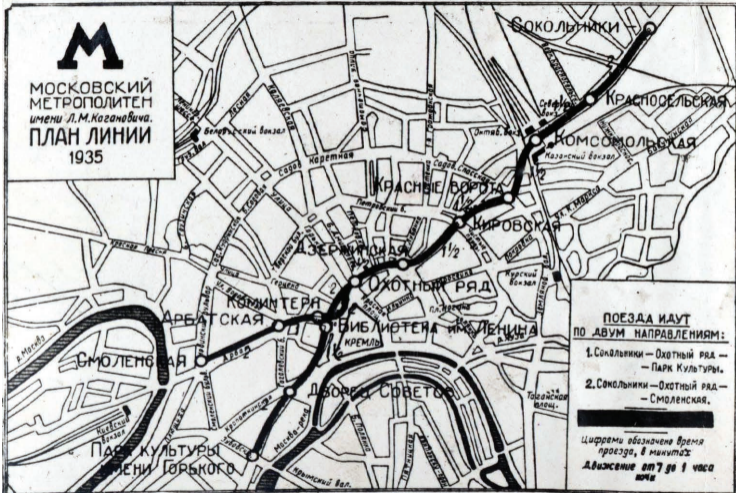




M



МОСКОВСКИЙ
МЕТРОПОЛИТЕН
имени Л.М.Кагановича.
ПЛАН ЛИНИИ
1935



ПОЕЗДА ИДУТ
ПО ДВУМ НАПРАВЛЕНИЯМ:

1. Сокольники — Охотный Ряд —
— Парк Культуры.
2. Сокольники — Охотный Ряд —
— Смоленская.

Цифрами обозначено время
проезда, в минутах
Движение от 7 до 1 часа
ночи

"Немедленно приступить к подготовительной работе по сооружению Метрополитена в г. Москве."

/Из постановления Ионьского пленума ЦК ВКП/б/ 1931 г./

В настоящем альбоме показаны все станции Московского Метрополитена и главные вестибюли. Это только небольшая часть всего грандиозного строительства, выполненного в рекордно короткий срок рабочим классом Советского Союза под руководством великой Партии Большевиков и вдохновителя социалистических побед вождя рабочего класса тов. СТАЛИНА.

Советский Метрополитен, оправдавший на практике полностью все те требования, которые были предъявлены ему Партией, Правительством и грудящимися нашей красной столицей, сдан в эксплуатацию 15-го Мая 1935 года.

Для того, чтобы построить первую очередь Московского Метрополитена /11½ км. пути/ необходимо было вынуть из недр Москвы 2.300 тыс. куб. метров грунта, уложить в подземные тоннели 857 тыс. куб. метр. бетона, причем около 90% работы выполнено только в 1934 году.

На строительство первой очереди Московского Метрополитена ушло 88 тыс. тонн металла, леса 580 тыс. куб. метр., цемента 296тысяч тонн, гоня и рубероида 300 тыс. рулонов, мрамора 21 тыс. кв. метра и других облицовочных материалов 45 т.кв. метров.

На строительстве освоен целый ряд новых методов работ; искусственное замораживание грунтов, искусственное превращение глыб в камень, искусственное водопонижение, шитовая проходка, опускание кассонов-тоннелей и др. Это свидетельствует о применении на строительстве самых передовых методов техники.

Нашей промышленностью освоенно и построено из советских материалов много нового оборудования, впервые применяющегося в Советском Союзе: движущиеся лестницы - эскалаторы, сигнализация и автоблокировка, цельно-сварные вагоны, ряд новых осветительных арматур, вентиляция, тринги и пр.

Строительство Московского Метрополитена выполнено в короткий срок, благодаря неустанным руководству Московского Комитета Партии, большой настойчивости и энтузиазму всего рабочего, инженерно-технического коллектива Строительства и систематического личного руководстве Л.М.Кагановича.

Особо большая заслуга в деле строительства Метрополитена принадлежит Московской организации комсомола, послужившей не строительству лучших своих людей.

По предложению вождя нашей Партии т. Сталина, Московская организация Комсомола награждена высшей наградой - орденом Ленина.

Наш Метрополитен по праву является лучшим в мире. Он построен для удобства трудящихся и в их интересах.

Сооружением Метрополитена заложена прочная основа и выполнено Сталинского генерального плана реконструкции гор.Москвы.

Московский Метрополитен назван именем т.Кагановича, - того, кто вдохновлял строителей на работу, кто изо-дня в день организовывал строителей и указывал пути к разрешению всех трудностей.

"Наш Метрополитен является символом нового социалистического успеха и воплощает в себе всю силу нового независимого рабочего класса, строящего и работающего на новых основах, противоположных тем, на которых создавалось капиталистическое хозяйство" /Л.М.Каганович/.

Составлено Л.А.БРОДСКИМ

под общей редакцией И.С. ШЕЛЮБСКОГО.

Гдезит № 3-26258 изд. ЦС ОПТЭ

Фотограф КАЦ Б.Э. Фото-фабрики "ТУРИСТ".

Commencer immédiatement les travaux préliminaires
pour la construction du Métro de Moscou

/ Extrait de la résolution du Comité Central
du Parti Communiste de l'URSS à la séance
plénière du mois de juin 1931 /.

Le présent album contient les photos de toutes les stations de Métro de Moscou, ainsi que de ses vestibules les plus importants. En effet, ces photos ne présentent qu'une petite partie de la construction grandiose, réalisée avec une vitesse battant tous les records par les ouvriers soviétiques sous la direction du Parti Bolchévique et du camarade Staline, grand chef de la classe ouvrière, inspirateur et organisateur des conquêtes du socialisme.

Après avoir réalisé toutes les conditions posées par le gouvernement, le Parti et les travailleurs de notre Capitale rouge, le Métro de Moscou fut mis en exploitation le 15 mai 1935.

La construction de la première ligne du Métro de Moscou, qui s'est étendue en 11,5 km., a nécessité des travaux considérables: il fut extrait 2.300 mille mètres cube de terre du sol et il fut posé 857 mille mètres cube de béton dans les tunnels souterrains: d'ailleurs 90% de ces travaux furent accomplis au cours de 1934. La construction a consommé 88 mille tonnes de métal, 580 mille mètres cube de ciment, 296 mille tonnes de tôle et rubéroïde, 300 mille rouleaux, 21 mille mètres carrés de marbre et 45 mille mètres carrés d'autres matériaux de revêtement.

Au cours de ces travaux les travailleurs soviétiques se sont assimilés des nouvelles méthodes du travail: congélation artificielle du sol, transformation artificielle des sables cou-lants en pierre, abaissement artificiel du niveau des eaux, per-cement du souterrain avec le bouclier, descente des caissons -

tonnels etc. Ainsi les méthodes les plus avancées furent appliquées à la construction du Métro de Moscou.

Notre industrie a produit un nombre des objets exclusivement avec les matériaux soviétiques, objets employés en URSS pour la première fois: escaliers roulants, appareils de signalisation et d'autoblocage, wagons soudés, nouvelles installations d'éclairage, ventilation, tubings etc.

Grâce à l'enthousiasme de la collectivité d'ouvriers, d'ingénieurs et de techniciens et grâce à la direction infailible du Parti Communiste et à la participation personnelle du camarade L. Kaganovitch la construction du Métro de Moscou fut accomplie dans un délai très court.

C'est au jeunesses communistes de Moscou qu'appartient le plus grand mérite dans le succès de cet oeuvre, puisqu'elles ont délégué à la construction leurs meilleurs camarades. Sur la proposition du chef de notre Parti, le camarade Staline, les jeunesses communistes de Moscou ont reçu l'ordre de Lénine, distinction supérieure au pays des Soviets.

Notre Métro est considéré avec droit comme le meilleur dans le monde entier; il est construit pour le confort des travailleurs et correspond- entièrement à leurs intérêts.

La construction du Métro a jeté des bases solides pour la réalisation du plan général de Staline concernant la reconstruction de la ville de Moscou.

Le Métro de Moscou a reçu le nom de L.Kaganovitch, celui qui inspirait les constructeurs dans leur travail, qui les organisait au jour le jour et qui leur indiquait les moyens de surmonter toutes les difficultés.

"Notre Métro est le symbole du succès du socialisme, l'incarnation de toute la force de la classe ouvrière indépendante travail-

lant dans les conditions nouvelles, conditions opposées à celles
dans lesquelles fut créé l'économie capitaliste" /L.Kaganovitch/.

L.A. Brodski

Rédaction de I.S. Schelubski

Photo-fabrique "Tourist"

Le photographe Katz, B.E.

Edition C.C.S.P.T.E.

Glawlit B.26258



1. И.В. Сталин и Л.М. Каганович.
J.W. Staline et L.M. Kaganowitsch.



* Ст. «Красносельская» Платформа.
Station „Krasnoselskaja“ Platforme.



Ст. Красносельская. Вестибюль.
Station „Krasnoselskaja“ Entrée.



6. Ст. Комсомольская. Платформа.
Station „Komsomolskaja“ Platforme.



7. Ст. Комсомольская." Вестибюль.
Station "Komsomolskaja." Entrée



8. Ст. „Комсомольская“ Вестибюль
Station „Komsomolskaja“ Entrée



9. Ст. „Красные Ворота.“
Station „Porte Rouge.“



10. Ст. „Красные Ворота“. Вестибюль.
Station „Porte Rouge“. Entrée.



2. Ст. „Сокольники“
Station „Sokolniki“.



3. Ст. „Сокольники“ Вестибюль.
Station „Sokolniki“ Entrance



II. Ст. Кировская. Платформа.
Station Kizovskaja. Plateforme.



12. Ст. Кировская. Вестибюль.
Station „Kizovskaja“ Entrance.



13 Ст. Дзержинская. Платформа.
Station „Dzerzhinskaja“ Platforme.



14. Ст. ДЗЕРЖИНСКАЯ. ВЕСТИБУЛЬ.
Station „Dzerzhinskaja“ ёнтрёе.



15. Ст. ДЗЕРЖИНСКАЯ. ЭСКАЛАТОР.
Station „Dzerzjinskaja“ Escalateur.



16. Ст. „Охотный ряд“
Station „Ochotni Rjad“



17. Ст. „Охотный ряд“ Вестибюль.
Station „Ochotni Rjad“ Entrée.



18. Ст. Охотный ряд: Вестибюль.
Station Ochotni Ryad: Entrée.



19. Ст. «Библиотека Ленина»
Station „Bibliothèque Lenine.”



20. Ст. „Библиотека Ленина“ Вестибюль.
Station „Bibliothèque Lenine“ Entrée.



21. Ст. "Дворец Советов."
Station "Palais des Soviets."



22. Ст. "Дворец Советов" Вестибюль.
Station "Palais des Soviets" Entrée



23. Ст. „Дворец Советов“ Переходы.
Station „Palais des Soviets“ Couloirs.



24. Ст. "Парк Культуры им. М. Горького." Вестибюль. . .
Station "Park de Culture M. Gorky." Entrée.



25. Ст. "Парк Культуры им. М. Горького."
Station "Park de Culture M. Gorki."



26. Ст. Ул. Коминтерна
Station „Rue Comintern“



27. Ст. „АРБАТСКАЯ.“
Station „Arbatskaja.“



28. Ст. „АРБАТСКАЯ.“ ВЕСТИБЮЛЬ.
Station „Arbatskaja.“ Entrée.



29. Ст. „СМОЛЕНСКАЯ“
Station „Smolenskaja“.



31. Тоннель.
Топлев.



32. *Поезд Московского метрополитена*
Train du Métropolitain de Moscou.



33. Вагон - внутренний вид.
Voiture-interieur.

