РОТЕРТ Павел Павлович (1880–1954), инженер-строитель, хозяйственный деятель, доктор технических наук, основоположник московского «Метростроя».

Рубрика: Биографические статьи (персоналии) / деятели социальной сферы (образование, медицина)

РОТЕРТ (Rotert) Павел Павлович (4 июля 1880, Белосток – 11 ноября 1954, Москва), инженер-строитель, хозяйственный деятель, доктор технических наук, основоположник московского «Метростроя».

Учился в Петербургском институте гражданских инженеров, где в 1911 г. получил диплом инженера-строителя. Участвовал в студенческом движении во время революции 1905–1907 гг. Принял революцию 1917 г. После Февральской революции – председатель Совета депутатов Южных железных дорог. Во время Корниловского мятежа в августе 1917 г. – председатель железнодорожного стачечного комитета. Был заключен в тюрьму по решению штаба Добровольческой армии. Освобожден Красной Армией. Формально всю жизнь оставался беспартийным.

В 1925–1927 гг. Ротерт – главный инженер, руководитель строительства одного из крупнейших в то время зданий в СССР – дома Государственной промышленности в Харькове. Под руководством Ротерта на стройке были разработаны рабочие чертежи уникальной конструкции, проведена механизация работ (до 80%), подготовлены специалисты – квалифицированные рабочие и инженеры, разработана технология индустриального железобетона и т. д.

В 1927 г. назначен заместителем главного инженера Днепростроя. Начальник Днепростроя – А.В. Винтер, который был родом из-под Белостока. Поначалу именно Винтеру планировали доверить строительство метро. Однако на совещании Политбюро в июле 1931 г. утвердили кандидатуру Павла Ротерта. 5 августа 1931 г. Ротерт был утвержден в должности начальника строительства московского метро с обязательством не позднее 1 мая 1932 г. быть в полном распоряжении для выполнения этой задачи. Ротерт дал согласие и вплоть до мая 1932 г. совмещал две должности. Запуск Днепрогэса в октябре того же года состоялся без него. 23 августа 1931 г. Постановлением Совета народных комиссаров СССР Ротерт был назначен начальником строительства метрополитена.

Ротерт начал новое для себя и для страны дело, ведь опыта прокладывания подземки у него не было. Зато он был у его заместителя Константина Финкеля, который несколько лет строил метро, а точнее городскую железную дорогу в Берлине. Главный метростроевец и сам был ранее (в 1930) в командировках в Берлине, а также в Париже, Нью-Йорке и Филадельфии, и теперь, сравнивая метрополитены и способы их строительства, ратовал за берлинский – открытый – способ. Были и его противники, считавшие, что парижский – закрытый – единственно приемлемый способ строительства столичного метро.

Ротерт и Финкель подготовили проект Положения о «Метрострое» и предложили его вниманию Моссовета. В документе говорилось о строительстве «городской скоростной дороги на собственном (подземном) полотне». 13 сентября 1931 г. Совнарком РСФСР утвердил Положение о «Метрострое», 2 октября положение было принято Совнаркомом СССР, 13 октября 1931 г. была утверждена версия Положения, измененная Совнаркомом РСФСР. Совет Труда и Обороны 13 ноября 1931 г. присвоил объекту ранг «ударной стройки». С 2001 г. 3 октября считается днем основания «Метростроя».

Работа, несмотря на все сложности, шла ударными темпами. 15 мая 1935 г. московский метрополитен был открыт. По случаю открытия Ротерт, уже имевший орден Ленина, был награжден Орденом Красной Звезды. Первая очередь шла от станции «Сокольники» до «Парка культуры», с ответвлением на «Смоленскую». Часть первой линии строилась открытым способом, часть – закрытым.

В заслугу Ротерту как начальнику и основоположнику «Метростроя» ставится многое. Он сам подбирал кадры. Некоторых инженеров-строителей он привез с собой с Днепростроя. К ним относились специалисты в области горного дела. Были приглашены сотрудники проектной конторы Московской городской железной дороги (МГЖД), уже выполнявшие работы по проектированию и изысканию метрополитена в Москве, а также видные ученые. Понимая, что гражданские строители, горняки, мостовики, механики еще не обладают суммой знаний и навыков, необходимых для успешного возведения городских тоннелей, Ротерт заботился о повышении квалификации и воспитании нового типа инженера-метростроевца. Ротерт сам немало сделал для подготовки молодых ученых-метростроителей, для открытия в 1938 г. аспирантуры по специальности «Тоннели и метрополитены» при Московском

институте инженеров транспорта (сегодня – Московский государственный университет путей сообщения). И к самому строительству, и к подготовке смены Ротерт смог привлечь высококлассных специалистов.

По распоряжению Ротерта возводились временные жилые помещения и бараки для метростроевцев: инженер считал, что для успешной работы строителей нужно было, прежде всего, обеспечить близким жильем.

Ротерту принадлежит идея создания экспериментального участка на Русаковской улице для получения непосредственного опыта сооружения и проектирования тоннелей закрытым способом в московских геологических условиях. В середине декабря 1931 г. этот опытный участок строительства тоннеля по парижскому способу был заложен (позднее он был известен как шахта № 29). Применение открытого способа также было начато с опытного 200-метрового участка на Краснопрудной улице в феврале 1933 г.

В опытном участке на Русаковской была отработана конструкция внутренней изоляции на битумной основе, поддерживаемой железобетонной оболочкой, что позволило уже на первой очереди применить в водоносных грунтах щитовую проходку со сборной обделкой из железобетонных блоков.

Поскольку Ротерт продолжал настаивать на берлинском способе, в дело вмешалось Политбюро. 23 мая 1932 г. Политбюро постановило строить закрытым способом на большой глубине весь участок от Сокольников до пл. Свердлова (бывшей Театральной), а для решения по поводу других участков привлечь советских и иностранных экспертов.

Ротерт добился массового изготовления щитов и чугунных тюбингов, широко внедрил их на линии второй очереди. Он способствовал созданию промышленной базы в стране, заводов, которые изготавливали для «Метростроя» все необходимое.

В 1938 г. Ротерт был назначен начальником строительства зданий Академии наук СССР (архитектор – А.В. Щусев). Строительство затянулось, с началом войны оно было приостановлено.

В 1939 г. Ротерта выдвинули кандидатом в члены Академии наук СССР. Ротерт, будучи профессором, одним из первых в СССР доктором технических наук, перешел на научную и преподавательскую работу. Избирался членом ВЦИК.

Умер в 1954 г. Похоронен на Введенском кладбище Москвы.

В 1964 г. в его честь была названа одна из улиц на северо-востоке столицы – 2-я Метростроевская улица. Там располагался Метрогородок, и именно там появились первые бараки для строителей метро.

СОДЕРЖАНИЕ

1 Сочинения

2 Литература

Сочинения

Как мы строили метро // Рассказы строителей метро. М., 1935.; Предисловие // Сооружение тоннелей метрополитенов / Инж. В.Л. Маковский. М., 1935; Предисловие // Что должен знать проходчик щитовик на строительстве второй очереди Московского метрополитена им. Л.М. Кагановича: В вопросах и ответах / Инж. И.В. Митасов, С. И. Капыгин. М., 1936.

Автор: Силантьева О.Ю.

Литература

Нойтатц Д. Московское метро: от первых планов до великой стройки сталинизма (1897–1935). М., 2006; Пикуль В. Основоположник советского Метростроя // Метростроевец. 1981.7 января. № 1. С. 3; Соловьева Н.Н. Первые руководители // Метростроевец. 2001. 3 октября. № 34–36. С. 6–7.