улицу — район бывших Красных прудов и реки Чечоры. Борьба с плывунами, преодоление необычайных трудностей при строительстве тоннеля под шумными улицами огромного города с большими домами, со сложным подземным городским хозяйством, — все это заставляло напряженно работать тех-

ническую мысль, испытывать самые разнообразные способы работ.

На строительстве станции «Комсомольская площадь» от напора подземных грунтовых вод и плывунов строители защищались сплошной железной стеной. Прежде чем приступить к рытью котлована, в землю забивался сплошной металлический шпунт (плотно пригоняемые друг к другу особые металлические балки). Шпунт отгораживал котлован со всех сторон.

Выемка грунта здесь даже при такой надежной защите производилась с огромными трудностями. Дистанция № 1, строившая станцию «Комсомольская площадь», требовала исключительного внимания и помощи со стороны руководства Метростроя, Моссовета и Московского комитета партии.

Со стороны Каланчевской улицы к станции «Комсомольская площадь» примыкает небольшой участок около трехсот метров двухпутного тоннеля — участок кессонных работ. Здесь на небольшом расстоянии встретились две бывших речки — Ольховка и Ольховец. Они оставили о себе память только в геологии, размыв плотные устойчивые грунты и превратив их в злейшие плывуны. Главным орудием в борьбе с плывунами здесь являлся сжатый воздух, при чем на этом небольшом участке применялись различные способы работ: горный способ, при котором сжатый воздух отжимал воду из штолен и делал их сухими, и способ кессонов-тоннелей, при котором большие двадцатипятиметровые куски тоннеля строи-

лись на поверхности и затем при помощи сжатого воздуха, пересекая плывуны, погружались на необходимую глубину. На этом же участке в помощь сжатому воздуху потребовалось еще и искусственное замораживание грунтов там, где строителям пришлось пересечь русло реки Ольховец, прокладывая тоннель почти вплотную у большого густо населенного пятиэтажного дома. Все эти способы работ являются новыми достижениями в мировой технике метростроения.

Плывуны бывшей реки Неглинки побеждены при помощи громадного и мощного механизма — щита. Выписанный из Англии щит проложил тоннель «А» на шахте № 12 (под Театральным проездом). Не дожидаясь пуска в дело английского щита, наши молодые советские инженеры без иностранной помощи сконструировали первый советский щит, который был построен на советских заводах и работал рядом со своим иностранным собратом, проложив параллельный тоннель «Б» на той же шахте № 12.

При этом надо отметить, что наш щит оказался не только не хуже английского, но и значительно лучше его. У него большая мощность и проходимость. У английского щита шесть пунктов управления, у советского все управление сосредоточено в одном пункте.

Одним из сложнейших участков строительства являлась проходка наклонных ходов для установки лестниц (эскалаторов) к станциям глубокого заложения. Для того чтобы пересечь здесь мощные

плывуны, искусственно замораживались грунты. Нигде в мире замораживание в таких больших объемах не производилось.

На шахте 9—9-бис (Манеж—улица Коминтерна) сложнейшее сооружение переходов с Кировского радиуса на Арбатский пришлось производить также в чрезвычайно тяжелых геологических условиях. Здесь применялся и сжатый воздух, и замораживание, и искусственное окаменение грунтов при помощи жидкого стекла. Иностранный секрет силикатизации грунтов был раскрыт нашими специалистами впервые для Метростроя.

Можно прямо сказать, **все, что есть лучшего в мировой технике метростроения, мы применили при строительстве московского метрополитена.**

Не имея опыта строительства метрополитена, мы добились того, что у нас было меньше аварий, чем при строительстве какого бы то ни было метрополитена.

Так работать могут только советские люди

Метрополитен строил огромный коллектив людей. В отдельные месяцы количество работающих на строительстве метро достигало 75 тысяч человек — больше чем на Магнитострое или Днепрострое. В последний этап строительства на нем занято было 64 тысячи человек. Из них 40 тысяч рабочих, 5 тысяч инженеров и техников и остальные 19 тысяч — служащие и обслуживающий персонал.

Метрострой резко отличается от других строек качественным составом своих строителей. Подавляющее большинство их (точные цифры, к сожалению, отсутствуют) составляют **рабочие Москвы** — цвет московского пролетариата, посланный московскими профсоюзами и комсомолом. Комсомол дал на стройку метро около 10 тысяч лучших своих сынов.

Метрострой — молодежная стройка. Из 41 тысяч рабочих, занятых к 1 июля 1934 г. на тоннельных работах, почти половина — 18 тысяч — молодежь.

На Метрострое работает также свыше тысячи колхозников из Татарии, Башкирии и Центрально-черноземной области, приехавшие на метро по призыву Л. М. Кагановича, старые кадры горняков Донбасса, Кузбасса, Подмосковного бассейна, тоннельщики ряда железнодорожных и гидростроительств.

Пуск московского метро в такие короткие сроки — результат самоотверженной, ударной, большевистской работы этого семидесятитысячного коллектива рабочих и специалистов метро, под руководством партии, в невиданно короткий срок овладевших труднейшей техникой метростроения.

История метро — это наглядный пример того, **«что могут сделать рабочие, большевики, когда они берутся за дело по-настоящему, умеют мобилизовать массы, и когда ими правильно руководят, поддерживая, подбадривая и критикуя, как это делает наш ленинский Центральный Комитет Партии и великий**

строитель нашей страны и ее столицы,—нашей Красной Москвы,—товарищ Сталин» [1].

Подавляющая часть набранных рабочих совершенно не была знакома с земляными, бетонными и прочими работами, на которые она была поставлена. Швейникам и текстильщикам, колхозникам и металлистам приходилось переучиваться быстро, находу, в процессе работы на строительстве. Это удалось благодаря исключительному энтузиазму рабочего коллектива, считавшего величайшей гордостью для себя работать на таком почетном участке, как первый советский метрополитен.

Ударники Метростроя показали такие чудеса героизма, которые вызывают восхищение в нашей стране, которые вызывают удивление у иностранцев.

Вот что рассказывает например иностранный специалист Морган, работавший у нас на метро, в своей статье в «Известиях».

> «В начале щитовых работ управление Метростроя просило меня определить скорость щитовой проходки. В результате изучения удивительно точного геологического профиля и подсчета потребного давления воздуха я назвал цифру — 1 метр в сутки. Позднее, разговаривая с англичанами, приглашенными для работы на щите, специалистами своего дела, занимавшимися в течение 25—35 лет только щитами, я выяснил,

---

[1] Л. М. Каганович, О строительстве метрополитена и плане г. Москвы. «Московский рабочий» 1934 г. стр. 5.

что они считают абсолютным пределом для данных условий 0,75 метра. В это же время я узнал, что комиссия французских экспертов определила скорость щита той же цифрой — 0,75 метра. Мне казалось тогда, что мои подсчеты были слишком оптимистичны.

Затем мне несколько раз приходилось посещать и осматривать работы на щитовом участке. Однажды товарищ Абакумов предложил мне дать заключение по поводу одного трудного участка работ в щитовом тоннеле. Осмотрев работы, я заявил ему, что люди работают правильно, никаких улучшений в их работе ввести нельзя и Метрострой должен быть полностью удовлетворен достигнутой скоростью. Щит делал 3 метра в сутки.

Мои рассчеты в отношении грунта, самого щита, давления воздуха подтвердились. Но я не дооценивал человеческий материал — я ошибся в людях, работавших на щите».

Нет возможности перечислить все образцы того исключительного героизма, который проявили десятки тысяч ударников Метростроя, который проявил в целом весь ударный метростроевский коллектив.

«Коллектив, работающий на Метрострое, — говорил товарищ Каганович, — представляет большую ценность для Москвы. Это — коллектив, воспитанный в борьбе за высокие темпы и качество работы, «обстрелянный в бою»,

закаленный, умеющий работать не только обычными методами, но работать, как настоящий ударный коллектив социалистической стройки».

И в день пуска метро вся наша страна, каждый трудящийся нашей столицы шлет свой пламенный привет героическому коллективу строителей первого советского метро, на деле показавшему свою преданность великому делу социализма великому делу Ленина — Сталина.

Как партия руководила строительством метрополитена

Строительство метро—важнейшее звено социалистической реконструкции Москвы

„Нельзя перестраивать страну, не перестроив столицу. А столица досталась нам старенькая, захудаленькая. Мы ее любим, любим потому, что она не помещичья, не купеческая буржуазная Москва, а наша пролетарская, родная столица. Но мы хотим, чтобы лицо нашей столицы было достойно всей страны, достойно пролетариата, находящегося у власти. Тут отдельными заплатами, „косметикой" не поможешь. Мы должны перестроить Москву коренным образом. А перестроить Москву без строительства метрополитена нельзя. Без метро нельзя дать хороших средств передвижения мос овским рабочим и тем 50—60 тысячам граждан, которые ежедневно приезжают в Москву из других городов СССР".

(Каганович)

Теперь уже ясно всем, что метрополитен Москве необходим как воздух. Не то было однако в период 1929—1931 гг. Тогда в нашей стране и даже в партии имелся не один десяток противников постройки метрополитена в Москве. И партии пришлось вести жестокую борьбу против их гнилых теорий.

Противники метрополитена делились на две группы. Одни утверждали, что Москва может обойтись трамваями и автобусами, что нет нужды в по-

стройке такого дорогостоящего сооружения, как метрополитен. По существу эта группа людей в частном вопросе о метро отражала и защищала взгляды правых уклонистов, боровшихся против индустриализации, за старую, ситцевую Москву. Эти люди были против роста нашей пролетарской столицы и поэтому предлагали не **коренное** решение транспортных трудностей в Москве, а частичные поправки в виде расширения существующих видов городского транспорта.

Если бы партия пошла по этому пути, мы в течение самого ближайшего времени испытывали бы исключительные трудности в городском хозяйстве.

В самом деле. С 1931 по 1934 г. население Москвы выросло с 2 724 тысяч до 3 628 тысяч человек.

Созданные в период первой и второй пятилеток новые гиганты-заводы превратили Москву в крупнейший центр электротехнической, машиностроительной, автомобильной и авиационной промышленности. Наряду с этим росла и легкая промышленность. Москвы. Количество рабочих и служащих в Москве выросло с 1931 по 1934 г. на 16,6%.

Москва — крупнейший центр подготовки кадров. Вся система образования в Москве охватывает 623 тысячи человек.

Москва — политический, административный и научный центр Союза. Ежедневно в Москву стекаются со всех концов Союза тысячи людей. В Москву ежедневно прибывают сотни тысяч пригородных пассажиров.

Рост населения, создание мощной промышленности, огромное значение Москвы как столицы СССР

предъявляют новые громадные требования городскому транспорту. Потребность в средствах передвижения в крупных городах вообще растет быстрее, чем население. Так например в Нью-Йорке в 1900 г. при населении в 3 400 тысяч человек каждый житель совершил 246 поездок в год, а всего было перевезено всеми средствами городского транспорта за год, 836 миллионов пассажиров.

Через 20 лет население Нью-Йорка выросло до 5 700 тысяч человек, а городской транспорт перевез 2 680 миллионов пассажиров. В среднем на одного жителя в 1920 г. приходилось уже 438 поездок. Такая же картина и в Лондоне.

В Москве в 1900 г., при населении в 1 100 тысяч человек, каждый житель совершил в среднем 56 поездок в год. В 1925 г., при населении в 2 миллиона человек, каждый житель совершил в среднем 218 поездок в год. В 1931 г. на каждого жителя падало 480 поездок. Есть основание предполагать, что в 1935 г. общее количество перевозок по всем видам массового городского транспорта определится в 2,5 миллиарда человек сравнительно с 1,5 миллиарда в 1931 г.

По подвижности населения Москва обогнала все столицы мира, в том числе и Нью-Йорк, занимавший до 1930 г. первое место в мире. Рост подвижности жителей Москвы объясняется не только ростом населения и жилищными трудностями. Высокая подвижность московского населения объясняется прежде всего его культурным ростом, объясняется тем, что

театры, музеи, все культурные учреждения столицы обслуживают колоссальную массу трудящихся.

Семичасовой рабочий день на предприятиях, шести-часовой рабочий день в учреждениях оставляют в распоряжении трудящихся Москвы значительное количество времени, которое они могут использовать и используют для своего отдыха и культурного развития.

Высокая подвижность населения Москвы — естественное следствие нашего социалистического строя.

Рост потребности в городских перевозках предъявил к московскому трамваю и автобусу такие требования, с которыми они не в состоянии справиться.

В Берлине, как указал в своем докладе товарищ **Каганович**, один трамвайный вагон перевозит в год 240 тыс. пассажиров, а в Москве—637 тыс. пассажиров.

По узким московским улицам трамвай и автобус могут перевезти в час в одном направлении 18—20 тысяч человек. Между тем потребность в перевозках, по данным анкетного обследования, проведенного в марте 1933 г., составляет (в один час):

по мясницкому	направлению	— 38,3
» покровскому	»	— 47,0
» горьковскому	»	— 30,6
» замоскворецкому	»	— 44,2
» арбатскому	»	— 20,4
» краснопресненскому	»	— 20,0
» таганскому	»	— 25,2
» тимирязевскому	»	— 23,6
» дзержинскому	»	— 18,3

Эти цифры ясно говорят, что провозная способность московского трамвайного парка на многих магистралях исчерпана. Уже сейчас вагоны трамвая движутся в затылок друг другу, создавая бесконечные пробки. Скорость движения московского трамвая падает в центре города до 6—7 километров в час, приближаясь к скорости пешехода.

Скорость автобуса — 16 километров в час. Но количество автомобилей растет в Москве из года в год, и автомобильный транспорт еще более ограничивает скорость трамвая и автобуса.

Ясно, что если бы мы последовали советам людей, предлагавших в 1931 г. не строить метрополитен, а ограничиться только расширением существующих видов городского транспорта, то Москва буквально задыхалась бы от транспортных затруднений. Люди, боровшиеся тогда против постройки метрополитена, делали грубейшую ошибку именно потому, что они не верили в быстрый рост Москвы, не верили в успех реконструкции Москвы, не верили в то, что развитие московской промышленности и превращение Москвы в крупнейший индустриальный центр пойдут такими быстрыми темпами.

Правы оказались не они, а партия. Правильным оказалось решение июньского пленума ЦК партии о том, что

> «Текущая работа по улучшению трамвайного хозяйства, его частичная реконструкция и расширение трамвайной сети, смягчая в известной мере транспортные затруднения города на дан-

ном этапе, не разрешают в целом общей проблемы развития пассажирского транспорта в Москве.

Пленум ЦК считает, что необходимо немедленно приступить к подготовительной работе по сооружению метрополитена в Москве как главного средства, разрешающего проблему быстрых и дешевых людских перевозок» [1].

Московский метрополитен имел и «левых» противников. Эти люди считали, что метрополитен, есть «капиталистический вид транспорта, чуждый и несвойственный социалистическому обществу».

Один из представителей этих «леваков», Г. Пузис, писал: «Увеличение политического значения Москвы может происходить не только при стабилизации имеющегося в настоящее время населения, но даже и некотором его **уменьшении** (до 2,3—2,5 миллиона человек в 1940 г.), что именно и будет характерным для эпохи социализма» [2]. Этот же Пузис с большим сочувствием отзывался о «новейших работах» в области перепланировки больших городов, приведших к выводу, что «единственно правильным методом перепланировки больших городов является **расчленение городских организмов на несколько частей с уменьшением необходимости внешней связи между ними»**.

---

[1] Из резолюции июньского (1931 г.) пленума ЦК ВКП (б) по докладу Л. М. Кагановича о московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР.

[2] «Экономическая жизнь» № 102 от 5 июня 1931 г.

Пузис, как и другие «леваки», не понимал, что город является наиболее экономным видом расселения, что планировка Москвы пойдет не путем расчленения существующего города, а путем его реконструкции и использования исторически сложившихся условий города. «Леваки» не понимали, что их план расселения прироста жителей на расстоянии 50—60 и более километров от Москвы превращает Москву в город-музей и оставляет ее по существу городом «сорок сороков церквей». Таким образом «левые» сходились с правыми защитниками старой Москвы.

Борьба за строительство метрополитена непосредственно связана со всей той борьбой, которую наша партия под руководством товарища Сталина вела со всеми антипартийными оппозициями.

> «Мы могли построить метрополитен, — говорил товарищ **Каганович**, — только лишь потому, что наша партия дала решительный отпор тем людям, которые хотели оставить нашу страну отсталой, полудикой. Борьба была серьезная, борьба партии, которая вела страну к великим победам, с теми отщепенцами, разными уклонистами — правыми, троцкистами, зиновьевцами,— которые тянули назад, к возврату капитализма».

Товарищ Сталин — инициатор и вдохновитель стройки метро

Историческая заслуга создания метрополитена в Москве принадлежит **товарищу Сталину.** Он поставил вопрос о строительстве метрополитена. Он

обосновал необходимость метрополитена как **коренного** решения проблемы транспорта в Москве. Указания товарища **Сталина** об исторической роли города как наиболее **экономного** типа расселения в промышленных районах, послужили основой для борьбы против правых и «левых» в вопросах строительства метро. В процессе стройки товарищ **Сталин** всегда оказывал громадную помощь строительству, благодаря которой Метрострой имел все необходимые материалы и оборудование.

> «И в стройке метрополитена, — говорил товарищ **Каганович**, — как и во всем строительстве, мы видели каждодневно зоркий глаз товарища **Сталина**, его заботливое руководство стройкой метро, обеспечившее успех строительства».

Товарищ **Сталин** требовал от строителей метро высокого качества работы и создания сооружения, по прочности рассчитанного на столетия. Благодаря этим указаниям товарища **Сталина** на Метрострое была произведена большая работа по повышению качества строительных и в особенности изоляционных работ. Под личным руководством товарища **Л. М. Кагановича** были разработаны мероприятия по улучшению гидроизоляции железобетонной рубашки, обеспечению прочного состава бетона, организована общественная инспектура по качеству и т. д. Тоннели метрополитена построены прочными и сухими.

Товарищ **Сталин** поставил вопрос о направлении строительства линий первой и второй очередей.

По его мысли метрополитен в первую очередь должен соединить вокзалы столицы между собой и с центром города и создать удобную связь с нашими крупнейшими парками культуры и отдыха.

Московский метрополитен построен благодаря тому огромному вниманию, которое оказывают строительству пролетарской столицы, строительству метро Центральный комитет нашей партии и лично товарищ Сталин.

Товарищ Каганович—непосредственный руководитель строительства

Великой стройкой метрополитена непосредственно руководили Московский комитет партии и его большевистский руководитель — **Л. М. Каганович.**

Не было почти ни одного заседания бюро МК и МГК, на котором не обсуждались бы вопросы строительства метро. Вопрос о ходе строительства неоднократно обсуждался также на пленумах МК и Моссовета. Вся парторганизация Москвы считала помощь строительству метрополитена своей важнейшей партийной обязанностью. Все райкомы Москвы шефствовали над отдельными участками работ, помогая строительству рабочей силой, транспортом, проявляя особую заботу о материально-бытовых условиях рабочих.

Партийные организации заводов, на которых выполнялись заказы метро, постоянно следили за их выполнением в срок и за обеспечением высокого

качества продукции. На изготовление заказов метро отбирались лучшие коммунисты, комсомольцы, лучшие беспартийные рабочие-ударники и специалисты.

Тысячи лучших коммунистов и комсомольцев посланы на метро московской партийной и комсомольской организациями. Эти люди под непосредственным руководством МК сумели сплотить вокруг себя 60-тысячный коллектив Метростроя и вести его на героическую борьбу за метро, за темпы, за качество.

Нет ни одного вопроса метрополитена, большого или малого, начиная от генеральных планов строительства и кончая мельчайшими деталями строительных, отделочных работ и подготовки к эксплоатации, которым не занимался бы Московский комитет, которым не занимался бы лично **Л. М. Каганович** и в решении которых его блестящая способность быстро охватывать вопрос со всех сторон и находить правильное решение не дала бы исключительных результатов.

При решении вопроса о методах строительства пришлось столкнуться со сторонниками так называемого «открытого способа», при котором метро строится с поверхности земли путем открытия котлована. Сторонники этого способа, не понимали, что в конкретных условиях Москвы, с ее узкими, искривленными улицами и оживленным движением, применение этого способа приведет к закупорке жизни города, к неудобствам для трудящихся Мо-

сквы. Видя только техническую сторону вопроса, отдельные инженеры — сторонники этого способа не принимали в расчет интересы населения, не понимали, что методы строительства метро в нашей стране должны строго учитывать интересы трудящихся. Товарищ Каганович поставил вопрос о том, что в центре необходимо применить **закрытый** (горный) способ, который не нарушает уличного движения, а открытый способ работ применять лишь на окраинах города, где улицы шире, а движение меньше. Недостатки практического применения открытого способа даже на ограниченных участках (в Сокольниках и на Остоженке) показали, насколько правильно было **решение Центрального комитета партии о закрытом способе работ** в центре города. При постройке второй очереди открытый способ будет использован лишь в незначительной степени.

Под руководством товарища **Л. М. Кагановича** была разработана структура организации строительства, под его руководством были подобраны крепкие кадры начальников шахт и дистанций, утвержденные бюро МГК ВКП(б) и президиумом Моссовета. Как тщательно были подобраны эти товарищи, доказывает тот факт, что эти начальники шахт и дистанций успешно провели **все** строительство от начала до конца.

На основе указаний **Л. М. Кагановича** была проведена работа по проектированию Арбатского радиуса. Дело в том, что проходка тоннелей под Арбатом наталкивалась на большие трудности (обильный

приток воды, необходимость перекладки больших городских подземных сооружений, подводка фундаментов крупных домов и т. д.). Ни один из предполагавшихся вариантов не давал удовлетворительного решения. Тогда товарищ Каганович предложил простое решение — обойти Арбат.

Пассажиру не важно, указывал он, где вы его провезете: под домами Арбата или под дворами домов, выходящих в переулки, — лишь бы его высадили там, где следует. И действительно, проект Арбатского радиуса, идущий в обход Арбата, сохраняя станции на основных узлах (Арбатская площадь, Смоленская площадь, угол Моховой ул.) дал вполне удовлетворительное решение и был выполнен в кратчайший срок.

Товарищу **Кагановичу** принадлежит инициатива призыва комсомольцев на метро, широкая постановка вопроса об архитектурной отделке станций и вестибюлей, привлечение к этому делу лучших архитекторов Москвы. Товарищ **Каганович** организовал участие всех московских организаций в строительстве метрополитена под лозунгом «Вся Москва строит метрополитен», он систематически вдохновлял строителей метро и создал из них боевой коллектив, показавший прекрасные образцы работы.

Выступления товарища **Кагановича** на пленуме Моссовета, среди работников метро, широкие совещания строителей, которые он проводил, частые посещения работ, беседы с рабочими, инженерами

послужили для строителей метро прекрасной школой настоящей большевистской работы, большевистского воспитания. Товарищ **Каганович** строго требовал от каждого выполнения плана, качества работ. но в то же время он умел поддержать в трудную минуту, помочь тому или другому руководителю, ободрить, и не раз бывали случаи, когда тот или иной руководитель работ, у которого работа шла плохо, на основе указаний товарища **Кагановича** перестраивался, выправлялся и успешно доводил работу до конца. Недаром 60-тысячный коллектив метростроевцев называет руководителя московских большевиков товарища **Кагановича** «главным инженером Метростроя».

◆

Окончание строительства метрополитена — величайшая победа нашей партии, еще раз показавшая всему миру, что нет таких крепостей, которых большевики, под руководством великого Сталина, не могли бы взять.

Поезд метро

Поезда метро будут состоять из 4,6 и 8 вагонов. В первое время будут ходить поезда по 4 вагона.

Каждый вагон вмещает 170 пассажиров. Из них 50 будут сидеть, 120 — стоять.

Не мало ли сидячих мест?

Нет, их вполне достаточно, потому что при огромной скорости пассажир будет прибывать на нужную ему станцию через несколько минут, и устраивать очень много сидячих мест нет смысла.

Типичный вагон берлинского метро имеет 27 сидячих мест и 61 место для стояния. Вагоны берлинского метро последних выпусков, т. е. 1929 г., имеют 169 мест, в том числе 45 для сиденья. В Париже — 32 места для сиденья, 82 для стояния, в Лондоне — 40 мест для сиденья.

Таким образом наш вагон имеет больше мест для сиденья, чем метро Берлина, Парижа и Лондона. Места для сиденья в нашем вагоне мягкие, отделанные кожей. В одних вагонах они расположены вдоль стен, как в ленинградском трамвае, в других — поперек вагона. Первая система более удобна для быстрого выхода пассажиров, вторая более красива. Опыт покажет, на чем следует остановиться.

У крайних сидений устроена боковая стенка,

в которую вставлено зеркальное стекло. Оно отделяет сидящего пассажира от входящих или выходящих из вагона и предохраняет от сквозника при остановке. В вагоне четыре двери, каждая состоит из двух створок. Открываться и закрываться они будут водителем поезда все сразу при помощи сжатого воздуха. Поезд не может тронуться с места, пока не закрыты все двери.

А не может ли зажать руку пассажира между створками?

Нет.

Двери закрываются настолько медленно, что эта возможность практически почти исключена. Но если даже произойдет такой казус, то с пассажиром ничего не случится, потому что створки дверей снабжены мягкими резиновыми прокладками, а внизу в дверях сделан специальный вырез, лишь прикрытый резиной.

В широкие окна вагона метро вставлены зеркальные стекла. Окна немного опускаются. Опускать их до конца нет нужды — ведь все равно пассажир метро ничего не увидит во время движения поезда, кроме бегущих мимо стен тоннеля да сигналов.

В вагоне метро очень светло, значительно светлее, чем в трамвае. Изящные бра над сиденьями и два ряда «тюльпанов» вдоль вагона дают мягкий ровный свет, падающий прямо на книгу или газету.

Над сиденьями установлены никелированные

стержни, за которые могут держаться стоящие пассажиры.

Прекрасно отделанные простенки между окнами, пол, покрытый линолеумом, никелированные части, сильный, но не режущий глаза свет, мягкие сиденья делают вагон московского метро спокойным и удобным для пассажиров.

Представьте себе, что вам нужно из Охотного ряда попасть в Сокольники. Вы входите в вестибюль станции «Охотный ряд» в гостинице Моссовета. Вестибюль изящно отделан. Стены его облицованы мрамором, на полу мозаичные плитки, потолок украшен карнизами.

В вестибюле расположено несколько касс. Вы подходите к одной из них. Вы покупаете небольшой бронзовый кружок величиной примерно в 3 копейки с надписью: «Московский метрополитен — опустить в автомат», и направляетесь к лестнице. Вам преграждают путь турникеты, напоминающие крестовины, которые можно встретить на боковых выходах с московских бульваров. Таких турникетов установлено шесть. Вы опускаете в автомат одного из них ваш жетон, и металлический засов отодвигается, давая вам дорогу. Как только вы прошли, он выдвигается снова, преграждая дорогу идущему за вами. Проход рассчитан так, что два человека одновременно пройти не могут. Обмануть этот автомат, опустив какую-нибудь пуговицу или копейку, нельзя. Тонкий часовой механизм автомата немедленно почувствует плутовство и даст

знать о нем красным сигнальным огнем и звонком контролеру. Лица, имеющие по закону право бесплатного проезда, будут проходить через служебный турникет, у которого будет дежурить контролер. Этот же контролер будет следить за порядком у остальных турникетов и устранять всякие возможные задержки и затруднения. Пройдя через турникет, вы по небольшой лестнице спуститесь в подземный вестибюль и подойдете к эскалатору.

Сейчас у нас еще нет полного комплекта автоматических турникетов и поэтому в первое время будет производиться продажа билетов через билетные кассы. Во избежание очередей на каждой станции будет работать от 6 до 13 билетных касс.

В подземном вестибюле три непрерывно движущихся лестницы-эскалаторы — на 30 метров уходят вниз. Их разделяют изящные балюстрады, отделанные лакированной фанерой орехового дерева. Вы подходите к эскалатору, становитесь на первую ступеньку — и лестница плавно несет вас вниз.

Эскалаторы московского метро двигаются со скоростью полметра — три четверти метра в секунду. Как видите, скорость эта очень невелика, меньше скорости пешехода. Поэтому эскалаторами сумеют пользоваться и старики и дети.

Ну, а вдруг эскалатор испортится? Что тогда? Прежде всего, если эскалатор портится, он останавливается и следовательно превращается в обыкновенную неподвижную лестницу, а, во-вторых, как

мы уже указывали, на каждой станции установлено три эскалатора и почти невероятен случай, что все они испортятся одновременно. Из трех одновременно работающих эскалаторов один будет работать на спуск и два на подъем, или наоборот. Это будет зависеть от часа дня и от того, в какую сторону будет направлен основной поток пассажиров. Так например в утренние часы — от 7 до 9 утра, когда основная масса пассажиров направляется из центра на окраины, на станции «Охотный ряд» два эскалатора могут работать на спуск, а один на подъем. Точно так же они вероятно будут работать в 11 часов вечера, во время театрального разъезда. Наоборот, в послерабочие часы, когда публика устремляется к центру, два эскалатора будут подымать пассажиров, а один спускать.

Пропускная способность эскалаторов громадна. Каждый эскалатор в час пропустит 9-10 тысяч человек.

Наконец вы попали на платформу станции. Колонны, отделанные мрамором, потолки, украшенные лепной штукатуркой, яркий свет плафонов, общая атмосфера чистоты, порядка и простора придают станции нарядный, праздничный вид. Вы совершенно не чувствуете, что находитесь под землей, искусство архитектора и художника заставило вас забыть о колоссальных массах земли, покоящихся над вашей головой. На колоннах — план Москвы, схема линий метро, список остановок. В конце станции находятся уборные и служебные помещения.

Движение поездов московского метрополитена будет происходить ежедневно в течение 19 часов 30 минут — с 6 часов утра до 1 часу 30 минут ночи. В первое время на перегоне между Сокольниками и Охотным рядом поезда будут отправляться через каждые 5 минут, на остальных участках — через 10 минут. Поезд метро может развивать скорость до 60 километров в час. Ведь ему никто не мешает — ни трамваи, ни автомобили! Но так называемая эксплоатационная скорость, учитывающая остановки, будет равна 30 километрам. Это значит, что расстояние от Сокольников до Крымской площади вы проедете в $18^1/_2$ минут. На трамвае эта поездка отнимет у вас в два-три раза больше времени.

Поезд подошел. Раскрылись одновременно все двери, толпа пассажиров хлынула на станцию, толпа новых вошла в вагоны. За вами захлопнулась дверь. Короткое рычание сирены — и поезд тронулся, все ускоряя свой бег. Вас поражает плавность движения поезда, отсутствие лязга и грохота на стыках рельсов. Рельсы московского метро сварные, — строители метро в этом отношении с успехом использовали опыт западноевропейских и американских железных дорог.

Снизу, из-под сидения, вас обогревает ровное тепло электрического отопления. Мелькают зеленые и красные огни сигналов. Сам тоннель освещен слабо — незачем утомлять глаза машиниста, который должен видеть только ярко выделяющиеся сигналы. Уверенно и спокойно он ведет поезд.

— Площадь Дзержинского!
— Кировская станция!
— Красные ворота!

Минутные остановки — и поезд мчится дальше. Вот он уже отошел от Красносельской станции. Через минуту станция «Сокольники» — конечная остановка первой очереди московского метрополитена.

Безопасность движения на метро

Особое внимание на метро уделено безопасности движения. Здесь предусмотрена разнообразная система мер, исключающая возможность столкновений. Так как поезда метро отправляются один за другим с промежутками в несколько минут, начальник каждой станции зорко следит за отправлением поездов, не выпуская состава раньше установленного времени. В случае ошибки начальника станции на помощь ему приходят светофоры, установленные на каждом участке, примерно через каждые семьдесят метров. Пока предыдущий поезд не покинул участка, светофор горит красным светом. Это значит — путь занят, ехать нельзя. Если водитель поезда этого сигнала не заметил, его предупреждает второй сигнал — желтый огонь в нескольких метрах перед светофором. Водитель может не заметить и этого сигнала, тогда приходит в действие автомат: поднятый палец автостопа, расположенного у светофора, зацепляет за рычажок автоматического тормоза на поезде и останавливает состав.

Всюду, где происходит разветвление основной магистрали, сидит диспетчер. Перед ним находится электрический экран, на котором видно, где в данную минуту находятся поезда. Следя за движением поездов, он меняет путевые сигналы.

Гарантируют безопасность движения метро и хорошо подобранные эксплоатационные кадры. Почти

половина машинистов — инженеры. Остальные машинисты и все начальники поездов являются техниками, прошедшими теоретическую подготовку на специальных курсах и практику на электрифицированных ветках Северной и Московско-казанской железных дорог.

Ответственный редактор Н. Хованович

Техред-выпускающий А. Лилье

Сдано в производство 5/II—1935 г. Подписано к печати 13/II—1935 г. Печ. л. $1^1/_2$ М. Р. № 195 Мособлгорлит № 4350. Заказ тип. 66 Тираж 95 000. Формат бумаги $62 \times 94/_{32}$

Тип. „Искра Революции" Москва, Арбат, Филипповский пер., д. 13.

Московское областное издательство МК ВКП (б)
„МОСКОВСКИЙ РАБОЧИЙ"
Ул. Горького, 15, тел. 5-33-02.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА
на 1935 г.

на журнал

БЛОКНОТ АГИТАТОРА

журнал отделов культуры и пропаганды ленинизма МК и МГК ВКП(б), 36 номеров в год.

Подписная цена:

на 12 мес.—9 руб., на 6 мес.—4 руб. 50 к., на 3 мес.—2 руб. 25 к.

Цена отдельного номера—25 коп.

Подписка принимается книжным магазином изд-ва „Московский рабочий" (ул. Горького, 13, тел. 2-94-28), книжными киосками при МК ВКП (б) и при райкомах ВКП(б) Москвы, всеми газетными бюро Союзпечати, почтовыми отделениями, организаторами подписки на предприятиях и в учреждениях, магазинами и уполномоченными Могиз.

Своевременная сдача подписки гарантирует аккуратное получение

Для заметок

Для заметок

Цена 25 коп.

Содержание
Блокнота агитатора № 1

Метрополитен—великий памятник социалистического труда

Что обеспечило высокие темпы строительства метро

Строительство метро—результат победы политики индустриализации

Московский метрополитен—лучший в мире

Строительство метро—труднейшее дело

Так работать могут только советские люди

Как партия руководила строительством метрополитена

Строительство метро—важнейшее звено социалистической реконструкции Москвы.

Товарищ Сталин—инициатор и вдохновитель стройки метро

Товарищ Каганович—непосредственный руководитель строительства