

СОЦИАЛЬНЫЙ ОБЛИК ПЕРВЫХ ГЕРОЕВ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО

Д.О. Чураков

Аннотация. Статья посвящена 90-летию юбилею открытия Московского метро. Его строительство стало важной страницей истории индустриализации страны, одним из ключевых объектов так называемых строек коммунизма в годы первых пятилеток. Статья продолжает линию отечественной социальной истории, а также истории повседневности. В ней раскрывается проблема социального облика первых метростроителей. Статья показывает, за счет каких слоев населения шло пополнение трудовых ресурсов, занятых при строительстве метро в столице СССР, а также методы, которыми государственные, партийные и хозяйственные органы привлекали на стратегически важное направление развития столичной инфраструктуры нужные кадры. Особое внимание уделено выходцам из русской деревни; молодым москвичам, раньше работавшим на разного рода столичных предприятиях; комсомольцам, пришедшим строить метро по специальным комсомольским путевкам; а также женщинам, которые часто выполняли работы, до революции считавшиеся исключительно мужскими. В статье показано, как пришедшие строить метро разнородные социальные элементы превращались в гордость советского рабочего класса, как решались их бытовые и производственные проблемы, включая вопросы обеспечения жильем, достойной зарплатой, задачи повышения квалификации и т.д. На основе материалов, приводимых в статье, делается вывод о том, что, подобно другим первенцам довоенных пятилеток, Метрострой стал важным отражением и проявлением эпохи строительства в нашей стране нового общества, в центре которого находились люди труда, а их свершения выступали критерием правильности выбранного страной пути развития.

Ключевые слова: московское метро, социальный облик, юбилей, индустриализация, Метрострой, рабочие, молодежь, артель, комсомол, первые пятилетки, строительство, ударничество.

Для цитирования: Чураков Д.О. Социальный облик первых героев строительства метро // Преподаватель XXI век. 2025. № 2. Часть 2. С. 302–314. DOI: 10.31862/2073-9613-2025-2-302-314

© Чураков Д.О., 2025



Контент доступен по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International License
The content is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

THE SOCIAL APPEARANCE OF THE FIRST HEROES OF METRO CONSTRUCTION

D.O. Churakov

Abstract. *The article is dedicated to the 90th anniversary of the opening of the Moscow Metro. Its construction became an important page in the history of the country's industrialization, one of the key objects of the so-called communist construction projects during the first five-year plans. The article continues the line of national social history, as well as the history of everyday life. It reveals the problem of the social appearance of the first metro builders. The article shows which segments of the population contributed to the replenishment of the workforce employed in the construction of the underground in the capital of the USSR, as well as the methods by which the state, party and economic authorities attracted the necessary workforce to the strategically important area of development of the capital's infrastructure. Special attention is paid to people from the Russian rural areas; young Muscovites who used to work at various kinds of enterprises in the capital; Komsomol members who came to build the underground on special Komsomol vouchers; as well as women, who often performed jobs that were considered exclusively male before the revolution. The article shows how diverse social elements who came to build the underground turned into the pride of the Soviet working class, how their domestic and industrial problems were solved, including housing, decent wages, advanced professional training, etc. Based on the materials presented in the article, the conclusion is drawn that, like other pioneers of the pre-war five-year plans, Metrostroy became an important reflection and manifestation of the era of building a new society in our country, centered on working people, and their achievements served as a criterion for the correctness of the country's chosen path of development.*

Keywords: *Moscow metro, social appearance, anniversary, industrialization, Metrostroy, workers, youth, guild, Komsomol, the first five-year plans, construction, high-powered work practices.*

Cite as: Churakov D.O. The social appearance of the first heroes of metro construction. *Prepodavatel XXI vek. Russian Journal of Education.* 2025, No. 2, part 2, pp. 302–314. DOI: 10.31862/2073-9613-2025-2-302-314

303

В 2025 году в общественно-научной жизни РФ будет отмечаться сразу несколько юбилейных дат. Прежде всего это 80-летие победы в Великой Отечественной войне. На фоне данного знаменательного события в жизни нашего государства важное место принадлежит и другой дате — 90-летию открытия московского метро. Строительство Московского метрополитена по праву стоит в одном ряду с легендарными стройками первых пятилеток. Вместе с тем, как бы странно это ни звучало, специализированных исследований по истории метро существует немного, особенно по ранним этапам и предыстории метро. В основном выходили работы историков прежних лет, энтузиастов и ведомственные исследования к очередной памятной дате [1; 2; 3; 4]. Иногда звучал голос зарубежных авторов, изучавших феномен сталинского СССР [5].

Вместе с тем вопрос о строительстве в столице огромного советского государства принципиально нового вида транспортного сообщения в середине 1930-х гг. стоял

очень остро. Уже к началу века численность москвичей, даже без учета жителей пригородов, превысило 1 млн человек и продолжала расти [6, с. 23]. Революция и Гражданская война лишь притормозили этот объективный процесс, но не повернули его вспять. Полностью снять проблему перегруженности прежних транспортных магистралей в Москве были не способны ни трамваи, ни пригородные электрички, ни автобусы, ни такси. Городу требовался метрополитен [7, с. 148]. Первые планы ставили задачу запустить его еще в 1920-е гг., но практической реализации они не получили [8, с. 21]. В период нэпа у страны не было достаточно средств для начала грандиозного строительства новых транспортных магистралей в столице советской державы.

Начавшаяся на рубеже 1920–1930-х гг. эпоха индустриализации сняла все стоявшие на пути строительства московского метро преграды: и политические, и технические, и финансовые, и социальные. В первую очередь в стране было очень мало инженеров, знакомых со спецификой задач, встававших перед организаторами строительства Московского метрополитена. Но даже если бы проблему руководящих и научных кадров удалось решить в сравнительно сжатые сроки, кто смог реализовать грандиозные планы строительства? Требовалось большое количество грамотных рабочих, имеющих профильную квалификацию. Но таких в СССР просто не могло быть, поскольку ранее метро в стране не существовало. Могли пригодиться навыки рабочих-строителей, рабочих горнорудной промышленности, рабочих, имевших опыт, приобретенный при строительстве железных дорог, мостов, туннелей и т.д. Но, во-первых, это, в лучшем случае, были специалисты смежных специальностей, а во-вторых, их тоже не хватало, так как вся страна в условиях первых пятилеток превратилась в огромную строительную площадку.

На это обстоятельство в то время указывали многие современники, в том числе П.П. Ротерт (Роттерт) — начальник Метростроя в период строительства 1-й и 2-й очереди московского метро. Он писал следующее: «...к нам шли опытные старые забойщики, крепильщики и чернорабочие с Донбасса, Урала и других мест, шли специалисты — тоннельщики и кессонщики; они-то своим опытом и знаниями помогли молодым или неопытным рабочим охватить дело проходки туннелей. Но их было мало, они никогда прежде не работали в городских условиях, и поэтому требовалось создавать новые кадры специалистов» [8].

Это было не единичное суждение. Многие участники событий с готовностью подтверждают слова Ротерта. Вот что вспоминал заместитель начальника, а в будущем начальник Метростроя Е.Т. Абакумов: «Инженерно-технический персонал приходилось обучать на ходу. То же и с рабочими. Очень много потребовалось времени и труда, пока люди приобрели необходимые навыки. Бывали у нас такие моменты, когда не хватало знающего человека, чтобы поставить в шахте насос для отлива. Приходилось мне самому с инженерами пускать его в ход. Приходилось собственноручно помогать механику оборудовать клетевой подъем в шахтах. Засучишь рукава и начнешь показывать. Да еще простоишь потом несколько часов, пока механик все поймет и начнет работать правильно. Наш горняк привык работать в крепких породах. Бывало, уйдешь метра на два от закрепленной части, кровля у тебя держится, — если даже и обвалится, никакой катастрофы на поверхности от этого не произойдет — над тобой пустая степь. В городских условиях совсем другое дело: “невежливое обращение” с московскими

грунтами немедленно сказывается на поверхности. На домах змеились щели, а среди жильцов поднимался переполох» [там же].

Главным резервом Метростроя, как и всех знаковых стоек предвоенных пятилеток, становятся выходцы из деревни, вчерашние крестьяне, в поисках лучшей доли устремившиеся в города. Рабочий класс России и до революции был в подавляющем большинстве «крестьянским», а на первых этапах индустриального рывка в СССР эта черта облика рабочего класса только усилилась. Во всех странах, переживающих эпоху индустриализации, миллионы деревенских жителей получают невиданную прежде возможность быстрого социального роста, приобщения к более высокой городской культуре. Уже это создает стимул для миграции крестьян в города.

Однако массовое переселение сельских жителей само по себе не означало легкой жизни для руководителей Метростроя. Необходимо было придать миграционным потокам из деревень нужное для строительства метро направление. Для повышения привлекательности Метростроя широко применялись плакаты. На одном из них (1933 г.) на ударную стройку зазывали обещанием высокого заработка, проживанием в новых бараках, хорошим снабжением различными потребительскими товарами и продуктами питания. Нанимавшимся на строительство метро обещали, что работы будут вестись «по последнему слову международной техники, абсолютно механизированно». Плакаты дополнялись листовками, которые часто содержали письма вчерашних колхозников своим односельчанам. В них рассказывалось, как хорошо живется в Москве и работает на Метрострое [5, с. 189]. Откликом на такую пропаганду становится стихийный приток крестьян на строительство московского метро. Например, из почти 62 тыс. рабочих, завербованных Метростроем в 1934 г., пришли «самотеком» более половины.

Нельзя не отметить один очень важный факт: большую помощь в привлечении крестьян на строительство метрополитена сыграли традиционные формы трудовой самоорганизации. Россия — страна с древней демократической традицией, которая веками жила в территориальной земледельческой общине. Со временем общинные институты трансформировались, стали возникать новые организации на прежней демократической основе, такие, например, как артели мастеров и землячества. В условиях наступления индустриальной эпохи они стали мостиком между деревенским миром и новой городской цивилизацией. Отсюда вовсе не случайна их столь весомая роль в мобилизации трудовых ресурсов на нужды Метростроя. Договор с артельщиками заключался не персонально с каждым, а со старостой. Каким образом артель будет выполнять работу, как распределять ее — было не важно. Точно так же обстояло дело и с денежным вознаграждением: артельщики сами определяли, кто из них какой вклад внес в общее дело и кому сколько нужно по справедливости заплатить.

Несколько иной, более неформальный характер носили землячества, хорошо известные еще со времени развития отходничества до революции. Крестьяне, приехавшие из одной местности, старались устроиться на одном предприятии, иногда даже организовывались в одну бригаду, сообща решали вопросы жилья, быта, досуга, помогали новым своим землякам перебраться в город. Именно так на Метрострое возникла первая бригада. Когда в 1931 г. срочно понадобились дополнительные руки, техник И.Н. Кузнецов отправился к себе на родину в Калугу и вернулся на строительство с коллективом рабочих-земляков [5, с. 182–183].

Поступая на стройку, выходцы из деревни не просто меняли место работы. Для них открывались совершенно новые миры, новые горизонты социального и культурного роста. Преимущественно те, кто был помоложе, стремились закрепиться на новом месте, освоить наиболее престижные профессии, становились ударниками производства и даже выбивались на руководящие позиции. «Меня поражало, как быстро новые рабочие, приходившие из колхозов, переваривались в нашем огромном, сплоченном коллективе, как осваивали они технику работы и росли в культурном отношении. Нет возможности назвать имена всех лучших руководителей, инженерно-технических работников и ударников, так как это заняло бы довольно изрядное место в моем небольшом рассказе», — делился размышлениями Е.Т. Абакумов [8]. Для многих Метрострой становился и судьбой, и призванием. Интересный случай приводит изолировщица 8-й дистанции О.Г. Помялова: «У нас были некоторые комсомольцы — здоровые, как быки, а симулировали и удирали; таких исключали из комсомола, и это правильно. А бывали и такие, что уходят и возвращаются, — вспоминала она. — Один комсомолец, Тантаров, работал у нас с самого начала. Он молодой поэт, пишет стихи. Потом почему-то заартачился и уехал летом к себе на Кавказ... Прожил на Кавказе полтора месяца и приехал обратно. “Не могу, — говорит, — хочу доработать свою дистанцию”. И сейчас опять работает» [там же].

Как ни велик был стихийных приток рабочих рук на строительство метро, масштаб работ был таков, что их вс равно не хватало. Поэтому приходилось задействовать механизмы так называемых «оргнаборов» — плановых организованных наборов рабочей силы, проводившихся по инициативе руководства Метростроя. С этой целью вербовщики выезжали в специально отведенные районы страны. Самая крупная акция по вербовке рабочих была предпринята в 1933 г. в Башкирии. Кроме этого, вербовкой занимались в областях Поволжья, на Украине, в Смоленщине. В Подмоскovie Метрострою также было выделено четыре района, где он мог заниматься вербовкой специалистов, но здесь, поблизости от Москвы, в которой действовало множество других предприятий, организованный набор продвигался не очень успешно.

Спецификой оргнаборов была необходимость договариваться не только с самими крестьянами, но и с властями тех районов и колхозов, которые они покидали, отправляясь в столицу на строительство метро. Это было связано с необходимостью учитывать интересы не только промышленности, но и сельского хозяйства. В деревне на тот момент наблюдался существенный избыток рабочих рук, связанный с аграрным перенаселением предшествующего времени. Казалось бы, о какой конкуренции между городом и деревней в этих условиях может идти речь. Но дело заключалось в том, что в города устремлялись наиболее социально активные люди. Преимущественно это были мужчины трудоспособного возраста, молодежь. Понятно, что советское государство было заинтересовано компенсировать сельскому хозяйству потерю наиболее ценных кадров.

Колхозам, отпускавшим своих членов в город, положена была определенная материальная помощь. Кроме того, такие колхозы получали привилегии в распределении машин, строительстве культурных и социальных объектов и др. Договоры с колхозами оформлялись письменно. В подобного рода документах, подписанных Метростроем с колхозами, предусматривалась не только некоторая финансовая компенсация, но также выделение ремонтных бригад, содействие в приобретении техники, оказание от-

дельных транспортных услуг. На весомые преференции могли рассчитывать и сами крестьяне, перебивавшиеся в города через систему оргнаборов. За ними, например, закреплялось право на часть урожая, собранного их колхозом, хотя от всех налогов, которые платили остальные колхозники, они освобождались. Приходя на строительство метро, крестьяне могли рассчитывать на предоставление им жилья. Это обязательное условие Метрострою приходилось жестко соблюдать даже в тех случаях, когда из-за нехватки жилья нельзя было нанимать новых рабочих. Таким образом, руководство Метростроя должно было сначала построить положенное количество новых удобных бараков и только после этого искать новых рабочих.

Сооружение жилья для вновь прибывших, далеко не всегда обладавших должной квалификацией работников было делом очень обременительным и не гарантировавшим успех. Выход из непростой ситуации подсказывала сама жизнь: как ни тяжело было конкурировать с другими московскими предприятиями, необходимо было находить и привлекать квалифицированных рабочих-москвичей! В этом деле мог здорово пригодиться недавний опыт Гражданской войны. Речь идет о практике патриотических мобилизаций на фронт коммунистов, комсомольцев, членов профсоюзов и просто рабочих, теперь — на фронт трудовой. В этом смысле можно сказать, что многие москвичи, приходя на строительство метро, принося на стройку свой опыт, энтузиазм, трудовые навыки, сыграли важную роль в благоустройстве города.

Первой, во многом экспериментальной волной мобилизации становится кампания начала 1933 г. по призыву на ударную столичную стройку комсомольцев. Предполагалось, что в результате набора Метрострой пополнится примерно 1 тыс. примерных, сознательных рабочих с комсомольскими билетами в карманах. В этот период еще не полностью были решены вопросы с обеспечением мобилизованных комсомольцев жильем, зарплатой, не урегулированы были и другие важные вопросы. В частности, руководители отдельных участков строительства не всегда были рады прибывшим, так как не знали, на какие работы их можно направить. В результате многие добровольцы оставались трудиться на сравнительно легких наземных работах. Вместе с тем романтическому складу их настроений (созданных прессой и официальной пропагандой) больше соответствовали тяжелые работы под землей. Молодежь, влекомая «романтикой созидания нового общества», стремилась туда, где героика труда была наиболее велика.

Перед организацией первой мобилизационной кампании возникали и другие трудности. К примеру, руководители московских предприятий и даже партийные лидеры скептически отнеслись к перспективе потерять лучшие кадры и передать их другому ведомству. Ни призывы, ни увещевания, ни угрозы общественного порицания не могли изменить их отношения к общему делу. Некоторые молодые люди не торопились влиться в семью метростроевцев, поскольку боялись, что не смогут продолжать учебу в тех учебных заведениях, в которые они поступили перед набором. Кроме того, в ходе кампании выяснилось, что среди рабочих и жителей города не до конца изменилось настороженное и скептическое отношение к строительству метро по сравнению с дореволюционным и нэповским временем. Распространялись нелепые слухи об условиях труда, о высокой смертности среди метростроевцев, о драконовских порядках, царивших на стройке.

Несмотря на эти и многие другие подводные камни, вскрытые в ходе первой мобилизационной кампании, в целом она прошла успешно и дала результат, близкий к ожидаемому. На строительство пришло около тысячи комсомольцев-ударников, которых теперь стали называть «тысячниками». Многие из них не просто закрепились на строительстве, но и очень скоро стали настоящей элитой Метростроя. «Тысячникам» создавали условия, позволявшие им осваивать новые профессии. Как отмечал парторг МК на метро К.Ф. Старостин, поход за знаниями и опытом стал «могущественнейшим оружием победы» в той борьбе «за овладение техникой производства и внедрение механизации», которой в те месяцы жили все метростроевцы. «Я вспоминаю, с каким рвением секретари парткома, комсомольских организаций и председатели шахткомов посещали занятия по технической учебе в Доме ученых, — писал он. — По-разному подходили товарищи к овладению техникой производства, но все одинаково горели жаждой поскорее ею овладеть и сдать технический экзамен самое меньшее — на “отлично”. И после каждого занятия они уходили все более убежденные в необходимости овладевать техникой производства» [8].

Успех первой мобилизации вдохновил руководителей города. При новых трудовых призывах «тысячники» выступали в качестве агитаторов и служили живым примером, демонстрируя, чего каждый советский человек может добиться упорным добросовестным трудом. При последующих трудовых мобилизациях комсомольцы продолжали составлять отдельную группу населения, среди которой проводилась соответствующая работа. Вторая «комсомольская» смена пришла на стройку в середине 1933 г. Теперь, по решению московских комсомольских властей, мобилизованных было вдвое больше. Трудовая и социальная адаптация «двухтысячников» проходила уже заметно быстрее и легче. Десятник шахты № 22 по тоннельным работам Г.А. Шитов в связи с этим вспоминал: «В июле мне пришлось работать по мобилизации комсомольцев-двухтысячников в Краснопресненском районе. Здесь меня ребята особенно порадовали. Вот молодцы! Из них многие были поставлены группами смен и бригад» [8].

За второй мобилизационной волной пришло время следующих комсомольских наборов, еще более массовых. Всего за несколько месяцев 1933 г. в ходе всех проведенных кампаний на стройку пришло около 10 тыс. юношей и девушек. Кроме того, в начале 1934 г. Метрострою удалось мобилизовать еще около 6 тыс. молодых людей. О громадной роли, которую сыграли комсомольцы, молодые рабочие, мобилизованные на предприятия советской столицы, вспоминал начальник Метростроя тех лет П.П. Ротерт: «Громадную помощь строительству оказало привлечение на работу значительного количества комсомольцев, мобилизованных с фабрик и заводов Москвы. Эти крепкие молодые и сознательные силы, явившись на работу, быстро начали ее осваивать. Они переродили дух стройки. Личные интересы отошли на задний план. Люди понимали, что делают большое дело для себя, что они хозяева этого дела. Сразу резко поднялась та здоровая дисциплина на стройке, которая является результатом не понуждения, а сознания масс» [там же].

Об этом же со свойственным ему пафосом писал заместитель начальника Метростроя Е.Т. Абакумов. Его воспоминания содержат не только общую оценку ситуации тех месяцев, но и некоторые интересные детали, поэтому приведем соответствующий фрагмент его статьи без сокращений: «Сознаюсь, мы, инженеры, думали, что все эти девушки, пришедшие с табачной или шоколадной фабрик, что все эти высококвалифи-

цированные токари и слесари, работавшие ранее на культурных заводах, не сумеют быстро примениться к нашим трудным условиям. Мы ожидали огромного отсева. Между тем ушли очень немногие. Оказалось, что мы, старые горняки, привыкшие иметь дело с совсем другим человеческим материалом, сильно просчитались... Даже в самые трудные моменты они выходили на работу с шутками, смехом, песнями. Заражали они и нас своей молодостью» [там же].

За комсомолом к делу ударного строительства московского метро подключились партийные и профсоюзные органы. Почти в самом конце 1933 г., а именно 29 декабря, по личной инициативе Л.М. Кагановича МГК ВКП (б) принимает специальное постановление. В нем звучал призыв мобилизовать 20 тыс. москвичей в ряды строителей метро. Для осуществления столь масштабных мероприятий была создана специальная комиссия, которая сразу же приступила к работе, несмотря на новогодние праздники. Уже в начале января 1934 г. принимается решение об очередной мобилизации на стройку комсомольцев. Кроме того, планировалось провести широкомасштабную мобилизацию по линии профсоюзов. На этот раз в кампанию включилась и сама московская партийная организация.

Первоначально планировалось мобилизовать более 25 тыс. человек. Из этого числа около 10 тыс. должен был привести на стройку комсомол. Профсоюзы должны были призвать 7 тыс. в январе и ещё 8 тыс. в феврале 1934 г. Значительная доля мобилизованных всех категорий должна была состоять в компартии. Коммунисты должны были создать ударную силу строительства, повысить дисциплину других рабочих, зажечь их своим примером. Административный ресурс, который в полной мере мог теперь приниматься благодаря участию в мобилизационной кампании лидера московских большевиков Л.М. Кагановича, позволил в целом успешно выполнить грандиозные мобилизационные планы и в крайне сжатые сроки пополнить ряды строителей Московского метро целой армией, численностью около 20 тыс., а в дальнейшем выполнить и перевыполнить план призыва.

Неожиданно остро обозначился вопрос о привлечении к строительству метрополитена женщин. В данной связи уместно коротко остановиться на гендерном аспекте, влиявшем на общий социальный облик первых метростроевцев. Советское законодательство, во многом сохранявшее романтический дух Красного Октября, было призвано защищать труд женщин и подростков. Однако очень часто «юридический формализм» и «правовой идеализм» противоречили не только производственным задачам, но и настроениям самих женщин, не желавших ни в чем уступать мужчинам. Многие девушки, пришедшие на Метрострой, обижались, когда их не допускали на подземные работы, ссылаясь на нормы охраны труда, об этом рассказывала, например, О.Г. Помялова: «Работали на кувалдах, а под землю нас не берут, — пишет она в своих заметках о первых месяцах пребывания на Метрострое, — как же это так? Мы в комсомольскую ячейку, туда, сюда — все равно не ставят, хоть и несколько раз премировали» [8].

Один из членов мобилизационной комиссии (о ее создании речь шла выше) Е.Т. Абакумов полагал, что руководство Метростроя может пойти навстречу активисткам женского движения и дать им возможность более широко включиться в работу Метростроя. Но эта позиция не сразу пробила стену отчуждения. «Когда-то, в дни первых мобилизаций, — вспоминал секретарь парткома шахты № 15-17 А.Г. Левитас, — упорно сопротивлялись консерваторы из управления метро посылке

девушек в шахты» [там же]. За нежеланием допускать девушек на подземные работы скрывались также предрассудки, свойственные рабочим-мужчинам. Они сомневались, что тяжелые подземные работы окажутся по плечу «слабому полу», но это было заблуждением. Вот что рассказывал десятник шахты № 22 по тоннельным работам Г.А. Шитов: «К нам на шахту попало пятьдесят человек. Две девушки были направлены на работу в забой: это были Свиридова и Марянина. У нас сначала все твердили, что женщины с работой в забое не справятся, но девушки сдержали свое слово не хуже ребят. Уже через месяц их зачислили по четвертому разряду и провели в ударницы» [там же].

Похожим образом сложилась судьба еще одной девушки, пришедшей на строительство метро по комсомольской мобилизации — мотористки шахты № 9 К.Г. Завражиной. «Не умели у нас правильно расставить силы на производстве, — вспоминала она начальный период своей трудовой биографии на Метрострое, — не умели тогда еще полностью использовать каждого человека. Я пошла к нашему мастеру и стала ему жаловаться, что мне нечего делать. Он не ответил и ушел. Я стала около шахты и заплакала, благо никого близко не было». Мастерская, в которой она работала, строила копры и большую двухбарабанную лебедку. Девушек на эту работу не брали. «Это сильно задевало мое самолюбие, — продолжает свой рассказ Завражина, — и я стала бороться за право участвовать в этой интересной и серьезной работе. Комсомольская ячейка меня поддержала, заместитель механика включил в бригаду. Училась я только один день, а на второй стала работать уже самостоятельно. Я показала пример, и скоро в механической мастерской на постройке лебедки стали работать и другие девушки» [там же].

О том же в своих записках рассказывал А.Г. Левитас: «Много молодых работниц приходило ко мне с требованием отправить их на метро. Первым добровольцем по нашему району объявила себя Зина Маленкова, литейщица завода им. Маленкова, ее отца, видного революционера. И много пришлось приложить усилий, чтобы сломить глухое сопротивление метростроевского руководства по отношению к девушкам. Но мы боролись не зря». В качестве наиболее яркого примера позитивного участия в строительстве метро женщин А.Г. Левитас вспоминает о комсомолке Ольге Афонинной. Вот какую оценку он ей дает: «Спросите, кто на шахте не знает первую значкистку похода им. Кагановича девушку-добровольца Олю Афонину? Она — комсорг смены. Оля ведет людей за собой и для ударной работы, и для отдыха на загородные экскурсии. Она умеет сочетать большую производительность труда с культурным использованием досугов. Воспитанная комсомолом и по его зову пришедшая работать сперва на шахты Подмоскownого, а потом на Метрострой, она не одинока. Тысячи таких, как она, ребят и девушек пришли на метро, чтобы здесь стать образцовыми ударниками» [там же].

О том, как девушкам приходилось отстаивать свои права, как им было непросто на тяжелых работах и, наконец, как они добивались высоких результатов в труде, рассказывает откатчица шахты № 12 О.А. Фролова. Она честно признается, что в семье ее поняли и поддержали не сразу. Первое время мама даже плакала, опасаясь за дочку. Но и кратковременное непонимание в семье, и бытовые трудности, которые поначалу встретили ее на новом месте работы, Ольга преодолела. Вместе с другими девушками из бригады она стала проситься на более трудные, но интересные участки строи-

тельства. Им долго отказывали. Проявив настойчивость, девушки дошли до ВЦСПС. Встретив отказ и там, они обратились к «всесоюзному старосте» Михаилу Ивановичу Калинин. Но и тот поставил на заявлении девушек резолюцию: «Закон нарушить не могу». Особенно активно пытался оградить Ольгу и ее подруг от подстерегавших их трудностей бригадир Николай Краевский.

Но в конце концов девушки смогли добиться своего, пусть и не в полном объеме. Ольга и ее подруги прошли учебу, получили значки «За овладение техникой». Однажды во время смены с Ольгой произошел несчастный случай: бригадир Краевский не смог удержать кружало (опорная дуга, по которой выкладывается свод), и оно ударило Ольгу. «У меня потекла кровь из носа, заломило бок, дышать стало трудно, — вспоминала она, — Краевский начал поливать меня грязной водой, чтобы привести в чувство. Я пролежала часа два, потом пришла в себя и работала до конца смены». В таких неимоверно тяжелых условиях девушки добивались высоких трудовых результатов. За свои достижения Ольга Фролова неоднократно поощрялась (денежными премиями, путевками и т.д., а однажды за победу в соревновании Ольгу и ее подруг наградили швейной машинкой и патефоном). В первомайском номере «Комсомольской правды» было напечатано стихотворение Евгения Долматовского: «Лелька» — оно посвящено Фроловой. Заканчивается рассказ Ольги о работе на Метрострое трогательно и одновременно традиционно для первых строителей метро: именно там, в пылу героических будней, молодая ударница нашла свое человеческое счастье. Мужем настойчивой девушки стал ее «суровый бригадир» Николай Краевский... [8].

Квалификация и социальный облик работавших на строительстве московского метрополитена менялись в зависимости от решаемых конкретных задач, а также от тех социальных условий, которые создавались для приходивших на эту «ударную стройку коммунизма». Менялась и численность занятых на Метрострое. Первоначально она была чрезвычайно мала — всего 262 сотрудника. Большинство из них являлось даже не рабочими: чрезвычайно высока на этом этапе строительства была доля конторских служащих, а также инженерно-технического персонала. В частности, численность инженеров составляла 62 человека, еще 35 работников были техниками. В дальнейшем, с конца 1931 — начала 1932 г., количество рабочих начинает увеличиваться вследствие начала строительных работ и наплыва рабочих рук. Однако еще на протяжении нескольких месяцев доля рабочих среди сотрудников Метростроя была сравнительно невысока из-за раздутого управленческого аппарата и непрерывного роста числа инженерно-технического персонала. Резко доля рабочих возрастет только с середины 1933 г.

В цифровом исчислении динамика рабочей силы на строительстве метро может быть передана следующими данными. В начале 1932 г. на стройке трудилось 1 328 рабочих, что составляло 55,6% от общего числа занятых на Метрострое. К концу года численность рабочих поднялась весьма незначительно — до 5 200 человек. Несколько возрос также удельный вес рабочих, теперь в процентном выражении он составил чуть более 60%. К середине 1933 г. на Метрострое трудилось около 8,5 тыс. рабочих, а к концу того же года — уже 25 тыс., что составляло более 77% от общего числа занятых на строительстве городского метро. Из этих показателей видно, что резкий прирост рабочих совпадает с проводившимися трудовыми мобилизациями на предприятиях столицы,

которые, как можно судить, сыграли решающую роль в обеспечении Метростроя необходимым числом рабочих рук. Но рекордным по количеству занятых на строительстве становится не 1933, а следующий, 1934 г., когда трудовые мобилизации стали проводиться еще активнее под контролем уже не комсомольских и профсоюзных, а правительственных и партийных органов [5, с. 209].

Применительно к 1934 г. можно без преувеличений говорить о лавинообразном росте занятых на стройке рабочих, число которых стремительно увеличивалось уже не поквартально, а ежемесячно. Вот как это отразилось на цифровых показателях: в январе 1934 г. на Метрострое трудилось почти столько же, сколько и в конце предшествующего года, — 27 410 человек. Таким образом, «прирост» рабочих рук поначалу был сравнительно незначительным. Но уже в феврале усилия партийных органов столицы приносят положительные результаты: число занятых рабочих возрастает более чем на 10 тыс. человек и достигает отметки в 38 434. В марте рекорды продолжают, еще один резкий взлет — и количество рабочих Метростроя достигает 49 130. В апреле рост занятых на строительстве метро продолжается, хотя чуть медленнее. Теперь их численность достигает 54 638 человек. Пик одновременно задействованных рабочих на Метрострое был достигнут в мае 1934 г. — 60 302 человека. В процентном отношении это составит солидные 79,7%. С июня количество рабочих начинает снижаться, хотя их удельный вес вновь немного поднимется — до рекордных 80,0%! В дальнейшем количество рабочих будет постепенно падать и к концу года остановится примерно на 48 тыс., что составит около 75% от общего числа занятых на Метрострое [5, с. 209].

Несколько иную картину мы можем увидеть при изучении динамики численности на Метрострое инженерно-технических работников. В начале 1932 г. на стройке их насчитывалось 169 человек или 7,1% от общего числа занятых. Ровно через год, в начале 1933 г., количество ИТР составило 727 человек, а их удельный вес — 8%. В начале 1934 г. на Метрострое трудилось уже более 2,5 тыс. инженеров и техников, но доля их сократилась до 7,1% (из-за стремительного увеличения числа рабочих). Наибольшее количество ИТР было занято на строительстве в сентябре 1934 г. — 5 080 человек. К концу 1934 г. эта численность несколько сократилась [там же].

Оглядываясь в прошлое, мы видим динамизм коллективного портрета первых героев Метростроя на фоне времени. Связано это с тем, что состав строителей первых очередей московского метрополитена постоянно менялся. В первые месяцы сооружения столичного метро на первый план выходили энтузиасты и подвижники. В этот период численность метростроевцев — инженеров, управленцев, рабочих — еще совсем невелика. Значительная их часть даже не имеет специального опыта, но каждый из них стремится подарить столице техническое чудо, которое поставит Москву в один ряд с самыми передовыми городами мира, а потом позволит превратиться в образцовый город, город солнца, науки, технического прогресса и социальной справедливости, о котором мечтали многие поколения передовых людей России.

Затем стройка начинает разрастаться. На нее приходят все новые и новые люди. Они тоже не имеют должного опыта, значительная их часть только вчера покинула деревню и перебралась в город в поисках лучшей доли. Даже когда по призыву партии, комсомола и профсоюзов на Метрострой массово приходят уже не крестьяне, а вчерашние рабочие с московских предприятий, коллективный опыт строительства метро остается невысоким. Но зато чрезвычайно высоким остается энтузиазм первых строителей

метро. Он растет, поскольку теперь в Метрострое преобладает и задает тон молодежи. Это представители первого поколения советских людей, вступивших во взрослую самостоятельную жизнь уже после Октября 1917 г. и Гражданской войны. Им неведом даже умиротворяющий дух нэпа, атмосфера бури и натиска — их стихия. Трудовая деятельность молодых метростроевцев началась в условиях, когда вся страна стала огромной строительной площадкой. Поэтому Метрострой для них не только школа жизни, но и дом, а товарищи по работе — огромная семья.

И, наконец, на заключительных этапах возведения двух первых очередей московского метро мы видим совершенно иной облик героев-метростроевцев. Из вчерашних крестьян, шахтеров, рабочих кондитерских, ткацких, металлургических и других предприятий выкристаллизовывается подлинный рабочий-метростроевец: Профессионал с большой буквы. Это уже не только энтузиаст, но и специалист своего дела. Эти люди стали основой коллектива метростроевцев на все последующие десятилетия. С той далекой поры, с середины 1930-х гг., прошло много времени, но и сегодня пример первых метростроевцев не забыт. Их опыт, их подвижничество, их героизм передавались новым поколениям инженеров, техников и рабочих, приходящих строить новые линии московского метро или водить по ним поезда.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гербко А.В. Московский метрополитен: кризис городского транспорта г. Москвы и перспективы сооружения метрополитена. М.: Изд-во Московского коммунального хозяйства, 1927. 51 с.
2. Лопатин П.И. Город настоящего и будущего. М.: Новая Москва, 1925. 105 с.
3. Лопатин П.И. Город будущего. М.: Тип. изд-ва «Крестьянская газета», 1928. 31 с.
4. Пикуль В. От опытных участков — к строительству всей линии // Метро и тоннели. 2001. Специальный выпуск «Мосметрострою 70 лет». URL: <https://rus-tar.ru/magazine/metro-i-tonneli-2001-spets/> (дата обращения: 29.04.2025).
5. Нойтатц Д. Московское метро: от первых планов до великой стройки сталинизма (1897–1935). М.: РОССПЭН, 2013. 782 с.
6. Главнейшие предварительные данные переписи г. Москвы на январь 1902 г. Вып. 1. М.: Городская типография, 1902. 35 с.
7. История Москвы с древнейших времен до наших дней: в 3 т. Т. 3: XX век. М.: Мосгорархив, 2000. 422 с.
8. Рассказы строителей метро. История метро Москвы / под ред. А. Косарева. М.: История фабрик и заводов, 1935. URL: http://www.metro.ru/library/rasskazy_stroitelei_metro/307/ (дата обращения: 29.04.2025).
9. Русский экономический сборник. Т. XII. Прага: Пламя, 1928. 280 с

REFERENCES

1. Gerbko A.V. *Moskovskij metropoliten: krizis gorodskogo transporta Moskvy i perspektivy stroitel'stva metropolitena* [Moscow Metro: the crisis of urban transport in Moscow and the prospects for the construction of the subway]. Moscow, Izd-vo Moskovskogo kommunal'nogo khozayajstva, 1927, 51 p. (in Russ.)

2. Lopatin P.I. *Gorod nastoyashchego i budushchego* [The city of the present and the future]. Moscow, Novaya Moskva, 1925, 105 p. (in Russ.)
3. Lopatin P.I. *Gorod budushchego* [The City of the Future]. Moscow, Tip. izd-va “Krest’yanskaya Gazeta”, 1928, 31 p. (in Russ.)
4. Pikul’ V. Ot vseh opytnyh uchastkov — k stroitel’noj linii [From the experimental sections to the construction of the entire line]. In: *Metro i tonneli, 2001. Special’nyj vypusk “Mosmetrostroyu 70 let”* [Subways and tunnels. 2001. Special issue of “Mosmetrostroy is 70 years old”]. Available at: <https://rus-tar.ru/magazine/metro-i-tonneli-2001-spets/> (accessed: 29.04.2025). (in Russ.)
5. Noytats D. *Moskovskoe metro: ot pervykh planov do velikoj strojki stalinizma (1897–1935)* [The Moscow Metro: from the first plans to the Great Construction of Stalinism (1897–1935)]. Moscow, ROSSPEN, 2013, 782 p. (in Russ.)
6. *Osnovnyye predvaritel’nye dannye perepisi g. Moskvy v yanvare 1902 g.* [The main preliminary data of the Moscow census for January 1902], vyp. 1, Moscow, City Printing House, 1902, 35 p. (in Russ.)
7. *Istoriya Moskvy s drevnejshih vremyon do nashih dnei* [The history of Moscow from ancient times to the present day]: v 3 t, t. 3, XX vek. Moscow, Mosgorarhiv, 2000, 422 p. (in Russ.)
8. *Rasskazy stroitelej metro. Istoriya metro Moskvy* [Stories of subway builders. The history of the Moscow metro], pod red. A. Kosareva, Moscow, Istoriya fabrik i zavodov, 1935. Available at: http://www.metro.ru/library/rasskazy_stroitelei_metro/307/ (accessed: 29.04.2025). (in Russ.)
9. *Russkij ekonomicheskij sbornik, t. XII* [Russian Economic Collection, vol. XII], Praga, Plamya, 1928, 280 p. (in Russ.)

Чураков Дмитрий Олегович, доктор исторических наук, профессор, кафедра новейшей отечественной истории, Московский педагогический государственный университет, do.churakov@mpgu.su

Dmitry O. Churakov, ScD in History, Professor, Contemporary Russian History Department, Moscow Pedagogical State University, do.churakov@mpgu.su