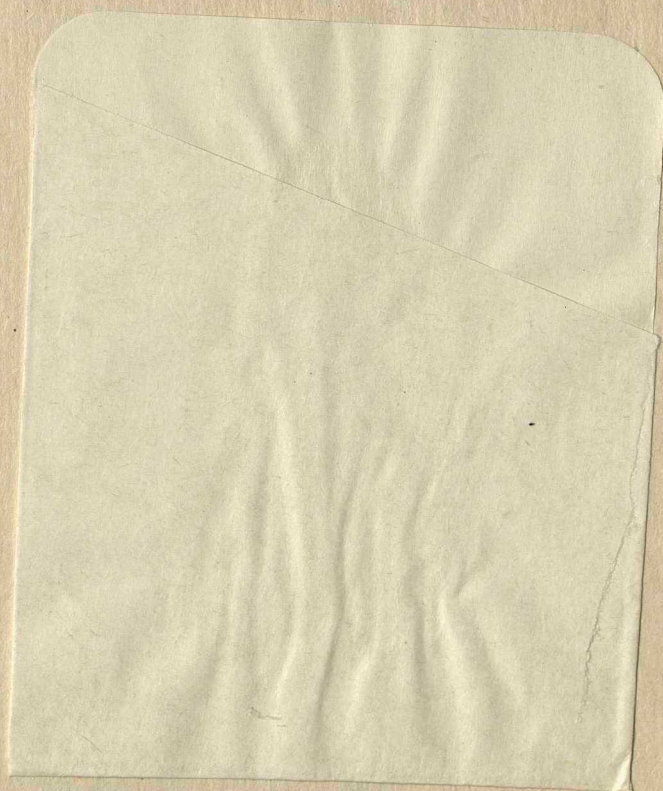
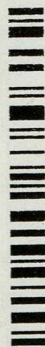


$\bar{X} \frac{101}{9}$

1934 ~ 7-9



2015593980



СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

Библиотека
имени
В. И. Ленина
СССР
Публикация



1 9 7 3 4

ИЗДАНИЕ МОССО

16 июля в Ц. П. К. и О. им. Горько.
ударников и ИТР московских заводов и Метр-
тельства метро.

Пленум обратился со следующим приветс-

ялся пленум Моссовета с участием рабочих-
я, посвященный обсуждению вопросов строи-
к товарищу Сталину:

ПЛЕНУМ МОСКОВСКОГО СОВЕТА С АКТИВОМ ФАБРИК, ЗАВОДОВ и МЕТРОСТРОЯ — товарищу СТАЛИНУ

Дорогой товарищ Сталин!

Пленум Московского совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов совместно с активом рабочих-ударников и инженерно-технических работников московских фабрик, заводов и Метростроя, шлет тебе, вождю рабочих и крестьян, неутомимому организатору великих побед социализма, горячий привет.

Руководя героической борьбой пролетариев всего мира за торжество коммунизма, охватывая своим мудрым оком сложнейшие задачи стройки социализма в нашей стране, ты уделяешь огромное внимание перестройке наших городов и, в первую очередь, красной столицы нашей родины.

Моссовет, обсудив вопрос о метрополитене, с особым удовлетворением приветствует исключительную заботу Центрального Комитета партии и твою лично о метрополитене. Твои указания об устранении недостатков строительства метрополитена и необходимости повысить качество строительства мобилизовали и мобилизуют нас на успешное окончание начатого по твоему предложению строительства первого в СССР московского метрополитена.

Тов. Каганович—рулевой московских большевиков—подробно рассказал нам о твоём выступлении 14 июля на совещании в Центральном Комитете, посвященном планировке города Москвы, где ты поставил перед нами задачи огромнейшей важности.

Установка на расширение Москвы с поясом больших парковых массивов, с улучшенной радиально-кольцевой системой, расширенными и выпрямленными улицами, широкими, одетыми в гранит набережными—центром

нового строительства города, с мощным городским транспортом, сетью линий метро, охватывающих в первую очередь вокзалы, с хорошими, светлыми, красивыми домами в среднем пяти-шестиэтажного типа,—все это является для нас важнейшими указаниями в работе по реконструкции Москвы.

Твое выступление на этом совещании подвело итог большой проделанной нами работе и дает нам уверенность в правильности путей развития Москвы, которые были намечены Московским комитетом партии и Моссоветом.

Мы полностью сознаем справедливость твоей критики наших недостатков, критики беспорядочной застройки, нарушающей наши планы, недостаточного внимания к крупным парковым массивам (Сокольники, Измайловский парк и др.), все еще недостаточно высокого качества нашей работы по ряду отраслей городского хозяйства. Мы обещаем тебе, дорогой товарищ Сталин, приложить все усилия к тому, чтобы эти недостатки исправить, установить твердый план и дисциплину застройки и, не покладая рук, работать над превращением Москвы в самый передовой, самый культурный, самый благоустроенный и самый красивый город мира.

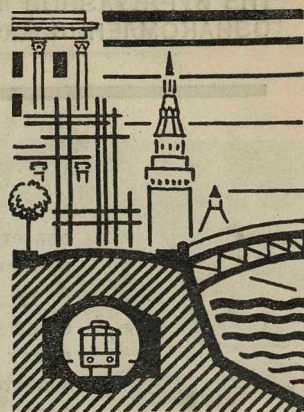
С радостью и чувством огромного удовлетворения мы отмечаем то особенное внимание, которое ты уделяешь перестройке Москвы, и заверяем тебя, что рабочие и трудящиеся красной столицы великого Советского союза сплоченные, как никогда, вокруг нашей родной коммунистической партии, будут и впредь под твоим мудрым руководством в первых рядах борцов за дело коммунизма.

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

7

XI ГОД ИЗДАНИЯ

1934



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ МОСКОВСКОГО СОВЕТА Р И КД



10 лет нашего журнала

Исполнилось десять лет со дня выхода первого номера журнала „Строительство Москвы“, органа Московского Совета.

Выход первого номера журнала совпал с началом восстановления разрушенного империалистической и гражданской войной городского хозяйства Москвы. Множество жилых домов пролетарской столицы стали почти непригодными под жилье, в состоянии разрухи находились водопровод, канализация, внутригородской транспорт и другие отрасли коммунального хозяйства.

Для начала восстановительных работ по городскому хозяйству в 1924 году было ассигновано 20 миллионов рублей, которые были израсходованы на восстановление разрушенных домов, починку мостовых, исправление водопровода, канализации и т. п. И описанием того как идут восстановительные работы в Москве и как они должны вестись, начал свою деятельность журнал „Строительство Москвы“.

Скромное начало восстановительных работ вылилось в грандиозное строительство пролетарской столицы. Железной волей коммунистической партии, во главе которой стоит испытанный вожь мирового пролетариата тов. Сталин, Москва ситцевая превращена в крупнейший индустриальный центр Советского союза. В Москве идет грандиозное жилищное строительство, шли и идут колоссальные работы по приведению столицы в образцовый порядок.

С развертыванием строительных работ в Москве все крепче становится на ноги и печатный орган этого строительства — журнал „Строительство Москвы“.

Из года в год журнал стремился — и не безуспешно — улучшить качество своей продукции. Журнал ставил перед собой непеременимым условием охватывать все вопросы, которые ежедневно возникали в связи с ростом строительных работ. К участию в журнале привлекались сотни лучших строителей Москвы, и сейчас список сотрудников журнала заполнен лучшими инженерами, архитекторами, художниками, учеными, прорабами и передовыми ударниками московских строек. И благодаря тому, что к участию в журнале был привлечен передовой актив строителей Москвы, на наших страницах за десять лет было поднято громадное количество злободневных вопросов строительного дня и это оказало немалую помощь нашему строительству и самим строителям.

Журнал вел непримиримую борьбу против всяких политических извращений в практической работе. Свои задачи журнал осуществлял тем успешнее, что он в своей работе имел

МЫ ДОЛЖНЫ ПРЕВРАТИТЬ — И МЫ ПРЕВРАТИМ, — ПРЕССУ ИЗ ОРГАНА СЕНСАЦИЙ, ИЗ ПРОСТОГО АППАРАТА ДЛЯ СООБЩЕНИЯ ПОЛИТИЧЕСКИХ НОВОСТЕЙ, ИЗ ОРГАНА БОРЬБЫ ПРОТИВ БУРЖУАЗНОЙ ЛЖИ В ОРУДИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПЕРЕВОСНАИТАНИЯ МАССЫ, В ОРУДИЕ ОЗНАКОМЛЕНИЯ МАССЫ С ТЕМ, КАК НАДО НАЛАЖИВАТЬ ТРУД ПО НОВОМУ

В. И. Ленин

повседневное и конкретное руководство со стороны Московского комитета Всесоюзной коммунистической партии и со стороны президиума Московского Совета.

Каждое партийное решение и указание по вопросам строительства находили своевременное освещение на страницах журнала. Особенно широко была развернута журналом работа вокруг шести исторических указаний тов. Сталина, ибо эти условия целиком и полностью являются обязательными не только для промышленных предприятий, но и для строительных организаций. На каждой стройке в интересах своевременного и качественного выполнения строительных работ необходимо рабочую силу набирать организованно, ликвидировать текучесть рабочей силы, уничтожить уравниловку, правильно организовать зарплату, улучшить бытовые условия рабочих, ликвидировать обезличку, улучшить организацию труда, правильно расставить силы на стройке, добиться того, чтобы у рабочего класса была своя собственная производственная техническая интеллигенция.

Большую борьбу вел и ведет журнал за реализацию решений июньского пленума ЦК партии о городском хозяйстве городов СССР и Москвы. Это решение внесло крутой поворот в строительство пролетарской Москвы, где ко времени пленума были уже построены десятки новых гигантов машиностроения, авто и авиастроения, инструментальных заводов, и культурно-бытовые потребности рабочих в связи с общим ростом экономического благосостояния страны значительно выросли. „Строительство Москвы“ из номера в номер боролось за реализацию решений июньского пленума ЦК, на основе которых Москва должна быть превращена в образцовую столицу, достойную своего пролетарского государства.

В Москве застроены целые улицы и кварталы новыми благоустроенными домами, залиты сотни километров улиц асфальтом, полностью механизировано хлебопечение, построены новые фабрики мяса, газовые заводы, теплоэлектроцентрали, расширен водопровод, идет грандиозное и небывалое по темпам строительство метрополитена и канала Волга-Москва. Из строительных делов на каждом квартале вырисовывается новое, молодое, мощное лицо пролетарской столицы.

„Наш нынешний рабочий, наш советский рабочий хочет жить с покрытием всех своих материальных и культурных потребностей. Он имеет на это право и мы обязаны обеспечить ему эти условия“, — говорил товарищ Сталин.

„Пролетариат хочет не только иметь дома, не только удобно в них жить, но также иметь дома красивые. И он добьется того, чтобы его города, его дома, его архитектура были более красивыми, чем в других городах Европы и Америки“ (Л. Каганович).

Эти указания тт. Сталина и Кагановича являются программными для нашего журнала, и на борьбу за их претворение „Строительство Москвы“ будет непрестанно мобилизовывать массу строителей нашей красной столицы.

Подводя итоги своего десятилетнего существования, журнал „Строительство Москвы“ видит свою задачу в том, чтобы усилить борьбу за полную реализацию решений июньского пленума ЦК партии, равно и других решений о строительстве Москвы.

Москва должна стать самым культурным и красивым городом в мире. В Москве должны строиться красивые и хорошего качества сооружения. Москвичи в своей практической работе должны дать новые образцы революционной дисциплины, самоотверженности и героизма.

За выполнение этих задач журнал „Строительство Москвы“ будет бороться и впредь. Редакция надеется, что под непосредственным и повседневным руководством Московского комитета партии и Московского Совета она эту задачу выполнит.

Вперед к новым победам!

ЕСЛИ БЕРЕШЬСЯ ЗА ДЕЛО, НЕ ВЫСКАКИВАЙ С СЕНСАЦИЕЙ. НАМ НЕ НУЖНЫ ГУСТЫЕ СЕНСАЦИИ НИ В РАБОТЕ КОНТРОЛЬНОГО ПАРТИЙНОГО ОРГАНА, НИ В РАБОТЕ ПРОФСОЮЗОВ, НИ В РАБОТЕ КОМСОМОЛА И В ЛЕГКОЙ КАВАЛЕРИИ, НИ В ГАЗЕТЕ. НЕ СЕНСАЦИЯ НУЖНА, А ФАКТЫ, ИХ РАЗБОР И ИСПРАВЛЕНИЕ

Л. Каганович

О строительстве метрополитена и плане гор. Москвы

РЕЧЬ ТОЗ. Л. М. КАГАНОВИЧА НА ПЛЕНУМЕ МОССОВЕТА С УЧАСТИЕМ УДАРНИКОВ

МЕТРОСТРОЯ ФАБРИК И ЗАВОДОВ Г. МОСКВЫ 16 ИЮЛЯ 1934 ГОДА

I. Трудности и успехи борьбы за метро

Товарищи! Прошло 6 месяцев борьбы за практическое осуществление январских постановлений „О ходе строительства метрополитена первой очереди“.

Эти полгода показали, какие большие трудности нам приходится преодолевать в строительстве метрополитена. И одновременно они показали, 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 строй ель и шей страны и ее столицы, нашей красной Москвы — товарищ Сталин. (Бурные продолжительные аплодисменты, все встают, возгласы: „Ура“).

За этот период нам пришлось преодолеть ряд препятствий и трудностей. Нам пришлось набирать для работы в Метрострое много тысяч рабочих. Почти все московские предприятия выделяли своих лучших рабочих, в первую очередь комсомольцев, для участия в строительстве первого московского метрополитена. Выделенные рабочие — прекрасные люди. Тысячи энтузиастов-ударников, выковавшихся из них, — лучшее доказательство этого.

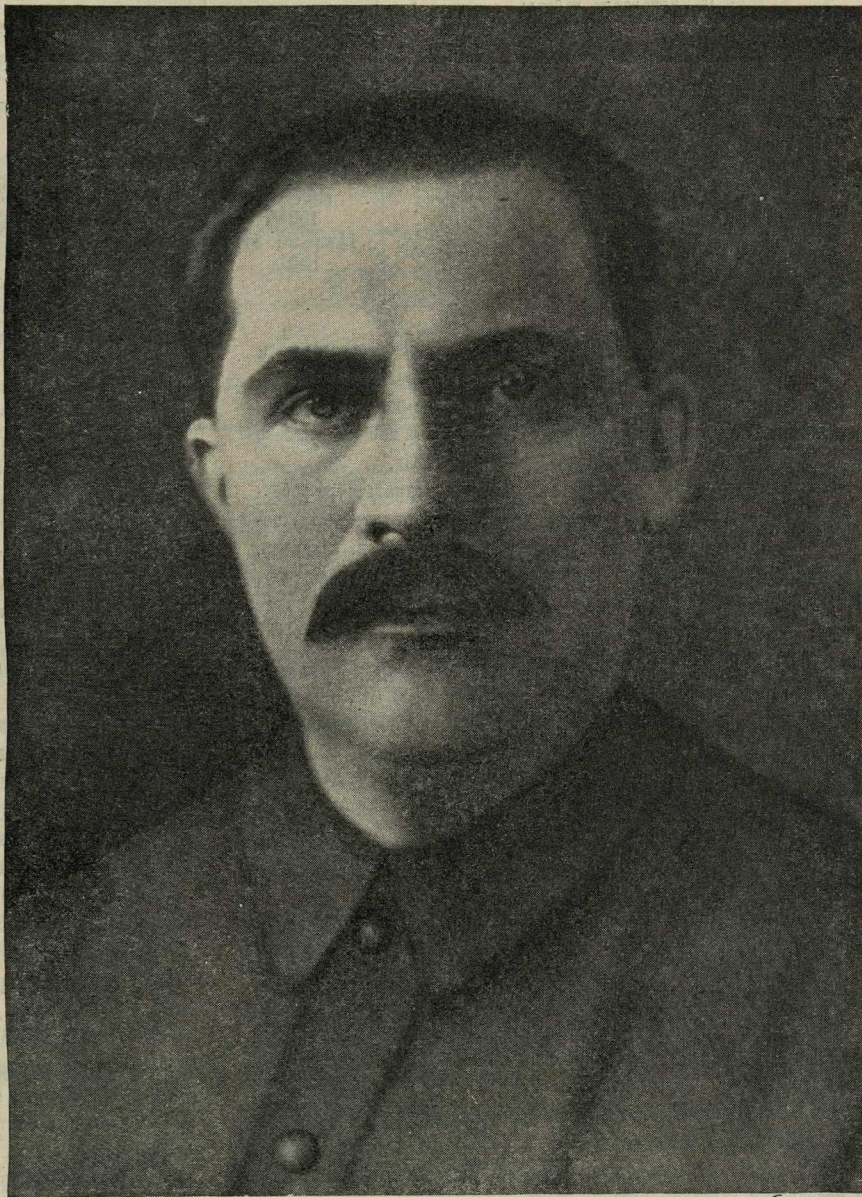
Но для работы на метро мало одного энтузиазма. Необходимы навыки, овладение техникой своего дела. Подавляющая часть набранных рабочих совершенно... не была знакома не только со строительством метро (никто из нас, понятно, не имел ранее опыта подобного строительства), но и с теми отраслями земляных, бетонных, арматурных и прочих работ, на которые они были поставлены. Текстильщикам, химикам, коммунальщикам, металлистам и колхозникам пришлось быстро, на ходу переквалифицироваться в строителей.

Нужно было много поработать, чтобы привить метростроевцам необходимые навыки работы. В этом помог большевистский и комсомольский энтузиазм рабочих, благодаря которому удалось в сравнительно короткие сроки сплотить боевой ударный коллектив ударников Метростроя (Аплодисменты).

Однако, товарищи, зазвонившись нечего, недостатков в работе еще уйма. Очень многие еще плохо овладели техникой, не изучили того дела, на которое они поставлены.

Пришлось на первых порах преодолевать робость технического персонала принимать ответственные решения, твердо руководить на порученном участке. Лишь в процессе работы отсеивались неоправдавшие надежд, отбирались лучшие — знающие, энергичные, инициативные — инженеры и техники. И теперь, наряду с тысячами прекрасных ударников-рабочих, имеются сотни образцовых командиров-инженеров и техников Метростроя. (Аплодисменты).

Пришлось преодолеть косность, организационную неразбериху, элементы канцелярско-бюрократического руководства, слабость опе-



Л. М. Каганович

ративного командования в самом управлении Метростроя, перестроить его, приблизив к шахте, дистанции, участку, укрепив значение, права, самостоятельность низовых звеньев строительства.

Пришлось внедрять механизацию, преодолевая подчас сопротивление процессам механизации из-за неумения и нежелания овладеть механизмами и использовать их на полную техническую мощность.

Мы сталкивались с рядом сложнейших, технических задач, которые мы успешно разрешали. Строительство метро — труднейшее дело, более сложное, чем строительство любого завода или фабрики.

Несмотря на трудности проходки метро в условиях московских грунтов с большим количеством речек и пльвунов, т. е. песков, насыщенных водой, пересекающих линии метро, проходка метро велась со сравнительно незначительными авариями и осадками МК и президиум Моссовета требовали от работников Метростроя технической чистоплотности и добросовестности, аккуратности и четкости в работе.

Нам часто говорили: „Позвольте, везде в мире, во всех городах, где строили метро, происходили аварии, обваливались дома и сооружения, а вы хотите строить метро без этого“. Мы им заявили, что и у нас могут быть те или иные осадки и трещины в домах,

тонировки. Лишь с января мы приступили к проходке шахт Арбатского радиуса и начали усиленно вести их разработку.

Разрешите привести небольшую таблицу о количестве работы, произведенной на всех трех этапах строительства:

Наименование работы	Весь объем работ	Произведено работы			
		Первый этап (конец 1931 и весь 1932 гг.)	Второй этап (1933 г.)	Третий этап (1934 г. на 16 июля)	Осталось работ
1) Выемка грунта в кубометрах	2 мил. 55 тыс.	14 тыс.	300 тыс.	1 мл. 326 тыс.	415 тыс.
В % к общ. му. объему	100%	0,7%	14,6%	64,4%	20,1%
2) Бетонировка в кубометрах	700 тыс.	2 тыс.	60 тыс.	413 тыс.	225 тыс.
В % к общему объему	100%	0,3%	8,6%	59%	32%
3) Готово тоннеля в погонных метрах	11 кл. 900 мтр.	—	631 мтр.	5 кл. 337 мтр.	5 кл. 832 мтр.
В % к общему объему	100%	—	5,3%	44,8%	49,9%

но мы требуем, чтобы работы про- зводились весьма осторожно и чтобы таких осадков и трещин было минимальное количество. А для этого нужно предусмотреть все для того, чтобы избежать подобных аварий и обвалов. Именно этого требовали от нас ЦК и лично товарищ Сталин в своих неоднократных указаниях.

МК и Моссовету приходилось неоднократно заниматься разработкой детальных мер по устраниению трудностей, строительства, которые возникали на том или ином участке работ, как, например, на Комсомольской площади на кессонном участке, в Охотном ряду, на площади им. Дзержинского и т. п.

Вот, например, в начале этого года мы получили сведения о начавшихся осадках земли или, выражаясь техническим языком, движении грунта на проходках станции на площади им. Дзержинского, у Мясницких и Красных ворот.

Мы собрались и обсудили совместно с метростроевцами этот вопрос. Вы знаете, товарищи, что мы не инженеры и в движении грунтов понимали мало. До сих пор мы знали разные движения, рабочее революционное движение или контрреволюционное движение, а теперь пришлось изучать движение грунтов (смех), знать причины и пути к прекращению движения грунта.

После тщательного изучения вопроса были приняты предупредительные меры — вместо деревянных креплений поставили бетонные и металлические, заглубили станцию на 2,17 метра вниз, ведем разработку небольшими участками и немедленно их закрепляем бетоном, мобилизовали все силы, поставили на проходку более крупных людей и уверенно ее продолжаем, сохранив в полном порядке площадь и дома на ней.

Встретился ряд трудностей и на других участках, где приходилось прибегать к замораживанию, к кессонным работам, делать лучшие крепления, преодолевая трудные условия проходки метро в московских грунтах.

Однако, несмотря на эти трудности, мы добились за последний период исключительного роста темпов строительства метро.

Пройденное строительство метро можно разбить на **три этапа**. **Первый этап** — конец 1931 и весь 1932 год — этап подготовительно-организационный. **Второй этап** — 1933 год — фактическое начало работ. **И третий этап** — 1934 год — усиленный напряженный разворот работ на всех участках.

На первом этапе мы заложили опытный участок в ноябре 1931 года и вели большую подготовительную работу: геолого-разведочную, проектировочную, вербовочную, организационную. Этот период был также периодом обсуждения, споров — каким способом вести проходку тоннелей, как проходить шахты и т. п.

На втором этапе было развернуто прохождение 25 шахт Мясницко о радиуса, началась работа на 4 дистанциях, велись подготовительные работы на 5 дистанциях, только начали организовываться шахты на Арбатском радиусе.

И лишь **на третьем этапе** были развернуты работы надлежащими темпами и по всему фронту работ. Лишь с января 1934 года мы в несколько раз увеличили темпы земляных работ и бе-

Нарастание темпов земляных и бетонных работ, особенно с января 1934 года, разрешите продемонстрировать следующей диаграммой (см. диаграмму на 5 стр.).

Наряду с неуклонным ростом земляных и бетонных работ эта диаграмма показывает и отставание кладки бетона от выемки грунта.

Для усиления темпов бетонировки мы должны были устранить ряд недостатков, в первую очередь большие простои. Организация труда и расстановка рабочих по участкам работы были плохие, нехватало транспорта для вывозки грунта, для подвозки материалов и т. д.

Как видно из приведенных цифр, мы сделали гигантский скачок в проходке метро за истекшее полугодие. Чтобы понять значение работ этого полугодия, достаточно указать, что, **если бы мы продолжали работать темпами декабря 1933 года, т. е. 1.800 куб. метров выемки грунта и 456 куб. метров кладки бетона в сутки, то строительство тоннеля метро было бы закончено по выемке грунта через 32 месяца, а по кладке бетона через 46 месяцев, т. е. к 1 декабря 1937 года.**

Теперь же мы окончим сооружение тоннеля в основном в ноябре 1934 г., а пуск метро в январе, самое позднее в феврале 1935 г. Как видите, товарищи, даже при встретившихся естественных трудностях проходки мы допустили оттяжку пуска метро всего на три месяца и используем их максимально для того, чтобы выполнить указания ЦК и лично т. Сталина о поднятии качества строительства и лучшей подготовки к пуску. Таким образом, если считать началом строительства конец 1931 года (что весьма условно, а фактически началом строительства можно считать 1933 год), то мы за 3½ года построим 11,9 км. линии метрополитена в условиях трудных грунтов, незнания дела многими рабочими, неопытности инженерно-технического персонала, ручной работы на многих участках.

Чтобы понять значение пройденного, достаточно указать на темп строительства метро в некоторых капиталистических городах.

Вот данные, полученные мною в Метрострое: **в Берлине** первая линия метро, длиной в 11 км, из которых более половины построено на заскоках, т. е. над землей, строилась 6 лет. Линия Гезундбруннен—Нейкехль в 10 км строилась около 6 лет (с 1913 г. по 1930 г. с перерывом в работах с 1914 г. по 1926 г.). Линия Александерплац—Фридрихсфельде протяжением 7 км строилась свыше 4 лет (с 1927 г. по 1931 г. включительно).

В Риме для постройки 3 линий, протяжением 25 км, запроектирован срок 12 лет. **В Праге** запроектировано строительство 3 линий метрополитена в 21 км к 1950 году.

В Токио линия метро в 4 км строилась 4 года.

В Нью-Йорке строят быстрее — линия 8 авеню в 20 километров двухэтажного тоннеля была построена в 7 лет.

В Лондоне строили медленнее, но последний участок в 10 км, при работе 22 щами, строился 13 месяцев. Это указывает и нам

путь строительства второй очереди метрополитена не ручным способом, а щитами

И привожу эти данные не для того, чтобы похвастаться, что мы превзошли темпы многих капиталистических городов. Если мы в условиях гораздо более трудных, при отсутствии навыков и опыта, превзошли темпы капиталистических государств, это объясняется системой нашего хозяйства, правильным руководством партии, ее ЦК и энтузиазмом широких рабочих масс.

Но во всяком случае эти сравнения темпов строительства московского метрополитена с заграницей не дают основания представителям капиталистической культуры зазнаваться и высокомерно оценивать ход строительства нашего метрополитена. Мы знаем, что к нашему метро, как и ко многим крупным социалистическим стройкам, как, например, к Днепрострою, проявлялось много скептицизма в буржуазных странах.

Даже сейчас, когда мы уже сделали около $\frac{2}{3}$ всех работ, есть люди, которые никак не верится, что метро будет и даже очень скоро.

Что же, мы можем им только посоветовать: придется им разочароваться, как это бывало много раз. Мы охотно приглашаем этих людей через несколько месяцев прокатиться в нашем советском метро.

А мы, большевики, подводя сейчас итоги нашей работы и посмеиваясь над скептиками, не будем зазнаваться. Такова наша привычка, так нас учил Ленин и так нас все время учит товарищ Сталин. Смело вскрывая недостатки для лучшей мобилизации сил на их устранение, мы успешно завершим строительство первой очереди метро и начнем строительство второй очереди. (Бурные аплодисменты).

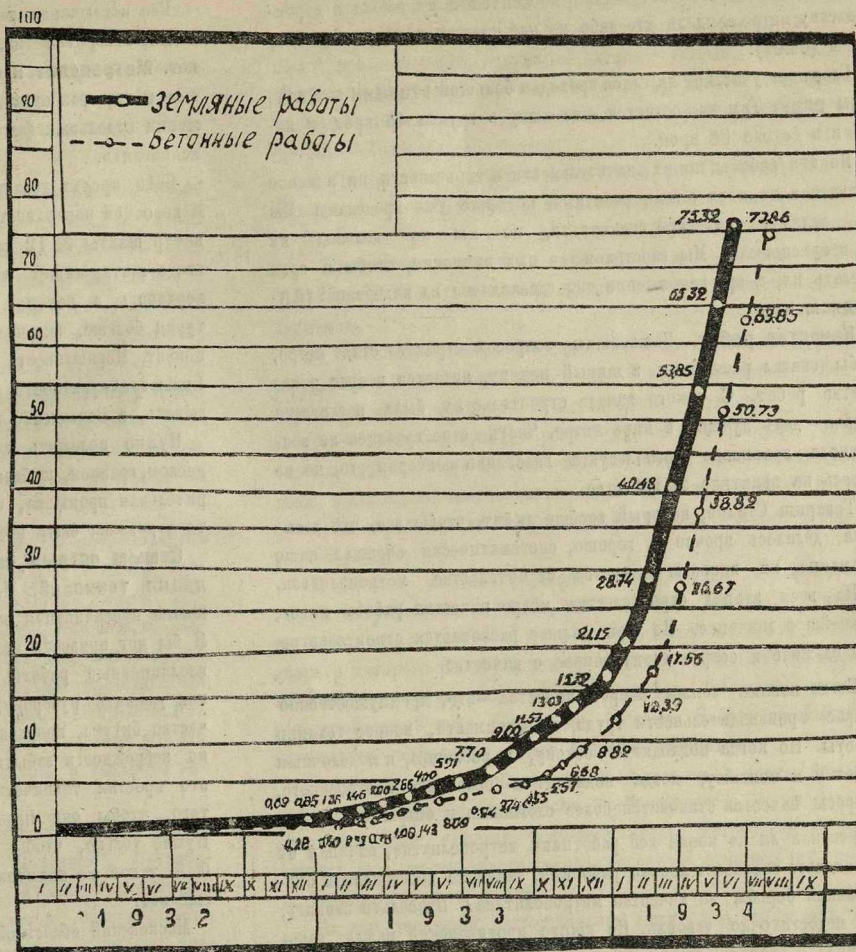
II. Наши задачи в борьбе за окончание метро и за обеспечение высокого качества работ

Мы не должны успокаиваться проделанной работой и достигнутыми темпами. Нам предстоит еще большая и серьезная работа. У нас есть еще несколько весьма отстающих участков.

Эти участки, если мы не примем ряд специальных мер, могут задержаться на полгода, а может быть и больше, и тем самым затянуть пуск метро.

Если взять средние цифры, то на сегодня пройдено штольнями насквозь 11,4 км трассы, т. е. за исключением небольших перерывов можно пройти под землей все эти 11,9 км 1-й очереди метро. Бетонных работ произведено 68 проц. общего объема, готового вчерне тоннеля—50 проц., законченных сводов имеется 69 проц., стен—74 проц. и лотка—37 проц. Еще не сделали основную массу изоляционных и отделочных работ, строительство вестибюлей станций мы еще не начали.

Это—средние цифры, но нельзя средними цифрами смазывать состояние отдельных участков. Это особенно недопустимо в таком целостном деле, как метрополитен. Если будут готовы 11 км тоннеля, а на одном участке, например от площади им. Дзержинского до площади им. Свердлова, не будет тоннеля хотя бы на несколько сотен или даже десятков метров, то метрополитен нельзя будет пустить. С метро нельзя так поступить, как показывают в



состоянии. При всем энтузиазме москвичей и их любви к строительству метро вряд ли кто-либо из нас полезет в метро без лестницы (смех).

Сложным участком является проходка большой станции в Охотном ряду. Там нам остается еще вынуть грунта 43 проц. и положить Сетона 36 проц.

Но эти работы по их значительности и серьезности ни в какое сравнение не идут с теми работами, которые уже проделаны. Мы не должны их преувеличивать, но мы не должны их и преуменьшать. Мы заостряем на них внимание, чтобы в срок сделать их, а при напряжении сил сделаем мы их наверняка! (Аплодисменты).

Качество работ. Важнейшим вопросом строительства метро, я бы сказал решающим в данный момент, является вопрос о качестве работ. С самого начала строительства была поставлена задача—дать лучший в мире метро. Часть метростроителей не восприняла правильно этого лозунга, хвастливо повторяя его, но не борясь на практике за качество.

Товарищ Сталин, который вообще любит, чтобы все, что делается, делалось прочно и хорошо, систематически обращал наше внимание на вопросы качества строительства метрополитена.

На всех этапах строительства метро качество работы имеет, важнейшее значение. Но чем дальше развивается строительство, тем сложнее и острее стоит вопрос о качестве.

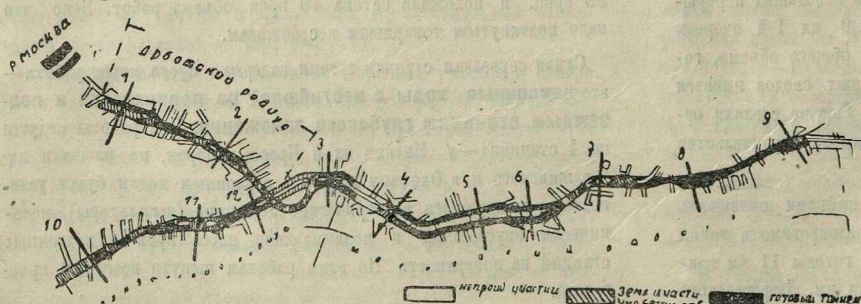
Когда копают землю, вопрос качества—это, преимущественно вопрос производительности труда, себестоимости, вопрос техники работы. Но когда подходят к бетону, к изоляции, к отделочным работам и монтажу, когда подходят к освоению построенного, вопросы качества становятся более сложными и острыми.

Усвоили ли до конца все работники метрополитена, начиная от командного состава и кончая рабочими, значение повседневной оперативной борьбы за качество метрополитена? Позвольте заявить, что недостаточно усвоили. Не ищите противоречий между заявлениями о героях труда, о том, что есть замечательные люди, которые много работают и многое сделали, и заявлениями о том, что не усвоили значение качества. Не всегда это зависит от желания человека, а зависит от подхода, от того, как человек поставит свою работу.

Сегодня заседает Московский совет, актив фабрик и заводов, актив Метростроя. Мы едины, мы—одна семья. Но, товарищи, пусть это единство, наше общее единодушие не приводит к тому, чтобы мы замазывали самокритику. Пусть это не приводит к тому, чтобы метростроители ушли отсюда успокоенными: „дескать, мы побывали на пленуме, нас похвалили—значит дело хорошо“.

Московский совет—орган власти, отражающий волю рабочих и трудящихся г. Москвы, требует от вас, как этого требует от нас Центральный Комитет партии и правительство, чтобы вы не просто повторяли слова о лучшем в мире метро, а действительно создали бы его. Обеспечьте, чтобы этот лозунг был не хвастовством, чтобы мы на деле показали всему миру, как мы умеем и темпы брать и давать высокое качество работы. (Аплодисменты).

Мы не ограничиваемся призывом к борьбе за качество. Мы создали экспертную комиссию, в которую привлекли профессоров и лучших специалистов. Эта комиссия работает постоянно, следя за качеством работ.



Трасса метрополитена 1-й очереди с показателями выработки

Все заключения наших специалистов, которые имеются на сегодня, говорят о том, что с точки зрения прочности сомнений нет. **Метрополитен строится прочно.** Но мы, конечно, должны еще и еще раз организовать проверку, с тем, чтобы при обнаружении отдельных фактов недостаточной прочности немедленно их исправлять.

Бетонопровка делается, как правило, прочно, но еще неряшливо, с неровной поверхностью, иногда с пустотами и раковинами. Штукатур шахты № 12 тов. Куратов, работающий в тоннеле английского щита, пишет мне, что своды тоннеля имеют неровную поверхность, а потому приходится счищать их или класть штукатурки больше, чем полагается, на что расходуется время и лишний цемент. Неряшливость в работе есть, с ней нужно крепко бороться. Больше аккуратности в работе. Недостатки работы надо не замазывать, а немедленно исправлять.

Нужно положить конец снабжению шахт недоброкачественным песком, гравием, щебнем, толем, рубероидом, пергамином. Предварительная промывка, сортировка и правильное приготовление бетона должны быть поставлены на должную высоту.

Самым острым, самым важным вопросом является изоляция тоннелей. Именно эта работа и решает задачу недопущения просачивания воды в тоннель, а она у нас ведется плохо. Я бы мог привести целый перечень шахт, которые небрежно ведут изоляционные работы. Большое значение имеют детали работы—как уложить рубероид, как связать листы битума, проверить качество битума, прорвана изоляция или нет, выпущены концы или по небрежности забыты и т. д. Ничего мудреного тут нет—это простая техническая работа. Что требуется от людей для того, чтобы они перестроились? От людей требуется немного. Нужно только, чтобы к качеству изоляции и отделочных работ было такое же внимание, как к освоению темпов. А этого пока еще нет.

Московский областной и городской комитеты партии и Моссовет систематически изо дня в день проверяют работу товарищей Роттерта, Абакумова, Старостина, Осипова и каждого заведующего и парторга шахты и требуют от них не слов, а дела. Борьба за качество должна носить оперативный характер на всех участках. Во всех „закоулках“ строительства должен быть зоркий хозяйский глаз. Но этого хозяйского глаза как раз не всегда хватает.

В борьбе за качество управление Метростроя не должно действовать „заклипаниями“—издали приказ, провели собрание и успокоились. Нужно ловить за руку недобросовестных работников. Нельзя пройти мимо хотя бы одного факта. Каждое нарушение качества работ должно обязательно быть исправленным. Мы строим метро не на год, не на пять лет, а на длительные сроки. Малейшая погрешность в строительстве проявится впоследствии в эксплуатации метрополитена.

Пусть не думает недобросовестный работник, что если он замажет недоброкачественную работу, положит изоляцию, потом сделает рубашку, заштукатурит, то никто не увидит плохой работы. Хуже, когда будет проверять не комиссия, а время, если вода в последующие годы будет просачиваться и в тоннеле будет „капать“. Пусть не думают товарищи-строители, что мы „Иваны, не помнящие родства“. К концу строительства мы будем помнить строителя, который хорошо работал, но будем помнить и того, кто плохо сделал тоннель.

Для тех, кто недооценивает этого, пленум Моссовета должен сделать предупреждение о том, что мы будем следить изо дня в день за качеством работы руководителей Метростроя, начальников шахт и дистанций, десятников, бригадиров и рабочих, следить за тем, как они будут бороться за лучшее качество метрополитена. И по отношению к людям, которые не оправдывают доверия, по отношению к тем, которые не хотят добросовестно работать, органы власти будут принимать все необходимые меры воздействия. (Аплодисменты).

Надеюсь, что нам не придется применять этих мер. На строительстве метро выросли тысячи командиров, инженеров и бойцов. Особенно велика роль товарищей комсомольцев. Мы узнали близко друг друга за период строительства метро, совместно преодолели много трудностей, устранили много прорех, выполним же почетную задачу победою до конца (**Аплодисменты**).

Подготовка к эксплуатации метро. Перед нами стоят еще другие сложные задачи. Мы должны подготовиться к эксплуатации, подготовить кадры, произвести доброкачественный монтаж, подготовить вагоны, эскалаторы, построить подстанции и смонтировать их, подготовить мастерские, депо и т. д. Наконец, нужно построить вестибюли и произвести отделку и оборудование станций. Высококачественное метро—это значит хороший, сухой тоннель, хороший путь, удобные прочные вагоны, хорошо устроенное, смонтированное электро-тяговое хозяйство и удобные архитектурно-художественно отделанные станции и вестибюли метро. Все это надо сделать без какой-либо оговорочки и ссылок на объективные условия.

На наших советских заводах мы производим для метрополитена вагоны, моторы, эскалаторы—подвижные лестницы. Тяжелая промышленность оказывает нам всемерное содействие. Здесь присутствуют рабочие Мытищинского вагоностроительного завода, „Динамо“, завода подъемных сооружений и других. Мы надеемся, что присутствующие на данном заседании рабочие—представители этих заводов, а также рабочие заводов, здесь не представленных (Ирбавских, ХЭМЗ, Кр. Сорного и других), сделают все для того, чтобы дать для метро оборудование в срок и высокого качества.

Я особо должен здесь отметить роль лучших заводов нашего Союза—ленинградских заводов: „Красный металлист“, Путиловский, Ижорский, „Электросила“ и других, готовящих для Метростроя эскалаторы, выключатели, аккумуляторы, батареи, реле, впервые осваиваемые СССР. Та помощь, которую оказывают московскому метрополитену ленинградские большевики и рабочие без сомнения обеспечат нам получение эскалаторов в срок и качеством не хуже зарубежных.

Подготовка к эксплуатации—исключительно сложный вопрос. Если метропоезд будет идти со скоростью трамвая, если метропоезда будут стоять под землей из-за порчи вагонов и электрооборудования в пути или плохой работы подстанции, то пассажиры—московские рабочие—нас не похвалят. Метро тем и должно отличаться от надземного транспорта, что оно подает поездку через каждые 3 минуты, чтобы человек, когда он сойдет вниз, не ожидал вагона и быстро доехал до места. Если сейчас москвич тратит на трамвайную поездку от Сокольников до Смоленского рынка от часа до полутора, то при метро он потратит на эту поездку в два-три раза меньше, а остальное время использует для культурного отдыха и работы. Речь, следовательно, идет о том, чтобы создать удобства для культурной жизни. Если мы как следует не подготовим эксплуатацию метро, то удобств не будет.

Вторая очередь метро. В заканчиваемом строительстве метро первой очереди мы пускаем линии Сокольники—Мясницкая, Фрунзенскую и Арбатскую, которыми охватим два парка культуры и отдыха—Сокольнинский и Центральный имени Горького, охватим три вокзала—Октябрьский, Северный и Казанский, Красные и Мясницкие ворота, площади имени Дзержинского, имени Свердлова, Охотный ряд, Арбат, т. е. самые населенные места до Смоленской площади включительно.

На ближайшие четыре года мы намеряем построить еще около 20 километров новых линий метро. Пока решения о линиях метро второй очереди еще нет. Сейчас готовятся проекты с расчетами для вынесения на утверждение ЦК партии и правительства.

Товарищ Сталин советовал нам взять линии наиболее густые по движению и прежде всего охватить вокзалы, потому что через вокзалы прибывают и отбывают сотни тысяч людей.

В нашем проекте намечаются такие линии.

1) **Новый Горьковский радиус**—от Охотного ряда до Бело-русско-Балтийского вокзала, протяжением, примерно, в 4 км. Было предположение протянуть линию дальше, до стадиона „Динамо“, но у нас не хватит средств, да и к тому же за Бело-русско-Балтийским вокзалом есть прекрасная широкая магистраль—Ленинградское шоссе.

2) Новую линию от Охотного ряда до Павелецкого вокзала, которая пройдет через Москва-реку, видимо под рекой.

3) Линию протяжением 11½ км от Смоленской площади до Брянского вокзала, который после переноса столицы Украины в Киев становится пунктом весьма напряженным по движению.

4) Соединение центра с напряженным по движению **Курским вокзалом** и продолжение этой линии через Сталинский район до парка имени т. Сталина и Международного Стадиона.

Строительство второй очереди будет стоить дешевле, потому что мы создали базу производства подсобных материалов, имеем дома, машины, а главное имеем опыт. Нам нужно будет извлечь уроки из строительства метро первой очереди, больше механизировать работы.

В Лондоне сейчас проходят метро почти исключительно щитом с креплением и бетонировкой блоками. Вы все уже имеете вероятно, представление о щите. Это—большой стальной цилиндр, диаметр которого равен диаметру тоннеля, который держит на себе давление грунта и, продвигаясь вперед, немедленно закладывает пройденный путь бетонными блоками. Работа чрезвычайно, упрощается, ускоряется и дает большую экономию.

Вторую очередь метрополитена мы должны строить большей частью не вручную, а щитами. Рабочих нужно будет меньше, стоимость будет дешевле. Основные кадры Метростроя и будут строить 2-ю очередь метро: надо уже сейчас отбирать их, чтобы не растерять лучших людей.

На вас, товарищи метростроевцы, лежит большая задача. Все вы отвечаете перед партией, перед рабочим классом за то, чтобы дать метрополитен и 1-й и 2-й очереди действительно хороший и удобный, чтобы пассажиры вспоминали вас хорошим словом. Это будет для вас большой наградой со стороны московского пролетариата, со стороны московской большевистской партийной организации.

Я уверен, что под руководством ЦК и товарища Сталина мы с честью выполним задачу постройки высококачественного метрополитена. (**Бурные аплодисменты**).

III. О плане города Москвы

Позвольте остановиться на вопросе о плане города Москвы, который тесно связан со строительством метрополитена. Каждый из нас понимает, что постройка первой очереди метро и намечаемой второй очереди в значительной мере предопределяет судьбу дальнейшего плана развития и строительства города.

Естественно, что каждый из нас вправе спросить, намечались ли и намечаются ли линии метро случайно, исходя только из текущих задач перевозки пассажиров на сегодня, или план строительства метро увязывается со всем планом дальнейшего развития и планирования Москвы.

На пленумах Моссовета и Московской партийной конференции нам приходилось уже отмечать, что по поручению ЦК партии и правительства московские организации—МК, горком, Моссовет, наши планово-архитектурные органы—работали в течение последних трех лет над генеральным планом города Москвы. Линии метрополитена намечены нами, исходя уже из определенных условий в планировке Москвы.

На днях в ЦК партии и правительстве состоялось весьма важное заседание с участием руководителей партии и правительства, представителей московских организаций и более 50 архитекторов и планировщиков, работающих по оформлению нашей столицы.

На этом совещании был доложен план города Москвы, как он представляется московским организациям. Товарищ Сталин

дал нам основные важнейшие установлики дальнейших путей развития и планировки города Москвы.

Позвольте, прежде всего, сказать о значении плана. Некоторые люди думают, что планировка города—это роскошь, что ее можно отложить еще по крайней мере на несколько лет, и спрашивают нас: разве все трудности уже преодолены, разве разрешены уже все конкретные задачи социалистической стройки, что вы принялись за планирование города на 15—20 лет вперед?

Эти товарищи глубоко ошибаются. Все искусство нашего городского строительства заключается в том, чтобы мы включали строительство каждого небольшого участка, каждого дома в единый общий план будущего города.

В Москве более двух с половиной тысяч улиц и переулков, 51 тысяча жилых зданий, в том числе свыше 31 тысячи деревянных, 23 тысячи одноэтажных и 21 тысяча двухэтажных домов. Мне уже приходилось неоднократно говорить, что пролетариату в наследство осталась весьма запутанная система лабиринтов, закоулков, тупичков, переулков старой купеческо-помещичьей Москвы. Идет улица как улица, и неожиданно посредине стоит неслепый дом: какому нибудь Тит Титычу взбелело на ум взгромоздить свой дом как раз посредине улицы или оттянуть у улицы по крайней мере добрых 5—10 метров на выступы своего особняка. С увеличением населения, а у нас город вырастает до 5 миллионов населения, с быстрым ростом в городе числа автомобилей и других видов городского транспорта жить будет невозможно, если не перепланировать город, не расширить и не выпрямить улицы, не создать новые площади и т. п.

Придется, конечно, выравнивать улицы и за счет одноэтажных негодных домиков. Сейчас даже на центральных улицах например на улице имени Гоголя мы встречаем, наряду с большими красивыми домами, убогие хибирки—одноэтажную рухлядь,—безобразящее лицо прелатарской столицы. Такие же плохенькие, старенькие строения загораживают лучшие места нашего города—набережные Москва-реки.

Мы не увлекаемся в темпах сноса старых домов, мы не можем большую часть вновь построенных домов заселять жильцами, выселяемыми из сносимых домиков, но известный процент вновь построенных домов нужно предусмотреть для заселения переселяемыми из старых домиков. Без этого Москвы не перестроить, улиц не выровняешь.

Там, где расширению и выпрямлению улиц мешают сравнительно большие и новые дома, нужно передвигать их. За границей уже накопился богатый опыт передвигки сравнительно больших домов на расстояния в десятки и даже сотни метров.

Перестраивая Москву, мы должны видеть на годы вперед, иначе мы понастроим дома и всякого рода сооружения не там где им нужно стоять. Если не будет плана города, мы настроим такие коробки, на которые нам стыдно будет смотреть уже через несколько лет. В Москве уже понастроены кое-где такие коробки. У нас бывает иногда, что построят дом как раз на том месте, где должна проходить улица или где должна быть площадь, которых в Москве не хватает.

За последние годы мы развернули в Москве большое строительство. С 1926 года построено около 31½ тысяч новых домов и более 300 надстроек с общей площадью свыше 31½ миллионов квадратных метров. 1934 год должен дать еще 655 тысяч квадратных метров жилой площади. За тот же период построено 25 фабрик-кухонь, мясокомбинат, 12 хлебозаводов, удвоена емкость овощехранилищ (со 105 тысяч тонн в 1931 году до 262 тысяч тонн). Покрыто усовершенствованными мостовыми около полутора миллиона квадратных метров, построено 2 мощных водовода и плотина в Рублево с гидро-электро-станцией, посажено 717 тысяч деревьев и три миллиона кустарников, занимающих площадь в 90 гектаров и т. д.

На вторую пятилетку запроектировано построить новых жилых домов с общей жилой площадью 41½ миллиона квадратных метров, из которых 1.300 тысяч квадратных метров приходится на 1933—34 годы.

Рост теплофикации намечается с 207 тысяч киловатт до 655 тысяч киловатт. Усовершенствованные мостовые запланированы на 2.700 тыс. квадратных метров дорог и 860 тысяч квадратных метров тротуаров, должны быть построены 70 новых школ, 12 бань, 8 механизированных прачечных. Совершенно понятно, что такие огромные капиталовложения не могут проводиться бесплано.

Товарищ Сталин на совещании заострил перед нами задачу решительной борьбы со стихийной застройкой. Отдельные застройщики, организации и учреждения строят бесплано, самотеком и этим приносят огромный вред городу в целом. Мы давно ликвидировали частную собственность на землю. Однако у нас и до сих пор еще наблюдается частично-собственнический подход отдельных застройщиков к отведенным им участкам, мы должны решительно бороться с такими антигосударственными тенденциями в городском строительстве. Нужно строить, говорил т. Сталин, по твердому плану. Всякий, кто попытается нарушать этот план, должен быть призван к порядку.

Против антигосударственных тенденций нужна твердая рука, нужен твердый и крепкий аппарат, нужна крепкая дисциплина. План, который точно определяет линию улицы и площади, должен быть нерушимым планом.

При разработке плана перестройки и планировки Москвы у нас были оживленные дискуссии. Мы исходили из того, чтобы сочетать смелые перспективные планировки города с конкретной действительностью сегодняшнего дня. Мы не можем принимать всерьез такие планы перестройки Москвы, которые не считаются с исторически сложившимися условиями города. Не буду здесь подробно рассказывать историю и суть разных планов.

Были крохоборческие предложения—удовольствоваться существующей запутанной системой улочек, переулков и тупичков, застраивая случайно оказавшиеся свободными участки, дворы и т. п. Были и такие планы, которые предлагали оставить нетронутой нынешнюю Москву со всеми хвостиками и растянуть новое строительство далеко за город за 20—30 и даже 70—100 километров от нынешней Москвы. Причем в этом следились иногда и крайне „правые“ и крайне „левые“. Были и более „умеренные“, ограничивающие планы не более чем выводом правительства из Кремля в Петровский парк. В своем плане Москвы мы отвергли крайности. Товарищ Сталин, отметив, что позиция, занятая московскими организациями в планировке Москвы, правильна, указал, что в перестройке города мы должны вести борьбу на два фронта. Для нас неприемлема и позиция тех, кто отрицает самый принцип города, кто тянет нас к оставлению Москвы большой деревней, и позиция сторонников излишеств урбанизации, тех, кто предлагает строить город по типу капиталистических городов с небоскребами, с чрезмерной переуплотненностью населения.

История—говорил товарищ Сталин на совещании—показывает нам, что наиболее экономным типом расселения в промышленных районах является город, дающий экономии на канализации, водопроводе, освещении, отоплении и т. д. Поэтому неправы те, которые предлагают растянуть город на 70—100 километров, т. е. превратить его в деревню и лишит его всех преимуществ коммунального обслуживания и культурной городской жизни. Мы должны строить по крайней мере 6—7-этажные дома, а для некоторых общественных учреждений допускать 15 и даже 20 этажей.

Мы в представленном проекте планировки Москвы отвергли эти крайности и исходим из необходимости перестройки существующего города, с его зданиями и другими огромными материальными богатствами. Мы должны не топтаться на одном месте, а перестраивая и застраивая существующие улицы, выравнивая и расширяя их, развернуть строительство красивых, удобных, больших, архитектурно оформленных домов в новых районах, какими должны быть в первую очередь набережные и районы крупных зеленых массивов.

Серьезнейшим вопросом является проблема новой территории города. Мы должны ее расширить не менее чем на 50 проц. от существующей территории. Куда мы должны вести рост города?

Некоторые ищут разрешения этой задачи только по линии дальнейшего скурживания Москвы, только по линии нарезки новых колец вокруг Окружной дороги. Когда мы начинали выработать план, мы задались вопросом, нельзя ли найти новые районы, исходя из конкретных условий нашего города. Еще в процессе разработки плана Москвы два года тому назад товарищем Сталиным была выдвинута мысль о широком использовании набережных Москва-реки. Всем, кому доводилось раз'езжать по этим набережным, прежде всего бросалось в глаза, что у культурного центра страны набережные совершенно запущенные, непроезжие, неровные и крайне плохо использованные. Если там имеются дома, то они, как гравило, карликовые, неказистые. Берега не укреплены, оползают. В пределах городской черты—25 километров в линии реки, а считая по обеим сторонам—50 километров. Это огромная площадь, исключительно благоприятная для застройки. Сама река преобразится, как только мы проведем канал Волга—Москва. Изменят свое лицо и другие реки, например Яуза, каналы пересекут город, и мы получим мощную водную артерию, по которой будет развиваться дальше Москва. Значение канала Волга—Москва огромно. Это стройка не меньшая, чем Метрострой. Канал оздоровит Москву, подымет уровень Москва-реки на 3 метра, оздоровит 11 километров теперь вонючей реченки Яузы: сделает Москва-реку и Яузу судоходными на всем протяжении: даст Москве воду в достаточном количестве. Старушка Бабьегородская плотина, преграждающая судоходство в самом центре города, будет ликвидирована. Водоснабжение Москвы удвоится с 44 миллионов ведер в сутки до 100 миллионов ведер, а среднечеловеческое потребление воды возрастет со 148 литров в сутки до 250 литров. Мы намерены в течение ближайших лет покрыть гранитом все набережные реки-Москвы и Яузы протяжением около 50 километров. Пока построено 2,3 километра и в 1934 году строится 9 километров гранитной набережной.

Помимо набережных рек товарищ Сталин направляет наше внимание на зеленое строительство: причем он под зеленым строительством понимает не мелкие газончики, которыми иногда так увлекаются наши работники, а крупные насаженные массивы, которые мы должны всемерно развивать в Москве и ее ближайших окрестностях.

Иной наивный работник думает, что ежели он разбил небольшой газончик у тротуара и тем, между прочим, сузил тротуар, то это уже есть озеленение города. А на деле такой газончик только стесняет движение и никого озонирования воздуха не дает. Нужно создавать большие лесные и парковые массивы и широкие бульвары. Нужно наряду с набережными и править строительство нашего города в районы Сокольников, Измайловского, Останкинского и других гарков.

Так как мы положили в основу дальнейшего строительства города территорию существующего города, то перед нами во всей остроте встает вопрос о планировке и оформлении существующих улиц и площадей. Здесь тоже были разные проекты: обсуждался вопрос, какая система расположения улиц лучше—шахматная или радиальная, но при этом люди совершенно отключались от исторически сложившейся сети улиц, а в Москве, как известно, исторически сложилась радиально-кольцевая схема города, которая сама по себе неплохо решает задачу движения в городе. Можно быть разного мнения о том, лучше ли шахматная или радиальная схема, но считаться с действительностью, с живым городом необходимо и обязательно. Вот почему мы ставим своей задачей усовершенствовать, улучшить существующие радиальные улицы и кольца.

Если посмотрите карту Москвы, то вы увидите, прежде всего кремлевское кольцо, затем вновь создаваемое центральное полукольцо по линии—Кузнецкий мост, проезд Художественного театра, улица Огарева, Большой Кисловский переулок, Крестовоздвиженский переулок, Кремлевская и Москворецкая набережные и т. д. Уже сегодня есть положительные результаты от этого нового полукольца. Как только мы залили асфальтом улицы, движение здесь оживило. Зачем шоферу ехать там, где тесно, когда он может ехать по этому новому полукольцу. Затем идет кольцо

„А“ и кольцо „Б“. За этим кольцом идет Камер-Коллежский вал и Окружная ж. д.

Таким образом получается законченная система колец. Помимо того, что этим самым значительно облегчается уличное движение, мы приводим этим в определенную систему огромное число переулков и маленьких улочек, в которых так легко запутаться не только иногороднему гражданину, но даже коренному москвичу.

Кольцевые магистрали пересекаются радиальными улицами, которые пучком сходятся к центру города, связывая его с районами.

Таковыми главнейшими магистралями являются:

Ул. им. Горького—Ленинградское шоссе.

Дмитровка—Дмитровское шоссе.

Неглинная—Останкино.

Ул. им. Дзержинского—Ярославское шоссе.

Мясницкая—Сокольники.

Покровка—Измайловское шоссе.

Ульяновская—шоссе Энтузиастов.

Солянка—зав. им. Сталина.

Ордынка—Варшавское шоссе.

Якиманка—Калужское шоссе.

Ул. им. Кропоткина—Девичье поле.

Арбат—Можайское шоссе.

Ул. им. Герцена—Хорошевское шоссе и т. д. Это начальные и конечные пункты, но каждая из этих магистралей включает и связывает ряд улиц.

К этим существующим радиальным улицам мы должны прибавить ряд новых улиц, которые необходимо провести в районах, слабо насыщенных уличной сетью.

Сведя все многочисленные улицы в единую стройную систему, выравняв их и расширив, мы можем получить стройную радиально-кольцевую систему в 16—17 ровных радиальных улиц и 6 колец. В настоящее время у нас исключительно благоприятные условия для того, чтобы эту систему создать, выправить, улучшить. Если мы запоздаем на 5—6 лет, мы будем иметь неизмеримо большие затраты средств и труда и с меньшими результатами, потому что настроим там, где не надо: для этого мы и должны установить линии расширения, так называемые красные линии, чтобы при строительстве не переходить границы.

Товарищ Сталин обратил особое внимание на необходимость расширения улиц и площадей Москвы, в первую очередь главных магистралей. Ведь у нас с каждым годом и даже с каждым месяцем увеличивается число автомобилей на улицах Москвы. Через несколько лет у нас будет уже несколько десятков тысяч машин и нам нужно серьезно подумать о том, чтобы создать широкие, хорошие, благоустроенные улицы, чтобы облегчить движение и сократить число жертв уличного движения.

В отношении ширины улиц тов. Сталин указал, что в старой части города, там, где расширение улиц вызывает снос старых зданий, можно ограничиваться 30—35 метрами ширины, а там, где мы прокладываем новые улицы, мы можем доводить ширину их до 60—70 метров.

В борьбе за новую Москву важнейшее место занимает вопрос о красоте постройки, об архитектурном оформлении домов, об удобствах. Последние годы наше архитектурное проектное дело улучшается хотя еще недостаточно, в особенности вопрос стоит остро о высококвалифицированных строителях и высоком качестве стройматериалов, однако мы уверены, что эта задача будет нами решена. Мы учимся и научимся строить хорошие во всех отношениях дома. Большую роль в перестройке города уже начинают и будут играть наши архитекторы.

Мы реорганизовали архитектурно-планировочное дело. Архитектора объединились в архитектурные мастерские Моссовета под руководством крупнейших архитекторов. Мы уверены, что в условиях такого внимания к архитектуре, которое оказывается партией и лично товарищем Сталиным, творческая работа архитекторов может и должна развернуться шире и глубже.

Центральный Комитет и правительство одобрили в основном представленный МК, МПК и Моссоветом генеральный план, пору-

В. И. Ленин

чили нам разработать конкретные практические предложения и внести на утверждение ЦК партии и правительства.

Мы уже взялись за разработку этих предложений. Мы конечно понимаем, что самое трудное—осуществление плана—еще впереди.

Мы знаем, что мы должны соразмерять темпы генеральной перестройки Москвы с реальными возможностями. Выполнение генерального плана перестройки, Москвы будет стоить огромных средств, нельзя фантизировать, что мы его проведем в один—два года. Москва строилась около 800 лет, строилась хаотически, и придется работать упорно и настойчиво годы и годы над ее перестройкой.

Текущие задачи. Строя метро, канал, ставя генеральные задачи планировки, мы не должны за большими делами забывать о так называемых мелочах—вопросах благоустройства текущего коммунального обслуживания московского населения. На самом деле это не мелочи, а большие дела, определяющие настроение и условия жизни сегодняшнего дня. Мы должны помнить о нуждах населения каждый день и не забывать наши текущие задачи, увлекшись крупными стройками. Например, было бы очень плохо, если бы, выстроив метро к сроку, забыли бы своевременно и в достаточном количестве обеспечить топливо населению Москвы. Текущие задачи городского хозяйства в особенности остры в связи с тем, что строительство метро несколько нарушило нормальную жизнь города, в первую очередь в таких районах, как Сокольники и Остоженка, где мы ведем работу открытым способом. Одновременно с окончанием строительства тоннелей на отдельных участках мы поставили задачей немедленно освободить улицы от надшахтных сооружений метро и привести улицы в полный порядок с их асфальтировкой и ремонтом домов. Утвержденный график работ предусматривает снос надшахтных сооружений от Сокольников до Комсомольской площади включительно в период с 15 июля до 25 октября, с асфальтировкой и приведением в порядок всей этой магистрали к 1 ноября. К тому же сроку, примерно, намечается приведение в порядок Мясницкой улицы, к 15 октября—большей части Остоженки.

Готовясь к этому, мы одновременно приняли меры к окончанию оформления вновь строящихся зданий на этих магистралях, как например гостиницы Моссовета в Охотном ряду, здания бывшего МКХ на Театральном проезде, расширяем проезжую часть Моховой улицы от улицы им. Горького до Манежа и т. д. В связи со сносом Сухаревской башни реконструируем, озеленяем и приводим в порядок Сухаревскую площадь. Создаем широкий проспект от площади им. Свердлова до площади им. Ногина путем сноса Китайгородской стены. Все вместе взятое значительно улучшит внешний вид и оформление центральных улиц города.

Мы поставили перед собой задачу, по мере продвижения метро в нашем городе, постепенно изменять и характер надземного транспорта. Товарищ Сталин в своей речи одобрил наши мероприятия, направленные к тому, чтобы трамвай, крайне загружающий улицы, замедляющий движение и создающий невероятный шум, постепенно выносить с центральных перегруженных улиц на отдаленные улицы, а его место занимать, помимо новых линий метрополитена более бесшумным и более гибким видом транспорта, как например автобус, и, в особенности, всемерно не себя оправдавший, троллейбус. Первый опыт мы уже произвели, сняв трамвай с Арбата. Нужно отметить, что улица от этого много выиграла, напряженность движения резко пала и сама улица преобразилась.

Проводя оформление и украшение центральных улиц города мы не имеем права забывать об отдаленных от центра окраинах, о плохих улицах и грязных дворах. Мы должны стыдиться этих антисанитарных уголков, того, что еще не сумели ликвидировать остатки старой неумытой Москвы. Чтобы перестроить Москву нужно работать годами упорно и настойчиво не только над строительством нового, но и над перестройкой старого.

Бюро Московского областного и городского Комитетов и Президиум Моссовета приняли в качестве важнейшей хозяйственной и политической задачи, наряду с оформлением, улучшением и очищением целого ряда центральных улиц, приведение в минимальный порядок остальных улиц Москвы, ликвидировав нетерпимое

антисанитарное состояние отдельных переулков, тупиков, дворов старых домов, произведя ремонт полуобвалившихся домов, могущих быть восстановленными, очищая город от наскоро сколоченных халуп, которые остались в некоторых частях города.

Президиум Московского совета и Бюро Московского городского Комитета партии, райкомы партии взяли за это дело. Ближайшими помощниками и проводниками их указаний являются райсоветы. Однако надо прямо сказать, что райсоветы еще слабо работают по благоустройству своих районов, еще не являются и не чувствуют себя хозяевами районов в полном смысле этого слова.

Важнейшая задача—приблизить райсоветы к обслуживаемым ими массам населения. Нужно иметь в каждом углу района такого хозяина, который бы знал о всех нуждах района и заботился бы о них каждодневно. Нужно, чтобы был хозяин, который следил бы за благоустройством своей улицы, дома; нужно, чтобы был хозяин, который, любя свой участок, свою улицу, заботился бы о ней и боролся бы с хулиганством, с бесхозяйственностью, неопрятностью, некультурностью. Придется повидимому для того, чтобы Моссовет и райсоветы по настоящему развернули это большое дело, создать подрайонные советы. Слишком велики районы, охватывающие до 400 тыс. населения. Каждый район—это же целый крупнейший город. Трудно охватить и учесть нужды такого большого района из одного центра. Если будут подрайсоветы, которые охватят несколько улиц, если в подрайсоветах будут активно работать депутаты совета и секционеры, превратившись в борцов за улицу, за свой тротуар, за свой двор и переулок, то тогда благоустройство Москвы мы двинем шире и глубже.

Успешная перестройка Москвы требует, чтобы каждый гражданин, каждый рабочий, каждый городской житель и активист любил свою улицу, где он живет, работал бы не покладая рук для приведения в культурное состояние своего дома, двора, переулка, улицы и к ним примыкающих площадей, скверов и парков. (Аплодисменты).

* *

Товарищи! Москва приковывает к себе внимание не только нашей страны, но и всего мира. Метрополитен является концентрированным выражением того внимания, той любви, которую оказывают рабочий класс и колхозное крестьянство нашей страны перестройке нашей великой социалистической столицы.

ЦК партии и правительство по инициативе товарища Сталина, в условиях, когда укрепление обороны, осуществление великих задач социалистического строительства в области промышленности и сельского хозяйства требует огромных средств, все же выделяют для столицы из общегосударственного бюджета средства на сооружение метрополитена, канала Волга—Москва, гранитных набережных Москва-реки. Мы, москвичи, обязаны своей работой, своей энергией, своим напряжением оправдать это доверие и поддержку, которые нам оказывают партия и правительство.

Обсуждая сегодня вопрос о метрополитене и о перестройке Москвы, мы, активисты—руководители города Москвы, скажем партии, нашему ЦК и правительству, скажем товарищу Сталину: мы будем достойны того доверия и той поддержки, какую вы нам оказываете, мы будем работать не покладая рук под твоим, товарищ Сталин, руководством, для того, чтобы сделать Москву образцовым социалистическим городом пролетарского государства.

Да здравствует новая Москва—столица великого Советского Союза Социалистических Республик! (Бурные аплодисменты).

Да здравствует рабочий класс Москвы и всего Союза
Да здравствует великая армия ударников, в том числе и ударников строителей метрополитена! (Бурные аплодисменты).

Да здравствует наша великая могучая партия, наш великий и могучий друг, руководитель и организатор—товарищ Сталин! (Гром аплодисментов, крики «ура» и т. п., все встает). ●

● Резолюцию пленума Моссовета от 16 июля 1934 г., см. на стр. 44.

ПЕЧАТЬ ЕДИНСТВЕННОЕ ОРУДИЕ, ПРИ ПОМОЩИ КОТОРОГО ПАРТИЯ ЕЖЕДНЕВНО, ЕЖЕЧАСНО ГОВОРИТ С РАБОЧИМ КЛАССОМ НА СВОЕМ, НУЖНОМ ЕЙ ЯЗЫКЕ. ДРУГИХ СРЕДСТВ ПРОТЯНУТЬ ДУХОВНЫЕ НИТИ МЕЖДУ ПАРТИЕЙ И КЛАССОМ, ДРУГОГО ТАКОГО ГИБКОГО АППАРАТА В ПРИРОДЕ НЕ ИМЕЕТСЯ.

И. Сталин

Желаем дальнейшей плодотворной работы

Под руководством Ленинского ЦК, во главе с т. Сталиным и под непосредственным оперативным руководством МК ВКП(б) и Лазаря Моисеевича Кагановича — Москва добилась огромных успехов в области городского строительства.

Несомненно, что в этих успехах известная доля заслуг принадлежит журналу „Строительство Москвы“, аккумулирующему опыт лучших строков, мобилизующему общественное мнение вокруг наиболее актуальных вопросов городского строительства.

Особо необходимо отметить роль журнала „Строительство Москвы“ в борьбе за планировку социалистической Москвы, за повышение уровня художественного оформления строительства и его высокое качество, за внедрение в городское строительство передовой техники и за создание новой советской архитектуры. В этом отношении значение журнала „Строительство Москвы“ выходит далеко за рамки пролетарской столицы, ибо Москва является той гигантской лабораторией, опыт которой используют все города нашего Советского Союза.

Горячо приветствуя редакцию журнала в день 10-летнего юбилея, Народный Комиссариат Коммунального Хозяйства РСФСР шлет свои пожелания дальнейшей плодотворной работы на фронте социалистической реконструкции городского хозяйства пролетарской столицы, на фронте превращения Москвы в город передовой социалистической культуры.

Народный Комиссар Коммунального Хозяйства КОМАРОВ

П р и в е т ю б и л я р у

Реконструкция Москвы проходит по указаниям вождя нашей партии тов. И. В. Сталина при непосредственном участии руководителя московских большевиков тов. Л. М. Кагановича.

Журнал „Строительство Москвы“, отражающий эту реконструкцию в конкретных ее формах, обслуживается высококвалифицированным многочисленным активом и имеет широкое распространение. Это единственный журнал в обслуживаемой им области, который пользуется таким заслуженным вниманием читателя.

Редакция журнала „Планировка и строительство городов“ в день десятилетия издания журнала „Строительство Москвы“ шлет искренние пожелания о его дальнейшем развитии и распространении в интересах как реконструкции Москвы, так и строительства промышленных городов нашего необъятного Союза.

Свой привет юбиляру шлю и как бывший редактор журнала „Строительство Москвы“.

Отв. редактор журнала „Планировка

и строительство городов“ Н. ПОПОВ-СИБИРЯК

МОСКВА ДОЛЖНА БЫТЬ И БУДЕТ ЛАБОРАТОРИЕЙ, КУДА ЛЮДИ СО ВСЕГО СОЮЗА ПРИЕЗЖАЛИ БЫ ИЗУЧАТЬ ОПЫТ СТРОИТЕЛЬСТВА.

МОСКОВСКОЕ ГОРОДСКОЕ ХОЗЯЙСТВО ДОЛЖНО БЫТЬ ПРИМЕРОМ, ОБРАЗЦОМ, ШКОЛОЙ ДЛЯ ЛЮДЕЙ, КОТОРОЕ МОГЛО БЫ ТРЕБОВАТЬ ЭТОГО ОТ ПЕРЕДОВОЙ СТОЛИЦЫ

Л. Каганович

Организатору технической общественности

Одному из лучших строительных журналов СССР, журналу пролетарской столицы, в день его славного десятилетия, Президиум ЦК и Центральное Бюро Инженерно-Технических Секций Союза Промжилкомстроительства шлют большевистский привет.

„Строительство Москвы“ играло все 10 лет своего существования и играет теперь огромную роль в развешивании темпов, улучшении качества нашего строительства, в переводе его на рельсы индустриального производства. Журнал, освещая опыт передового строительства Москвы, приносит большую пользу строителям всего СССР.

Исключительно значение „Строительства Москвы“ в борьбе за выполнение решений июньского пленума ЦК ВКП(б) (1931 г.), в борьбе за создание высококачественной архитектуры в борьбе за то, чтобы наши города строились красиво.

Журнал всегда находится в авангарде нашей технической общественности, является ее организатором и ее помощником.

Приветствуя работников редакции в день десятилетия журнала, ЦК и ЦБ ИТС ждут от них еще более упорной, настойчивой борьбы за выполнение решений 17 партсъезда, за осуществление задач 2-го пятилетнего плана, за темпы, новую строительную технику, высокое качество, новую архитектуру, создание пролетарских специалистов.

Председатель ЦК РПЖКС А. Н. Рябов

Председатель ЦБ ИТС И. В. Келин

Опыт социалистической реконструкции Москвы—другим городам союза

Дирекция Гос. Института съемки, планировки городов и проектирования гражданских сооружений приветствует Редакцию журнала „Строительство Москвы“ по поводу десятилетия существования журнала.

Десять лет творческой работы журнала самым непосредственным образом связаны с борьбой за проведение в жизнь всех основных мероприятий партии и правительства по социалистической реконструкции Москвы.

Первые три года своего существования журнал был популярным изданием Московского Совета, освещавшим самые разнообразные проявления роста нового быта. С 1927 года, с началом крупных проектных и строительных работ по Москве, журнал становится одним из наших лучших специальных периодических изданий и является ценным практическим пособием для архитекторов, планировщиков, инженеров-строителей и учащихся Архитектурно-строительных ВТУЗ'ов. Особенно ценно для нас, что начиная с 1932 года, на основе постановлений июньского пленума ЦК ВКП(б), журнал уделяет большое внимание вопросам перепланировки и архитектурной реконструкции Москвы. Тщательное и любовное графическое оформление помещаемых в журнале материалов неизменно помогает передать ценнейший опыт социалистической реконструкции Москвы делу реконструкции других городов Союза и планировки новых социалистических городов.

Директор Гипрогора Мареев

Журнал „Строительство Москвы“, организованный Моссоветом десять лет тому назад, играл и играет сейчас большую роль в строительстве и реконструкции пролетарской Столицы Советского Союза.

С 1924 года началось большое развертывание строительства г. Москвы. С каждым годом оно приобретало все больший размах.

После июньского пленума ЦК ВКП(б) в 1931 году по инициативе т. Кагановича началась, на ряду с грандиозным строительством, впервые целеустремленная коренная реконструкция Москвы. За эти три последние годы достигнуты результаты несравненно большие, чем за все предыдущие годы. Больше того, таких гигантских темпов строительства и таких грандиозных успехов в реконструкции и благоустройстве не видала не только старая Москва, но ни один город мира за все время существования человечества.

Во всех больших и малых вопросах строительства журнал „Строительство Москвы“ занимает одно из видных мест. Сейчас, когда основной задачей строителей является всемерное улучшение качества строительства и всех его элементов, особенно архитектурного оформления и внутренней отделки, журнал должен занять в этих вопросах ведущую роль. Он должен со всей беспощадной большевистской самокритикой вскрывать все узкие места, не дающие осуществлять высококачественное строительство.

В тоже время журнал должен широко освещать достижения и опыт отдельных строек.

Энергичной борьбе за организацию производственной базы всех материалов и оборудования, которые решают судьбу качества строительства, должно быть отведено надлежащее место в деятельности журнала.

Сдвиги в организации производственной базы уже имеются, но они далеко недостаточны для возросшей потребности московского строительства.

Вопросы механизации нашего строительства, как фактора, могущего обеспечить выполнение грандиозной программы строительства и реконструкции столицы, должны быть взяты журналом под особое наблюдение и освещение.

Вокруг этих трех основных вопросов: качество строительства, организация производственной базы и механизация строительных работ, журнал должен объединить, организовать борьбу всего актива строителей Москвы.

Приветствуя журнал с его десятилетним существованием, Строительное Управление Моссовета уверено, что в борьбе за разрешение этих вопросов журнал одержит блестящую победу.

И. О. Начальника Строительного Управления
Моссовета Инж. И. Черкасский

Шире освещать производство работ

Журнал „Строительство Москвы“ является мощным организатором ИТР и всей общественности вокруг вопросов практического осуществления решений партии и правительства о строительстве нашей социалистической столицы.

В течение 10-ти лет на страницах Вашего журнала видное место уделяется строительству „Мосстроя“—„Мосжилстроя“.

Теми достижениями, которые имеет Мосжилстрой в своей деятельности, он в значительной степени обязан Вашему журналу, который всегда своевременно и объективно, с деловой критикой освещал их на своих страницах.

Весь коллектив ИТР „Мосжилстроя“ является постоянным читателем Вашего журнала и считает его своим родным журналом. Журнал по своему внешнему оформлению, содержанию и изложению является одним из лучших журналов, издаваемых в нашем Союзе.

Поздравляя редакцию журнала с десятилетним юбилеем, желая дальнейшей плодотворной деятельности, мы выражаем пожелание, чтобы на ряду с особым своевременным вниманием, которое Ваш журнал уделяет вопросам планировки и архитектуры—в будущем более широко освещались бы вопросы производства строительных работ и особенно работ отделочного характера.

Зам. Упр. Трестом „Мосжилстрой“ Гл. Инженер П. Муравлев

В день десятилетия журнала „Строительство Москвы“ Всесоюзная Академия Архитектуры, отмечая большую боевую работу журнала по социалистической реконструкции Москвы, превращению ее в образцовую столицу и пропаганде лучших образцов мировой архитектуры, шлет свой горячий привет редакции и пожелания дальнейшей еще более плодотворной работы.

Всесоюзная Академия Архитектуры при ЦИК СССР
М. Крюков.

Б о р о т ь с я з а с о ц и а л и с т и ч е с к у ю а р х и т е к т у р у

Правление Союза советских архитекторов горячо приветствует архитектурно-строительный журнал Московского Совета с десятилетием его существования. „Строительство Москвы“ сыграло на протяжении всего этого периода выдающуюся роль в борьбе за качество нашего строительства, за социалистическую реконструкцию советской столицы, за подъем нашей архитектурной и строительной культуры. Лучшее свидетельство бесспорных заслуг журнала — его популярность среди самых широких кругов специалистов и рабочих строительного дела, архитекторов, прорабов, студенчества, а также среди читательской массы, интересующейся вопросами строительства.

„Строительство Москвы“ сумело раздвинуть рамки своего распространения и влияния далеко за пределы столицы и Московской области, сумело стать повседневным спутником архитектора и строителя во всех концах нашего Союза.

Советская архитектурная „общественность“, высоко ценя оперативность и живость, с какими „Строительство Москвы“ откликается на все боевые вопросы нашей строительной практики, рассчитывает, что журнал будет в дальнейшем еще с большей настойчивостью и умением бороться за социалистическую архитектуру, за высокое качество всей работы по реконструкции нашей столицы, за повышение роли и ответственности архитектора в этой работе.

Правление Союза советских архитекторов.

Б ы т ь в п е р в о й ш е р е н г е б о й ц о в з а с о ц и а л и с т и ч е с к у ю р е к о н с т р у к ц и ю

Редакция „Архитектуры СССР“ шлет горячее приветствие одному из старейших органов нашей архитектурной печати — „Строительству Москвы“ в день его десятилетия.

За десять лет настойчивой и оперативно насыщенной работы Вы накопили громадный опыт борьбы за качество нашего строительства, за его техническую вооруженность, за его социалистическую направленность. Достоинства Вашего журнала, — и в первую голову его умение быстро реагировать на все актуальные вопросы, встающие в нашей строительной и архитектурной практике, — оценены читательской массой, в том числе — широкими кругами наших архитектурных кадров.

„Архитектура СССР“ желает Вам и в дальнейшем быть в первой шеренге бойцов за социалистическую реконструкцию нашей столицы, за превращение ее в самый благоустроенный и самый красивый город мира.

Редакция „Архитектура СССР“

Н а б о р ь б у з а п р е в р а щ е н и е с т а р о й М о с к в ы в о б р а з ц о в ы й с о ц и а л и с т и ч е с к и й г о р о д

Строительная секция Моссовета от имени 500 депутатов и секционеров Секции шлет горячий пролетарский привет в день десятилетнего юбилея своему ближайшему помощнику по работе и борьбе за превращение Москвы — в образцовую столицу Великого Союза ССР.

Журнал „Строительство Москвы“ под руководством МК и МГК ВКП(б) и Моссовета являлся и является близким и доступным органом для членов Совета и секционеров, освещающая работу секции и отдельных депутатов и секционеров, принимал активное участие в начинаниях и работах секции, боролся совместно с секцией за быстрое осуществление решений МГК ВКП(б) и Моссовета по важнейшим вопросам строительства и реконструкции г. Москвы.

Празднуя совместно с журналом 10-лет-

ний юбилей, мы депутаты и секционеры, уверены в том, что эта связь еще больше будет закреплена, усилена и придаст нам еще больше сил и энергии для совместной работы и борьбы за высокое качество строительства г. Москвы.

Мы уверены, что журнал „Строительство Москвы“ впредь еще больше будет сплачивать рабочих, трудящиеся массы и специалистов строительной индустрии для новых побед за реализацию решений 17 съезда ВКП(б) и указаний тт. Сталина и Кагановича о превращении старой Москвы в культурный образцовый социалистический город.

Горячо желаем журналу дальнейшего роста и укрепления.

Бюро секции.

В КОМИССИИ МОССОВЕТА и МГК ВКП(б) ПО ВОПРОСАМ АРХИТЕКТУРЫ и ПЛАНИРОВКИ г. МОСКВЫ

20 июня ПОД ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОМ т. Л. М. КАГАНОВИЧА состоялось очередное заседание Комиссии Арплана совместно с руководителями мастерских, на котором был разрешен ряд планировочных вопросов и рассмотрены проекты строительства.

Проекты станций и вестибюлей Метрополитена

Комиссия Арплана рассмотрела и обсудила разработанные проекты станций и вестибюлей Метрополитена.

В основе приняты с внесением в них ряда поправок следующие проекты:

станции „Комсомольская площ.“ (арх. Чечулин),
вестибюля станций „Комсомольск. площ.“ (арх. Щусев, Рухлядев и Кринский),
станции „Мясницкие ворота“ (арх. Колли),
станции „Охотный ряд“ (худ. Боров, Замский, Ревковский),
вестибюля станции в гостинице Моссовета (арх. Щусев, Савельев, Стапран),
станции „Библиотека им. Ленина“ (арх. Гонцкевич),
станции „Арбатская площадь“ (арх. Теплицкий),
станции „Смоленский рынок“ (арх. Андриевский и Макарычев).

По остальным представленным проектам Комиссия Арплана поручила авторам дополнительно доработать их на основе замечаний, сделанных членами Комиссии. В частности, таким станциям и вестибюлям их, как Сокольнической и Крымской, решено придать парковый характер в оформлении с легкими и изящными формами.

При разработке проектов вестибюлей авторам предложено исходить из того, что вестибюли, расположенные на углу улиц, должны иметь высоту, примерно 3-4 этажного дома с тем, чтобы в этом же здании разместить контору или подстанцию метро, или запроектировать ресторан, кафе и т. п.

В остальных случаях должна быть предусмотрена высота зданий вестибюлей в 2 этажа.

На бульварах вестибюли должны быть представлены зданиями легкого типа, в виде павильонов, высотой не свыше 6-7 метров.

Для разработки оперативного плана обеспечения станций и вестибюлей мрамором и облицовочными материалами, а также для разработки вопроса о применении при отделке различных искусственных материалов и о возможности обработки пилонов в виде круглых и многогранных колонн выделена специальная Комиссия.

О реконструкции Московского железно-дорожного узла

Комиссия Арплана заслушала и обсудила проекты НКПС и отдела планировки Моссовета о реконструкции Московского железно-дорожного узла.

Комиссия Арплана высказалась против намеченного НКПС проекта расширенного строительства Курско-Октябрьского диаметра.

Для всестороннего изучения и разработки вопроса создана специальная комиссия под председательством т. Булганина.

При разработке вопроса, Комиссии предложено искать разрешение транспортной задачи в развитии окружающих путей и в строительстве новых линий метрополитена жел. дор. габарита.

Проект Радиодома на Миусской площади

Комиссия Арплана одобрила в основном проект Радиодома на Миусской площади, представленный архитекторами Мордвиновым и Соломоновым, признав, однако, затруднительным осуществление его в ближайшие годы в виду большого объема и стоимости строительства.

Проект гостиницы Моссовета

Комиссия Арплана одобрила окончательный проект внешнего оформления гостиницы Моссовета, представленный арх. Щусевым, Савельевым и Стапран, поручив арх. Щусеву доработать оформление боковых торцов фасада здания с Охотного ряда.

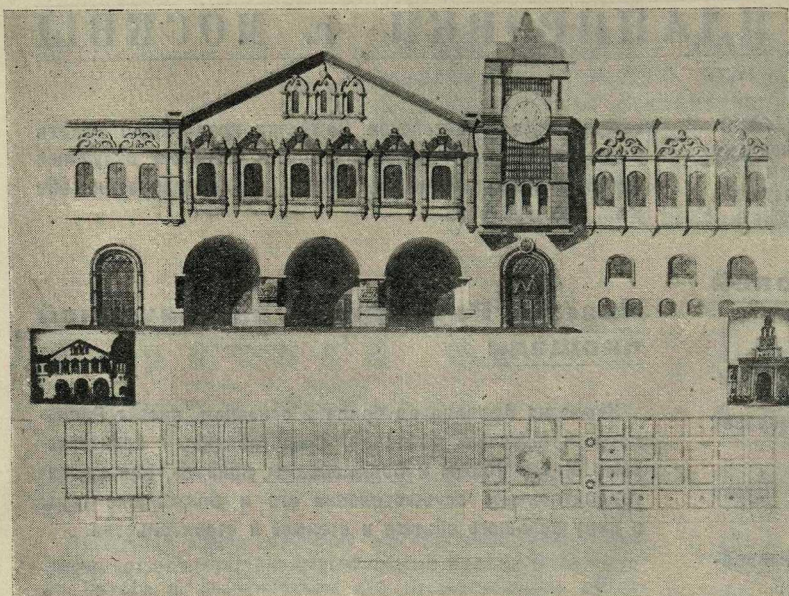
Признать необходимым обязательное окончание отделки фасадов гостиницы к 1-му ноября.

Строительство в Москве художе- ственной панорамы

Комиссия Арплана признала желательным постройку художественной панорамы революционных событий, в особенности Октябрьских боев в Москве и поручила тт. Сидорову, Дедюхину и Перчик определить участок для строительства художественной панорамы и начать скорейшее проектирование этого строительства.

Проекты дома НКПС на Красно- прудной улице, жилого дома у Покровских казарм и клуба При- боростроя на Можайском шоссе.

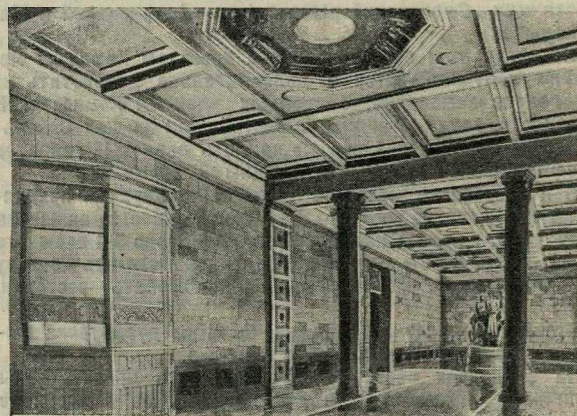
Комиссия Арплана рассмотрела и дала конкретные указания о дополнительной проработке проектов дома НКПС на Краснопрудной улице (арх. Розанов), жилого дома у Покровских ворот (арх. Чериковер) и клуба Приборостроя на Можайском шоссе (арх. Штитель).



Вход в вестибюль станции метро „Комсомольская площадь“ в здании Казанского вокзала.

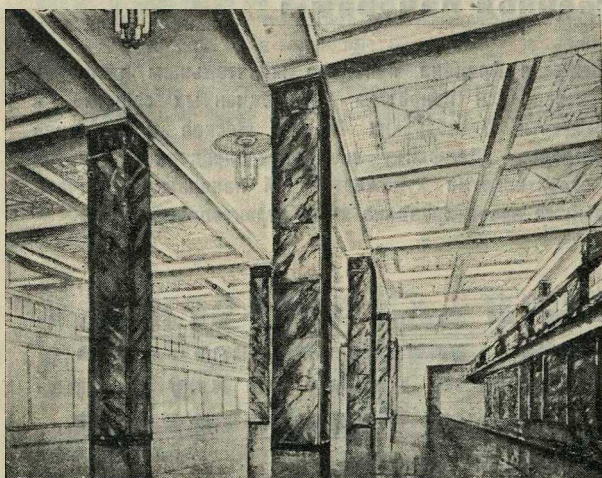
Авторы: Акад. Щусев, арх. Рухлядев и Кринский.

2-я Проектная мастерская.



Надземный вестибюль станции метро „Комсомольская площадь“ в здании Казанского вокзала.
Внутренняя перспектива.

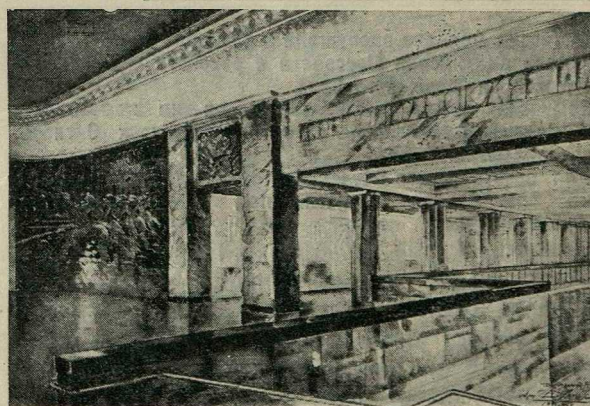
Авторы: Акад. Щусев, арх. Рухлядев и Кринский.
2-я проектная мастерская.



Перспектива станции

Автор арх. Чечулин.

2-я проектная мастерская.



Перспектива станции

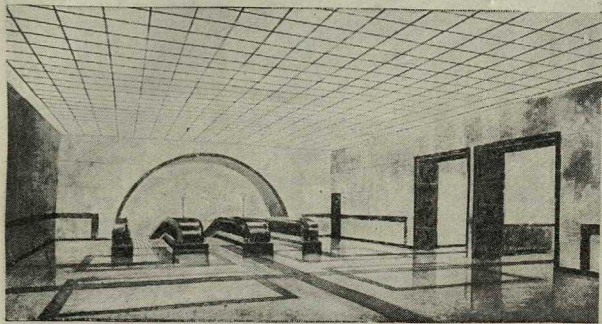
Автор арх. Чечулин.

2-я проектная мастерская.

УТВЕРЖДЕННЫЙ ПРОЕКТ СТАНЦИИ МЕТРО
„МЯСНИЦКИЕ ВОРОТА“.

Автор проф. Колли.

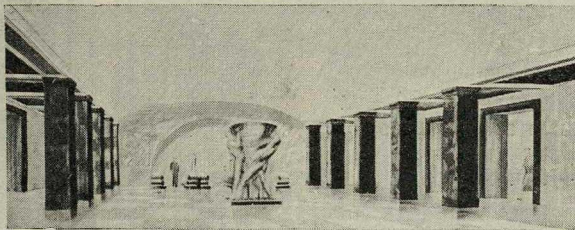
5-я Проектная мастерская.



Подземный вестибюль.

УТВЕРЖДЕННЫЙ ПРОЕКТ СТАНЦИИ МЕТРО
„ОХОТНЫЙ РЯД“.

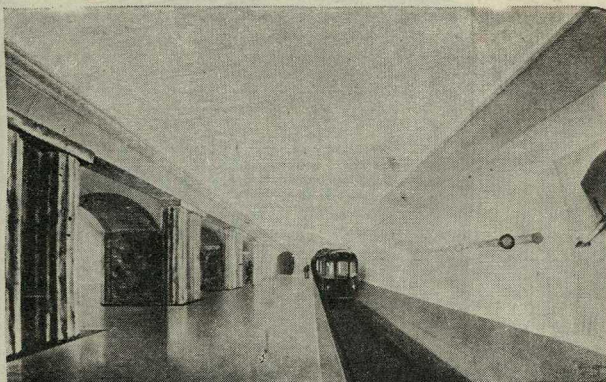
Авторы художники Боров, Замский, Ревковский, кон-
сультант акад. Щусев



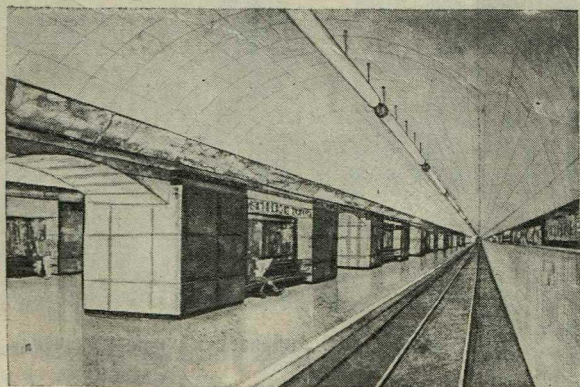
Подземный вестибюль.



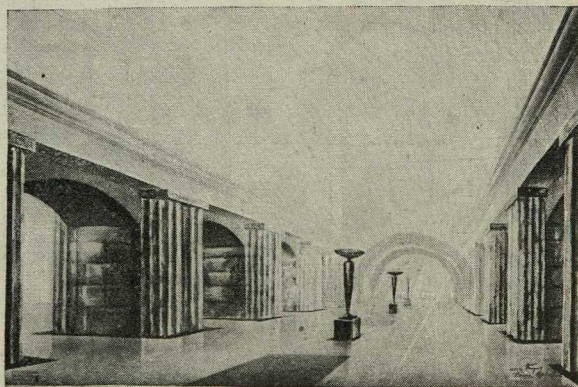
Центральный зал.



Боковой зал—посадочная платформа.



Боковой зал—посадочная платформа.

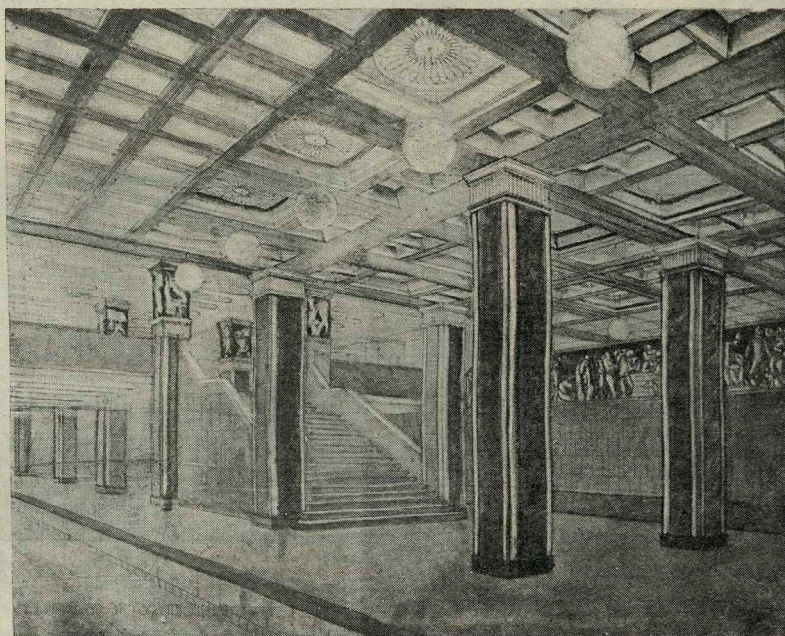
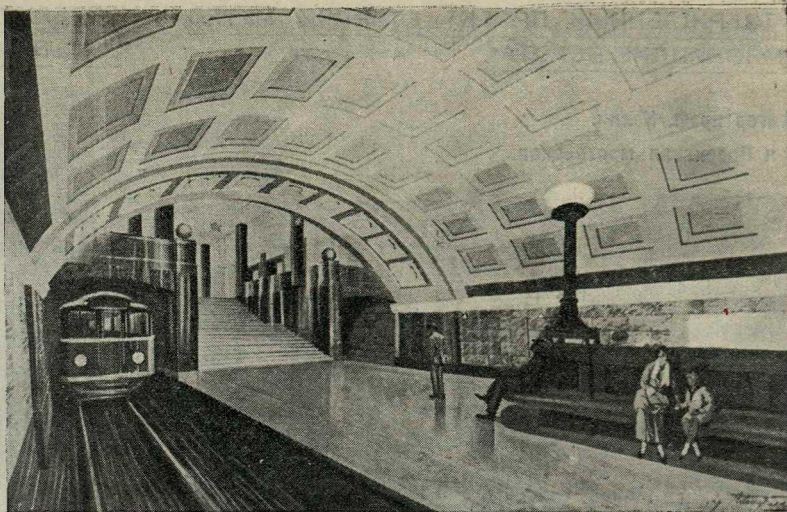


Центральный зал.

УТВЕРЖДЕННЫЙ ПРОЕКТ
СТАНЦИИ МЕТРО „БИБЛИОТЕКА
ИМ. ЛЕНИНА“.

Автор арх. Гонцевич.

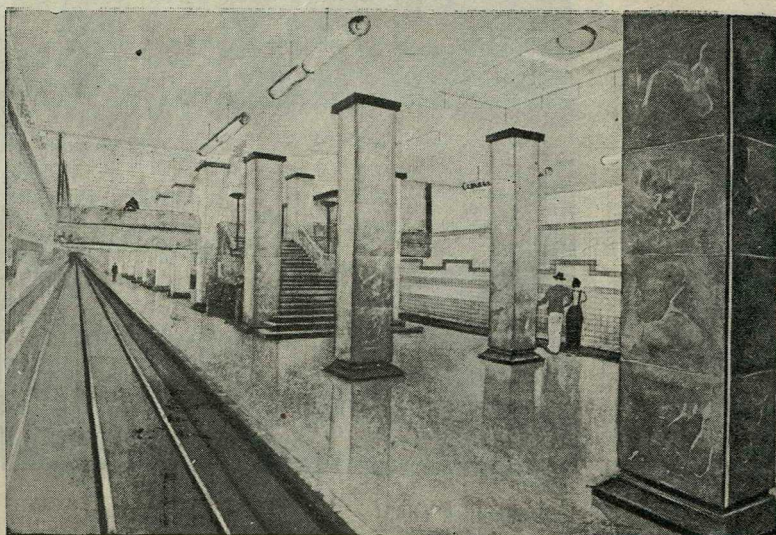
Метропроект.



УТВЕРЖДЕННЫЙ ПРОЕКТ
СТАНЦИИ МЕТРО
„АРБАТСКАЯ ПЛОЩАДЬ“.

Автор арх. Теплицкий.

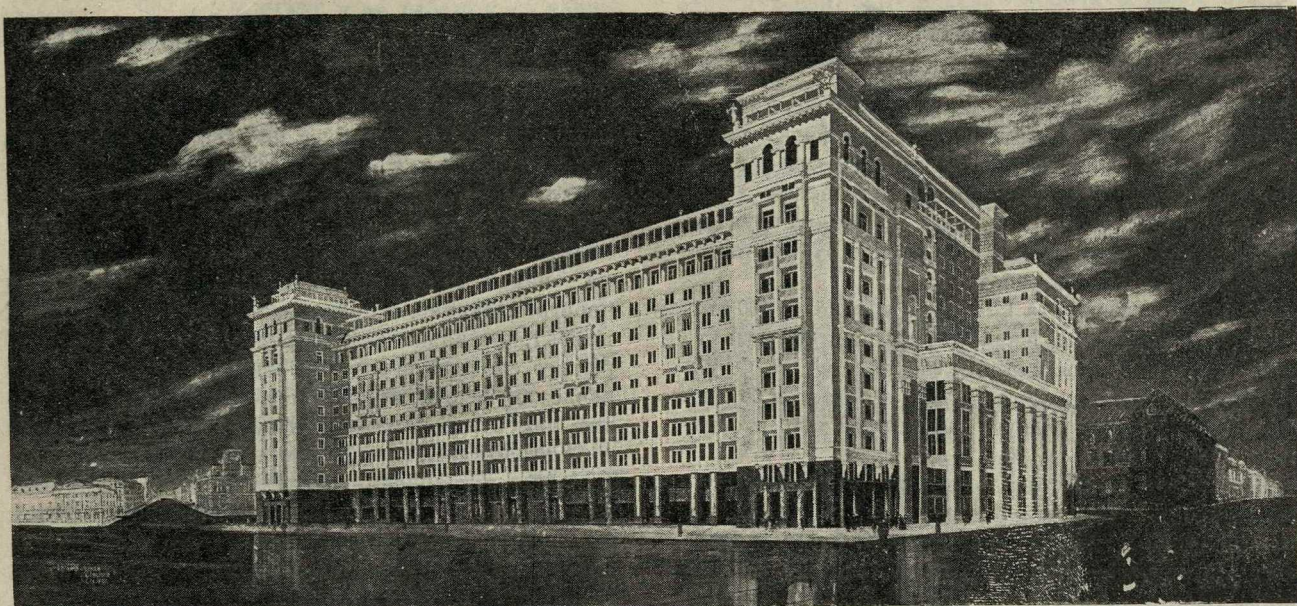
2-я проектная мастерская.



УТВЕРЖДЕННЫЙ ПРОЕКТ СТАНЦИИ
МЕТРО „СМОЛЕНСКИЙ РЫНОК“.

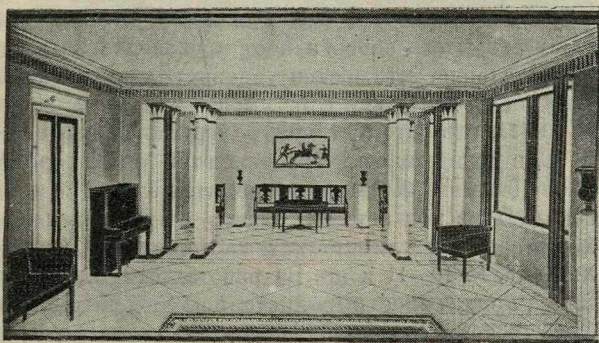
Авторы арх. Андриевский и Макарычев.

6-я проектная мастерская.

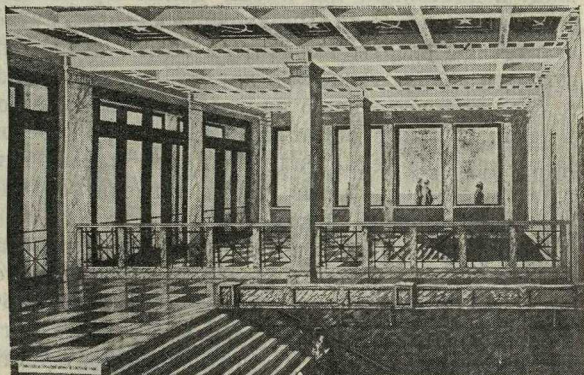


Перспектива.

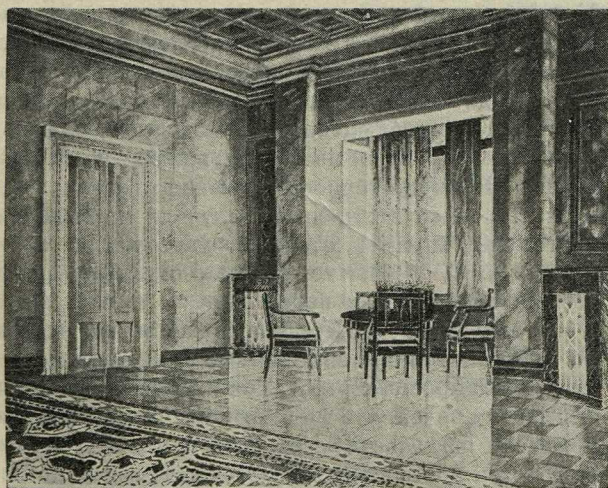
Авторы акад. арх. Щусев, арх. Савельев и Стапран.



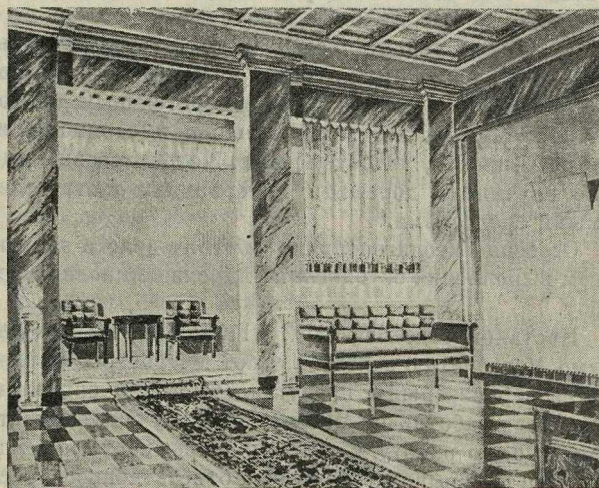
Гостиная и кабинет трехкомнатного номера.
Авторы арх. Савельев и Стапран.



Надземный вестибюль станции метро в гостинице Мос-
совета
Авторы акад. арх. Щусев, арх. Савельев и Стапран.



Гостиная трехкомнатного номера.
Автор арх. Эстрин.



Кабинет трехкомнатного номера.
Автор арх. Эстрин.

Внутреннее оформление ресторана, вестибюлей и других помещений гостиницы будет показано в многоцветных иллюстрациях в одном из ближайших №№ журнала.

Метро должно быть построено сухим и прочным

Строительство метрополитена в Москве, имевшее в начале года сравнительно узкий фронт работ, в настоящее время развернулось широким фронтом по всем участкам и видам строительства.

На 20 июня выполнено работ по выемке грунта — 78,5% общего объема работ и по кладке буто бетона — 65,7% общего объема работ.

Всего вынуто грунта 1,5 млн. м³ и остается 400 тыс. м³, в том числе: по Мясницкому радиусу вынуто грунта 1 млн. м³, остается — 250 тыс. м³, по Фрунзенскому радиусу вынуто 225 тыс. и остается 60 тыс. м³, по Арбатскому радиусу вынуто 256 тыс. и остается 80 тыс. м³.

Положено буто-бетона в тело тоннеля 411 тыс. м³ и остается положить 217 тыс. куб. м³, в том числе, по Мясницкому радиусу положено 300 тыс. и остается 155 тыс. м³, по Фрунзенскому радиусу положено 34 тыс. и остается 30 тыс. м³, по Арбатскому радиусу положено 77 тыс. и остается положить 29 тыс. куб. м³.

Целые участки строительства (шахты № 29, 49-51 и дистанция № 5) уже закончены и на них идут отделочные и монтажные работы. По ряду других шахт и дистанций мы имеем целые законченные части тоннелей. Если выполненные на разных участках трассы работы выразить в общем исчислении готового вчерне тоннеля в двухпутном исчислении, то это составит около 5 км. готового вчерне тоннеля из 11 км. проектных. Кроме того, в переводе на двухпутное исчисление мы имеем законченные сооружением отдельные части тоннеля: своды — 1,3 км. и стены — 2,4 км.

Развернуты работы по строительству подстанций, готовность которых составляет Сокольнической — 93%, Красноворотской — 75%, Крымской — 56%, Центральной — 26%. Начаты работы по строительству депо и подготавливается участок под строительство мастерских. Размещены и выполняются, хотя и с некоторым опозданием в сроках, заказы на вагоны, эскалаторы, электрооборудование, рельсы и т. д.

На строительстве метро занято около 67 тыс. человек, в том числе непосредственно на тоннельных работах 38 тыс. человек рабочих.

Если ход строительства и достигнутые темпы работ на большинстве шахт и дистанций Метростроя можно признать удовлетворительным, то этого еще нельзя сказать в отношении стоимости и, в особенности, качества работ. Метростроевцы еще не научились дорожить материалами и отпускаемыми средствами.

Особенно неблагоприятно обстоит дело с качеством выполнения бетонных и гидроизоляционных работ.

Постановление Бюро МК, МГК ВКП(б) и Президиума Моссовета о качестве работ Метростроя является серьезнейшим предупреждением и сигналом для всех работников Метростроя — улучшить качественно свою работу, устранить небрежность и неряшливость в выполнении такого ответственного, рассчитанного существованием на целый век сооружения, каким являются тоннели метрополитена. Куда годится такая постановка бетонных работ, когда

песок, гравий, щебень и бут завозятся на строительство неочищенными и неотсортированными на местах их заготовок, очистка и сортировка их на месте работ производится небрежно, анализ их перед употреблением в дело, как правило, не производится. Поставка основного материала для бетона — цемента на шахты и дистанции производится неорганизованно, в результате чего пуццолановый цемент, предназначенный преимущественно для закрытого способа работ, завозится и употребляется зачастую на открытом способе работ. Места хранения цемента и инертных материалов не выделены и не огорожены, вследствие чего материал разбрасывается и загрязняется, как например, на дистанциях №№ 3, 7 и др., цемент разной активности и назначения смешивается.

Приготовление бетона — замес и дозировка на ряде шахт производится с нарушением правил, с подачей воды на глазок, а цемента не по весу, а по объему, и выполняются зачастую технически неподготовленными работниками. Небрежности в работе иногда доходят до того, что в бетон попадают при замесах посторонние материалы. Для одной и той же конструкции бетон готовится различной консистенции.

Транспортировка бетона к месту хранения на участках закрытого способа работ производится иногда так медленно, что бетон успевает схватиться до укладки в дело, как это имело место на шахте № 10—11, где бетон 14 мая разгружался через 2 ч. 45 м., в то время как схватывается он через 2 ч. 15 м. Доставка бетона производится зачастую в вагонетках из под породы, отчего он загрязняется, смешиваясь с глиной, как например, на шахтах № 9-бис, № 10—11 и др. На работах открытым способом, в особенности на дистанции № 6, бетон подается по лотку на большую глубину, отчего состав смеси при спуске нарушается.

Укладка и трамбовка бетона производится в ряде случаев небрежно и без технического надзора, в результате чего на отдельных участках забетонировываются посторонние предметы (ш. № 15, дист. № 3 и др.) и обнаруживаются пустоты и раковины (ш. №№ 36-37, 38-40, 41-43 и др.). Уложенная арматура перед кладкой бетона загрязняется и расстраивается (дист. № 1, № 7 и др.), своды тоннелей бетонировуются без соблюдения радиальности укладки, с значительным перерывами во времени в укладке бетона. Наконец, точность сечения стен, сводов и лотка тоннелей в отдельных случаях не выдерживается, как например, это имело место на дист. № 1 (шахты № 15, 16-17), что вызывает остановку работ доборку профиля или переделки.

МК, МГК ВКП(б) и Президиум Моссовета особенно заостряют внимание на качестве выполнения гидроизоляционных работ. Тоннель не только должен быть прочен, что не вызывает, по заключению Комиссии по качеству Метростроя, никаких сомнений, но он должен быть и абсолютно водонепроницаемым и сухим. Мы строим метро не в целях жизни, как буржуазия, а для удобства передвижения трудящихся, и в этом отношении метро наш должен быть безупречен. Поэтому нужно решительно отвергнуть успокоительные ссылки на то, что, мол,

и за границей тоннели метро на ряде участков протекают. Разные подходы и разные цели в строительстве метро у нас — в СССР, и за рубежом — в капиталистических странах.

Строители метро подчас недооценивают и недопонимают решающего значения гидроизоляционных работ, как основного средства для предохранения тоннелей метро от проникновения воды и сырости и их разрушения, а следовательно и для долговечности метрополитена.

Больше того, на ряде шахт и дистанций Метростроя, как указывается в постановлении, вопросам гидроизоляции не только не было уделено должного внимания со стороны руководящего технического персонала, но даже были обнаружены случаи прямого игнорирования гидроизоляционных работ и, в особенности, на шахтах № 30 и № 31—32 Арбатского радиуса. Недооценка значения гидроизоляционных работ была проявлена в свое время и Управлением Метростроя, допустившим сооружение станций и тоннелей на шахтах № 7—8 и № 19—20 без внешней изоляции.

Постановление отмечает наиболее распространенные недостатки гидроизоляционных работ, заключающиеся в том, что в изоляцию тоннелей употребляются зачастую недоброкачественные материалы в результате отсутствия предварительной проверки их качества. Внешняя изоляция, обязательная для всех тоннелей, выполняется, как правило, настолько небрежно, что на отдельных участках не гарантирует от протекания воды (шахты № 30, 31—32, 38—40, 9, 10, 12 и др.), а на некоторых шахтах закрытого способа работ (шахты № 19—20, № 7—8) внешняя изоляция и совсем не проложена. Внутренняя изоляция, к которой приступлено на шахтах № 10, 16—17, 19—20, 22 кроме этих недостатков, выполняется часто по неровной или сырой поверхности, с неудовлетворительной проклейкой листов, с оставлением пустот между ними и с отставанием от стенок тоннеля.

Все эти недостатки качества работ, обнаруженные на отдельных шахтах и дистанциях, являются следствием того, что Управление Метростроя с самого начала разворота бетонных и изоляционных работ не оценило по настоящему всех трудностей и технической сложности производства этих работ, допустило землекопский подход к бетонным работам, не обеспечило надлежащим образом бетонные и изоляционные работы технически обученными кадрами, не поставило инструктаж, техническое руководство и надзор за осуществлением этих работ и не организовало качественно дело добычи, сортировки, хранения и снабжения шахт и дистанций изоляционными и инертными материалами и цементом.

Начальники отдельных шахт и дистанций в погоне за кубажом выемки породы и кладки бетона в свою очередь игнорировали элементарные технические правила приготовления и укладки бетона и изоляции, не организовали бракеража и анализа поступающих материалов, компенсируя пониженное качество бетона повышенным расходом остро дефицитного цемента и часто недооценивали исключительного значения изоляции и качественного ее выполнения. Нужно отметить, что и партийная и профессиональная организации Метростроя своевременно не уделяли внимания этому важнейшему участку их работы и по боевому не развернули борьбы за качество бетонных и изоляционных работ.

МК, МГК ВКП(б) и Президиум Моссовета в своем постановлении дали конкретные указания, на что обратить внимание и как обеспечить качественно выполнение работ. Ни одна лопата песка, гравия, щебня не должна быть положена в замес без проверки их зернистости и состава. Ни один кусок рубероида и пергамента не может быть уложен в дело без проверки его качества. Сдабриванию бетона перерасходом дефицитного цемента должно быть положен конец.

Установившаяся практика поставки песка, гравия, щебня, цемента и изоляционных материалов шахтам и дистанциям со стороны снабженческих организаций Метростроя по принципу „лопай, что дают“, — должна быть коренным образом изменена. Тщательная промывка, сортировка и проверка качества материалов должны предшествовать завозу их на шахты и дистанции Метростроя. Метроснаб во главе с т. Айнгорном должен решительно перестроить свою работу и перейти от количественного к качественному снабжению строительства материалами.

Замесы бетона должны производиться с строгим соблюдением существующих технических правил, с механической дозировкой воды и весовой дозировкой цемента. Лаборатория шахты должна занять подобающее ей место в производстве бетона. В зависимости от бетонируемой конструкции лаборатория задает и консистенцию бетона. Весь технологический процесс приготовления и укладки бетона и изоляции должен быть построен на строгом соблюдении установленных технических правил. Люди неграмотные, неопытные как исполнители, так и руководители работ, должны быть немедленно или заменены технически грамотными или соответствующим образом переобучены в кратчайший срок. Никто не имеет права превращать ответственнейшее дело строительства метро, где каждый м³ бетона должен быть выложен и изолирован технически грамотно, в массовую школу экспериментов и обучения. Детский период болезней метро пройден и на работах должны стоять грамотные и добросовестные работники — исполнители и руководители. Строительство метро может и должно быть обеспечено такими кадрами.

Особенно тщательно и добросовестно должны быть организованы изоляционные работы. Для воды достаточно небольшого зазора в изоляции, чтобы обводнить тоннель и сделать его сырым. Пробы арматурой листы изоляции, плохо проклеили листы, оставив между ними пустоты, положили изоляцию на неровную или сырую поверхность, от которой она отстает, не сделали выпуска концов изоляции для последующего соединения с другой полосой изоляции — и вот уже мы имеем шов, дыру, через которые вода устремляется в тоннель. А вода — большой враг бетона. Она не только может проникать через поры бетона, но будучи химически насыщена другими веществами будет выщелачивать бетон, а следовательно разрушать его. Вода может сделать тоннель не только сырым, но и непрочным. Для того, чтобы это избежать — нужно лишь выполнить одно условие: тщательно, добросовестно, в точном соответствии с техническими правилами, производить изоляционные работы. Только и всего. К этому и только к этому призывают МК, МГК и Президиум Моссовета метростроевцев. Если январское решение наших руководящих организаций требовало от Метростроя резкого увеличения темпов

(в несколько раз) по выемке грунта и кладке бетона, что естественно было сопряжено с громадными трудностями разворота строительства, то июньское постановление МК, МГК ВКП(б) и Президиума Моссовета требует лишь точного соблюдения технических правил приготовления и кладки бетона и выполнения гидроизоляционных работ.

Все обнаруженные дефекты качества, в особенности гидроизоляционных работ должны быть устранены до 15 июля. Ошибка в работе должна не замазываться, как это бывало до сих пор на ряде участков, а тщательно и немедленно исправляться. Строжайшая дисциплинарная и гражданская ответственность возложена за качество производимой работы на начальников шахт и дистанций, начальников участков, сменных инженеров, бригадиров и звеньевых. Технический инструктаж и надзор должны быть подняты на соответствующую высоту. Закрытие изоляционных работ бетоном не должно производиться до тех пор, пока технадзор не осмотрит и не даст своей визы о доброкачественности выполненных изоляционных работ.

Для усиления ответственности, вся система тех-

нического руководства и надзора перестраивается таким образом, чтобы за определенные участки тоннеля и производимые на нем все процессы работ (изоляция, бетонировка, отделка) отвечали бы с начала работ до окончательной сдачи этого участка тоннеля одни и те же лица технадзора и руководители работ. Их имена войдут в историю. Через 40 — 50 лет проезжающий пассажир в подземке Москвы будет знать, что этот сухой отлично отделанный кусок тоннеля строил такой-то инженер, а рядом с ним мокрый участок — такой-то инженер.

Будем надеяться, что ни один инженер и строитель метро не посрамит своего имени и даст сухой и чистый тоннель на всем протяжении трассы метро. К этому призывает партия и Моссовет. Вокруг этой задачи поднятия качества строительства должна быть по-большевистски развернута борьба и сплочен актив инженеров, техников и рабочих Метростроя. Ведущую роль в этом должны играть партийцы, комсомольцы и активисты метро.

Московский метрополитен может и должен быть построен прочным, сухим и долговечным.

Проект здания Академии коммунального хозяйства.
Б. Пироговская ул.
Автор проф. И. А. Голосов.



В. КОЛПАКОВА и А. РОДИН

Улица Кропоткина — Большая Пироговская

Юго-западный сектор Москвы до сих пор носит на себе яркий отпечаток старого строительства. В частности ул. Кропоткина сохранилась сравнительно цельным строительным комплексом ушедшей эпохи.

Чрезвычайно характерно для Москвы современное строение этой магистрали. В нее входят три улицы, каждая из которых по существу является продолжением другой. Они сравнительно прямые, но различны по длине — (ул. Кропоткина — 1130 м, Зубовская — 240 м, Б. Пироговская — 1 880 м) и по ширине (ул. Кропоткина — 20 м, Зубовская — 27 м, Б. Пироговская — 22 м).

У каждой из них характерная особенность в назначении. Ул. Кропоткина — преимущественно улица благоустроенного жилья и бывших жилых особняков, занятых научными и музейными учреждениями. Зубовская улица — улица мелкого жилья, преобразуемая в настоящее время в улицу крупных общественных зданий (АТС) и научных учреждений (Химико-фармацевтический институт, военная академия). На Б. Пироговской размещены клиники, архив, школы и мелкие жилые здания.

Столь резкое различие в профилях трех улиц и в их социальном облике объясняется историческими условиями. Знакомство с историей образования магистрали дает объяснение планировочной струк-

туры магистрали, ее направления, характера застройки и назначения.

Прямизна магистрали объясняется тем, что в XVII веке эта улица была кратчайшим путем из Белого города к „Пречистой“, т. е. к Новодевичьему монастырю, который представлял собою крепостной форпост на старой дороге к Смоленску, к Литве и Польше.

Застройка этой местности в то время представляла ряд разбросанных слобод и сел, отделенных часто друг от друга пустырями. На теперешней Кропоткинской площади была слобода Алексеевского монастыря, находившегося на месте храма Спасителя, дальше шли Чертольская слобода — черной сотни (пасадовское население), Стрелецкая слобода полковника Левшина. За земляным городом раскинулась Стрелецкая слобода полковника Зубова. В излучине Москва-реки был целый ряд слобод, из которых самой большой являлась ремесленная Хамовная (1 653 г. 90 дворов). Далее за полями начинались дворы монастырской слободы и еще дальше конюшенная слобода Лужники.

В середине XVIII века Пречистенка сделалась излюбленным пунктом жилья солидного дворянства. Оно объединило в своих руках мелкие земельные участки в крупные владения. К XIX столетию Пречистенка превратилась в особо аристократическую

улицу, обстроенную палатами—особняками, —рассчитанными на покойный барственный быт владельцев, на дворянское безделье, подневольный труд многочисленной дворни и на целый штат наемного обслуживающего персонала.

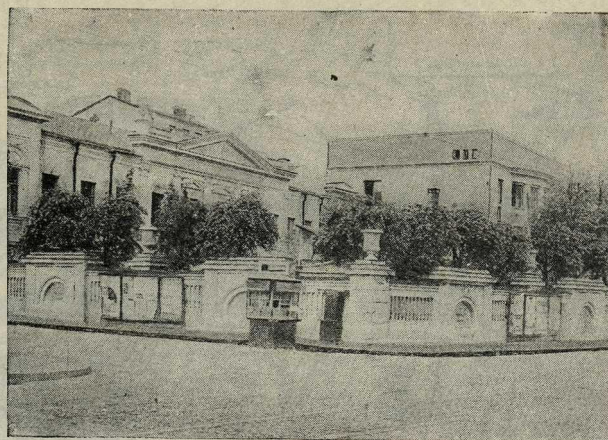
Ряд крупных архитекторов был привлечен к возведению на Пречистенке барских домов. Из памятников зодчества этой эпохи остались в большей или меньшей сохранности: дом № 12, прекрасный образец ампира (1814 г, арх. Жиллярди), д. № 11 небольшой особняк, арх. Григорьева, д. № 19, конца XVIII века, с барельефами Витали, д. 22, арх. Казакова, д. № 32, великолепное здание XVIII века с импозантной колоннадой, д. № 7.

Во второй половине XIX века часть домов на Пречистенке перешла к купечеству, а некоторые дворянские дворцы получили общественное назначение в духе того времени: в доме № 7 обосновался яхт-клуб и позже штаб, в доме № 12 дворянский пансион, в доме № 32 — гимназия.

Что касается районов Зубовской и Б. Пироговской улиц, то они сто лет назад заключали в себе усадьбы владельцев „крещеной собственности“ Хилковых, Черкасских, Голицыных, Трубецких, Оболенских, Ольсуфьевых, Тюфякиных и др.

В конце XIX столетия Девичье поле сделалось своего рода ареной для тщеславного соревнования московских буржуа в „пожертвованиях“ на постройку университетских клиник и научно-учебных учреждений.

Октябрьская революция изменила социальное лицо магистрали. Она дала ей новое наименование и новое содержание. Прежняя Пречистенка стала Кропоткинской — улицей революционера, быв. Царицкая — Пироговской — улицей ученого. Барские и буржуазные особняки обслуживают обществен-



Здания Московского Дома Ученых

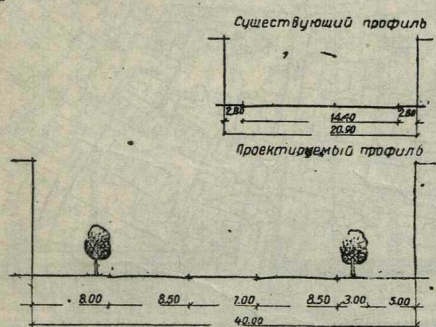


Дом № 32 по ул. Кропоткина, предполагаемый к перемещению вглубь двора.

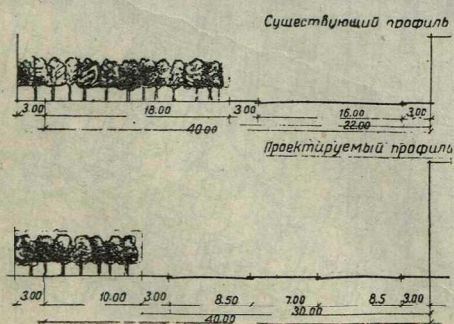
ные нужды пролетариата. Многоэтажные дома, наполненные буржуазной интеллигенцией, получили нового жильца. По Кропоткинской — Б. Пироговской сооружен ряд новых зданий, имеющих культурно-общественное значение. Новодевичий монастырь стал советским музеем.

Профиля магистрали.

ул. Кропоткина



ул. Пироговская

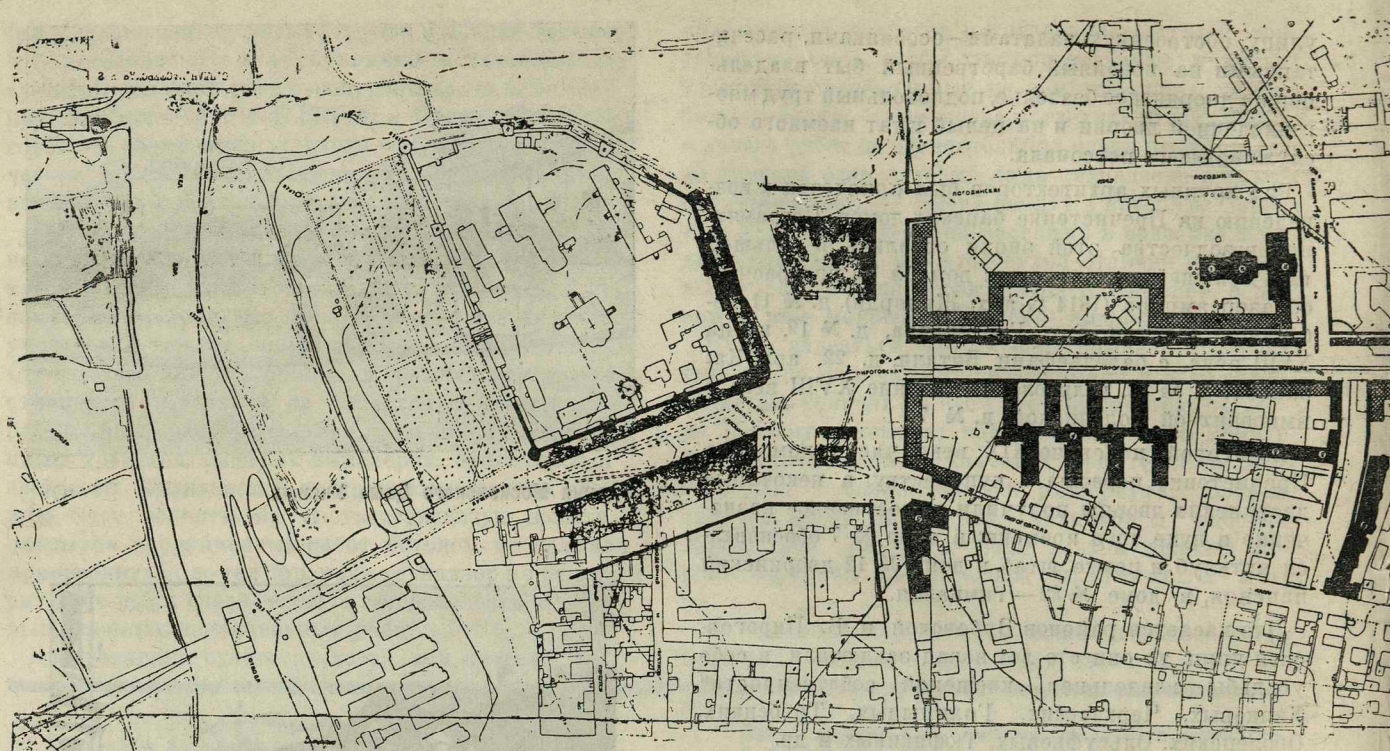


Промышленность

Улица Кропоткина и ее переулки — в соответствии с дворянским характером своего прошлого — лишены промышленных предприятий. Не имеет улица и торгового значения. За исключением небольшого количества продовольственных магазинов, здесь нет ни значительных пунктов торговли, ни торговых контор. Этим она резко отличается от соседнего Арбата, где сосредоточилась торговля на всем протяжении улицы.

Кварталы улицы Кропоткина остаются преимущественно жилыми. Они характеризуются довольно плотным населением, высоким процентом учащихся, служащих и научных работников.

У кварталов, расположенных за Зубовской площадью, иное лицо. Здесь уже сосредоточен массив крупных промышленных предприятий. В основе своей эта часть Фрунзенского района является старым московским текстильным центром. Ф-ка „Красная роза“, Ливерс, ф-ка им. Свердлова, им. Горького — все это старые предприятия, построенные 50—90 лет назад, но в значительной мере ре-



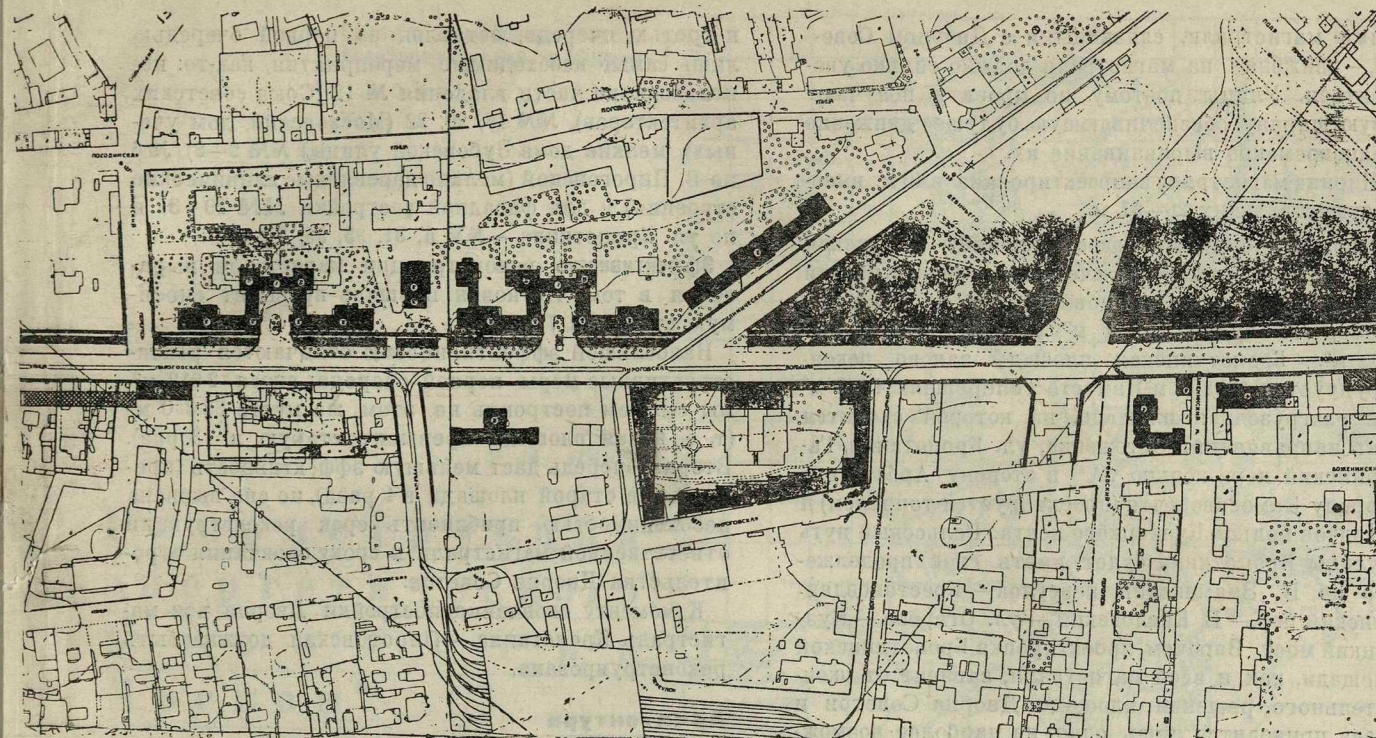
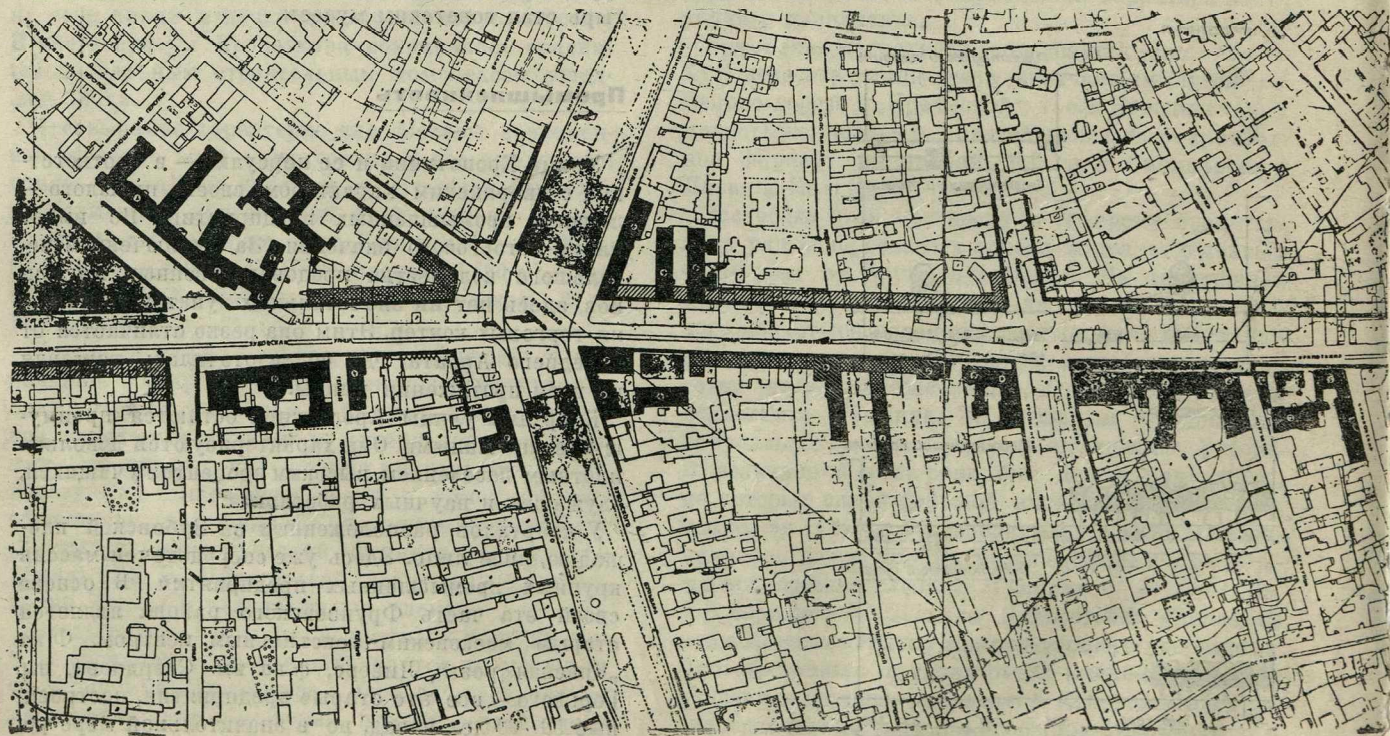
конструированные и расширенные за годы 1-й пятилетки. Здесь же размещен крупный завод „Каучук“.

За годы революции изменился основной характер промышленности района. Превращение ситцевой Москвы в Москву металлическую и химическую нашло достаточно яркое отражение и в развитии промышленности всего Фрунзенского района и в частности окружении данной магистрали: создана судостроительная верфь, построены комбинат Оргаметалла, Хлебозавод, Кинопленочный завод, пе-

реведен сюда с малой Ордынки завод Электросвет, по существу заново создан „Каучук“. Удельный вес текстильной промышленности района снизился, хотя в абсолютных цифрах производительность текстильных фабрик увеличилась.

Рост жителей в районе после революции привел к возникновению близ Новодевичьего монастыря по Усачевой улице и на быв. „Кочках“ огромного рабочего поселка с 20 тыс. населением. Район магистрали обогатился созданием этой новой благоустроенной части столицы.

Проект реконструкции магистрали ул. Кропоткина—Б. Пироговская.
Авторы проекта—арх. В. Н. Колпакова и экономист А. Ф. Родин, при участии арх. Н. П. Заплетина, Н. Н. Колпаковой, А. А. Погосян.
2-я Планировочная мастерская Моссовета.



Проект реконструкции магистрали ул. Кропоткина—Б. Пироговская.
Авторы проекта—арх. В. Н. Колпакова и экономист А. Ф. Родин, при участии арх. Н. П. Заплетина, Н. Н. Колпаковой, А. А. Погосян.
2-я Планировочная мастерская Моссовета.

Движение

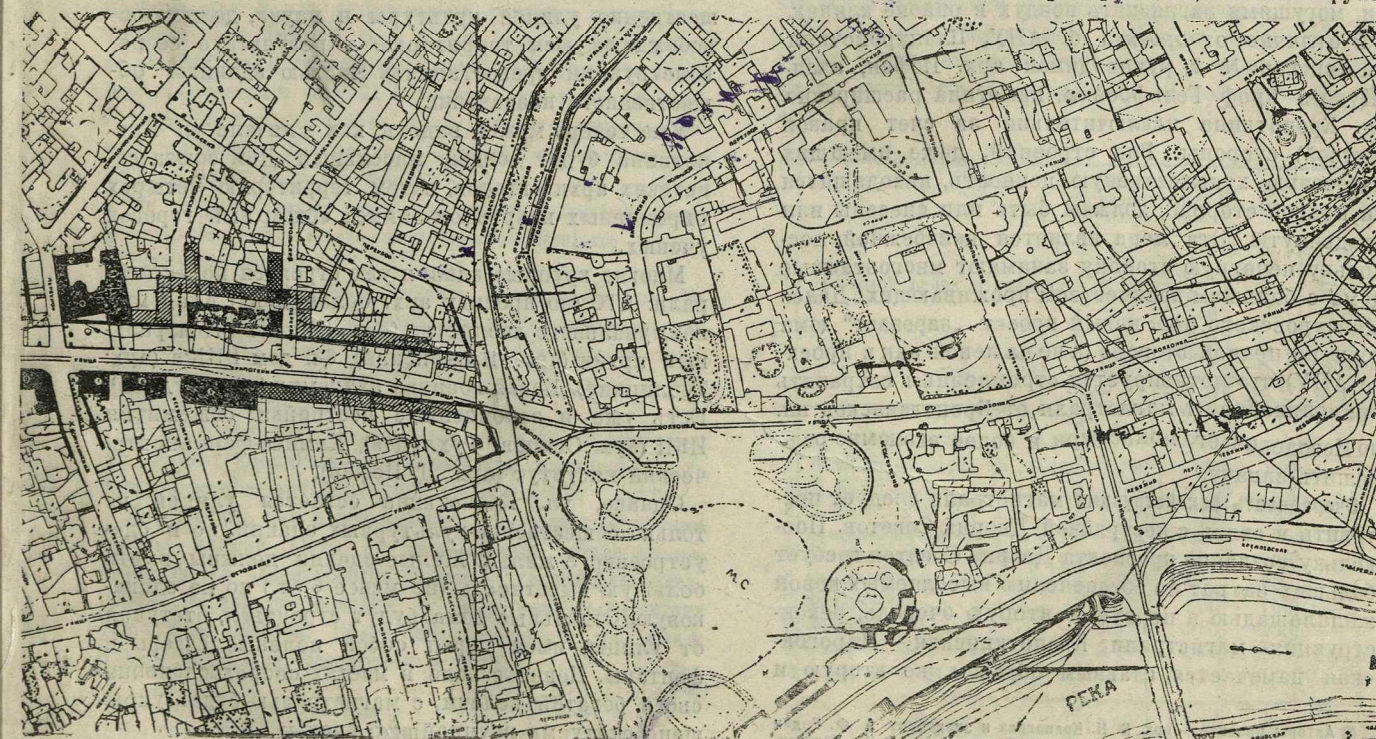
Пассажирские потоки трамвайной сети характеризуют ул. Кропоткина, как оживленную магистраль с большим движением. Ул. Кропоткина имеет (по обследованию в марте 1933 г.) по обоим направлениям в утренний час „пик“ 12 тыс. пассажиров. Магистраль более оживлена за кольцом „Б“ Зубовская и Пироговская ул. имеют 13,5 тыс. чел. Ул. Кропоткина и Б. Пироговская имеют больший пассажирский поток, чем Остоженка, (8,5 тыс. чел.) и меньше, чем, ул. Герцена, ул. Коминтерна (по 20 тыс. чел.). В настоящее время в связи с пере-

носом на ул. Кропоткина ряда трамваев с Арбата, движение на ней весьма выросло.

До сих пор магистраль дает возможность транспорту справляться с перевозками, хотя и имеет ряд неудовлетворительных мест (недостаточна ширина магистрали, при подходе к пересечению с кольцом „А“ имеется значительный уклон и не обеспечена хорошая видимость для водителей транспорта из-за угловых зданий, то же при пересечении с кольцом „Б“ и пр.).

Реконструкция магистрали

В связи с ростом жилых массивов, с расширением производства на предприятиях, с новыми функ-



циями магистрали, связанными с Дворцом Советов, — движение на магистрали должно сильно увеличиться. Улицы поэтому по проекту получают новую ширину, обеспечивающую будущее движение и одновременно выравнивание их.

Ширина магистрали запроектирована в 40 м. вместо существующих 20—27 м.

Площади получают новое решение — Зубовская площадь расширяется за счет сноса ряда строений по Зубовской ул и торцового дома у бульвара. Размер ее будет 11 000 м² вместо теперешних 150 м². Кропоткинская площадь заново реконструируется (12 800 м²) вместо теперешних 4 000 м² как разгрузочная площадь, на которой сходятся семь направлений: Остоженка, ул. Кропоткина, Агаринский пер., кольцо „А“ в сторону Арбата и в сторону Замоскворечья (проектируется тоннелем) и обходное кольцо Кузнецкого моста. Рельсовый путь с улицы Кропоткина будет иметь свое продолжение на Б. Знаменский переулок — Крестовоздвиженский пер. — Б. Кисловский — ул. Огарева — Кузнецкий мост. Впрочем, проектировка Кропоткинской площади, как и всей магистрали, зависит от окончательного решения площади Дворца Советов и здесь приводится лишь одно из наиболее возможных решений.

Магистраль должна отказаться от малоэтажных домов, оставшихся в наследие от старой разрозненной во все стороны Москвы. На ул. Кропоткина свыше 50% домов, выходящих на магистраль, имеют один или два этажа, а на Б. Пироговской такой архаической застройки насчитывается 71% всех домов.

Б. Пироговская требует сноса ряда мелких деревянных строений. На этой улице научных учреждений должны быть приняты все меры к сохранению четкого характера улицы. Прилегающие кварталы должны по мере реконструкции итти на развитие существующих научных учреждений (клиник и пр.), а по самой магистрали должны быть воздвигнуты здания научных учреждений, но не технического характера, поскольку последние неизбежно связаны с производственными установками, могущими загрязнять воздух в районе клиник.

В отличие от проекта 6. АПУ, Планировочная мастерская № 2, руководимая арх. Иофан, акад. Щуко и проф. Гельфрейх, наметила расширение ул. Кропоткина исключительно за счет правой (четной) стороны. Ряд строений, даже имеющих известную художественную ценность, находящихся на правой стороне, должны быть или снесены или отодвинуты. Эта мера является неизбежной, поскольку нечетную сторону занимают многоэтажные дома с большим количеством проживающих. Далее Мансуровского пер. новый проект „зарезает“ дома тоже по правой стороне (а не на левой как в проекте АПУ), что мотивируется стремлением сохранить прямолинейность магистрали от Кропоткинской пл. до Новодевичьего монастыря и более экономно разрешить задачу.

Очередность реконструкции магистрали следует поставить в связь с постройкой Дворца Советов. Поскольку создание проспекта Дворца Советов требует больших затрат по обеспечению выселяемых новой жилплощадью в первую и вторую очередь, реконструкция магистрали Кропоткинская — Пироговская намечается, главным образом, во вторую и

и третью очередь, оставляя за первой очередью лишь самые необходимые мероприятия, как-то: использование части владения № 12 (Союз советских архитекторов), №№ 18, 20, 22 (Московский дом ученых), мелкие дома Зубовской улицы) №№ 2—8), № 6 по Б. Пироговской (мелкие деревянные клинические строения) и для фасадной застройки №№ 29—35 и по ул. Кропоткина — №№ 5, 31, 33, 35, 37.

Эффективность реконструкции магистрали выразится в том, что новая площадь превысит сносимую старую в 7 раз.

Наибольшей эффективностью отличаются реконструктивные меры первой очереди: сноса 2 912 м². мы сможем построить на этом же месте 38 350 м² (т. е. новая площадь превысит старую в 13 раз). Вторая очередь даст меньшую эффективность (превышение старой площади в 4 раза), но она вызвана необходимостью приблизить срок реконструкции ответственной магистрали к сроку окончания строительства Дворца Советов.

К моменту окончания постройки Дворца вся магистраль Кропоткина — Пироговская должна быть реконструирована.

Архитектура

Архитектурно-художественное оформление магистрали должно проводиться в увязке с Дворцом Советов и проспектом Дворца.

Постройка Дворца Советов, с которым ул. Кропоткина почти смыкается, требует для магистрали единого архитектурного ансамбля с проспектом.

Однако, единство ансамбля следует понимать не в смысле отрицания многообразия архитектурных форм. Наличие домов разных стилей разнообразит и оживляет улицу. Магистраль Кропоткина должна быть лишь соподчинена проспекту Дворца Советов в смысле архитектурно-пространственных форм и в значительной мере в ее назначении.

Район Дворца Советов должен стать районом крупных общественных зданий, имеющих богатое архитектурно-художественное оформление. В этом отношении магистраль Кропоткина — Пироговская представляясь и в плане будущей Москвы преимущественно улицей культуры и науки, должна освобождающуюся территорию в результате ее реконструкции предоставлять частью зданиям общественного назначения.

Уже теперь можно видеть, как в начале ул. Кропоткина будет создан массивный Дом союза советских архитекторов, затем территорию четырех современных кварталов займет обширный городок ученых.

Многие крупные здания уже строятся по магистрали: АТС (по проекту арх. Соломонова), Академия коммунального хозяйства (арх. Голосов), Центральный архив (арх. Волконский), 6-й дом ЦИК'а (арх. Теплицкий). Новая военная академия (арх. Руднев). Есть уже и законченные постройки: общежития ИКП (арх. Осипов, Рухлядев), Химико-фармацевтический институт (арх. Д. Иофан).

Однако, ул. Кропоткина остается улицей не только общественно-культурных зданий, но и благоустроенного жилья. Жилые здания должны иметь большую высотность (не менее 6 эт.) но не одинаковую. Отдельные дома будут строиться, отступая от улицы, имея перед собой зеленые скверы и фонтаны. Девичье поле в местах соприкосновения своей богатой зелени с магистралью будет украшено статуями крупнейших ученых.

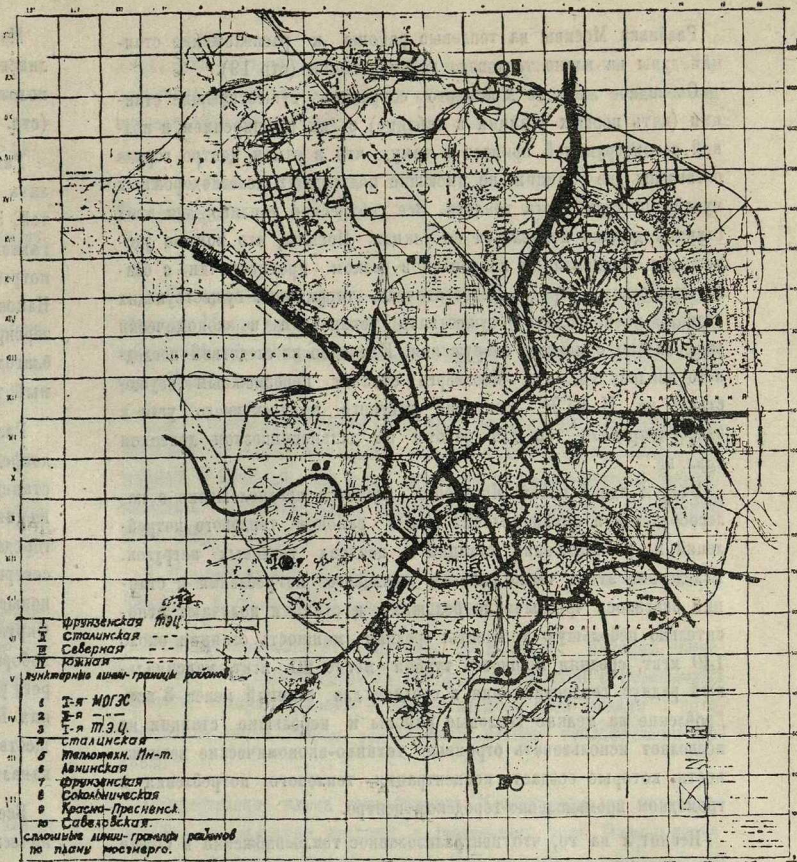
Реконструкция энергетического хозяйства Москвы •

Дрова	750 000	тонн условного топлива	28,8%
Донецкий уголь	1 050 000	" " "	40,4%
Нефть	720 000	" " "	27,7%
Подмосков. уголь	58 000	" " "	2,2%
Торф	22 000	" " "	0,9%
Итого:	2 600 000	" " "	100%

Эти цифры возможного потребления топлива показывают, какую большую роль должно играть энергетическое хозяйство в плане реконструкции Москвы.

Этот метод—теплофикация.

ЦК считает, что в дальнейшем плане электрофикации страны должна быть во всем объеме учтена задача развернутого строительства мощных теплоэлектроцентралей, в первую очередь в индустриальных центрах как старых (Москва, Ленинград, Харьков и др.), так и новых (Челябинск, Свердловск и др.).“



План Мосэнерго

По этому плану Москва была разбита на десять тепловых районов с удвоением электрического и теплового потребления с десяти станций. Основные данные плана Мосэнерго таковы:

Тепловой район и станция		Централизованное теплосодержание		Мощность станций мвт	Головой ступень электро-энергии тыс. мвт/год
		Головой расход тыс. меккал/час	Максимальный часовой расход меккал/час		
1	I МГЭС	650	175	140	—
2	II МГЭС	850	235	92	—
3	I ТЭЦ	1 250	225	34	—
4	Красно-Пресненская	130	335	75	—
5	Теплотехнический институт	1 300	350	135	—
6	Сталинская	4 300	1 080	300	—
7	Фрунзенская	2 000	500	150	—
8	Ленинская	3 600	910	250	—
9	Савеловская	2 100	540	125	—
10	Сокольническая	2 150	540	125	—
Всего		19 500	4 900	1 426	4 800

Разбивка Москвы на тепловые районы и расположение станций даны на плане теплового районирования (стр. 19).

Очевидное желание Мосэнерго сохранить существующие станции (пять первых станций в таблице) с их расширением и полной реконструкцией привело к тому, что в самом центре города оставлены две станции, не имеющие подъездных железнодорожных путей для транспорта топлива. Все потребное топливо для этих станций должно подаваться по улицам Москвы, что помимо удорожания эксплуатации находится в резком противоречии с благоустройством города. Недостаточная территория существующих станций не позволяет осуществить технически и экономически рационально очистные сооружения. Как одно из следствий последнего явилось то, что Мосэнерго считает невозможным осуществить на II МГЭС сжигание местного подмосковного угля и запроектировало ее для работы на дальнепривозном донецком топливе.

Второй идеей плана Мосэнерго, является предположение о целесообразности осуществления малых районов теплового потребления и расположения станций в центрах тепловых нагрузок. Вследствие этого число районов теплового потребления и станций оказалось чрезвычайно большим, и станции получают относительно небольшую мощность: средняя мощность станции около 140 мвт, средняя мощность турбин менее 20 мвт, максимальный радиус теплоснабжения в среднем для станций менее 3 км. Дробление на мелкие тепловые районы и небольшие станции не позволяет использовать огромные технико-экономические возможности, которые создает концентрация теплового потребления в громадном промышленно-городском центре.

Несмотря на то, что централизованное теплоснабжение в Союзе делает только первые шаги, радиус теплоснабжения существующих в Ленинграде тепловых сетей (5 км) значительно превосходит запланированный Мосэнерго. За границей существуют тепловые сети, передающие пар на расстояние в 6 км (Гамбург) и даже до 12 км (США). Проектное Управление Энергостроя еще в 1930 г. обращало внимание Главэнерго на нецелесообразность базировать энергоснабжение Москвы на таком большом числе станций.

Кроме того, план Мосэнерго совершенно не учитывал возможностей удаления станций на периферию или даже вне черты города с расположением их на железнодорожных магистралях, в районах размещения промышленности или за зонами зеленых насаждений.

Даже одно только несоответствие плана Мосэнерго интересам городского благоустройства достаточно для доказательства его нецелесообразности, так как правильное техническое решение не должно находиться в противоречии с культурными и санитарно-гигиеническими требованиями.

Генплан теплофикации Москвы

Из критики плана Мосэнерго вытекают и основные положения, которым должен удовлетворять генеральный план теплофикации Москвы.

Деление города на малое число крупных тепловых районов и сосредоточение энергоснабжения на малом числе мощных теплоэлектроцентралей.

Расположение станций на периферии или даже вне черты города, у железно-дорожных подъездных путей, в районах промышленности или за зонами зеленых насаждений.

В соответствии с этими основными положениями был разработан эскиз генерального плана теплофикации Москвы.

В связи с позднейшими данными было уточнено тепловое потребление Москвы на 1942 г. и план Мосэнерго для сравнения был приведен в соответствие с этими данными. Годовой отпуск тепловой энергии должен составить на 1942 г. около 16 200 тыс. мегакал/год при совмещенном максимуме около 5 000 мегакал/час.

Москва разбита на четыре радиальных тепловых района: Сталинский, Южный, Фрунзенский и Северный. Эти районы и расположение станций дано на плане теплового районирования (стр. 19), на котором также даны районы по плану Мосэнерго.

Радиальное районирование дает возможность максимально удалить станции от центра при минимальной длине тепловых сетей. Эта конфигурация районов теплового потребления позволяет равномерно распределять промышленное и коммунальное, тепловое потребление между станциями и выровнять их нормальную работу. Наконец, такое районирование позволяет наилучшим образом резервировать покрытие теплового потребления всеми станциями, благодаря широкому фронту границ и объединить весь необходимый тепловой резерв системы.

Разбивка Москвы на четыре района в значительной мере предопределилась начатым сооружением Фрунзенской и Сталинской станций, расположенных достаточно благоприятно как в отношении подъездных путей, так и в отношении центральной части города. Для обслуживания остающихся двух секторов Москвы—северного и южного—оказалось естественным осуществить две новые мощные станции. Северная станция предположена около Окружной жел. дор., вне черты города, между Ростовским и Лихоборами, южная также за пределами Окружной дороги, на берегу р. Москвы, против автозавода им. Сталина, недалеко от Верхних Котлов. Водоснабжение северной станции может быть осуществлено благодаря каналам, обводняющим Москву (в связи с каналом Волга—Москва).

Все существующие в Москве станции, кроме станции Теплотехнического института, предположены к постепенному закрытию по мере амортизации и осуществления новых мощных станций. Станцию Теплотехнического института предположено оставить, как экспериментальную установку для научно-исследовательских работ с работой на тепловые сети Южной станции по режиму, определяемому научно-исследовательскими интересами.

Все данные по предлагаемому плану на 1942 г. приведены в следующей таблице в сравнении с планом Мосэнерго, исправленным применительно к тепловому потреблению:

По эскизу генерального плана			По плану Мосэнерго		
Станция	Совмещенный максимум мегакал/час	Мощность мвт	Станция	Совмещенный максимум мегакал/час	Мощность мвт
1. Сталинская	1 287	300	Сталинская . .	720	250
			Сокольническая .	791	225
			1 ТЭЦ	252	34
2. Южная .	1 480	500	Ленинская . . .	628	250
			Теплотех. Ин-та	114	60
			3-да им. Сталина	138	75
3. Фрунзенская	1 046	300	Фрунзенская . .	555	200
			II МГЭС	322	92
			Кр.-Пресненская .	348	100
4. Северная .	1 136	500	I МГЭС	159	135
			Савеловская . .	92	225
Всего .	4 949	1 600	Всего	4 949	1 646

● Мощность всех станций выбрана таким образом, что во время низких температур наружного воздуха Северная и Южная станции подпитывают районы Фрунзенский и Сталинский.

■ Такое же подпитывание соседних станций.

Средние показатели		Средние показатели	
Максимальный радиус теплоснабжения	ок. 7 км.	Максимальный радиус теплоснабжения	ок. 3 км.
Средняя мощность турбин	св 60 мвт.	Средняя мощность турбин	ок. 30 мвт.
Средняя производительность котлов	ок. 240 тн/час	Средняя производительность котлов	ок. 140 т/час.
Число турбин . . .	26	Число турбин . . .	53
„ котлов . . .	55	„ котлов . . .	100

Сравнение разработанного плана с планом Мосэнерго по капитальным затратам на станции и тепловые сети и по расходу топлива дает следующие результаты:

Капитальные затраты	Предполагаемый план	План Мосэнерго
Полная стоимость всех станций при одинаковой мощности . .	781 млн.р.	987 млн.р.
Полная стоимость тепловых сетей при одинаковой отдаче тепла	235 „ „	211 „ „
Стоимость вновь сооруженных станций	771 „ „	910 „ „
Итого при учете всей станции	1 006 млн. р.	1 198 млн. р.
Разница	—	+ 192 „ „
Итого при учете только вновь сооруженных станций .	1 006 млн.р.	1 121 млн.р.
Разница	—	+ 115 „ „
Расход топлива		
Потери в тепловых сетях в % к потреблению	8,8%	7,8%
Суммарный годовой расход топлива, включая выработку эл. энергии	10,6 млн. т.	11,3 млн. т.
Разница	—	+ 0,7 млн. т.
Годовые эксплуатационные расходы		
Разница	—	37 млн. р.

Не только при полном развитии станций в 1942 г., но и на конец второй пятилетки, к 1937 г. предполагаемый план дает лучшие показатели, чем план Мосэнерго.

Разработка всего вопроса показала, что предположения Мосэнерго о целесообразности малых тепловых районов с расположением станций в центре тепловых нагрузок неправильны. Преимущества концентрации крупных мощностей в малом числе станций далеко перекрывают небольшие потери на транспорте тепла и в

результате дают гораздо более совершенное разрешение энергетических задач для Москвы с одновременным лучшим разрешением вопросов благоустройства.

Выводы

1. Генеральный план теплофикации Москвы, разработанный Мосэнерго, устарел и не отвечает требованиям современной энергетической техники и интересам благоустройства города.

2. Все энергоснабжение Москвы должно базироваться на четырех мощных станциях—Фрунзенской, Сталинской, Северной и Южной, из коих две последние—вновь сооружаемые—должны быть вынесены за пределы Окружной жел. дор.

3. Существующие станции не должны расширяться и должны быть постепенно закрыты.

Если правильность этих выводов не вызывает никаких сомнений, то необходимо указать на ряд трудностей и нерешенных проблем, которые связаны с осуществлением всей задачи и которые стоят перед любым генеральным планом теплофикации Москвы.

Осуществление плана теплофикации Москвы позволит полностью перейти на сжигание местного подмосковного угля. Однако транспорт огромного количества топлива требует тщательной разработки вопроса. Уже одно приведенное в начале сравнение верятного расхода топлива с грузооборотом Московского железно-дорожного узла показывает чрезвычайную серьезность вопроса.

Совершенно неясно, из каких точек в Подмосковном бассейне может быть получено такое количество угля. Могуший смягчить транспортные затруднения частичный перевод московских станций на сжигание газа упирается в почти полное отсутствие технической разработки вопросов производства газа в больших количествах.

Сжигание больших количеств низкосортного подмосковного угля в городе ставит задачу тщательной очистки газов. Очистка газов от золы может считаться технически полностью разрешенной помощью электрофильтров и промывки водой. Подмосковный уголь имеет около 25% золы, которая допускает использование в качестве строительного материала. Вопрос об использовании золы пока никак не разрешен.

Большой проблемой является вопрос об очистке газов от сернистых соединений. Исследовательская работа ведется целым рядом организаций (Теплотехнический институт, Унихим, трест Газочистки и т. д.), однако до сих пор практические результаты совершенно недостаточны.

Размеры тепловых сетей настолько велики, что не допускают кустарных решений, имеющих место в настоящее время. Необходима детальная разработка вопросов схемы тепловых сетей, их конструкций, вопроса о методах параллельной работы станций на водяные тепловые сети, о насосных станциях, вопроса о наиболее целесообразном теплоносителе и т. д.

Проектирование мощных станций, удовлетворяющих всем санитарно-гигиеническим требованиям города и условиям технико-экономической целесообразности является задачей, которая в сущности даже как следует не поставлена.

Уже один сухой перечень части вопросов, связанных с реконструкцией энергетического хозяйства Москвы, показывает, что задача в целом требует огромного внимания и тщательной предварительной проработки всей комплексной проблемы.

Руководство проведением всех работ должно быть сосредоточено в одном центре с привлечением всех научных и технических сил.

Е. ЛЕБЕДЕВ

Подъезды к Москве — на уровень лучших магистралей города

В результате выполнения директив июньского пленума ЦК ВКП(б) (1931 г.) покрытия важнейших уличных магистралей Москвы реконструированы и в основном соответствуют громадному движению всех видов транспорта. Но уже при выезде из Москвы, за чертой Окружной ж. д. сильно чувствуется не ликвидированное еще пресловутое „русское бездорожье“. На сегодняшний день имеется резкий разрыв между европейского типа усовершенствованными московскими уличными магистральями и подъездами к Москве, являющимися в большинстве неблагоустроенными шоссе и мостовыми.

Автомобильный парк Москвы и области увеличился за первую пятилетку с 5,4 до 11,5 тыс. автомашин. Пассажирское и грузовое движение в подмосковной зоне стало за последние годы исключительно интенсивным. По данным непосредственного учета автогужевого движения на подмосковных подъездах, среднесуточное количество автомашин всех видов, идущих по направлению к Москве, увеличилось за 1928—1932 г. по Ярославскому шоссе в 1,9 раз, Дмитровскому — 3,8 раз, Калужскому — 3,9 раз, Можайскому — 1,9 раз и Варшавско-Серпуховскому — в 27 раз. На других подмосковных дорогах автодвижение также сильно возросло. В настоящее время на подъездах к Москве радиусом 50—100 км, проходит в сутки до 2000 автомобилей.

По основным подъездам к Москве грузонапряженность возросла до 12 тыс. тонн в сутки. Свыше половины (54%) всех грузов в подмосковной зоне перевозится автогужевым транспортом.

Несоответствие подмосковных шоссе и мостовых дорог строившихся в расчете на гужевые перевозки, сильно возросшему автомобильному движению при курсировании значительного числа автомашин большого тоннажа, привело ряд этих дорог почти в полную негодность. Вследствие того, что за последние годы ремонт дорог не производился в нужном объеме и надлежащего качества, износ их достиг в среднем 40% и идет более быстро, чем восстановление. Недостаточный ремонт и неполная реконструкция отдельных грузонапряженных участков подмосковных дорог привели к тому, что эти дороги представляют пеструю смесь разного типа покрытий. Небольшие участки вышних типов дорог (асфальто-бетонные и гудронированные) чередуются с белым шоссе и мостовой, находящимися в ряде случаев в полуразрушенном состоянии. Большинство мостов на подмосковных дорогах из-



Схема подмосковных дорог, реконструируемых в 1934 году.

ношено и по своей сопротивляемости не соответствует величине нагрузки при прохождении многотонных автомобилей.

Расчеты показывают, что при наличии такого большого автомобильного движения на подъездах к Москве никакой ремонт (при сохранении имеющегося типа покрытия дороги) не улучшит их состояния. Во избежание естественной затраты средств, материалов и труда на ремонт негодных по всему низкому техническому классу покрытий подмосковных шоссе, а также для снижения высокого процента износа автотранспорта необходимо произвести немедленную реконструкцию всех подъездов к Москве. Эта реконструкция частично уже запоздала. Так, по подсчетам Мособлдортранса, в подмосковной зоне, в соответствии с размерами автогужевого движения, необходимо было иметь в 1933 г. не менее 900 км асфальто-бетонных и гудронированных дорог вместо имевшихся 187 км дорог этих типов.

Широкая реконструкция дорожного хозяйства подмосковной зоны должна начаться с 1934 года. Намеченный на 1934 и 1935 гг. объем этой реконструкции показан в прилагаемой табличке (стр. 23).

В 1934 и 1935 гг. будут реконструированы с переводом в высший технический класс все дороги, ведущие к Москве радиусом в среднем до 50 км.

Всего за этот период будет превращено в асфальтовые и асфальтобетонные дороги 329 км или около 4 млн. м² подмосковных шоссе и мостовых. О масштабе этой программы говорит следующее сопоставление: за период 1929—1932 гг. было построено всего 176 км асфальто-бетонных и гудронированных дорог, а в 1933 г., включая постройку дорог по заказам промышленности — 27 км.

Такого объема работ, какой намечен на 1934—35 гг., перед дорожными организациями Московской области никогда еще не стояло. Для осуществления этого плана требуется заготовить и своевременно подвести к месту строительства 220 тыс. м³ камня, 140 тыс. м³ песка, завести из Баку и Грозного 23 тыс. тонн битума. На строительстве должно быть занято одновременно до 400 грузовых автомашин, около 100 моторных и паровых катков, несколько десятков камнедробилок и большое количество других дорожных механизмов. Практически и непосредственно план должны выполнять около 6 тыс. рабочих, до тысячи шоферов и мотористов и несколько сот ИТР.

НАЗВАНИЕ ШОССЕ И РЕКОНСТРУИРУЕМЫХ УЧАСТКОВ	Об'ем работ 1934—1935 г.г. км				Стоимость работ 1934—1935 г.г. (в млн. р.)
	Всего км	В том числе			
		Асфальтобетон	Полная пропитка	Облегчения пропитка	
1. Ленинградское. Москва — Клин	69,2	69,2	—	—	8,1
2. Дмитровское. Москва — Дмитров	42,0	—	8,0	34,0	4,6
3. Ярославское. Москва — Талица	14,5	14,5	—	—	1,7
4. Саратовское. Москва — Красково	17,3	17,3	—	—	2,7
5. Рязанское. Павки — Островны	6,1	6,1	—	—	0,8
6. Каширское. Царицыно — Домодедово	15,0	15,0	—	—	11,3
7. Варшавское и Серпуховское. Москва — Серпухов	59,9	59,9	—	—	5,7
8. Можайское. Москва — Кубинка	59,5	11,9	40,6	7,0	5,9
9. Волоколамское. Павшино — Истра	29,1	29,1	—	—	3,4
10. Наро-Фоминское	16,0	—	16,0	—	0,9
Итого	328,6	223,0	64,6	41,0	35,6

Реконструкция подъездов к Москве тесно увязывается со строительством усовершенствованных внутригородских московских дорог, соединяющих город с основными за-городными шоссе. В 1934 г. в пределах Москвы строится шоссе Энтузиастов, Измайловское, Рязанское (Нижегородская улица), Большая Калужская улица и Воробьевское шоссе 23 асфальто-смесителя, Большая Тульская ул. и Варшавское шоссе, Можайское шоссе, Ленинградское шоссе, Хорошевское шоссе, Ярославское, Троицкое и Богородское шоссе, Бутырская ул. и Дмитровское шоссе. Общая площадь перечисленных шоссе — выходов из Москвы — которая в 1934 г. покрывается асфальтом и асфальто-бетоном, а на уклонах замачивается брусчаткой, составляет около 360 тыс м².

Основным мероприятием, обеспечивающим выполнение плана реконструкции подъездов к Москве, является механизация дорожных работ. Здесь областными организациями проведена за последнее время большая работа. Вследствие того, что ни Цудортранс, ни Главдортранс РСФСР не могли выделить нужного количества дорожных машин, Мособлисполкомом были мобилизованы внутриобластные ресурсы металла, потребного для изготовления дорожных механизмов, заказы на которые размещены непосредственно на заводах Московской и других областей. В результате получения новых дорожных механизмов с этих заводов, а также выделения незначительного числа их в централизованном порядке, парк дорожных механизмов Мособлдортранса увеличился в 1934 г. на 87 катков, 7 автогудронаторов (изготавливаемых в СССР впервые), 21 асфальто-смеситель и 31 камнедробилка.

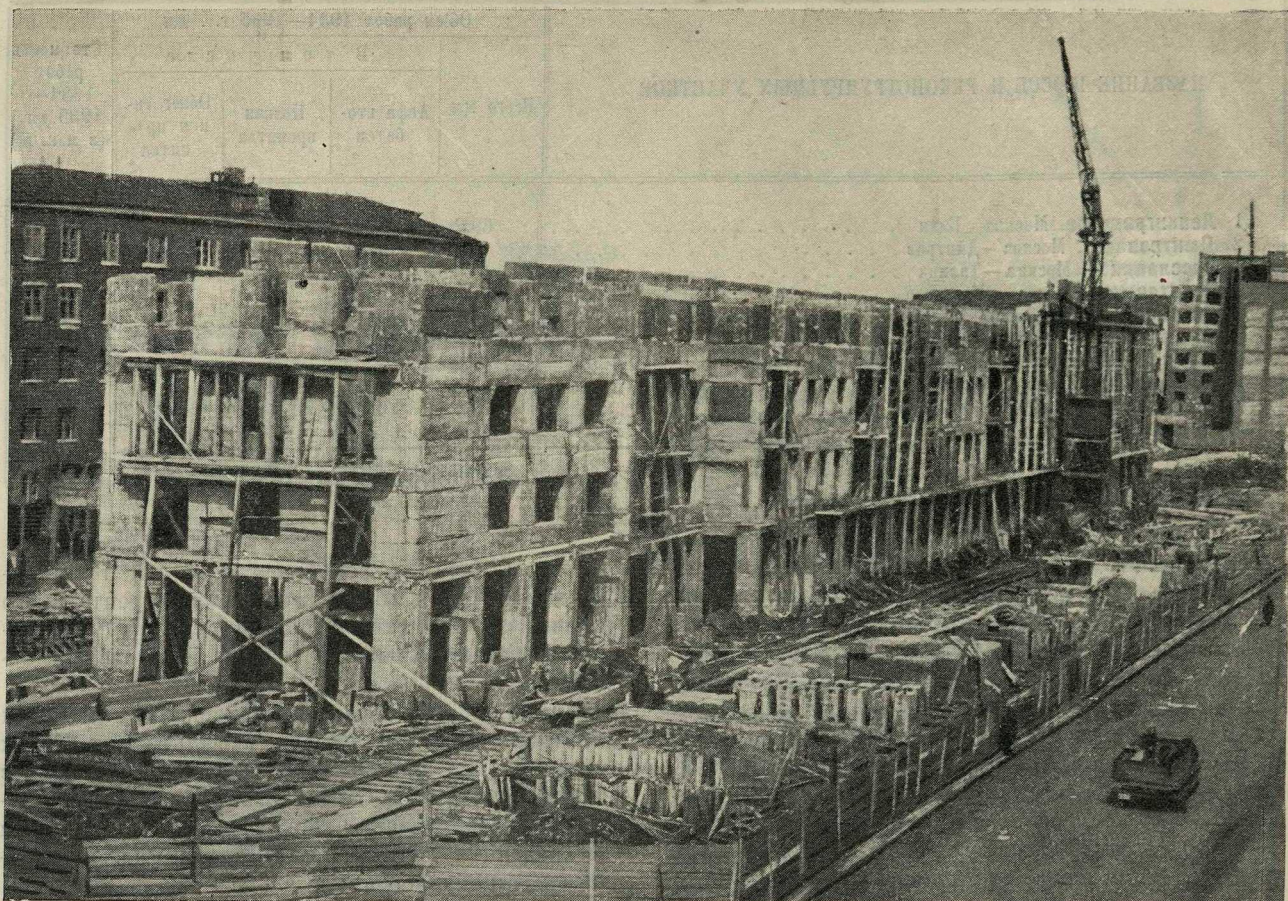
Для обеспечения всех дорожно-строительных механизмов необходимым капитальным ремонтом производится дооборудование ремонтного завода Облдортранса в Москве. Строится также центральная

эксплуатационная ремонтная база для технического снабжения машин во время строительного сезона, производства среднего ремонта механизмов и зимнего хранения машин подмосковной зоны.

По линии строительных материалов намечены постройкой заводы даман — асфальта под Тулой и завода для производства холодной эмульсии в подмосковной зоне. Будет произведено значительное переоборудование карьерного хозяйства путем механизации добычи камня, устройства подъездных путей, бункеров и т. д.

Запроектировано большое жилищно-бытовое строительство для дорожных, строительных и эксплуатационных рабочих, а также строительство подсобных гражданских сооружений. Работы по строительству подъездов к Москве Мособлдортрансом в настоящее время широко развернуты.

План дорожных работ 1934—35 гг. далеко не исчерпывает намеченной программы широкой реконструкции дорожного хозяйства московской пригородной зоны. Придавая исключительно большое значение реконструкции безрельсового транспорта. Московская объединенная IV областная и III городская Партконференция сочла необходимым „осуществить во втором пятилетии полную реконструкцию всех основных подъездов к Москве с усовершенствованными покрытиями в радиусе 100—150 км от Москвы“. Выполнение программы дорожного строительства конференция признала „боевой задачей всей московской партийной организации“. Мобилизацией всех сил активной помощью всех организаций надо обеспечить рабочим и ИТР дорожного строительства условия для полного осуществления исключительно ответственного задания конференции по реконструкции подъездов к Москве и внутригородских магистралей, связывающих с ними.



Часть корпуса в сборке

Н. Н. Порфирьев, А. И. Кучеров

Опытный дом из крупных блоков

К проектированию жилого дома из крупных блоков на Дровяной площади в Москве мы приступили в августе 1932 г.

Нам было дано задание учесть все достижения и недостатки ранее возведенных построек (Ленинград, Харьков).

Основной целью, которую мы поставили при проектировании, было осуществление максимальной сборности в конструкциях зданий. В то время, как ранее осуществленные строительства имели в большинстве случаев лишь сборные стены и частично сборные перегородки и перекрытия, мы решили запроектировать сборными не только стены и колонны, но и все железобетонные элементы: прогоны, балконы, лестничные клетки, марши, площадки, площадки санитарных узлов, перекрытия перегородки и даже стропильные конструкции, стропильные фермы с обрешеткой.

Проблема индустриализации жилищного строительства на данном этапе решается двумя путями: строительство крупно-блочное и строительство монолитное. Знакомясь с постройками, производившимися по обоим видам, и изучая их как у нас, так и за границей, мы пришли к убеждению, что строительство из заранее заготовленных крупных блоков в наших условиях эффективнее и легче разрешается по сравнению со строительством литым. Преимуществами крупно-блочного строительства являются: простота постройки зданий, возможность работы в течение круглого года, мень-

ший расход квалифицированной рабочей силы, получение при монтаже уже готовых стен с малым процентом влажности, меньший расход цемента и железа.

Основным кажущимся затруднением, одинаково трудно разрешаемым как в крупно-блочном, так и в литом строительстве, является архитектурная обработка фасадов. Однако, эта задача уже для обоих видов строительства решается в положительную сторону возможностью изготовления блоков с готовой офактуренной наружной поверхностью их. Если же сравнить отделку этих фасадов с отделкой фасадов кирпичных зданий, то для описываемых индустриальных видов строительства эта отделка несколько не сложнее той, которая осуществляется при кирпичном строительстве.

При постройке дома на Дровяной площади мы не ставили себе задачи получения в момент монтажа уже готового отделанного фасада. Это будет у нас задачей при последующем строительстве.

Как указано было выше, особенностью крупно-блочного дома на Дровяной, возводимого нами на готовых уже заложенных 2 года тому назад фундаментах, является максимальный охват сборностью всех элементов здания, выбор наиболее рациональной конструктивной схемы жилого здания и испытание новых конструкций.

Существуют три основных конструктивных схемы зданий в крупно-блочном строительстве: схема с несущими поперечными стенами, применявшаяся

на Крамашстрое и в Харькове, схема каркасная и, наконец, смешанная схема.

Схема с несущими поперечными стенами может применяться только при отсутствии общественных и других помещений в первых этажах, когда все этажи занимают исключительно под жилье и планировка всех этажей одинакова. Эта схема для Москвы мало применима. Вес здания, решенного по этой схеме, является преувеличенным по сравнению с другими схемами.

Смешанная конструктивная схема, применявшаяся в Ленинграде, неудачна по нашему мнению тем, что наружные стены, будучи загружены междуэтажными перекрытиями, требуют при изготовлении стеновых блоков в зависимости от этажа различной рецептуры, что усложняет монтаж здания.

Каркасная схема сопровождается наличием по ширине здания трех колонн, две из которых расположены около наружных стен в виде пиллястров.

В здании на Дровяной площ. применена новая схема внутреннего каркаса, в которой нагрузка от междуэтажных перекрытий так же, как и в схеме каркасной, целиком передается на внутренние колонны, но колонны по ширине здания имеются только две. Эти колонны расположены ближе к наружным стенам с таким расчетом, что несущий поперечный прогон имеет в сторону наружных стен консоли, на стены не опирающиеся.

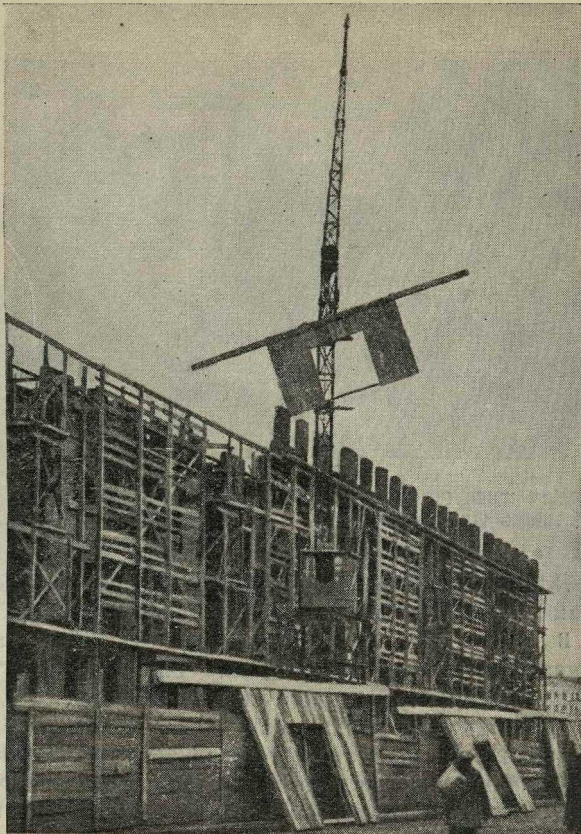
При выборе конструкции колонн мы остановились на применении колонн бетонных без арматуры, что в условиях зимнего монтажа здания безусловно облегчает работу по сравнению с колоннами железобетонными, сечение которых значительно меньше бетонных, а узловые соединения более сложные.

При шестиэтажных зданиях и выбранной нами конструктивной схеме наружные стены при наличии балконов, эркеров и ширине простенков до 0,87 м требуют блоков с временным сопротивлением не более 30 клгр./см².

Нами применено несколько вариантов лестничных железобетонных маршей, отливаемых на стороне в виде целых блоков. В одном из вариантов лестничных маршей при статическом расчете марша плита ступеней рассматривается как работающая совместно с косоурами. Это дает возможность уменьшить вес марша с 800 килогр. до 600. Междуэтажные перекрытия по конструкции представляют деревянную плиту, состоящую из отдельных брусьев высотой в 10 см, соединенных деревянными нагелями в отдельном пакете шириной по 70 см. Таким образом, мы отказались от наличия в междуэтажных перекрытиях пустот и засыпок.

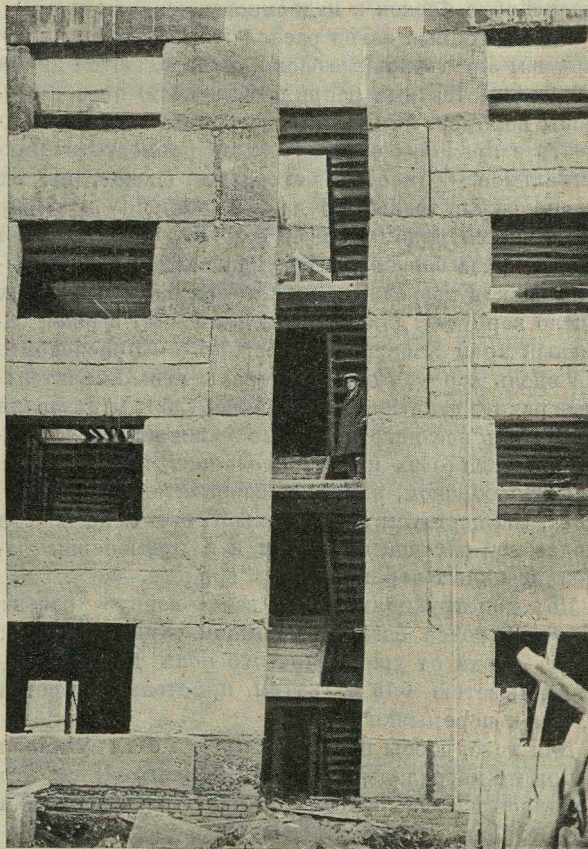
Под настил из щитового паркета прокладываются звукоизоляционные плиты, изготовленные на стройке.

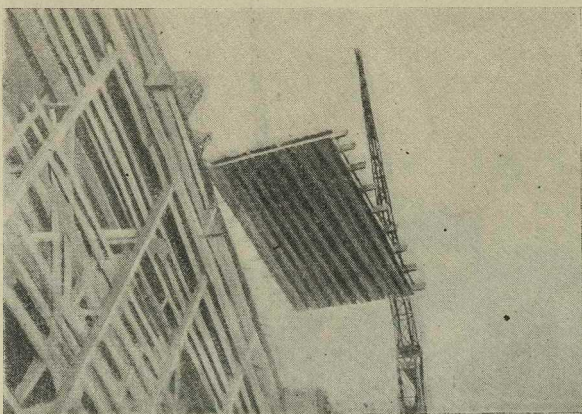
Работы по постройке здания можно свести к 4 основным этапам: заготовка элементов, монтаж здания, отделочные работы внутри и обработка фасада. Решающее значение по затрате времени имеет отделочная работа внутри здания. До сих пор этот этап не имеет удовлетворительного решения, которое бы давало возможность вести его индустриальным путем. Мы полагаем, что штукатурные работы, занимающие основное место в отделочных работах, могут решаться двумя путями: первый путь — это замена ручной оштукатурки бетоно-насосами, и второй — применение облицовочных, так называемых сухих штукатурок.



Подъем краном несущей перегородки.

Собранная лестница.





Подъем щита перекрытия над 5-м этажом
(площадь щита—25 м²).

Для здания на Дровяной мы выбрали способ замены обычной штукатурки—облицовкой.

В мастерских постройки вырабатываются два типа плит штукатурок: гипсовые плиты „шпирок“, и плиты-стромограники из отходов костры.

Постройка только одного крупноблочного корпуса заставила нас выбрать своеобразную организацию работ. Мы не могли думать о создании отдельного завода для изготовления крупных элементов и поэтому решили все элементы готовить здесь же на стройплощадке. Так как подвозка материалов на площадку производилась авто-и гужетранспортом, и установление места приема массовых материалов для изготовления стеновых блоков в любой точке участка не увеличивала стоимости транспорта, мы выбрали такую схему размещения заводов для изготовления блоков, которая даст возможность максимально приблизить место изготовления их к месту укладки, т. е. к корпусу и, таким образом, исключить необходимость горизонтального транспорта блоков к подъемному механизму.

Наш бетонный завод расположен около корпуса, при чем заготовленные блоки располагаются двумя широкими лентами (шириною по 6,5 м) по обе стороны корпуса. Для того, чтобы получить возможность в пределах этих площадей разместить максимальное количество стеновых блоков, мы их расположили тесными рядами с расстоянием между отдельными рядами блоков в 20 см, необходимыми для захвата блоков. Такое уплотненное расположение блоков позволило нам заготовить все 100% их около корпуса. Для подъема нами был выбран башенный кран Кайзер, пути которого мы расположили вдоль корпуса по обе стороны его. Значительный радиус действия крана Кайзер (до 12 м) позволил нам взять все изготовленные блоки непосредственно краном без их предварительного перемещения, и, таким образом, исключив горизонтальный транспорт, мы достигли значительной экономии как в собственной рабочей силе, так и в применении дополнительных перегрузочных средств.

По конструкциям стен весь корпус разбит на три пояса блоков в каждом этаже. Первый пояс—блоки от уровня чистого пола до подоконника, высотой 0,75 м, затем простенки высотой 1,53 м и перемычки 0,75 м.

Для того, чтобы подвезенный к месту укладки бетон не перекаладывать в форму лопатой, как это делалось на постройках Покровского-Стрешнева и Ленинграда, мы все смесительные машины подняли, удлинив направляющие загрузочного ковша на

такую высоту, чтобы выходное отверстие приемного бункера позволило нагружать тачку, перемещающуюся по катальным ходам на высоте верхнего уровня форм.

Распределение стеновых блоков на две основные группы—блоки наружных стен из легкого шлакового бетона и блоки внутренних стен из кирпичного бетона—заставило нас иметь два типа смесительных машин: для легкого бетона растворомешалки Гау-Гоккель и для щебеночного бетона и железобетонных изделий—бетономешалки Егер.

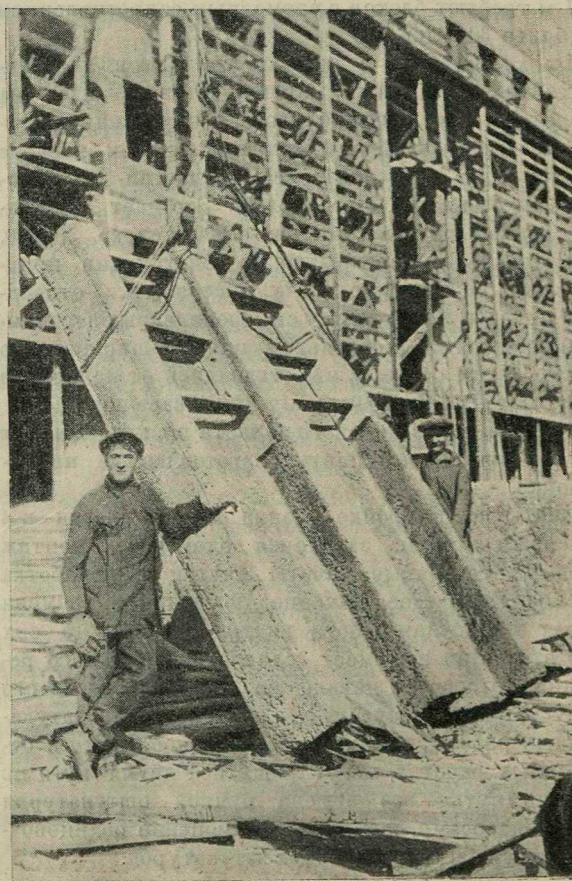
Для изготовления наружных стеновых блоков нами были выбраны следующие составы растворов: 1:2:4:8:16 (цемент; известковое тесто; диатомовое тесто, мелкий шлак, крупный шлак) и 1:12 (цемент; шлак). Последний состав применялся по изготовлению камня зимой.

Изготовление всех деревянных изделий: щитов перегородок, щитов перекрытий, стропильных ферм было вынесено на отдельный стройдвор, где были поставлены: строгальный станок, циркулярная пила и ряд сверлильных станков.

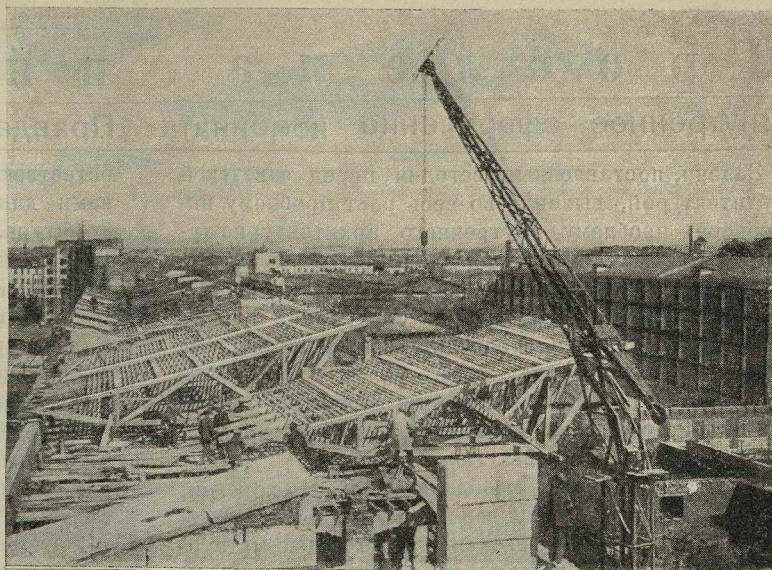
Вся готовая продукция на вагонетках доставлялась к сборочному крану, который производил подъем и укладку элементов конструкции здания.

Задержка в доставке материалов для изготовления элементов отодвинула предполагаемый срок начала сборки корпуса с октября на три месяца. Только в начале января, имея готовыми около 70% элементов, мы приступили к монтажу корпуса. Для монтажа была создана специальная бригада монтажников в составе 4 каменщиков-укладчиков, 4

Захват блока троссом.



Подъем стропильной конструкции.



подсобных рабочих, на обязанности которых было зацепление камней и приготовление раствора, одного моториста при кране Кайзер и одной подсобной работницы, наблюдающей за состоянием электрического кабеля.

Постоянные задержки в снабжении материалами и тяжелые условия зимнего времени не дали нам возможности полностью использовать механизмы и дать высокие темпы монтажа корпуса. Все же при средней производительности крана в 30 подъемов в день мы временами укладывали в смену 50 блоков. Если считать, что каждый блок в среднем заменял 350 кирпичей, то мы укладывали в среднем 10 500 кирпичей в день, затрачивая на это 10 человеко-дней рабочих. Многочисленные наблюдения за кладкой кирпичных стен показывают, что на 1 000 уложенного в конструкции кирпича тратится в среднем от 3 до 5 человекодневной рабочих (каменьщики и подсобные рабочие на приготовлении раствора и подноске материала). Таким образом, уже первый опыт сборки показал, что мы имеем экономию рабочей силы при кладке стен из крупных блоков по сравнению с кирпичными более чем в 3 раза.

Для подъема блоков нами применен ряд захватных приспособлений: для стеновых блоков—клещи и скобы, а для железобетонных элементов—захватные тросы.

Опыт постройки из укрупненных элементов и создание кадров ИТР и рабочих-монтажистов позволил нам перейти в процессе сборки к укрупнению блоков для максимального использования грузоподъемной способности крана. Длина эле-

ментов балконов пятого этажа доведена была до 4,5 м при весе в три тонны, перекрытия над пятым этажом сделаны площадью до 25 м² железобетонные плиты перекрытий над лестничными клетками увеличены были до 6 м, подъем отдельных стропильных ферм заменен был подъемом целой стропильной конструкции—5—8 ферм с обрешеткой с площадью обрешетки в 80—100 м², бетонные балки и парапеты делались высотой в 3,28 м при длине в 2,08 м, чем достигнута была кладка 6,5 м² стены за один подъем.

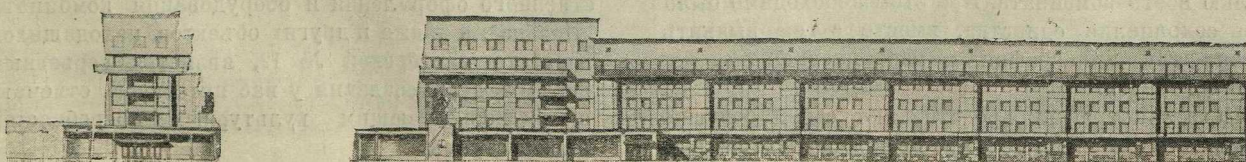
В настоящее время мы закончили сборку корпуса:

Проведенная работа привела весь коллектив стройки к твердому убеждению, что только применение крупно-блочной конструкции может перевести строительство, осуществляемое в настоящее время кустарными методами, на индустриальные рельсы.

Наш опыт постройки здания из крупных блоков со сложным фасадом, удовлетворяющим современным требованиям архитектурного оформления города, показал, что возражения архитекторов, доказывающих, что в крупно-блочных конструкциях нельзя хорошо архитектурно оформлять здания неосновательны.

Красная столица—Москва должна широко развернуть крупно-блочное строительство, с тем, чтобы на основе созданных нашей постройкой кадров ИТР и рабочих крупно-блочников образовать целую армию рабочих индустриального строительства, позволяющего отрешиться от старых, трудоемких, кустарных методов строительства.

Фасады дома.



Проблема интерьера

Внутреннее оформление комбината „Правда“

Задачи, поставленные сегодня перед советской архитектурой, выявили во весь рост проблему интерьера, проблему внутреннего архитектурно-художественного оформления зданий.

На смену пренебрежительному отношению к внутренней отделке и оборудованию сооружений пришло более внимательное отношение к этой важнейшей стороне строительства.

И архитектор и хозяйственник стремятся теперь строить сооружения культурно, удобно и красиво как с внешней стороны, так и внутри.

Важное значение приобрели рельеф, хорошая покраска, уже создается кое-где и удобная красивая мебель, стали применяться и отделочные материалы—цветная штукатурка, искусственный мрамор, стукко, мрамор, гранит и т. п.

И в проектной работе имеется в этом направлении сдвиг. Некоторые архитектурные мастерские наряду с проектированием новых архитектурных сооружений (объемно-плановые решения и оформление фасадов) начали проектировку и внутреннего оформления своих объектов.

Но наиболее широко, внимательно и пристально может конечно ставить вопросы внутреннего архитектурно-художественного оформления специальная организация. Такой специальной проектной мастерской является впервые в СССР созданная при отделе Проектирования Моссовета Художественно-проектная мастерская № 12.

Разрешение проблем внутреннего художественного оформления зданий и связанных с ним вопросов облицовки, цветной штукатурки, рельефов, различных способов покрасок и обработок, орнаментики, мебели, столярных изделий, скобяных и металлоизделий, вопросы освещения и осветительной арматуры, декоративной ткани, ковров—вот что является содержанием творческой работы мастерской.

К наиболее крупным объектам работы мастерской относятся проектировки внутреннего оформления и оборудования комбината „Правда“, клуба Наркомлегпрома, Универмага ЗВК, станции метро „Охотный Ряд“, Белорусско-Балтийского вокзала и др.

Ниже мы приводим описание и иллюстрации одной из таких работ—оформления комбината „Правда“, дающей представление о методах и путях творчества мастерской.

Комбинат „Правда“ представляет собой социалистическое предприятие высокой техники,—сооружение, соединившее в одно органическое целое производственный (новая типография газеты „Правда“ имени т. Сталина) и редакционно-издательский корпуса.

Перед проектировщиками внутреннего оформления (художники Боров Н. Г., Замский Г. О. и Янг И. А., по осветительной арматуре—Дамский А. И.) была поставлена задача архитектурно-художественного оформления и оборудования мебели всего комбината. При этом необходимо было при сохранении единства, вместе с тем выявить специфику типографии и редакционно-издательского корпуса.

Цеха типографии представляют собой большие залы с паркетными полами, прекрасно освещенные

естественным и искусственным светом. Художниками для каждого цеха спроектирована особая арматура. Все цеха мы стремились архитектурно-художественно оформить соответственно их назначению. Потолки с введенными в них рельефами, колонны и стены покрашены по особым проектам. Спроектирована производственная мебель. При каждом цехе отделана особая комната отдыха.

Большая работа проведена нами и по редакционно-издательскому корпусу. Строгим восьмизатажным зданием (автор архитектурного проекта комбината проф. П. А. Голосов) высятся этот корпус на 5-й ул. Ямского поля. Сегодня он еще в лесах, в опалубке.

Как решается его внутреннее оформление?

Просторный белый вестибюль имеет полированные круглые колонны, слегка кремовое стукко стен, белый в лепке потолок, серый мрамор пола. Справа и слева запроектированы возвышающиеся площадки, на которых расположены кожаные диваны и столы для пубрики. Здесь же на стенах помещаются мозаичные портреты Ленина и Сталина, выполненные в натуральных камнях. Освещение решено специально запроектированной арматурой. Гардероб оборудуется никкелированными металлическими вешалками.

Из белого вестибюля посетители поднимаются на этажи по белой парадной полированной лестнице. Черный лабрадор плинтуса и черный полированный поручень вносят здесь графическую четкость и строгость. Светлая зеленая ковровая дорожка смягчает мрамор ступеней.

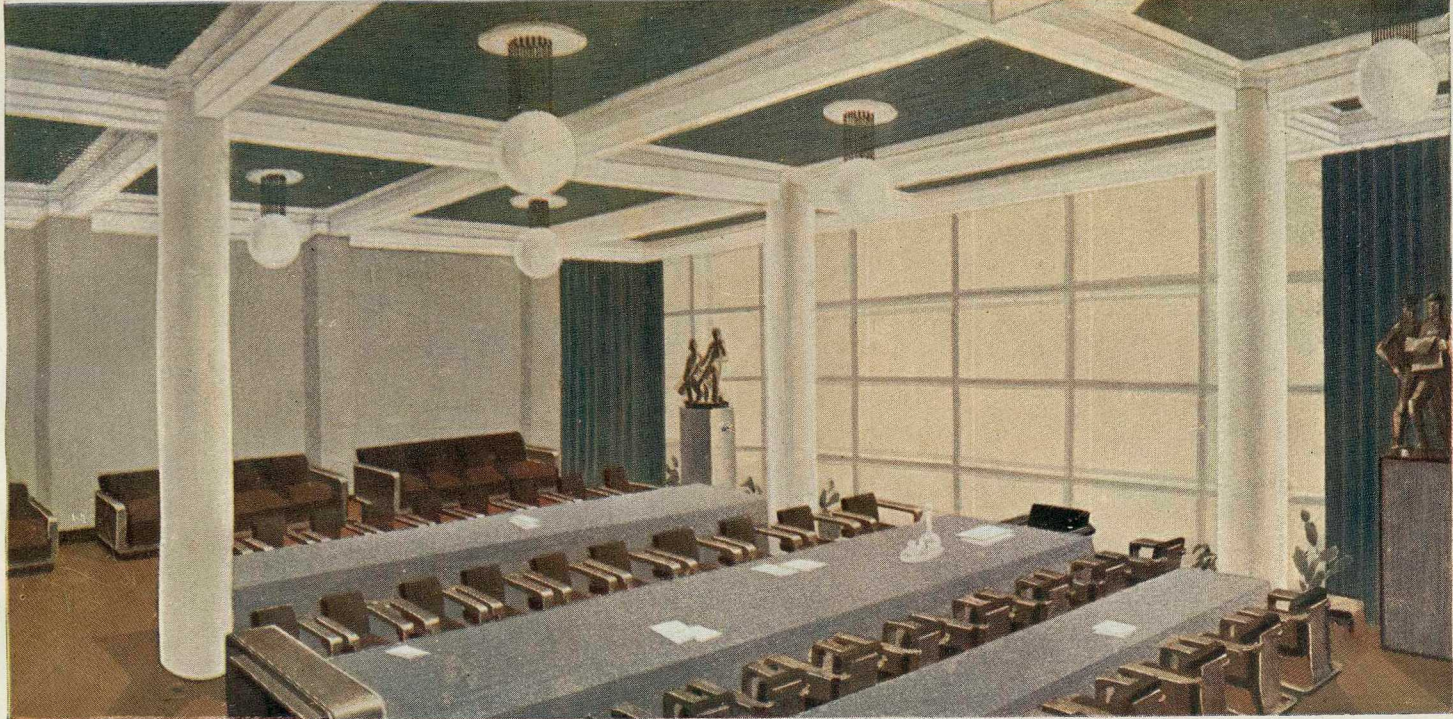
По этажам здания размещены редакции „Правды“, „Комсомольской Правды“, „Крокодила“, других журналов и издательство.

Коридоры этажей, по обеим сторонам которых расположены редакционные и конторские помещения, решены каждый своим цветом стен, обработанных цветной штукатуркой светлого сочного цвета. Благодаря этому посетитель легко ориентируется в этажах. Открытые приемные, выходящие в коридор, тоже окрашиваются в белый цвет. Большие живописные панно, мягкая мебель и ковры украшают приемные.

В концах каждого коридора помещаются большие аудитории и конференцзалы. Последние отличаются от других помещений более дорогой отделкой стен и потолков, специальной мебелью и специальной арматурой. Живописные или рельефные панно и круглая скульптура органически введены в общую композицию этих зал. Каждый конференцзал решен в своем цвете. Белым решен конференцзал редколлегии „Правда“.

Для помещений комбината запроектированы и сейчас под руководством авторов реализуются на фабриках и заводах специальная мебель, осветительная арматура, дверные и оконные приборы.

Проектировка внутреннего архитектурно-художественного оформления и оборудования комбината „Правда“, а также и других объектов, находящихся в работе мастерской № 12, является серьезным шагом в деле создания у нас интерьера, отвечающего возрастающим культурным потребностям нашей страны.



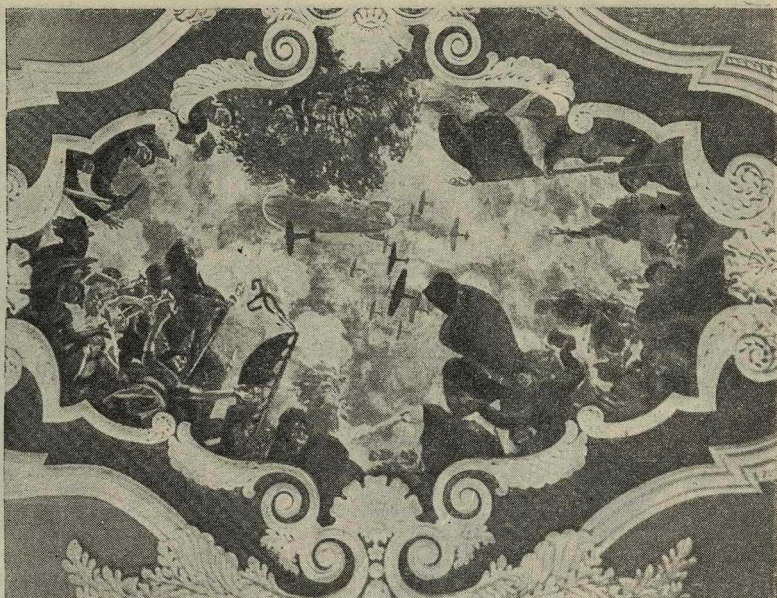
Комбинат «Правда». Конференц-зал заводоуправления.

Материалы: колонны и пилястры — искусственный мрамор, потолок — клеевая покраска, стены — полумасляная покраска, ковры, дорожки — ткани, пьедесталы к двум скульптурам — базальт, мебель — буковая, обивка плюшем.
12-я проектная мастерская Моссовета. Авторы-художники: Н. Боров, Г. Замский, И. Янг.



Комбинат «Правда». Редакционно-издательский корпус. Большая приемная.
12-я проектная мастерская Моссовета. Авторы-художники: Н. Боров, Г. Замский, И. Янг.

Декоративная живопись на Казанском вокзале в Москве



Плафон «Единение народов СССР»

В начале 1934 года в области нашего живописно-декоративного искусства произошло большое событие, почти не отмеченное не только общей, но и специально искусствоведческой печатью. Мы говорим об окончании работ художника Е. Е. Лансере по живописно-декоративному оформлению большого зала ресторана на Казанском вокзале в Москве. Это, в сущности, первый случай, когда большое помещение широкого общественного пользования украсилось исключительно целостно задуманным и мастерски выполненным комплексом живописных композиций. Уже одна эта новизна дела должна была бы привлечь к себе общественное внимание. Но, конечно, важно здесь не только это. Важно прежде всего то, что Е. Е. Лансере разрешил одну из крупнейших задач, которые знает искусство живописца: он сумел включить тематическую живописную композицию в архитектурный ансамбль, не только не разрушив, но довершив последний. При забвении законов декоративного искусства, характерном для художественной культуры девятнадцатого века, при утере даже самой рецептуры декоративной живописи, задача эта исполнена для современного художника таких огромных трудностей, что даже при всем мастерстве Е. Е. Лансере, при всей тщательности, вложенной им в свою работу, до конца эти трудности и в данном случае оказались все же не побежденными.

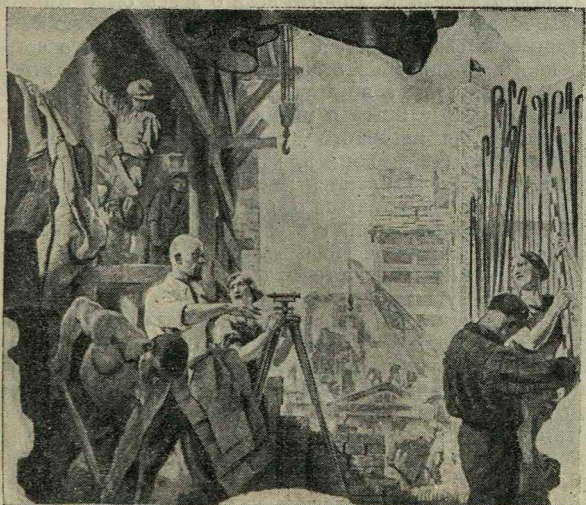
Как бы то ни было, при грандиозном строительстве, развертывающемся на всем беспредельном пространстве

СССР, при том стремлении, которым охвачена сейчас наша архитектура—дать не только полезное, но и красивое здание—широчайшие перспективы связи архитектуры, живописи и скульптуры, которую со значительным успехом установил в своей работе Е. Е. Лансере, обязывают нас смотреть на его произведение, как на опыт исключительной важности, достойный серьезного изучения.

Казанский вокзал и, в частности, то помещение, где находится теперь живопись Лансере, был, как известно, построен акад. арх. А. В. Шусевым еще до Октябрьской революции. Живописец в данном случае получил для своей работы уже готовую архитектурную основу, рассчитанную, впрочем, на дополнительное живописно-декоративное убранство.

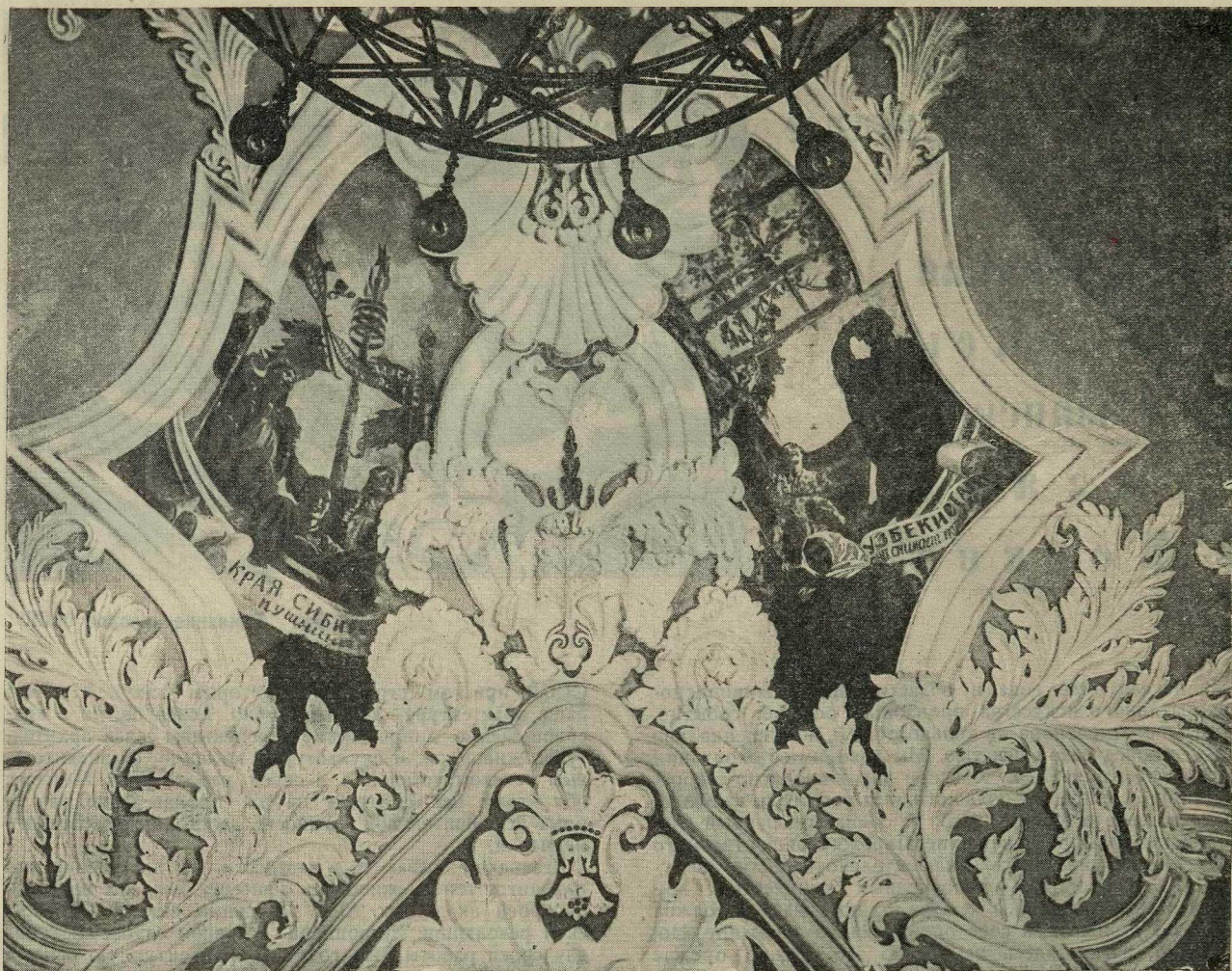
За краткостью нашего критического отзыва мы не можем здесь, к сожалению, входить в рассмотрение вопроса о том, что и как имелось в виду здесь дать при первоначальном замысле архитектора—строителя и живописца, его сотрудника. Факт тот, что Лансере должен был спланировать свою работу в зависимости от некоторых элементов в декоративном оформлении зала, уже существовавших до того. К таким элементам принадлежали лепная, очень сложная и бильная орнаментика на стенах и потолке зала, и чрезвычайно острая, если так можно выразиться, раскраска всего зала. Принимая и то и другое как установленные, живописец и должен был определить уже и свою собственную задачу.

Панно «Москва строится».



Панно «Азия. К новой жизни».





Деталь скульптурной орнаментики зала с двумя живописными композициями

„Край сибирские. Пушнина“ и „Узбекистан. Она снимает паранджу“

Иллюстрации с достаточной ясностью дают здесь представление о чрезвычайно сложной скульптурной орнаментике, состоящей из разнообразнейших завитков как бы расплюснутых листьев аканта, вазонов с плодами и мелкой сети вьющегося растительного и цветочного узора. Основные массивы орнамента расположены на потолке, несколько меньше и легче — на верхней половине стен, в то время как низ их оставлен почти свободным от лепных украшений. Среди этого орнамента вставлены медальоны и прорывы для заполнения живописью с исключительно сложным и разнообразным, витиеватым, можно бы сказать, по очертаниям обрамлением. Цвет орнаментальной лепки остробелый, бросающийся в глаза при входе в зал и дан он на довольно интенсивном голубовато-сером фоне, включающем очень тонкий, лиловый привкус. Оконные впадины выделены палевым цветом, а панель по низу стен, где сравнительно мало орнаментики, оливково-зеленая.

Все это чрезвычайно оригинальное, несколько даже лубочное сочетание цветов создает исключительно трудные условия для „звучания“ относительно малых пространств, предоставленных кисти живописца, в особенности, если бы ему пришлось выполнить, как это и произошло в данном случае — многофигурные и значительные по своей тематике композиции.

Как же разрешил эту трудную задачу Е. Е. Лансере? Чрезвычайно своеобразными способами, которые трудно было бы ожидать от живописца-станковиста, поскольку опыта в монументальной живописной работе у наших художников вообще до сих пор не было. Хотели они этого или нет, им приходилось оставаться, — приходится в значительной мере еще и сейчас, — в границах чисто станковой живописи.

Общая тематическая схема для всего комплекса композиций проста. Это — мысль о том, что железнодорожное сообщение способствует братской связи между

народами, входящими в состав СССР. Каждая из десяти композиций дает в общих основных чертах характеристику жизни и труда народов Азии, Сибири, Поволжья, Узбекистана, Казакстана, Крыма, Украины, Мурман, Северного края, и, наконец, строительство Москвы. Эти десять панно завершаются и тематически связываются плафоном, изображающим торжество единения народов нашего Союза.

Оставляя неприкосновенной основную тематическую установку, скрепляющую в единое весь комплекс изображений, мы, тем не менее, не можем согласиться, чтобы разработка ее в частях была безукоризненна. Во первых, нам кажется, было бы ближе к делу самой Казанской железной дороги, если бы здесь были изображены только те народы, которые действительно ею непосредственно связываются и обслуживаются. Этого естественного ограничения в данном случае нет, вследствие чего и выбор тех, а не других народов оказался недостаточно убедительным и мотивированным. Значительно интереснее для массового посетителя было бы узнать, рассматривая эту живопись, какие местности и народы на самом деле связываются именно Казанской железной дорогой, чем догадываться о том, например, каким образом, Крым оказался вдруг в числе мест, обслуживаемых ею, наравне, скажем, с Поволжьем или Сибирью. Слишком широкая постановка темы, таким образом, повредила и конкретному восприятию.

Второе замечание, которое можно было бы сделать по тому же поводу — это, наоборот, обужение в характеристике отдельных народов, подчеркнутое к тому же еще и надписями. Так, например, в композиции, изображающей север, имеется подпись: „Край северный. Богатства лесные“. Как, неужели наш советский север богат единственно только лесом? Под изображением Крыма стоит: „Крым. Здравница СССР“. Навряд ли, однако, кто-нибудь согласится с тем, что Крым это —

только курорт. Или еще разительнее: „Края сибирские. Пушкина“. Так-таки одна только пушнина тут и есть? Надо, впрочем, сказать, что, к чести самого художника, его изображения раздвигают эти узкие рамки, установленные надписями—пояснениями и дают более верный и широкий материал, характеризующий труд, быт и продукцию того или другого края.

Казалось бы обратное: подписи должны были бы дополнять то, что не мог изобразить художник на тех небольших сравнительно прорывах, какие ему были предоставлены для живописи. Во всяком случае, этот недостаток должен послужить наукой для будущего. Нужно было тщательно и конкретно производить предварительную проработку темы и сюжетных элементов, подлежащих художественному претворению.

Хотя есть и некоторое оправдание сделанной оплошности. Оно заключается в тех невероятно быстрых темпах, в которых развивается наша социалистическая родина. Угнаться за ними художнику, как это нам не раз случалось видеть даже в более быстрой работе художника-станковиста и, даже, плакатиста, зачастую оказывается просто невозможным. Вчера еще на севере почти только рубили лес, а сегодня оказываются там аппатиты. Год тому назад все знали, что там-то место славится пушминой, а теперь оказывается там открыты богатейшие разработки угля, цветных металлов. Такова наша эпоха.

Обратимся к самой непосредственной работе Е. Е. Лансере. Посмотрим, как он разрешил трудные задачи и в композиционном и в колористическом отношениях и, наконец, в отношении художественного выражения внутреннего содержания изображений.

Во-первых, как совершенно своеобразную, почти не встречающуюся у нас в станковых картинах черту, следует выделить создание композиции не по архитектурно-конструктивному, так сказать, принципу, в основе которого всегда чувствуется расположение композиционных

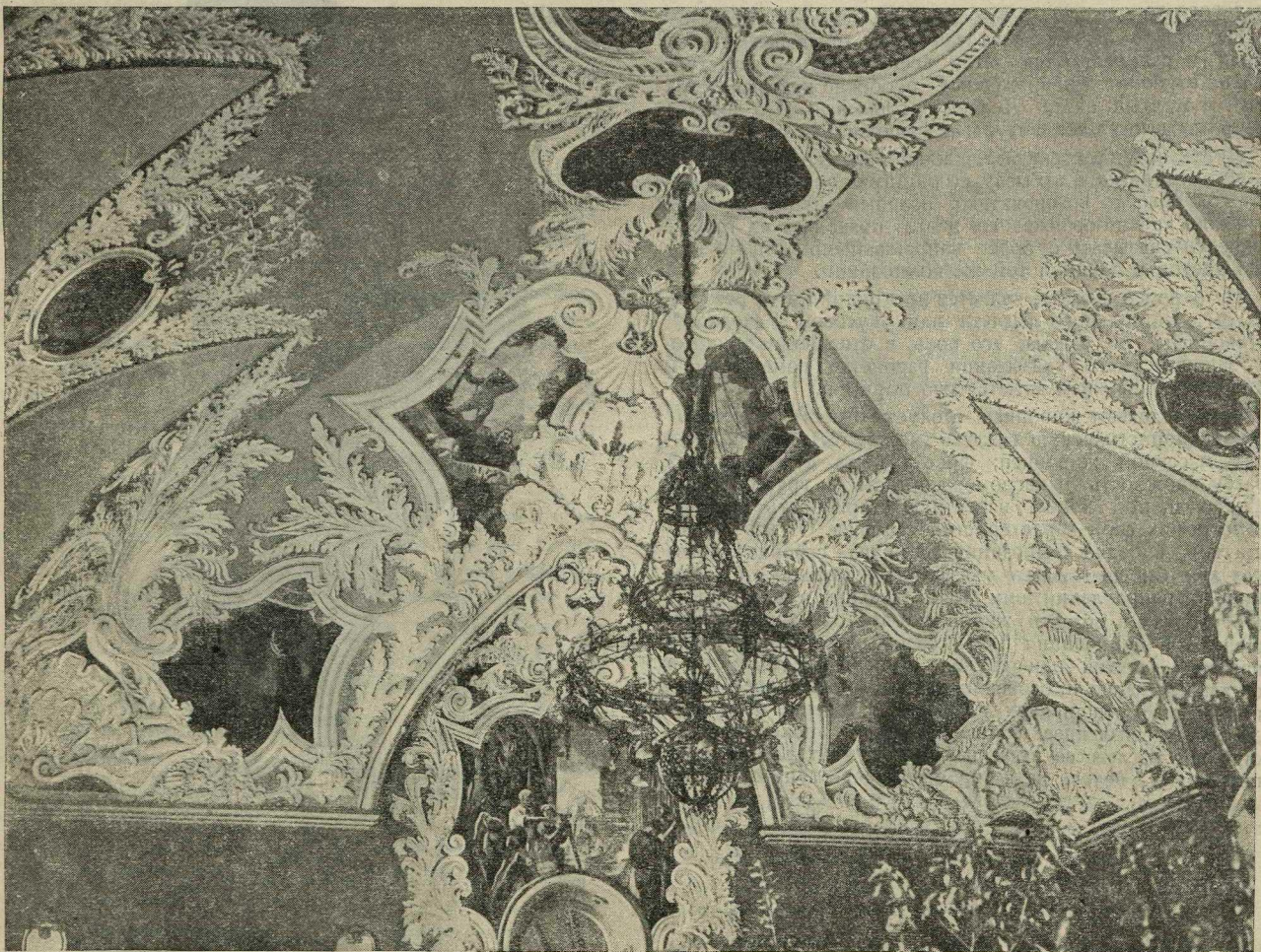
элементов более или менее симметрично средней вертикальной оси, но по принципу музыкально-ритмическому, где строй композиций образуется ритмическими повышениями и понижениями в группировке фигур. Такой композиционный принцип диктовался художнику очевидно окружающей его панно орнаментикой. В сущности, и его композиции также орнаментальны. Взяты, хотя бы, одну из самых больших: „Азия—к новой жизни“. Здесь группировка фигур идет как бы полукруглым ожерельем на подобие полумесяца, повернутого рогами вверх. Таким именно способом установлено здесь принципиальное созвучие живописной композиции и композиции обрамляющей ее орнаментики.

Ритмическая игра в композиции, связывающая ее части в одно целое, в большинстве случаев осуществлена здесь при помощи тканей, развивающихся знамен и натюр-мортов, лозунговых лент. Все это, однако, только нить ожерелья, на которой горят драгоценные шерны—фигуры и типические лица населения того или другого края.

В противоположность кое-кому из отъявленных защитников только плоскостного разрешения пространства в монументальной живописи, Е. Е. Лансере прорвал плоскость стены в глубину и там тоже, в смягченных абрисах, дал дополнительные изображения. Так, в м. леньком панно „Дагестан. Скотоводство“ на таком дальнем плане даны тракторы. Эти тракторы, между прочим, являются примером того, как художник в изображениях растерял те узкие рамки, которые намечала надпись.

Что касается самого колорита, то живописец опять таки, вольно или невольно, учел некоторые элементы, которые ему были даны в цвете основного фона потолка и большей части стен и, опираясь на них, установил надлежащее созвучие между данным ему цветом и общим тоном своей живописи. Мы уже указывали, что сквозь голубовато-серый цвет фона как бы просвечи-

Общий вид потолка ресторанного зала Моск.-Казанского вокзала





Композиция. „Поволжье. Колхозы и промышленность“.

в этой своей работе, наложило на нее печать старинки, но „Москва-стройка“ говорит о том, что перед художником уже открыт свободный путь своего самобытного творчества.



Композиция: „Казакстан. Животноводство“.

вает легкий лиловый тон. Этот тон в том или другом напряжении мы в общем встречаем также и почти во всех красочных сочетаниях панно, написанных Лансере.

В „Азии“ он, например, слышится довольно энергично в сером платье женщины по середине; в „Украине“ в жарком красно-лиловом, как бы грозовом, небе; „Крым“ весь построен на сочетании лилового, доходящего в некоторых местах до почти синего (тени на скалах) и палевого тонов.

На этих-то легких, едва заметных тональных звучаниях и располагаются затем всевозможные, зачастую очень глубокие и напряженные — особенно красный, зеленый и желтый цвета. Лиловый и палевый — это воздух, которым дышат все фигуры в композициях.

Лиловый тон настраивается живописцем соответственно композиционному замыслу по обширной скале оттенков от голубого до красноватого, палевый — от бледно-желтого до красно-оранжевого и это позволяет их гармонически связывать с более напряженными пятнами тех же цветов в одной и той же композиции.

Не беремся сказать, является ли принцип этот результатом сознательного расчета или вкусовой „аходкой“ живописца, но важная его роль в отношении тонкого и закономерного связывания расцветки помещения и колорита панно нам кажется неоспоримой.

К недостаткам живописи следует отнести ее некоторую колористическую тяжесть (может быть, это результат масляной живописи; фреска была бы уместнее) затем сложность и нагроможденность в группировках фигур и, под конец, известную старинность в узко-этнографической характеристике типажа. От этих недостатков свободна композиция „Москва-стройка“, которая как бы дает здесь указания художнику, в каком именно направлении ему идти дальше в следующих его работах в области живописно-декоративного искусства. Эта композиция почти свободна от театрального привкуса, в той или другой степени ощущаемого в остальных панно и, особенно, в большом наименее удачном во все отношения плафоне „Единение народов“. „Москва“ жизненнее, ближе к нашей эпохе. Художественное наследство итальянской монументальной живописи 16—17 веков, на которое Лансере явно опирался



Композиция: „Крым — здравница СССР“.

Из планировочных проектов буржуазных столиц

Лондон

Современный Лондон представляет тип открытого города, свободно размещающегося по всем направлениям от исторического центра. Его территория (территория „большого Лондона“) составляет 1787 км² с населением почти в 9.000.000 человек и включает в свои границы многочисленные линии железных дорог, многоводную Темзу с ее притоками, оживленные улицы и спокойные сельско-хозяйственные участки. Характерную особенность развития Лондона, как и всякого капиталистического города, составляет его стихийный характер. Некоторый порядок в строительстве Лондона был внесен лишь по санитарным мотивам. Буржуазия, стремясь оградить себя от опасности эпидемий и заразных болезней, которые несли с собой невыносимо тяжелые санитарные условия жизни трудящихся масс, — пыталась устранить наиболее отвратительные трупы, сторицей впрочем вознаграждая земельных собственников, для которых эта санитарная реформа являлась источником обогащения. (Территория Лондона принадлежит сравнительно небольшому числу землевладельцев. На выкуп земли советского правительства расходовал до 40% общих сумм, вкладываемых в оздоровление города).

Плановое законодательное вмешательство пришло позднее. Только закон о планировке городов 1909 г. открыл некоторые возможности регулирования плана застройки Лондона, но они были совершенно недостаточны.

Закон 1933 г. мало улучшил положение, хотя несколько расширил полномочия местных муниципалитетов. Но эти полномочия даже и не были сколько нибудь использованы. Лондон и по настоящее время застраивается по частичным планам, охватывающим отдельные части территории. В 1928 г. Комитет планировки Большого Лондона заказал арх. Энвину районный план большого Лондона с охватом территории в 25 анг. миль (40 км.), но он до сих пор практического осуществления не получил.

Что же представляет собой в конечном результате Лондон?

Неудовлетворенность современной постановкой планировочного дела в Лондоне чувствуется на каждом шагу и в статьях специальных журналов, и в выступлениях работников специальных институтов, и в официальных постановлениях. Большая протяженность территории Лондона затрудняет сообщение между местами работы и местами жизни, перегрузка уличного движения потоками индивидуальных и коллективных средств сообщения нейтрализует значение технического прогресса городского транспорта. Глубокий ввод железно-дорожных линий, перерезывающих территорию города на отдельные самостоятельные части, делает невозможным рациональную планировку города.

Выход, конечно, из этого положения найти возможно, но не в условиях капиталистического Лондона, когда серьезная планировочная работа совершенно невозможна из-за наличия в капиталистических городах многочисленных собственников, которые каждый по своему влияют на общий ход работы, исходя лишь из своих личных интересов. Таким образом, надеяться на удовлетворительную постановку планировочного дела в капиталистических городах совершенно не приходится.

В одном из последних номеров журнала „Architectural Design and Construction“ мы находим любопытную и очень яркую характеристику современного Лондона, которая подводит итоги безпланово стихийного процесса его развития. По мнению автора Лондон все еще остается городом XIX-го, а не XX столетия. Узкие улицы его едва вмещают четыре линии движения, которое постоянно замедляется вторжением ломовых экипажей и часто вовсе надолго приостанавливается, так что Шоу рекомендует раз-

водить томаты в омнибусах, застрявших на Странде. Темза, пересеченная мостами, построенными в эпоху средних веков или в XIX столетии, непригодна даже для пропуска обыкновенных барок. Разбросанные без всякой системы вокзалы довершают неудобства беспорядочного размещения населения на территории Лондона. Масса пассажиров, гнездящихся в их неуклюжих зданиях, может быть рассосана только при содействии подземной железной дороги, которая в современном Лондоне „представляет единственный элемент XX-го века“.

К воздушным средствам сообщения город совершенно не приспособлен. Путешественник, пролетевший громадное расстояние в несколько часов, томится в тисках потока городского движения. Миллионы часов расходуются населением непродуктивно. Положение день ото дня все ухудшается и власти напрасно стараются решить проблему, применяя паллиативные меры. Выделение улиц, где движение допускается только в одном направлении, увеличивает пробег автомобилей, но дает малые результаты. Устройство кругового движения на пересечениях больших улиц также недостаточно облегчает положение. Лучше достигает цели расширение полотна улиц, приемлемое в отдельных случаях, хотя оно тоже является паллиативом. Нужно впрочем сказать, что и эта мера далеко не всегда встречает благоприятную оценку. Так, по мнению Ланчестера, предоставившего в Институт планировки специальный доклад об организации движения в Лондоне, перегрузка улиц обуславливается не столько недостаточной шириной их полотна, сколько концентрацией движения на пересечениях, которые уменьшают не менее, чем на половину, пропускную способность улиц. На этом основании Ланчестер даже выражал удовлетворение „что недавняя кампания прессы в пользу расширения улиц не имела успеха“.

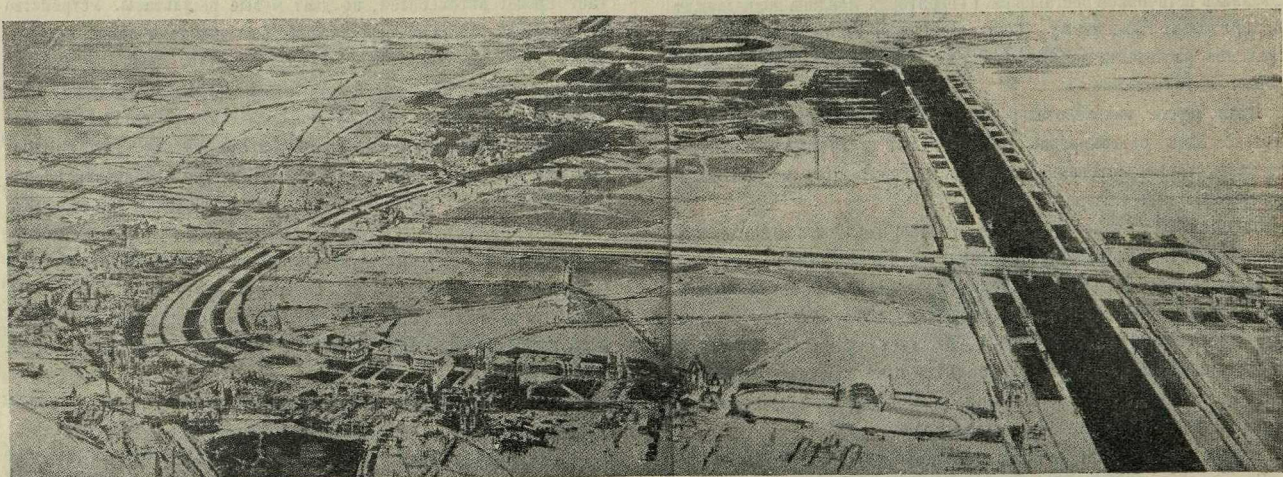
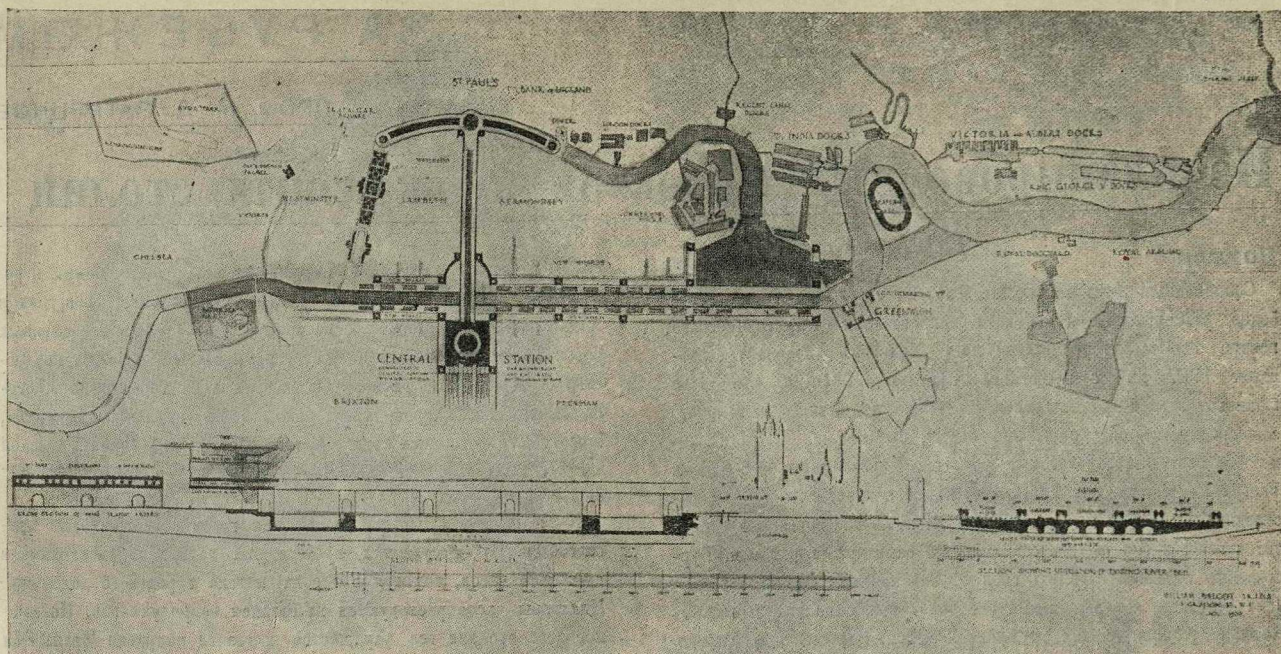
Лондонские „трупы“ представляют постоянную угрозу общественному здоровью. Они образуют беспорядочное сплетение фабрик, мастерских, мануфактур, складов проинизанных дымом, и представляют собой „эпидемию, воплощенную в зданиях“. Каждый, клочок земли застроен. Здесь нет ни парков, ни площадей для игр, ни вообще свободных от застройки мест. Улицы, совершенно лишены зелени, имеют ширину не больше 2,5 метров. Дома часто стоят друг к другу спиной (т. е. их задние стены сомкнуты) чаще всего без дворов, с темными помещениями, без вентиляции. Дверь с улицы часто ведет прямо в комнату или кухню. Нередко пол комнаты лежит ниже уровня земли или даже ниже уровня воды в Темзе, так что во время прилива вода заливает квартиру. Нечистоты часто выливаются прямо на двор или на улицу. Прогнившие тонкие стены, прогнившие окна, кое-как заткнутые щели крыши. Перенаселенность колоссальная (в ряде случаев до 10 чел. на комнату).

В капиталистических условиях всякое об'явление борьбы за устранение трупных кварталов звучит парадоксом. Ведь именно капитализм порождает трупы и ямы, которые могут быть уничтожены лишь в условиях диктатуры пролетариата. Об этом писал Ф. Энгельс в своей брошюре: „К жилищному вопросу“.

Сейчас, как констатирует Нейферт, началась борьба за устранение этих трупных кварталов, но она встречает сопротивление влиятельных кругов во имя „свободы личности“ и требует значительных средств, а главное свободной земли, которой как мы ниже увидим, при буржуазном строе в Лондоне найти нельзя.

К характеристике современного Лондона, которую дает, Нейферт можем прибавить сухую строго научную оценку, на основании работы английского архитектора Дента Оллуанка.

По мнению Дента Оллуанка, существует глубокое противоречие между стихийно — сложившимся планом Лондона и экономическими



Проект отвода русла р. Темзы прямым каналом и использования получаемой территории под новые магистрали и застройку

законами, определяющими его современное развитие. Центральные пункты исторически сложившейся сети улиц не совпадают с центральными узлами движения, направление улиц также не соответствует направлению воли движения, и, наконец, вторжение в территорию Лондона промышленных предприятий, организуемых около себя трущобные кварталы и функционально не связанных с жизнью столицы, одновременно ухудшает и санитарное состояние Лондона и запутывает его движение.

Таково положение вещей. Каковы же методы его улучшения? Приводим из последних номеров журналов некоторые проекты реформ.

Эдвар Шенке в „Architectural Review“, не порывая с буржуазными традициями, требует коренной перепланировки Лондона. Планировка города, — утверждает он — должна исходить из допущения немногих основных транзитных артерий и сохранения немногих исторических памятников. Вместо множества малых домов, разделенных малыми улицами, Лондон должен превратиться в совокупность домов — гигантов с широкими артериями между ними. Существующая система распределения округов также должна быть изменена. В центре города будут жилые кварталы. Торговые помещения переносятся на периферию, фабрики и заводы на более отдаленные окраины. Мотив этих требований — облегчение и ускорение сообщения.

Известный планировщик Адамс не только критикует современную постановку планировочного дела в Лондоне, но и дает бур-

жуазную утопию будущего Лондона, в которой, как во всякой утопии, отчетливо отражаются недочеты реальной действительности и желаемая автором программа реформы.

В утопии Адамса нет и намека на реорганизацию социального строя Лондона. В частности, совершенно не меняется облик аристократических кварталов Лондона — Сити и Вестминда. Здесь только вырастают еще более импозантные здания. Адамс интересуется, как это характерно для буржуазного планировщика, только вопросы „внешнего благоустройства“. С высоты аэроплана он рисует общую картину Лондона (через 40 лет). Нет дыма железных дорог, поезда электрифицированы и удалены под землю; тоннели связывают между собой вокзалы. Улицы дифференцированы. Магистрали с быстрым движением представляют самостоятельные артерии, которые выходят далеко за пределы территории Лондона. Рядом с ними проложены улицы местного сообщения и парковые дороги, свободные от регулярной застройки по их сторонам. В пунктах скрещивания интенсивного движения предусмотрено пересечение улиц на разных уровнях. Многочисленные башни возвышаются в центре города, но в среднем интенсивность застройки строительных участков уменьшается. Нет ни одного здания, высота которого превышала бы ширину улицы. Нет ни одного участка, который был бы застроен больше, чем на 80%. Город самопроизвольно(!) децентрализуется. Тяга населения на окраины, а промышленных предприятий в пригороды и города — спутники так велика,

что ее оказывается достаточно, чтобы предотвратить сверхперенаселение старых центров и охранить старые архитектурные памятники от сноса. Лондон не „османизируется“, но сохраняет всю привлекательность старого Лондона с его системой малых улиц, старинными памятниками, сельскохозяйственными участками, вкрапленными в территорию города.

Таковые вкратце скромные мечты практика — планировщика. Еще более скромны, но за то более практичны, хотя также вряд ли осуществимы предложения Дента Оллуанка.

Решение проблемы правильной распланировки Лондона последний видит в удовлетворении „функциональных потребностей“ Лондона. В этих целях он рекомендует создание более обширного, более жизнеспособного центра (Сити) и концентрацию около него с ним связанного населения, децентрализацию промпредприятий и рациональное расположение сети дорог. В то время как сейчас в уличной сети господствует радиальное направление, автор рекомендует ее дополнить круговыми улицами, которые с одной стороны открывают возможность обходного движения, а с другой — облегчают всасывание движения из второстепенных центров, лежащих за пределами протяжения сети. Эти второстепенные центры должны представлять собой промышленные предприятия, автономные по самой своей природе, которые должны быть сосредоточены на окраинах города. Регулирование их застройки обеспечивает вместе с тем и правильное развитие сельского хозяйства, которому часто вредит беспорядочная застройка скраин Лондона. Таким образом, автор, проектируя рациональную планировку, в конце концов начинает выдвигать требования экономического планирования совершенно не указывая, какими путями оно может быть осуществлено в условиях буржуазного государства.

Менее значимы, но симптоматически интересны другие проекты планировки Лондона, которые пытаются уйти от решения социального вопроса и стремятся, идя по линии наименьшего сопротивления, разработать утопические планы „производства“ земли, которую при буржуазных условиях в интенсивно населенной территории города найти нельзя.

В Лондоне нет достаточно свободной земли для рациональной планировки. И это не потому, что территория Лондона, несмотря на мелкий тип строительства, интенсивно застроена — интенсивнее чем Нью-Йорк. Географически рассуждая, земля, очевидно, все-таки есть, но она монополизирована землевладельцами, и ее цена достигает чрезвычайных размеров — в пригородах в среднем 1 000 фнт. ст. акр, в центре — Ламбет — до 4500 фнт. ст. акр. Недостаток земли вызван, как мы видим, не географическими, а социальными и правовыми условиями. Дороговизна земли прежде всего делает неосуществимыми проекты уничтожения трущоб. По мнению Боссомы, земли не хватает даже для начала практи-

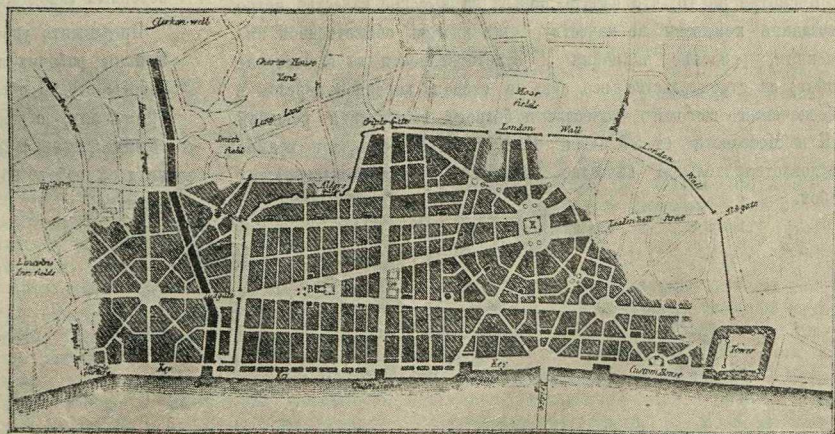
ческой борьбы с трущобами. По подсчетам Боссомы, представившего доклад в Институт планировки, для начала борьбы с трущобами необходимо „только 30 акров“, но и их даже нельзя приобрести на скольконибудь подходящих условиях. А процедура принудительного отчуждения необходимых земель так сложна и так длительна, что практически является неосуществимой, и Боссом вынужден прибегнуть к очень своеобразному способу „создания“ нужной земли „техническими средствами“. Он предлагает построить над путями железных дорог (имеющих на территории Лондона площадь до 350 акров) пятиэтажные здания на железно-бетонных столбах, ограждая их конструктивными приемами, проверенными на опыте Америки, от шума и сотрясения поездов. Таким образом, обеспечивается — дешевая земля в 600 — 1 000 фнт. за акр, и одновременно, — чего не забывает добавить докладчик, — железнодорожные кампанион получают новый источник дохода.

Но этот проект „производства“ земли, которой все-таки немало в пределах границ Лондона, не является пределом буржуазной утопии. Перед нами другое предложение еще более утопичное, это — напечатанный в январском выпуске серьезного журнала „Architectural Design and Construction“ проект засыпки Темзы в пределах Лондона для обеспечения земли, необходимой для его рациональной застройки. Обновление проекта не сложно. В пределах территории Лондона Темза описывает дугу между Вохволлем и Гревилем. Автор Уолпол предлагает соединить эти две точки каналом по прямой линии, а основное русло Темзы, которое по мнению автора из-за мостов потеряло значение для судоходства, засыпать. На восточном берегу канала организуется порт, который должен заменить теперешние доки Темзы. Таким образом, обеспечивается в центре города 6 000 квадратных миль, площади, годной под застройку. Старое русло Темзы утилизируется, как главная артерия для движения от востока к западу. Здесь автор проектирует громадный бульвар с обширными специализированными дорогами и для экипажей и засаженными деревьями тропами для пешеходов и предполагает устройство семи громадных сводчатых галерей, которые разрешили бы проблему устройства складов. По сторонам бульвара (бывш. Темзы) остаются в неприкосновенности музейные здания Лондона. Дополнением к этой артерии служит ей перпендикулярная новая линия от собора св. Павла до вокзала южных железных дорог, с двумя уровнями для тяжелого и легкого движения и т. д. Стоимость этого проекта 400 000 000 фнт. стерлингов (по 20 000 000 фнт. ст. в год в течение двадцати лет).

Самая возможность серьезного обсуждения такого проекта показывает, как интенсивна нужда в земельной площади в современном Лондоне для правильной застройки города, и как ничтожны средства для ее удовлетворения, имеющиеся в распоряжении буржуазного государства.

План Лондона, составленный арх. Врэн после грандиозного пожара 1666 г. Арх. Врэн (XVI век), не считаясь с интересами отдельных собственников, составил план нового Лондона основанный на усложнении прямоугольной планировки применением радиального принципа.

Однако этот проект „передела“ частновладельческих земельных участков так и не осуществился. Почти за 300 лет удалось реализовать только „обрывки проекта“.



О ходе строительства метрополитена

Резолюция, принятая на пленуме Моссовета совместно с ударниками

Метростроя и предприятий Москвы, 16 июля 1934 г.

1. Пленум Московского совета совместно с ударниками московских предприятий и Метростроя устанавливает, что к настоящему времени работы по строительству линий метрополитена 1-й очереди—Сокольники—Крымская пл. и библиотека им. Ленина—Смоленская площадь—развернулись широким фронтом. На 1 июля 1934 года выполнено 1.547.410 кубометров выемки грунта—81 проц. общего объема земляных работ и уложено 442.560 кубометров бетона—70 проц. бетонных работ. Построено: 5,3 км. готового чернотоннеля; 10,5 км. сводов и перекрытий; 11,5 км. стен и 7,2 км. лотка. Закончены черновые станции: „Гавриков пер.“ и „Библиотека Ленина“. Развернуто строительство и монтаж подстанций; приступлено к балластировке пути на готовых участках тоннеля.

Строители Метростроя под руководством Центрального комитета ВКП(б), лично т. Сталина при поддержке всей пролетарской общественности Москвы и Союза выполнили основную часть горных и бетонных работ.

Пленум с удовлетворением отмечает, что темпы, взятые строительством после решения МК, МГК ВКП(б), Областного и Городского исполкомов советов от 7 января 1934 г., разработанного под руководством и при непосредственном участии т. Л. М. Карановича, создали коренной перелом в ходе работ и обеспечивают завершение линии 1-й очереди в сроки, установленные партией и правительством.

Успешное развитие горных и бетонных работ поставило в настоящее время перед строительством ряд исключительно ответственных задач по окончанию и отделке станций и строительству вестибюлей, проходке наклонных ходов для эскалаторов (движущиеся лестницы), проходке щитами под сжатым воздухом плавучих на участке Театрального проезда, по укладке пути, монтажным работам и подготовке к эксплуатации.

Пленум подчеркивает ту особенность, что эти работы должны производиться одновременно и в условиях тоннелей. Это требует от руководства, рабочих и инженерно-технического персонала особого напряжения, сложности, четкости и организованности в работе строителей, путейцев, механиков, архитекторов, эксплуатационников и решительной борьбы с малейшими проявлениями самоуспокоенности и попытками ослабления взятых темпов.

2. Одобрив решение бюро МК, МГК ВКП(б) и президиума Моссовета от 27 июня 1934 г. о качестве работ Метростроя, пленум указывает, что борьба за качество бетонных и гидроизоляционных работ является центральной задачей рабочих, инженерно-технического персонала и руководства строительства.

Несмотря на то, что начата борьба за высокое качество метро (создание комиссии по качеству, организация общественной инспекции, усиление внимания и ответственности за выполнение работ) на строительстве все еще не создан коренной перелом в обеспечении высокого качества и боевого выполнения решений МК и Моссовета от 27 июня. Пленум особо отмечает крайне неудовлетворительное качество бетонных и гидроизоляционных работ.

Пленум требует от всех рабочих и инженерно-технического персонала Метростроя настойчивой и решительной борьбы за качество и тщательное хранение материалов (песок, цемент, битум, рубероид и др.), правильную дозировку расхода их; тщательное приготовление бетона и своевременную транспортировку его к месту укладки; тщательную наклеивку изоляции и строгое соблюдение всех технических правил по бетонным и гидроизоляционным работам. Пленум обязывает общественные организации Метростроя развернуть на деле борьбу за качество тоннелей и станций метро, сплотив вокруг задачи поднятия качества строительных работ актив инженеров, техников и рабочих Метростроя.

3. Пленум отмечает, что подготовка к эксплуатации не заняла еще в работе руководства и аппарата Метростроя надлежащего места. Пленум обязывает тт. Ротерта, Абакумова, Старостина повести решительную борьбу с наблюдающейся в аппарате Метростроя недооценкой значения тщательной и своевременной подготовки эксплуатации.

Обеспечить выполнение следующих работ.

Сооружение депо—в октябре, монтаж подстанций: Сокольнической—в августе, Красноворотской—в сентябре, Крымской—в сентябре, Центральной—в ноябре.

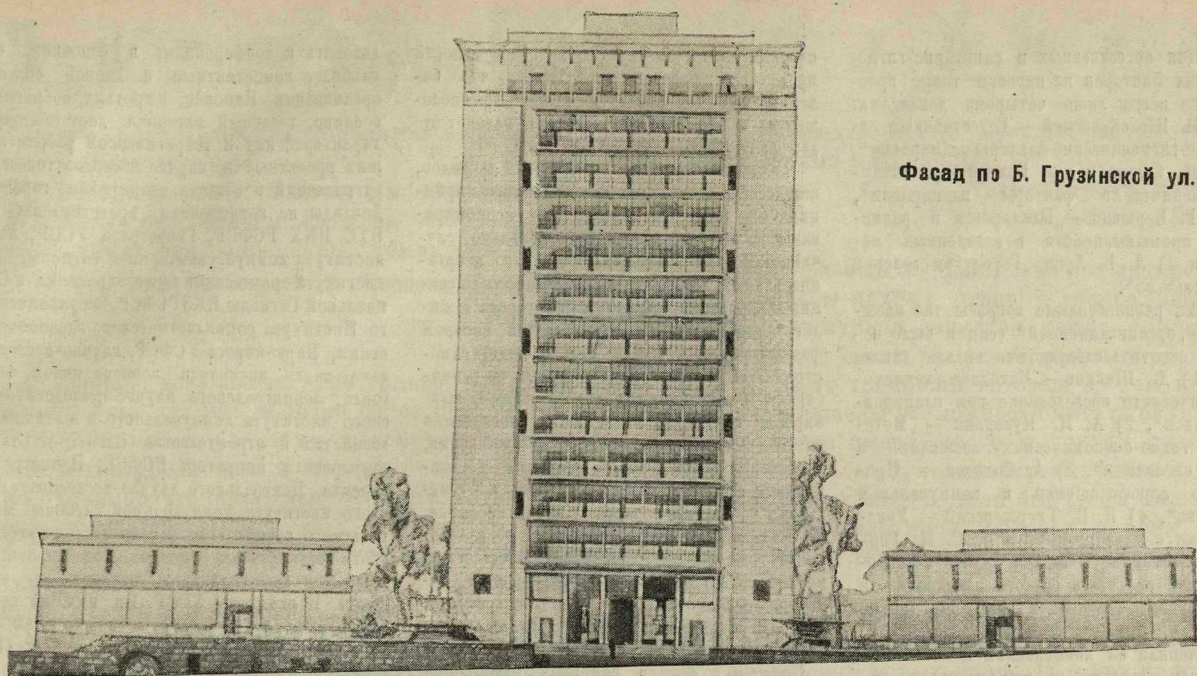
Обязать управление Метростроя закончить полностью один участок тоннеля: его отделку, монтаж и оборудование с тем, чтобы подготовить к 15 октября на этом участке испытания вагонов и электрооборудования.

Поручить президиуму Моссовета в 3-дневный срок разрешить все вопросы, связанные с подготовкой кадров по эксплуатации метро и организацией управления московского метрополитена.

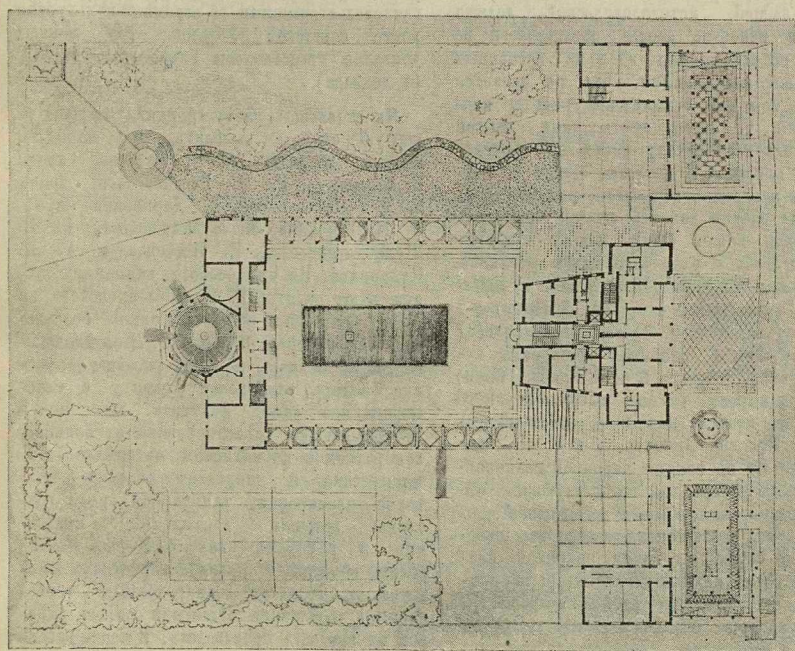
Пленум обращается к рабочим и инженерам-ударникам Мытищинского завода, завода „Динамо“, завода „Подземник“, завода „Красный металлист“ (Ленинград) и других предприятий, изготовляющих оборудование для метро, с призывом обеспечить точное, своевременное и тщательное выполнение заказов Метростроя.

4. Обязать управление Метростроя развернуть работу по проектированию второй очереди метро с тем, чтобы полностью и своевременно обеспечить строительство линий второй очереди проектами и рабочими чертежами. При организации проектирования положить в основу необходимость коренной механизации работ путем использования щитов; решительное снижение себестоимости и тщательную разработку проектов организации работ (в частности, подготовка каьерного хозяйства, постройка бетонных заводов, применение стандартных крепей и опалубки).

Предложить управлению Метростроя разработать план переброски рабочих и инженеров с заканчивающихся участков на работы второй очереди; полностью отремонтировать и подготовить транспорт; отремонтировать механизмы; привести в порядок склады, базы и подсобные предприятия с тем, чтобы с первых же дней работ по второй очереди обеспечить их планомерное развитие.



Фасад по Б. Грузинской ул.



НОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В МОСКВЕ

Жилой дом РЖСКТ

по Б. Грузинской ул. 22—28

Авторы проекта

арх. М. О. Барщ и Г. А. Зундблат

1-ая проектная мастерская М. С.

Объем 1-ой очереди 25 000 м³

Генплан и план 1-го этажа

Библиография

Всесоюзный совет по делам коммунального хозяйства при ЦИК СССР. „Первая всесоюзная конференция по планировке и строительству городов“. Тезисы докладов на секциях. Под общей редакцией Ф. В. Попова, Н. Д. Ефремова и А. М. Борщевского. Изд. „Власть советов“ при президиуме ВЦИК. Москва. 1933 г. Стр. 164. Бесплатно. Тираж 1000 экз.

Рецензируемая работа содержит тезисы 32 докладов, намечавшихся по шести секциям предполагавшейся весной и перенесенной на осень Всесоюзной конференции по планировке и строительству городов: 1) зонирования, оборудования города и жилого квартала, 2) районной планировки, 3) естественных и санитарно-гигиенических факторов планировки, 4) организационной секции, 5) секции застройки и 6) архитектурной секции. Из них наиболее полно освещены вопросы первой секции, к которой отнесены

следующие доклады: 1) А. М. Якин „Транспорт и планировка“, 2) Проф. В. Образцов „Внутригородской транспорт и планировка города“, 3) Е. И. Милославский „Транспорт в планировке социалистических городов“, 4) Проф. А. Н. Марзеев „Выбор места под новый город“, 5) Гальцев и Каминский „Техническое оборудование города“, 6) Г. И. Россиевский „Энергетика в планировке городов“, 7) Е. А. Сдвакасова „Нормы и методы размещения и планировки учреждений здравоохранения“, 8) Бригада Всеукраинского института социалистического здравоохранения „Нормы и методы размещения и планировки учреждений здравоохранения в новых и реконструируемых городах“, 9) Данкман „Планировка социально-культурных учреждений“, 10) Л. Даринская „Строение и размещение торговой сети в социалистических городах“, 11) А. М. Касьянов „Жилой квартал и его реконст-

рукция“, 12) Проф. Е. П. Шулак „Реконструкция жилых кварталов“, 13) А. Д. Томашевский „Основные вопросы планировки населенных мест в совхозах и колхозах ЦЧО“, 14) А. М. Гаспарьян „Планировка и перепланировка новых городов при промышленности“, 15) А. В. Эйнгори „Анализ итогов планировки и перепланировки городов в СССР и задачи на второе пятилетие“ и 16) Л. Органов „Районирование и зонирование в планировке населенных мест“.

Несравненно уже освещены вопросы районной планировки, к которой посвящены всего лишь четыре доклада: 1) Проф. П. Н. Першин „Районная планировка, ее задачи и планово-экономическая подготовка“, 2) В. Н. Семенов-Прозоровский „Планировка Апшеронского полуострова“, 3) М. Л. Давидович „Принципы и практика районной планировки Донбасса“ и 4) доклад Промстройпроекта „Методика и практика проектных работ по планировке промышленных районов“.

Секция естественных и санитарно-гигиенических факторов планировки тоже представлена всего лишь четырьмя докладами: 1) Г. В. Шелейховский — „Естественные санитарно-гигиенические факторы планировки“, 2) Проф. Сысин и д-р Брагин — „Санитарно-гигиенические факторы планировки“, 3) К. Г. Берюшов — „Планировка и размещение промышленности в населенных местах“ и 4) Л. Б. Лунц — „Городское зеленое строительство“.

Весьма разнообразные вопросы так называемой „организационной“ секции было намечено осветить следующими пятью докладами: 1) Д. Шейнис — „Методика технико-экономического обследования при планировке городов“, 2) А. И. Цукерник — „Методика технико-экономических изысканий и расчет населения“, 3) А. Соколов — „Применение аэрофото-съемки в коммунальном хозяйстве“, 4) И. В. Тхоржевский — „Увязка съемки с планировкой“ и 5) С. М. Горный — „Состояние и задачи научно-исследовательской работы в области планировки и реконструкции городов во второй пятилетке“.

Намеченная на конференции и охватывающая, как известно, на данном этапе нашего строительства городов вопросы огромного значения, секция застройки представлена почему-то только одним докладом инж. Г. А. Волькенштейна — „План и организация строительства города в соответствии с проектом планировки“.

Наконец, вопросам архитектурной композиции города намечалось посвящать на конференции в специальной архитектурной секции два доклада: Я. А. Штейнберга — „Архитектурное оформление социалистических городов“ и проф. И. Малоземова — „Архитектура социалистических городов“.

Как показывает приведенный нами сознательно полностью перечень докладов, читатель рецензируемого сборника тезисов найдет в нем богатый материал, охватывающий все основные вопросы современной практики планировки и строительства городов, который разработан, в подавляющем большинстве, крупнейшими специалистами в этой области. Как научно-литературная работа, рецензируемый сборник представляет определенный интерес. Остается только пожалеть, что он выпущен в свет в порядке „бесплатного“ ведомственного издания, которые обычно залеживаются в стеллах аппаратных работников и остаются совершенно недоступными широкому кругу практиков.

Если же подойти к рецензируемому сборнику, как программе предстоящей конференции, необходимо начать его оценку с некоторых принципиальных методических замечаний.

Прежде всего, целый ряд возражений вызывает как сама секционная структура намеченной конференции, так и принятая дифференциация всех докладов по секциям. Как это не трудно видеть, за основу построения секционной структуры конференции не положен какой-либо один определенный принцип деления. В силу этого секционная структура конференции получилась необычайно пестрой и даже несколько хаотичной. Прежде всего, как это ни странно, вся программа конференции строится в виде одних лишь секционных докладов. Но ведь работе секций, как известно, должны предшествовать пленарные заседания конференции с докладами на темы, суммирующими в себе вопросы всех секций. Обычно пленарные доклады конференции и принятые по ним решения дают общее направление работе всей конференции и внутрисекционной работе в частности. Как же будет с предстоящей осенью Первой всеобщей конференцией по планировке и строительству городов. Неужели на ней не будет пленарных докладов? Или, быть может,

сборник свидетельствует о недоработанности программы конференции. Думается, что более правильным является второе предположение, и что это существенный недочет будет исправлен.

Что касается самих секционных докладов, вследствие отсутствия определенного принципа их дифференциации, они сгруппированы по некоторым секциям довольно случайно. В этом отношении особенно неорганизованный характер носит программа секции зонирования, оборудования города и жилого квартала, темы 16 докладов которой фактически охватывают целых пять самостоятельных областей планировки и реконструкции населенных мест: 1) схемы планировки города, 2) методологии построения сетей социально-бытового обслуживания, 3) реконструкции жилых кварталов, 4) планировки сельских населенных мест и 5) методики планировочного проектирования. То-есть, секция зонирования, оборудования города и жилого квартала, по существу, механически объединяет доклады пяти самостоятельных секций. При сохранении всех 16 докладов в программе одной секции обсуждение их вряд ли будет плодотворным.

Программа секции районной планировки вызывает следующие замечания. Прежде всего тема районной планировки как направляющей, методологической, должна быть в какой-то форме представлена не только на секционных, но и на пленарных заседаниях конференции. Что же касается подбора тем для секционной работы конференции, то здесь, опять таки, должен быть принят за основу какой-либо определенный принцип. В качестве одного из возможных вариантов подобного систематического построения работы секции районной планировки может быть подбор докладов применительно к различным типам районной планировки: 1) планировка районов добывающей промышленности, 2) обрабатывающей промышленности, 3) сельскохозяйственных районов, 4) районная планировка курорта (напр. Южного берега Крыма, Сочи) и 5) планировка района вокруг крупного городского центра (например, районная планировка Москвы, Ленинграда и т. п.). Намеченные же по секции районной планировки доклады распределяются следующим образом: планировка районов добывающей промышленности посвящены два доклада; освещение же остальных типов районной планировки носит случайный характер; так планировка промышленного района освещается, главным образом, с узко методической точки зрения, а планировка сельскохозяйственного района, курортов и района вокруг крупного городского центра вовсе отсутствуют.

По секции естественных и санитарно-гигиенических факторов планировки намечены безусловно ценные, содержательные и систематически подобранные доклады. К сожалению, этого нельзя сказать относительно „организационной“ секции, которая, как об этом свидетельствуют темы намеченных докладов, объединяет в себе такие разнообразные и самостоятельные области планировки населенных мест, как методика технико-экономического обследования городов, применение аэро-фото съемки и вопросы планирования научно-исследовательской работы. Еще хуже обстоит с намеченной программой секции застройки, по которой значится почему-то только один доклад. Наконец, программа архитектурной секции тоже оставляет впечатление ощутительной недоработанности.

Анализ самих докладов вызывает три основных замечания. В целом содержание тезисов очень ценно, так как дает по ряду вопросов планировки городов наиболее исчерпывающие в нашей литературе данные. Во-вторых, опубликованный материал свидетельствует о том, что ВСРХ сумел мобилизовать к конференции, в основном, все наиболее компетентные в данной области организации. Наконец, в третьих, собранный воедино, тезисный материал дает богатую характеристику и теоретической работе наших проектных и научно-исследовательских организаций в области планировки городов. Доклады на конференции представлены от НТС НКХ РСФСР, Гипрограда УССР, Украинского института коммунальной санитарии и гигиены, Госинститута организации здравоохранения и Социальной Гигиены НКЗ РСФСР, Всесоюзного института социалистического здравоохранения, Наркомпроса ГСФСР, научно-исследовательского института кооперативной торговли, Ленинградского научно-исследовательского института коммунального и жилищного хозяйства и строительства (НИИЖХ), Стандартпроекта Гипрогора РСФСР, Промстройпроекта, Центрального научно-исследовательского института коммунальной гигиены Московского санитарного научно-исследовательского института им. Эрисмана, Мособлпроекта, Академии коммунального хозяйства и, наконец, Наркомхоза УССР. Из них на первом месте, как по числу докладов, так и по их качеству стоит Гипроград УССР (10 докладов из 32 опубликованных в сборнике). Вместе с другими организациями Украины представлена 13 ценными докладами, свидетельствующими об огромном культурном росте советской Украины. Ряд ценных докладов представлены Гипрогором РСФСР (4 доклада).

Из отдельных работ сборника следует в первую очередь выделить, как наиболее ценные, доклады А. М. Якишина, проф. В. Образцова, Г. И. Россиевского, врача Е. А. (адваквасовой), Л. Даринской, проф. П. Н. Гершина, М. Л. Давидовича, Г. В. Шелейховского, Д. И. Шейниса и А. И. Цукерника. Из них особого внимания заслуживают работы Г. В. Шелейховского и А. М. Якишина, представляющие большой научный интерес. В работе Г. Шелейховского „Естественные и санитарно-гигиенические факторы планировки“, наряду с классификацией самих факторов, дана почти исчерпывающая характеристика на большом конкретном и нормативном материале климатических и микроклиматических факторов планировки, санитарной роли системы зеленых насаждений инсоляции и радиации как фактора планировки, почвенных и гидрографических факторов и, частично планировочных требований в отношении отдаления жилых районов от вредных производств. В менее разработанном виде, но в интересной постановке вопроса касается автор городского шума. Работа А. М. Якишина „Транспорт и планировка городов“ выделяется своей необычайно четкой и исчерпывающей классификацией транспорта по характеру и значению выполняемой им работы, по характеру устройств путей сообщения, движущей силы, транспортимого объекта, по характеру движения по отношению к данному населенному пункту, по основному направлению перемещений, по устройству пересечений и по техническим и экономическим условиям сооружения и эксплуатации транспорта. Кроме того значительный интерес представляют также выдвигаемые им положения по методологии расчета внутригородской транспортной сети, основных принципов планировки транспорта и др.

Так как немало ценного материала содержит и целый ряд других докладов, рецензируемый сборник тезисов заслуживает переиздания после конференции (при условии некоторого отсева наиболее слабых докладов) в виде общедоступного сборника статей.

Д. Аранович

Шлем поздравления к приближающемуся 10-летию юбилея журнала.

Присоединяемся к пожеланиям, высказанным в № 4 и еще раз желаем выпуска №№ в срок, что очень важно при современных темпах жизни.

Арх. худ. И. В. Ткаченко В. В. Степанов и В. Ф. Желтов
Ленинград

О журнале хочу сказать не только субъективное мнение (что для Вас конечно более ценно).

Журнал любят, он свежо реагирует на новости в архитектурной жизни Москвы, очень доступен, но очевидно что последнее обстоятельство делает его „жидким“.

Хотелось бы побольше критики на архитектурные темы, тем более сейчас, на переломе архитектурных течений и переоценки форм.

Хотелось бы в журнале иметь побольше снимков старых образцов и новых, и обратить внимание на внешнее оформление журнала, чтобы он выглядел приятно, нарядно, красиво.

Остается очень пожалеть, что Ленинград непроstitительно отстал от Москвы и здесь нет такого журнала.

Инж. С. К. Колчин
Ленинград

По красоте, форме и содержанию „Строительство Москвы“ превосходит все ожидания Это великолепное и прекрасное издание. Относительно схем, полагаю, что они выиграли бы в отчетливости, если были бы немного крупнее. Содержание журнала — это живая жизнь строящейся столицы социализма, — и это единственный пример в мире. Но для такой цели форма журнала мне кажется несколько мала. В американских журналах инженер победил архитектора. В „Строительстве Москвы“ архитектор побеждает инженера. Хотелось бы в журнале видеть воочию сотрудничество их. И я уверен, что подписчики охотно увеличивали бы подписную плату, чтобы расширить объем журнала.

Инж. Н. Зиновьев
Село Благодатное. Донбасс.

Журнал с каждым годом улучшает свое качество во всех отношениях. Журнал не следует рассматривать, как хронику строительства Москвы, он отражает строительство всего нашего Великого Союза. Журналу необходимо еще поработать над вопросами: 1. внутреннего оформления жилья и культурно-бытовых сооружений у нас и на Западе. 2. Репродукции (цветные) наиболее выдающихся архитектурных работ. 3. Ввести отдел обмена архитектурным опытом с Западом и 4. Проработать отдельные детали элементов зданий.

Арх. Барский
Киев.

„Строительство Москвы“ является путеводителем для повышения знания молодого специалиста-строителя. Оно на своих страницах показывает, как надо красивее архитектурно оформлять здания. Но в тоже время необходимо отметить, что на внутреннюю отделку зданий и жилищ журналом мало обращается внимания. При журнале надо открыть уголок новостей строительной техники, который

будет освещать новые методы работы и новые строительные материалы.

Техник-строит. И. Фахрадов
Азерб. АССР г. Карягино.

Я читаю разные журналы и на все интересующие меня вопросы нахожу ответ в специальных журналах. Ваш журнал является также специальным и в пределах своих рамок он дает исчерпывающие ответы. Но те товарищи, которые по тем или иным причинам лишены возможности читать разные журналы, — а это имеет место в глухих отдаленных местах со слабыми техническими библиотеками — товарищи этих мест хотели бы, чтобы Ваш журнал оттенял в той или иной мере все вопросы, связанные с новыми течениями в строительстве, в частности:

1) давать более или менее подробное освещение всех процессов производства строительных работ при возведении новых построек и при надстройках зданий;

2) уделять внимание вопросам нового способа производства работ и новых стройматериалов;

3) вопросы современной механизации и рационализации, а также и организации работ;

4) вопросы горизонтальной транспортировки стройматериалов людьми и вертикального перемещения при помощи механизмов при многоэтажных строительствах;

5) наиболее приемлемые конструкции лесов и подмачиваний применительно к провинциальным условиям, т. е. там, где приходится иметь в своем распоряжении низкие сорта древесины да человеческие руки;

6) обзор и анализ работы московских строительных организаций;

7) вопросы политического воспитания ИТР — задачи ИТР на данном моменте социалистического строительства;

8) последние правительственные распоряжения, касающиеся строительства.

И. А. Тюрин
г. Ковров.

Содержание журнала „Строительство Москвы“, по моему мнению, многообразно.

Иллюстрации все новы и интересны. Однако, по моему мнению, иллюстрациям этим не хватает плана (очень редко его печатают). А без плана нельзя полно судить о данном объекте, тогда и фасады до некоторой степени обесцениваются.

Все архитектурные журналы Союза поместили ряд статей об окраске зданий, которые несмотря на их сбили не давали исчерпывающего ответа. И только „Строительство Москвы“ догадалось вместе литературы поместить иллюминированный чертеж (в № 2), что разрешило вопрос в корне.

Арх. Г. Балан
г. Тирасполь, Молдавия.

В честь десятилетия издания нашего журнала я шлю вам свои пожелания еще лучшей плодотворной работы с достижением сотысячного тиража. Со своей стороны обязуюсь уделять максимум внимания массовому распространению журнала „Строительство Москвы“ среди ульяновцев.

И. Я. КУПРИЯНОВ.
г. Ульяновск.

■ **Дом архитектора** Президиум Моссовета отдал РЖСКТ „Советский архитектор“ под постройку жилого дома земельного участка по ул. Кропоткина, 12 и Чертольскому пер., 3 с тем, чтобы часть участка, занятого зданием б. Музея игрушки (постройка Джиларди) была застроена при согласии Комитета при ВЦИК по охране памятников Здание Дома Архитектора проектируется мастерской акад. Жолтовского (арх. И. Н. Соболев).

■ **Новое здание Дома Ученых** В связи с переводом в Москву Академии наук и общим ростом научно-исследовательского дела в Москве, Московский Дом Ученых возбудил в Отделе Планировки вопрос о передаче ему для строительства нового здания земельного участка, прилегающего к Дому Ученых (ул. Кропоткина, 18—22). Планировочная мастерская № 2 в плане своих реконструктивных мероприятий предусматривает отвод этого участка Дому Ученых, полагая, что ул. Кропоткина должна быть в основе магистралью научно-общественных зданий.

Новое здание проектируется Мастерской акад. Жолтовского (арх. Кожин).

■ **Архитектурное оформление Остоженки** В связи с окончанием строительства трассы метро по Остоженке, пролаживавшейся открытым способом, под председательством т. Кирплова председателя Фрунзенского Райсовета состоялось совещание по вопросу архитектурного оформления Остоженки. По предложению Планировочной Мастерской № 2 решено снести полуразвалившиеся, частично засаженные первые три дома, выходящие на Кропоткинскую площадь, архитектурно обработать фасады ряда домов, устроить открытый сквер, на месте сносимого дома № 29 и восстановить сквер во владении Рабфака им. Бухарина.

■ **Строительство Академии Наук** Академией Наук СССР, переведенной из Ленинграда в Москву, намечается строительство ряда производственных помещений, объемом 1 500 000 м³ и жилых зданий на 20 000 человек, сотрудников Академии.

При Академии создается Ботанический сад, площадью в 200 га. Новые здания Академии Наук размещаются начиная от Октябрьской пл. по Большой Калужской ул. и частично по Воробьевскому и Калужскому шоссе. Б. Калужская застраивается вся, за исключением участков 1-ой Городской больницы и бывш. Горной Академии.

Жилищное строительство Академии располагается, главным образом, по Воробьевскому и Калужскому шоссе, Ботанический сад располагается между Калужским и Икунчиковским шоссе по линии Окружной ж. д.

Первая очередь строительства начнется на участке, занятом сейчас второй городской больницей, на участке Нескучного дворца и участке, занятом оранжереями Парка Культуры и Отдыха.

Зеленый массив ЦПК. и О. им. Горького целиком сохраняется.

■ **Ленинский дворец культуры** По проекту бр. Весниных в Пролетарском районе строится вторая очередь (клубная часть) Ленинского Дворца Культуры.

Строительство второй очереди включает здание кино-театра на 1100 человек, большие выставочные залы, помещения для массовой работы, зимний сад, бильярдную, библиотеку, пионерский клуб, спортзал, столовую-ресторан и обсерваторию, а также предполагающийся к постройке Большой театр на 4 000 зрителей.

■ **Башенные краны для крупно-блочного строительства** Строительным Управлением Моссовета заказаны в Харькове „Южмонтажстрой“ 2 башенных крана с кранами НИИЖСа. Краны будут использованы

на строительстве домов крупно-блочной системы, предполагаемых к постройке на Дровяной ул. для Дворца Советов. Стоимость каждого такого крана обойдется в 20 000 рублей

■ **Ззукое кино в ЦПК и О.** Закончена постройка звукового кино объемом в 35 тыс. м³ на 1 200 мест.

■ **На строительстве гостиницы Моссовета** ведутся облицовочные работы. Нижний этаж фасада здания гостиницы по Охотному ряду облицовывается гранитом. Приступлено к облицовке мрамором 2, 3 и 4-го этажей. Верхние этажи фасада штукатурятся

■ **Новые жилые дома** Отделом Строительного Надзора Строительного Управления Моссовета за июнь месяц принято и сдано 11 новых жилых домов и 8 надстроек с общим количеством жилой площади в 19033 м². Сданы следующие новые жилые дома:

Дом завода „Красный Пролетарий“ (Перовский пер. 16), жилой дом (Щукинская ул. 25), „Экспортасовец“ (Лесная ул. 35—39), жилой дом Милиции (Петровка 25), две секции жилого дома Наркомтяжпрома (Тверская Ямская 30), жилой дом Пищеконбината—31½ секции (Дмитровское шоссе 4), жилой дом завода им. Войкова (Ленинградское шоссе), жилой дом Госплана—1 секция (Сущевская ул. 10/12), жилой дом Термозного зда (Бутырский вал 50/52), жилой дом РЖСКТ—3 секции (Мееровский проезд), жилой дом РЖСКТ Замоскворецкого Совета (Мал. Каменщики 17/19). Надстройки: ИМЭЛ (Мертвый, 22), Союзконсерв (Б. Каретный 1), Интурист (Петровский бульв. 17), ф-ка Большевичка (Самотечный пер. 18), ВЦПС (4-я Мещанская, 11 (Устьинская мелко-круп. ф-ка (Пестовский 12), Мясокомбинат (Сибирский пр. 2), Союзхимоборудование (Русаконская, 2/1).

■ **Два новых сквера** заканчиваются разбивкой на Складочной ул. между заводами „Станколит“ и „Борец“ и на Стрелецкой улице (в Марьиной роще).

■ **В планировочной мастерской № 4** (руковод. проф. Бархин Т. Б.). 4-ая Планировочная мастерская приступила к работе по планировке Останкинского парка и прилегающей к нему новой территории Зоопарка.

Мастерская в настоящее время заканчивает проект архитектурного оформления сквера против Дома Наркоминдела на Кузнецком мосту. Сквер будет украшен фонтаном и зеленью в форме высоких стриженных боскетов.

По заданию Дзержинского Райсовета мастерская исполняет сейчас проект оформления схода на бульвар Самотечной площади, где намечается постройка крупных культур. Мастерской передан уже для исполнения в натуре составленный ею проект перепланировки и архитектурного оформления площадки у Третьяковского проезда возле памятника Ивану Федорову и проект посадки крупных деревьев по Театральному проезду против Малого театра и здания Метрополитана.

В отделе проектирования Моссовета за май т. г. поступило, помимо проектов станций Метро, 140 проектов, из которых утверждено 87. В июне поступило 173 проекта, из них 151 утверждены.

В первой половине июля отделом проектирования рассмотрены и утверждены следующие проекты:

- 1) Проект изменения оформления клуба завода „Серп и Молот“—автор арх. Милинис.
- 2) Проект жилого дома ВОАО по Б. Пироговской ул., автор арх. Теплицкий.

3) Проект жилого дома РЖСКТ „Пищевая Индустрия“—на Дмитровском шоссе, автор Сеегрев.

4) Проект жилого дома ВОХИМФАРМ на уг. Лесной и Тверской ул. Автор Дидерик.

5) Проект архитектурного оформления дома 1/2 ул. Ямского Поля, РЖСКТ им. Ларина—авт. арх. Чагин.

■ **За качество** в начале июля НКХ РСФСР издал на основании постановления СНК временную инструкцию о качестве строительства в 1934 году, в которой, наряду с другими моментами, обязал при проектировании жилого комплекса обязательно предусматривать устройство необходимых культурно-бытовых учреждений: детских яслей, помещений для дневного пребывания детей дошкольного возраста и т. п. На участке должны быть предусмотрены площадки для озеленения; существующие насаждения должны при этом быть по возможности сохранены.

К моменту сдачи зданий в эксплуатацию должны быть проведены следующие мероприятия по внешнему благоустройству:

Очистка участка от мусора, остатков строительного материала, обязательная сноска временных зданий и сооружений подсобного характера, возведенных в процессе строительства.

Планировка участка с устройством отводов от зданий воды, а также устройство проездов асфальтовых или других каменных, бетонных или, в крайнем случае, временных гравийных, песчаных или деревянных тротуаров.

Устройство хозяйственного двора с хранилищами для отбросов, прачечными, погребными и ледниками, помещениями для дров и буровыми или обыкновенными колодцами—в случаях отсутствия водопровода.

При осуществлении строительства в первую очередь должны быть произведены работы по устройству дорог к застраиваемому участку, по присоединению его к существующим магистралям водопровода и канализации, по подводке электроэнергии и устройству наружного освещения.

При расположении жилых зданий по границам внешних проездов в первых этажах лестничных клеток должны быть устроены сквозные проходы во двор, или один общий центральный проход-проезд.

Жилые здания, находящиеся на магистралях с сильно развитым движением, если в них расположены квартиры в 1-х этажах должны, в целях устройства защитной зоны строиться с отступом от красной линии не менее 5 метров.

Запрещено выводить на сторону площадей и главных магистралей города помещения кухонь, уборных и ванн.

Устройство в подвальных этажах домов постирочных допускается при условии углубления пола помещения от поверхности тротуара не более 1,5 метра. При большом заглублении необходимо устраивать перед окнами траншеи по поверхности тротуара не более 1,5 метра. Помещения постирочных должны располагаться преимущественно в торцовых частях здания с размещением окон со стороны торца.

В жилых зданиях выше 3-х этажей требуется устройство вытяжной вентиляции. В зданиях с центральным отоплением кроме того, желательно устройство приточной вентиляции.

Кухни должны быть оборудованы холодильными шкафами, шкафами для хозяйственных целей, полками и рабочими столами в соответствии с заселенностью квартиры.

1. В № 5 „Строит. Москвы“, в статье В. Дедюхина, под снимками с проекта станции метро „Комсомольская пл.“ ошибочно не указан один из соавторов проекта — арх. Т. И. Макарычев.

2. В № 6 „Строит. Москвы“ на стр. 7, в статье проф. В. Николаи в правой колонке третий абзац следует читать:

В начале 1935 года вступят в строй обе первоочередные линии Московского метрополитена, этого нового мощного транспортного средства, одновременно будет приступлено

к сооружению нижеследующих линий 2-й очереди, общим протяжением 202 км.: 1) от Смоленской площади до Брянского вокзала, 2) от манежа, через Курский вокзал, до Всесоюзного стадиона и 3) от Белорусского вокзала, через Охотный ряд, до Павелецкого вокзала.

Содержание

Объединенный пленум Моссовета — тов. Сталину	II
10 лет нашего журнала	1
П. М. Каганович	
О строительстве метрополитена в Москве г. Москвы	3
Приветствия журналу	11
ПРОЕКТИРОВАНИЕ	
Решение Арплана	15
МЕТРО	
А. Б.	
Метро должно быть построено сухим и прочным	20
ПЛАНИРОВКА МОСКВЫ	
В. Колпакова и А. Родин	
Улица Кропоткина — Б. Пироговская	22
РЕКОНСТРУКЦИЯ МОСКВЫ	
Б. Якуб	
Реконструкция энергетического хозяйства Москвы	27
Е. Лебедев	
Подъезды к Москве — на уровень лучших магистралей города	30
СТРОИТЕЛЬСТВО	
Н. Порфирьев и А. Кучеров	
Опытный дом из крупных блоков	32
АРХИТЕКТУРНАЯ ПРАКТИКА	
Н. Боров, Г. Замский, И. Янг	
Проблема интерьера. Внутреннее оформление комбината „Правды“	36
Н. Щекотоз	
Декоративная живопись на Казанском вокзале в Москве	37
ЗА РУБЕЖОМ	
Проф. М. Загряцков	
Из планировочных проектов буржуазных столиц. Лондон	41
О ходе строительства метро	44
БИБЛИОГРАФИЯ	45
ЧИТАТЕЛЬ О ЖУРНАЛЕ	47
МОСКВА ЗА МЕСЯЦ	48

Sommaire

La séance plénière réunie du Soviet de Moscou au cam. Staline	page II
Dixième anniversaire de la revue „La Construction de Moscou“	page 1
Salutations au Journal	page 11
SCHÉMES ET PROJETS	
Les décisions de l'Arplan	page 15
MÉTRO	
A. B.	
Le Métropolitain doit être sec et solide	page 20
L'ÉLABORATION DU PLAN DE CONSTRUCTION DE LA VILLE DE MOSCOU	
V. Kolpakova et A. Rodine	
Rue Kropotkine — Gr. Pirogovskaja	page 22
LA RECONSTRUCTION DE LA VILLE DE MOSCOU	
B. Jacoub	
La reconstruction du domaine énergétique de Moscou	page 27
E. Lebedeff	
Les voies suburbaines de Moscou — au niveau des meilleures voies magistrales de la cité	page 30
CONSTRUCTIONS	
N. Porfirieff et A. Koutcheroff	
Construction à titre d'essai d'une maison en gros blocs	page 32
LA PRAKTIQUE ARCHITECTURALE	
N. Boroff, G. Samski, I. Jangue	
Les problèmes de l'intérieur	page 36
N. Chtekotoff	
La peinture décorative à la Gare de Kazan à Moscou	page 37
AU DELÀ DE LA FRONTIÈRE	
Prof. M. Sagriazkoff	
Des projets d'urbanisation des capitales bourgeoises: Londres	page 41
BIBLIOGRAPHIE	page 45
LE JOURNAL VU PAR LE LECTEUR	page 47
MOSCOU AU COURS D'UN MOIS	page 48

Contents

United Plenum of the Mossoviet — to Comrade Stalin	page II
10 years of „Construction of Moscow“	page 1
Greetings to the magazine	page 11
DESIGNING	
Resolutions of the Arplan	page 15
SUBWAY	
A. B.	
The subway should be built dry and solid	page 20
THE PLANNING OF MOSCOW	
V. Kolpakova and A. Rodin	
Kropotkin street — B. Pirogovskaja	page 22
RECONSTRUCTION OF MOSCOW	
B. Jacub	
Reconstruction of the power economy of Moscow	page 27
E. Lebedev	
The suburban roads of Moscow to be upon the level with the best magistral lines of the city	page 30
CONSTRUCTION	
N. Porfiriev and A. Kucherov	
Experimental house built of big blocks	page 32
ARCHITECTURAL PRACTISE	
N. Borov, G. Samski, I. Yang	
The problem of the interior	page 36
N. Schekotov	
Decorative painting on the Kazan station in Moscow	page 37
ABROAD	
Prof. M. Sagriatskoff	
From the planning projects of the capitals of bourgeois countries. London	page 41
BIBLIOGRAPHY	page 45
THE READER'S OPINION ON THE MAGAZINE	page 47
MOSCOW DURING THE MONTH	page 48

ИЗДАТЕЛЬ — МОСКОВСКИЙ СОВЕТ РАБОЧИХ И КРАСНОАРМЕЙСКИХ ДЕПУТАТОВ

Отв. редактор Л. ПЕРЧИК.

Зам. отв. редактора Я. ГРУНТ.

Редколлегия: А. БУЛУШЕВ, В. ВЕСНИН, Г. КОНСТАНТИНОПОЛЬСКИЙ, В. СЕМЕНОВ, И. ЧЕРКАССКИЙ.

Адрес редакции: Москва, ул. Станковича, 22, телефон: Моссовет, доб. 2-10, 5-22-09 и 91-36.

НА ОБЛОЖКЕ. Перспектива зала-ресторана строящейся гостиницы Моссовета в Охотном Ряду. Автор проекта акад.-арх. А. В. Щусев. Рисунок арх. худ. И. Перберг

Мособлит № 412/2. Тираж 14 000
8-я типография „Мособлполиграф“,
ул. Фр. Энгельса, 48. Нар. 1783.
Статформат А-4—211-297 мм.
6 п. л., в 1 п. л. — 62 416 знаков.

Рукопись одана в набор 4/VII 1934 г.
Подписана и печати 3/IX 1934 г.
Зав. редакцией А. ПОДЛЯШУК.
Тех. редактор М. БОНДАРЕВ.

Ч И Т А Й Т Е
В Ы П И С Ы В А Й Т Е
Ж У Р Н А Л

архитектура СССР

Журнал представляет собой новый для СССР тип художественного издания, печатается на меловой бумаге, богато иллюстрирован (до 150 иллюстраций в номере).

„Архитектура СССР“ является независимым пособием в творческой работе для каждого архитектора и художника. С журналом должен быть знаком каждый культурный читатель, интересующийся советской и зарубежной архитектурой, социалистической реконструкцией городов и творчеством наших архитекторов

Орган Союза Советских Архитекторов

ПРИЕМ ПОДПИСКИ ПРОДОЛЖАЕТСЯ.
Не забудьте возобновить оканчивающуюся в июне подписку.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 мес.—72 р., 6 мес.—36 р., 3 мес.—18 р.

Заказы на подписку направляйте почтовым переводом в адрес: Москва, 6, Страстной бульвар, д. № 11, „Журнально-Газетному Объединению“. Подписка принимается также Отделениями Союза печати и повсеместно почтой.

ЖУРНАЛ РАССЫЛАЕТСЯ [ЗАКАЗНОЙ БАНДЕРОЛЬЮ В ХОРОШЕЙ ПЛОТНОЙ УПАКОВКЕ, ГАРАНТИРУЮЩЕЙ ЕГО СОХРАННОСТЬ.

Жургазобъединение

О Т К Р Ы Т А П О Д П И С К А Н А Ж У Р Н А Л „АРХИТЕКТУРА ЗА РУБЕЖОМ“ О Р Г А Н В С Е С О Ю З Н О Й А К А Д Е М И И А Р Х И Т Е К Т У Р Ы

„Архитектура за рубежом“ ставит себе целью подробное ознакомление советских архитекторов и строителей с текущей архитектурной жизнью и наиболее ценными достижениями технической и архитектурной художественной мысли заграницы.

ПОСТОЯННЫЕ РАЗДЕЛЫ „АРХИТЕКТУРЫ ЗА РУБЕЖОМ“:

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1. Планировка городов | 9. Архитектура, живопись, скульптура |
| 2. Жилые и общественные здания | 10. Международные выставки, конгрессы, конференции |
| 3. Промышленные сооружения | 11. Обзор архитектурных журналов |
| 4. Сельско-хозяйствен. архитектура | 12. Библиография |
| 5. Физкультурные сооружения | 13. Sovietica (Запад о советской архитектуре) |
| 6. Сады и парки | 14. Хроника |
| 7. Внутреннее оборудование | |
| 8. Материалы, конструкции, детали | |

4 НОМЕРА В ГОД

„Архитектура за рубежом“ имеет своих корреспондентов за границей, печатает переводные статьи и рефераты из иностранных журналов, дает обзоры новейшей периодической иностранной архитектурной печати, библиографию, фото и планы важнейших современных сооружений, проекты и чертежи по всем вопросам иностранной архитектурной практики.

„Архитектура за рубежом“ будет уделять максимум внимания иллюстрационной части издания, давая в каждом номере многочисленные фото, рисунки, планы, чертежи и схемы.

Журнал издается на меловой бумаге. Объем каждого номера — 6 листов.

Подписная цена: на год—20 р., на полгода—10 р. Цена отдельного номера в розничной продаже—5 р.

ЗАКАЗЫ И ДЕНЬГИ направлять по адресу: Москва, Б. Дмитровка, д. 24 Издательство Академии Архитектуры.

ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ ПРИНИМАЕТСЯ во всех почтовых отделениях и уполномоченными издателями, снабженными специальными удостоверениями.