

Ударник МЕТРОСТРОЯ

ВТОРНИК,
5 апреля 1949 г.
№ 80 (4533).
ЦЕНА 10 коп.

ОРГАН ПАРТИЙНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ДОПРОФСОЖА И УПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО ОРДЕНА ЛЕНИНА И ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Пятая сессия Московского городского Совета депутатов трудящихся

31 марта — 1 апреля состоялась пятая сессия Московского городского Совета депутатов трудящихся (второго созыва).

В президиуме — гг. Г. М. Попов, И. А. Нарфенов, И. А. Власов, Б. Н. Черноусов, А. Ф. Горкин, С. А. Жолнин, П. Г. Бурчиличев, С. М. Буденный, К. А. Мерещков, С. И. Вавилов, Н. П. Фирюбин, П. М. Колотыркин, Н. Н. Данилов, Т. А. Селиванов, П. В. Абрамов, М. А. Яснов, члены Исполнительного комитета; начальники управлений, заведующие отделами Московского Совета.

Сессию открыл заместитель председателя Исполкома Моссовета депутат Т. А. Селиванов.

Председателем сессии избирается депутат И. М. Колотыркин, секретарем сессии — депутат Е. Ф. Бабурина.

Сессия утвердила следующий порядок дня: 1. План развития городского хозяйства Москвы на 1949 год; 2. Бюджет гор. Москвы на 1949 год и утверждение отчета об исполнении бюджета за 1948 год.

С докладом по первому вопросу выступил заместитель председателя Исполкома Московского Совета депутат П. В. Абрамов.

— В 1948 году, — сказал докладчик, — промышленность Москвы и Московской области значительно превзошла довоенный уровень производства. Свыше 600 предприятий завершили выполнение пятилетнего плана по уровню производства в три года. Работники московской промышленности с честью выполнили обязательства, взятые в письме товарищу Сталину, — дали в прошлом году государству более 2 миллиардов рублей сверхплановых накоплений.

Московские предприятия успешно вступили в 1949 год. Выпуск валовой продукции за два месяца превысил план на 6,1 проц.

Докладчик подробно останавливается на достижениях трудящихся Москвы в восстановлении и развитии городского хозяйства столицы. План 1948 года городской промышленностью, всеми основными эксплуатационными и строительными организациями Моссовета выполнен с превышением. Широко развернулось строительство жилых домов. Быстрыми темпами осуществляются газификация и теплофикация домов и строительство четвертой очереди метрополитена. Все больший размах приобретают благоустройство и озеленение столицы.

В результате успешного выполнения плана 1948 года основные отрасли городского хозяйства Москвы достигли довоенного уровня, а некоторые превзошли его в значительных размерах. По сравнению с 1940 годом жилая площадь в 1948 году увеличилась на 7 процентов, мощность водопроводных станций — на 31,4 процента, протяженность линий метро — на 56,8 проц., протяженность линий троллейбуса — на 11,6 проц. За это же время среднеуточная подача газа возросла в 6 раз.

Москвичи, как и весь советский народ, с огромной радостью встретили постановление Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б) о разработке нового генерального плана реконструкции Москвы на 20—25 лет.

— Трудящиеся столицы горячо благодарят правительство, Центральный Комитет партии и товарища Сталина за отеческую заботу о Москве! — Эти слова докладчика вызывают бурные аплодисменты всех присутствующих на сессии.

Совет Министров СССР и ЦК ВКП(б) поставили задачу — в ближайшие три—четыре года выполнить основные задания 10-летнего плана по реконструкции городского хозяйства Москвы. Представленный на утверждение сессии план развития городского хозяйства Москвы направлен к выполнению этой задачи. Руководствуясь решениями Московской IX областной и

VIII городской объединенной партийной конференции, Исполком Моссовета предусмотрел в плане на 1949 год мероприятия по улучшению производственной и эксплуатационной деятельности предприятий городского хозяйства Москвы и их дальнейшему развитию. Капитальные вложения на развитие городского хозяйства столицы определены на 1949 год в размере 2 миллиардов 875 миллионов рублей — на 16 проц. больше, чем в 1948 году.

Далее докладчик подробно характеризует план 1949 года по отдельным отраслям хозяйства города.

В течение прошлого года сдано в эксплуатацию жилой площади в два раза больше, чем в 1947 году. Однако ряд строительных организаций министерств и ведомств не выполнил плана жилищного строительства в Москве. Строительные организации министерств тяжелой машиностроения, электростанций, машиностроения и приборостроения, автомобильной и тракторной промышленности, путей сообщения и некоторых других в течение ряда лет срывают выполнение государственного плана жилищного строительства в Москве. В этом году должно быть введено в эксплуатацию 378 тысяч квадратных метров новой жилой площади — почти в полтора раза больше, чем в прошлом году.

Важнейшим условием повышения темпов жилищного строительства является широкое применение скоростных методов строительства домов по типовым проектам. Строительные организации Моссовета развернули скоростное строительство типовых домов. В районе Песчаной улицы в прошлом году начато строительство крупного жилого массива, в котором по проекту предусматривается построить более 300 многоэтажных жилых домов, школы, магазины, кинотеатры и детские учреждения. К строительству 4—5-этажных типовых домов заводского изготовления приступили также Метрострой и строительные организации Министерства вооруженных сил.

— Пора, — говорит докладчик, — и другим строительным организациям Москвы отказаться от кустарщины и перейти к передовым методам типового, поточно-скоростного строительства.

Тов. Абрамов докладывает далее о плане строительства жилых домов на магистралях города по индивидуальным проектам. На улице Горького будет закончено строительство четырех многоэтажных домов и начнется сооружение большого жилого дома на участке от гостиницы «Националь» до Центрального телеграфа. На Петровке начнется строительство крупного жилого дома, который займет весь участок от Кузнецкого моста до Столешникова переулка. Будут продолжены работы по застройке Можайского, Ленинградского и Калужского шоссе и Садового кольца.

Одновременно с новым строительством большие работы проводятся по восстановлению и ремонту существующего жилого фонда. За истекшие три года на восстановление и благоустройство жилого фонда Москвы израсходовано 1 миллиард 180 миллионов рублей. Это позволило отремонтировать 28 тысяч домов.

Моссовет и районные Советы приняли ряд мер для усиления мощности ремонтно-строительных организаций и укрепления их производственной базы. Вместе с тем докладчик критикует отдельные исполкомы райсоветов, которые недостаточно энергично борются за повышение мощности и улучшение работы своих ремонтно-строительных контор.

Большой размах приняты работы по газификации столицы. Только в послевоенные годы на работы, связанные с газификацией города, израсходовано около 800 миллионов рублей. В 1948 году газифицировано 44 тысячи квартир. Правительство высоко оценило заслуги строителей газопровода Саратов—Москва и работников

газового хозяйства столицы. Указом Президиума Верховного Совета СССР газопроводу Саратов—Москва присвоено имя великого Сталина. Строительная организация Моссовета «Мосгазстрой» награждена орденом Ленина. Орденами и медалями Советского Союза награждены 998 передовых рабочих, инженеров и техников, наиболее отличившихся в работах по газификации Москвы.

— Нашими успехами в газификации Москвы, — говорит докладчик, — мы прежде всего обязаны товарищу Сталину, его повседневному вниманию и огромной помощи, которую он нам оказывает. Товарищ Сталин лично следит за работами по газификации Москвы. (Бурные аплодисменты).

Аплодисменты раздаются с новой силой, когда докладчик сообщает о том, что недавно товарищем Сталиным подписано постановление Совета Министров СССР о дальнейшем развитии газоснабжения Москвы.

В 1949 году широко будут проводиться работы по теплофикации города, по развитию водопроводного и канализационного хозяйства. В текущем году предстоит завершить строительство второй очереди Черепковской водопроводной станции.

На развитие городского транспорта в 1949 году выделено 733 миллиона рублей — на 12,8 процента больше, чем в прошлом году. В третьем квартале войдет в эксплуатацию первый участок четвертой очереди метрополитена — от Курского вокзала до Центрального парка культуры и отдыха имени Горького протяжением в 7,1 километра. В 1949 году будет построено 28,5 километра троллейбусных линий.

Постановление правительства «Вопросы столицы СССР — Москвы», принятое в прошлом году по инициативе товарища Сталина, предусматривает проведение крупнейших мероприятий по благоустройству города. К концу 1951 года предстоит расширить в 2—3 раза проезжую часть и мосты на Рязанском, Хорошевском, Варшавском, Ярославском и других шоссе. В течение 1949—1953 годов будет проведено переустройство всех трамвайных путей с заменой существующих рельсов рельсами тяжелого типа, будет покрыто асфальтом 1 миллион 800 тысяч квадратных метров проездов и тротуаров. На 60 улицах города во всех домовладениях будут асфальтированы дворы.

В 1949 году предстоит продолжать работы по озеленению города. Намечены посадка многолетних деревьев по улице Горького — от площади Пушкина до Белорусского вокзала, на Садовом кольце — от площади Маяковского до площади Восстания, на Ярославском шоссе и на ряде других улиц, разбивка скверов на площадях Пушкина и Свердлова, благоустройство Пинюнерских прудов и Ильинского сквера.

Далее докладчик говорит о развитии производства товаров широкого потребления, развертывании торговли и общественного питания, приводит цифры, характеризующие дальнейшее улучшение здравоохранения, народного образования.

Горячими аплодисментами отвечают собравшиеся на заключительные слова докладчика:

— В то время как капиталистический мир не может преодолеть глубочайшее противоречия послевоенного периода и ищет выхода в подготовке новой войны, советские люди, успешно претворяя в жизнь послевоенный план развития народного хозяйства, неуклонно ускоряют темпы своего победоносного движения вперед, к коммунизму. Воодушевленные неустанной заботой партии, правительства и лично товарища Сталина о Москве, рабочие и служащие, инженеры и техники, работники науки и культуры столицы еще шире развернут социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана 1949 года.

— Да здравствует наше родное советское правительство!

— Да здравствует ленинско-сталинский Центральный Комитет Всесоюзной коммунистической партии большевиков!

— Да здравствует наш великий вождь и учитель родной товарищ Сталин!

В зале возникает бурная, продолжительная овация в честь товарища Сталина.

С докладом по второму вопросу — о бюджете гор. Москвы на 1949 год и итогах исполнения бюджета за 1948 год — выступил начальник городского финансового управления депутат В. Е. Михеев.

Представленный на утверждение сессии бюджет Москвы на 1949 год составляет по доходам 3.503.933 тыс. рублей и по расходам — 3.479.869 тыс. рублей — с превышением доходов над расходами в сумме 24.064 тыс. рублей. По сравнению с прошлым годом доходы бюджета в 1949 году увеличиваются на 19,1 проц., а расходы — на 20,2 проц.

Заслушав затем содоклад председателя бюджетной комиссии Московского Совета депутата А. И. Макарова, сессия приступила к обсуждению заслушанных докладов. Выступавшие в прениях с чувством глубокой благодарности говорили о повседневной заботе партии, советского правительства, лично товарища Сталина о Москве, о повышении благосостояния трудящихся.

С огромным удовлетворением депутаты говорили об историческом постановлении Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б) о разработке нового генерального плана реконструкции Москвы. В выступлениях подчеркивалось, что претворение в жизнь нового генерального плана реконструкции Москвы является кровным делом всех трудящихся столицы.

Депутаты единодушно одобряли план развития городского хозяйства Москвы и бюджет города на 1949 год, представленные на утверждение сессии. Выступавшие вносили ценные предложения, направленные на досрочное выполнение заданий послевоенной сталинской пятилетки. Вместе с тем депутаты вскрывали недостатки в работе некоторых городских организаций и намечали пути быстрого устранения этих недостатков.

В прениях выступили депутаты П. А. Логинов, И. И. Солодилов, С. И. Чижов, А. В. Астафьев, С. Ф. Анфимов, Е. Г. Васильева, Н. М. Шахова, П. И. Бобровников, К. В. Трофимов, М. Е. Качалов, Д. П. Лебедев, А. М. Державина, И. Д. Иванов, А. Л. Уханов, Б. Н. Заседателев, П. Т. Приданников, И. Б. Куксин, начальник городского Управления промышленности стройматериалов и стройдеталей тов. А. С. Антоенков, председатель Исполкома Ленинского районного Совета тов. А. И. Кононенко.

Московский Совет депутатов трудящихся утвердил план развития городского хозяйства Москвы на 1949 год, бюджет на 1949 год и отчет об исполнении бюджета за 1948 год.

Московский Совет призвал трудящихся столицы в ответ на постановление Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б) «О разработке нового генерального плана реконструкции Москвы» еще шире развернуть социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана 1949 года и своим самоотверженным творческим трудом добиться новых успехов в борьбе за дальнейшее социалистическое переустройство советской столицы.

Московский Совет избрал заместителем председателя Исполкома Моссовета депутата В. Ф. Промыслова. Членом Исполкома Моссовета избран депутат И. В. Горюшкин — председатель Московского городского Совета профессиональных союзов.

С огромным воодушевлением участники сессии приняли приветствие Председателю Совета Министров СССР товарищу И. В. Сталину.

СООРУЖЕНИЕ ТОННЕЛЕЙ „ПО ХОРДАМ ЗЕМНОГО ШАРА“

«...Возникла идея быстрого железнодорожного сообщения в тоннелях по хордам земного шара. В частности предполагается тоннельная трасса Лиссабон—Москва с двумя промежуточными пунктами — Париж и Берлин... Предполагается, что в процессе производства работ по прокладке тоннелей на больших глубинах будут вскрыты огромные минеральные богатства, которые вызовут к жизни ряд горнопромышленных предприятий. Эксплуатация этих природных богатств будет вестись параллельно с работами по сооружению тоннелей».

К этому сообщению приложены два чертежа: «Проект трассы сверхскоростной железной дороги Лиссабон—Москва» и «Проект тоннеля сверхскоростной железной дороги Лиссабон—Москва» (не смешивать: не Москва — Лиссабон, а Лиссабон — Москва!).

Читаешь и невольно задаешь себе вопрос: где, у кого возникла эта идея? Кем предусматривается претворение ее в жизнь? Кем «будут вскрыты огромные минеральные богатства»? Какой мировой сверхстрой будет строить, параллельно использовать природные богатства и потом эксплуатировать готовый тоннель протяжением в 4,000 километров, соединяющий столицу Португалии Лиссабон с Москвой?

Может быть, это подается как фантастика, бесплодные мечтания? Нет. Автор утверждает: «Несмотря на всю фантастичность этого проекта, никто не может поручиться, что в будущем он не претворится в действительность».

Откуда это взято? Очевидно, подумает читатель, из литературы, которой наводняют сейчас книжный рынок Европы проповедники пресловутого «плана Маршалла» и Северо-Атлантического пакта, сторонники безудержного стремления американских империалистов захватить весь мир, подчинить денежному мешку Уолл-Стрита экономику европейских стран, лишить их национальной независимости и политических прав. Нет! Это написано на 87—88 стр. в книге В. Л. Маковского: «Тоннели. Проектирование и строительство», выпущенной в свет издательством Академии архитектуры в 1948 году.

Безлихоть сколько-нибудь внимательно прочесть эту огромную по объему книгу (96 печатных листов, 763 страницы), то станет совершенно ясно, что проект сооружения тоннелей по хордам земного шара у В. Л. Маковского помещен не случайно.

Принцип партийности требует глубокого изучения нашей отечественной, советской техники тоннелестроения, горячей пропаганды передового опыта новаторов—инженеров и стахановцев, показа преимуществ нашего социалистического строя перед капиталистическим. Зарубежный опыт тоннелестроения должен оцениваться критически, с наших, советских позиций, брать из него нужно только то, что действительно заслуживает внимания. При этом надо показать звериную, эксплуататорскую сущность капитализма, стоящего на пути всего передового и прогрессивного, его ограниченность, подход к вопросам техники с точки зрения интересов денежного мешка.

В. Л. Маковский далек от этих требований партийности литературы. Он выступает в своей книге как антипатриот, безродный космополит. Из 763 страниц книги нашему отечественному тоннелестроению посвящено не более одной четвертой части, а остальные три четверти посвящены восхвалению зарубежной техники, ее мнимых достижений.

Из 77 страниц, посвященных историческому обзору тоннелестроения, только 11 отведено советскому опыту. Свои иностранные описания и многочисленные иллюстрации автор поместил в таком порядке: вначале метрополитен Лондона, Парижа, Берлина, Нью-Йорка, Бостона, Филадельфии, Буэнос-Айреса, Глазго, Ливерпуля, Будапешта, Мадрида, Афин, Токио, Кобе, Осака, Осло, Чикаго, затем проект метрополитена Рима, метрополитен Стокгольма, проект метрополитена Праги, проект метрополитена Варшавы и, наконец, самый последний, только после проекта метрополитена Варшавы, Московский метрополитен (СССР). Так в скобках и указано — (СССР). Зачем? Очевидно, для того, чтобы советский читатель как-нибудь не перепутал стран и не поставил Москву впереди Буэнос-Айреса или Ливерпуля, а заграничный читатель узнал, что Москва находится в СССР, а не в каком-нибудь другом месте.

Подробно разобрав все тоннели и метрополитены мира, автор определял нашему отечественному метрополитену самое пос-

леднее место, поставив Москву и Советский Союз в хвосте мировой тоннельной техники.

Товарищ Сталин еще 10 лет назад, 8 марта 1939 года, в отчетном докладе на XVIII съезде партии говорил:

«Можно сказать без преувеличения, что с точки зрения техники производства, с точки зрения насыщенности промышленно-сти и земледелия новой техникой, наша страна является наиболее передовой в сравнении с любой другой страной, где старое оборудование висит на ногах у производства и тормозит дело внедрения новой техники» («Вопросы ленинизма», XI издание, стр. 575). И далее: «Выходит, таким образом, что по технике производства и темпам роста нашей промышленности мы уже догнали и перегнали главные капиталистические страны» (там же, стр. 577).

Эти слова товарища Сталина в полной мере относятся и к отечественному тоннелестроению. Весь советский народ знает, что Московский метрополитен, построенный советскими рабочими и инженерами по проектам советских инженеров, из советских материалов, при помощи советских машин и механизмов, является лучшим в мире метрополитеном, а наша техника тоннелестроения — самая передовая техника в мире. Приезжающие в Москву передовые, прогрессивные деятели всех стран восхищаются нашим метрополитеном, враги, и те, правда с зубным скрежетом, вынуждены признать преимущества нашего метрополитена перед зарубежными метро.

В. Л. Маковский понимает, что обойти эти всем известные факты нельзя. И он вынужден сказать о том, что «исключительный размах щитовых работ, принятый на 2-й очереди строительства, еще не имеет прецедентов в мировой тоннельной практике» (стр. 72). Можно привести и ряд других подобных высказываний, но они понадобились автору для того, чтобы прикрасить свое пренебрежение к нашему советскому тоннелестроению, которым пронизана вся книга.

«Главное заключается в том, — пишет Маковский, — что советские техники научились не только решать задачу сооружения, но и держать курс на культурное и мастерское проведение самого процесса тоннелирования» (стр. 8). Определив, что главное для советских инженеров состоит в том, чтобы «держать курс», автор продолжает поучать: «Перед инженерно-техническим коллективом тоннельщиков Союза открывается (!) широкая арена для творческой работы в области проектирования ряда новых тоннельных методов, новых машин и оборудования. Богатейшая промышленность СССР в состоянии вооружать нас любыми техническими агрегатами и оборудованием, и наша основная задача будет (!) заключаться в том, чтобы создать высший класс комплексной механизации всех тоннельных процессов. Этим самым мы в специальной области сооружения тоннелей **определенно превзойдем (!)** достижения науки и техники за пределами нашей страны».

Здесь автор, как говорится, поставил все точки над и, показав свое подлинное отношение к советской технике тоннелестроения.

В. Л. Маковский, как истый космополит, с упорством, достойным иного применения, старается нашу национальную самобытность, все наше, советское, в области тоннелестроения растворить в мировой тоннельной технике. «Предпринятые в грандиозном масштабе и в чрезвычайно сложных природных условиях тоннельные работы на Метрострое вызвали к жизни ряд новых приемов тоннелирования, являющихся ценным вкладом в мировую тоннельную технику» (стр. 7). Фактически игнорируя первородство советской техники во многих областях тоннелестроения, автор безудержно рекламирует не только отдельных иностранцев, зачастую никакого отношения к тоннельной технике не имеющих, но и целые иностранные фирмы. «Парижский филиал американской фирмы Блю-Нокс, имеющий большой опыт по подвижным металлургическим кружалам, механизированной укладке бетона и ведению тоннельных работ, усовершенствовал и механизировал парижский способ работ» (стр. 276).

Необходимо отметить еще одну характерную особенность «труда» В. Л. Маковского — саморекламу, которой заражена

вся книга: «Герметический щит ВЛМ-1 системы инж. Маковского» (стр. 343). «Проходка шахтных стволов вертикальным щитом ВЛМ-2 системы В. Л. Маковского» (стр. 233). Метростроевцы хорошо знают, что таких щитов в природе не существует, и будут ли они когда-либо существовать — неизвестно.

Этим перечень самовосхвалений не ограничивается. Далее следует: «В основном конструкции полуцилиндра, запроектированные под руководством автора...» (стр. 356). «Большая работа по разработке новых систем тоннельных машин проведена рядом советских инженеров, в частности — коллективом инженеров Технического отдела Метростроя под руководством автора» (стр. 363). «Основные положения по организации и механизации работ в условиях метростроения (проект автора)» (стр. 398). Однако, какие машины разработаны под руководством «автора», осталось неизвестным.

Наша страна имеет богатый опыт восстановления железнодорожных тоннелей, расширения их габаритов. Особенно большие успехи в этой области были достигнуты в годы Великой Отечественной войны против гитлеровских захватчиков и в послевоенный период. В частности, Главтоннельметростроем были разработаны и применены новые методы восстановления тоннелей без прекращения движения поездов. По этим вопросам имеются печатные труды инженеров А. И. Барышикова, М. И. Дандурова и других. Но в обширной книге В. Л. Маковского не нашлось места для освещения достижений советской техники восстановления тоннелей. В разделе: «Реконструкция и восстановление тоннелей», занимающем 43 страницы, этому вопросу посвящено всего несколько строк: «Опыт автора по восстановлению тоннелей в период Великой Отечественной войны показал, что приемами советской техники тоннелестроения имеется полная возможность успешно и быстро провести капитальное восстановление тоннеля, несмотря на значительные размеры разрушения, произведенного противником» (стр. 682).

Казалось бы, автор вслед за этим подкрепит свой «опыт» примерами, расскажет о приемах и методах советской техники, но этого не произошло. Сообщив насмешливыми фразами об одном случае восстановления тоннеля, автор поспешил перейти к более подробному описанию восстановления тоннеля Оннуа (?), разрушенного германской армией при отступлении в период первой мировой войны.

Можно с уверенностью сказать, что любой учебник, любое пособие для рабочих или инженеров будет полноценным только в том случае, если в нем подробно освещены стахановское движение, борьба новаторов производства за темпы и качество сооружений. На протяжении шестнадцати лет стахановцы Метростроя внесли большой вклад в технику и организацию тоннелестроения. Какое же отражение нашел опыт стахановцев в книге В. Л. Маковского?

Во введении к книге автор как будто бы поставил этот вопрос во весь рост: «Совершенно исключительный по своим результатам сдвиг был дан развернувшимся в тоннельном деле стахановским движением. Были достигнуты рекордные скорости проходки штолен — по 4,2 пог. метра в смену» (рекорд бригады тов. Лушника, шахта № 75—77 Метростроя) (стр. 7). Напомним, что этот факт имел место более 12 лет тому назад на строительстве II очереди метрополитена и что тов. Лушник давно уже стал инженером.

Проследим, как показал автор стахановское движение в самой книге. Перелистав 250 страниц, мы находим следующие строки: «При проходке взрывным способом штольни в карбонных глинах на шахте № 75—77 Метростроя бригадой тов. Лушника была достигнута скорость проходки 4,22 м в смену при площади забоя штольни в 7,8 м². И, наконец, на стр. 324 в третий раз читаем то же самое: «При сооружении тоннелей Московского метрополитена достигнута скорость проходки до 4,22 м в смену, что составляет до 13 метров в сутки (рекорд стахановца тов. Лушника)».

Вот и все о труде стахановцев. Сколько бы читатель ни старался, больше об опыте стахановцев, кроме общих фраз, он ничего не найдет. В. Л. Маковский начал книгу громкой фразой о «совершенно исключительном по своим результатам развернувшимся стахановском движении», а кончил совершенно откровенным пусканием пыли в глаза, смазыванием значения стахановского движения, самоотверженно-го труда новаторов-метростроевцев.

Нельзя не отметить еще одну особенность книги В. Л. Маковского. Речь идет об искажении и засоренности (до тошноты, до отвращения) нашего родного языка иностранными словами. Зачем, например, автору понадобилось выдумывать такое новое слово, как «тоннелирование», которым пересыпана вся книга, вместо общепринятого и всем понятного слова «тоннелестроение»? Зачем автор при описании Берлинского метрополитена (стр. 50) переводит русские слова — «городская железная дорога» на немецкое «штатдбан» и дальше употребляет только этот «штатдбан», а Лондонский метрополитен везде именует только «Андерграунд»? Почему систему галлерей для удаления воды называет «вассерштолен», а наклонные мальчики для поддержания балок «контрфшампи»?

Зачем понадобилось автору применять вместо простых слов — приверженцы, последователи непонятное, почти не употребляемое у нас — адепты? Почему автор не нашел простых и понятных русских слов для того, чтобы должным образом оценить достижения нашего советского тоннелестроения?

Все это делается им, конечно, неслучайно. Он подбирает, притаскивает, насаждает иностранные слова взамен русских для мнимого показа своей эрудиции, для того, чтобы при помощи этого ложного приема, исходящего из того, что все иностранное лучше, умнее нашего отечественного, а наш русский язык беднее иностранного, — стать над нами, выше нас, «убить» нас, простых советских инженеров, своей иностранной ученостью.

Нет, В. Л. Маковский! Мы отбрасываем прочь ваше барски-пренебрежительное отношение к нашей советской действительности, к великому русскому языку. Мы не «адепты» заграницы, мы советские патриоты, горячо любящие свою Родину. Мы изучаем и будем изучать все прогрессивное, передовое в мировой культуре, будем изучать иностранные языки, но оценивать свой труд будем на своем родном языке.

Вместо «шедевр мирового метростроения» мы скажем: советский народ под руководством большевистской партии, без всякой помощи заграницы построил лучший в мире метрополитен. Вместо «триумф мировой техники» мы скажем: советский народ на основе победоносного выполнения сталинских пятилеток создал первоклассную технику тоннелестроения. И еще обязательно скажем: героический советский народ своими победами во всех областях социалистического строительства, победами на фронтах Отечественной войны показал свои выдающиеся способности и таланты. Он создал лучшие образцы человеческого труда в искусстве, науке, технике и под гениальным руководством нашего великого вождя товарища Сталина будет неустанно идти вперед по пути к коммунизму.

В заключение считаю необходимым сделать два вывода. Первое: книга В. Л. Маковского — ненужная книга, она не может служить ни учебным пособием для студентов, ни практическим руководством для инженеров. Больше того, создавая неправильное, искаженное представление о роли и месте советского тоннелестроения, пропитанная идеями космополитизма, эта книга является вредной. Второе: давно настало время обобщить богатейший передовой опыт советского тоннелестроения, создать действительно научный труд, отвечающий требованиям современности. Очевидно, назрела необходимость в создании научно-исследовательского института по тоннелестроению и метростроению, который должен организовать и возглавить работу по обобщению передового, советского опыта.

Н. ГУБАНКОВ,

заместитель начальника Главтоннельметростроя, генерал-директор пути и строительства III ранга.

И. о. ответственного редактора
А. В. ВЛАДИМИРОВ.

Адрес редакции: ул. Куйбышева, 3
Телефоны: К 0-30-10, К 1-83-63.