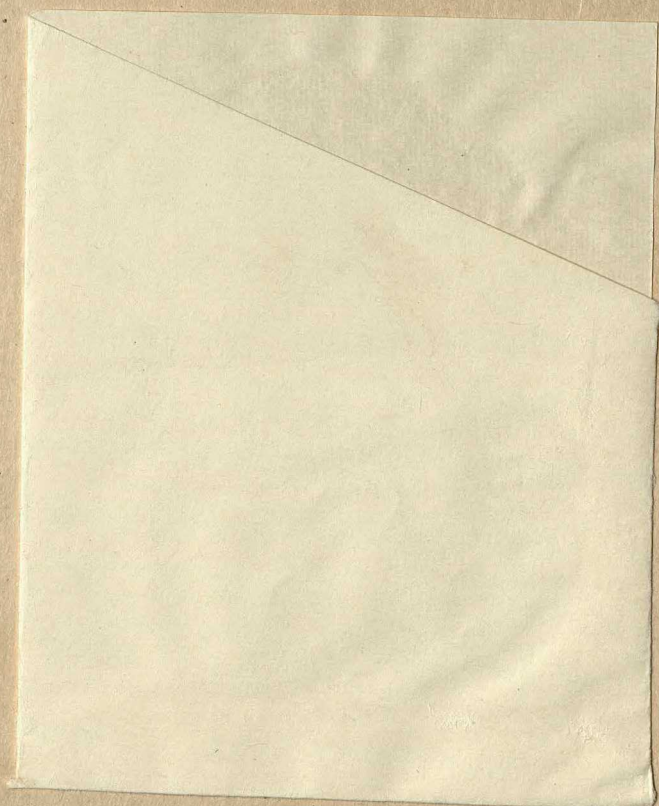


X̄X $\frac{428}{68}$

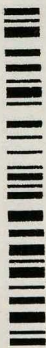
1936

n 13-18

v̄ii - īx



2015593972

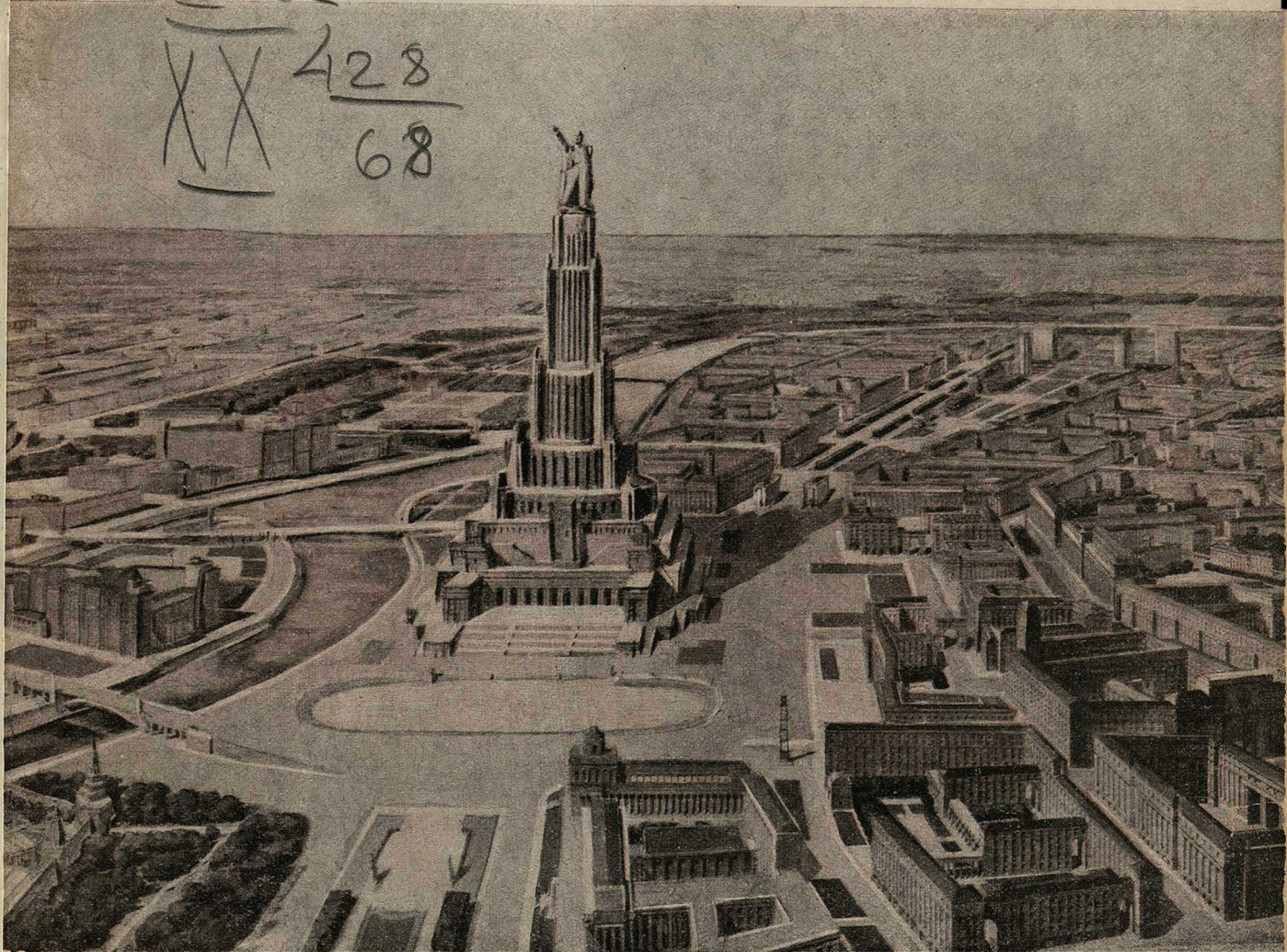


СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

2.
Всесоюзная
БИБЛИОТЕКА
ИМЕНИ
В. И. ЛЕНИНА

~~XX~~ 101
9

XX 428
68



Проект реконструкции района Дворца Советов. Перспектива
2-я архитектурно-планировочная мастерская Моссовета
Руководители мастерской акад. В. А. Шуко и проф. В. Г. Гельфрейх

1

9

13-14

3

6

ИЗДАНИЕ МОССОВЕТА

ТОВАРИЩИ СТРОИТЕЛИ!

Запомните, что без выполнения требований пожарной охраны, без соблюдения противопожарных правил нельзя быть уверенным в успешном окончании работы вашей новостройки.

1. Выполняйте все противопожарные мероприятия, зорче следите за соблюдением на постройках противопожарных правил. В особенности проявляйте больше бдительности и осторожности в жаркие, засушливые дни, так как небольшая искра моментально может воспламенить пересохшие леса, лесоматериал и пр. горючие материалы.

2. Не производите строительство и строительные переустройства без согласования с пожарной охраной. Проверьте, выполнены ли все противопожарные мероприятия по актам обследований и примите меры к их выполнению.

3. Для повседневного наблюдения за противопожарной безопасностью строительства организуйте добровольную пожарную дружину в помощь охране новостройки из рабочих и инженерно-технических работников строительства.

4. Обязанность каждого рабочего-строителя и инженерно-технических работников активно участвовать в деле организации пожарной охраны и оказывать помощь добровольной пожарной дружине.

5. Следите, чтобы ваша новостройка была обеспечена необходимым количеством средств пожаротушения из расчета не менее:

а) кадок с водой емкостью не менее 250 литров, расставленных в лестничных клетках, на площадках лестниц во всех этажах и на каждые 40 кв. м лесов. При каждой кадке должно находиться ведро, окрашенное в красный цвет, с надписью „п. жарное“;

б) один огнетушитель на каждые 20 м лесов и 1 огнетушитель на каждые 200 м² площади пола в этажах. Кроме этого на постройке должны быть пожарные краны с рукавами при них.

6. Следите за исправностью имеющихся огнегасительных приборов (ведра, огнетушители, пожарные краны и др.), умейте в случае пожара обращаться с ними.

7. Не преграждайте доступа к огнегасительным приборам (ведра, огнетушители, пож. краны и др.) и пожарным сигналам. Содержите их всегда готовыми и доступными к использованию в случае пожара.

8. Не загромождайте какими либо предметами, материалами и строительными отбросами проезды, а также и подставы к зданиям и лестницам-стремянкам.

9. Ежедневно перед окончанием работ производите тщательную уборку помещений и двора новостройки от горючих строительных отходов и стружек. Места столярных работ должны быть согласованы с пожарной охраной.

10. Храните негашеную известь вдали от деревянных строений и горючих материалов в местах, защищенных от проникновения воды, так как подмоченная негашеная известь развивает температуру до 600°, что может вызвать загорание находящихся вблизи горючих предметов.

11. Проверяйте, соблюдаются ли при кладке печей и дымоходов нормальные разделки.

12. Не допускайте на строительстве установки временных печей.

13. Следите за исправным состоянием электропроводки и электрооборудования, не допускайте неисправности в проводке, соприкосновения ее с конструкциями здания, крепления на гвоздях; неисправности штепселей, рубильников, выключателей, перегрева электромоторов, перегрузки электросети, постановки самодельных предохранителей, обертывания и покрытия бумагой электрических лампочек. Ни в коем случае не допускайте разжигания на строительстве костров.

14. Пользование на строительстве горнами и паяльными лампами допускается лишь в каждом отдельном случае с разрешения местной пожарной охраны.

15. Не курите в местах, где это воспрещено. В местах, отведенных для курения, требуйте установки кадок с водой. Не допускайте нигде на строительстве применения огня без разрешения пожарной охраны.

16. В жаркие, засушливые дни требуйте от администрации поливки лесов водой не менее 3-х раз в сутки.

17. Следите, чтобы у каждого телефона имелась табличка с указанием телефона ближайшей пожарной команды.

18. В случае возникновения пожара немедленно сообщите в ближайшую пожарную команду, одновременно приняв меры к тушению пожара своими силами.

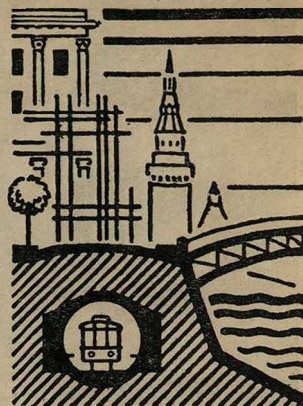
Управление Московской Краснознаменной Пожарной Охраны.

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

XIII ГОД ИЗДАНИЯ

№ 13-14

ИЮЛЬ 1936



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ МОСКОВСКОГО СОВЕТА РККД

XX 428
68.

А. И. БУЛУШЕВ
Начальник Отдела
планировки Моссовета

Год работ по планировке Москвы

Прошел год со дня издания исторического постановления партии и правительства о генеральном плане реконструкции гор. Москвы. Этим постановлением предопределяются пути дальнейшего развития столицы Советского Союза. Наряду с решением принципиальных основ развития города, его планировочной схемы, территории и границ, в постановлении даются основные установки по реконструкции жилых кварталов, размещению населения и обеспечению его жилплощадью, исходя из задачи всестороннего культурно-бытового обслуживания граждан социалистической столицы.

Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) — широкая развернутая программа к действию. В нем дан обширный десятилетний план конкретного жилищного и культурно-бытового строительства и обеспечения реконструкции Москвы транспортом, энергетическим хозяйством, усовершенствованными мостовыми, водопроводом, канализацией и т. п.

Конкретность принятого плана реконструкции столицы Советского Союза, сталинская забота о человеке, которой пронизан весь план, не говоря уже о широте поставленных задач социалистического переустройства города, резко отличают постановление СНК и ЦК от тех широковещательных деклараций о переустройстве столиц капиталистической Европы, которые отдельные правительства издают без всякой надежды на их осуществление.

Строящиеся набережные Москвы, тоннели метро второй очереди, закладываемые новые мосты, реконструирующиеся городские улицы, заканчивающийся строительством канал Волга — Москва, школьное, жилищное и культурно-бытовое строительство, широко развернувшееся в первый год осуществления сталинского плана реконструкции Москвы — все это наглядно свидетельствует о большевистской воле к полному

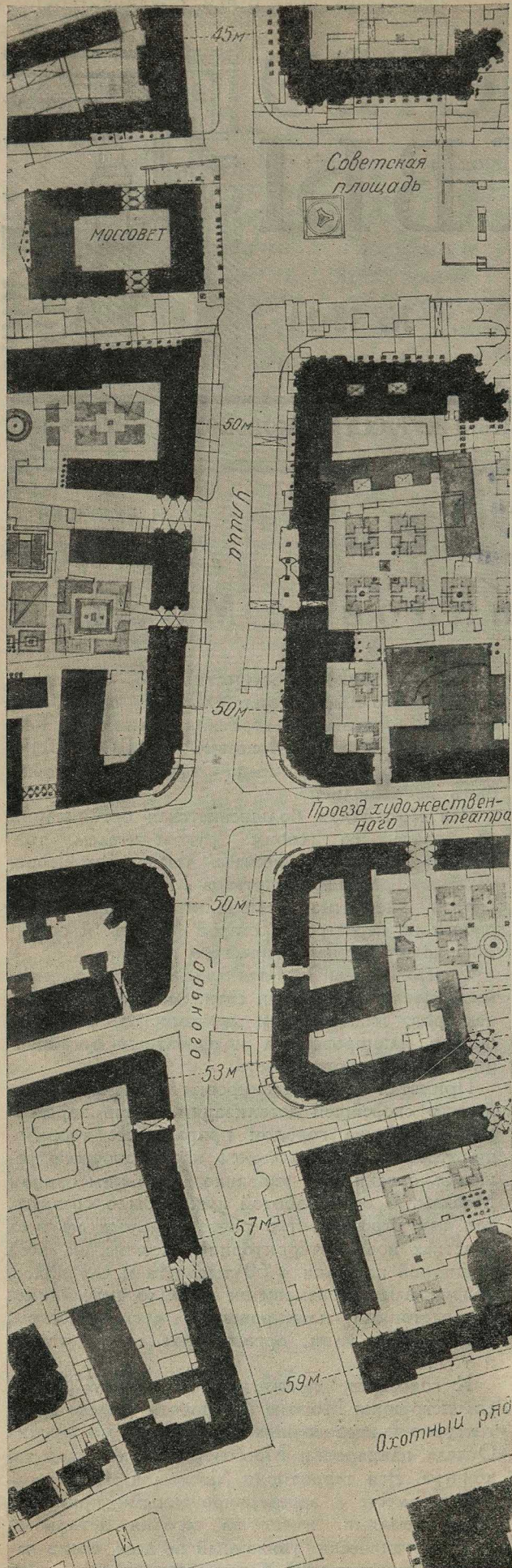
и своевременному осуществлению принятого генерального плана, свидетельствует о том, как говорил ближайший соратник великого СТАЛИНА — Лазарь Моисеевич КАГАНОВИЧ, что «план, подписанный Сталиным не может быть не выполнен».

Вся московская большевистская организация во главе со своим руководителем тов. Н. С. Хрущевым, десятки тысяч инженеров, техников, рабочих, депутатов Моссовета, секционеров энергично включились в гигантскую работу по перестройке старой Москвы и созданию нового социалистического города.

С величайшим воодушевлением и энтузиазмом участвуют в ней и сотни московских архитекторов, инженеров и экономистов, работающих в планировочных и проектных организациях Московского Совета.

Принятая схема планировки Москвы нуждалась в скорейшей детализации, вновь зарезервированные за городом пригородные территории требовали правильного планировочного решения, органически увязанного с общим планом Москвы. С этой работой нужно было спешить, так как строительство развертывалось на всех участках новой территории Москвы, на всей обширной площади в 60 тысяч га и случайное, непродуманное размещение грозило тягчайшими последствиями планировочной сетке Москвы, прямизне ее улиц, организации ее кварталов и т. п.

К годовщине принятия генерального плана реконструкции Москвы эта работа силами архитектурно-планировочных и районных мастерских Отдела планировки Моссовета — полностью закончена. Вся территория Москвы в новых границах, вместе с зарезервированными пригородными землями, имеет на сегодня детальный план, органически увязанный во всех своих частях и позволяющий безошибочно вести строи-



тельство на любом участке этой широкой территории.

Радиальные магистрали города, лучами расходящиеся от его центра, связали новые территории с существующим городом. Новые кольцевые магистрали и прямые транзитные улицы скрепили эти расходящиеся лучи в четкую, гибкую систему.

Обширная, вновь резервируемая за городом, Юго-западная территория, простирающаяся на площади в 20 тыс. га, решена, как исключительно жилая территория. На этой территории в будущем рассчитано разместить 1,5 млн. человек.

Планировочное решение Юго-западной территории исходило из задач создания максимальных удобств с точки зрения связи будущего населения района со всеми частями города, улучшенного культурно-бытового обслуживания, с обеспечением наилучших санитарно-гигиенических условий жизни населения в этой новой части города.

Главной осью Юго-западной территории является парная магистраль, которая своими осями направлена на Дворец Советов. Эти две центральные улицы являются разветвлением диаметра, идущего от Измайлово, через Сокольники, по Кировской магистрали в центр — к Дворцу Советов и далее разветвляющегося на проспект Дворца Советов, с выходом к Лужникам и Ленинским горам и на усачевское направление, выходящее самостоятельно на Лужники, Ленинские горы — в новый Юго-западный район.

Выход с мостов через Москва-реку на Ленинские горы этих магистралей запроектирован двумя тоннелями.

Для связи подрайонов новой территории между собой и с существующим городом, максимально используются существующие направления (Можайское, Калужское, Серпуховское, Рублевское и Воробьевское шоссе) и проектируется ряд новых магистралей. Так основная поперечная связь новой территории проектируется по трассе Рублевского шоссе, с продолжением его от Ленинских гор по прямой на Каширское шоссе.

Для связи в широтном направлении проектируется Юго-западное кольцо.

На Юго-западной территории по генеральному проекту планировки выделяются 5 районов и 11 подрайонных центров.

Неудобства рельефа, вызванные большой изрезанностью территории оврагами, превращаются в свою прямую противоположность: овраги озеленяются и обводняются, превращаясь во внутрирайонные парки и отдельные водоемы, чем в значительной мере улучшается общее благоустройство района и вносятся дополнительные элементы в его архитектурно-планировочное решение.

Генеральный проект Юго-западной территории сопровождается схемами и расчетами по застройке его, обеспечению культурно-бытовыми учреждениями, теплоснабжением, транспортом и т. д.

Проект реконструкции улицы Горького от Охотного ряда до Советской площади. Генплан
Архитектурно-планировочная мастерская № 1

стр все

2

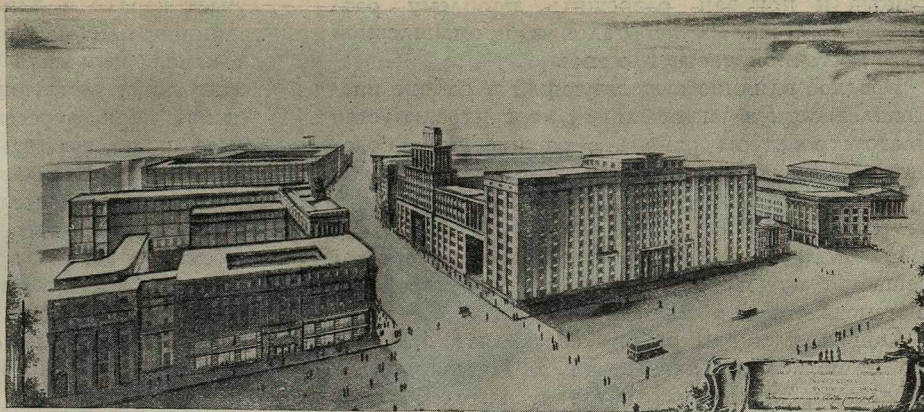
КНИГА ИМЕЕТ

Листов печатных	Общее колич. вып.	В переплет- ной ед. соедин. номера вып.	Таблиц	Карт	Иллюстра- ций	Служебн. номер	Номера списка и порядковый	197 г.
12	5	13-18 <u>ЛII-IX</u>				C	343	73

1936

86





Проект реконструкции ул. Горького. Перспектива от Охотного ряда

Вновь зарезервированная за городом территория Хорошево-Октябрьского поля, площадью в 2 тыс. га, планировочно решена как составная часть Краснопресненского и Ленинградского районов.

Основной магистралью района является продолжение по прямой улицы Красная Пресня — Звенигородское шоссе, с использованием основной трассы Хорошевского шоссе. Новый район рассчитан на размещение 220 тыс. населения и решен преимущественно, как жилой район.

Присоединяемая к городу территория Химки-Тушино планировочно решена в основном, как промышленный район, с размещением жилой застройки преимущественно для обслуживающего персонала промышленности и учреждений района.

Планировка предусматривает сохранение и соответствующее благоустройство Тушинского аэродрома. Основной магистралью района является спрямленное и расширенное Волоколамское шоссе.

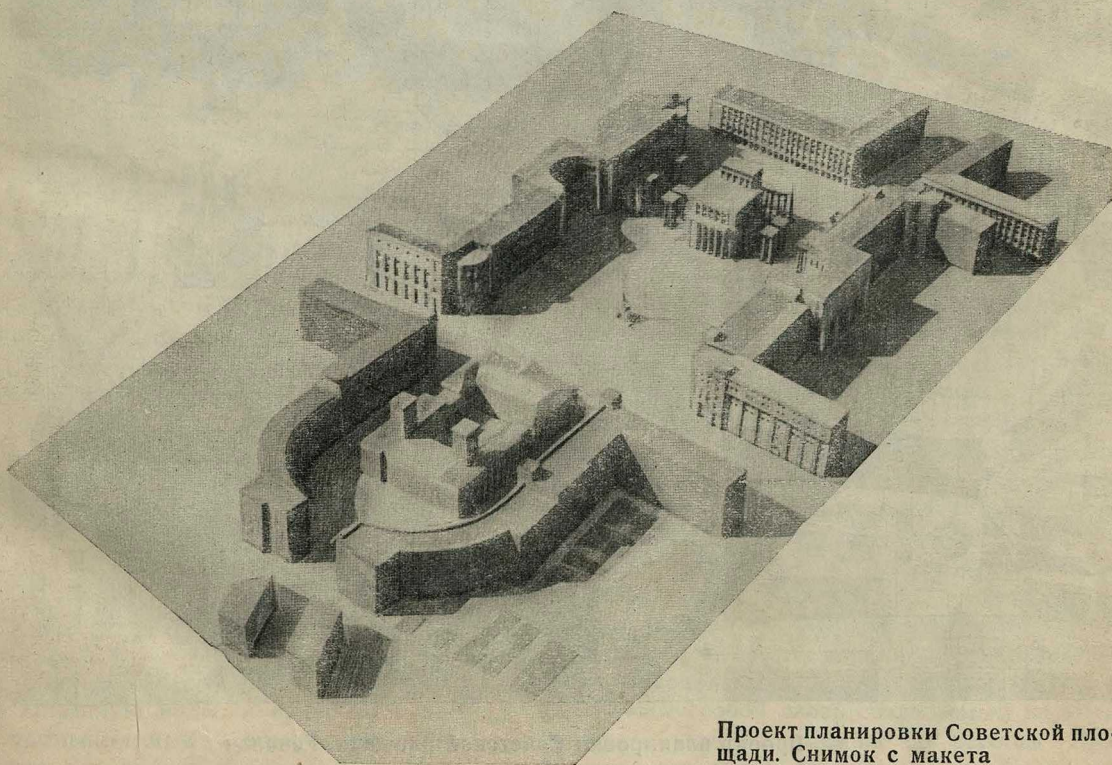
Для удобств связи между Ленинградским и

Волоколамским шоссе, по границам парка Покровское-Стрешнево и набережным Химкинского водохранилища запроектированы разгрузочные магистрали. На планируемой территории района намечено разместить 220 тыс. человек.

Новый резервируемый за городом район, — Перово-Кусково, — является в известной мере уже освоенным под застройку. Имеющиеся на его территории поселки входят составной частью в новый район города.

Проектом предусматривается преимущественно прямоугольная система планировки района с подвязкой всей планировочной сети к двум транзитным магистралям района — шоссе Энтузиастов и Нижегородское шоссе. С осуществлением восточной судоходной ветви канала Волга-Москва, новый район получает судоходный путь на Москва-реку. Общая площадь района составляет 2,5 тыс. га и позволяет разместить до 200 тыс. человек, включая проживающее население.

Новый район Текстильщики — Люблино планировочно решен, как продолжение Таганского



Проект планировки Советской площади. Снимок с макета

района и призван разрешить проблему разуплотнения жилых кварталов в промышленной Юго-восточной части Москвы.

Вредное влияние существующей в районе промышленности в значительной мере парализуется благоустройством района с расширением большого зеленого массива — Кузьминского парка, превращаемого в районный парк культуры и отдыха.

Основная связь нового района с городом решается путем расширения и благоустройства Остاپовского и Рязанского шоссе.

Общая площадь района составляет 3,7 тыс. га и позволяет разместить 320 тыс. человек населения, из которых 167 тыс. жителей может быть принято в порядке разуплотнения Пролетарского и Таганского районов.

Помимо планировки вновь резервируемых за городом территорий уточнена вся схема планировки города в целом с зонированием (схемой распределения) территории, окончательно уточнены трассы вновь создаваемых магистралей — кольцевых и прямых транзитных, соединяющих отдельные районы города и крупные транспортные узлы между собой.

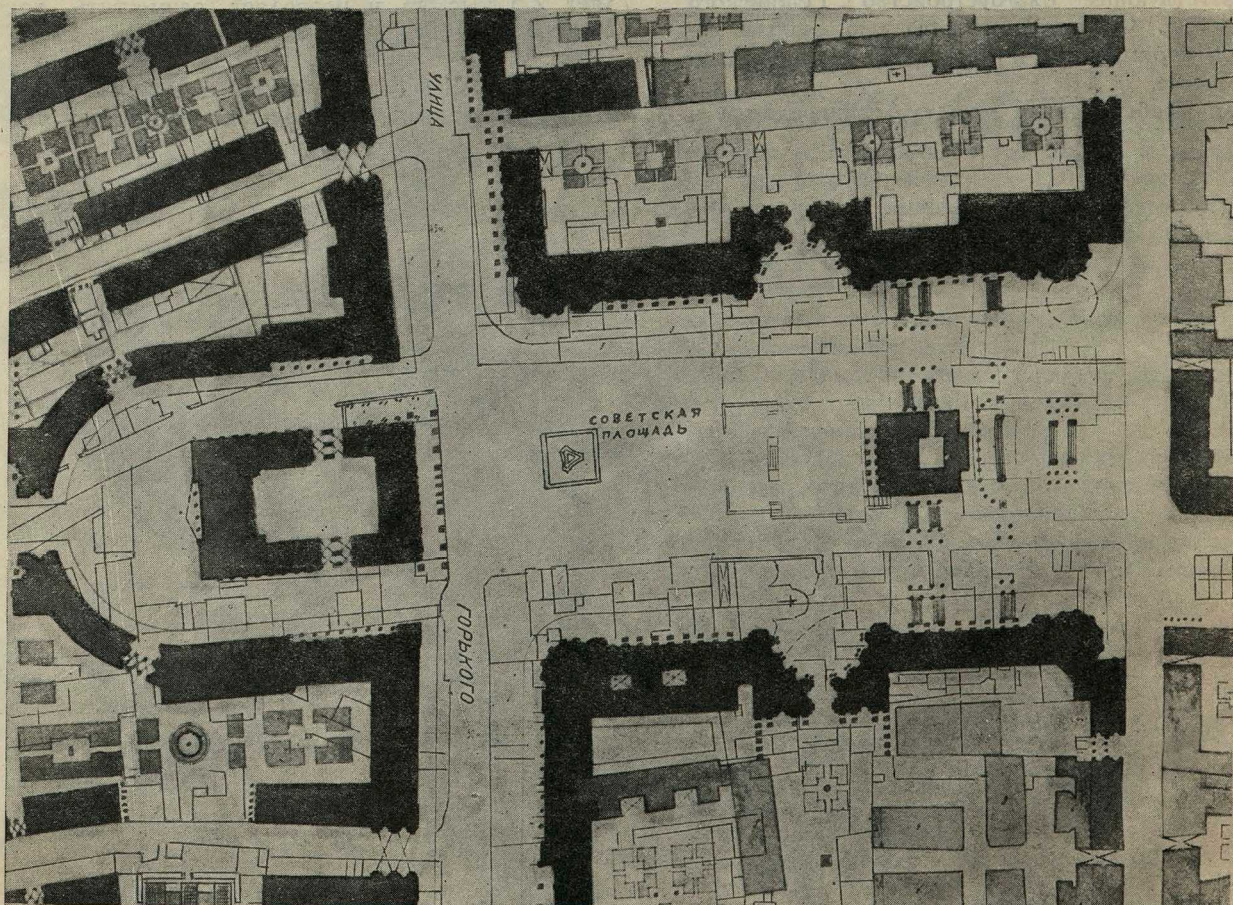
Предусмотренное в генплане водное внутригородское кольцо с обводнением северной части города — накануне своего осуществления. К созданию внутригородского водного кольца будет приступлено уже в текущем году. Водное внутригородское кольцо образуется из вновь прорываемого Северного городского канала и реконструируемой р. Яузы.

Северный канал протяжением в 12 км. по-

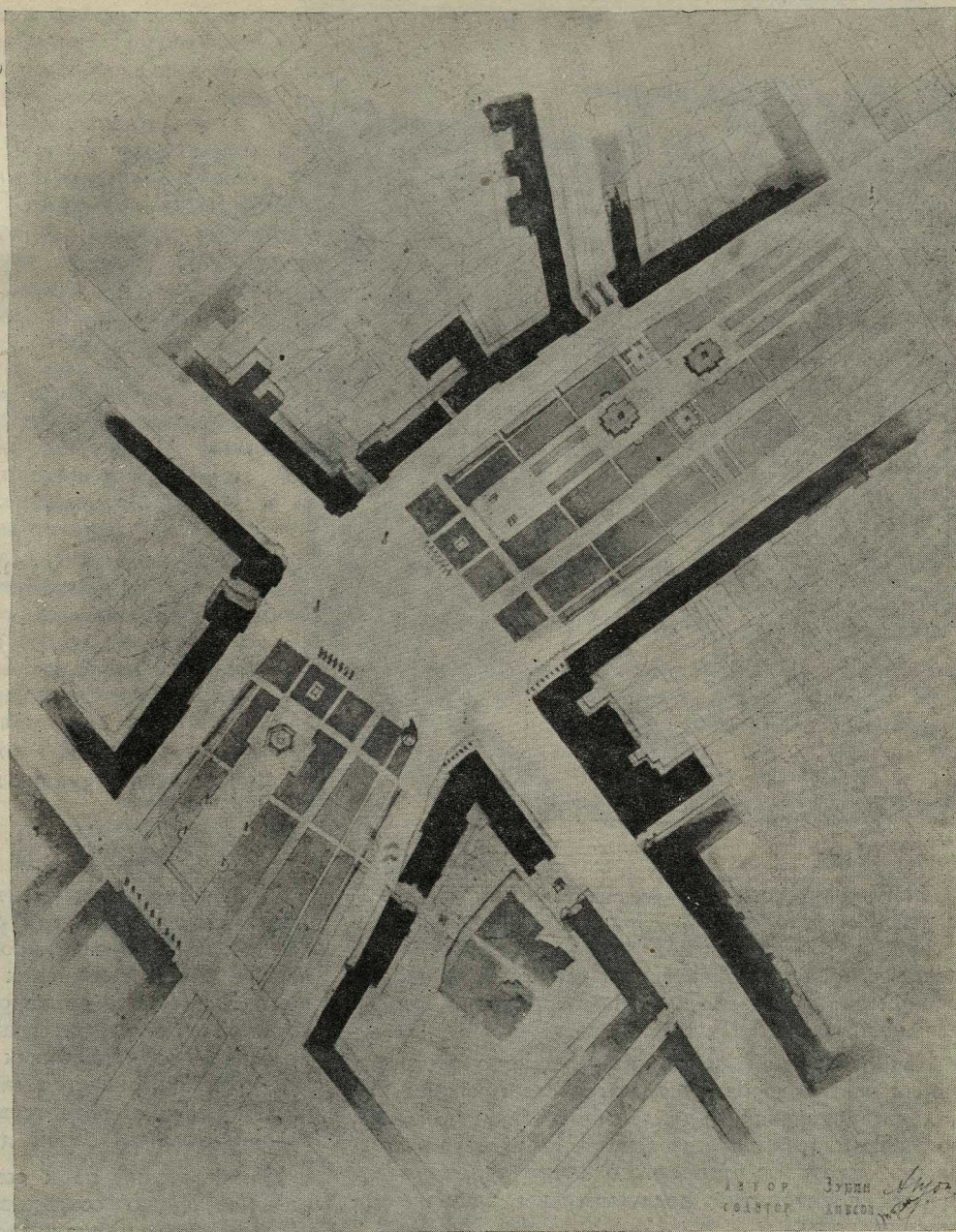
лучает начало в Химкинском водохранилище на границе с парком Покровское-Стрешнево. Отсюда канал, пересекая Ленинградское шоссе, проходит по существующей просеке через Тимирязевский парк, пересекает Новое и Дмитровское шоссе и по границам Останкинского парка с пересечением Ярославского шоссе по прямой линии выходит на соединение с р. Яузой за Сокольниками, у Богородска. Ширина Северного городского канала предусмотрена в 25 метров. Берега облицовываются гранитом с устройством сходов, пассажирских и грузовых пристаней. При пересечении Ленинградского, Нового, Дмитровского и Ярославского шоссе сооружаются мосты, шириной в 25—40 метров с надводным габаритом, обеспечивающим пропуск судов.

Река Яуза, представляющая в настоящее время открытый коллектор сточных вод, коренным образом реконструируется, расширяется до 25 метров, а на некоторых участках и более; предприятия и жилье, расположенные в бассейне реки, канализуются с прекращением спуска в реку сточных вод. Берега реки покрываются гранитом с устройством сходов и пристаней. На пересечении с основными магистралями сооружаются новые широкие мосты. Всего по Яузе и Северному каналу намечаются к сооружению 12 городских проезжих мостов и 2 пешеходных моста.

Единым источником обводнения всей этой системы является канал Волга-Москва, сбрасывающий часть воды из Химкинского водохранилища на обводнение Северного городского канала, а из него — на обводнение реконструи-



Проект планировки Советской площади. Генплан



Проект планировки площади Пушкина. Генплан

рованной р. Яузы. На всем протяжении Северного канала и р. Яузы, в виду большой разницы в отметках, сооружаются три шлюзовых камеры для пропуска судов и один судоподъемник у Останкинского парка.

От устья р. Яузы водное кольцо по обводненной Москва-реке через заканчиваемые сооружением в текущем году Карамышевское и Хорошевское спрямления и по шлюзованной части канала от Щукино до Химок смыкается в Химкинском водохранилище с Северным каналом.

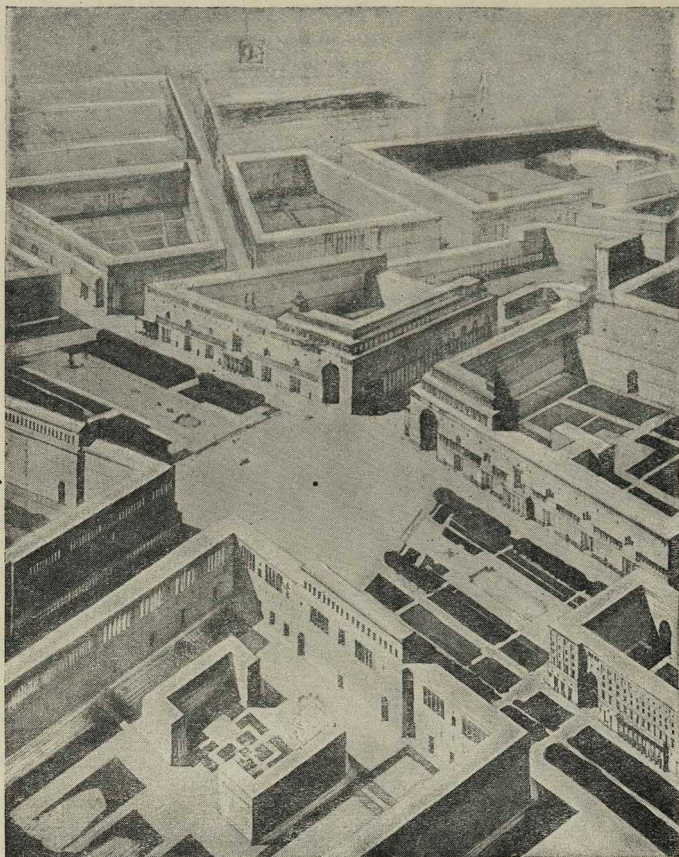
Помимо своего транспортного значения, как пассажирского и грузового пути, водное внутригородское кольцо явится крупнейшим элементом благоустройства и санитарии города, даст возможность обводнить северную часть города, совершенно лишенную воды, и оздоровить весь обширный промышленный и жилой район бассейна р. Яузы.

Уточнение и детализация схемы планировки города коснулись и системы озеленения Москвы.

Генплан реконструкции Москвы создает все предпосылки для организации здоровой жизни трудящихся и предусматривает зеленые насаждения, как один из основных элементов городского благоустройства и его архитектурного оформления.

По произведенным расчетам в социалистической Москве на каждого жителя будет приходиться 50—52 кв. метра зеленой площади. Такой нормы не имеет ни один из крупных городов капиталистического мира.

Создаваемые на базе существующих крупных зеленых массивов и равномерно распределенные по территории города парки Москвы связываются между собой вновь создаваемым парковым кольцом. Зеленые клинья по берегам Яузы, Москва-реки и от Останкино по Самотечной



Проект реконструкции площади Пушкина.
Перспектива

и Неглинной соединят лесные массивы парков с центром города.

Помимо общегородских парков, система озеленения предусматривает сеть районных парков, равномерно распределенных по территории, подлежащей застройке и заселению.

Как переходная форма, в интенсивно застроенных частях города, создаются сады межквартального значения, в дальнейшем включаемые во внутриквартальное озеленение. Для изоляции жилых кварталов от вредного влияния промышленных предприятий предусмотрены защитные зеленые зоны.

В соответствии с указанием товарища Сталина, основной массой зеленых насаждений являются крупные парковые массивы.

Отделом планировки и его парковой мастерской на сегодня разработаны генеральные планы реконструкции и благоустройства всех основных городских парков Москвы: парка Ленинских гор с Нескучным садом, Измайловского, Сокольнического, Останкинского, Ленинского (бывш. Царицыно), Покровского-Стрешнево, Фили-Кунцево и др.

По своему содержанию, положению в плане города и сочетанию естественных условий Центральный парк на Ленинских горах занимает первое место среди общегородских парков столицы.

Центральный парк является ответственным звеном главной архитектурно-планировочной оси города и решается большим декоративным ансамблем, завершающим проспект Дворца Советов.

Планировка парка, сохраняя и расширяя его озеленение, дополняет его архитектурными комплексами по гребню Ленинских гор.

Проблема связи центра города с новым Юго-западным районом разрешается двумя новыми магистралями, проходящими в тоннелях через массив Ленинских гор. Лужники решаются в виде декоративного партера с возможностью организации грандиозного стадиона с большим полем массовых действий. На Лужниках предусматривается также сооружение Дворца Пионеров с соответствующей физкультурной оздоровительной базой для детей.

Измайловский парк создается на базе в основном хорошо сохранившегося хвойного лесного массива. Общая площадь будущего парка составит 1350 га с обширным водоемом в центре и прудом по тальвегу реки Серебрянки. По своим размерам и значению парк явится одним из важнейших в Москве.

Основное значение парка определяется как физкультурно-оздоровительное, с разнообразными формами отдыха в естественной обстановке леса и воды. Архитектурно-планировочное решение парка вытекает из его природной среды, он строится как парк естественного пейзажа, широких перспектив и парковых пространств, с обширным водным пространством. Воду парк получит при сооружении предусмотренной генпланом восточной ветви канала Волга-Москва.

Планировочно парк связан с городом через шоссе Энтузиастов — Черкизовское шоссе и новую районную магистраль.

Новым грандиозным сооружением явится создание водно-декоративного парка Москвы на базе существующего богатого лесного массива Покровское-Стрешнево и долины реки Химки. Парк расположен на берегу водохранилища. Пользуясь большой разницей уровней Химкин-

ского водохранилища и долины р. Химки, протекающей по границе парка Покровское-Стрешнево, имеется возможность создания здесь водно-декоративных устройств по типу Петергофа, но в значительно большем масштабе и с лучшим оформлением. В этом направлении и решен архитектурно-планировочный профиль парка. В долине реки Химки запроектировано создание террасированных водных партеров с фонтанами, каскадами и проч. Композицию партеров завершает здание музея строительства канала Москва-Волга, героическому созданию которого посвящается тематика парка. Лесная часть парка трактуется как участок естественной природы с ручейками, перепадами и водопадами. На берегу водохранилища запроектирована водная станция. Парк хорошо связан с городом новой линией метро, проходящей вдоль Ленинградского шоссе, Волоколамским шоссе и внутригородским водным кольцом.

Крупнейшей по объему и сложности выполнения является законченная Отделом планировки Москвы и его архитектурно-планировочными мастерскими к годовщине принятия генерального плана реконструкции Москвы и представленная на утверждение руководящих московских организаций работа по архитектурно-планировочному решению основных магистралей и

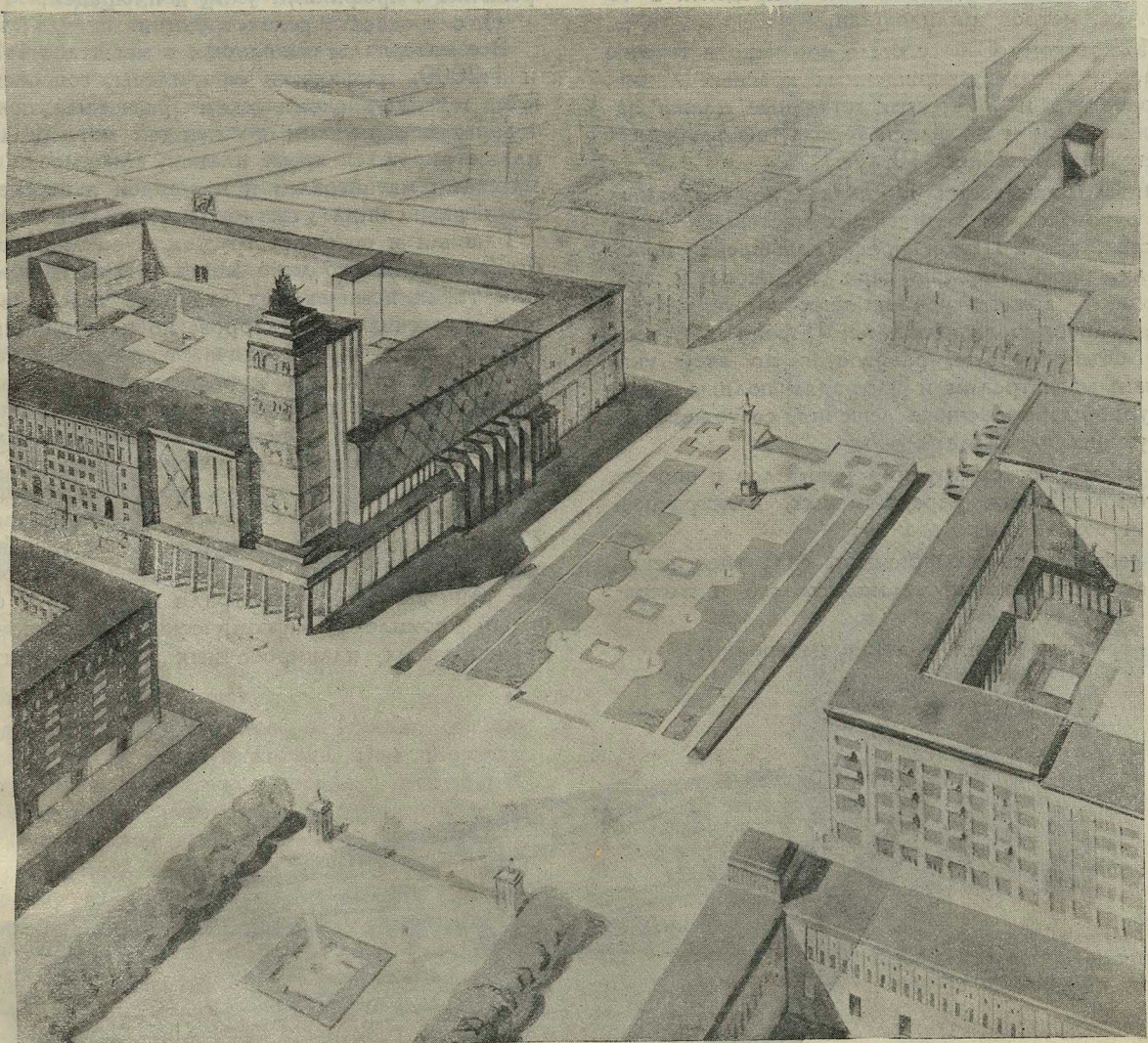
площадей города, подлежащих реконструкции в 10-летний срок.

В постановлении ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О генеральном плане реконструкции гор. Москвы» в качестве первоочередных задач по реконструкции и застройке города были поставлены следующие:

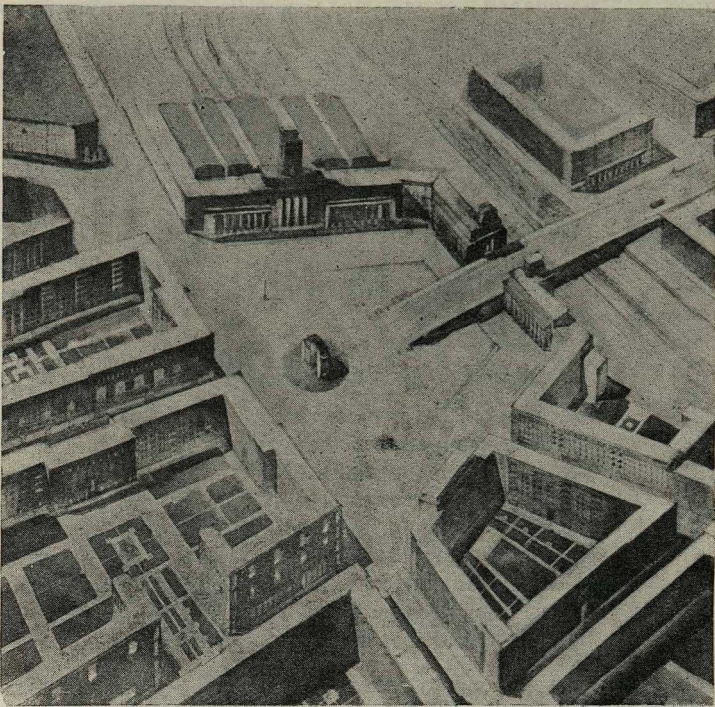
а) превратить набережные Москва-реки в основную магистраль города с застройкой их и архитектурным оформлением в ближайшее десятилетие;

б) развернуть в течение 10-летия работы по созданию трех сквозных пересекающих весь город ширских улиц, путем соединения, спрямления и расширения ряда улиц и небольших проездов по направлениям: Измайлово — Б. Черкизовская — Русаковская — Кировская — центр — проспект Дворца Советов — Ленинские горы; Ленинградское шоссе — ул. Горького — Солянка — новая магистраль к заводу им. Сталина; Останкино — Рождественка — Китай-город — Ордынки — Люсиновская — Серпуховское шоссе;

в) реконструировать, помимо центральных площадей, 23 районных и вокзальных площади с первоочередной их застройкой хорошими по архитектуре зданиями.



Проект реконструкции площади Маяковского. Перспектива



Проект реконструкции площади Белорусско-Балтийского вокзала. Перспектива

Общий объем жилищного строительства в Москве в течение десятилетия определен в 15 млн. кв. метров жилплощади.

Московскому Совету было поручено в течение года, на основе утвержденных красных линий, разработать и утвердить детальные планы застройки улиц и площадей города, оформляемых в течение ближайших 10 лет.

Отдел планировки и специально созданные под руководством крупнейших мастеров — акад. Щусева, акад. Шуко, проф. Гельфрейх, проф. Колли, проф. Бархина, арх. Мешкова и арх. Гольца — архитектурно-планировочные мастерские полностью выполнили к 1 июня с. г. весь этот объем работы, разработав по всем указанным магистралям и площадям полные архитектурно-планировочные решения, состоящие из следующих элементов:

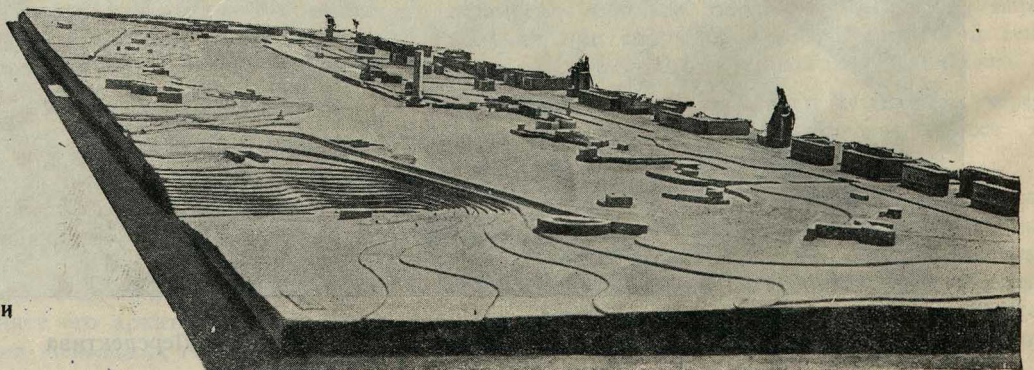
- а) проект реконструкции кварталов с определением сносимых, передвигаемых, надстраиваемых и сохраняемых зданий;
- б) объемно-композиционное, силуэтное решение фасадов (ансамбль) магистралей и площадей;
- в) красные линии и линии застройки;

г) вертикальная планировка и транспортное решение с профилями улиц и площадей;

д) очередность реконструкции.

Все материалы выполнены в масштабе 1:1000 и 1:2000, графически оформлены, сопровождаются технико-экономическими расчетами, пояснительными записками по каждой магистрали и иллюстрируются кроме планов, альбомов и т. п. макетами магистралей и площадей и перспективами важнейших участков магистралей.

Главная и основная трудность заключалась в отсутствии какого либо опыта и практики решения таких комплексных задач не только у наших советских архитекторов, но и зарубежных. Больше того, такая задача, тем более в таких масштабах, ставилась и решалась впервые в мировой практике реконструкции городов. Чтобы представить себе объем этой работы и сложность ее выполнения достаточно привести для примера такую магистраль, как Ленинградское шоссе — завод им. Сталина, протяжением в 27 км. с десятком площадей и сложнейших транспортных узлов. Архитектурно-планировочное решение этой магистрали включает в себя целый комплекс экономических, инженерных, транспортных, планировочных и чисто-архитек-



Проект реконструкции Северного порта. Снимок с макета

турных вопросов, разрешение каждого из которых представляет труднейшую задачу. К тому же работа усложнялась тем, что мы создаем новый город и новые магистрали не на чистом поле, а путем реконструкции старого, веками сложившегося города с запутанной городской уличной сетью, плотно-застроенными и хаотически расположенными кварталами и отдельными зданиями.

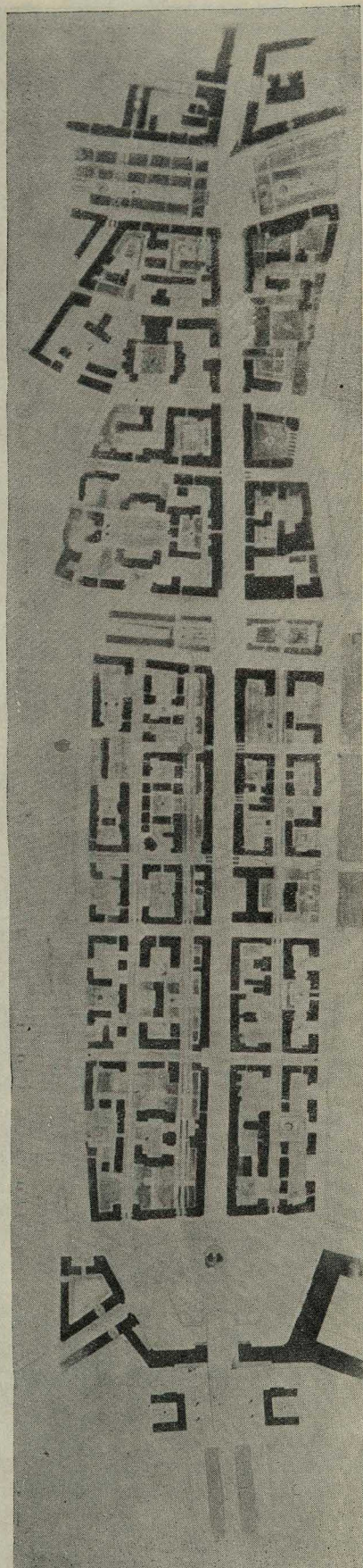
Все это потребовало, естественно, большого напряжения творческих сил новых мастерских, изучения опыта и лучших образцов объемно-композиционных решений городов Запада и Америки, сплоченной работы всего творческого коллектива, всесторонней проверки и экспертизы произведенной работы. Производственные совещания, развернувшиеся в мастерских, стахановское движение, прикрепление авторов к определенным участкам магистрали, площади и т. п., правильное распределение обязанностей между всеми работниками мастерских — способствовали быстрому и достаточно доброкачественному решению поставленных перед мастерскими задач.

Четкость и ясность сталинского генерального плана реконструкции Москвы облегчили подход к решению этой задачи. Директивы партии и правительства по реконструкции города явились основой в разработке генеральных проектов реконструкции магистралей. В затруднительных случаях архитекторы руководствовались указаниями Лазаря Моисеевича Кагановича, данными в свое время при разработке генплана Москвы, вспоминали его советы и выступления на тех многочисленных встречах и беседах, которые Лазарь Моисеевич проводил с московскими архитекторами, поднимая и готовя их к активному участию в реконструкции столицы СССР.

В основу реконструкции кварталов были положены указания, данные партией и правительством в постановлении «О генеральном плане реконструкции г. Москвы»:

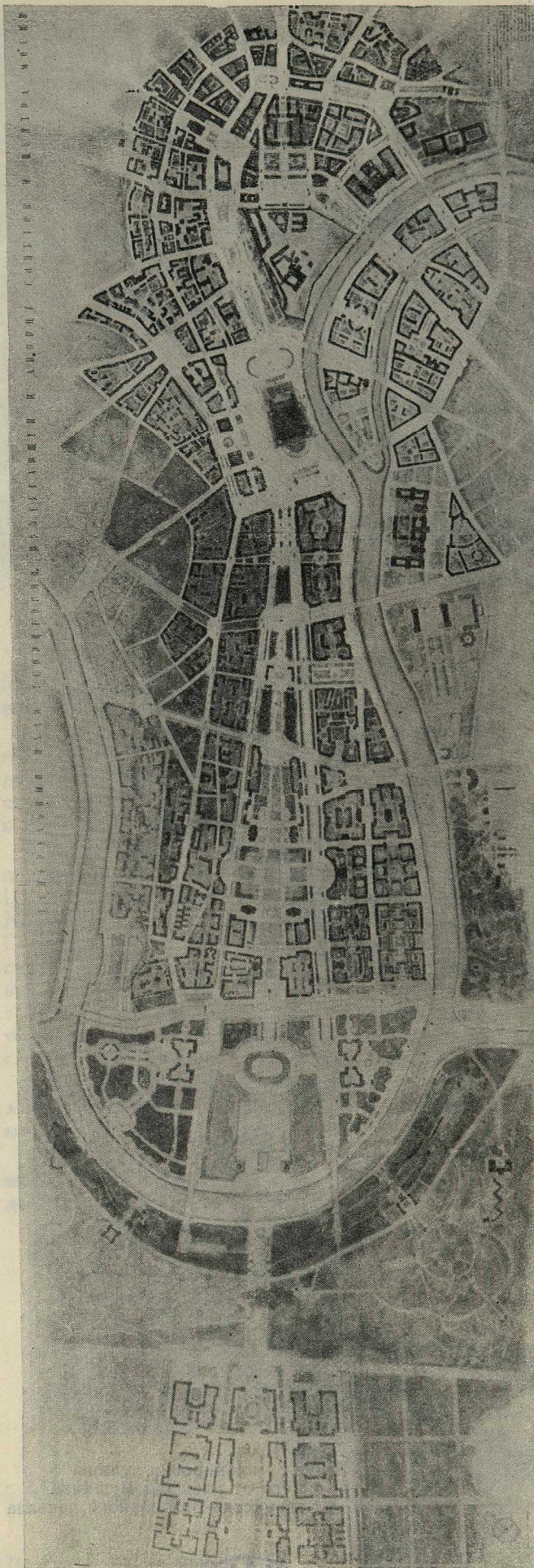
- а) создавать крупные кварталы в 9—15 га;
- б) производить застройку кварталов небольшим количеством крупных домов, расположенных на некотором небольшом расстоянии друг от друга, для лучшего освещения и проветривания кварталов;
- в) исходить из расчета доведения плотности в перспективе равномерно для всего города до 400 чел. на 1 га жилого квартала с доведением до 500 чел. на га в отдельных наиболее удобных и ценных для жилья районах, за счет повышения этажности домов;
- г) допускать к постройке в Москве жилые дома высотой не ниже 6 этажей, а на широких магистралях и в пунктах города, требующих наиболее выразительного и парадного оформления, более высокие дома в 7—10—14 этажей;
- д) развернуть строительство сети школ, амбулаторий, столовых, детских садов, детских яслей, магазинов, физкультурных площадок и т. д. с размещением их в центре ряда кварталов в расчете на обслуживание населения, проживающего не в одном, а в десятках домов.

Кроме этих основных директив, Отдел планировки, при разработке плана реконструкции кварталов и их застройки, исходил из установок



Проект планировки улицы Горького от площади Пушкина до Белорусско-Балтийского вокзала





и нормативов, являвшихся в свое время исходными при разработке генплана реконструкции гор. Москвы, а также узаконенных существующими правилами застройки, а именно:

а) средний размер жилого дома принят в 5—6 тыс. м³;

б) общий процент застройки квартала принят в 20—25% на основе расчетов по плотности застройки при разной этажности и плотности заселения, в общих пределах плотностей заселения, указанных в постановлении ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 10/VII—1935 г.;

в) оптимальный разрыв между фасадами зданий, в целях инсоляции, принят в две высоты в соответствии с требованиями санинспекции и общепринятой в планировке нормой для средней полосы Союза и т. д.

При проектировании кварталов особую сложность представляло то, что только часть кварталов располагалась на свободных, слабозастроенных территориях с малоценной, деревянной застройкой, позволявшей с ней не считаться. Значительное же количество предназначенных к застройке кварталов представляет собой мелкие, густо застроенные и плотно заселенные кварталы, где наряду с 1—2-этажными строениями, заполняющими дворы, имеется большое количество еще хорошо сохранившихся, многоэтажных зданий, расположенных при этом самым хаотическим образом. Особые трудности представляли в этом отношении кварталы центра города с высокой плотностью застройки и большим количеством хаотически расположенных опорных зданий. Большая материальная ценность исключала возможность сноса этих домов, а условия густой застройки часто не позволяли рассчитывать на их передвижку в нужном направлении. Трудности эти усугублялись при архитектурно-композиционной проработке фасадного оформления магистралей, когда сохраняемые опорные здания по своему расположению, высоте и другим элементам не вкомпановывались в общий ансамбль застройки.

Во всех этих случаях решающим фактором являлось указание тов. Л. М. Кагановича о необходимости практического и экономического решения плана реконструкции кварталов с максимальным сохранением всего ценного из существующей застройки. Это указание являлось одним из основных условий творческой работы архитекторов мастерских. Во всех же случаях, когда опорное здание, по условиям его расположения, плотности застройки и т. п. нельзя было сохранить, в плане реконструкции квартала предусматривалась передвижка его на новое место и только в крайнем случае — снос здания в далекой перспективе.

Основным объектом проектирования являлся не отдельный замкнутый квартал, а группа из 2—3 и более новых кварталов, расположенных между магистральями интенсивного движения и планировочно объединяемых общей архитектурно-композиционной идеей.

В результате проведенной Отделом планировки работы по реконструкции кварталов, имеющих по всем набережным и основным магистралям несколько сот мелких кварталов сведены к 299 укрупненным кварталам с превращением многочисленных улочек, переулков и тупиков во внутриквартальные и межквартальные проезды. В среднем площадь одного нового квартала составляет 9,8 га против обычных в настоящее время 1,5—2-гектарных кварталов.

Кварталы до 9 га расположены, как правило, в центре города в Садовом кольце и размеры их обусловлены сеткой основных улиц, сильно сгущающейся в центральной части Москвы благодаря радиально-кольцевой структуре ее плана.

Самые маленькие кварталы — это по преимуществу кварталы общественного назначения, образуемые иногда одним крупным общественным зданием, как например квартал гостиницы «Москва», квартал Центрального телеграфа и др.

Кварталы с размерами более 15 га чаще всего также имеют нежилой характер и заняты промышленными предприятиями, транспортными сооружениями, учебными заведениями и т. п.

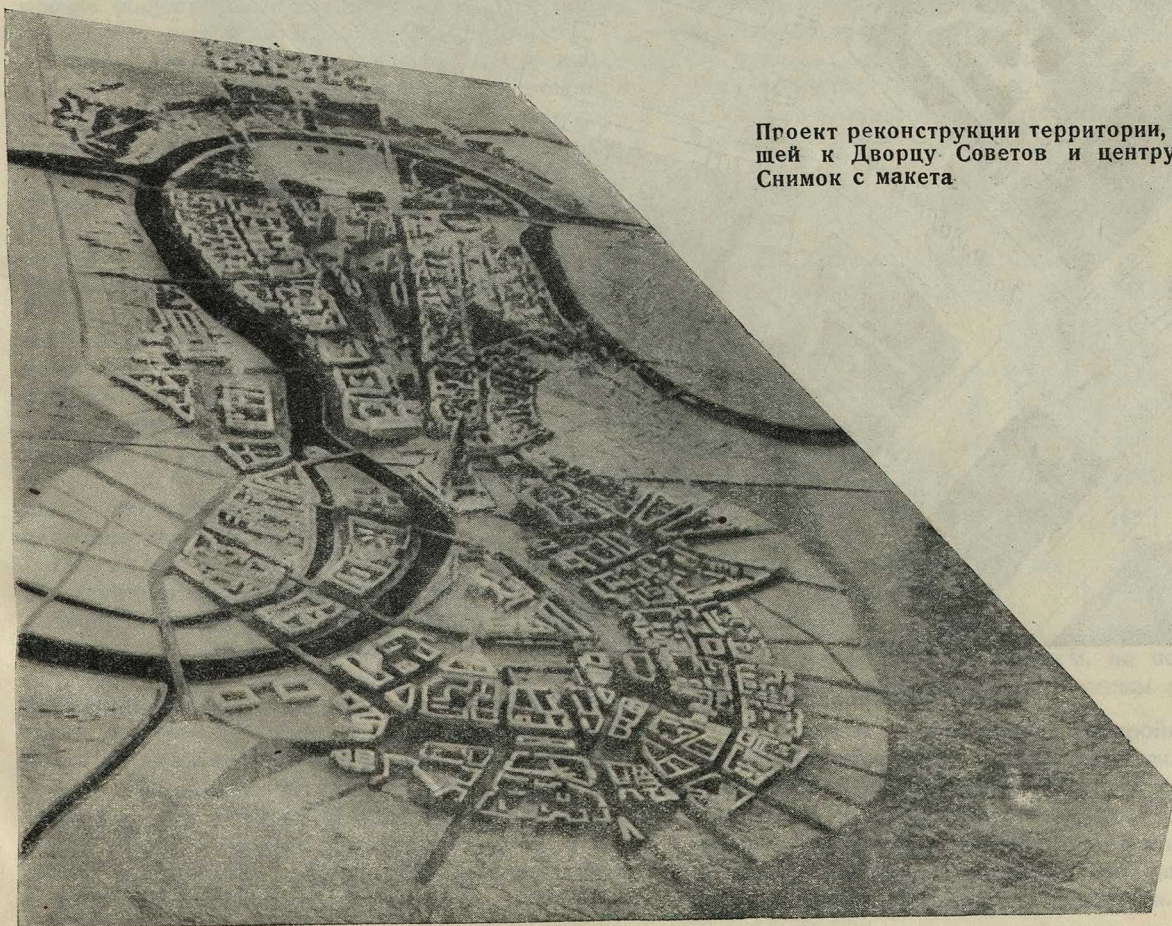
Поскольку спроектированные кварталы расположены на наиболее здоровых, удобных и ценных для жилья участках города, с выходом на широкие магистрали и набережные Москва-реки, оформляемые высокоэтажной застройкой, плотность заселения кварталов этих магистралей превышает 400 человек на га жилого квартала и составляет в среднем 470 чел. на га с колебаниями по отдельным участкам.

Так, на набережных Москва-реки средняя плотность заселения составляет 475—480 чел. на магистрали ул. Горького — Ленинградское шоссе, включая и продолжение Ленинградского шоссе за Окружной ж. д. у громадного Химкинского водохранилища — 470 чел. на магистралях Кировская — Черкизово, Останкино — Серпуховское шоссе, на новой магистрали от центра к заводу им. Сталина — 420—450 чел. В центре плотность доходит до 500 чел. на гектар, а в отдельных кварталах смешанного типа с общественной застройкой поднимается в виде исключения и до 550 человек.

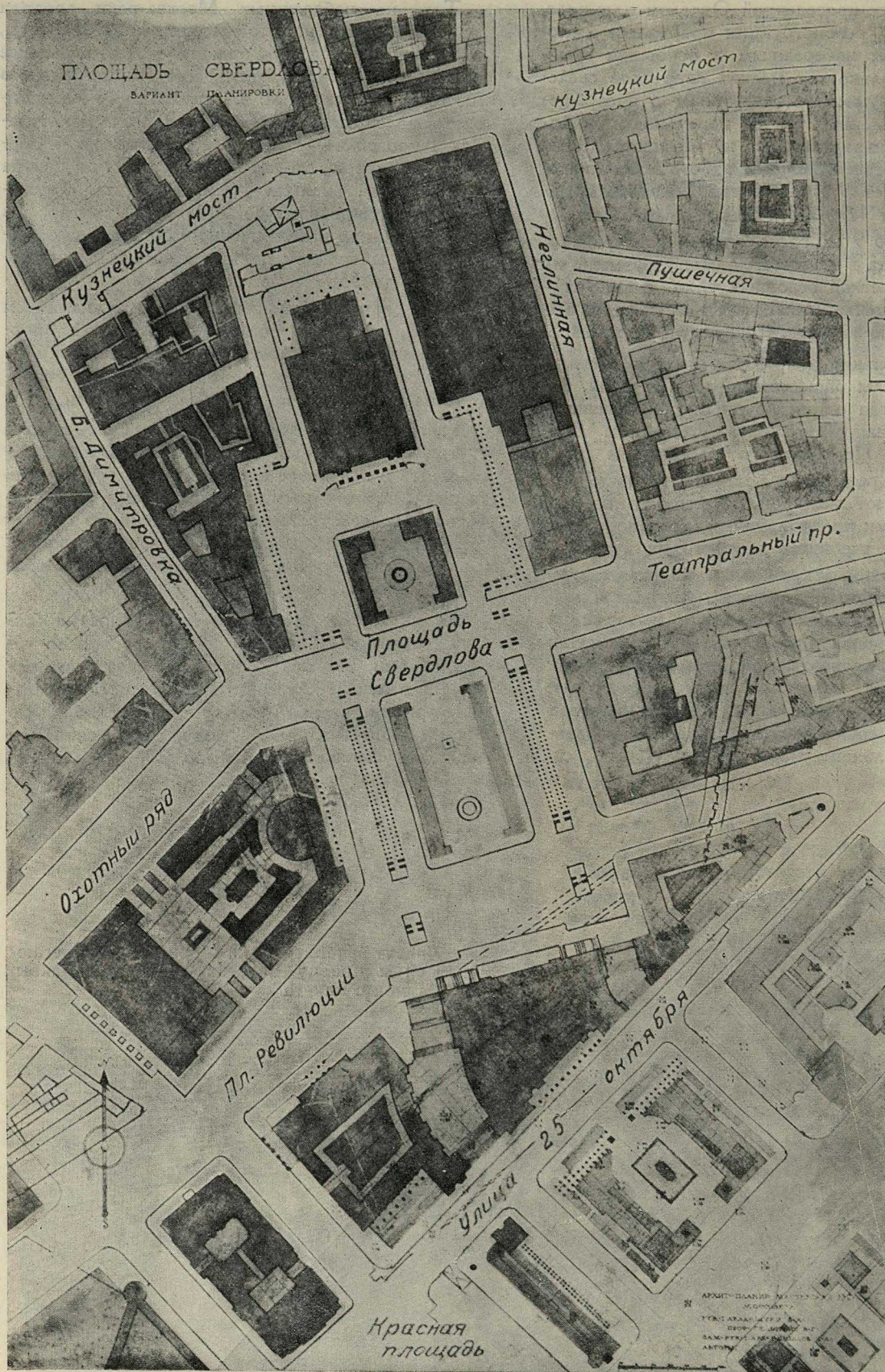
Столь высокие цифры вызываются наличием в таких кварталах большого количества опорных многоэтажных зданий; сохранение жилой площади этих домов даже без нового строительства оставляет повышенные плотности.

Такое положение в центральных кварталах с густой существующей застройкой заставило ограничить в них новое жилое строительство лишь самыми необходимыми надстройками, застраивать наиболее ответственные участки по фронту главной магистрали или площади общественными зданиями и оставлять озелененные разрывы в застройке по переулкам.

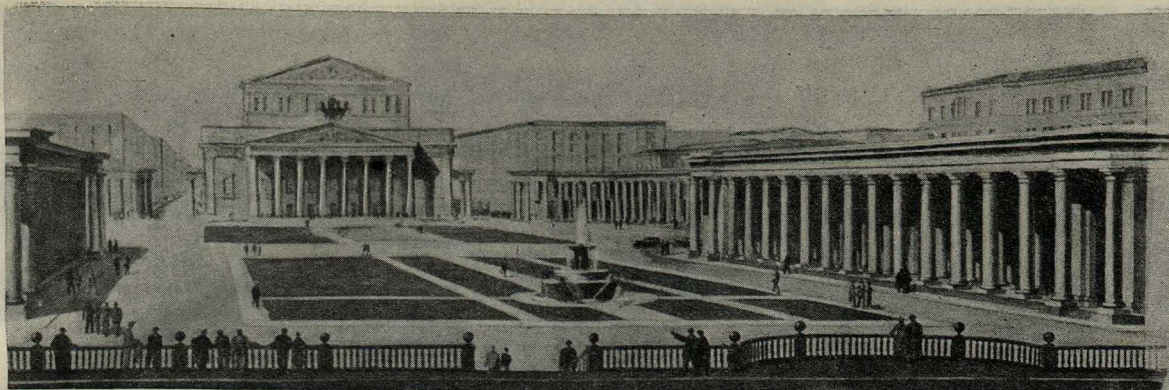
Все указанные плотности рассчитаны на жилую территорию квартала вместе с детскими учреждениями, но без участков общественных зданий и школ. Описанные плотности заселения, при увеличенной высотности застройки по фронту магистралей и набережных, позволили довести густоту застройки до 20—25% в но-



Проект реконструкции территории, прилегающей к Дворцу Советов и центру Москвы. Снимок с макета



Проект планировки площади Свердлова. Генплан



Проект реконструкции площади Свердлова. Перспектива

вых кварталов и до 25—30% в реконструируемых, что дает резкое снижение по сравнению с существующим положением не только в центре города, но и в пределах Камер-Коллежского вала, где застройка занимает 50—60% площади кварталов, поднимаясь в отдельных случаях до 70—80%.

Наряду с жилыми домами, в кварталах и межквартально запроектированы здания и площадки для культурно-бытовых и общественных учреждений, в первую очередь школ, детских яслей, детских садов и физкультурных устройств, магазинов, столовых, кафе и т. д., рассчитанных на полное удовлетворение потребности в них населения.

По фронту магистралей и площадей на наиболее ответственных участках размещены более крупные общественные учреждения: универмаги, кино и театры, клубы, музеи, учрежденческие и прочие общественные здания районного и общегородского значения.

По предложению Центрального Научно-исследовательского института охраны здоровья детей и подростков учитывалась возможность разукрупнения в будущем 2-комплектной школы на 880 учащихся и строительства школ на один комплект учащихся с меньшим числом школьников в каждом классе. Это заставило предусмотреть в кварталах от 2 до 4-х школ с земельным участком в 1 га на школу. Территория в 1 га полностью обеспечивает организацию при каждой школе физкультурных площадок и устройства уголка живой природы, строительного двора, сада и т. д.

Для обеспечения детей школьного возраста школами в реконструируемых кварталах набережных и на магистралях предусмотрено 380 школ, включая сохраняемые в этих кварталах школьные здания.

Исходя из стремления обеспечить детскому населению дошкольного возраста максимально благоприятные условия пребывания в яслях и детских садах, все эти учреждения запроектированы в специальных 2—3-этажных зданиях, расположенных на самостоятельных озелененных участках внутри квартала и между кварталами. Всего в реконструируемых кварталах запроектировано 335 площадок для детских садов и 316 площадок для детских яслей. Размещение детских садов и яслей в жилых зданиях допущено в порядке исключения только для центральных, плотно застроенных кварталов, где плотность

существующей застройки делает невозможным постройку новых зданий.

Первые этажи жилых и общественных домов, выходящих на проезды с оживленным движением, отводятся под магазины, кафе, столовые, парикмахерские, почтовые отделения, ремонтно-починочные мастерские и прочие предприятия бытового обслуживания.

Расположение жилых зданий преимущественно по периметру кварталов при невысоком проценте застройки и принятых размерах кварталов образует внутри кварталов большое пространство, обеспечивающее хорошую инсоляцию и проветривание их, устройство детских площадок и организацию досуга взрослых на физкультурных, озелененных и благоустроенных площадках квартала.

Ниже приводится проектный баланс территории квартала, из которого видно, что площадь зеленых насаждений общего пользования вместе с физкультурными площадками (помимо зелени на участках яслей и детских садов) занимает 40% всей территории квартала и составляет норму 8,5 м² на каждого жителя в квартале.

Распределение земельной площади реконструируемых жилых кварталов, исключая площадь для зданий и участков школ (362 га на 380 школ):

	Вся территория жилых кварталов	Жилая	В том числе			
			Здания и площадки, детских садов и яслей	Проезды, тротуары и хозяйственные дворы	Физкультурные площадки	Зеленые насаждения
В га	1629	391	418	163	152	505
В %	100	24	26	10	9	31

Примечание. В среднем, по всем запроектированным жилым и смешанным кварталам.

Весь объем новой жилой застройки, размещенной в кварталах по набережным Москварики и на первоочередных реконструируемых магистралях и площадях, составляет 9,0 млн. м² жилой площади, а вместе с площадью первых этажей, занятых магазинами, столовыми, кафе и т. д. около 10,5 млн. м² площади.



Проект планировки Красной площади. Генплан

Кроме того на голозных отрезках магистралей, на площадях и в других точках, требующих парадного, монументального оформления, размещено большое количество различного рода общественных зданий. Общая кубатура общественной застройки составляет 38,4 млн. м³ *), включая и здания детских учреждений.

По отдельным магистралям застройка распределяется следующим образом:

	Жилая площадь в млн м ² (без первых этажей!)	Объем обществен- ных зданий в млн. м ³
1. Набережные Москва-реки . . .	2,9	6,1
2. Кировская-Измай- лово	1,4	4,1
3. Проспект Дворца Советов— Кропоткинская— Пироговская . . .	0,4	9,8*
4. Ул. Горького—Ле- нинградское шоссе	2,0	5,1
5. Новая магистраль к з-ду им. Сталина	0,6	2,8
6. Рождественка— Останкино	0,9	1,5
7. Ордынка—Серпу- ховское шоссе . .	0,7	1,4
8. Центр	0,1	7,6
Всего	9,0	38,4

Для реконструкции кварталов и расширения улиц необходим снос существующих, преимущественно малоценных зданий. В общем балансе сносимых зданий 70% составляют по площади 1- и 2-этажные здания, 18% — 3-этажные и только 12% — 4-этажные и частично 5—6-этажные здания.

Существующая многоэтажная жилая и общественная застройка в центре потребовала самого бережного отношения к ее дальнейшей судьбе, к определению необходимости сноса зданий. В процессе проектирования было произведено детальное изучение современной застройки кварталов.

При проектировании использовались все возможности сохранения многоэтажных домов путем надстройки, достройки и передвижки на фронтальную полосу или внутрь квартала. По всем магистралям намечено к передвижке 50 крупных зданий и надстраивается на 2—3—4 этажа около 220 зданий.

В центральных кварталах расположено большое количество многоэтажных зданий, часть которых попадает в число сносимых.

Из многоэтажных домов намечены к сносу:

а) здания, зарезаемые красными линиями магистралей и проездов, при невозможности или экономической нецелесообразности их передвижения;

б) отдельные здания, расположенные в густо застроенных кварталах, где они образуют внутренние, замкнутые дворы-колодцы, лишенные солнечного освещения и проветривания;

в) ветхие, безобразные по архитектуре здания, не допускающие по своему техническому состоянию ни надстройки, ни реконструкции фасадов.

Некоторые крупные 1—2-этажные каменные здания хорошей стройки, при благоприятном расположении их в отношении новой планировки квартала, намечены к сохранению и переоборудованию под детские учреждения.

Наиболее легкими с точки зрения освоения под застройку являются набережные Москва-реки и магистраль Ленинградское шоссе — завод им. Сталина.

Этот момент — легкость в освоении отдельных участков при обеспечении одновременно архитектурного оформления фасадной стороны набережных и магистралей — являлся основным при определении очередности застройки и оформлении отдельных участков магистралей.

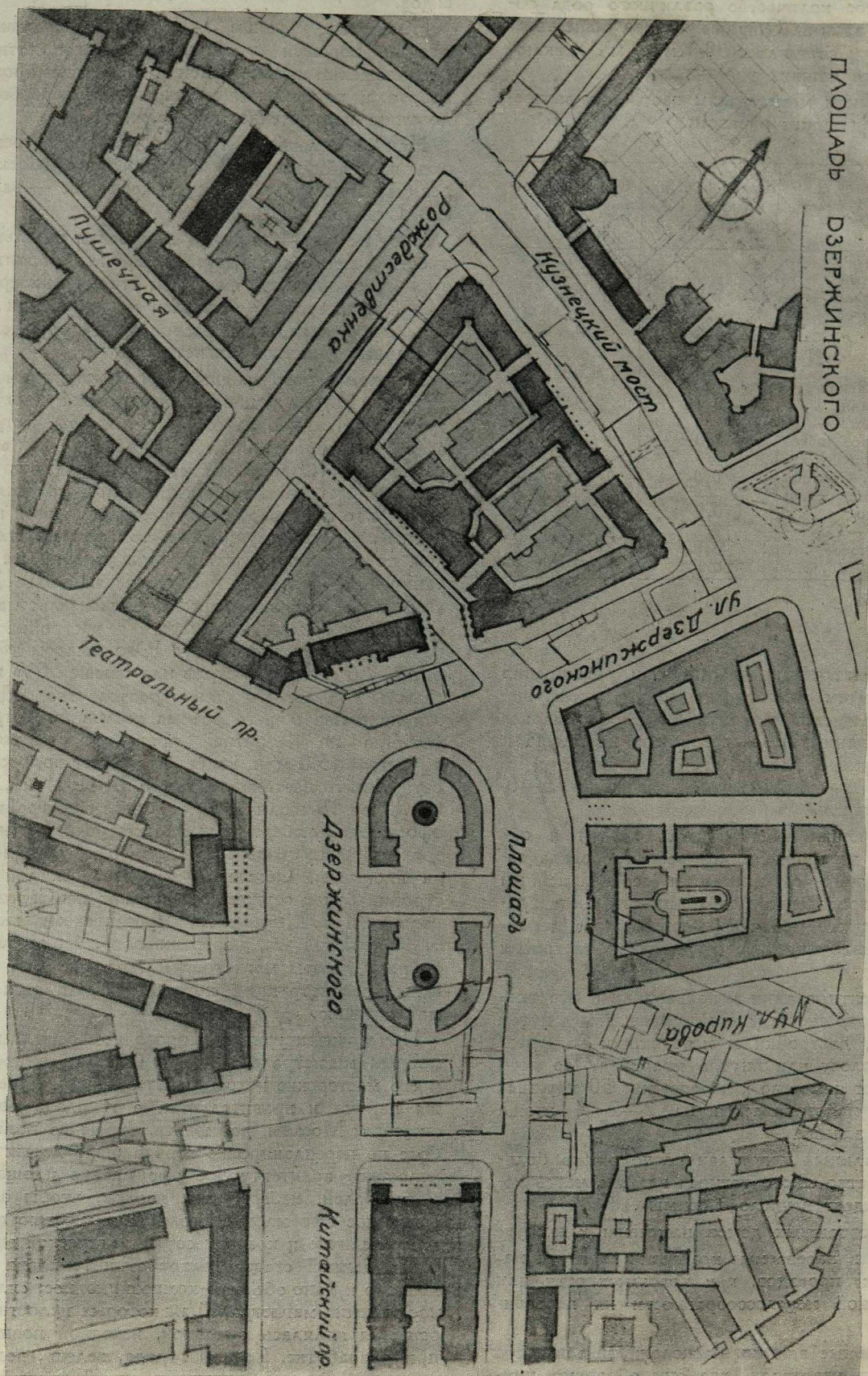
В целом первоочередные по реконструкции магистрали города и набережные Москва-реки могут дать, таким образом, 10,5 млн. кв. метров, а с учетом застройки Юго-запада (1 млн. кв. м.) — 11,5 млн. кв. метров площади, из 15 млн. кв. метров, запроектированных на десятилетие. Это при условии осуществления всей программы с реконструкцией в том числе и тяжелых по освоению участков. При условии же ограничения 10-летней программы наиболее легкими по освоению участками строительства на этих магистралях, комплексная застройка набережных и магистралей с Юго-западом составит — 7,6 млн. кв. метров или свыше 50% программы 10-летнего жилищного строительства. Даже эта половина общего объема жилищного строительства по 10-летней программе, принятой в размере 15,0 млн. кв. м., позволяет полностью осуществить постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 10 июля 1935 г. в части застройки и оформления набережных Москва-реки, создания трех широких сквозных улиц и оформления ряда площадей. Остальная же часть жилой застройки будет осуществляться как по Садовому кольцу, 1-й Мещанской, Ярославскому шоссе, Б. Калужской ул., набережным р. Яузы так и по ряду других магистралей и площадей г. Москвы, реконструкция которых выдвигается самой жизнью.

При архитектурно-планировочном решении основных магистралей города Отдел планировки и его мастерские исходили из основной директивы партии и правительства о генплане реконструкции Москвы, добиваясь, чтобы во всей работе по перепланировке города было достигнуто целостное архитектурное оформление площадей, магистралей, набережных, парков, чтобы архитектурное оформление столицы полностью отражало величие и красоту социалистической эпохи.

На данной стадии разработки генплана закончено и дано объемно-композиционное, силуэтное решение магистралей, на которых целостность решения являлась основной, исходной позицией при разработке. Рельеф города, зелень, вода — все разнообразие отдельных частей каждой магистрали компоновалось и объединялось так, чтобы дать мощную и связанную во всех своих элементах композицию улицы, площади, набережной с богатым силуэтом и избежать однообразия и однотипности решений.

*) Не считая Дворца Советов.

ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО



Проект планировки площади Дзержинского. Генплан

Планировка тесно сочеталась с транспортными задачами города, которые на целом ряде участков и, в особенности, в центре города являлись доминирующими. При радиально-кольцевой схеме построения города и сходящихся пучком к центру радиальных магистралей должно быть предусмотрено все, чтобы избежать закупорки центра и всесторонне обеспечить его разгрузку от движения. Эта разгрузка достигается необходимым центральным полукольцом, создающимся путем расширения до 35 метров существующих улочек: им. Огарева, проезда Художественного театра, Кузнецкого моста и др., планировка которых окончательно уточнена при решении центра города и создании широкого проспекта к Дворцу Советов и к площади Ногина, принимающего потоки движения в обход Китай-города. Пересечение трех диаметров, геометрически сходящихся в районе Китай-города, по возможности разобщено. Так, магистрали Север-юг по линии Рождественки дан выход по расширенному Кузнецкому полукольцу на пл. Дзержинского и далее на пл. Ногина и вместе с тем — по прямому направлению через Китай-город, но путем заключения этого отрезка магистрали, пользуясь благоприятным рельефом, в тоннель под Китай-городом.

В связи с новой конфигурацией города и прирезкой нового Юго-западного района, по территории и населению равного большому городу, центр Москвы значительно расширяется в сторону от Китай-города к Дворцу Советов и далее по новому проспекту к Лужникам.

Разработанное архитектурно-планировочное решение центра города целиком исходит из установок генерального плана реконструкции Москвы. Китай-город коренным образом преобразуется. Красная площадь расширяется вдвое за счет сноса здания ГУМа. Расширенную площадь оформляют парные монументальные трибуны, расположенные против кремлевской стены. В середине их по оси мавзолея Ленина запроектирована широкая аллея, прорезающая весь Китай-город и выходящая на ось Ново-Кировской магистрали. Если смотреть на эту аллею со стороны Кировской магистрали, то открывается перспектива на мавзолей Ленина, Кремль и силуэт Дворца Советов, который вследствие своей высоты, будет виден в перспективе аллеи. Таким образом, помимо своего транспортного значения, как широкого подхода к Красной площади, эта аллея имеет еще большое архитектурное значение, раскрывая перспективу на самые замечательные памятники и сооружения столицы.

Исторический музей и бывший храм Василия Блаженного сохраняются в плане площади, служа ее естественными границами и придавая площади четкую форму. Рядом с ними в угловых частях расширенной площади, рядом с новыми основными трибунами, запроектированы меньшие трибуны. Сзади основных трибун на месте существующего квартала, между проездом Блюхера и Ветошным переулком, разбивается разгрузочная площадь, позволяющая регулировать ассовые людские потоки демонстрантов во время революционных праздников, и разгружающая от движения Красную площадь в обычные дни. Фронт этой площади, обращенный к Кремлю, по линии проезда Блюхера, застраивается монументальными зданиями правительственных

учреждений с единым архитектурным оформлением. С другой стороны разгрузочной площади высится монументальное здание Наркомтяжпрома в Зарядье. Против него, между улицей 25 Октября и площадью им. Свердлова, намечено сооружение здания большого кино-театра, по обеим сторонам которого устраиваются широкие проходы — лестницы, соединяющие расширенную Красную площадь с площадью им. Свердлова.

Улица им. Куйбышева сохраняется, ввиду застройки ее опорными зданиями, в прежних габаритах. Улица им. 25 Октября несколько расширяется. Площадь им. Дзержинского трактуется как мощный транспортный узел. Площадь расширяется в сторону Политехнического музея путем сноса квартала перед ним.

На месте Лубянского пассажа сооружается крупное общественное здание. Такое же здание сооружается рядом с зданием Наркомвнудела со стороны Кировской магистрали.

Площадь им. Свердлова запроектирована в прежних габаритах и оформляется новыми зданиями, большим кино-театром, расположенным против Большого Академического театра и зданием гостиницы Моссовета, выходящим одним из своих фасадов на площадь. Остальные существующие здания сохраняются на площади, с соответствующей их архитектурной обработкой.

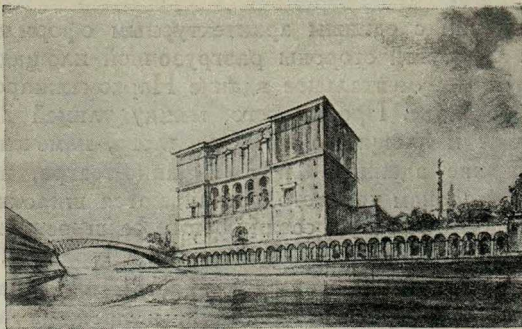
В транспортном отношении площадь им. Свердлова получает две новые разгрузочные магистрали. С одной стороны запроектирована пробивка новой улицы между Китайгородской стеной и гостиницей «Метрополь» на соединение с площадью Дзержинского и с другой, параллельно Петровке, пробивается у Большого Академического театра новый проезд для одностороннего движения.

Эти две транспортные артерии значительно упрощают график движения и дают лучшее архитектурное решение площади.

Кроме того пробивка улицы за гостиницей «Метрополь» доводит до логического конца создание Центрального проспекта, проходящего через центр города в виде парных магистралей, с расположенными между ними зданиями Политехнического музея, гостиницы Моссовета и в перспективе здания гостиницы «Метрополь».

Если в настоящее время композиционным центром Москвы является исторически сложившийся ансамбль Кремля, то при новой конфигурации города и осуществлении строительства Дворца Советов, центр композиционно перемещается к этому величайшему памятнику эпохи социализма, увенчанному гигантской статуей Ленина. Архитектурно весь центральный район решен в едином, волевом, строго выдержанном ансамбле размещения и оформления отдельных зданий и всей системы общественных кварталов. В этом направлении запроектировано объемно-композиционное решение центра города.

Центральный проспект, подходя к площади Дворца Советов, по проекту разветвляется на два луча, из которых один пробивается сквозь жилые кварталы, с частичным использованием существующих улиц в направлении Хамовнического плаца и является собственно продолжением проспекта Дворца Советов. Другой луч, частично пробивается через застройку, соединяется с Усачевским направлением, имея допол-



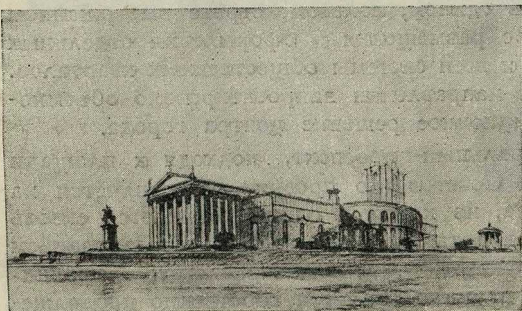
Проект реконструкции Озерковской набережной.
Перспектива
Архитектурно-планировочная мастерская № 3

нительной разгрузочной улицей Кропоткинско-Пироговскую магистраль.

Оба луча, как уже было сказано выше, выходят в Лужники и мостами — эстакадами через Москва-реку — на Ленинские горы, в новый Юго-западный район. Оси этих магистралей имеют направление на Дворец Советов. Между лучами образуется нечто вроде клина, суживающегося к площади Дворца Советов, где оба луча сливаются в единую магистраль. Этот клин, в настоящее время хаотически застроенный жилыми и промышленными зданиями, в далекой перспективе предполагается разрядить от существующей застройки, превратив его в богато оформленную парковую часть обеих магистралей, с отдельно стоящими в зелени монументальными зданиями правительственных учреждений и общественных организаций.

Кировская магистраль, являющаяся как бы продолжением Центрального проспекта и составляющая с ним единый диаметр, начинается от площади Дзержинского общей улицей и близъ улицы Мархлевского раздваивается на Кировскую ул., сохраняемую в прежних габаритах, и Ново-Кировскую магистраль, пробируемую параллельно существующей улице им. Кирова. Обе магистрали вливаются на Комсомольскую площадь и далее через Сокольники, Стромынку, Черкизово до Измайлово идут единой широкой магистралью, застроенной преимущественно жилыми зданиями большой этажности. Общее протяжение ее около 9 км.

В основу застройки Кировской магистрали на всем ее протяжении положен принцип постепенного перехода от фронтальной застройки магистрали к системе отступов, карманов и углубле-



18 Проект реконструкции стрелки водопроводного канала. (Островка). Перспектива

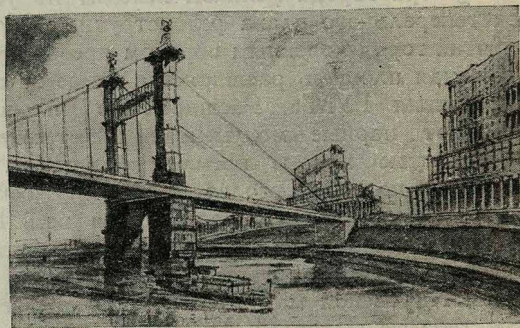
ний, наиболее полно выражающихся при подходе к Измайловскому парку.

Комсомольская площадь решается, как система двух площадей одна — прямоугольной формы, с расширением существующих границ за счет выводимого в будущем Октябрьского вокзала, другая образуется перед Казанским вокзалом, включая Каланчевскую ул. и Южный проезд. Архитектурное решение площади подчинено оси Кировской магистрали.

Площадь Сокольнического круга расширяется, как центральная площадь Сокольнического района, с размещением на ней центральных административно-общественных и культурных зданий района.

Красноворотская площадь решена в форме целостного архитектурного ансамбля. Существующий рельеф позволил придать площади круглую форму с перекрытием Кировского проезда аркой.

Диаметр Ленинградского шоссе — завод им. Сталина является наибольшей по протяженности магистралью города, пересекающей город с северо-запада — на юго-восток. Общее протяжение диаметра — 27 км. Проходя через 10 районов города, магистраль представляет собой важнейшую транспортную артерию, связывающую эти районы и имеющую на своих полюсах крупнейшие промышленные и транспортные предприятия: на севере — Химкинский порт канала Волга-Москва и на юге — крупнейшую зону с Южным портом.



Проект реконструкции набережной у Кожухово.
Перспектива

В южной части магистраль доходит до вновь проектируемой Кожуховской площади и дальше делится на два направления: одно идет через Кожухово и Москва-реку в Юго-западный район и другое — подводит магистраль к заводу им. Сталина.

Крупнейшими композиционными узлами магистрали являются городские площади, расположенные на ней и Химкинское водохранилище, протяжением около 5 км. в северо-западной части магистрали.

Северный порт, с огромным зеркалом Химкинского водохранилища, набережными, прилегающими парками и совершенно свободной для застройки территорией, позволяет создать на этом участке богатейший архитектурный ансамбль и превратить его в одно из самых красивых мест социалистической столицы. Здесь

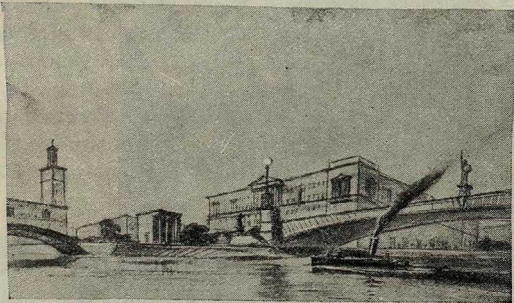
располагаются пассажирская и грузовая пристани, водные стадионы «Динамо», Наркомвода и московских профсоюзов.

Другая сторона Ленинградского шоссе застраивается по всему фронту жилыми зданиями большой этажности.

Площадь Белорусско-Балтийского вокзала решена в форме трапеции с реконструированным зданием вокзала с одной стороны и новыми общественными зданиями с другой.

Площадь им. Маяковского значительно расширяется до выхода Брестской улицы, сохраняя существующую форму и застраивается новыми зданиями Межрабпома и театра им. Мейерхольда.

Площадь Пушкина, расположенная на изгибе Бульварного кольца, решается в виде просто-



Проект реконструкции Причальной набережной у канала. Перспектива

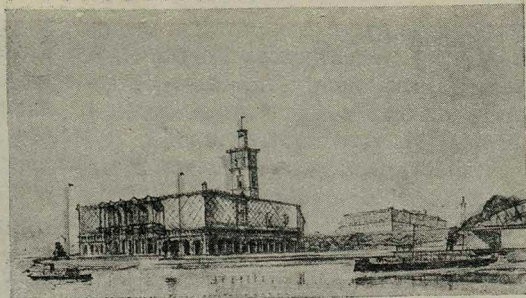
го перекрестка-площади и застраивается архитектурно хорошо оформленными зданиями. Старые здания Страстного монастыря сносятся, равно как и квартал, расположенный между бульваром и Бронной улицей, открывая тем самым выход зелени бульваров прямо на площадь.

Отрезок улицы им. Горького расширяется от площади им. Маяковского до Охотного ряда. От площади им. Маяковского до Советской площади расширение улицы производится до 40 метров за счет правой стороны, а далее на участке до ул. Огарева до 50 метров за счет обеих сторон. На участке от ул. Огарева до Охотного ряда, при выходе в центр города к гостинице Моссовета, улица будет иметь 53—59 метров. Эта разница в ширине улицы на отдельных отрезках скрадывается благодаря излому улицы у здания Почтамта.

Площадь Ногина значительно расширяется и для разгрузки напряженной по движению Солянки пробивается парная ей магистраль по дворовой части здания Дворца Труда.

Таганская площадь расширяется за счет сноса старых торговых и складских зданий, расположенных на площади и ей придается треугольная форма.

Диаметр север-юг пересекает Москву, соединяя Останкинский парк на севере с Серпуховским шоссе на юге. Общее протяжение магистрали около 15 км. Окончательно спланированная магистраль представляет собой прямую широкую улицу, заменяющую ряд старых, кривых московских улиц с частыми пересечениями и тупиковыми коленчатыми переулками. На магистрали запроектирована перепланировка существующих площадей (пл. Коммуны, Добры-



Проект реконструкции Тульской набережной. Вид на речной вокзал. Перспектива

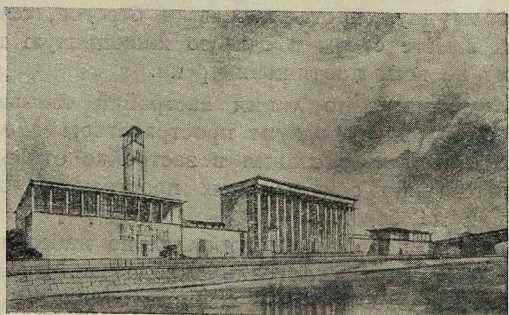
нинской, Серпуховской заставы) и реконструкция мелких косоугольных кварталов с укрупнением их до размеров, определенных постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР.

Имеющиеся в северной части магистрали отдельные разобнесенные зеленые площадки по проекту включены в новый мощный зеленый клин общим размером в 150 га, подводящий зелень от Останкино к самому центру города.

Застройка и архитектурное оформление магистрали в северной половине запроектированы с учетом наличия нового зеленого массива. На этих участках, наряду с сравнительно невысокой 7—8-этажной застройкой, запроектированы крупные архитектурные объемы, оживляющие общий силуэт магистрали. Окруженные достаточным простором, доступные со всех сторон воздействию воздуха и света, эти отдельно возвышающиеся архитектурные сооружения вполне целесообразны и с точки зрения городской санитарии. Для разгрузки движения в центре города, магистраль, проходя по Рождественке и Пушкиной улице, углубляется в тоннель, пересекая под землей Китай-город. Выход тоннеля намечен у бывшего храма Василия Блаженного по оси Нового Москворецкого моста. Далее магистраль по расширенной части Ордынок выходит на Добрынинскую площадь и по Люсиновской и Тульским улицам на Серпуховское шоссе.

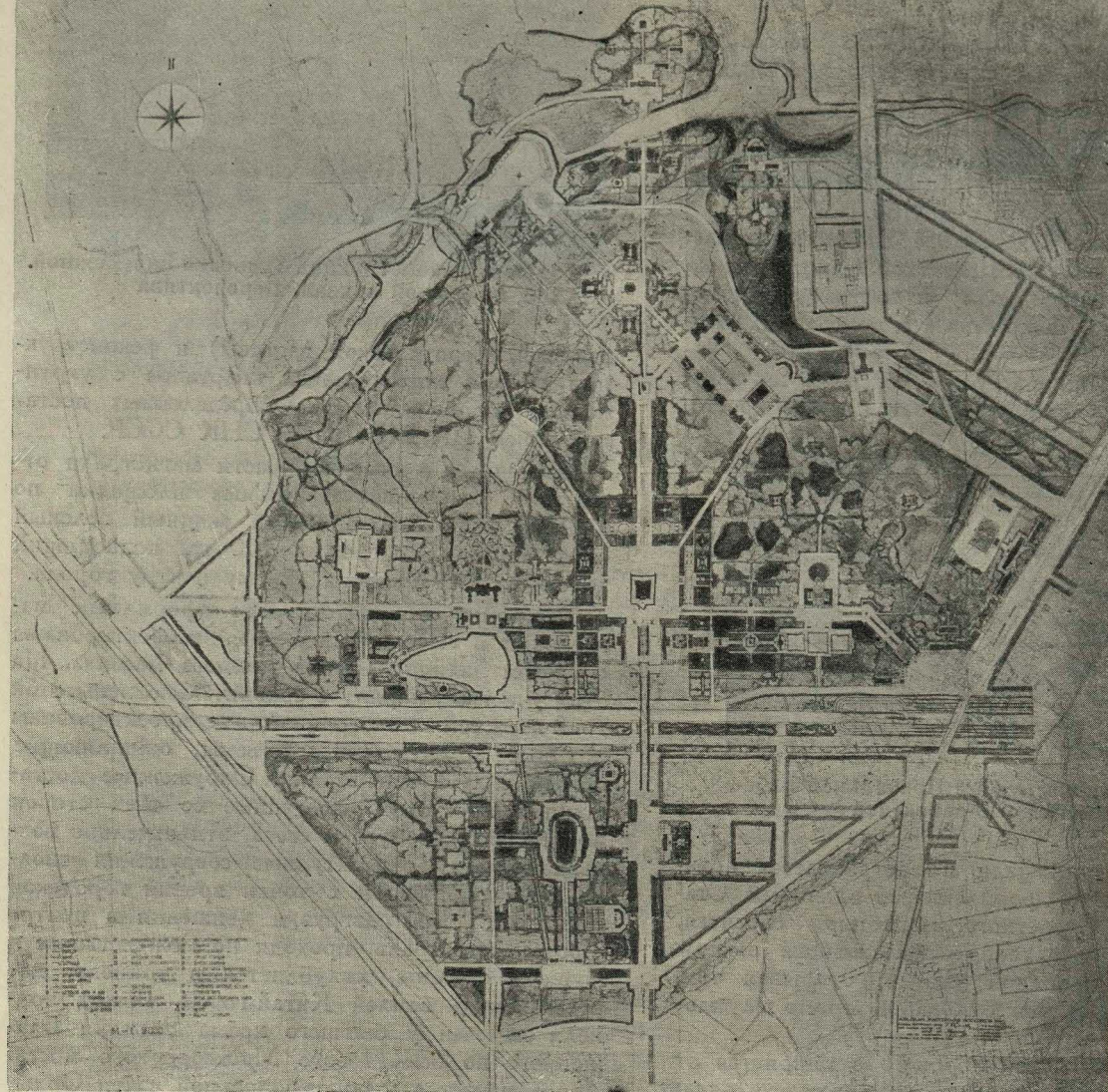
Проектируемые к реконструкции набережные Москва-реки превращаются в главнейшую магистраль города с широкими проездами и хорошо архитектурно-оформленной жилой застройкой.

На всем своем протяжении (Фили-Кожухово) набережные представляют собой ряд участков, различных как в отношении рельефа местности, так и по характеру существующей застройки.



Проект реконструкции Дербеневской набережной. Перспектива

ПРОЕКТ ОСТАНКИНСКОГО ПАРКА



Проект планировки Останкинского парка. Генплан
Архитектурно-планировочная мастерская № 4

Районы Раушской, Причальной, Озерковской, Овчинниковской набережных представляют собой сложившуюся часть города с большим количеством капитальных зданий, в большинстве сохраняемых на ближайший отрезок времени.

При решении проекта планировки и застройки набережных был принят ряд основных принципов. Основная идея композиции набережных — создать композиционно увязанные ансамбли двух противоположащих берегов, связанных вместе с тем в единую живописную панораму на всем протяжении реки.

Композиционно линия застройки связывается с большим водным пространством Москва-реки путем чередования в застройке открытых, архитектурно оформленных пространств, выходящих на берег.

Улицы, проходящие параллельно набережным Москва-реки (магистраль завода им. Сталина, Дорогомиловская ул. и др.), на отдельных участках раскрывают фронт своей застройки на Москва-реку и с них, благодаря возвышенному рельефу, открывается перспектива на реку

и на противоположную береговую застройку.

Набережные по Москва-реке решены с широкой проезжей частью в 40-30 метров для сквозного движения, причем в отдельных местах набережных с высоким рельефом запроектированы двухуровневые проезды с зелеными откосами, подпорными стенками и лестницами — сходами к реке.

Объемное решение застройки набережных запроектировано на отдельных участках, где этому способствует рельеф, не в виде гладкой сплошной застройки, а отдельных силуэтов и объемов зданий и кварталов, создающих красивый профиль для всей застройки и оформления набережных.

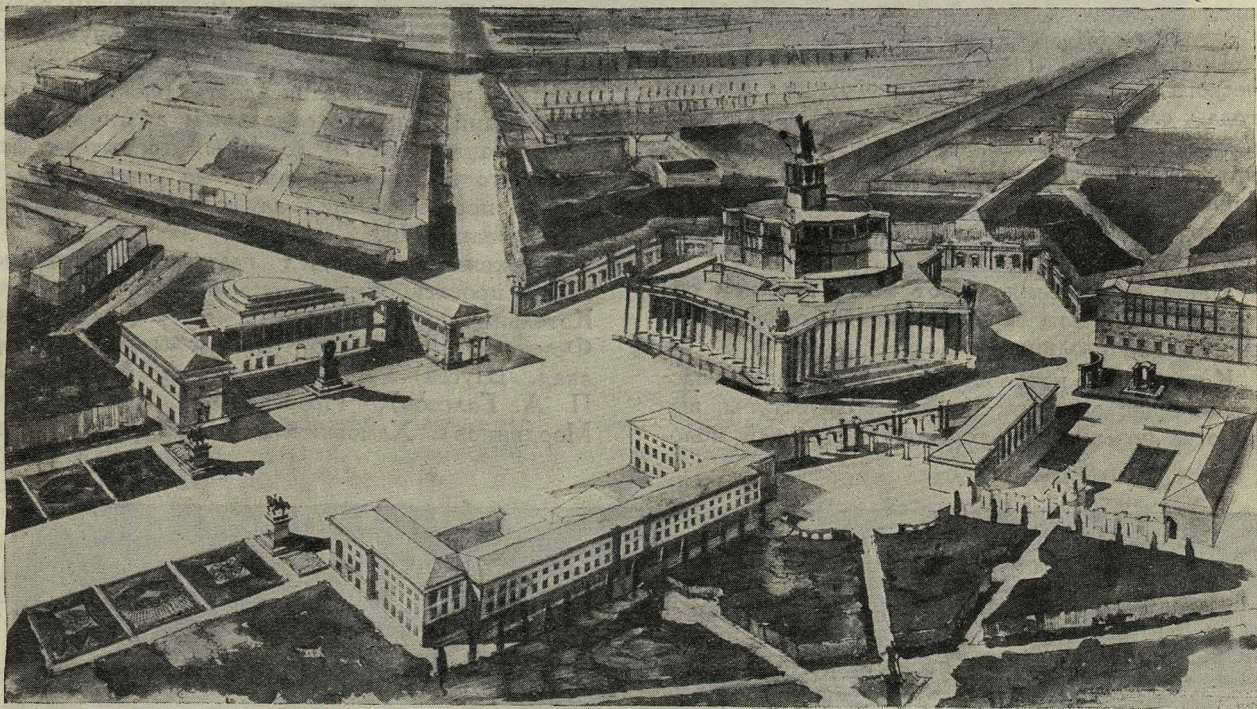
Таковы основные моменты архитектурно-планировочного решения набережных и основных магистралей города, подлежащих реконструкции в ближайшие годы, представленные архитектурно-планировочными мастерскими Отдела планировки в виде проектов, планов и расчетов на утверждение руководящих московских организаций.

Несомненно, что время будет вносить значительные поправки в архитектурно-планировочное решение отдельных участков этих основных городских магистралей, но основная идея и их архитектурный образ должны быть выдержаны до конца. Без этого ясного представления о будущем архитектурно-планировочном лице этих магистралей и площадей нельзя производить и частичную их реконструкцию без опасения нанести ущерб основному принципу о едином целостном архитектурном ансамбле оформления отдельных магистралей и всего города в целом, нашедшему свое выражение в постановлении ЦК ВКП(б) и СНК СССР.

Исходя из этого принципа в текущем году частично застраиваются Краснопресненская, Ростовская, Смоленская, Хамовническая, Котельническая, Новоспасская набережные, 1-я Мещанская ул. В будущем году фронт застройки расширяется и дополняется застройкой Дорогомиловской, Софийской, Причальной, Раушской набережных, Садовым кольцом, ул. Горького и другими магистралями города и площа-

дями. Застройка и оформление набережных, трех основных диаметров, пересекающих город в разных направлениях, важнейших городских площадей и центра города уже в ближайшие годы создаст архитектурное лицо нового города. Тем строже и ответственней мы должны подходить к решению этой задачи сейчас, всячески обуздывая стихию и помня, что город создается не сразу, а постепенно из отдельных элементов, планировка и архитектура которых должны быть целиком подчинены общей целостной идее и увязаны со всей композицией города, улицы, площади.

На всех этапах реконструкции города мы должны помнить и не забывать основной задачи, поставленной в постановлении партии и правительства перед московскими организациями, чтобы не формально выполнять план реконструкции гор. Москвы, а прежде всего «строить и создавать высококачественные сооружения для трудящихся, чтобы строительство столицы СССР и архитектурное оформление столицы полностью отражали величие и красоту социалистической эпохи».



Проект реконструкции площади Коммуны. Перспектива

И т о г и и п е р с п е к т и в ы

Истекший год явился для всех участников планировки и проектирования новой Москвы годом проверки их готовности к выполнению великого плана сталинских работ по превращению пролетарской столицы в один из лучших городов мира.

15 миллионов квадратных метров площади, 6 гостиниц на четыре тысячи номеров; 530 школьных зданий, 17 больниц, 50 кино-театров, 9 крупных универсальных магазинов, 6 хлебо-заводов, 11 новых мостов на уровне существующего Бородинского моста, 4 путепровода, Сталинская водопроводная станция на 50 миллионов ведер воды и т. д., и т. п. Таковы цифры, характеризующие смелость и размах намеченных на ближайшее десятилетие работ.

Подводя итоги прошедшего со дня исторического постановления о реконструкции Москвы года, следует не только останавливаться на имеющихся на архитектурном фронте достижениях, но и решительно критиковать те крупнейшие недочеты, которые еще не изжиты в работе Отдела проектирования и проектных мастерских.

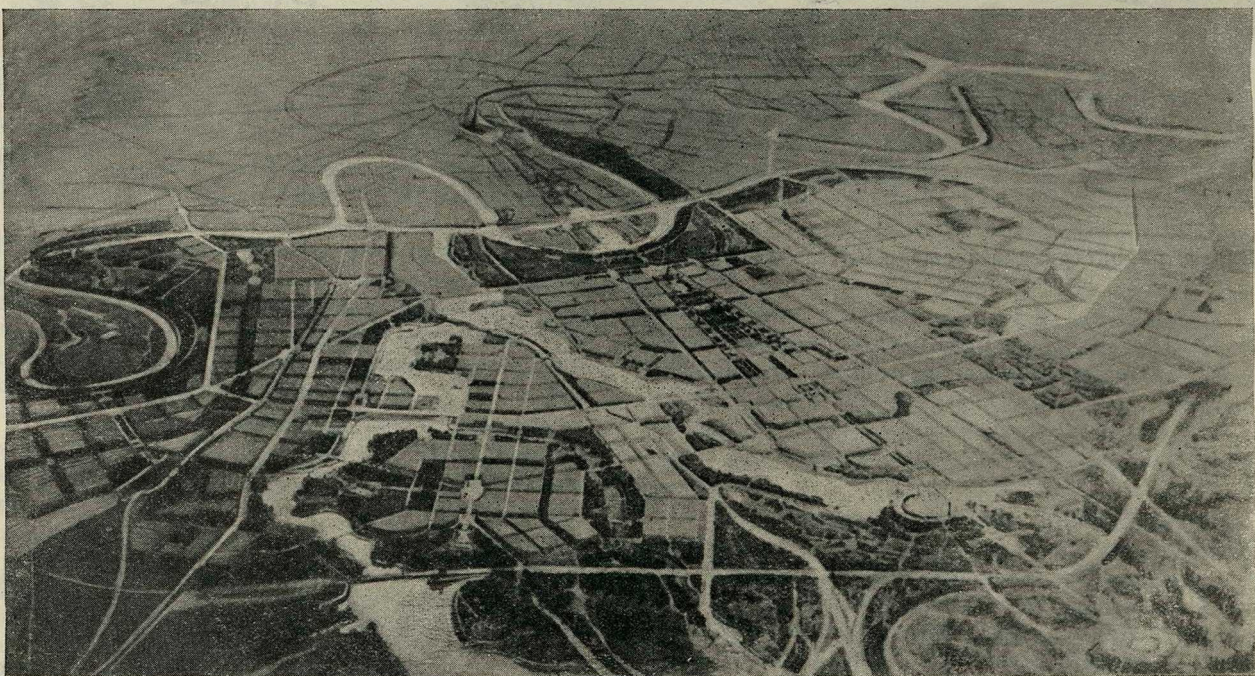
Наши достижения имеют место главным образом в области архитектурного оформления сооружений столицы.

Критическое использование богатейшего наследия прошлого, классической архитектуры, выработка новых форм, говорящих о нашей моло-

дой, веселой и радостной жизни открыли путь к созданию нашей советской классики. Шаг за шагом советские архитекторы брали эти высоты архитектурного творчества. Критика работ архитектурных мастерских позволяет сокращать путь исканий архитектурного направления.

Было бы, однако, смешно думать, что искания в области архитектуры закончены. Нашу задачу лишь правильные пути для дальнейшего развития творческой мысли архитекторов. Нужно много и упорно работать, много учиться, чтобы понять всю героическую социалистическую строительству и окончательно выковать и отчеканить те формы, которые дадут нам возможность говорить о советском стиле в архитектуре. Изучая быт советского гражданина, жизнь наших заводов и фабрик и народное творчество, приобщаясь целиком и полностью к великой социалистической культуре, мы сократим время исканий и дадим архитектуру, достойную строительства социализма, совершенно изгнав брак в области проектирования, составляющий на сегодняшний день по отдельным архитектурным организациям от 15 до 40%. Достаточно сказать, что из представленных на утверждение в Отдел проектирования за год 1286 проектов, забраковано 270.

Истекший год прошел главным образом по линии проектирования ансамблей набережных: Котельнической и Гончарной (автор арх. Фридман), Ростовской и Смоленской (автор арх. Шусев), Дорогомиловский (автор арх. П. А. Голосов), Новоспасской (автор арх. Мордвинов), Хамовнической (авторы арх. Ро-





Проект планировки Юго-западной территории, Генплан

жин и Хряков), Фрунзенской (автор арх. Француз) и т. д.

Кроме того, запроектированы ансамбль 1-й Мещанской ул., ансамбль Академии Наук. Проектировался в большом количестве вариантов юго-западный район, а также такие крупные объекты как Дом Наркомтяжпрома, дом ТАСС, вторая очередь метро, мосты через Москва-реку — Устинский, Москворецкий, Крымский, Каменный, Краснохолмский и Крестовский путепровод, аэропорт, Институт литературы и ряд других крупнейших сооружений. Кроме того, мастерские Моссовета были заняты проектированием для всех республик Советского Союза, преимущественно театральных зданий, Дворцов Советов, Домов культуры, универмагов, гостиниц и т. д. Улучшая качество своей работы, мастерские Моссовета увеличили свою продукцию и количественно.

В 1934 году нами было запроектировано 516 объектов, при производственном составе в 579 человек; в 1935 году — 946 объектов с производственным составом в 812 человек. За год, истекший со дня издания постановления СНК и ЦК ВКП(б), мастерские в составе 845 человек дали 1012 проектов. Стоимость проектирования за этот год составила 22.000.000 руб.

Улучшая архитектурное оформление сооружений столицы, мы проявили недостаточно вдумчивое отношение к планировке сооружений. Тысячу раз прав тов. Хрущев, указавший в своем выступлении на строительном совещании в ЦК, что мы еще слишком мало обращаем внимания на внутреннюю планировку, на экономичность наших сооружений.

Осуществляя эти указания руководителя мо-

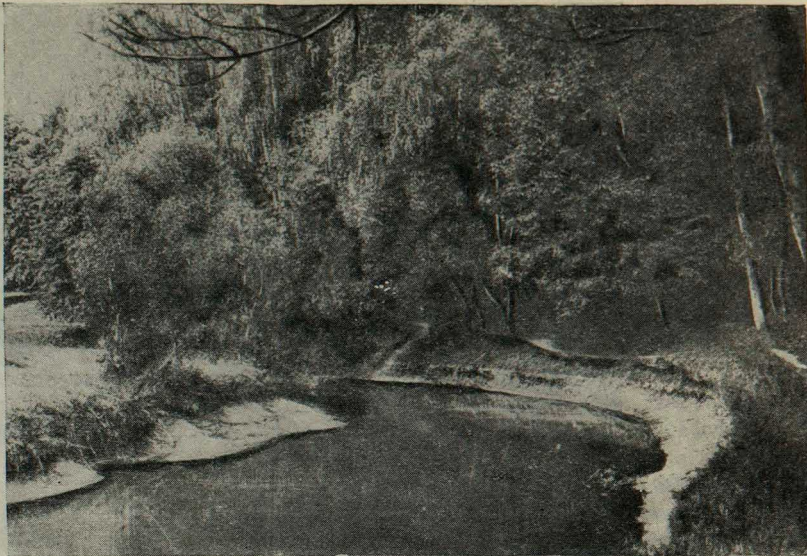
сковских большевиков, мы добились в жилых домах соотношения жилой площади к кубатуре без магазинов 1:7 и с магазинами — 1:9.

На этом, конечно, останавливаться не следует.

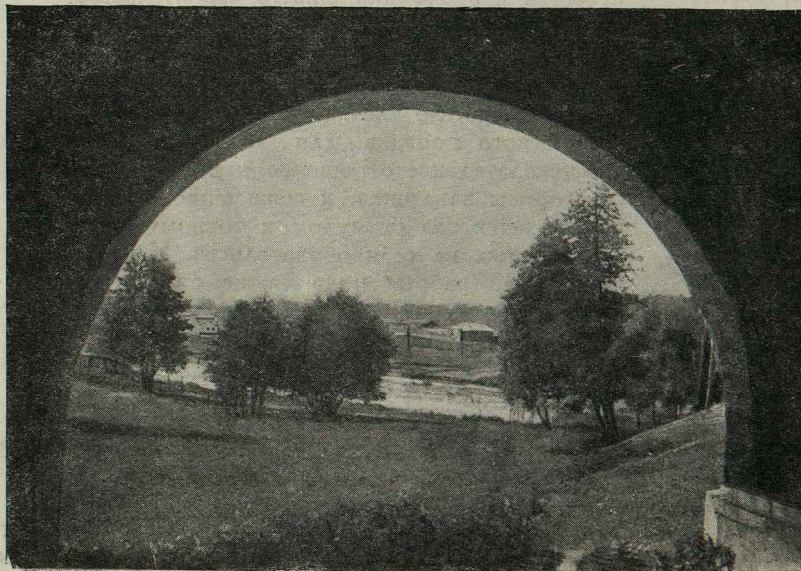
Во всех новых проектах жилищного строительства мы старались запроектировать максимум бытовых удобств: в домах появляются мусоропроводы, стенные шкафы, хорошо организованные санитарные узлы, комнаты для домашней работницы. Исчезает «казенная» планировка квартиры, улучшаются как по архитектуре, так и по качеству столярные изделия, достигается звуконепроницаемость. Но все это лишь первые шаги в направлении улучшения качества и экономики нашего строительства.

Крупным недостатком в нашей работе является вечное запаздывание с выполнением договорных сроков. Расхлябанность в этом отношении, к сожалению, не влекла за собой санкций экономического порядка для авторов проекта, а доброжелательное отношение к проектировщику со стороны заказчика, к сожалению, не служит для архитектора стимулом к точному выполнению взятых на себя обязательств. К недостаткам нашей работы надо также отнести отсутствие творческой работы инженера-конструктора. Проектирование конструкций идет, пока что, по старинке, новые конструкции с большим экономическим эффектом, с применением новых столярных материалов, к сожалению, единичны. Партия и правительство, заботясь об архитекторе и инженере, создали все необходимые материальные и производственные предпосылки для развития творческой мысли архитектора и инженера, и нет никаких объективных причин,

Юго-западная территория. Река
Сетунь в районе Кунцево

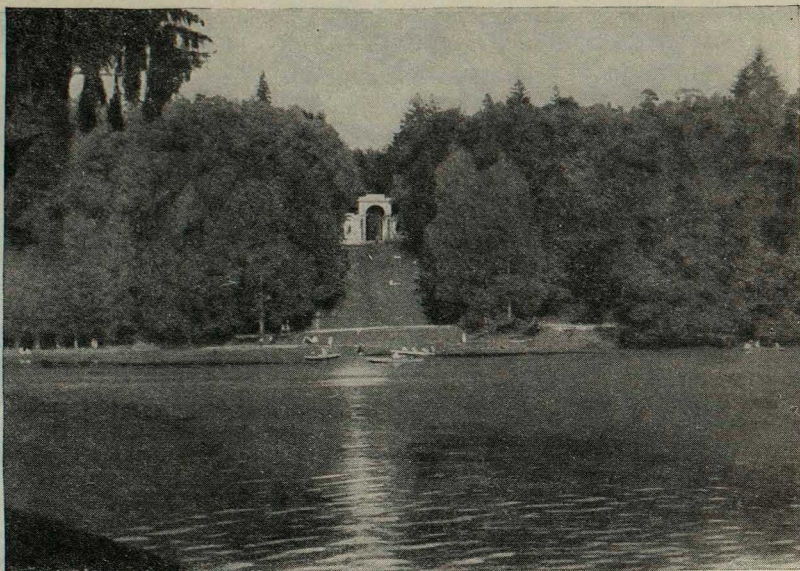


Березовая роща
на Ленинских
горах

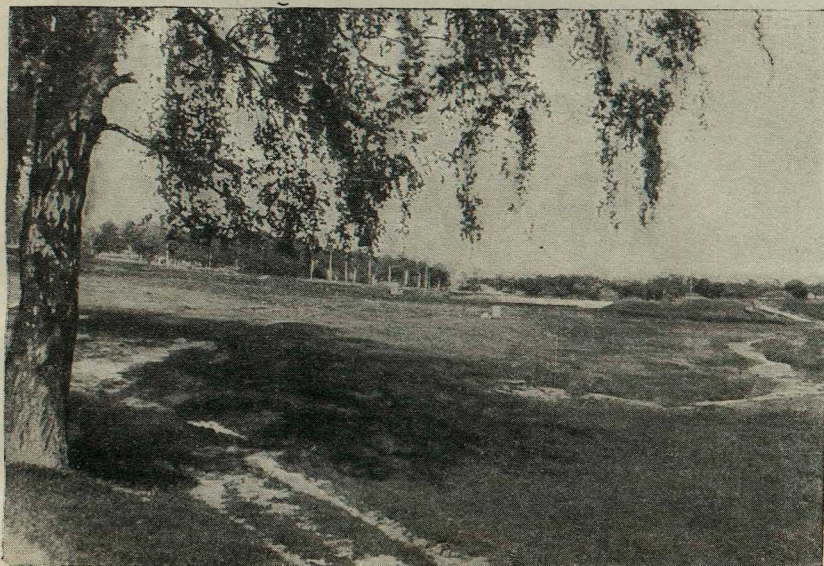


Территория Ленино

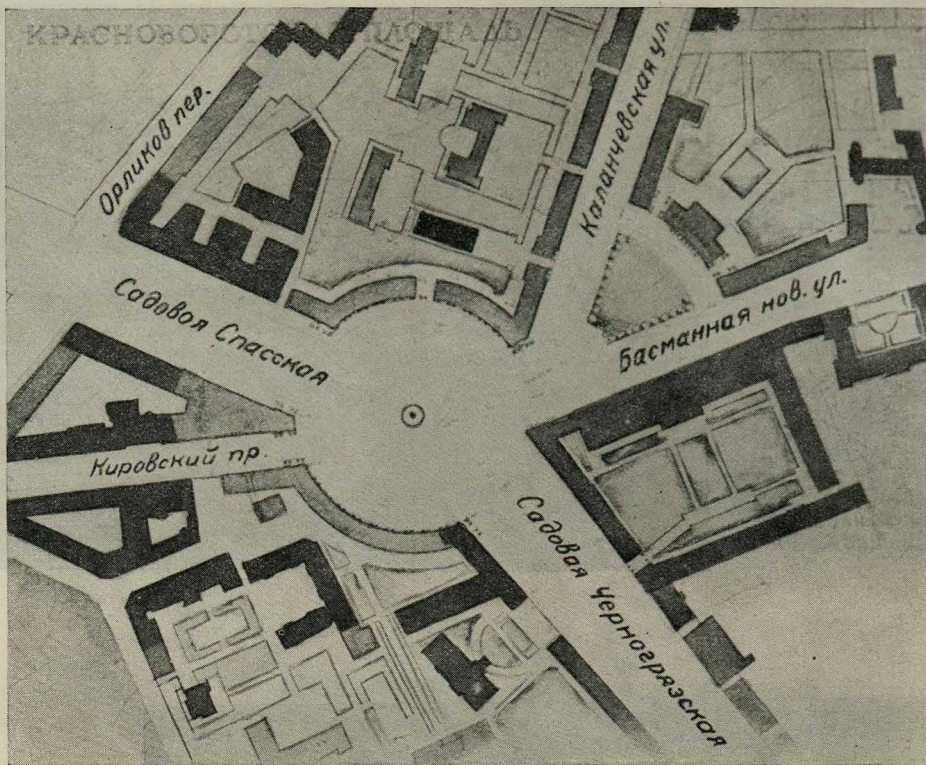
Павильон „Миловиды“
Парк в Ленино



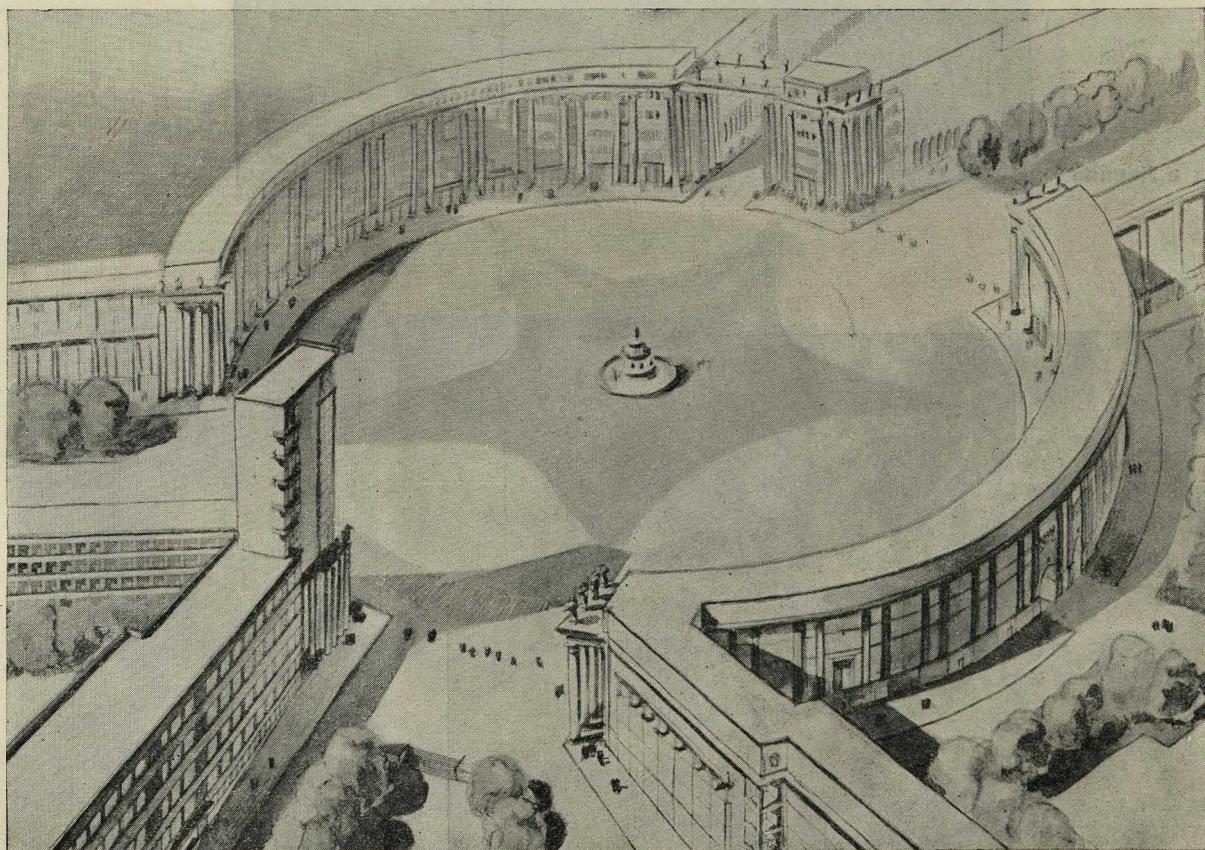
Пруд в Ленино



Уголок Юго-западной территории



Проект планировки Красноворотской площади. Генплан
Архитектурно-планировочная мастерская № 7



могущих служить оправданием недостаточному размаху творческой работы среди наших архитектурных и инженерных кадров.

Объем строительства 1937 года по основным сооружениям (225 школ, около 250 жилых домов и разворот крупнейшей строек Москвы) заставляет нас обратить внимание и извлечь уроки из крупнейших недочетов, имевших место в проектировании и строительстве истекшего года.

Проектирование 1-й Мещанской улицы было сначала поручено 17 различным авторам без какой-бы то ни было согласованности и увязки архитектурного оформления домов. В результате пришлось пересмотреть все 17 проектов в направлении получения архитектурного ансамбля улицы. Но, к сожалению, даже теперь, когда проекты и сметы готовы отстают строительные организации.

Отставание строительных организаций можно объяснить лишь тем, что наши строительные тресты не перестроились на основе решений ЦК ВКП(б) и СНК от 11/II 1936 г. Стахановское движение не получило широкого разворота и методы стахановцев не перенесены на большинство участков, в результате чего план строительства первого полугодия выполнен только на 53%. Необходимы настоячивые мероприятия для того, чтобы план второго полугодия был не только полностью выполнен, но и перевыполнен с тем, чтобы перекрыть недоработку полугодия.

Стахановские методы работы не требуют ни особого оборудования, ни каких либо капиталъ-

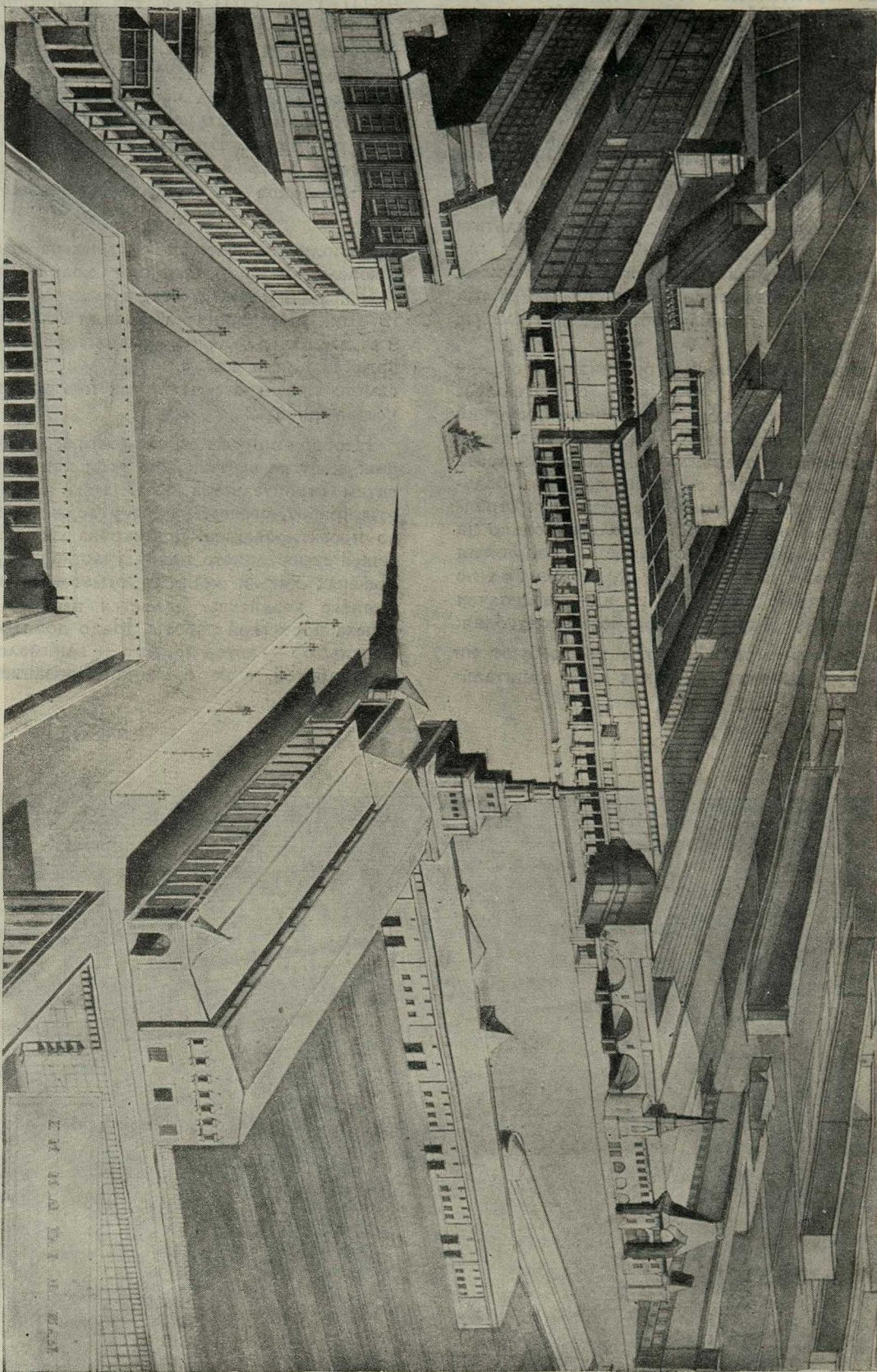
ных затрат и могут быть применены везде при условии внедрения на всех стройках тех конкретных указаний об организации строительства, которые даны в постановлении СНК и ЦК ВКП(б) от 11/II с. г. На Краснопресненской набережной, где на 1 июня было выполнено 95% рабочих чертежей, земляные работы к этому сроку еще не были закончены, экскаватор работал только два часа в сутки и на приемку строительных материалов не обращалось никакого внимания. В свете этого понятно то отставание, которое мы имеем на строительстве жилых домов по Краснопресненской набережной.

Выполнение объема проектных работ по новым школам, жилищам, большому количеству детских садов, родильных домов, проектирование жилого дома Наркоминдела, здания Академии Наук и т. д. ставит большие задачи перед проектными организациями как в направлении организации самого проектного дела, так и в отношении качества работы.

Необходимо уже сейчас составить точный график выпуска чертежей по всем конкретным объектам строительства 1937 года. Планирование этих работ, своевременное утверждение задания по проектированию, подготовка уже теперь чертежей генерального плана участка, с нанесением красных линий, красных отметок и всего подземного хозяйства, является первым условием успеха проектной работы. Надо добиться, чтобы архитектор — автор проекта — занимался проектной работой, а не администрированием и бес-



Проект реконструкции площади Курского вокзала; Перспектива



Проект реконструкции Комсомольской площади. Перспектива

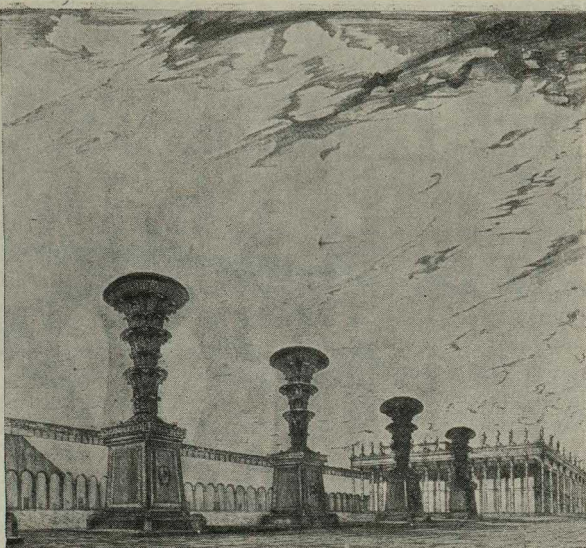
конечным согласованием интересующих его вопросов со всевозможными организациями московского городского хозяйства.

Надо добиться, чтобы те материалы, которые должен дать заказчик, были своевременно им даны архитектору — автору проекта. Мы должны отметить, что подготовка к строительству 1937 года идет из рук вон плохо. Если по школьным участкам мы имеем 150 утвержденных участков с произведенными на них буровыми работами и испытанием грунтов, то окончательное задание на проектирование от ГОРОНО еще не получено, договор не подписан, заказчик, как хозяин, абсолютно не чувствуется.

В отношении жилищного строительства намечены только адреса участков, съемочные работы не сделаны и буровые работы не производились. Задание на проектирование авторам не дано, и сейчас приходится проектировать только типы будущего массового строительства города.

Тремя отделами Московского Совета — городских земель, планировки и проектирования — под жилищное строительство запроектировано 59 участков на набережных, из них: на Новоспасской — 14 (проектирует архитектор автор Мордвинов); на Хамовнической — дополнительно к запроектированным — 10 (авторы арх. Рожин и Хряков), на Дорогомиловской дополнительно — 6 (проектирует П. А. Голосов). На Кожуховской набережной будут впервые проектироваться ансамбли и к строительству в 1937 году намечено 10 домов, на набережной Горького — 7 домов и т. д.

В Юго-западном районе намечено строительство 30 домов; на 1-й Мещанской улице в дополнение к имеющимся проектам будет проектироваться еще 18 домов; на Ленинградском шоссе намечено 22 дома, на Краснопрудной — Руса-

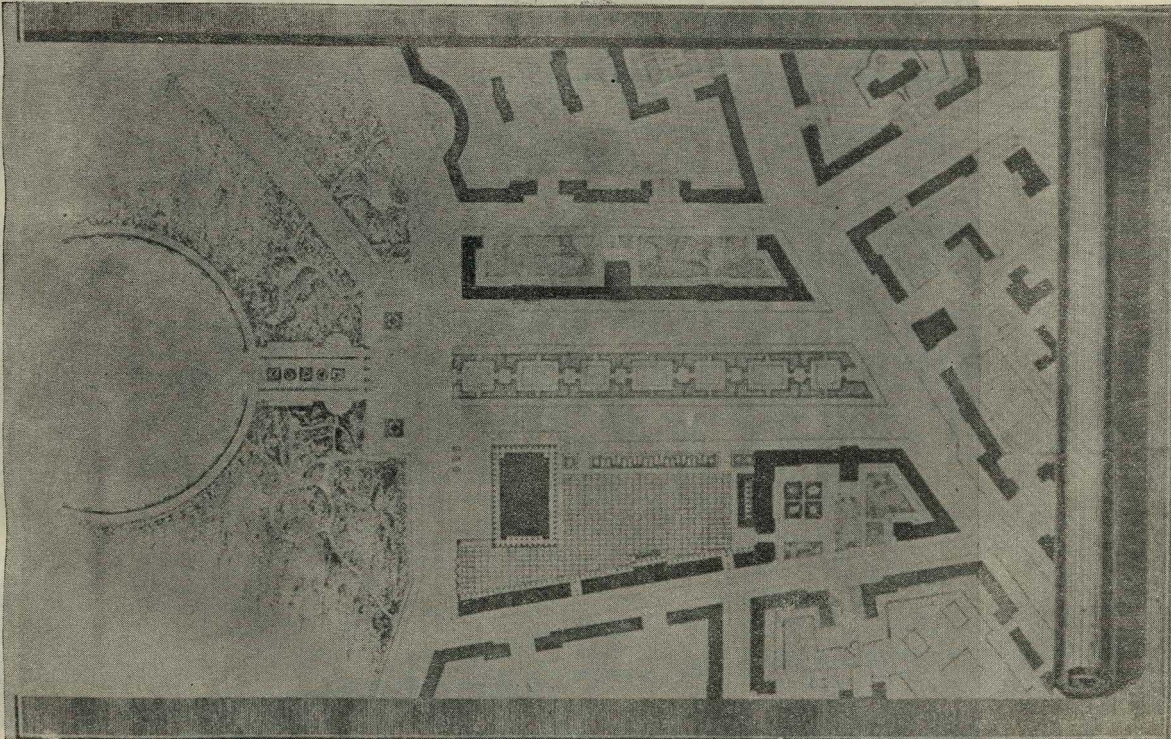


Проект оформления части площади Сокольнического круга. Перспектива

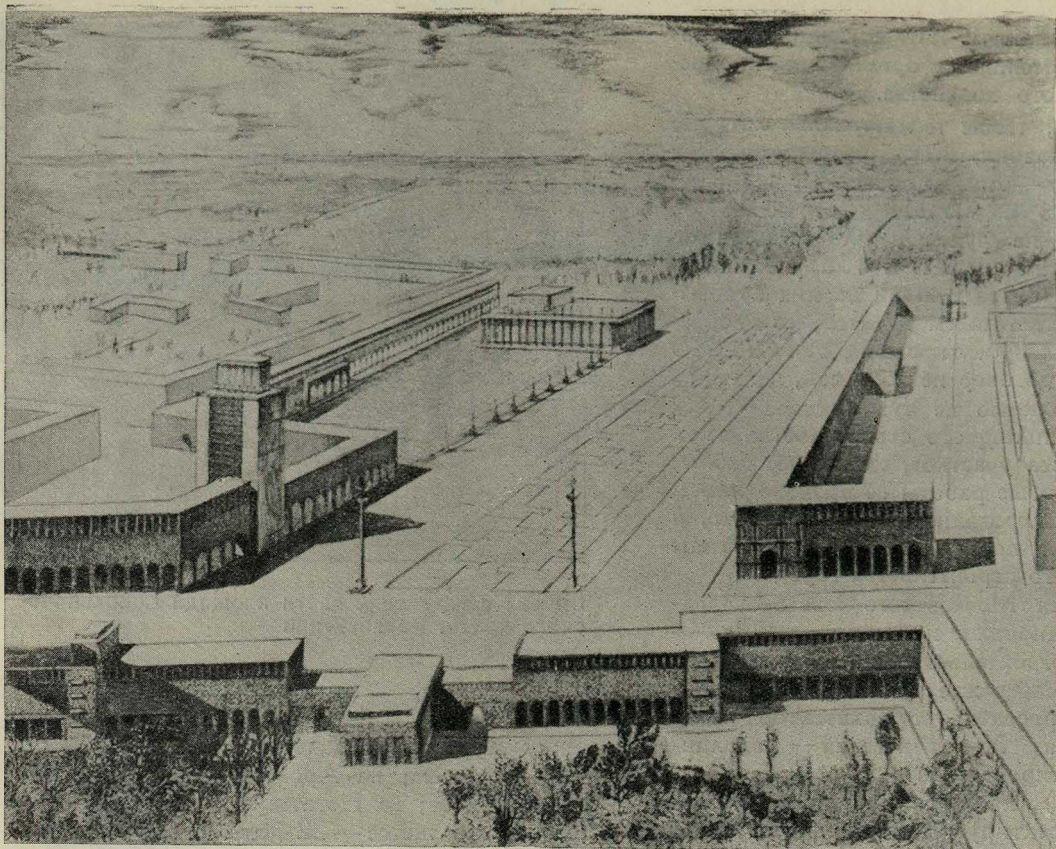
ковской улице — 15 домов; Садовое кольцо между Курским вокзалом и площадью Восстания — 43 дома; на Арбате — Можайское шоссе — 11 домов; на Ногатинском шоссе — 13, на Ярославском шоссе — 22 дома и т. д.

Таким образом, кроме набережных, предполагается к проектированию и застройке 191 участок.

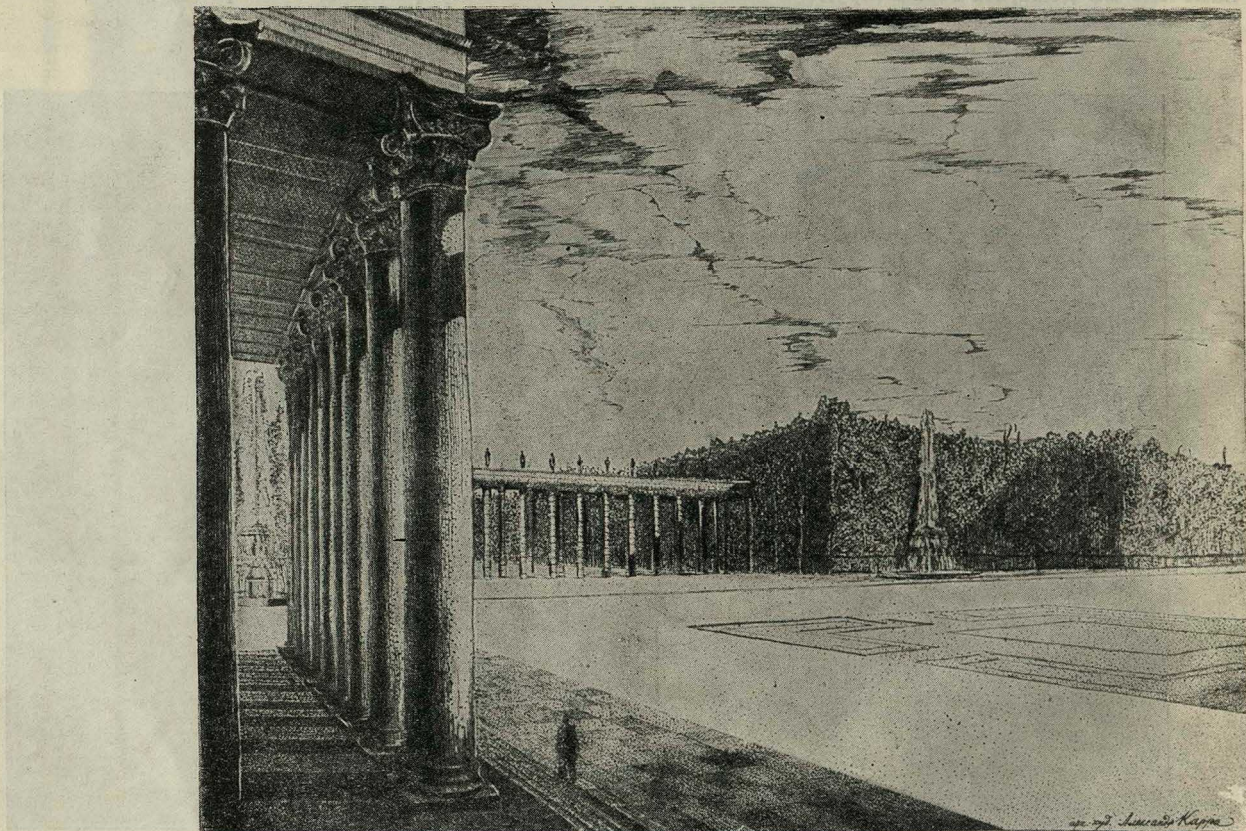
Опыт проектирования 1-й Мещанской улицы должен быть учтен. Необходимо сейчас же позаботиться о таких участках, как Садовое кольцо и Ярославское шоссе и, не дожидаясь утверждения участков к застройке, приступить к ансамблевому решению этих районов.



Проект планировки площади Сокольнического круга. Генплан



Проект реконструкции площади Сокольнического круга. Перспектива



Проект оформления части площади Сокольнического круга. Перспектива

Мы предполагаем разделить Садовое кольцо на шесть архитектурных участков и поручить их проектирование различным мастерским с тем, чтобы добиться таким путем как ансамблевого решения, так и разнообразия в архитектуре, учитывая, что Садовое кольцо будет одной из лучших улиц города. Надо, однако, предупредить всех архитекторов, что то понимание ансамбля, которое сквозит в словах и графических решениях многих из них, — неприемлемо. Мы решительно против того, чтобы проектировались дома длиною в пятьсот метров и высотой в 10, 14 и 16 этажей, причем эта сплошная застройка выдается за ансамблевое решение. Мы решительно против того однообразия архитектурных решений, которое имеется в отдельных проектах, когда исчезает силуэтность, один дом подстригается под другой, а качество переходит в количество. Мы за архитектурную связь в оформлении домов и ансамблевое решение, но мы будем решительно браковать громоздкость, гигантоманию и подчинение интимности архитектуры жилища «каменному мешку». Мы за связь по этажам, стоящих рядом домов, за необходимые разрывы между домами, за силуэтность и решительно против сплошной стены. Только так надо понимать ансамблевое решение в условиях сплошной застройки отдельных участков наших магистралей.

Проектирование Садового кольца не менее, а пожалуй более сложно, чем проектирование ансамбля любой набережной. Природные богатства набережных помогают архитектору, в то время как искривленная кольцевая улица затрудняет архитектурное решение.

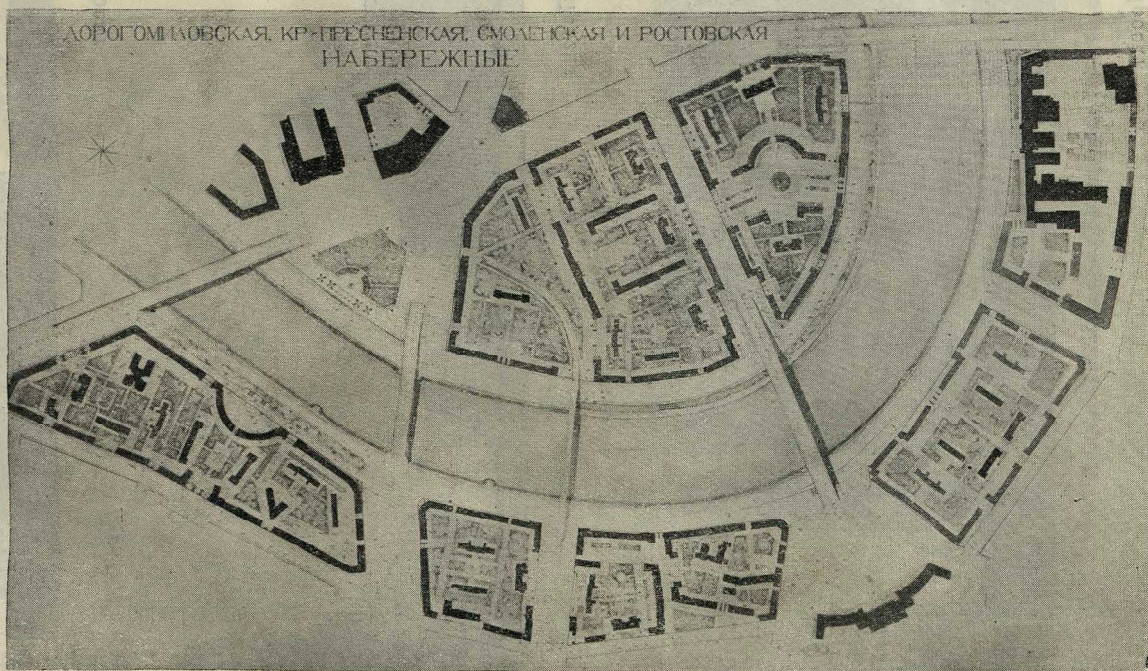
Попытки придать жилью интимность путем раскраски орнамента, введения лоджий гигантских размеров, переноса церковной архитектуры в жилище дают не образ жилья, а крепостной стиль, совершенно неприемлемый для жилого дома. Архитектура Италии, прекрасная в

своих формах, далеко не всегда может быть приемлема в наших климатических условиях. К сожалению, мы видим злоупотребление этими прекрасными формами, механический их перенос в наши условия, что говорит об имеющей место беспринципности архитектурных решений.

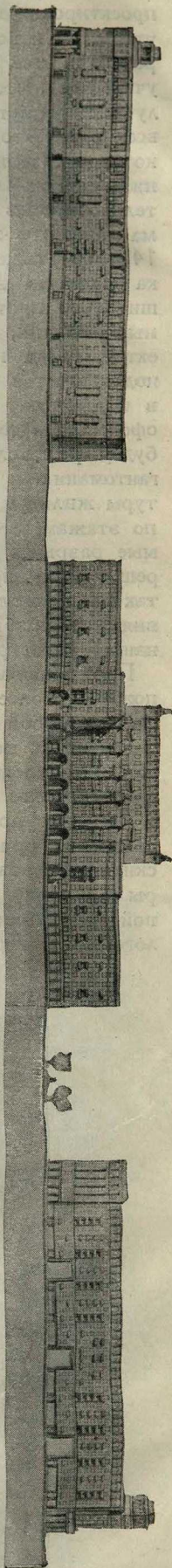
Ошибки прошлого не должны быть повторены. Законное желание архитектора превратить все наши стройки в архитектурные памятники столицы не может быть осуществлено по соображениям экономического порядка. Это дорого обойдется, потребует много квалифицированной рабочей силы и в конечном итоге не даст городу и его отдельным районам лица жилой застройки.

Надо принять все меры к тому, чтобы наши общественные сооружения и жилые дома на главных магистралях были прекрасной архитектурой и облицованы высококачественными материалами, они должны своей внешней архитектурой отражать внутреннее содержание и быть хорошо, добротно и недорого отделаны внутри. Особое внимание необходимо уделять наилучшей планировке жилых ячеек. Желание показать наше богатство очень часто приводит архитекторов при оформлении жилых зданий к навешиванию различных форм архитектуры, измельчанию этих форм и слащавости, что может быть истолковано и понято только как ненужная декоративная роскошь. Советская скромность и советская строгость, как основные линии в творчестве наших архитекторов, нашедшие свое выражение в прекрасных архитектурных формах, должны отражать величие нашего строительства, правдивость и радость нашей жизни. Это и есть социалистический реализм в архитектуре.

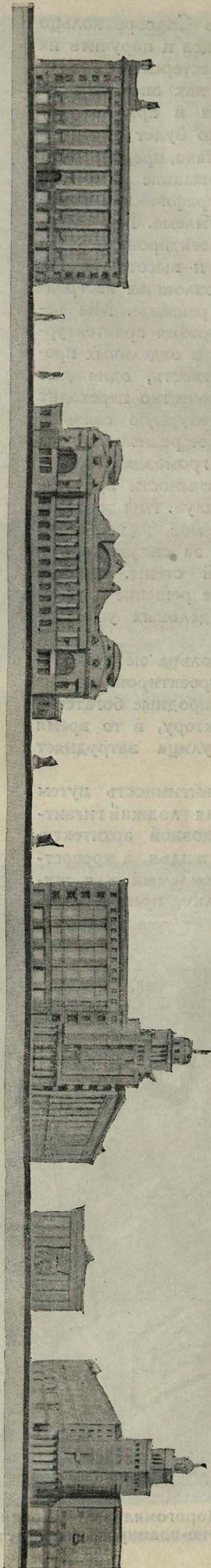
Мы начали нашу работу под конкретным руководством Лазаря Моисеевича Кагановича, явившегося инициатором создания проектных мастерских, формы, целиком и полностью себя оправдавшей. Поэтому не случайно, что это ор-



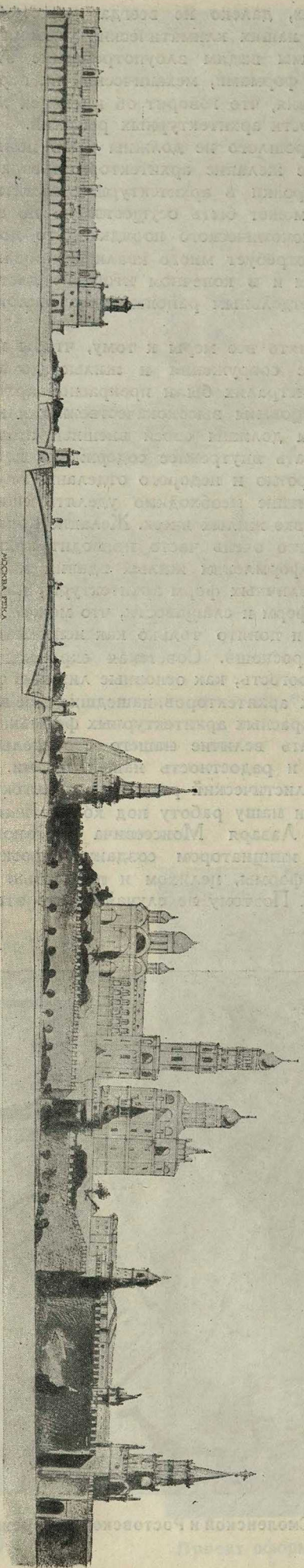
Проект планировки Дорогомиловской, Краснопресненской, Смоленской и Ростовской набережных. Генплан. Архитектурно-планировочная мастерская № 8



Панорама Ново-Арбатской площади. Проект



Панорама площади Киевского вокзала. Проект



Панорама набережной в районе Кремля. Проект

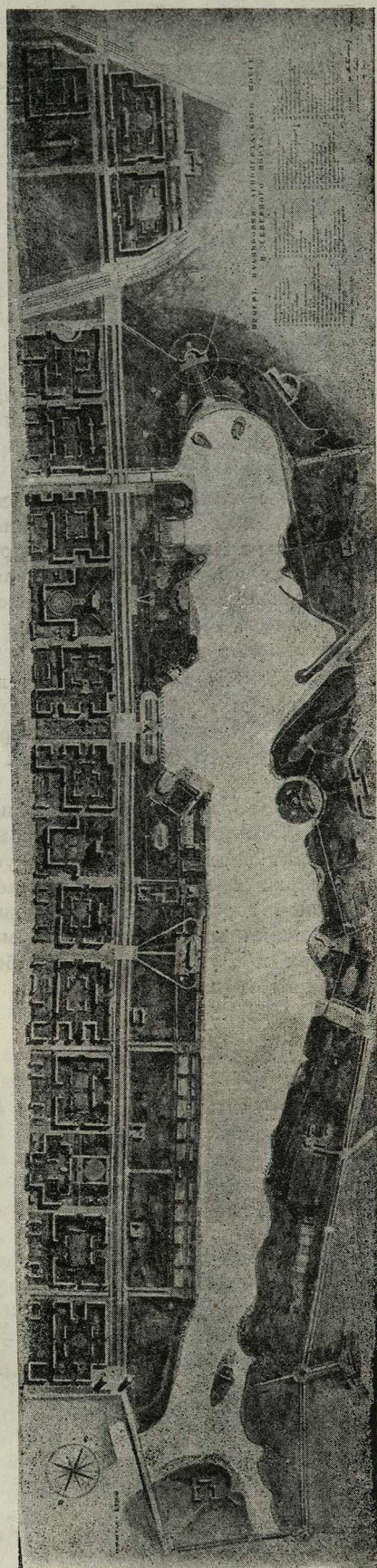
организационное построение проектного дела получило широкое распространение по всему Советскому Союзу.

Сохраняя систему мастерских мы должны будем много поработать над заработной платой, чтобы целиком и полностью выполнить указания ЦК ВКП(б) и СНК о снижении стоимости проектирования и путем перестройки системы заработной платы стимулировать творчество архитектора и инженера-конструктора.

Отдел проектирования должен стать по существу дела штабом технического руководства мастерскими, направляющим их творческую работу, организатором их финансовой, экономической жизни, основным источником загрузки мастерских, добиваясь плановости этой загрузки, решительно изживая в мастерских имеющую место штурмовщину.

Самая широкая творческая автономия мастерских, максимальное стандартизирование строительных деталей, обязательность типовых решений должны стать основными направляющими линиями в деле работ по проектированию. Само собою разумеется, что вся наша работа должна быть проникнута стахановскими методами.

Наряду с некоторыми достижениями в области проектирования имеются и существенные недочеты. Для изжития этих недочетов мы обеспечены всеми материальными и производственными предпосылками. Внимание и помощь, которое нам оказывают МК ВКП(б) и Президиум Моссовета, являются лучшей гарантией того, что план проектирования 1937 года будет целиком и полностью выполнен.



Проект планировки Ленинградского шоссе и Северного порта. Генплан

Вариант планировки Центрального парка культуры и отдыха

В статье, посвященной реконструкции московских парков (№ 8 «Строительство Москвы»), дан анализ двух последних проектов планировки Центрального парка им. Горького. Один из них выполнен арх. А. В. Власовым и К. С. Алабяном, а другой — арх. В. И. Долгановым и М. И. Прохоровой.

Основным недостатком первого проекта являлась, как было указано в нашей статье, недостаточно органическая увязка планировки парка с планировкой района.

В настоящее время в нашем распоряжении имеется материал по законченному арх. А. В. Власовым новому варианту проекта планировки парка им. Горького. В целях получения наиболее полной картины реконструкции парков столицы, необходимо кратко остановиться на анализе и этой работы.

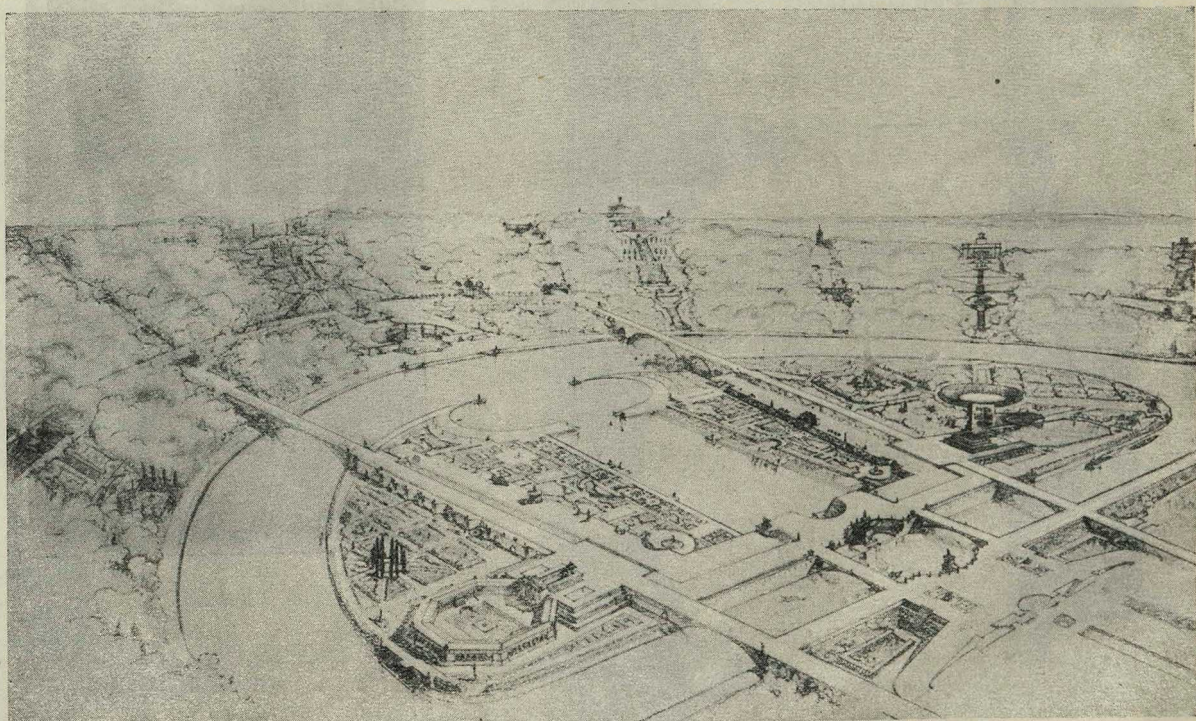
Рассматриваемая работа решает планировку Ленинских гор и Лужников. Повидимому реконструкция существующей партерной части парка и Нескучного сада мыслится авторами по первому варианту их проекта, достаточно подробно разобранному нами в предыдущей статье. В рассматриваемой теперь работе архитектор ставит перед собой задачу увязки планировки парка с планировкой прилегающих к нему районов города. Это стремление выразилось в решении площади и узла магистралей на подходах к Лужникам, в обработке транзитных через парк магистралей и, наконец, в

решении центральной оси композиции, планировочно увязанной с магистралью Дворца Советов.

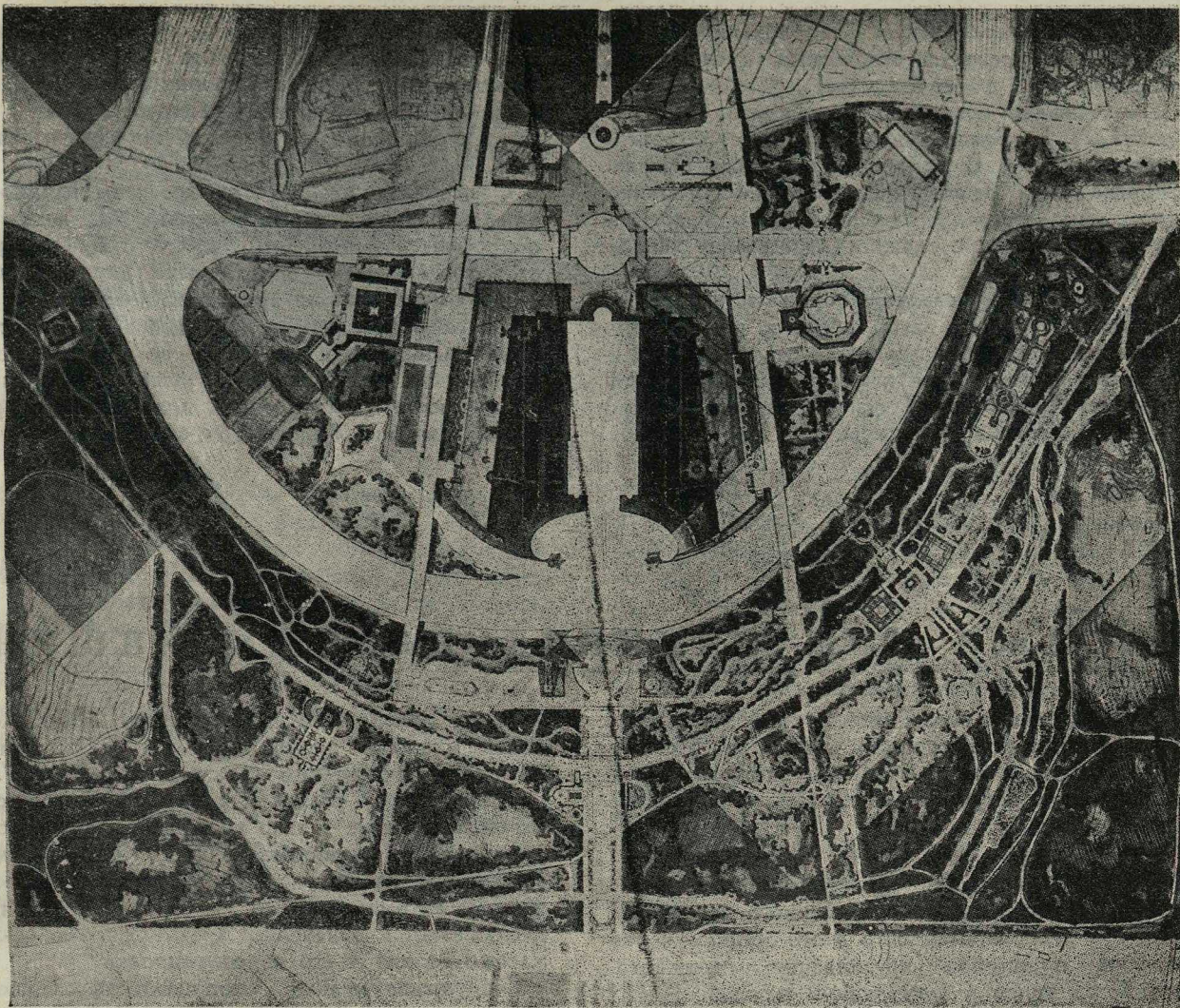
Сопоставляя работу А. В. Власова с работой В. И. Долганова и М. И. Прохоровой (проанализированной в предыдущей статье на аналогичную тему) следует отметить, что, пожалуй, в целом вариант А. В. Власова интереснее. Раньше всего принципиально правильное решил А. В. Власов центральную ось композиции, четко закрепив ее в Лужниках значительным бассейном, а в гористой части богато оформленной магистралью. В варианте В. И. Долганова и М. И. Прохоровой эта часть парка решена менее удачно, так как центральное место Лужников — водоем — не убедителен в своих размерах и имеет конфигурацию сухого рисунка, что не обеспечивает главного композиционного перехода к водяным просторам реки.

В то же время справедливо будет указать, что в нагорной части основное наиболее парадное направление, которое по своей архитектурно-планировочной значимости должно завершать не только всю композицию парка, но и всю композицию этого отрезка магистрали Дворца Советов, в проекте Власова решено не до конца.

Автором найден в основном правильный подход к решению амфитеатра гор и отдельные элементы этого решения, но не само завершение всей композиции, пространственный фокус



Проект реконструкции ЦПК и О. Перспектива. Автор проекта арх. А. В. Власов



Генплан

которой совпадает с центральной осью и требует поэтому особо выразительного завершения. Водоем в Лужниках решен с использованием приемов римских гаваней и хотя пропорции основного водоема взяты удачно и автор хорошо справился с трудной задачей компоновки партеров, примыкающих к водоему, однако этому узлу не хватает того размаха, который был свойственен его римскому прототипу, тем более, что гигантский естественный амфитеатр гор требует значительно большего водяного зеркала, что создало бы более активный пространственный контакт обоих различных берегов реки.

Далеко не все элементы «обводнения» Лужников решены одинаково удачно. Например сопряжение рассмотренного водоема с рекой и проектируемым рукавом явно не удалось, оно еще не прорисовано, так как появились выступы неубедительных форм. В этом же комплексе неудачна и случайна конфигурация самого рукава реки, подающего воду к детскому стадиону.

Автору удалось найти более мягкие формы береговой аллеи в нагорной части парка. В то же время бровка гор достаточно хорошо закреплена объемами, обеспечивающими определенный силуэт всей композиции нагорной части.

Магистралей, соединяющие центр города с его Юго-западным районом, пересекают Ленинские горы. В варианте В. И. Долганова и М. И. Прохоровой это пересечение запроектировано в выемках, а в варианте А. В. Власова — в тоннелях. Несмотря на то, что осуществление второго предложения обойдется вероятно значительно дороже, это предложение интересно, так как открывает большие возможности в архитектурной обработке узлов пересечения и не нарушает целостности амфитеатра гор. Правда оформление тоннелей еще не разработано; взятие в тоннель таких мощных магистралей требует особенно тщательного подхода, так как здесь необходимо избежать «погребов».

По обеим сторонам транзитных магистралей в Лужниках запроектированы как в том, так и в другом варианте значительные парковые сооружения. Следует признать, что объемы, фланкирующие магистрали через Лужники, у А. В. Власова решены менее однообразно и интереснее, чем у В. И. Долганова и М. И. Прохоровой, чего нельзя сказать о планировочном решении этих участков в целом.

Обращает на себя внимание неудачная компоновка планировочных форм в районе детского стадиона, случайно нарезанных и близких друг другу по конфигурации. Это создаст пла-

норовочно-неоправданную раздробленность всего участка, чреватую осложнениями при существовании этих форм в натуре.

Изложенное позволяет утверждать, что вариант А. В. Власова нуждается еще в серьезной доработке. В работе чувствуется спешка. Многие узлы решены недостаточно органично (комплекс детского стадиона, тоннели и др.), а некоторые излишне сложно (пересечение канала в Лужниках).

В заключение следует пожелать, чтобы в дальнейшей работе автор обратил особое внимание на проблему завершения центральной оси амфитеатра гор. Нам кажется целесообразной обработка центральной оси не только малыми формами (спуски, лестницы, каскады и т. д.),

но и значительным комплексом архитектурных объемов, вознесенных высоко над городом и пространственно перекликающихся с его основными архитектурными центрами, давая в то же время правильную ориентировку перспектив.

Освещенные работы над проектом планировки центрального парка Москвы, как и другие подробно рассмотренные нами в предыдущей статье, показывают определенное движение вперед по пути поисков архитектурного образа советского парка. Эти поиски необходимо постоянно расширять и углублять не ограничиваясь проблемами планировки, а решая одновременно и вместе с планировкой архитектуру сооружений парка и архитектуру его зелени.

Инж. КОБЗАРЬ

Гаражи для индивидуальных машин*

Обслуживание гаражами быстро увеличивающегося и перспективного автопарка Москвы принадлежит к числу наиболее сложных задач в комплексе вопросов, связанных с планировкой Москвы.

Основные причины этого таковы: недостаточность, техническая несовершенство, дробность и распыленность современного гаражного фонда и непроработанность этого вопроса в отношении принципов организации гаражного хозяйства, типов и конструкции гаражей.

Современный парк легковых машин в Москве состоит из 7000—8000 единиц. Между тем количество специальных легковых гаражей составляет 1507, которые обслуживают только около 2000 легковых машин, или 30%. Остальные легковые машины распределены по автобусным, грузовым и, главным образом, смешанным гаражам, число которых составляет свыше 1000.

Гаражами для легковых машин и смешанных различной емкости по данным на конец 1935 года обслуживается следующее количество легковых машин.

Тип гаража	Е м к о с т ь					
	от 1 до 4	от 5 до 10	от 11 до 25	от 28 до 50	от 51 до 100	от 101 и выше
Легковые . . .	1464	32	7	3	1	—
В них машин .	1480	196	111	116	74	—
Смешанные . .	835	218	56	23	5	5
В них машин .	858	531	323	315	185	462

Таким образом число гаражей большой емкости (как специализированных легковых, так и смешанных) крайне незначительно и большинство легковых машин хранится в гаражах незначительной емкости.

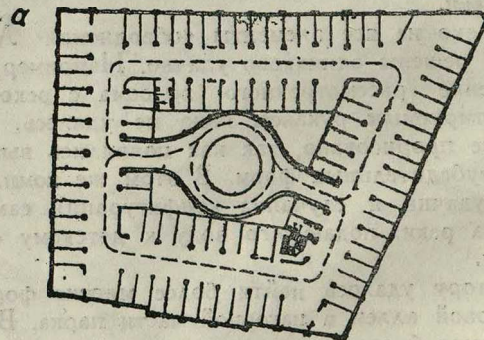
Следует отметить, что число индивидуальных владельцев машин в настоящее время состав-

ляет по данным ОРУД всего около 1000. Легковые машины индивидуального пользования распылены по мелким гаражам учреждений.

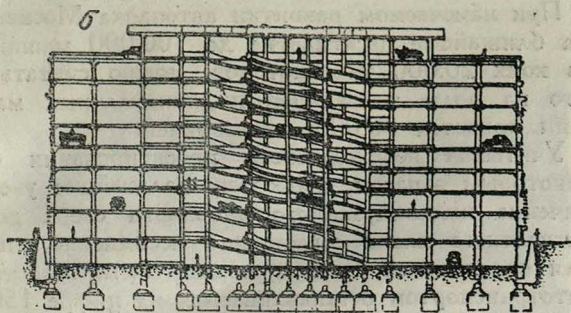
Дальнейшее развитие мелкого гаражного строительства не только не позволит технически рационально организовать обслуживание машин и обеспечить удобство пользования собственным автомобилем, но привело бы к ряду затруднений в отношении архитектурного оформления города и его перепланировки.

Сооружение мелких, технически несовершенных, гаражей вызвало бы необходимость организации для заправки и смазки машин специальной сети станций обслуживания, бензинозаправочных станций, вулканизационных мастерских и пр. Это загромодило бы город архитектурно неоформленными зданиями, а следовательно не позволило бы отвести для этого участок в центральных и жилых районах города. В конечном счете все это затруднило бы индивидуальное пользование автомобилем.

Для стоянки и хранения машин индивидуального пользования должен быть разработан такой тип гаража, который позволил бы расположить его в центральных частях города и жилых кварталах, не ухудшая ни архитектурного оформления города, ни рациональной организации жилых кварталов, ни санитарно-тех-



Многоэтажный гараж фирмы „Фиат“ в Риме на 1000 машин. План этажа



Гараж „Фиат“ в Риме, оборудованный пандусо
Разрез здания

нических условий. Этим гаражом и должен явиться большеемкий гараж-стоянка, оборудованный соответствующими помещениями для профилактики, смазки, заправки, смены частей и т. п., многоэтажного или подземного типа, то-есть так называемый гараж-гостиница.

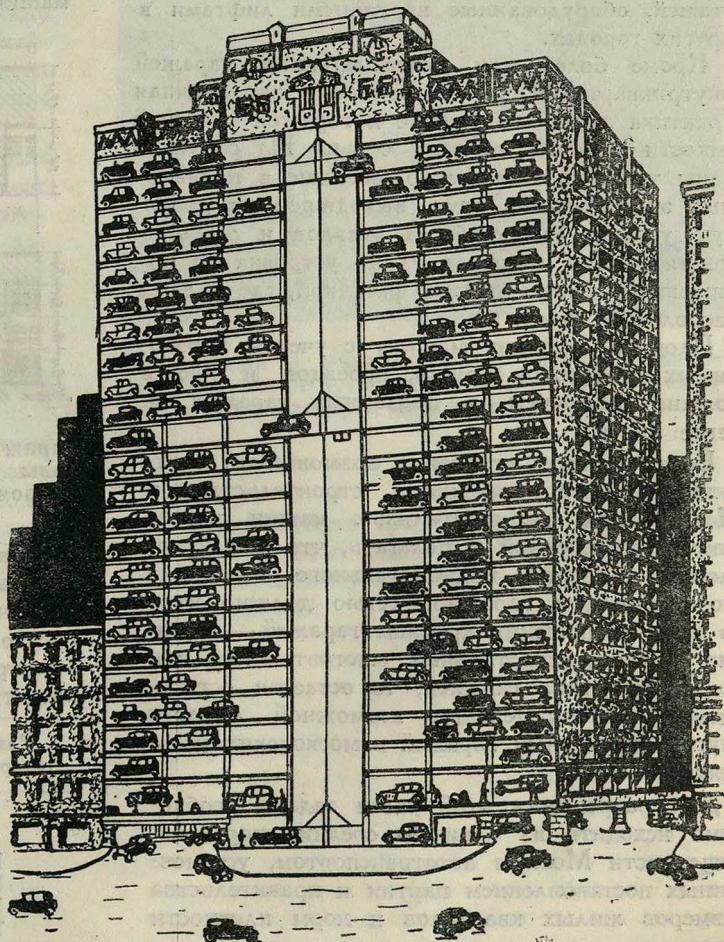
Этот принцип подтверждает и заграничная практика, где число индивидуальных машин составляет в настоящее время до 80% всего автопарка, общая численность которого определяется сотнями тысяч (Берлин — 39640, Париж — 106909, Лондон — 97849, Нью-Йорк — 800.000, Чикаго — 406916). При совершенно иных социально-экономических условиях и наличии целых автохозяйств у буржуазии, дороговизна земельных участков, все-таки, привела

зарубежные страны к необходимости разрешения гаражной проблемы путем строительства двух основных типов гаражей: крупных гаражей-гостиниц общего пользования на самостоятельных участках и гаражей для обслуживания определенного квартала, домов, универмагов, вокзалов, гостиниц и т. п. в пределах этих зданий.

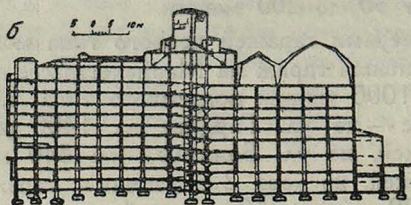
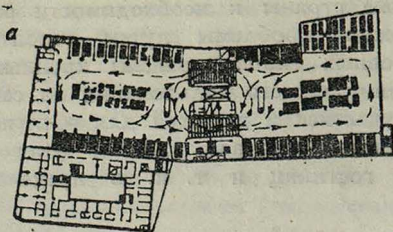
Емкость гаражей первого типа составляет не меньше 200 и до 1000 и более машин, а вторых, от 50 до 200 машин.

Примерами гаражей первого типа могут служить: новый гараж на Мариенштрассе в Берлине на 1000 машин подземного типа; гаражи в Париже — на ул. Гардине на 1400 машин в 8 этажей, на ул. Бонвиль — на 840 машин в 10 этажей, из коих 2 подземных; гараж в Риме на 1000 машин, 10-этажный, из коих 1 подземный; гараж Кент в Нью-Йорке на 1000 машин в 24 этажа и др.; 25-этажный гараж «Квингси» в Чикаго на 1000 машин; 11-этажный гараж в Праге.

Эти гаражи оборудуются либо лифтами, либо пандусами, а иногда обоими видами устройств и должны занимать, по расчетам германского специалиста инж. Мюллер, площадь не менее 2000 кв. м. для гаражей пандусного типа и 400 кв.м. для гаражей, оборудованных лифтами, при средней площади от 15 до 25 кв. м. на одну машину, включая обслуживающие помещения, располагаемые обычно в первом этаже.



Гараж „Квингси“ в Чикаго на 1000 машин



11-этажный гараж в Праге, оборудованный пандусом.

Постройка гаражей второго типа (внутриквартальных) в Пруссии узаконена специальным постановлением и является обязательной для застройщиков.

Гаражное строительство подземного типа для группы домов нашло практическое применение в ряде городов. Построен подземный гараж под двором в жилом комбинате «Эльба» в Гамбурге на 50 машин, в Мюнхене при отеле «Кенисгоф» на 60 машин, Альбрехтовский гараж в Берлине на 150 машин и др.

Кроме того известны проекты квартальных гаражей в Филадельфии и надземные в 5—6 этажей, оборудованные наружными лифтами в других городах.

Кроме более или менее крупных гаражей внутриквартального характера заграничная практика знает сооружение и гаражей меньшей емкости в домах на одну семью. На рисунках даны такие гаражи, расположенные в подвальных этажах части дома, выходящей на дворовую улицу. Для удобства въездов и расположения гаража дворовая улица устроена на пониженной отметке против фасадной, где у дома расположен сквер.

Площадь на одну машину с учетом необходимых разворотов машин, проездов и прочее должна составлять в подземных гаражах не менее 25 м².

Если на этом основании возможность внутриквартального гаражного строительства в Москве для индивидуальных машин можно считать выясненной и полагать, что при намечаемом развитии индивидуального автопарка его обеспечение гаражной сетью должно идти по пути сооружения крупных гаражей — гостиниц и внутриквартальных многоэтажного или подземного типа гаражей, то остается остановиться на определении возможной емкости внутриквартальных гаражей в московских условиях.

Для разрешения этой части задачи необходимо исходить из каких-то средних норм насыщенности Москвы автотранспортом, установленных постановлением партии и правительства размеров жилых кварталов и норм плотности населения.

При намечаемом развитии автопарка Москвы на ближайшее десятилетие до 100.000 машин, из коих 20.000 таксомоторов, можно считать, что на долю владельцев индивидуальных машин придется 80.000 автомобилей.

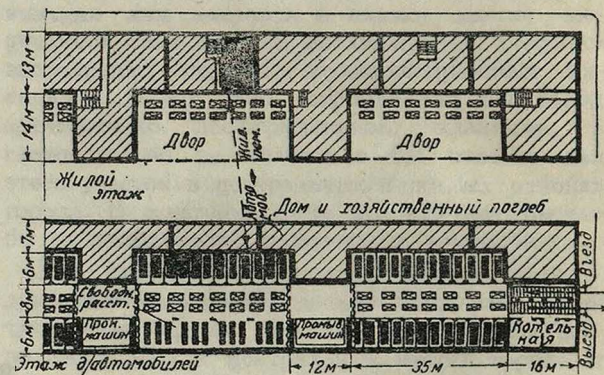
Учитывая необходимость проектирования с некоторым запасом, поскольку дальнейшее увеличение индивидуального автопарка сверх десятилетнего плана совершенно несомненно, мы для определения средней нормы насыщенности автотранспортом останавливаемся на цифре 150 тыс. машин.

При проектируемом населении в 5.000.000 человек средняя насыщенность автотранспортом составит 1 машину на 30 жителей.

При типовом квартале будущей Москвы площадью от 9 до 15 га с плотностью от 400 до 500 человек емкость внутриквартальных гаражей может быть рассчитана на основании следующей таблицы:

Площадь квартала	Количество населения при плотности на га		Число машин при плотности на га	
	400 чел.	500 чел.	400 чел.	500 чел.
9 га	3600	4500	120	150
10 "	4000	5000	135	170
12 "	4800	6000	160	200
14 "	5600	7000	185	235
15 "	6000	7500	200	250

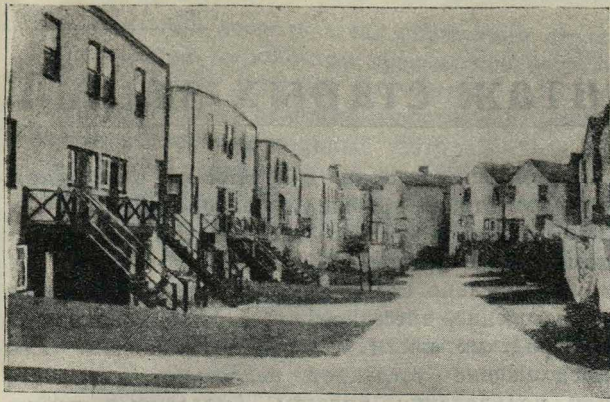
Таким образом, минимальная емкость внутриквартального гаража может составить 120 машин, а максимальная — 250 машин при условии 100% обслуживания индивидуальных машин внутриквартальными гаражами. По-



Гараж в Берлине на 150 машин, занимающий подвалы по фасадной линии и часть подвалов под двором

стройка внутриквартальных гаражей в каждом квартале для владельцев машин представляет несомненные удобства, так как максимальное расстояние от квартала до гаража, учитывая периметральную застройку кварталов, может составить:

Размер квартала	Размер сторон	Расстояние от гаража
9	300 × 300	150
10	250 × 400	200
12	300 × 400	200
14	350 × 400	200
15	300 × 500	250 при среднем от 75 до 125 м.



Въезды в подвальные гаражи домов

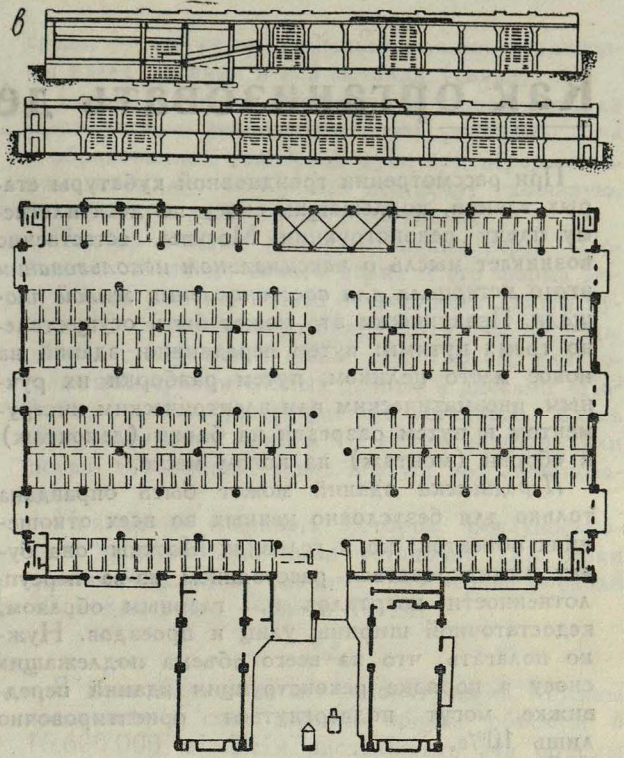
Однако, при установленной норме в 25—30 м² на одну машину постройка внутриквартальных гаражей наземного многоэтажного типа потребовала бы выделения из общей кубатуры квартала от $30 \times 5 \times 120 = 18000$ м³ до $30 \times 5 \times 250 = 37500$ м³, то-есть сооружения самостоятельного и довольно большого здания.

Учитывая это обстоятельство и принятый коэффициент застройки квартала в 0,25, следовало бы отказаться от постройки самостоятельных гаражей наземного типа в каждом квартале и типовым внутриквартальным гаражом признать подземный.

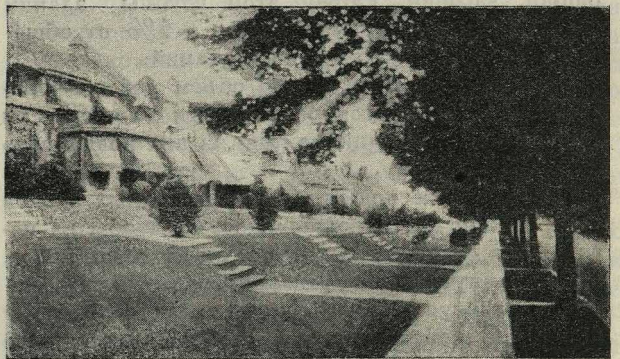
В застроенной части города, где сооружение внутриквартальных подземных гаражей не представляется возможным при сохранении опорной застройки или при густой сети кварталов небольших размеров (от 9—10 га) и неблагоприятных естественных условиях, возможно иное решение, а именно: строительство гаражей-гостиниц многоэтажного типа, большой емкости на самостоятельных участках для обслуживания жителей нескольких кварталов.

Это решение несколько ухудшит удобство пользования машиной, но зато представляет несомненные преимущества в отношении архитектурного оформления, а также позволит совместить в одном гараже обслуживание индивидуальных машин, машин учреждений и организаций при наличии смешанного характера кварталов жилой и общественной застройки, а в дневные часы использовать такой гараж как стоянку и не загружать улиц.

Если исходить из периметра сооруженных многоэтажных гаражей, речь о которых была выше, то размер участка для такого гаража может составить при емкости в 1000 машин около 1,5 га, считая коэффициент застройки 0,25, а площадь для самого здания около 0,4 га.



План и разрез гаража в Филадельфии, расположенного под двором



Линия домов в Филадельфии с газонами, позволяющими достигнуть разность в уровнях между отметкой по фасаду и дворовой улицей

С точки зрения архитектурного оформления сооружение такого здания в 10—20 этажей не должно по нашему мнению встретить каких либо затруднений.

Как организовать демонтаж старых зданий*

При рассмотрении грандиозной кубатуры старых зданий, подлежащих сносу по десятилетнему плану реконструкции Москвы, естественно возникает мысль о максимальном использовании этого материала для восстановления жилой площади. Практически это может быть осуществлено тремя путями: путем передвижки зданий на новое место целиком, путем разборки их ручным, пневматическим или электрическим инструментом и путем разрезки на блоки (демонтаж) и сборки (монтаж) на новом месте.

Передвижка зданий может быть оправдана только для безусловно ценных во всех отношениях объектов; но в условиях Москвы, она будет лимитироваться расстоянием из-за переплотненности кварталов и, главным образом, недостаточной ширины улиц и проездов. Нужно полагать, что из всего объема подлежащих сносу в порядке реконструкции зданий передвижке могут подвергнуться ориентировочно лишь 10%.

Снос зданий может быть допущен только после сопоставления трех сравнительных калькуляций — на передвижку, разрезку на блоки и снос. Очевидно, что на снос могут быть обречены только здания с кладкой на слабых растворах, деформированные и вообще малоценные в экономическом отношении, а также часть зданий специального назначения в прошлом — колокольни, башни, часовни. Объем этой группы зданий можно принять ориентировочно в 5% от общего объема подлежащих сносу зданий.

Таким образом, основной объем работ — около 85% — придется на разрезку зданий на блоки и последующий монтаж из них новых объектов.

При монтаже новых зданий из старых блоков дело должно быть поставлено так, чтобы из нескольких старых зданий получить одно новое, с новой внутренней распланировкой и даже новой конфигурацией в плане, если это будет нужно. С конструктивной стороны это вполне осуществимо, так как старая кладка стен содержит в себе достаточные запасы прочности, а архитектурные трудности должны быть преодолены.

Попытка производить разрезку каменной кладки на блоки осуществлялась у нас неоднократно, но результатов, отвечающих всем требованиям дела, ни в одном из известных автору случаев не было достигнуто.

Разрезка каменной кладки на блоки при помощи врубовой машины практически может быть осуществлена только при условии производства работ с земли или со специально укрепленного настила или перекрытия, а это чрезвычайно затрудняет применение врубовой машины для этой цели (вследствие большого ее веса) и не дает необходимой эффективности. (Попытка использования врубовой машины имела место в Москве при разборке Китайгородской стены в 1934 году).

Применение тросов для этой же цели также имело место на той же Китайгородской стене в 1934 г., но и эта попытка не увенчалась успехом и была прекращена.

Значительно большего внимания заслуживает предложение, внесенное доцентом одного из ленинградских институтов тов. Ивановым. Его предложение устраняет недостатки устройств при пользовании тросом (медленные темпы резки, быстрая изнашиваемость стального дефицитного троса, неосуществимость резки в горизонтальной плоскости); кроме того, оно более экономично по затратам и должно быть более эффективным. Идея этого предложения заключается в следующем:

С одной стороны стены располагается мотор с маховиком, с другой — контргруз. Нитка, соединяющая противовес с маховиком, состоит из трех частей: две постоянных по длине части — со стороны противовеса и со стороны маховика — с крючками для присоединения третьей — сменной, работающей части нитки.

Рабочая часть нитки, по мысли автора, должна состоять из двух-трех сплетенных проволок с звездообразными вставками через некоторые промежутки по длине; вставки эти должны иметь наварку из металла «Победит». Один конец нитки закрепляется или к пальцу на маховике или в его радиальной прорези для создания переменного поступательного движения. Второй конец нитки прикреплен к противовесу, обеспечивающему постоянную натяжку нити и обратное движение, а наличие в этом устройстве системы механических блоков даст, по мнению автора, возможность производить и горизонтальную разрезку каменной кладки.

Однако, несмотря на вполне вероятную экономичность такого устройства (предложение тов. Иванова не прошло еще экспериментальной стадии), есть в нем сомнительные моменты. Частая смена работающей части и нитки, значительные потери времени на сокращение ее длины при снижении линии прореза в стене, затраты времени на установку механических блоков и неизбежные остановки из-за необходимости разрезки металлических связей в кладке другим приспособлением (автогеном) — позволяют сделать вывод, что в конечном итоге общая скорость резки вряд ли обеспечит соответствующую удельную трудоемкость на единицу объема демонтажа (хотя бы порядка 0,30).

Все же при простейших крановых устройствах — в виде стрел для съема и погрузки блоков — этот способ резки каменной кладки может играть подчиненную в реконструкции роль и иметь место при ограниченной общей кубатуре группы сносимых зданий, т. е. вообще там, где применение вполне индустриальных методов еще не начинает быть рентабельным.

Предлагаемое нами устройство для резки каменной кладки представляет собой сочетание мачтового крана с двумя самостоятельными, вращающимися вокруг мачты, фермами, причем на

одной из них располагается подвижная тележка с подъемным устройством мощностью до 5 тонн, а на другой — режущее устройство.

Выбор такой грузоподъемности для крана основан на ходовом тоннаже автотранспорта и на наличии в разрезаемой кладке карнизных и перемышечных блоков (карнизные и часть цокольных блоков желательнее брать максимально го объема и веса, а перемышечные — из-за наличия в них металла — целиком).

Мачта крана располагается на продольной оси здания. Она имеет в основании распределительную подушку с креплением в существующих перекрытиях демонтируемого здания и расчленивается в верхней части одним или двумя ярусами растяжек. Длина горизонтального пояса ферм — вылет стрелы крана — предполагается в 8,5 м., диаметр же обслуживания по оси здания составит 17 м. При пользовании этим краном совершенно освобождается наружный фронт работ, подчас едва достаточный для пропуска транспорта по вывозке каменных блоков и других элементов демонтируемого объекта, что особенно важно в условиях демонтажа зданий в центре города.

Основные требования, предъявляемые к режущей установке, это — *скорость*, обеспечивающая удельную трудоемкость порядка 0,20 на единицу объема демонтажа, и *непрерывность действия* установки. Таким требованиям может отвечать только *вращающийся диск*.

Примерный диаметр потребного диска для нашей установки составляет около 150 см. (из расчета двухстороннего пропила стены толщиной в 4 кирпича, то есть около 112 см). Возможность разворота диска для резки в двух взаимно перпендикулярных плоскостях может быть обеспечена или посредством криволинейного вала, или шарнирным поворотом всей системы на 90° .

Не подлежит сомнению, что металлический диск, наваренный соответственно подобранным составом абразива, обеспечит пропил одного квадратного метра кирпичной кладки в течение 6—8 минут. Некоторого уменьшения скорости можно ожидать лишь при разрезывании металлических связей, но и обычная железная связь сечением в 5 см будет резаться в 10—15 секунд.

Дисков такого диаметра, наваренных абразивом, наша промышленность еще не выпускает (очевидно, из-за отсутствия потребности), поэтому временно от применения их придется воздержаться.

Диски с припайкой в торце алмазов по 0,25 карата каждый, прекрасно работающие, по американским отзывам, в однородной минеральной

среде, — на резке каменной кладки непригодны из-за наличия в ней металла (связи).

Только диски с шахматной вставкой металла «Победит», с включением через умформер тока и образованием вольтовой дуги при перерезывании металла, безусловно обеспечат хорошую, безотказную резку кирпичной кладки.

Подбор «шага» для расстановки зерен «Победит», величина самого зерна и его форма могут быть решены только экспериментальным путем. Желательно изготовить хотя бы образцы дисков с абразивом диаметром 150 см. для составления сравнительных данных с дисками «Победит» в экспериментальной установке. Заказ этот, возможно, принял бы завод «Ильич» или новый абразивный завод в Луге под Ленинградом.

Примерные мощности моторов, обслуживающих предлагаемую нами установку для резки каменной кладки, таковы: для крана — около 30, а для диска — около 40 квт.

В десятилетнем плане реконструкции Москвы предусмотрен снос зданий общим объемом в 16.600.000 м³. Если расположить эти объемы по годам не так, как составлена официальная таблица, а с возрастанием объемов по наклонной прямой, то на 1941 год придется объем подлежащих сносу зданий порядка 1,8 млн. м³.

Принимая этот объем (1,8 млн. м³) в основу расчета, находим, что количество потребных для демонтажа крановых установок приведенного нами типа составит около 80 единиц, а для монтажа — около 60. Если годовое число часов работы кранов такого типа можно гарантировать близким к установленным правительством нормам, то коэффициент использования их по времени (Кв) и коэффициент интенсивности их (Ки) должны быть для демонтажа старых объектов пересмотрены.

Исходя из уплотненного использования транспорта, вес основных блоков (80% всего количества их) будет доводиться до 2,5 тонн, а перемышечных, карнизных и цокольных (20%) — до 5 тонн, при средней поверхности пропила одного блока около 2,20 м².

Полный демонтаж одного здания объемом в 10.000 м³ может быть выполнен в 30 суток, а полный монтаж здания объемом в 30.000 м³ — в 60 суток.

Стоимость одного кубометра наружного объема новых зданий из старых блоков с видоизмененным фасадом должна, по нашим расчетам, составить около 35 рублей. В дальнейшем стоимость демонтажа и монтажа может быть снижена.

Реконструкция Москвы и типовое строительство

Сущность индустриализации строительной промышленности состоит в превращении строительной площадки в монтажный цех, в котором происходит максимально-механизированная сборка зданий из заготовленных фабрично-заводским путем частей и деталей. Из этого ясно, что решение проблемы перевода строительной промышленности на индустриальный путь требует комплексного подхода, ибо индустриализация заключается не только в механизации самих строительных процессов, но и в надлежащей организации работ и подготовке (изготовлении) фабрично-заводским путем стройматериалов и деталей.

Если строительная индустрия США складывалась постепенно, и постепенно же, по мере роста и развития стройиндустрии, создавались отдельные конструкции, строительные детали и элементы, за изготовление которых взялась самостоятельная, технически сильно оснащенная, промышленность строительных материалов, то у нас еще и на сегодня не только нет развитой стройиндустрии, но нет еще и самостоятельной промышленности стройматериалов: всякая более или менее крупная стройка создает свои подсобные предприятия и самостоятельные стройдворы. Больше того! — У нас нет разработанных и апробированных компетентными органами конструктивных решений ни в области жилищно-коммунального, ни в области промышленного строительства.

Задачей научно-исследовательской и практической строительной мысли является дать наиболее эффективные в технико-экономическом отношении решения зданий и разработать необходимый ассортимент материалов и изделий для осуществления этих решений. Задача не ограничивается разработкой лишь номенклатуры материалов и элементов, — задача ставится значительно шире: должна быть разработана номенклатура, должны быть даны технические и технологические решения предлагаемых полуфабрикатов и изделий, должно быть дано их технико-экономическое обоснование. Иными словами, ассортимент — это не только простой перечень необходимых стройэлементов, — это промзадание, готовый заказ нашей промышленности.

Именно так поставил вопрос в конце прошлого года Главстройпром НКТП в своем директивном письме к научно-исследовательским институтам. Главстройпром предложил строительным институтам дать оптимальные решения промышленных и жилищно-коммунальных зданий. Показателями оптимальности этих вариантов являются: вес здания, трудоемкость работ, стоимость здания и быстрота монтажа. В отношении жилых и общественно-коммунальных зданий Главстройпром НКТП установил, что вес здания не должен превышать $0,25 \text{ тн/м}^3$, причем на 1 м^3 здания должно затрачиваться не более $0,30 \text{ чел./дней}$; монтаж одной секции, включающей две четырехкомнатные квартиры, при высоте здания до 7 этажей, должен осуществляться в срок не более 30 дней.

В соответствии с этими установками научно-исследовательские институты обязаны дать решения не отдельных конструкций или частей здания, а зданий в целом.

Решение этой задачи имеет огромное практическое значение. Достаточно сказать, что около 70% жилых и общественно-коммунальных зданий мы строим в кирпиче и камне, то-есть в материалах, почти исключающих механизацию, требующих большого расхода рабочей силы и дающих дорогостоящие дома, обладающие, к тому же, большим весом. Именно потому, что наше строительство, в основном, ориентируется на кирпич, мы почти не знаемстроек, которые заканчивались бы в течение одного года и, наоборот, знаем очень большое количество зданий, сооружаемых на протяжении 3-х, 4-х и более лет.

Проработка оптимальных решений, предложенных Главстройпромом НКТП, близится к концу. Не имея возможности дать все показатели и варианты предлагаемых решений, мы сообщим лишь основные моменты, проработанные Центральным научно-исследовательским институтом промышленных сооружений (ЦНИПС-ом), а именно — основные характеристики работ в отношении жилых и общественно-коммунальных зданий.

В своих научно-исследовательских работах ЦНИПС стремился не только к наилучшим с технической точки зрения вариантам, но ставил своей целью дать такие решения, которые целиком и полностью обеспечивали бы максимальное соответствие здания своему назначению. Иными словами, под «оптимальностью» решения ЦНИПС понимал не только определенные весовые, скоростные, трудовые и стоимостные показатели, но также и показатели, дающие наилучшие характеристики здания с точки зрения его эксплуатационных качеств. И это поставило ЦНИПС на путь координирования проблем строительной физики с проблемами строительной техники: звукопоглощение, звукоизоляция, вопрос цвета и света, вопросы климатизации и обеспечения максимальных удобств и максимальной рациональности помещений с точки зрения их соответствия своему назначению, — все это вопросы, которые ЦНИПС учитывал при разработке различных вариантов решений.

Стремясь к максимальному внедрению в строительную практику подлинно индустриальных методов производства работ, ЦНИПС разработал ряд решений, в которых сборность здания не ограничивается сборностью одних только стен: все здание решается в сборных конструкциях. Им предложены следующие решения: сборный железобетонный каркас, металлический каркас, варианты стен системы проф. В. П. Некрасова и каркас Мелана с различными вариантами стен.

В качестве заполнителей для каркасных зданий предложены: блоки системы инж. Г. Г. Булычева, керамические камни, сборные элементы

стен системы Дранси и варианты блоков с архитектурной отделкой.

Предлагаемые решения дают, — также сборные, — эркера, лоджии и балконы.

Перекрытия решены в следующих вариантах: сборные железобетонные настилы (балки: ЦНИПС'а, Грубера, «Рapid», Швeller, Дранси, полуциркульные центрофугированные), сборные блоки (настил-блок типа Грубера, легкобетонный настил-блок, настил-блок типа блок ЦНИПС'а, гипсолитовый настил-блок); сборные плиты по балкам (гипсолитовые плиты с бумажными трубами, гипсолитовые плиты с железной арматурой, пустотелые шлакобетонные плиты, керамзитобетонные (балки), монолитные перекрытия (часторебристые: в металлической опалубке междуэтажные и чердачные с керамическими и легкобетонными вкладышами, с деревянными ящиками).

Эти решения предусматривают следующие разновидности перегородок, изготовляемых и монтируемых индустриальным способом: деревянная щитовая с прокладкой из шевелина или картона, щитовая каркасная, облицованная стромфанерой, щитовая каркасная из брусков, перегородки из гипсолитовых плит (5 разновидностей) и, наконец, из пустотелой керамики.

Крыши, изготовляемые и монтируемые индустриальным способом, предусматриваются также различных вариантов. Основных типов крыши в разработанных ЦНИПС'ом проектах — три: большого уклона, малого уклона и плоская (два варианта). Для крыш большого уклона предусмотрены варианты — бесстропильной и стропильной крыш; для крыш малого уклона — с деревянными щитами под руберойд и с пенобетонными плитками.

Принцип сборности и индустриальности сохранен также и при решении лестниц, которые предусмотрены: на железобетонных косоурах по железобетонной плите и на металлических косоурах по металлическим складкам. Все разновидности решений даются для двух- и трехмаршевых лестниц. Предусматривается также обработка лестниц сухой штукатуркой.

Из решений окон заслуживают внимания видоизмененные и усовершенствованные окна шведского типа. Эти окна — однорамные с двойным остеклением, но конструкция их такова, что сохраняет доступ к внутренней стороне стекол, благодаря чему стекла в любой момент могут быть протерты либо промыты. Это большое достижение по сравнению с обычными рамами с двойным остеклением, где доступ к внутренней стороне стекла совершенно исключен.

Предложен ряд решений полов индустриального типа, а также колонн и других деталей и частей зданий.

Все предлагаемые ЦНИПС'ом решения обеспечивают как индустриальные методы изготовления запроектированных стройдеталей (на специальных механизированных фабриках и заводах), так и индустриальные методы сборки зданий.

Такая постановка вопроса сама по себе исключает возможность дальнейшего кустарничания на стройках, так как изготовление предлагаемых ЦНИПС'ом деталей возможно лишь фабрично-заводским путем.

Совершенно естественно, что то, что проделано в настоящее время ЦНИПС'ом, только первый шаг, лишь начало огромной работы, которую необходимо продолжить и выполнить в кратчайший срок.

Необходимо, чтобы для вариантов, проработанных ЦНИПС'ом, были разработаны тщательно продуманные и обоснованные проекты организации работ, при отсутствии которых дать окончательное предпочтение тому или иному из вариантов — невозможно. Необходимо также, чтобы конструктивные решения подверглись тщательной архитектурной обработке, ибо новые конструкции должны быть воплощены в новые, достойные нашей эпохи, архитектурные формы. Действующие стандарты на строительные материалы и стройдетали должны быть решительно пересмотрены. И, наконец, необходимо более решительно перейти к типовому проектированию, которое, не обезличивая архитектора и конструктора и оставляя им достаточно широкие творческие возможности, дало бы возможность строителям вести массовое строительство на базе предлагаемых типовых решений (в основу которых положено строительство из типовых или стандартных элементов и деталей, изготовляемых фабрично-заводским путем).

Только при таком, комплексном, подходе возможно решение тех огромных задач, которые стоят перед строителями Москвы и только при этих условиях можно обеспечить реализацию генерального плана реконструкции Москвы в те сроки, какие намечены партией и правительством.

Одним из важнейших моментов строительства является, конечно, создание соответствующей производственной базы по изготовлению стройдеталей, и очередной задачей строительных научно-исследовательских институтов является разработка типовых проектов соответствующих заводов для обеспечения строек реконструируемой Москвы всеми необходимыми материалами и полуфабрикатами.

Проблема стеновых материалов

Грандиозная программа строительства г. Москвы со всей остротой ставит вопрос о стеновых материалах, средняя годовая потребность в которых на предстоящее десятилетие, по самым осторожным подсчетам, составляет не менее 1150 млн. штук кирпича. В частности, потребность в кирпиче для 1936 года исчислена в количестве 920 млн. штук.

Баланс 1936 года по стеновым материалам сведен с огромным дефицитом (108,8 млн. штук кирпича), покрыть который существующие кирпичные заводы Моссовета и области не могут.

В начале 1936 г. этот дефицит был значительно больше, но изменение программы по заводам Мосгорстромтреста сократило его по кирпичу на 50 млн. штук. В данное время заводы треста борются за программу в 305 млн. штук кирпича по обжигу и 390 млн. штук по сырцу.

Перенос опыта городских кирпичных заводов на заводы области, соревнование стахановцев области и города увеличит отпуск кирпича Москве с областных заводов с 402 до 450 млн. штук. Однако и при этих условиях потребность в кирпиче остается не покрытой в количестве 50,8 млн. штук.

Ликвидировать этот разрыв можно только путем организации производства шлако-бетонных камней полигонным способом на самих строительных площадках.

На последующие годы положение с кирпичем еще более осложняется, так как производственная мощность всех действующих заводов Мосгорстромтреста, начиная с 1938 года, уменьшится в силу того, что ряд заводов (Верхне-Котельский, Нижне-Котельский, Лениногорский) целиком выбывает из строя (исчерпано сырье), а некоторые другие заводы (Бескудниковский) по той же причине и по планировочным соображениям приостановят работу отдельных печей.

Общий объем всех печей, действующих заводов Мосгорстромтреста, равняется 28254 м³. При съеме с 1 м³ 1150 штук обожженного кирпича в месяц общая производительность заводов за 11 месяцев работы печей составляет 357,413 тыс. штук.

По указанным выше причинам, мощность печей в последующие годы понижается.

Потери в ближайшие 4 года составят 37,5% общей мощности всех действующих заводов Мосгорстромтреста. Перевод Тучковского клинкерного завода полностью на производство строительного кирпича хотя и даст эффект, но не ослабляет потерь.

Таким образом, перед кирпичной промышленностью Москвы стоит задача реконструировать существующие заводы и построить новые.

Реконструкция действующих заводов согласно разработанному плану должна осуществляться в направлении:

Перевода печей всех заводов (за исключением выбывающих в ближайшие годы: В.-Котельского, Н.-Котельского и Лениногорского) на круглогодичную работу как за счет организации сухого прессования и установки прессов Шпент-

лера и Мелия, так и за счет постройки искусственных сушилок;

максимальной механизации трудоемких процессов добычи и транспортировки сырья и сырья от прессов к сушилкам и из сушилок в печи, выгрузки кирпича из печей и погрузки на транспорт;

организации на отдельных заводах (Бескудниковском, Черемушкинском) изготовления разного рода пустотелых и многодырчатых блоков.

На 7 действующих заводах Мосгорстромтреста имеется всего 21 печь. Из них 8 печей, как указывалось выше, выбывают в ближайшие 4 года. 3 из них имеют искусственные сушилки, а из остающихся 13 печей только 4 оборудованы сушилками, остальные 9 — работают на естественной сушке.

После осуществления плана реконструкции заводов, круглогодичная работа 5 печей из 13, остающихся в работе, будет обеспечена искусственными сушилками и 8 печей будут обслуживаться 16 пресами Шпентлера или Мелия, причем 6 из них должны быть установлены в 1936 г., а остальные 10 — в III и IV кварталах 1937 года.

План реконструкции предусматривает одновременно капитальный ремонт и перевод на разряжение всех искусственных сушилок. Печи Черемушкинского и Воронцовского заводов в 1936 году капитально ремонтируются и реконструируются. Такие же работы будут проведены в 1937 году по всем остальным печам. Для увеличения производительности прессов устанавливаются автоматы Келлера.

Для получения пустотелых блоков намечается дополнительная установка импортных прессов: на Бескудниковском заводе — пресса Гриземана, с вводом в эксплуатацию в 1937 году; на Черемушкинском и Бескудниковском заводах — вакуум-прессов Хондле (по одному на каждом), с вводом в эксплуатацию в 1936 году, и автоматов Келлера.

Осуществление намечаемой реконструкции требует вложения в 1936 г. в действующие заводы, сверх предназначенных на капитальный ремонт средств, дополнительно 4511 тыс. руб.; остальная сумма, около 12 млн. руб., переходит на 1937 год.

Строительство заводов должно идти так, чтобы уже в 1937 году начали вступать в эксплуатацию новые мощности. Такими заводами должны быть Бескудниковский на 30 млн. штук и Воронцовский на 15 млн. штук кирпича.

В 1937 году намечается начать строительство Хотьковского завода, первая очередь которого должна быть введена в эксплуатацию в III квартале 1937 года.

Необходимо также начать в 1937 году строительство заводов Хлебниковского и «Нового» (Ступино или Дмитров), с таким расчетом, чтобы первая очередь Хлебниковского завода была введена в эксплуатацию в IV квартале 1937 года, а первая очередь «Нового» завода —

во второй половине 1938 года. В первом квартале 1938 года должен быть пущен Суковский завод — на 30 млн. штук кирпича.

На строительство Воронцовского и Бескудниковских заводов в 1936 году выделяется 7760 тыс. руб., с отпуском в 1937 году остальных средств для полного завершения всех работ по этим заводам.

На проектирование четырех заводов: Хотковского, Суковского, Хлебниковского и «Нового» выделяется в 1936 году — 1229 тыс. руб. лей.

Общие затраты 1936 года на капитальный ремонт и реконструкцию действующих кирпич-

ных заводов, а также на строительство и проектирование новых заводов, определены в сумме 20.400 тыс. рублей.

Но и при осуществлении этой программы строительства новых и реконструкции действующих кирпичных заводов значительный дефицит в стеновых материалах должен покрываться по 1938 год исключительно за счет производства шлакобетонных камней на самих стройках полигонным способом.

Строящие организации, строители и проектировщики должны быть к этому готовы, чтобы из-за недостатка стеновых материалов не сорвать план строительства.

В. В. УСПЕНСКИЙ

Вооружить десятника оперативным планом

Характер работы в строительстве отличается от условий работы в стационарном предприятии промышленного типа тем, что фронт работы на стройке весьма разбросан и разнообразен, причем значительное количество работ выполняется ручным способом при большом удельном весе подсобных рабочих. Этим определяется и особый характер низового планирования в строительстве, — планирования организации работ и расстановки рабочих, подчиненных десятнику.

Планирование работы десятника имеет огромное практическое значение. Между тем, редко можно встретить на наших стройках десятников, в записной книжке которых имеется план-расчет конкретной расстановки подчиненных им рабочих и звеньев.

Что должен предусмотреть и какой отрезок времени должен охватить план десятника, кем и когда он должен составляться, кто должен его утверждать и какие меры должны быть приняты к тому, чтобы план сделать действенным? — вот круг вопросов настоящей статьи, ставя которые, мы рассчитываем на широкий отклик практических работников строек — производителей и плановиков.

Главное в плане — расстановка рабочих с учетом: квалификации, состава звеньев, последовательности и объема работ, сроков перехода рабочих с одной точки фронта на другую этого же объекта или другого сооружения, создания максимально благоприятных условий для высокой производительности труда, подготовки фронта работы вспомогательными рабочими.

Обеспечение работ материалами, соображения по подготовке механизмов и освещения также должны быть учтены при составлении плана работы десятника.

Форма оперативного плана десятника, приводимая здесь, включает сведения о выдаче производственных заданий, а также графу для отметок о выполнении плана.

Методика разработки плана во всех случаях будет определяться конкретными условиями фронта работ. Ряд необходимых практических

указаний в этой области выходит за пределы задач, поставленных в этой статье и, по нашему мнению, заслуживает особого освещения.

Десятник должен иметь план своей работы на декаду: Попытка планировать работу на месяц, как показал опыт, значительно обесценивает план как оперативный документ. Из этого, конечно, не следует делать вывода о том, что декадный план должен составляться оторванно от задач, поставленных перед строителями данного объекта. План десятника — это дополнение и конкретизация графика стройки на короткий отрезок времени — десять дней.

Тенденция оторвать декадный план десятника от общей перспективы, определяемой графиком работ по конструктивным элементам или по заданию в целом, должна быть заранее осуждена.

Составителем оперативного плана может быть только сам десятник. Именно он, а не прораб, не плановик, должен тщательно обдумать и всесторонне обеспечить успех работы на своем участке на все дни декады.

Значит ли это, что десятник должен составлять свой план без прораба, не получив его указаний о работе на предстоящую декаду? Конечно, нет! Прораб должен указать решающие участки работы, определить точки соприкосновения и моменты взаимодействия в работе десятника и подчиненных ему рабочих с работой другого десятника и его рабочих, предупредить десятника о времени переброски и снятия с его участка других рабочих, о расстановке рабочей силы на случай изменения климатических и атмосферных условий (дождь, мороз и т. д.).

Прораб обязан оказать десятнику необходимую помощь в составлении плана и научить десятника планировать свое время и работу.

План на декаду, например, с 11 числа должен быть готов не позднее утра 10 числа; прораб обязан успеть прокорректировать и утвердить его в соответствии с этим требованием.

Борьба за действенность плана должна начинаться с борьбы за его качество, за его реальность. Сделать план действенным — это, прежде всего, предварительно продумать и умело ор-

Довести оперативный план до исполнителя — значит поставить цель, которая должна быть достигнута к концу декады, обеспечить условия для организации социалистического соревнования и работы по-стахановски, совместно с рабочими наметить решение поставленных задач в намеченный срок.

Допустимо ли изменение плана в процессе работ? В тех случаях, когда это диктуется необходимостью, избежать изменения плана нельзя, но при этом следует подчеркнуть, что оно вносится десятиником только с разрешения прораба.

[illegible]

Не нужен ли для этого оперативный план младшего командира стройки — десятника?

Нужны заводы строительных растворов*

Одним из важнейших условий индустриальных методов строительства, особенно в каменных и отделочных работах по сооружению зданий, является организация централизованного приготовления строительных растворов.

Наглядным примером может служить завод строительных растворов, построенный в этом году для обслуживания строительства подсобных предприятий подмосковного Химкомбината. Центральный завод строительных растворов был построен здесь потому, что управление строительством, в результате экономических изысканий, пришло к выводу, что:

1) индивидуальная «построечная» заготовка извести и маломощные установки-мешалки весьма трудоемки и не экономичны; 2) так называемые «местные» заготовки строительных растворов сильно стесняют строительные площадки, вызывают значительные расходы по их уборке и отнюдь не ведут постройки по пути строительной культуры и 3) характер производства строительных растворов в условиях строительных площадок почти исключает необходимый контроль за качеством растворов.

Если подсчитать те материальные затраты, которые вызываются «построечной» заготовкой строительных растворов, то необходимость организации централизованного их приготовления станет совершенно очевидной.

Отметим попутно, что расходы по организации и последующей ликвидации построечных установок для производства растворов колеблются в пределах от 2 р. 50 к. до 6 р. за 1 м³ раствора, тогда как так называемые дополнительные расходы (амортизационные и др.) при централизованном заводском производстве строительных растворов составляют от 70 к. до 2 руб. на 1 м³, не говоря уже о ликвидации тех отрицательных явлений, о которых мы упомянули выше.

Разумеется, что такой завод должен быть универсальным в смысле освоения достаточно широкой гаммы рецептур растворов. В этом сложность решения. Завод должен быть рассчитан на производство известковых (известково-песчаных, известково-шлаковых), цементных (цементно-песчаных, цементно-шлаковых), смешанных (цементно-известково-песчаных, цементно-известково-шлаковых).

Для заводов централизованного приготовления строительных растворов могут быть применены мешалки периодического действия и мешалки непрерывного действия (в обоих случаях с принудительным перемешиванием компонентов).

В описываемом нами случае организации такого завода применены мешалки периодического действия с барабанами емкостью по 375 литров. При производстве теплых растворов число замесов за одну рабочую смену для каждой мешалки предположительно должно составить около 105, что обеспечивает выдачу 24 м³ готового раствора.

При производстве холодных растворов число замесов для каждой мешалки в смену увеличивается до 160, что повышает производительность мешалки до 36 м³ раствора.

Рассматриваемый нами завод запроектирован на 3 растворомешалки емкостью по 375 л. и предусматривает выдачу в смену: холодных растворов 36 м³ на одну мешалку и теплых растворов 28 м³ на две мешалки, а всего 84 м³ в смену или 168 м³ в две смены.

Такое количество растворов обеспечивает строительству ежедневное выполнение работ в объеме 1500 м³.

Одним из затруднений в проектировании заводов строительных растворов является специфика вводимой в растворы извести. Дело в том, что известь должна заготавливаться в полуфабрикаты машинным способом и точно дозироваться одновременно с другими компонентами растворов. Но, как известно из заграничной практики, известь (преимущественно в Германии) вводится в растворы в виде пушенки. В этом случае применяют сложные и дорогие установки, которые кроме значительных эксплуатационных расходов по производству пушенки требуют высокого качества известняков и безупречного обжига. Известняки же подмосковной зоны весьма разнохарактерны по химическому составу и, кроме того, при производстве извести часто совсем не обеспечивается необходимый контроль за режимом обжиговых печей; в результате — затруднения в получении извести-кипелки высокого качества. В этом одна из дополнительных причин, осложняющих применение извести-пушенки на ближайший отрезок времени.

Наиболее просто и удобно применение извести — теста в состоянии жидкой консистенции.

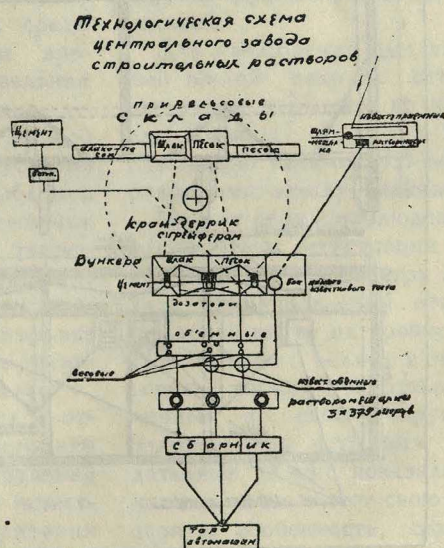


Рис. 1

* В порядке предложения

В этом случае известковому тесту необходимо придать такую консистенцию, которая позволяла бы исключить из технологического процесса добавление воды при образовании раствора (в мешалке) в стадии перемешивания вяжущего с инертными.

Этому условию, по разработанному нами проекту, удовлетворяет метод введения в мешалку во время замеса не воды, а сгущенного известкового молока. Теоретический подсчет и проверка на опыте показывают, что сгущенное известковое молоко, например для сложного раствора 1:1:9 (цемент — известковое тесто — заполнители), должно содержать около 132% добавочной воды к объему нормальной зрелости известкового теста. Соотношения воды и извести в условиях действующего завода растворов должны контролироваться заводской лабораторией, являющейся неотъемлемой и полноценной частью завода.

Известковое жидкое тесто наиболее удобно получать в специальных известе-гасилках системы «МИКА», весьма распространенных на заводах сахарной промышленности. Эти аппараты, будучи несложными по своей конструкции, дают известковое тесто равномерного качества. При этом весьма целесообразно до гашения извести-кипелки в аппаратах «МИКА» производить дробление ее в дробилках типа «Клеро».

Схема завода строительных растворов имеет следующий технологический поток.

1. Вяжущее (цемент) поступает в прирельсовый склад, откуда вагонеткой (с подъемником) или фуллером подается в соответствующее отделение общего бункера.

Известь, в виде жидкого теста, по трубам подается насосом в «известеприемник» — в бассейн, разбитый на секции (см. схему), где, по-

ступая в мешалку, разбалтывается до нормальной (принятой) густоты. Отсюда она подается растворомасосом в специальный расходный бак для сгущенного молока расположенный в бункерном здании.

2. Инертные (песок) в центре прирельсового склада имеют расходные силосы в виде ям глубиной в 4 м, расположенные под ж.-д. колеей, что дает возможность выгружать вагоны с инертными непосредственно на обе стороны пути. Подъем инертных из силосов и загрузка бункера осуществляются с помощью крана-деррика с грейфером облегченного типа.

3. Бункер — общий для инертных и цемента, с расчетом на универсальность в производстве растворов; он рассчитан на одновременное обслуживание 3 растворо-мешалок. Общий объем бункера 56,6 м³.

4. Дозировка сыпучих компонентов предусмотрена: а) цемента — тремя весовыми дозировками; б) известкового жидкого теста — двумя объемными дозировками; в) инертных — четырьмя объемными дозировками.

Из схемы бункера — этого главного сооружения всего завода — видно, что принцип его построения предусматривает выдачу в левой его части компонентов в первую мешалку для холодных песчаных растворов, тогда как середина бункера может обслуживать также одну мешалку и выдавать инертные — песок или шлако-песок (или смесь их). Здесь могут составляться теплые и холодные известковые, цементные или сложные растворы. Правая часть бункера предназначена обслуживать третью мешалку и может выдавать только инертные для образования теплых растворов следующих модификаций: теплых-цементных, известковых и смешанных.

5. Перемешивание вяжущих с инертными предусматривается в растворо-мешалках, установленных под бункером. Компоненты раствора

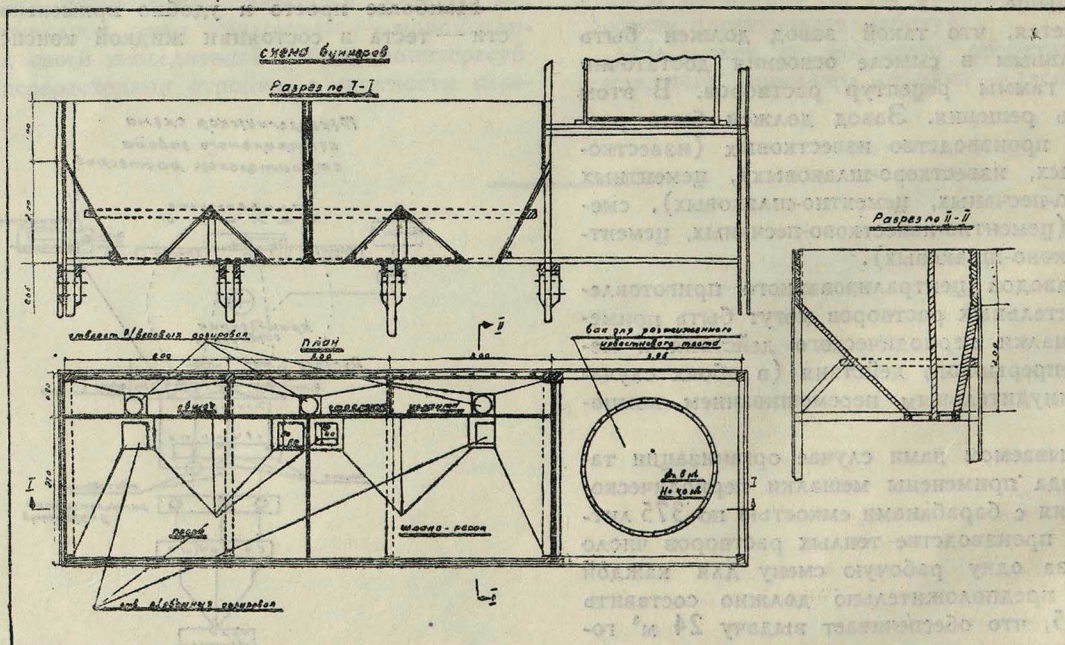


Рис. 2

попадают из дозировок в мешалки самотеком.

6. При каждой из трех мешалок имеются промежуточные воронки-бункеры, из которых открытием секторного затвора соответствующий раствор выдается в автомашины.

Введение алебаstra, особенно в растворы, идущие для штукатурных работ, может быть осуществлено на самой постройке.

Постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 11 февраля 1936 года обязывает строителей «в наибольшей степени разгрузить строительные площадки от первичной обработки строительных материалов». Однако, в части заводского централизованного производства растворов высокого качества до сих пор почти ничего не сделано, тогда как именно эта часть «строительного процесса» занимает особенно большое место (до 45%) в общем объеме строительных работ по сооружению зданий.

Это вынуждает остро ставить вопрос об организации в Москве сети центральных заводов строительных растворов. И мы могли бы рекомендовать следующий схематический план строительства 5 таких заводов:

1. В районе Серебряного бора — для снабжения строительства ВИЭМ и других строек этого радиуса.

2. В районе дер. Фили для снабжения Филиевского и Кунцевского районов.

3. У дер. Шелепихи — для Киевского райо-

на и застройки Дорогомиловской, Смоленской и других, прилегающих к ним, набережных.

4. На Луженецкой набережной для строительства Академии наук и набережных центра.

5. В Нижних Котлах — для застройки южного и восточного районов Москвы.

В основу нашего плана размещения заводов нами принято следующее соображение:

Основное строительство в районах «старой» Москвы концентрируется на набережных; кроме того центр тяжести нового строительства падает на юго-восток и юг Москвы, не считая крайне распыленное школьное и жилищное строительство в самом городе. Отсюда необходимость использовать в максимальной степени водную магистраль для транспорта готовых растворов (по методу контейнеров с механизацией перегрузок с баркасов на атотранспорт кранами-дерриками). Расположение заводов по реке обеспечивает наиболее дешевый транспорт обожженной извести (Алексинские карьеры), непосредственную добычу песка из реки и удобную транспортировку самих готовых растворов.

Подача растворов с баркасов на стройки может быть осуществлена с помощью растворонасосов по трубам или канатной дорогой в расходные бункера, с последующим распределением растворов по рабочим точкам строек.

Такая организация производства и транспортировки высококачественных строительных растворов позволила бы значительно снизить стоимость строительства, резко повысить темпы строительных работ и радикально улучшить организацию всего строительного дела на стройках Москвы.

Н. М. ТОМСОН

Изучение движения ветра на жилом квартале*

Движение ветра имеет наряду с другими микроклиматическими факторами чрезвычайно большое значение для создания гигиенических условий на жилом квартале. В определенных климатических поясах, в определенные сезоны господствуют сильные холодные или жаркие, сырые или сухие ветры, которые охлаждают жилье, заносят его пылью, песком, снегом, дымом, создают пронизывающие сквозняки и т. д., что требует принятия мер для защиты жилых кварталов. С другой стороны, при отсутствии достаточной проветриваемости, в особенности при высокой температуре, создаются условия для застоя воздуха и накопления загрязнений, в особенности при

наличии вблизи промышленных предприятий, выделяющих в воздух различные вредные газы и дым. В связи с этим имеет большое значение изучение законов движения ветра среди жилой застройки с точки зрения ПВХО и для проведения мероприятий по дегазации.

Планировка самого жилого квартала может создать условия для усиления или ослабления местных особенностей движения ветра. Поэтому изучение движения ветра в жилом квартале имеет несомненный практический интерес при планировке для создания наилучших гигиенических условий в квартале.

Ввиду новизны вопроса и отсутствия проверенной методики для первоочередного изучения был выбран вопрос об естественной вентилиации территории жилого квартала, как имеющего наибольшее значение среди дру-

гих микроклиматических факторов.

Всего было проведено две серии наблюдений, отличающихся друг от друга примененной методикой.

Для наблюдений был взят новый жилой квартал открытой застройки в Москве по ул. Малые Кочки, 7 (см. рис. № 1), с довольно узкими (7,5—25 м) разрывами между зданиями.

Первая серия наблюдений заключалась в регистрации скорости ветра по анемометру Робинзона и направления ветра по шелковой нитке на уровне 1,5 м. Наблюдения велись в четырех точках жилого квартала, различных по своему окружению, одновременно четырьмя наблюдателями. Они показали, что каждая точка имеет свою характерную особенность, сохраняющуюся во всех случаях (см. рис. № 2).

* Работа выполнена в Научно-исследовательском институте коммунальной санитарии и гигиены НКЗ РСФСР в 1934 г.

Определение направления ветра по шелковой нитке не дало надежных результатов вследствие несовершенства самого метода определения. На жилом квартале ветер отличается порывистостью и вихреобразными движениями и часто направление ветра менялось на прямо противоположное.

Вторая серия наблюдений была поставлена несколько шире — уже в 12 точках (см. рис. № 3), причем наблюдения велись не одновременно, а последовательно, так как в первой серии опытов было выяснено, что в каждой точке жилого квартала господствует всегда какое-нибудь направление и скорость, характерные для данной точки при постоянстве господствующего ветра. Для наблюдений был приспособлен небольшого размера флюгер (длина 20 см), свободно вращающийся на оси, укрепленной на фотографическом штативе. Изменения направления ветра отмечались в градусах отклонения от севера по градуированному кругу, укрепленному под флюгером. Установка флюгера производилась по компасу. Наблюдатель, стоявший подветренно по отношению к флюгеру, регистрировал все перемены направления ветра в течение 5 минут в граду-

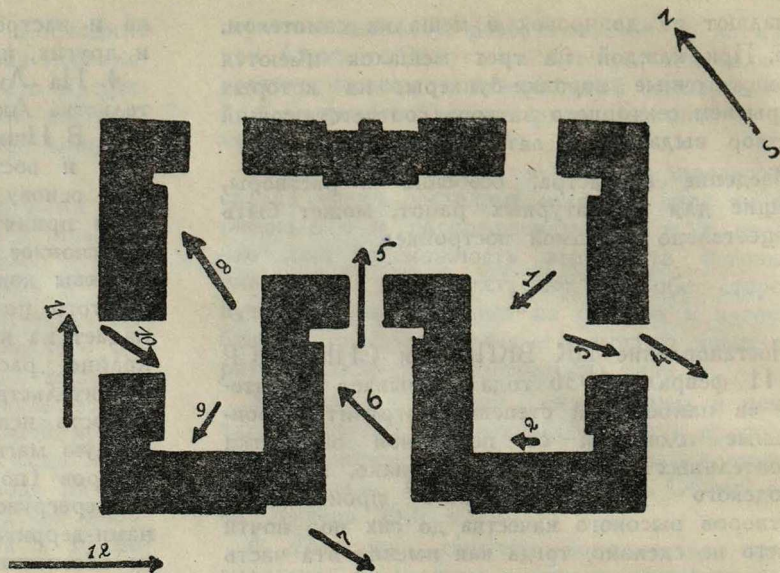


Рис. 1

сах отклонения от севера, что составляло в среднем 80—100 записей (см. рис. № 4). Флюгер обладал достаточной чувствительностью и уже при ветре со скоростью в 0,5 м. в секунду приходил в движение.

Наблюдения велись в 12 точках, из них 11 в разных местах жилого квартала, а двенадцатая для сравнения и контроля на открытом месте на берегу Москвареки на расстоянии 1 км от квартала.

Результаты наблюдений позволили сделать следующие выводы. Движение ветра на жилом квартале подчиняется определенным закономерностям, которые могут быть изучены и использованы для определения наиболее благоприятного расположения зданий в данных условиях, размеров и ориентации разрывов, размещения зелени и т. д.

Каждая точка жилого квартала имеет характерную для дан-

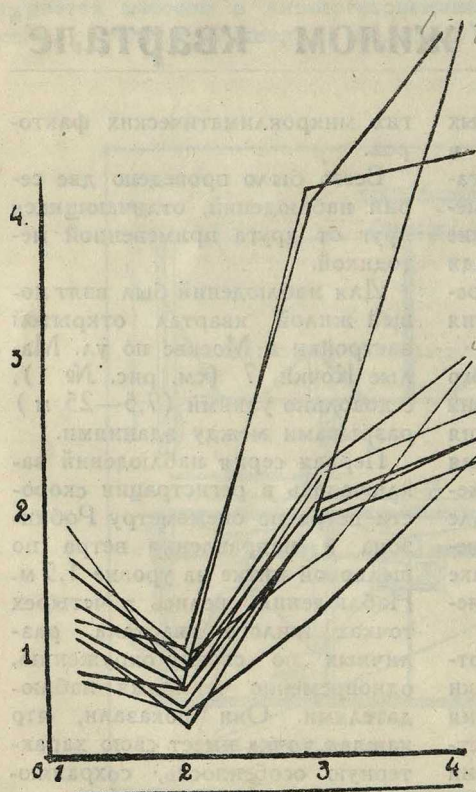


Рис. 2

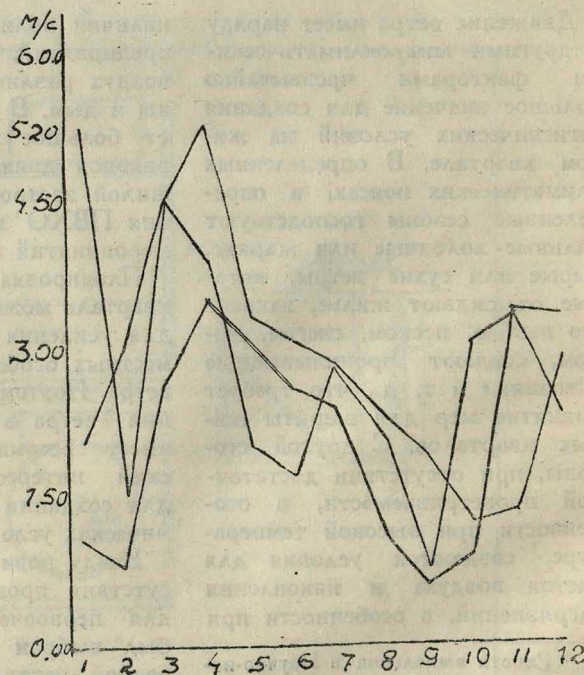


Рис. 3

ной точки скорость, амплитуду и направление ветра, постоянно повторяющиеся при данном направлении господствующего ветра. Скорость ветра на жилом квартале в громадном большинстве случаев меньше, чем на открытом месте. В узких разрывах скорость увеличена по сравнению с внутриквартальными пространствами, что в особенности относится к полузакрытым углам, где часто наблюдается штиль.

Амплитуда колебаний направления ветра на жилом квартале значительно больше, чем на открытом месте и доходит до 360° , то есть до вихреобразных вращений. Наибольшая амплитуда наблюдается на внутриквартальных пространствах по сравнению с узкими разрывами, где амплитуда значительно меньше.

Направление ветра на жилом квартале не совпадает с направ-

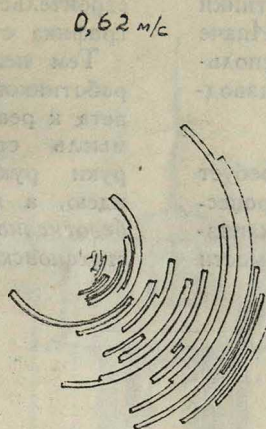


Рис. 4

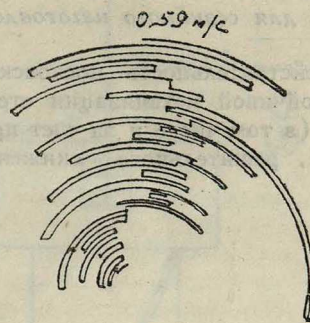


Рис. 5

лением господствующего ветра и имеет часто даже прямо противоположное направление. Сквозного проветривания через узкие разрывы изучаемого жилого квартала не наблюдалось.

Примененный метод наблюдений за движением ветра по

флюгеру (записью колебаний направления ветра в градусах) заслуживает внимания вследствие простоты прибора и точности получаемых результатов и может быть рекомендован при микроклиматических наблюдениях.

Страницка изобретателя-строителя

А. КРЕМНЕВ

Лицом к стахановцу-изобретателю

Беседуем с плотником-стахановцем тов. Ерохиным, конструктором универсального строгального станка, производящего все виды столярно-плотничьих изделий.

Станок тов. Ерохина оборудован циркулярными пилами для резки проушин, резками различных профилей для отборки колевок, четвертей оконных коробок и шпунтовки досок. Все эти многочисленные работы—продольную и поперечную (торцовую) строжку и фуговку материалов—станок производит идеально чисто и точно и дает высокую производительность в смену: 4000 штук по зарезке проушин, 2000 пог. метров по отборке колевок, столько же по шпунтовке дверей и досок, 1200 пог. метров по отборке четвертей оконных коробок и 65 комплектов готовых просветов по гонке оконных переплетов.

При сменном оборудовании этот же станок может производить также долбежные и сверильные работы.

Все режущие части станка расположены на одном валу, приводимом в движение электромотором. Обслуживается станок двумя рабочими.

Мой станок,— говорит тов. Ерохин,— очень простой по устройству. В нем нет таких деталей, производство которых было бы не по силам простому кузнецу или слесарю. Скажу больше: все необходимые детали я, в основном изготовил сам, лишь изредка прибегая к услу-

гам кузнеца. В качестве остова для станка я использовал старый строгальный станок массового производства, а все направляющие рейки и защитные кожухи сделал из дерева. Также из дерева (фанеры) сделаны и шайбы для присадки циркулярных пил. Работа станка в производственных условиях (6-й участок Краснопресненского стройтреста) показала, что и при наличии деревянных частей станок безотказно и целиком выполнил программу участка по производству столярки и... стал «на отдых»...

Да, на «отдых»,— подтверждает тов. Ерохин.— Вот уже больше месяца станок не находит себе применения на участке: нет работы. Конечно, работа для станка в пределах треста нашлась бы, но пока что станок бездействует, и я не знаю, как скоро перебросят его (и перебросят ли вообще?) на другие участки треста...

Последующая беседа с тов. Ерохиным не оставляет уже ни малейшего сомнения в том, что сконструированный им универсальный станок по производству столярки, станок, показавший на деле свою высокую производительность и прекрасное качество работы, не привлек к себе достаточного внимания инженерно-технического персонала и руководства Краснопресненского строительного треста. Во всяком случае, практических выводов в отношении максимального использования станка ими не сделано.

«Проглядели» этот станок и работники Строительного управления Моссовета. Иначе чем объяснить, что до сих пор он не использован, как полагается, и не передан в производство для серийного изготовления? ?

Действительность московских строек требует настойчивой механизации строительных процессов (в том числе и за счет простейших механизмов), решительного снижения себестоимости

строительства и безоговорочного выполнения графика строительных работ.

Тем непонятнее столь пассивное отношение работников Строительного управления Моссовета к реализации того, что *создает* творческая мысль строителя-стахановца и *вкладывает* в руки руководителей не голую, абстрактную идею, а *практически осуществленное, готовое, безотказно действующее орудие производства* стахановского, *социалистического* труда.

Л ю л е ч н ы й п о д ъ е м н и к

Для устранения боя и повреждения кромки кирпича во время транспортировки его с завода до места укладки и для быстрой подачи его к рабочему месту десятник треста «Мосжилстрой» тов. Н. А. Калмыков предложил специальную тару, люлечный подъемник и горизонтальный транспортер.

В предложении тов. Калмыкова значительную роль играет специальная тара — металлические коробки (рис. 1). Кирпич по выходе из печи поступает в коробки (являющиеся заводским инвентарем) емкостью в 6 кирпичей и в этой таре транспортируется на постройку вплоть до рабочего места. Применение этой тары, помимо устранения боя кирпича в пути, значительно упрощает погрузочно-разгрузочные работы. Так, при погрузке на пятитонную автомашину вместо четырех рабочих требуется только два, на погрузку и выгрузку требуется не 30—35 минут, а всего 8—10 минут. Поступая к месту постройки, ко-

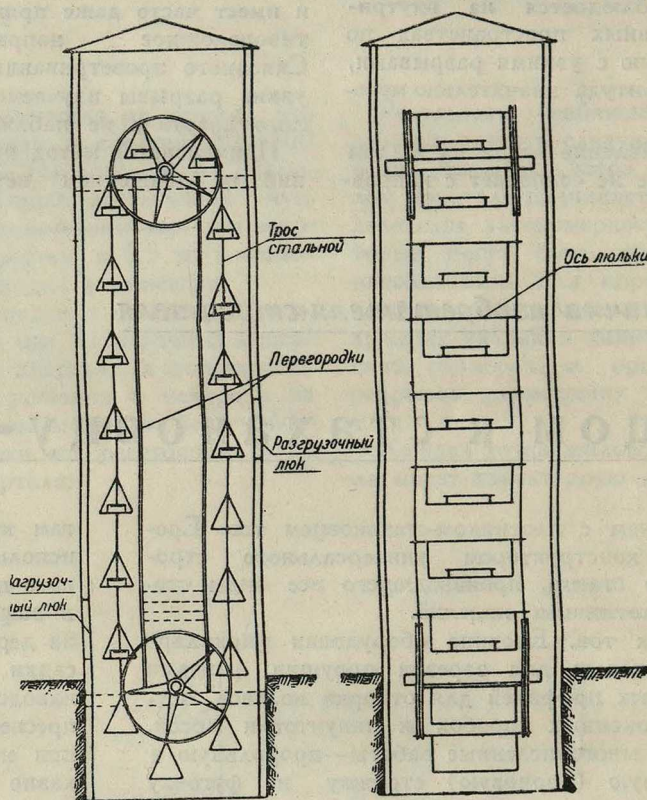


Рис. 2

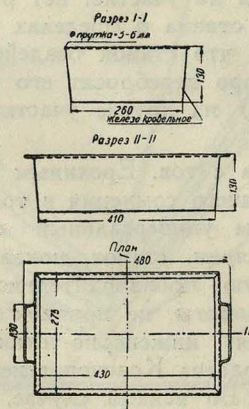


Рис. 1

робки с кирпичем или раствором (размеры и емкость коробок позволяют одному рабочему легко их поднимать и переносить) грузятся на площадки люлечного подъемника непрерывного действия для вертикального подъема груза (рис. 2).

Люлечный подъемник по существу схож с подъемником типа «Патер Ностер», но тов. Калмыков внес значительные изменения, упрощающие конструкцию, что позволяет без труда изготовить его в любой механической мастерской.

Внешним каркасом подъемника служит деревянная круглая башня, диаметром 1900 мм, обшитая тесом по диагонали, крестообразно под углом в 45° , с площадкой наверху для механизма приводной станции (рис. 3).

Сборные элементы шахты конструкции Калмыкова состоят из четырех частей в 3,5 метра высоты, что упрощает сборку шахты. Для удобства разгрузки материала, монтажа, ремонта и разборки внутри шахты имеется лестница и небольшие площадки.

Подъемник состоит из ряда люлек (количество люлек может быть увеличено в зависимости от высоты здания), подвешенных к троссам диаметром 15 мм. Троссы расположены на ведущих звездочках верхнего и нижнего механизмов, приводящихся в движение через зубчатую передачу от электромотора.

На непрерывно движущуюся цепь люлек внизу с наружной стороны подъемника производится нагрузка коробок с кирпичем. На необходимой высоте, со специальной площадки, укрепленной к стене строящегося здания, производится снятие коробок с люлек и дальнейшее транспортирование их к рабочему месту специальными, конструкции тов. Калмыкова, горизонтальными транспортерами (рис. 4), которые устанавливаются на подмостях по периметру здания. Скорость движения троссов с люльками 0,4 м/сек. Шаг между люльками 0,74 м. Емкость одной коробки — 6 кирпичей. Вес коробки — 1,8 кг. Вместо цепей — стальной тросс. Взамен зубчатки, ходовых колес — ведущие шкивы «звездочки» с тремя гнездами для люлочных зажимов. Зажимы на троссах для люлочных валиков. И наконец, вместо натяжных болтов — балансирующая натяжная станция при помощи груза позволяющая вести регулирование троссов.

Подъемник конструкции тов. Калмыкова поднимает до 90 тысяч штук кирпичей, тогда как производительность применяемых ныне на стройке подъемников различной конструкции не превышает 15—20 тысяч штук в смену.

Высота подъема до 50 метров. Мощность электромотора 10 НР. Легкость монтажа шахты люлочного подъемника, позволяющая использовать его без потерь на ряде строек, большая его производительность и достигаемая сохранность кирпича делают

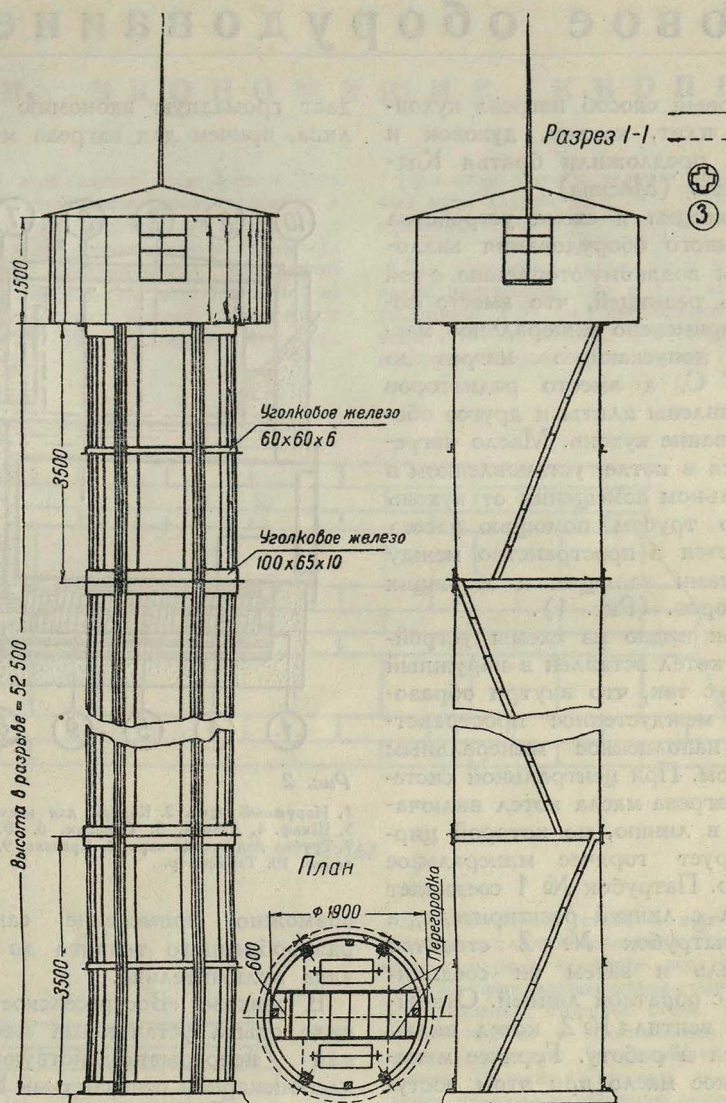


Рис. 3

предложение тов. Калмыкова ценным вкладом в рационализацию строительных работ.

Трест «Мосжилстрой» начал

изготовление деталей к монтажу такой установки на одной из опытных строек жилого дома в Москве.

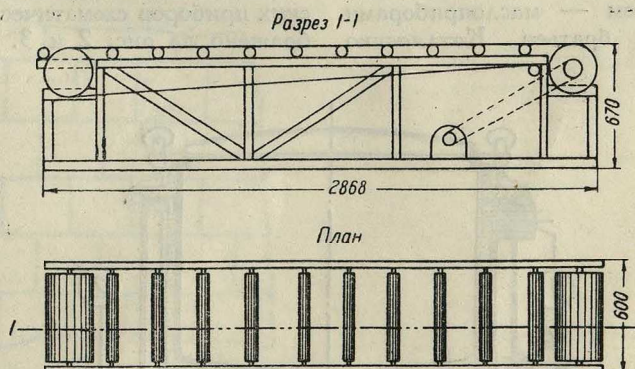


Рис. 4

Новое оборудование для кухонь

Новый способ нагрева кухонных плит, котлов, духовок и т. д. предложили братья Котляренко (Москва).

Принцип и схема устройства кухонного оборудования аналогичны водяному отоплению, с той лишь разницей, что вместо воды применено минеральное масло, допускающее нагрев до 300°C , а вместо радиаторов поставлены плиты и другое оборудование кухни. Масло нагревается в котле, установленном в отдельном помещении от кухни и по трубам помощью насоса подается в пространство между стенками варящих и жарящих приборов. (Рис. 1).

Как видно из схемы устройства котел вставлен в наружный корпус так, что внутри образовано междустенное пространство, наполненное минеральным маслом. При центральной системе нагрева масла котел включается в линию, по которой циркулирует горячее минеральное масло. Патрубок № 1 соединяет котел с линией расширителя, а на патрубок № 2 ставится вентиль и затем он соединяется с обратной линией. Открытием вентиля № 2 котел включается в работу. Горячее минеральное масло при этом поступает в верхнюю часть междустенного пространства и отдает свое тепло приготовляемой пище. Охлажденное оно идет через патрубок № 2 в котел, где вновь подогревается, чтобы снова поступить в маслоприборы оборудования кухни. Степень нагрева, пуск и остановка оборудования регулируется вентилем.

Замена устаревшего кухонного оборудования новейшим оборудованием — маслоприборами системы братьев Котляренко

даст громадную экономию топлива, причем для нагрева масла

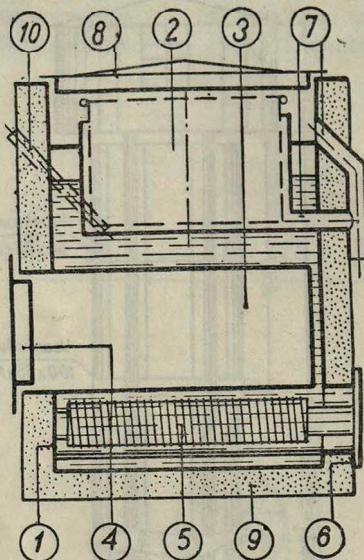


Рис. 2

1. Наружный ящик. 2. Камера для кастрюли. 3. Шкаф. 4. Дверца. 5. Спираль. 6. Фланец. 7. Трубка для отвода пара. 8. Крышка. 9. Изоляция. 10. Термометр.

возможно применение самого разнообразного топлива до кизяка включительно.

В совхозе «Воскресенское» в виде опыта установлена масляная непрерывно-действующая хлебопекарная печь системы Котляренко. Восемнадцатимесячное испытание дало весьма положительные результаты.

Помимо центральной системы нагрева минерального масла, изобретатели, братья Котляренко, разработали и испытали конструкцию маслоприборов для оборудования кухни с индивидуальным обогревом каждого маслоприбора посредством электрического тока (трехфазного).

Устройство масло-электрических приборов схематически изображено на рис. 2 и 3.

При пропуске электрического тока через спирали, они нагреваются и своим теплом нагревают минеральное масло, налитое в междустенное пространство приборов; масло, нагреваясь внизу и, следовательно, имея меньший удельный вес, стремится подняться вверх, а холодное, более тяжелое, опускается вниз, где вступает в соприкосновение с нагретыми спиралями. Таким образом, масло равномерно циркулирует в междустенном пространстве и обогревает шкафы-духовки, котлы, сковороды.

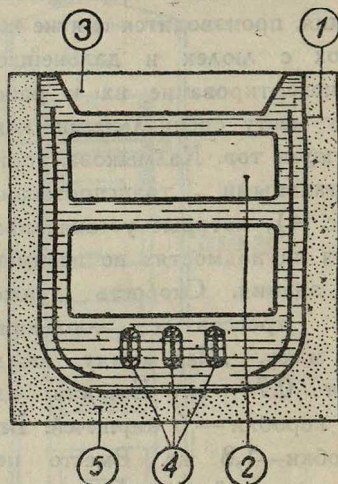


Рис. 3

1. Наружный ящик. 2. Шкафы. 3. Сковорода. 4. Спираль. 5. Изоляция.

Применяемое для обогрева маслоприборов минеральное масло — продукт перегонки нефти, получающийся при температуре кипения в $500\text{--}700^{\circ}$. Таким образом нагревание масла в закрытом без воздуха трубчатом котле до температуры $260\text{--}300^{\circ}$ (в аппарате предусмотрена установка для автоматического регулирования температуры масла) и циркуляция нагретого масла по трубопроводам и маслоприборам совершенно безопасна. Эта температура достаточна для приготовления жареных блюд и ниже температуры разложения жиров.

Налитое в прибор минеральное масло «работает» без смены и доливки свыше 13500 часов. Для оборудования кухни на каждые 1 тысячу человек требуется $500\text{--}600\text{ кг}$ масла, стоимость которого не превышает 150 рублей.

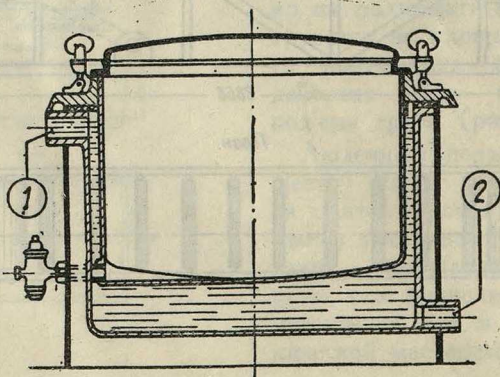


Рис. 1

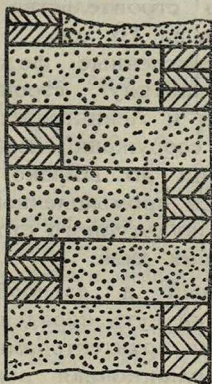
Приемы кладки, экономящие кирпич

В целях максимальной экономии кирпича в строительстве начальник Строительного управления Моссовета тов. Черкасский и начальник Отдела проектирования тов. Дедюхин издали приказ по стройкам школ о проведении в жизнь ряда рационализаторских мероприятий.

Для всех глухих стен 3-го и 4-го этажей строящихся школ толщиной в 51 см. предлагается применить смешанную кирпично-бетонную кладку по способу, предложенному инженером И. Н. Абрамовым, выполняемую из шлакобетонных камней размерами $380 \times 215 \times 80$ и из кирпича (см. черт. № 1).

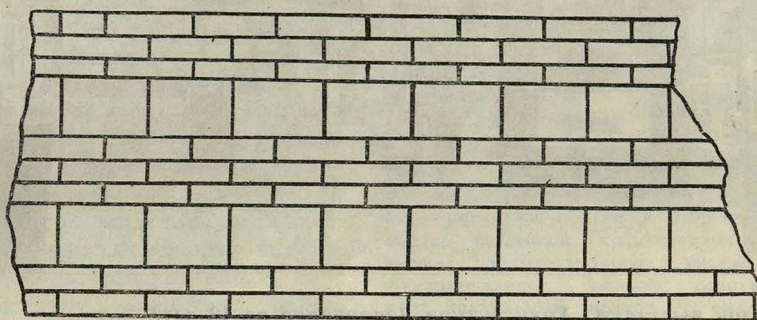
При этом способе каждый квадратный метр кладки дает 75% экономии обычного кирпича.

Для наружных глухих стен и широких простенков 3-го и 4-го этажей (толщиной в 51 см.) предложено применить тот же способ, но с поправкой инженера Паниоти (см. черт. № 2).

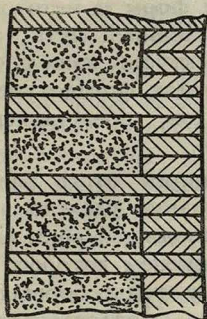


Вертикальный
разрез стены

Черт. 1

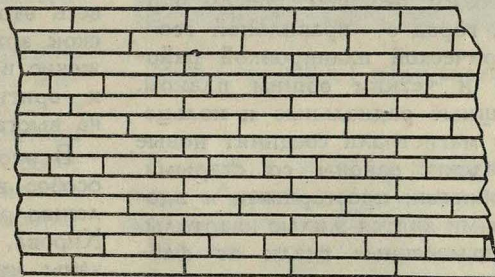


Фасад стены



Вертикальный
разрез стены

Черт. 2



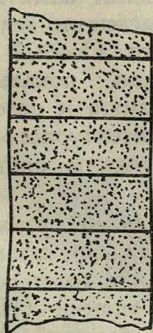
Фасад стены

В этом случае стена с наружной стороны выглядит кирпичной. В кладке ее три ряда «ложком» чередуются с одним прикладным рядом «тычком». С внутренней стороны стены будет шлакобетонной, с прокладными кирпичными рядами, толщиной в один кирпич. Экономия кирпича в этом случае на один квадратный метр стены составит около 55%.

Для внутренних глухих стен без каналов, толщиной в 38 см., предложено применять кладку из шлакобетонных камней, уложенных «тычком», с перевязкой швов, как указано на чертеже № 3.

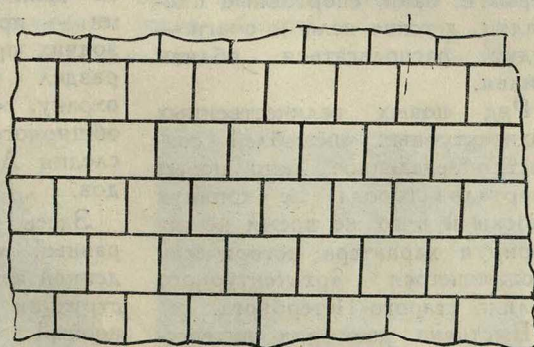
Кладку во всех трех указанных случаях нужно вести на холодном растворе 1:5.

Эти мероприятия, которые должны дать экономии, можно провести лишь при обеспечении высокого качества кладки и при соответствующем техническом наблюдении.



Вертикальный
разрез стены

Черт. 3



Фасад стены

Выставка „Архитектура Ленинграда за 18 лет“



Уголок выставки „Архитектура Ленинграда за 18 лет“

Организованная в связи с Ленинградской Областной конференцией союза советских архитекторов выставка «Архитектура Ленинграда за 18 лет» явилась своеобразным творческим отчетом ленинградских архитекторов перед широкими трудящимися массами Ленинграда. Давая обзор строительства Ленинграда за истекшие 18 лет, выставка одновременно показывает проделанную работу по планировке и архитектурному оформлению Ленинграда в соответствии с последними установками партии и правительства о дальнейшем развитии города Ленина. Особое внимание на выставке уделено показу работы архитектурных мастерских и их борьбе за высококачественную архитектуру.

Первый отдел выставки посвящен генеральному плану реконструкции и развитию Ленинграда.

В схемах, эскизных проектах и макетах вырисовываются величественные контуры ближайшего будущего города.

Центральное место отведено общей схеме развития Ленинграда, разработанной архитектурно-планировочным отделом Ленсовета. Отчетливо видны основные установки плана: передвижение нового строительства на здоровые и обширные терри-

тории вдоль Невы и Финского залива.

Вырисовывается город с просторными и живописными жилыми кварталами, с мощными путями сообщения, опоясанный широким зеленым поясом парков, город с правильной геометрической планировкой районов и четким общим планом. Мощные радиальные и кольцевые магистрали соединят новые городские районы со старыми. Удобными, просторными и здоровыми явятся жилые кварталы, расположенные вдали от фабрик и заводов, окруженные зеленью, получившие красивое и жизнерадостное архитектурное оформление. Все обслуживающие культурно-бытовые учреждения — школы, театры, универмаги, бани, спортивные площадки, детские ясли и очаги — будут располагаться вблизи жилья.

Ряд новых величественных архитектурных ансамблей создаст определенное лицо новых кварталов города, не копируя рабски и в то же время не игнорируя характера исторически сложившегося архитектурного облика старого Петербурга.

Выставка дает ряд интереснейших сопоставлений дореволюционного Петербурга и современного Ленинграда: бывшая Нарвская застава и нынешний Кировский район, трущобы и

лачуги бывшей Выборгской стороны и огромное жилищное, культурное строительство в нынешнем Выборгском районе и т. д.

Во втором отделе выставки, тесно связанном с основным отделом планировки города, представлено строительство в Ленинграде за 18 лет.

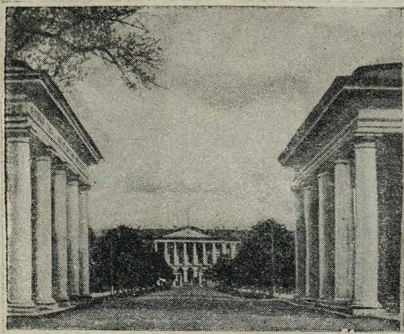
Многочисленные фотографии дают картину строительной практики в Ленинграде: от немногих сооружений первых лет революции до широко развернувшегося промышленного, жилого и культурного строительства наших дней.

Длинный и разнообразный творческий путь пройден ленинградскими архитекторами за 18 лет. Революционная романтика и символика периода военного коммунизма, супрематизм и кубизм последующих лет, конструктивизм и классицизм, подчеркнутый ретроспективизм (воскрешение «петербургского стиля») и настоячивые творческие искания новых, подлинно социалистических форм и методов, — весь этот сложный путь советской архитектуры нашел отражение в сотнях фотодокументов и оригиналов, представленных на выставке.

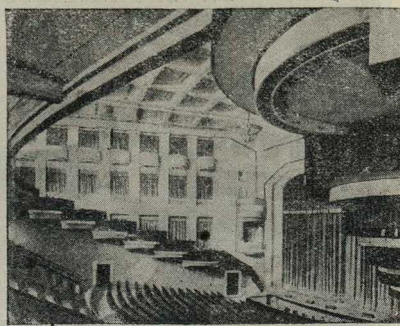
В экспозиции этого раздела особое внимание уделено выявлению руководящей роли С. М. Кирова, с именем которого связаны многие годы борьбы ленинградского пролетариата за превращение своего родного города в образцовый советский город.

Ленинград богат выдающимися архитектурными памятниками — произведениями великих зодчих прошлого. Особый подраздел выставки показывает охрану, реставрацию и освоение обширного архитектурного наследия Ленинграда и пригородов.

Здесь представлен разнообразный материал по произведенной в последние годы реконструкции ряда зданий (Инженерный замок, бывший Александринский театр. Адмиралтейство, и др.), городских площадей (пл. Урицкого, пл. Жертв революции), улиц и др. сооружений (Нарвские ворота и пр.).



Пропилеи у Смольного



Зрительный зал театра в Доме культуры на ул. Стачек

Большой интерес вызывают экспонированные в подлинниках и копиях проекты и чертежи Росси, Захарова и др. архитекторов, вводящие посетителя в «лабораторию» творчества великих мастеров.

Третий, самый обширный отдел выставки посвящен показу творчества ленинградских архитектурных мастерских и коллективов.

Ленинград — крупнейший архитектурно-творческий центр; здесь работают крупные мастера и целая плеяда молодых, способных мастеров.

Четвертый отдел выставки посвящен развитию строительной техники и новым строительным и отделочным материалам.

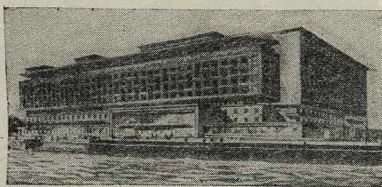
Макеты домов, фотографии, комплекты форм и прочие экспонаты дают представление о крупноблочном и монолитном бетонном строительстве. Особое внимание уделено элементам внешнего и внутреннего оформления.

Среди новых строительных и отделочных материалов представлены: искусственные мраморы, жидкие обои, линкруста, керамические маты для полов, камни внешней облицовки и камни из искусственного гранита, образцы красок нитрола-

ками, образцы стекол, термомонокерамика, цветная штукатурка, паркет и мозаика, лепка и скульптура.

Среди предметов внутреннего оборудования и благоустройства зданий: осветительная и электронагревательная арматура и аппаратура, изделия из пластмассы, вентиляционные аппараты, декоративная зелень.

Выставку включает отдел, посвященный вопросам подготовки архитектурных кадров.



Проект гостиницы «Интурист»

В особом зале организован отдел «Архитектура Ленинградской области за 18 лет».

Наряду с показом большой работы по охране и реставрации многочисленных архитектурно-исторических памятников городов области, широко освещена строительная практика последних лет, решительно меняющая облик районных центров и колхозов области.

Е. М.

ОТКРЫТЫЙ КОНКУРС НА ЛУЧШЕЕ АРХИТЕКТУРНОЕ СООРУЖЕНИЕ

Ленсоветом и Ленинградским союзом советских архитекторов объявлен открытый ленинградский конкурс на лучшее архитектурное сооружение в Ленинграде. Указанный конкурс организован на основании положения об ежегодных открытых конкурсах, устраиваемых на основании решения Оргкомитета союза советских архитекторов и имеет целью содействовать наилучшему разрешению современных архитектурных задач и выявлению творческих архитектурных сил Ленинграда.

Предметом конкурса на лучшее сооружение, осуществленное в пределах Ленинграда, являются жилые здания, школы, больницы, бани, прачечные, клубы, кинотеатры и др. общественные здания, построенные в 1934 и 1935 годах.

Основными критериями при определении качества представленных на конкурс материалов будут являться: творческие поиски в разрешении образа советской архитектуры; решение архитектурного ансамбля; функциональное решение сооружения; правильный подход к овладению архитектурным наследием; архитектурно-строительное и конструктивное качество сооружений и, в частности, качество деталей и отделочных работ.

За лучшие архитектурные сооружения устанавливаются: три первых премии — по 5 тысяч рублей; три вторых премии — по 3 тысячи рублей и три третьих премии — почетный отзыв.

На зданиях, за проекты которых авторы получают премии, будут установлены доски почета с указанием даты постройки и фамилии автора.

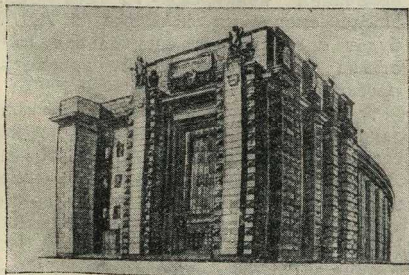
ОБ УВЕКОВЕЧЕНИИ ПАМЯТИ В. Г. БЕЛИНСКОГО

Постановлением Центрального исполнительного комитета Союза ССР в целях увековечения памяти великого русского критика, просветителя, революционера, непримиримого борца против крепостничества и самодержавия В. Г. Белинского, решено воздвигнуть памятники В. Г. Белинскому в Москве и Ленинграде. В связи с этим ЦИК СССР предложил Моссовету и Ленсовету рассмотреть сооружение этих памятников в планах реконструкции городов.

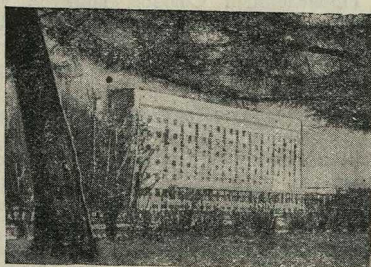
ВЫСТАВКА «РИСУНОК АРХИТЕКТОРА»

В Ленинградском доме архитектора была организована выставка «Рисунок архитектора». Организация выставки вызвала большой интерес среди широких слоев архитектурной общественности Ленинграда. На рассмотрение отборочной комиссии было представлено 542 работы, из которых было отобрано для экспонирования 232 работы.

Среди выставленных работ выделяются по своей технике работы проф. А. С. Никольского, арх. Рахманиной, арх. Шегилевского и др.



Проект универмага



Дом б. общества политкаторжан и ссыльно-поселенцев на берегу Невы

МОНУМЕНТАЛЬНЫЙ ПАМЯТНИК В. И. ЛЕНИНУ В ТАШКЕНТЕ

К девятнадцатой годовщине Октября в гор. Ташкенте, на Красной площади, у Дома Правительства, по проекту скульптора Б. Д. Королева, будет сооружен памятник В. И. Ленину.

На пьедестале-трибуне из полированного лабрадора и красного гранита общим объемом 800 м³ будет установлена бронзовая фигура В. И. Ленина. Нижняя часть пьедестала украшается тремя барельефами на тему: приезд В. И. Ленина в Ленинград в апреле 1917 года, Первомайская демонстрация и военный парад на Красной площади в Москве.

Работы по обточке и шлифовке гранита ведутся мастерскими треста скульптуры и облицовки в Москве. Бронзовая фигура будет отлита на литейном заводе в Ленинграде.



КОНКУРСЫ В ЛЕНИНГРАДЕ

★ Закончился конкурс на составление проекта здания аэровокзала в Ленинграде, объявленный и проведенный Ленинградским союзом советских архитекторов по поручению Северного управления гражданского воздушного флота.

На конкурс было представлено 35 проектов. За относительно лучшие проекты жюри конкурса присудило семь премий:

Первая премия в размере пяти тысяч — арх. Шепилевский М. А. при участии арх. Остроумовой.

Вторая премия в размере трех тысяч пятисот рублей — арх. Явейн И. Г., арх. Майсель М. Н.

Третья премия в размере двух тысяч пятисот рублей — арх. Райц Г. С., арх. Ротштейн П. И.

Четвертая премия в размере тысячи рублей — проф. Троцкий Н. А., арх. Зеликман.

Пятая премия в размере тысячи рублей — арх. Пащенко, арх. Кудрявцев.

Шестая премия в размере тысячи рублей — арх. Гурьев и арх. Фромель.

Седьмая премия в размере тысячи рублей — арх. Берков и арх. Нестеренко.

★ Закончился открытый конкурс на составление проектов домовых фонарей и квартальных указателей, проведенный Ленинградским союзом советских архитекторов по поручению управления благоустройства Ленсовета. На конкурс было представлено 42 проекта. Присуждено шесть премий.

★ Закончился открытый конкурс на составление проектов детской мебели, проведенный Ленинградским Союзом советских архитекторов по поручению объединения учебно-промышленных и торговых предприятий ЛЕНКУЖД'а.

Проведенный Союзом конкурс является результатом инициативы Ленинградского областного комитета ВКП(б), установившего в своем постановлении от 11 февраля 1936 г. исключительную актуальность вопроса массового производства рациональной, красивой и дешевой детской мебели как для широкого потребления, так и для детских учреждений (ясли, очаги и пр.).

Комплекты детской мебели состоят из столовой, детского уголка, спальни и комнаты для занятий.

На конкурс было представлено 22 проекта детской мебели. Жюри конкурса в составе: проф. Рославлева

М. И., арх. Волошинова В. А., арх. Митурича Н. А., арх. Лялина О. А., проф. Руднева Л. В. и представителей ЛЕНКУЖД'а присудило авторам относительно лучших проектов шесть премий.

★ Ленинградский союз архитекторов объявил закрытый конкурс на составление проекта памятника-маяка В. И. Ленину в Ленинградском торговом порту. К участию в конкурсе привлечены: академик В. А. Шуко, проф. Гельфрейх, заслуженный деятель искусств И. Г. Лангбард, проф. Л. В. Руднев, проф. Н. А. Троцкий. Высота памятника 110 м. Срок окончания конкурса — 15 сентября. После окончания конкурса в ЛДА будет организована специальная выставка и общественный просмотр проектов.

★ Ленинградский совет объявил закрытый ленинградский конкурс на составление проекта Дома Советов в Ленинграде. К работе по составлению эскизных проектов привлечены архитекторы: В. А. Шуко, Л. В. Руднев, Н. Е. Лансере, Л. А. Ильин, Е. И. Катонин, Е. А. Левинсон, И. И. Фомин, А. И. Гогелло, Д. Л. Кричевский, Г. А. Симонов, Н. А. Троцкий, И. Г. Лангбард. Срок окончания конкурса — 1 июля с г.

Зарубежный строительный опыт

ТРЕХКОЛЕСНЫЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ КРАН

Этот кран, английской конструкции, предназначен к маневрированию в условиях внутризаводского, строительного, портового или вокзального транспорта.

Его шасси устаканавливается на трех колесах, покрытых плотными шинами. Заднее колесо является одновременно и моторным и управляющим, что создает большую упрощенность в управлении и обеспечивает предельную подвижность — качества, отвечающие требованиям работы крана.

Кран имеет два электромотора: первый обслуживает подъем грузов, второй — либо двигает по условиям работы весь агрегат, либо просто выправляет заднее колесо, когда последнее принимает положение параллельное передней оси, с ее двумя холостыми колесами.

Электромоторы питаются энергией через гибкий кабель, накрученный на магазинную катушку и соединенный с источником тока при своем прохождении через блок. Наклоняющаяся стрела удерживается системой блоков, пропускающих трос, накручивающийся на барабан, действующий вручную посредством маховика.

Оба мотора закрытого типа; каждый из них снабжен контролером в 5 секций и может вращаться в обе стороны посредством переключения, если ток пошел на ущерб. Посредством двух педалей можно действовать и на колесные тормоза и на подъемный барабан. Для очень значительных перемещений кран берется на буксир.

МНОГОЭТАЖНЫЙ ДОМ БЕЗ ЛЕСТНИЦ И ПОДЪЕМНИКОВ

Известный в строительстве принцип Генига имеет целью изъять лестницы и всякие подъемные сооружения в многоэтажных строениях. Доступ к этажным и межэтажным площадкам решается в этом случае устройством серии непрерывных входов (рампы или наклонных плоскостей), образующих винтовую плоскость. Спуск делается подобным же образом, но по другому направлению. Оба пути (подъем и спуск) сообщаются на разных уровнях.

Здание имеет полные этажи на одинаковом уровне и неполные — на смещенных уровнях, сообщающиеся между собой посредством небольших входов или рампы, идущих от подвала до кровли.

Таким образом, внутри здания можно спуститься на $\frac{1}{2}$ этажа и вновь, через общую площадку, подняться по другому входу на $\frac{1}{4}$ этажа. Иначе говоря, подъем и спуск внутри здания решены независимо друг от друга и представляют собой общую площадку, позволяющую переходить из одного направления в другое.

Здания, построенные по этому принципу, — кстати, весьма применимому при устройстве гаражей, — дают исключительные преимущества в противопожарном отношении, и страховые компании за границей принимают страхование на такие сооружения по значительно сниженному тарифу.

В случае пожара внутри такого здания огонь может быть локализован значительно быстрее, и, во всяком случае, полная эвакуация помещения всегда возможна без ущерба имуществу, поскольку остаются свободные доступы в обход отрезанных огнем этажей.

При построении зданий по этому принципу расстановка опорных столбов допустима на всем протяжении входа, что практически дает возможность значительно уменьшить пролеты балок и с успехом применить строго стандартные детали и конструктивные элементы для всего здания в целом, начиная от подвала и кончая кровлей.

Применением принципа Генига решается труднейшая задача по устройству многоэтажных подземных и надземных гаражей для автобусов и троллейбусов.

Принцип Генига облегчает архитектурное и конструктивное решения товарных пакгаузов, продуктовых хра-

нилищ и других сооружений, требующих обеспечения максимальной скорости выгрузки и минимального маневрирования при строжайшем соблюдении требований противопожарной безопасности, легкости ухода за помещением и т. д.

Такой склад или хранилище, без всякого ущерба для общей планировки площади или улицы, может быть устроен в самом центре города, на вокзальных площадях и т. п.

Конструктивное решение зданий по принципу Генига удобно также для учреждений массового общественного пользования: музеев, школ, казарм, госпиталей и пр.

ИЗОЛИРУЮЩАЯ ТКАНЬ ИЗ СТЕКЛА

Одна американская фирма освоила прядение из стекла нитей большой тягучести, способных гнуться и скручиваться, что дало возможность делать из них техническую ткань. Ткань эта отпускается лентами и листами различных размеров и в основном идет для изолировки поверхностей.

Применение этой ткани, как изолирующего вещества, весьма несложно и не требует предварительной подготовки. Так, например, изоляцию трубопроводов и аппаратуры можно произвести во время действия установки, не приостанавливая ее эксплуатации.

Ткань из стекла выдерживает температуру до 500° , химические пары на нее не действуют, она не гигроскопична и хорошо предохраняет изолированные ею поверхности от коррозии.

Испытания, проведенные физической национальной лабораторией США, показали эффективность этого материала с термической точки зрения в качестве изолирующего материала в акустике и против звукопроницаемости.

ДЕШЕВАЯ КОНСТРУКЦИЯ ОДНОЭТАЖНОГО КИРПИЧНОГО ДОМА

Такой дом построен в штате Огайо (США). Стоимость здания 1725 ам. долларов. Двери дома размещены по четырем углам, а примыкающие к ним окна расположены по сторонам квадратного периметра здания, что обеспечивает наилучшее, скрещенное, освещение, отсутствие тени и хорошую вентиляцию без сквозняков. Отопление — калориферное, помещающееся в ванной комнате, устроенной в центре дома; теплый воздух поступает в комнаты через потолки и возвращается через решетки, помещенные у дверей и окон. Затем через низ пола тепло отводится в отопительную комнату, где помещается простой вентилятор. Стены, полы и потолки дома утеплены с помощью минеральной шерсти.

ЗАВОД ДЛЯ СЖИГАНИЯ НЕЧИСТОТ

Сбор и хранение бытовых нечистот в окрестностях города создает много неприятностей и не выдерживает критики со всех точек зрения. Поэтому городские муниципалитеты за рубежом все больше стремятся осуществить сжигание нечистот на специальных заводах.

Среди них особого внимания заслуживает завод в Руане (Франция), оборудованный по последнему слову техники. Доставляемые на завод нечистоты сливаются в герметически закрытый силосный канал, а затем пропускаются через магнитный сепаратор и направляются в бункеры, питающие печи, тепло которых с помощью 2-х водотрубных котлов обслуживает 2 турбогенератора в 1800 и 220 кв. каждый. Эти последние в свою очередь посылают трехфазный ток в Руан.

Практически на каждую тонну сжигаемых нечистот руанский завод дает в среднем 145 квч. без всякого до-
бавления иного топлива.

ПОРАЗИТЕЛЬНЫЕ ВЫВОДЫ

Соединенные Штаты Америки постиг этой весной ряд бедствий, причинивших миллионные убытки.

Журнал «American Architect» в № 5 за 1936 год приводит некоторые цифры, характеризующие размеры этих потерь. «От наводнения, — пишет журнал, — пораженного весной ряд штатов, пострадало громадное количество жителей. Достаточно сказать, что убытки, причиненные наводнением жителям разрушенных жилых домов, исчисляются в 137.500.000 долларов, убытки владельцев фабрик и заводов достигают 32.500 тысяч долларов, убытки владельцев магазинов составляют 37 миллионов 50 тысяч долларов.

Но это еще не все, — продолжает журнал. Поразивший штаты Арканзас, Алабаму, Флориду, Георгию, Миссисипи, Северную и Южную Каролину и Тенесси торнадо (песчаный смерч) причинил еще большие убытки, исчисляемые в 25 млн. долларов.

Поразительны выводы, которые делает журнал из этих печальных событий. Захлебываясь от восторга, он сообщает, что наводнение и торнадо могут иметь самые... «благоприятные последствия и повести к подъему строительной промышленности Соединенных Штатов Америки, задыхающейся в тисках кризиса».

ИСКУССТВО ИЛИ НЕТ?

[«Architectural Record», № 5]

В Нью-Йорском музее современного искусства открывается на днях выставка кубизма и абстрактного искусства в интерьере. На эту выставку из-за границы было доставлено 19 беспредметных скульптур Певзнера и других, проживающих во Франции, скульпторов.

Ссылаясь на параграф 1807 таможенных правил США, музей современного искусства настаивал перед нью-йоркской таможней на беспошлинном ввозе указанных скульптур, как произведений искусства, подлежащих демонстрации на выставке. Однако, таможня в ходатайстве му-

зея отказала, мотивируя этот отказ тем, что она не может признать представленные скульптуры произведениями искусства, а лишь металлическим сырьем.

Не оспаривая мнения таможни об эстетических достоинствах скульптур, музей указывал лишь на то, что они были созданы их авторами и должны демонстрироваться на выставке именно как произведения искусства, а не как сырье. Но таможня не отказалась от своей точки зрения и музею пришлось уплатить соответствующую пошлину за ввезенные из-за границы скульптуры.

ПОЧЕМУ ПРОДОЛЖАЕТСЯ БЕЗРАБОТИЦА

Журнал «American Builder» в № 5 посвящает передовую статью этому наиболеешему вопросу.

«Президент Рузвельт недавно сообщил по радио, — пишет журнал, — что кризис заканчивается, что мы уже приблизились к высшей точке расцвета промышленности 1929 года, что доверие восстанавливается.

Однако, количество безработных все же огромно. В частности, это относится и к строительной промышленности. В чем же дело?

Наш журнал не занимается политикой, но он занимается всем, что касается строительства.

Что же мы видим в области строительной промышленности? Хотя

строительство жилых домов и возросло, оно все же по сравнению с 1929 годом составляет всего 27 проц. количества отстроенных за этот год домов. Что касается общественных и промышленных построек, то и здесь мы достигли лишь 44 проц. уровня 1929 г.

Это доказывает, что в строительной промышленности не может быть и речи о приближении к уровню предкризисных лет и что мы едва-едва добились 40 проц. производства этих лет.

Вот в чем объяснение того, что 3 млн. строителей в Америке все еще без работы».

ПРОЕКТИРОВАНИЕ ГАЗОУБЕЖИЩ

[«Architectural Record», № 5]

Парижское городское самоуправление поручило ряду архитекторов проектирование небольших железобетонных газоубежищ вместимостью в 50—100 человек.

Одновременно, городское самоуправление предложило предусматривать во всех вновь сооружаемых домах газоубежища.

ИСКУССТВЕННЫЙ КЛИМАТ

(«Die Bauzeitung» № 7)

Солнечный свет, движение и состав воздуха, количество электричества в нем и т. д., — таковы составные элементы климата. С давних пор известно, что искусственным путем можно добиться некоторых климатических изменений, благотворно отражающихся на человеке.

Такой установкой оборудован дом техники в Штуттгарте. Она в состоянии поставлять до 1 млн. кубометров воздуха в час, причем последний может быть в зависимости от потребности охлажден, увлажнен или освобожден от влаги. Установка, кроме того, освобождает помещение от избытка углекислоты и снабжает его кислородом, что особенно важно для небольших зал заседаний, театров и т. д., в которых собирается большое количество людей.

Техника искусственного климата может быть значительно усовершенствована и внедрена также и в жилые дома.

ОПЫТЫ ПО ОСВЕЩЕНИЮ ДОРОГ

(«L'Architecture», № 4)

В Лионе (Франция) произведены опыты по рациональному освещению автомобильных дорог. Опыты были организованы автомобильным клубом Роны и производились на отрезке в 7 км.

Применялись обыкновенные и монохроматические желтые прожектора. Опыты показали, что монохроматические прожектора представляют большие преимущества перед обыкновенными как в области хорошей видимости, так и экономичности.

СТРОИТЕЛЬСТВО СТРАТЕГИЧЕСКИХ АВТОСТРАД В ГЕРМАНИИ

Германский фашизм напряженно готовится к войне. Отсюда и усиленное строительство автострад, имеющих исключительно стратегическое значение.

Журнал «Die Bauzeitung» приводит в номере 8 интересные статистические сведения о строительстве этих дорог.

На строительстве занято 120 тысяч рабочих, большинство которых набрано в лагерях трудовой повинности. Используются 2500 локомотивов, 55 тысяч вагонов и свыше 1000 экскаваторов. На строительство автострад уже израсходовано 35 тыс. вагонов цемента.

«Вопросы синтеза искусств» материалы первого творческого совещания архитекторов, скульпторов и живописцев. ОГИЗ-ИЗОГИЗ. М. 1936 г. Стр. 151, с 145 илл. Тираж 3.000 экз. Цена 8 рубл.

Сборник содержит статьи и переработанные стенограммы выступлений: акад. арх. А. Щусева, акад. живописи Е. Лансере, проф. В. Фаворского, проф. И. Маца, проф. М. Гинзбурга, проф. Н. Чернышева, проф. М. Аллатова, проф. Д. Аркина, архитектора Г. Гольца, скульпторов: В. Мухомов, С. Меркуров, И. Чайкова, Б. Королева, живописцев: К. Юона, Бела Уитт, Павленко, Седлар и искусствоведов И. Хвойника и Л. Ремпель.

Не представляющие собой результатов углубленной исследовательской работы, носящие за отдельными исключениями, более или менее импровизированный характер, статьи сборника ни в какой мере не дают исчерпывающего освещения вопросов синтеза искусств, не разграничены между собой по тематике, не свободны от повторений и т. п. В то же время творческая встреча крупнейших мастеров архитектуры, скульптуры, живописи и теоретиков искусства оказалась прекрасным поводом для постановки ряда актуальных вопросов синтеза искусств в нашей современной практике. Из них следует в первую очередь выделить определение синтеза искусств, роли архитектуры, скульптуры и живописи в синтезе пространственных искусств, тематики монументального искусства. Большой интерес представляют фактические и технические сведения, которые приводятся рядом живописцев и скульпторов в описательных статьях, посвященных своим работам над фреской, монументальным панно, фризами, скульптурой и др.

Из определений синтеза искусств заслуживает внимания спорная по своим конечным выводам, но интересная концепция М. Аллатова, который не ограничивается, в отличие от других участников совещания, общими указаниями на то, что синтез пространственных искусств предполагает органическое их сочетание. М. Аллатов считает, что под синтезом «следует разуметь сложное соотношение, основанное на противоречии, которое в конечном счете, складывается в новое единство».

По мнению М. Аллатова современные архитекторы, живописцы и скульпторы в своей работе над синтезом должны исходить из того, что и в синтетическом произведении живопись и скульптура с одной стороны и архитектура с другой имеют свои собственные задачи и создают прежде всего присущее им самим целостное единство, помимо синтеза. В силу того, что живопись и скульптура изображают реальные предметы, они невольно создают и в синтетическом произведении свой мир, свое пространство, свое соотношение между вещами. Архитектура, как известно, отображает, но не изображает подобно живописи и скульптуре, окружающую нас действительность. Оформляя пространство своими специфическими средствами, архитектура также невольно создает свой мир, свое единство. И вот в синтетическом произведении искусства эти два различных метода художественного отображения нашей действительности сталкиваются. Их необходимо привести к общему единству. Это вполне возможно. Ибо, несмотря на отмеченное противоречие, общим для живописи, скульптуры и архитектуры является то, что они в одинаковой степени связаны с реальной жизнью, которую оформляют и отображают различными средствами.

Однако, исходя из этой концепции М. Аллатов приходит к выводу, что распространенное мнение о том, что египетское искусство представляет собой наиболее совершенный образец синтеза, является ошибочным. По мнению М. Аллатова, в Египте синтеза в сущности не было, потому что не было противоречия, не было обособления каждого из видов искусства. Это сказывается в том, что в Египте сама архитектура была прежде всего изобразительна.

М. Аллатов обращает внимание на то, что египетский храм не только отображает, но и, одновременно, изображает окружающую действительность. Колонны египетского храма действительно представляют собой изображения пальм или других растительных форм, потолок египетского храма — это небо, покрытое золотыми звездами и т. д. Но почему эту изобразительность следует отнести к самой архитектуре, а не к синтезу архитектуры со скульптурой и почему для создания синтетического произведения искусства должно определиться

противоречие между различными видами искусства? Этого весьма спорного положения М. Аллатов не смог доказать. Также спорна и та мотивировка, которую приводит М. Аллатов в подтверждение наличия синтеза искусств в античной архитектуре Греции и других эпох.

Ряд интересных мыслей высказан в замечаниях отдельных авторов, касающихся конкретной роли архитектуры, скульптуры и живописи в создании синтетических произведений в современном советском искусстве. Из них, к сожалению, наименее полно освещена роль архитектуры. Быть может потому, что из двенадцати статей сборника только три принадлежат архитекторам (А. Щусев, М. Гинзбург, Г. Гольц), роль архитектуры в современных синтетических произведениях искусства освещена довольно бегло и малоубедительно, независимо от высказываемой точки зрения.

Так, выдвинутое Д. Аркиным и Г. Гольцем совершенно правильное положение, что в синтезе пространственных искусств ведущая роль должна принадлежать архитектуре, только у первого в какой то мере развито и обосновано.

Более полное освещение получила в сборнике роль скульптуры и живописи в синтезе искусств. В освещении конкретной роли скульптуры в синтезе пространственных искусств заслуживает прежде всего внимания подчеркнутая И. Хвойником дифференциация образно-пластической, изобразительной функции скульптуры и ее архитектурно-технической функции в организации пространства или в трактовке поверхности стены. Выдающийся мастер синтетических произведений это учитывали всегда. У нас же часто наблюдаются две противоположные крайности. В одних произведениях скульптура используется чисто формально для соответствующей организации внутреннего или внешнего пространства. В других произведениях скульптура, напротив, используется только тематически, без отведения ей должной архитектурно-технической роли в общем композиционном замысле.

Много внимания уделяют скульпторы определению того момента, когда скульптор должен приступить к совместной работе с архитектором. По данному вопросу все авторы сходятся на той точке зрения, что в интересах достижения подлинного синтеза искусств, желательно привлекать скульптора возможно раньше, а ни в коем случае, как это имело у нас место, не тогда, когда здание уже выстроено.

Спорными и противоречивыми, с точки зрения синтетического единства всего решения, надо признать ряд замечаний авторов сборника, относящихся к определению допустимых пределов обособления скульптуры от самого организма здания.

По этому поводу следует остановиться на замечаниях М. Аллатова. Так, в подчеркнутой пластичности фигур Пергамского фриза М. Аллатов усматривает огромную опасность для синтеза архитектуры и скульптуры на том лишь основании, что они нарушают плоскость стены. Это явное преувеличение, основанное на переоценке конструктивно-формальных моментов архитектурной композиции без должного учета объединяющей роли единства идейного замысла, масштаба сооружения, условий восприятия его живым человеком и т. д.

Ряд интересных вопросов затронут в сборнике в плане определения конкретной роли живописи в синтезе пространственных искусств. Заслуживает внимания сравнительная характеристика М. Аллатова о ценности композиционных приемов, с точки зрения синтеза искусств, в росписи Пинтирико библиотеки в Сиенне и Рафаэлем стен Ватикана (стр. 27—28). Осознанию основных композиционных приемов живописи в условиях создания синтетического произведения помогает также статья В. Фаворского «Живопись и архитектура», где особенно выпукло показаны недостатки формалистических приемов в современной стенной живописи.

Ряд интересных моментов теории стенной живописи вскрывает на анализе своего опыта Е. Лансере в статье «Живопись и ее окружение», где приводится сопоставление специфических приемов стенной и станковой живописи. В статье В. Мухомов затрагивается интересный вопрос сочетания скульптуры и живописи и др. Интересны также те фактические данные, которые приводятся художниками в связи с описанием первых опытов стенной живописи в современной советской практике.

Д. Аранович

МЕТРО В ЮГО-ЗАПАДНЫЙ РАЙОН

Как московский житель, интересующийся реконструкцией столицы, вношу предложение, касающееся проектирования транспортной связи с новым Юго-западным районом.

Крымский радиус метро кончается на площади одноименного названия. Принимая во внимание его направление, сама собой приходит мысль — продлить его в Юго-западный район, как наиболее удобное средство связи с центром. По этой линии можно будет перебрасывать громадные потоки пассажиров из Парка культуры, забирая их непосредственно с Ленинских гор. Она будет главной транспортной магистралью, связывающей новый район с остальным городом, что значительно уменьшит объем строительства новых трамвайных линий.

Так как метро у Крымской площади заложено не глубоко и левый берег Москва-реки низкий по сравнению с правым, трассу придется вывести наружу, как и у Киевского вокзала. Но в связи с этим необязательна постройка отдельного моста для метро. Нам кажется целесообразным использовать для метро тот мост, который будет построен как продолжение проспекта Дворца Советов в Юго-западный район. Для этого необходимо мост запроектировать более широким, с двойным движением, то есть с ездой по верху и по низу одновременно. Линия метро должна пройти по низу, что не будет

портить вид проспекта при переходе через Москва-реку. Подход проспекта к мосту на левом берегу необходимо поднять насыпью и на некотором расстоянии. А так как трасса метро пойдет по оси проспекта и также будет подниматься к мосту, то тоннель метро надо использовать как ядро насыпи, превратить крышу двухпутного тоннеля в мостовую проспекта. При таком способе постройки будет произведено меньше затрат на доставку грунта для насыпи. Метро, пройдя мост, «ныряет» на другом берегу в гору. Станцию метро следовало бы устроить на берегу, в начале тоннеля, со входом со стороны реки прямо с магистральной береговой улицы. Это не потребует установки эскалаторов. Другой вход в метро с Ленинских гор необходимо осуществить посредством эскалатора.

Разумеется необходимо продолжение метро дальше в новый район. Меня интересует в данном случае именно продолжение метро к Ленинским горам и переход через Москва-реку.

Я не специалист-строитель, а обыкновенный служащий, но мне думается, что высказанные выше мысли специалистам следует проанализировать. Быть может они окажутся полезными при разрешении вопросов, связанных с постройкой проспекта Дворца Советов и освещением Юго-западного района.

О. К. Греев.

ОТ РЕДАКЦИИ: Отдел планировки Моссовета имеет ввиду использовать существующее направление трассы метрополитена, путем продолжения ее в Юго-западный район через Ленинские горы. Что же касается конкретных предложений автора письма о способах перехода метро через р. Москву и т. д., то редакция полагает, что они будут учтены соответствующими организациями, когда практически будет приступлено к продолжению трассы метро в Юго-западный район.

Строительство канала Москва — Волга

* Закончены бетонные работы на шлюзе № 9 Карамышевского узла сооружений. Расположение узла рядом с городом на территории западной окраины гор. Москвы, которая в ближайшие годы, согласно постановлению СНК и ЦК ВКП(б), будет застроена на площади в 1700 га в направлении селений Терехово, Мневники и Хорошево, делают этот узел составной частью новой Москвы.

В состав Карамышевского узла входит — бетонная пятипролетная плотина, гидроэлектрическая станция, судоходный однокамерный шлюз, служащий подходом к шлюзу со сторо-

ны верхнего бьефа, шоссейный железобетонный мост, пересекающий камеру шлюза близ нижней головы и другие сооружения.

* Два порталы крана, грузоподъемностью по 150 тонн каждый, изготовленные на Новокраматорском заводе, смонтированы на Волжской бетонной плотине.

* Монтажные работы на многих сооружениях строительства развиваются. Подходит к концу монтаж шлюза № 3 и Волжской бетонной плотины. У шлюза № 4 заканчивается монтаж одного из крупнейших

на строительстве железнодорожных мостов. В Карамышеве, после окончания монтажа Карамышевской плотины, приступлено к монтажу шлюза № 3. В Южном районе начаты работы по 7 и 8 шлюзам.

* Начаты работы по сооружению Хорошевского судоходного канала. Канал этот осуществляется в целях спрямления Хорошевской излучины, имеющей длину около 6,5 км. Новый канал будет иметь длину около 1,7 км что значительно сократит путь и улучшит судоходные условия по Москва-реке.

В ОТДЕЛЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

★ Отдел проектирования возбудил перед Президиумом Моссовета ходатайство об установлении порядка, при котором до утверждения технического проекта все проектные чертежи и материалы по сантехработам были бы просмотрены и согласованы соответствующими специальными организациями Моссовета (Мосочиствод, Мосводопровод, Мосгаз, Мосэнерго).

По примеру Московской пожарной и санитарной инспекций эти организации командировали в Отдел проектирования своих представителей для постоянной консультации и согласования проектов. Это мероприятие ускорит процесс рассмотрения и утверждения проектов.

★ Удельный вес стандартных столярных изделий, запроектированных архитектурно-проектными мастерскими для объектов муниципального строительства по жилью текущего года, колеблется в пределах от 31% для оконных коробок и переплетов, до 56% для дверей и дверных коробок.

Считая позицию, занятую архитекторами мастерских в вопросе использования стандартов, безусловно ошибочной и резко противоречащей установкам директивных органов по удешевлению строительства и ускорению темпов его осуществления, Отдел проектирования обязал авторов проектов снизить удельный вес индивидуальных столярных изделий до 10—15%.

★ Отдел проектирования Моссовета утвердил для мастерской по проектированию сантехработ и электросетей нормы и расценки на проектные работы по сантехработам в жилых зданиях. Стоимость часа работы установлена для инженера в 3,12 р., для техника в 2,25 р. и для чертежника-копировщика в 1 и 1,20 р.

Нормы времени для конструкторских работ скорректированы в сторону повышения производительности труда на 25%. Новые нормы и расценки введены с 1 июля с. г.

★ Экспертная комиссия Отдела проектирования рассмотрела эскизный проект Дворца индустрии социализма, намечаемого к строительству на участке Постоянной строительной выставки (автор проекта арх. Лященко 1-я мастерская Наркомтяжпрома).

Проект утвержден в части генплана, внутренней планировки и общего объема. Внешнее архитектурное оформление предложено переработать.

★ В связи с применением стахановских методов ведения кладки и повышением темпов строительства, Отдел проектирования, основываясь на заключениях, представленных Центральным научно-исследовательским институтом проектирования, возбудил вопрос перед Строительным управлением об изменении параграфа «32» 4-го отдела «Строительных правил по гор. Москве».

Отдел проектирования считает, что при производстве кирпичной кладки внешних стен вертикальные попереч-



Скульптура З. М. Виленского. „Первый маршал Советского Союза К. Е. Ворошилов“ — выполнена цехом бронзового литья треста Скульптуры и облицовки

Скульптура будет установлена в Академии РККА имени М. В. Фрунзе

ные швы кладки могут быть заполнены раствором по всей высоте и в длину не менее половины кирпича от наружной и внутренней граней стены. Остальные вертикальные и внутренние швы стены могут быть не заполнены или заполнены частично. Допускаемое напряжение на такие стены должно быть снижено, примерно, на 10%. Обязательным условием применения этого способа является последующая оштукатурка таких стен снаружи. Для сильно напряженных простенков и столбов этот прием недопустим.

При производстве кирпичной кладки внутренних стен все вертикальные швы могут быть не заполнены, или заполнены частично, но только при условии, если внутренняя стена штукатурится с обеих сторон и имеет толщину не менее чем в 1½ кирпича. Недопустимо оставление пустых швов в стенах, отделяющих секции здания друг от друга по условиям звукопроводности.

При производстве кладки частей стен, работающих на изгиб (оконные и дверные перемычки), а также столбов, необходимо, чтобы все вертикальные швы кладки до уровня балок междуэтажных перекрытий были полностью заполнены раствором.

НОВЫЕ КАДРЫ

★ 35 студентов московского архитектурного института и 17 студентов Одесского архитектурного техникума будут проходить практику в проектных мастерских Моссовета.

Срок прохождения практики 2 месяца.

★ Техники, окончившие теоретическую переподготовку, направляются на стройки для работы с архитекторами-авторами проектов, осуществляющими архитектурный надзор.

ВТОРАЯ ОЧЕРЕДЬ ГОСТИНИЦЫ «МОСКВА»

★ По поручению Президиума Моссовета специальная комиссия под председательством члена президиума Моссовета тов. Черкасского утвердила проектное задание на проектирование 2-й очереди гостиницы «Москва».

Проектное задание предусматривает надстройку бывшей гостиницы «Гранд-Отель» на 5 этажей, снос 6. гостиницы «Континенталь» и застройку по линии Свердловской площади с расчетом расширения площади. В здании гостиницы будут запроектированы мюзик-холл, кино-театр и водный бассейн.

К проектированию художественной отделки номеров привлечена высококвалифицированная группа художников в составе: академика Лансере, профессора Яковлева, профессора Машкова, художников Мухина и Адамовича.

Тематика живописи будет утверждена на специальном совещании.

★ Президиум Моссовета отдал для Мосгоркино участок для постройки большого кино-театра по Крестьянской улице. Проектирование поручено архитектору Теплицкому (2-я проектная мастерская Моссовета).

★ За приобретение негодных к использованию строительных механизмов Строительное управление Моссовета объявило выговор управляющему трестом Культижлстрой тов. Шмакову и бывшему главному инженеру тов. Итину.

Одновременно все управляющие трестами, главные инженеры и механики предупреждены, что за качество и исправность приобретаемых механизмов и оборудования они несут персональную ответственность.

Оглавление

Contents

Sommaire

Стр.	Page.	Page.	
А. И. БУЛУШЕВ		A. I. BOULOUCHEV	
Год работ по планировке Москвы	1	Un an de travaux pour l'amé- nagement de Moscou	1
В. А. ДЕДЮХИН		V. A. DEDJUCHIN	
Итоги и перспективы	22	Résultats et perspectives	22
А. Я. КАРРА и Л. Б. ЛУНЦ		A. J. CARRA	
Вариант планировки Цент- рального парка культуры и отдыха	34	L. B. LOUNZ	
		L'aménagement du parc central pour la culture et le repos	34
Инж. КОБЗАРЬ		Ing. COBSAR	
Гаражи для индивидуальных машин	36	Garages pour autos individuels	36
Инж. А. Ф. КИРКО		Ing. A. F. KIRKO	
Как организовать демонтаж старых зданий	40	Comment faut-il organiser le démontage des bâtiments	40
Проф. А. Р. ГЮНТЕР		Prof. A. R. GÜNTHER	
Реконструкция Москвы и ти- повое строительство	42	La reconstruction de Moscou et la construction standartisée	42
В. ЖАВО		V. CHABO	
Проблема стеновых материа- лов	44	La problème des matériaux pour la construction des murs	44
В. В. УСПЕНСКИЙ		V. V. OUSPENSKI	
Вооружать десятика опера- тивным планом	45	Le chef d'équipe a besoin d'un plan opératif	45
Инж. А. И. ТАМАРОВИЧ		Ing. A. J. TAMAROVITCH	
Нужны заводы строительных раскворов	47	Des nouvelles fabriques pour la production de mélanges de construction	47
Н. М. ТОМСОН		N. M. TOMSON	
Изучение движения ветра на жилом квартале	49		
СТРАНИЧКА ИЗОБРЕТАТЕ- ЛЯ-СТРОИТЕЛЯ		PAGE DE L'INVENTEUR-CON- STRUCTEUR	
		L'étude du mouvement du vent dans les villes	49
А. КРЕМНЕВ		A. KREMNEV	
Лицом к стахановцу-изобре- тателю	51	Prêtons plus d'attention à l'in- venteur stakhanoviste	51
Любечный под'емник	52		
Новое оборудование для ку- хонь	54		
Приемы кладки, экономящие кирпич	55	New methods in masonry	55
ПО ГОРОДАМ СССР		IN THE USSR	
Е. М.		E. M.	
Выставка „Архитектура Ле- нинграда за 18 лет“	56	The exhibition „The Architec- ture of Leningrad“	56
ЗАРУБЕЖНЫЙ СТРОИТЕЛЬ- НЫЙ ОПЫТ		CONSTRUCTION EXPERIENCE ABROAD	
ПО СТРАНИЦАМ ИНОСТРАН- НЫХ ЖУРНАЛОВ		IN FOREIGN MAGAZINES	
БИБЛИОГРАФИЯ		BIBLIOGRAPHY	
ПИСЬМА ЧИТАТЕЛЕЙ		READERS LETTERS	
СТРОИТЕЛЬСТВО КАНАЛА МОСКВА-ВОЛГА		THE CONSTRUCTION OF THE CANAL MOSCOW-VOLGA	
МОСКВА НА СТРОЙКЕ		MOSCOW IN CONSTRUCTION	
	63		63

Издатель — Московский Совет РК и КД
 Отв. редактор А. Булушев
 Зам. отв. редактора Н. Грунт
 Редакция: Г. Вороневский, В. Дедюхин, А. Заславский,
 Н. Колли, И. Сидоров, И. Финкель, И. Черкасский, С. Чернышев.
 Отв. секретарь редакции Е. Швейдер.

Адрес редакции: Москва, ул. Станкевича, 22
 телеф. Моссовета, доб. 2-10, 2-52-14 и 91-36.

Мособлгортлит 26 395. Тираж 10.700
 1-я тип. Гос. воен. изд-ва НКО СССР,
 ул. Скворцова-Степанова, 3.
 Статформат А—4—211-297 мм.
 4 п. д. Зак. тип. 605.

Гукопись сдана в набор 20/VII—1936 г.
 Подписано к печати 31/VIII 1936 г.
 Выпускающий Н. К. Кропивницкий

МОСКОВСКИЙ ОБЛАСТНОЙ ПРОЕКТНЫЙ ТРЕСТ

АДРЕС: Москва, Кузнецкий Мост. Угол
Рождественки, № 15/6, тел. 1-72-46, 1-70-03

П Р И Н И М А Е Т З А К А З Ы

- 1. СОСТАВЛЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПЛАНИРОВКИ** и застройки населенных мест. Вертикальная планировка. Составление проектов дорог.
- 2. СОСТАВЛЕНИЕ ПРОЕКТОВ ГРАЖДАНСКИХ СООРУЖЕНИЙ:** жилища, школы, ясли, больницы, клубы, бани, прачечные и пр. Проекты домовой канализации, водопровода, отопления, вентиляции и пр.
- 3. СОСТАВЛЕНИЕ ПРОЕКТОВ ВОДОСНАБЖЕНИЯ,** канализации, дренажей и водостоков населенных мест. Проекты очистки городов и поселков от твердых отходов.
- 4. ГЕОДЕЗИЧЕСКИЕ РАБОТЫ** всех видов.
- 5. ИЗЫСКАНИЯ** по инженерной геологии и для водоснабжения.
- 6. ВСЕ ВИДЫ СМЕТ И КАЛЬКУЛЯЦИЙ** на строительные работы.
- 7. ПРОЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ.**

ПРОЕКТЫ ВЫПОЛНЯЮТСЯ В УСЛОВИЯХ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО АВТОРСКОГО НАДЗОРА ЗА СТРОИТЕЛЬСТВОМ.

АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНЫЙ ТЕХНИКУМ

ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ

НА ОТДЕЛЕНИЯ:

- 1) Архитектурно-планировочное,
- 2) Геодезическое и
- 3) Механическое.

испытания с 1 августа

Все справки в канцелярии техникума по адресу:
Москва, ул. Кирова, 20, во дворе, с. 12 до 5 ч. веч.

Общежитием не обеспечиваются.

Стипендиями обеспечиваются на общих основаниях.

ДИРЕКЦИЯ.

НАРКОМПИЩЕПРОМ СССР

**ВСЕСОЮЗНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТРЕСТ
СТРОИТЕЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ИЗЫСКАНИЙ**

„ВТИЗ“

Адрес: Москва, Комсомольская пл., д. № 1

• Телефоны: К-3-28-53, К-1-25-07

ПРИНИМАЕТ РАБОТУ

**НА ПРОИЗВОДСТВО ТЕХНИЧЕСКИХ ИЗЫСКАНИЙ ПОД
ПРОМЫШЛЕННОЕ И КОММУНАЛЬНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО**

1. Геологические и гидрогеологические работы для определения типа фундаментов и допускаемых нагрузок
2. Геодезические с'емки, нивелировки и составление планов территорий строительства
3. Изыскания и проектирование железнодорожных и шоссейных под'ездных путей
4. Обследование местных источников энергоснабжения
5. Исследование открытых водоемов и грунтовых вод для целей водоснабжения
6. Сооружение артезианских скважин, обследование и реставрация старых скважин
7. Изыскательские работы, связанные с определением способа очистки и места спуска сточных вод
8. Выявление ресурсов местных строительных материалов
9. Консультация по вопросам технических изысканий