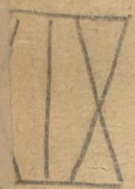


2.  
2  
АРХИТЕКТУРА

С · С · С · Р



43  
29

3

1 · 9 · 3 · 8



XIX 43  
29

# АРХИТЕКТУРА

## С . С . С . Р

О Р Г А Н   С О Ю З А   С О В Е Т С К И Х   А Р Х И Т Е К Т О Р О В

Г О Д   И З Д А Н И Я   Ш Е С Т О И

М О С К В А

М А Р Т   1938 г. № 3

### С О Д Е Р Ж А Н И Е

### S O M M A I R E

Право-троцкистская банда шпионов и диверсантов  
сметена с лица земли ..... 2

Архитектура массового жилищного строительства.  
Н. Былинкин ..... 4

La bande des droitiers-trotskistes, espions et agents  
de diversion, est supprimée de la face de la terre

L'architecture des maisons d'habitation, par N. By-  
linkine

#### ПЛАНИРОВКА ГОРОДОВ

Практические вопросы реконструкции Москвы.  
С. Чернышев ..... 8

Планировка городов и вопросы гигиены. Проф.  
А. Сысин ..... 14

Новые кварталы Ленинграда. Проф. Л. Ильин ..... 18

Жилой дом и квартал в Ленинграде. Е. Ле-  
винсон ..... 34

Реконструкция Московского шоссе в Ленинграде.  
Н. Оль-Сирвинт ..... 37

#### PROBLÈMES DE L'URBANISATION DES VILLES

Questions pratiques sur la reconstruction de Moscou,  
par S. Tchernychev

Questions hygiéniques dans les plans des villes, par  
prof. A. Syssine

Nouveaux quartiers de Léninegrad, par prof. L. Ilyine

Maison et quartier d'habitation à Léninegrad, par E. Lé-  
vinson

Reconstruction de la chaussée de Moscou à Léninegrad,  
par N. Olle-Sirvint

#### АРХИТЕКТУРА МОСТОВ

Москворецкие мосты. Проф. Павел Шусев ..... 40

Новые мосты через Яузу. Г. Гольц и И. Раби-  
нович ..... 49

#### L'ARCHITECTURE DES PONTS

Ponts sur la Moskova, par prof. Paul Schoussev

Nouveaux ponts sur l'Iaousa à Moscou, par G. Goltz  
et I. Rabinovitch

#### АРХИТЕКТУРНОЕ НАСЛЕДСТВО

Мост и город (исторический очерк). И. Нико-  
лаев ..... 66

#### L'HÉRITAGE ARCHITECTURAL

Le pont et la ville (étude historique), par I. Nico-  
laiev

#### ЗА РУБЕЖОМ

Нью-йоркские мосты. А. Ерченко ..... 74

#### A L'ÉTRANGER

Les ponts de New-York, par A. Ertchenko

#### ТО СТРАНИЦАМ ИНОСТРАННЫХ ЖУРНАЛОВ

82

#### A TRAVERS LES REVUES ÉTRANGÈRES

#### АРХИТЕКТУРА И КНИГА

82

#### L'ARCHITECTURE ET LE LIVRE

#### СПРАВОЧНИК АРХИТЕКТОРА

86

#### INDICATEUR DE L'ARCHITECTE



# ПРАВО-ТРОЦКИСТСКАЯ БАНДА ШПИОНОВ И ДИВЕРСАНТОВ СМЕТЕНА С ЛИЦА ЗЕМЛИ

Со 2-го по 13-е марта 1938 года Военная коллегия Верховного суда СССР разбирала дело антисоветского «право-троцкистского блока».

Нет тех преступлений, которые бы не совершила эта преступная фашистская банда убийц, шпионов и диверсантов, возглавляемая Троцким, Бухариным, Рыковым, Ягодой, Крестинским и прочими заклятыми врагами народа, презренными агентами фашистских охранок, остервенелыми злодеями, продававшими нашу прекрасную родину иностранным капиталистам.

Шаг за шагом распутывал Верховный суд клубок невероятных преступлений, совершенных этими омерзительными злодеями, извергами и палачами, ненавидевшими страну победившего социализма, страну, где навсегда уничтожена всякая эксплуатация человека человеком. Судебное следствие с исчерпывающей ясностью установило, что так называемый «право-троцкистский блок» поставил своей целью свержение существующего в СССР социалистического общественного и государственного строя, восстановление в СССР капитализма и власти буржуазии при помощи диверсионной, вредительской, террористической, шпионско-изменнической деятельности, направленной на подрыв экономической и оборонной мощи Советского Союза. Право-троцкистские мерзавцы ставили своей целью расчленение нашей страны, отторжение от СССР Украины, Белоруссии, Приморья, Средне-азиатских и Закавказских республик. Они хотели отдать эти республики иностранным агрессорам, превратить народы Советской страны в колониальных рабов империалистических государств.

Судебное следствие полностью подтвердило прямую шпионскую работу «право-троцкистских» бандитов. В течение долгих лет, обманывая советский народ, маскируя свое подлинное лицо, право-троцкистские бандиты получали деньги от иностранных разведок за свою шпионскую и диверсионную деятельность. По прямому заданию врага народа Троцкого — агента германской и английской разведок, троцкистско-бухаринский бандит Крестинский еще в 1921 году получал деньги от германского рейхсвера за шпионскую работу, 16 лет удавалось предателю Крестинскому вести свою преступную, вредительскую, контрреволюционную деятельность. Сам Иуда Троцкий уже с 1921 года был связан с германской разведкой, а с 1926 года «работал» также и для английской разведки.

Другой участник право-троцкистской банды Розен-

гольц имел «стаж» шпионской работы для германского генерального штаба с 1923 года и для английской разведки с 1926 года. Раковский являлся шпионом английской разведки с 1924 года и японским шпионом с 1934 года. Чернов в 1928 году при содействии меньшевика Дана начал шпионскую работу в пользу Германии. Шарангович был переброшен, как польский шпион, в 1921 году на советскую территорию. Гринько с 1932 года служил одновременно германской и польской разведке. Атаманы «право-троцкистского блока» Рыков, Бухарин, Ягода и пр. непосредственно руководили изменнической шпионской деятельностью своих агентов и в случае фашистского нападения на Советский Союз готовы были открыть фронт перед врагом. Они организовали диверсионно-вредительские группы, стремясь во что бы то ни стало ослабить обороноспособность Советского Союза, нанести удар социалистическому строительству. Участники троцкистско-бухаринской банды Зеленский, Иванов и Зубарев оказались провокаторами с дореволюционным «стажем», они состояли агентами жандармских отделений в эпоху царизма.

Право-троцкистская банда не случайно ставила ставку на поражение СССР в будущей войне, на помощь фашистских агрессоров. Ведь внутри Советского Союза, страны, где ликвидированы эксплуататорские классы, где торжествует небывалое морально-политическое единство великого советского народа, глубоко преданного своей социалистической родине, своей ленинско-сталинской партии, своему любимому вождю товарищу Сталину, право-троцкистские бандиты были лишены какой бы то ни было опоры, они пытались противопоставить себя 170-миллионному советскому народу. У них не было иных надежд, кроме надежд на капиталистическое окружение.

История человечества не знает других, столь подлых, столь гнусных убийц и предателей. Об этом очень ярко сказал в своей обвинительной речи прокурор Союза ССР товарищ Вышинский: «троцкисты и бухаринцы», т.-е. «право-троцкистский блок», верхушка которого сидит сейчас на скамье подсудимых, это не политическая партия, не политическое течение, это банда уголовных преступников, и не просто уголовных преступников, а преступников, продавшихся вражеским разведкам, преступников, которых даже уголовники третируют, как самых падших, самых последних, презренных, самых растленных из растленных».



анского  
ой раз-  
англий-  
1934 го-  
а Дана  
нгович  
ду на  
одно-  
таманы  
года и  
шпион-  
ашист-  
ли от-  
верси-  
то ни  
Союза,  
Участ-  
Иванов  
онным  
тделе-

став-  
ць фа-  
Союза,  
лассы,  
един-  
анного  
Стали-  
ой бы  
себя  
было  
окру-

под-  
очень  
Сою-  
нцы»,  
о си-  
еская  
вных  
в, а  
пре-  
как  
амых

Судебное следствие установило, что злодейское убийство товарища Кирова организовано по решению «право-троцкистского блока» при непосредственном участии подсудимого Ягоды в организации террористического акта. По прямому указанию Иуды Троцкого руководители «право-троцкистского блока» приняли решение убить великого пролетарского писателя Максима Горького и убили его. Они использовали для этого преступления врачей Левина и Плетнева. По решению «право-троцкистского блока» было совершено убийство тт. Менжинского и Куйбышева.

Опасаясь разоблачения и разгрома антисоветских «кадров», «право-троцкистский блок» пытался совершить террористический акт против славного руководителя советской разведки тов. Ежова. Право-троцкистская банда создавала специальные террористические группы для убийства великого вождя народов товарища Сталина и руководителей партии и правительства товарищей Молотова, Кагановича и Ворошилова.

На судебном следствии удалось с исчерпывающей ясностью установить, что участники «право-троцкистского блока», двурушнически прикрываясь партийными билетами, еще много лет тому назад совершали прямые контрреволюционные акты против нашей партии и ее славных вождей, свирепо с первых дней своей «политической» деятельности ненавидели пролетариат, ненавидели великий советский народ.

Когда в 1918 году большевистская партия вела борьбу за передышку, Бухарин и его сообщники, прикрывавшиеся названием «левых» коммунистов, пытались во что бы то ни стало сорвать Брестский мир с тем, чтобы помочь германским империалистам уничтожить Советскую власть.

На судебном следствии выяснилось, что Бухарин вместе с так называемыми «левыми» эсерами и троцкистами организовал заговор против советского правительства. Целью этого заговора был арест и убийство великих вождей нашей партии и правительства В. И. Ленина, И. В. Сталина и Я. М. Свердлова. «Левозсеровский мятеж» против советской власти в июле 1918 года был организован при прямом соучастии врага народа Бухарина. Точно так же и гнусное покушение на жизнь В. И. Ленина, совершенное эсеркой Каплан 30 августа 1918 года, являлось прямым результатом контрреволюционного заговора «левых» коммунистов во главе с Бухариным и их сообщников «левых» и правых эсеров.

Троцкисты, бухаринцы и буржуазные националисты совершали неслыханные акты вредительства. Они срывали социалистическое строительство, подрывали финансовое хозяйство, воровали народные деньги для своих шпионских целей, уничтожали скот, разоряли колхозы, они подсыпали стекло и гвозди в масло, гноили продукты,

чтобы вызвать недовольство трудящихся. Только благодаря бдительности советской разведки, работающей под руководством верного сталинца тов. Ежова, право-троцкистские шпионы и изменники были разоблачены. «Разгром этого шпионского гнезда—большой удар по поджигателям войны, удар, равный по своему значению выигранной битве в войне с фашизмом» («Правда», 11 марта 1938 года).

С огромным вниманием следил многомиллионный советский народ за процессом над троцкистско-бухаринской бандой. Со всех концов нашей великой родины поступали бесчисленные требования уничтожить виновников этих чудовищных преступлений. Не место заклятым врагам народа на Советской земле. Троцкистско-бухаринско-рыковским бандитам, пытавшимся отнять у нас свободную и радостную жизнь, может быть только одна мера наказания — расстрел. Таково было единодушное требование советского народа, таково было требование не только советского народа, но и всех передовых людей человечества, всех тех, кто ненавидит фашистское варварство, всех тех, кто является противником капиталистической эксплуатации.

Вот почему слова товарища Вышинского, обращенные к судьям: «Вся наша страна от малого до старого ждет и требует одного — изменников и шпионов, продававших врагу нашу родину, расстрелять, как поганых псов» — были словами, отражавшими волю всего передового человечества. Приговор советского суда является приговором всего нашего великого народа право-троцкистским бандитам. Он служит грозным предупреждением для всех тех, кто пожелает нанести вред нашей прекрасной родине.

Справедливый приговор Военной коллегии Верховного суда приведен в исполнение. Бандиты расстреляны.

«Пройдет время, — говорил тов. Вышинский в своей речи, выражая мысли и чувства всего советского народа, — могилы ненавистных изменников зарастут бурьяном и чертополохом, покрытые вечным презрением честных советских людей, — всего советского народа.

А над нами, над нашей счастливой страной, попрежнему ясно и радостно будет сверкать своими светлыми лучами наше солнце. Мы, наш народ, будем попрежнему шагать по очищенной от последней нечисти и мерзости прошлого дороге, во главе с нашим любимым вождем и учителем — великим Сталиным — вперед и вперед к коммунизму».

Еще больше повышая свою революционную бдительность, укрепляя обороноспособность нашей славной рабоче-крестьянской Красной армии, мы твердо и уверенно под руководством большевистской партии, под руководством великого вождя народов товарища Сталина пойдем вперед к новым победам.



# АРХИТЕКТУРА МАССОВОГО ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

СТАТЬЯ ВТОРАЯ<sup>1</sup>

Н. БЫЛИНКИН

Жилой дом — атом квартала, квартал — молекула городского организма, — об этом органическом единстве ткани города мы часто забываем. «Штучное» проектирование и строительство приводит к тому, что жилой дом рассматривается у нас нередко как «вещь в себе», изолированная от ее окружения.

В Советском Союзе развернуто колоссальное жилищное строительство. Во многих случаях оно осуществляется целыми комплексами. Несмотря на все эти благоприятные условия, мы еще не добились создания законченных и цельных по своей архитектурной теме жилых ансамблей.

Попытки объяснить отсутствие таких ансамблей тем, что тот или иной комплекс проектирует не один архитектор, что комплекс этот строится не сразу, что за архитекторами не закреплены в своеобразное «пожизненное пользование» улицы, набережные и площади — явно несостоятельны.

Ведь исторические ансамбли классических эпох, за редким исключением, создавались веками. Один мастер сменял другого в процессе создания целого. Имена некоторых зодчих потеряны историей, но их творения до наших дней сохранили всю свою архитектурную выразительность. Более того, в величе-

ственных классических ансамблях с предельной ясностью раскрывается та живая творческая идея, которая объединяла предка и потомка и которую архитекторы разных поколений стремились выразить со всем своим мастерством и пониманием общей задачи.

Именно такого квалифицированного отношения к архитектуре нам недостает. Особенно сильно это дает себя знать при реконструкции городов. Возьмем ту же Москву. Спросите любого автора нового дома в Москве, думал ли он при составлении своего проекта о будущей судьбе городского пейзажа, помнил ли он об общей теме жилого квартала, в который его дом войдет составным элементом.

В большинстве случаев он придерживался лишь красных линий, и поэтому на улицах Москвы один за другим выстраиваются жилые дома, запроектированные вне всякой связи с их архитектурным окружением.

Возникнув на поверхности чистого листа бумаги, архитектурные проекты позже переносятся в живую жизнь, в окружение городского пейзажа, у которого есть свое прошлое и будущее, который предъявляет требования к новому своему элементу. И тогда-то обнаруживается вся недисциплинированность зодчего, стремящегося во что бы то ни стало «перекричать» своего соседа.

Летом 1937 года мне пришлось побывать в Киеве. Я шел типичной улицей старого города. По обеим ее сторонам в сплошную фасадную линию вытянулись дома, лъстившие тщеславию предвоенных киевских купцов.

Но вот улица-коридор резко оборвалась. Я вышел на участок нового строительства Совнаркома Украины. Линия жилых домов оживлена большими курдонерами. В стороне от тротуара появилась изумрудная зелень газонов. Вот фонтан, далее стоит серебристая ель и ши-

роколистный клен. Под ними скамья. Сразу возникает ощущение подлинно жилого квартала.

Балконы новых жилых домов, стоящих вдоль красных линий городских магистралей, всегда кажутся излишними: они всегда пустуют. Людей отталкивает пыль, запах машин, шум уличного пространства. В новых кварталах Киева балконам возвращены их бытовые функции: на балконах цветы, плетеные кресла, двери комнат распахнулись навстречу природе, пространству курдонера.

Архитектор искал пространственного решения жилья, он стремился разрешить тему жилого квартала, уходил от красной линии, вносил куски зелени, деревья, как средства организации квартального пространства, отличного от улицы.

Правда, рассматривая подробно архитектуру отдельных домов жилого квартала Совнаркома в Киеве (автор С. В. Григорьев), вы отметите несомненные следы спешки, отсутствие ясно читаемой архитектурной темы жилого дома, случайность и несогласованность пропорций. Вы заметите, что пилястры верхних этажей грубы и велики, что некоторые элементы, конструктивные сами по себе, не нашли органической связи со всем сооружением и потому кажутся прислоненными к стене декорациями (мотив обработки углового входа). Вам становится ясно, что громадный наличник верхнего этажа надо перенести вниз, а легкий наличник нижнего этажа — вверх. Вы отметите, что детали не прорисованы, что многое в них от упадочного модерна. И все же общее впечатление остается благоприятным. Архитектор правильно выразил настроение жилого квартала, создал атмосферу уюта, и это спасает положение — так велико значение хотя бы первого приближения к ансамблю. Теми же качествами покоряет нас жилой ансамбль «Прожекторстроя»

<sup>1</sup> См. «Архитектура СССР» № 2.



в Москве (авторы Зальцман, Соколов, Гурьев-Гуревич).

Обращаясь к графическим материалам наших проектов планировки городов, мы видим сетку улиц, которая с той или иной степенью выразительности ведет к центру города. Но посмотрите на композицию кварталов — это безжизненные кусочки городской ткани, замкнутые в себе квадраты или прямоугольники с мертвящей скукой симметричных осей. Человек, вошедший в такой квартал, попадает в безразличное ко всему пространство, не видит ни начала, ни конца. Выйти из него он может в любом, самом случайном, месте. Пространство квартала так скомпановано, что идея города в нем не отражена. Та идея движения к центру, которая есть в генеральном плане улиц, не поддержана организацией пространства квартала. Между тем, изучение планов классических вилл и городских домов Пергама раскрывает принципы пространственного построения, которые целиком могут найти приложение в нашем квартале. Построения эти исключительно полно были развернуты акад. И. В. Жолтовским в процессе проектирования г. Прокопьевска (авторы — архитекторы Букалова и Смолицкий).

Анализ плана дворцового ансамбля в Тиринфе дает представление о том, какое огромное значение придавалось в античной архитектуре пространственной композиции ансамбля.

Чужеземные послы, которые хотели попасть к властителям Тиринфского дворца, должны были пройти длинный путь, имея слева от себя крутой обрыв, а справа суровую, угрожающую циклопическую кладку стен. Впечатление неприступности, по мере следования этим путем усиливалось, но ограниченное стенами пространство становилось одновременно все более свободным и подготавливало переход к пропилеям.

Нужно при этом отметить, что на

всем протяжении пути от ворот — пропилей, поставленные в обдуманном ракурсе, были единственной точкой притяжения. Путники проходили пропилей — их взору представлялся большой двор и еще более богатая архитектура ворот, поставленных нарочито сбоку так, что при постепенном движении к ним по диагонали — они точно поворачивались к путнику лицом, открывая наконец перед ним то самое, что было целью всего движения — фасад Тиринфского дворца, богато украшенный и поставленный несимметрично с учетом наиболее выгодного восприятия всего объема сооружения.

Этот пример учит нас целному и продуманному решению пространственной задачи, в которой функциональные и художественные стороны служат полноценно своему времени, своей эпохе, мудрой экономии средств, строгой соподчиненности всех элементов — целому.

Если архитектор сосредоточит свое внимание на исконных архитектурных задачах построения выразительного объема, ему не нужен будет ложный пафос огромных колоннад и пятиэтажных арок.

Экономические требования удешевления массового жилищного строительства предполагают типизацию основного элемента жилого дома — секции, предполагают повторяемость отдельных домов. Жилая секция установившейся для данного квартала высоты, с ее определенным метром оконных проемов, становится основным элементом, из которого складывается современный квартал, и уподобляется своеобразному ордеру, многократное повторение которого оформляло пространство античного жилого комплекса. Архитектор должен эстетически осмыслить это множественное повторение одного элемента, добиваясь выразительного решения всей пространственной композиции. Между тем, проектные материалы застроек убеждают в том,

что большинству наших архитекторов еще недостает органического понимания темы жилого квартала. Возникает некий стандарт приема, который чаще всего вступает в противоречие с живой действительностью. Окраинный квартал, который подходит к зеленым массивам парка, решается так же, как и квартал городского центра. Стенка периметральной застройки квартала никак не увязывается с разнообразной характеристикой, которую имеют окружающие квартал улицы, и с конкретными условиями ориентации по странам света.

Возникают коллизии, разрешение которых возможно только за счет искусственной перекомпоновки плана жилого дома, нарушения его конструктивной схемы и требований экономичности (например, периметральная застройка вдоль магистрали в условиях северной ориентации).

Бригада киевских архитекторов во главе с арх. Н. Холостенко, работая над застройкой кварталов Тонкосуконного комбината, дала пример органического учета сложившейся пространственной ситуации. Так, юго-западный квартал, примыкающий к массиву парка, строится на принципе разреженной застройки. Каждое здание (жилье, школа, детский сад) получает самостоятельное значение. Застройка погружается в зелень, ее открытый характер хорошо контрастирует с юго-западным фронтом противоположащего квартала. Человек, идущий вдоль магистрали, получает ясное представление о том, в каком направлении развивается весь поселок, где его границы сливаются с естественным окружением. Этот прием застройки, подчеркивающий качественные особенности различных по ситуации кварталов, позволивший дать интересное решение пространства улицы, ориентирующий человека во всей планировочной структуре поселка, в то же время хорошо согласуется и с теми жили-



ми домами, которые оформляют северо-восточную сторону крайнего квартала. Башенный тип последних (4 квартиры на лестницу), при угловом расположении всех квартир, полностью обеспечивает благоприятную инсоляцию большинства комнат.

Итак, в решении архитектурной проблемы квартала заложены богатейшие возможности создания художественно-выразительного образа жилья. Типизация, стандартизация, экономика массового жилищного строительства — в ансамбле жилого квартала приобретают значение также и архитектурно-художественных проблем.

Виоле де Дюк, изучая планы греческих городов, пришел к выводу о наличии в них определенной «художественной идеи». Такая художественная идея положена в основу любого произведения большого искусства. Сознательное ее выражение средствами, присущими данному искусству, характерно для всех классических эпох.

Разве лирический образ Эретейона и эпос Парфенона не могут служить примером двух различных архитектурных тем, сознательно разрешенных с предельным совершенством средствами архитектуры?

Наш социалистический подход к жилищу, сталинская забота о человеке — в архитектуре ничего общего не имеет с погоней за пышной, но музейной роскошью архитектурного наряда, в большинстве случаев противоречащего тектоническим основам современного жилого дома. Вот, например, жилой дом арх. Бекетова в Киеве. Это — триумфальная арка, превращенная в жилой дом, для чего пролет арки был заполнен тонкой кирпичной стеной с окнами. На первый взгляд кажется, что в квартирах под аркой потолок обязательно должен пойти по кривой. Ничего подобного: внутри все нормально. Отсюда ясно, что массив арки — это лишь театральная бутафория,

использование которой ничем не оправдано. Форма арки и органическая структура жилого дома сочленены архитектором как две исключаящие друг друга системы.

Возьмем жилой дом Вукопромсовета в том же Киеве (арх. Холостенко и Хоменко). И в этом случае ни сухой облик бывшего «губернского по делам присутствия», ни архитектурно-тоническая основа сооружения (большой ордер) не вяжутся с современным жилым домом.

Когда к телу современного жилого дома ради получения пресловутого «композиционного центра» прилепляются аркады (дом арх. Гречиной, Киев), когда прибегают к колоннам, у которых отношение диаметра к их высоте таково, что они висят как водосточные трубы (дом на Миусской площади, Москва), когда пилястры верхних этажей покоятся на консолях, заделанных в толщу нижеследующих этажей (дом арх. Фридмана, Москва) — это почему-то также принято называть критическим освоением классического наследия, самостоятельной «интерпретацией классической формы» и т. д. Такое «критическое освоение», обходясь государству в копеечку, не воспитывает вкуса и любви к подлинной красоте и подлинной классике.

Освоить классику можно, только изучив ее глубоко и серьезно. Поняв историческую обусловленность классических произведений, надо проникнуть в производственные секреты великих мастеров прошлого, овладеть теми приемами, которые позволяли им в малом достичь впечатления величия, в тяжелом — ощущения легкости и движения. Надо открыть приемы, при помощи которых классики придавали камню, дереву, любому материалу и конструкции предельную пластическую выразительность; научиться у них композиции — этому великому искусству развертывания осмысленной архитектурной темы.

Только глубоко проникнув в законы, которые лежат в основе классической формы и народного искусства, архитектор получит возможность дальнейшего движения вперед.

Брунеллески, изучая греков и римлян, мечтал только об одном — им подражать, а между тем, он открыл новую эру в искусстве. Почему это произошло? Потому что, будучи на уровне строительных задач своего времени, глубоко их понимая, он в новых условиях применял те законы образования прекрасного, которые предстали его взору, когда он обмерял античные развалины Рима. Он был человеком своего времени, сыном своего народа, своего города. Академик И. В. Жолтовский убедительно доказал, что огромное влияние на творчество Брунеллески имело народное зодчество Италии XIV века. В полном благородства и теплоты образе Воспитательного дома, по мнению И. В. Жолтовского, Брунеллески дал волнующий синтез народного зодчества XIV века и творческого постижения античности, которая всегда питала искусство великого итальянского мастера.

Человек, понявший классический закон органической связи между пластической формой и тектонической структурой сооружения, не дерзнет увенчать свой дом карнизом, подобным карнизу дома в Брюсовском переулке (арх. А. В. Щусев). Тяжелые каменные формы последнего, механически переползая на парапет, обнаруживают со стороны заднего фасада всю «нищету своей философии».

У нас много говорят и пишут о реализме в архитектуре, но в большинстве случаев при этом утверждают лишь подражательный и робкий натурализм.

Вот архитектор Буров строит дом, дом из кирпича. Тектоническая его система — это постепенное на-

пластов  
Архите  
ций,  
здание  
делает  
констру  
ла про  
для лу  
жений  
В о  
ме мож  
этого к  
турали  
незакон  
немецки

Худ  
законен  
бы быт  
зонталь  
ней в н  
ничен,  
усилит  
И он ц  
лишь о  
ный пр  
ющим,  
менную  
бы его  
данному

Арх  
мне, чт  
Акропол  
обстоят  
лой кол  
ратный  
утоплен  
других  
что это  
знатель  
рость и  
Чисто д  
чески о  
женной  
два сто  
прилож  
бретате  
пластич  
струкци

Жел  
8 см то  
пичной  
не анке



пластование горизонтальных рядов. Архитектору для получения пропорций, гармонически развивающих здание кверху, нужен пояс, он его делает. В древности этот пояс был конструктивно обусловлен — это была прокладка каменными плитами для лучшего распределения напряжений в кладке.

В современном 6—7-этажном доме можно было бы обойтись и без этого конструктивного приема. Натуралист отсюда заключает, что пояс незаконен, — так же рассуждали и немецкие функционалисты.

Художник реалист говорит — нет, законен, потому что этот пояс мог бы быть, он лежит в природе горизонтальной кладки, он не вступает с ней в конфликт, он зрительно тектоничен, он помогает пластически усилить действие кирпичной стены. И он целиком прав. Надо заботиться лишь о том, чтобы любой декоративный прием был средством усиливающим, выражающим общую современную концепцию сооружения, чтобы его природа была свойственна данному материалу и конструкции.

Арх. А. В. Власов рассказывал мне, что при посещении афинского Акрополя он был поражен одним обстоятельством: под каждой круглой колонной пропилен был квадратный камень, который на 1 см был утоплен вниз против уровня всех других плит пола. Если допустить, что это не результат осадки, а сознательный прием художника — мудрость и значительность его огромны. Чисто декоративный прием органически отвечал всей сущности нагруженной колонны. Грек знал только два столба и перекладину, но он приложил всю свою творческую изобретательность художника, чтобы пластически выразить сущность конструкции.

Железобетонная плита балкона 8 см толщины, будучи зажата кирпичной кладкой, укрепленная в стене анкерами при вылете в 1 м, не

требует консолей, но художник их допустил. Так называемый «реалист», а по нашему, натуралист, кричит о попорченной правде, между тем, консоль, которая имеет к стене утолщение, пластически соответствует тому нарастанию изгибающего момента, которое имеет плита по мере приближения к стене, и тому нарастанию напряжения в материале, которое сопутствует росту внешней силы. Архитектор, допустивший консоль под плиту, поступил как реалист, как художник, разрешивший нарастание силы и напряжения пластической формой, придающей зрительному восприятию спокойствие и уверенность. Но, конечно, отсюда вовсе не следует, что только плита, опертая на консоль — реалистична.

Безвестные авторы перекрывают Львиные ворота в Микенах перемычкой в виде бруса равного сопротивления. На этот брус они устанавливают треугольный камень, украшенный барельефом. Барельеф этот, выходя за основную плоскость камня, уничтожает материальность каменной глыбы и сообщает ей ту легкость, которая пластически подчеркивает действительную разгрузку балки перемычки, благодаря тому своду, который образуется над проемом при правильной перевязке кладки камней стены.

Совершенно обратного эффекта добился современный скульптор, обработав барельефом устои несущей арки в доме в Глинищевском переулке в Москве (арх. Луцкий и Владимиров). Он уничтожил архитектурную форму, он вступил в противоречие с тектонической природой нагруженной арки, сведя на-нет ее работу в общей системе сооружения.

Являясь наследниками всей человеческой культуры, мы должны использовать в нашем жилищном строительстве все достижения капиталистической техники, всю новей-

шую культуру оборудования жилищ. Но, работая над созданием своего искусства, своей социалистической архитектуры, мы должны помнить и слова Маркса: «...капиталистическое производство враждебно некоторым отраслям духовного производства, каковы искусство и поэзия» (Теория прибавочной стоимости, т. I. Соцэкгиз, 1931 г.).

Участвуя в создании ансамбля, в создании живой ткани социалистического города — автор отдельного дома должен быть на высоте понимания общей задачи и потому обладать мужеством самоограничения. Ибо во многих случаях ансамбль в целом после его завершения только выигрывает от такого самоограничения.

Создав квартиры, которые будут отвечать запросам нашей советской семьи, которые позволят воспитать детей новыми, сильными гражданами советской страны, любящими свою родину, в которых удобства жильцов не будут принесены в угоду фасаду, в которых балконами можно будет пользоваться — мы многого уже добьемся. Озеленив внутриквартальное пространство, мы дадим возможность организовать коллективный отдых; предусмотрев в доме красный уголок, мы дадим возможность коллективу дома проводить собрания, митинги, предвыборные беседы в благоприятных условиях.

И если при наличии всех удобств в квартире ни одна архитектурная деталь не вступит в противоречие ни с материалом, ни с конструкцией, если не будет колонн, которые ничего не несут, не будет балконов, которые не держатся, не будет карнизов, которые зрительно падают, не соответствуя толщине стен; если весь образ жилого дома будет повышать общий тонус радостной жизни социалистического коллектива; если трудящиеся будут гордиться своим домом, — то это и будет социалистический реализм в архитектуре.



# ПЛАНИРОВКА ГОРОДОВ

## ПРАКТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ РЕКОНСТРУКЦИИ МОСКВЫ

С. ЧЕРНЫШЕВ

Громадный размах работ по реконструкции Москвы, охват ими всевозможных сторон градостроительства потребовал решения самых разнообразных архитектурно-планировочных вопросов. Не пытаясь охватить здесь всех или большинства этих вопросов, мы останавливаемся лишь на некоторых из них, наиболее интересных с точки зрения проектно-планировочной и архитектурно-строительной практики.

Едва ли нужно говорить о том, что за три последних года проделана исключительно большая работа, что мы добились не только повышения мастерства отдельных авторов, но и повышения общего уровня архитектурно-планировочной культуры.

В настоящей статье мы хотим остановиться главным образом на наших затруднениях и ошибках, обсуждение которых на предстоящем пленуме правления Союза советских архитекторов поможет избежать их в дальнейшем.

В связи с постановлением партии и правительства о разработке плана застройки основных магистралей и площадей Москвы, Отдел планировки Московского совета детально разработал «красные линии» регулирования улиц, причем планировкой в масштабе 1:2000 была охвачена территория в пределах паркового кольца Москвы. Само собой разумеется, что «красные линии» должны быть законом для застройщика и он должен иметь полную уверенность в незыблемости этих линий. На практике же мы имели не мало случаев изменения выданных застройщикам красных линий, что вызывало недовольство и нарекания с их стороны. Если в одних случаях изменение красных линий объяснялось недоработкой планировки или несовершенством геодезического материала, а в других — недоучетом опорной застройки и излишним увлечением прямыми направлениями, то нельзя отрицать и того, что в ряде случаев изменение «красных линий» вызывалось необходимостью исправления допущенных ошибок. Наконец, иногда, ввиду каких-либо срочных мероприятий (например, прокладка водопровода или иного подземного сооружения, постройка промышленного здания, школы и т. д.), в районе, удаленном от центра и еще не охваченном детальной планировкой, выдавались красные линии при невыясненно-

сти некоторых, определяющих эти линии, факторов. В дальнейшем, когда этот район охватывался детальной планировкой, открывалась возможность изменения и улучшения ранее выданных красных линий. Такие изменения вполне естественны, но когда детальный план разработан, изменение красных линий может быть допущено лишь в самых исключительных случаях.

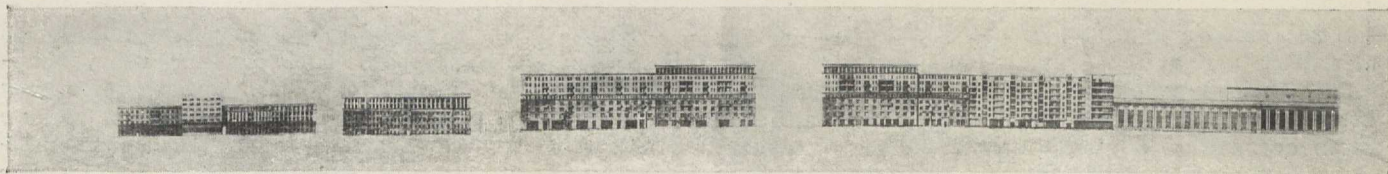
Углубилась разработка профиля улицы. Старые тенденции «гигантомании» изжиты, но их отголоски иногда все же чувствуются и выражаются в стремлении преувеличить ширину улиц, без учета больших расходов по устройству уличного покрытия, расходов по благоустройству и содержанию улиц. Между тем, учет этих расходов должен явиться одним из контрольных моментов при решении вопроса о ширине улицы.

В планировке часто наблюдалась неправильная трактовка площади и, в связи с этим, придавалась ей неправильная конфигурация. Стремясь к более интересному архитектурному решению и забывая о главном — о функциональных особенностях площади — планировщик часто видел площадь в простом уличном перекрестке и пытался создавать здесь площадь приемами и конфигурацией, свойственными замкнутым или полужамкнутым площадям, вместо того, чтобы ограничиться архитектурной обработкой угловых зданий на перекрестке, а для замкнутой площади подыскать соответствующее место в других местах города. Такие «спокойные» площади могут явиться удобным местом для постановки какого-либо общественного сооружения, памятника, разбивки сквера и т. д., для чего не всегда может найтись подходящее место на площади транспортного значения.

В условиях богатых всякими изломами московских улиц, серьезное значение имеет вопрос выбора места для такого излома. Здесь можно отметить ошибки двоякого рода: в одном случае излом улицы автоматически ломал фасадную линию застройки, расположенной по красной линии. Перенос излома к перекрестку улицы значительно улучшал решение этой задачи. В другом — недоучет архитектурной перспективы, замыкающей улицу на ее изломе. Так, например, когда по транспортным соображениям пришлось снять стоявшую на площади Белорусско-Балтийского вокзала Триумфальную арку, открывшаяся с улицы Горького на Ленинградское шоссе перспектива замкнулась случайной, невыразительной застройкой. В дальнейшей застройке Ленинградского шоссе необходимо учесть этот момент и поставить сооружение, архитектурно замыкающее такую перспективу.

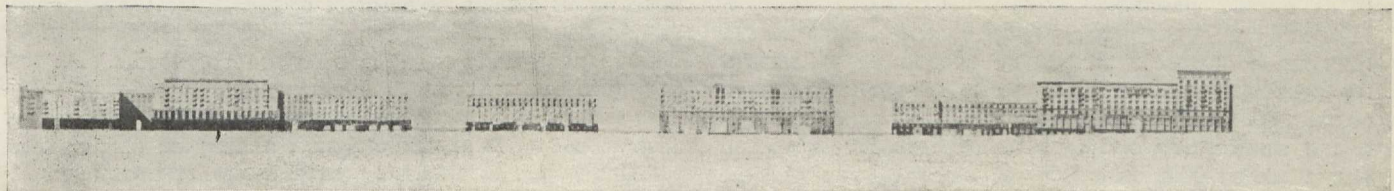
Указанная сторона вопроса не должна выпадать из внимания планировщика и ее необходимо учитывать при проектировании застройки таких, изобилующих излома-





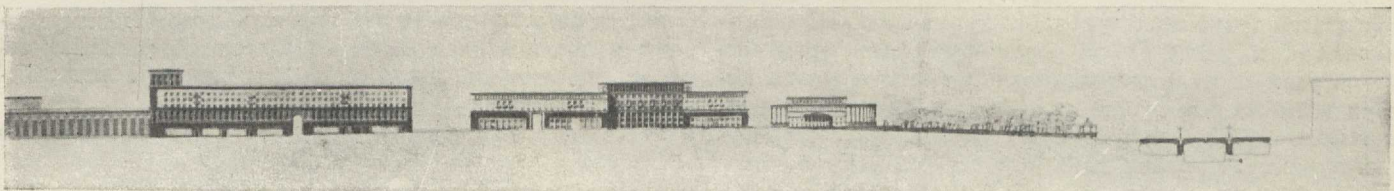
Проект застройки ул. Садовой-Земляной вал в Москве  
Фасад  
Арх. Попов и Якушева

Projet de nouvelles constructions de la rue Sadovaia-Zemlianoi Val  
à Moscou. Façade  
Arch. Popov et Iakoucheva



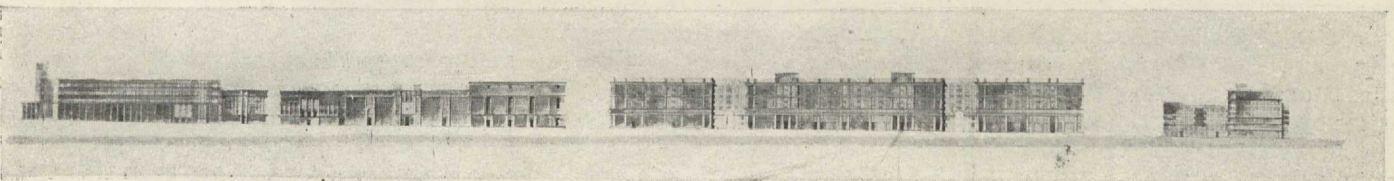
Проект застройки ул. Садово -Земляной вал в Москве  
Фасад  
Арх. Попов и Якушева

Projet de nouvelles constructions de la ue Sadovaia-Zemlianoi Val  
à Moscou. Façade  
Arch. Popov et Iakoucheva



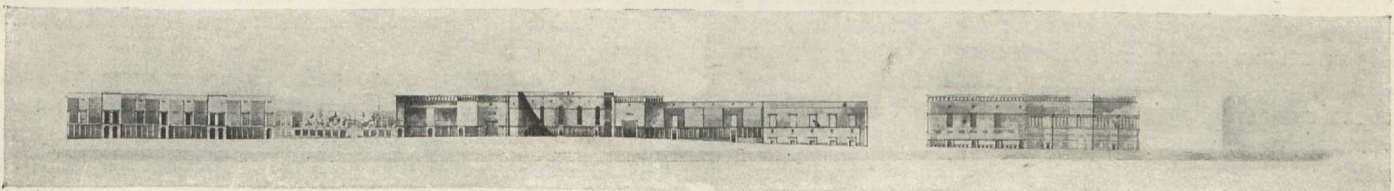
Проект застройки ул. Садовой-Земляной вал в Москве  
Фасад  
Арх. Попов и Якушева

Projet de nouvelles constructions de la rue Sadovaia-Zemlianoi Val  
à Moscou. Façade  
Arch. Popov et Iakoucheva



Проект застройки Садовой-Черногрязской ул. в Москве  
Фасад  
Арх. Кокорин и Владимиров

Projet de nouvelles constructions de la rue Sadovaia-Tchernogriaz-  
skaia à Moscou. Façade  
Arch. Kokorine et Vladimirov



Проект застройки Садовой-Спасской ул. в Москве  
Фасад  
Арх. Кокорин и Владимиров

Projet de nouvelles constructions de la rue Sadovaia-Spasskaia  
à Moscou. Façade  
Arch. Kokorine et Vladimirov



ми, магистралей города как, например, Садового кольца, Бульварного и т. д.

Следует отметить, как одну из ошибок, тенденцию к неэкономному сносу опорной застройки. Планировщик должен стремиться к максимальной экономии государственных средств, и совершенно не допустимы имевшие место предложения о сносе достаточно крепких еще домов для выпрямления второстепенных улиц или переулков. Неправильна и другая крайность — искривление новой трассы магистрали крупного значения, ради сохранения двух-трех, хотя бы и крепких, но дисгармонирующих с современной застройкой, морально изношенных старых домов.

Сильно облегчает реконструкцию города передвижка сохраняемых домов. Этот фактор нельзя не учитывать в планировочной работе, но и тут не всегда наблюдался правильный подход к решению вопроса. Если в будущем мы можем рассчитывать на передвижку домов в больших масштабах, то в ближайшие годы мы должны серьезно считаться с новизной этого дела, требующего пока весьма значительных материальных затрат. Более тщательная проработка проекта планировочного решения давала нам возможность находить планировку, не представляющую чрезмерных требований к передвижке зданий в настоящее время.

Для укрупнения кварталов и улучшения условий городского транспорта требуется уменьшить число прилегающих к магистралям переулков. Новая застройка магистрали перекрывает ликвидируемые в будущем переулки, но поскольку они пока что сохраняют некоторое значение, необходимо в проектируемых домах обеспечить достаточных размеров проезды в переулки. Проектировщики отдельных зданий не всегда учитывают это обстоятельство и делают арки для проезда явно недостаточных размеров.

В некоторых случаях планировщики, ориентируясь только на перспективную реконструкцию, проводили новую трассу магистрали так, что под застройку попадала часть существующей улицы. Такое решение вызвало бы перекладку подземных сооружений и создало бы большие неудобства для уличного движения на протяжении ряда лет. Поэтому приходилось в дальнейшем искать новые планировочные решения, не занимая застройкой проезжую часть существующей улицы.

Значительный интерес для планировщика представляет прием, указанный московским руководством, при реконструкции улицы Горького от дома Совнаркома СССР до Советской площади. Тут красная линия новой застройки проведена внутри жилого квартала на некотором расстоянии от существующего уличного фронта домов. Такой прием дает возможность вести постройку новых зданий до сноса оформляющих существующую улицу домов и сохранить их до конца постройки, не загромождая улицу огораживающими стройку заборами. Строительная площадка в данном случае была ограничена минимальными размерами, чтобы избежать излишнего сноса существующих домов, что в свою очередь продиктовало ряд новых, весьма ценных строительных приемов.

Очень актуальны в настоящее время вопросы инженерной стороны планировки и, в частности, вопросы вертикальной планировки. В прошлом архитекторы-планировщики часто игнорировали последнюю.

Чтобы ослабить транспортную напряженность улицы Горького, проектировалась параллельная ей улица — Новая Тверская, и архитектору казалось, что задача разрешена. Но при детальной разработке, на основе уточненных геодезических материалов, выявилась необходимость значительных земляных работ, связанных с нивелировкой улицы, стала очевидной неудовлетворительность решения и с транспортной точки зрения. Если в будущем пересечение улицы Горького с кольцевыми магистралями будет организовано в разных уровнях, то транспортное движение по Новой Тверской пересечет Бульварное и Садовое кольца у начала в'езда в туннели и тем самым парализует эффективность их устройства с точки зрения разгрузки уличного движения.

Мы остановились на этом примере, чтобы еще раз подчеркнуть, что только комплексная проработка архитектурных и инженерно-технических вопросов может обеспечить правильные решения планировочных задач.

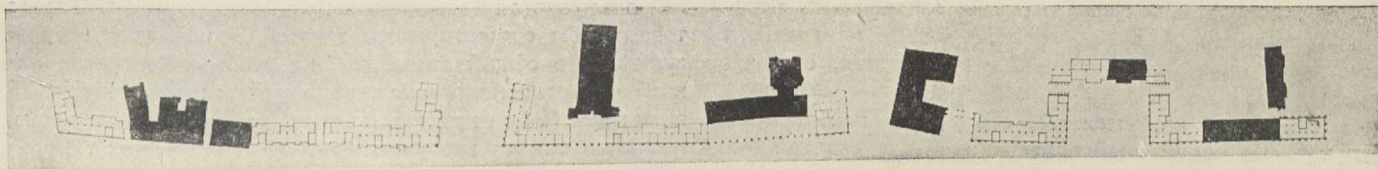
Планировщик нередко игнорировал запросы настоящего времени и ближайших лет, ставя какое-нибудь здание, например, школу, кино и т. д., ориентируясь лишь на перспективную планировку. Через 20—30 лет такое размещение школы в новой застройке было бы совершенно правильным, но в настоящее время, в отношении существующей улицы, площади и т. д., это решение вызвало бы недоумение. Последующая тщательная проработка давала возможность путем сопоставления и анализа ряда возможных решений находить вариант, сочетающий перспективное решение с потребностями текущего периода и ближайших лет.

Наряду с «красными линиями» была проделана большая работа по составлению проектов комплексной застройки. В соответствии с постановлением партии и правительства о генеральном плане реконструкции Москвы мастерскими Отдела планировки были проработаны архитектурные ансамбли улицы Кирова, проспекта Дворца советов, Ленинградского шоссе, улицы Горького, магистрали завода им. Сталина, магистрали Север-Юг (от Пушкино до Серпуховского шоссе через центр города), набережных Москва-реки и нескольких крупных площадей.

Едва ли можно переоценить значение тех возможностей, которыми располагали авторы в наших советских условиях при решении этой, правда, крайне трудной задачи. К сожалению, приходится констатировать, что проделанная работа не оправдала всех возлагавшихся на нее надежд. Во многих случаях отсутствовал реальный подход к решению вопроса, и авторы часто недостаточно считались с материальными возможностями. Некоторые из них выдвигали неперенным условием создания ансамбля выполнение его одним лицом, одной творческой рукой. На практике дело сводилось к тому, что на протяжении километра монотонно повторялся какой-либо излюбленный автором композиционный прием.

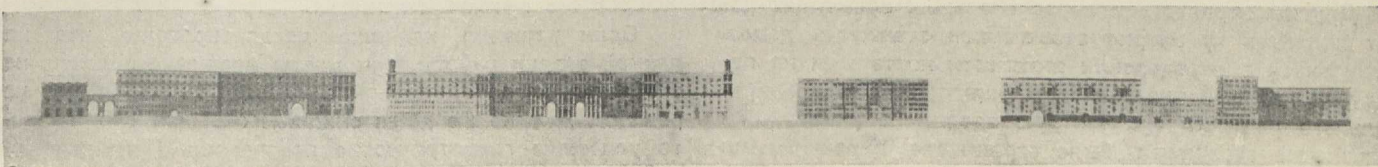
Если на первом этапе работ была сделана попытка дать комплексное решение, прибегая к свободной игре различных элементов ансамбля, к чередованию различных высот, большей или меньшей удаленности застройки от набережной, использованию рельефа, введению в композицию архитектурных акцентов в виде башен, курдонеров с озелененным пространством и т. д., то при переходе от перспективных ансамблей к конкрет-





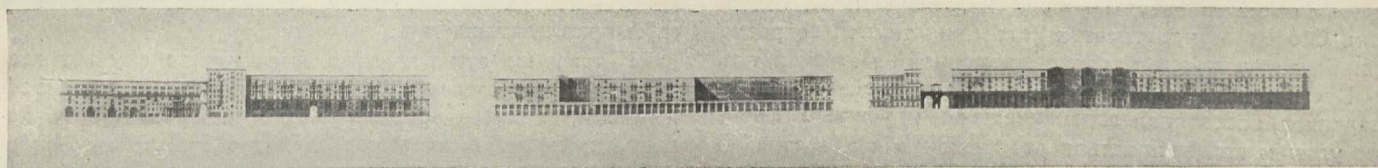
Проект застройки Садовой-Триумфальной ул. в Москве  
План. Арх. Суриц

Projet de nouvelles constructions de la rue Sadovaia-Triumphalnala  
à Moscou. Plan. Arch. Souris



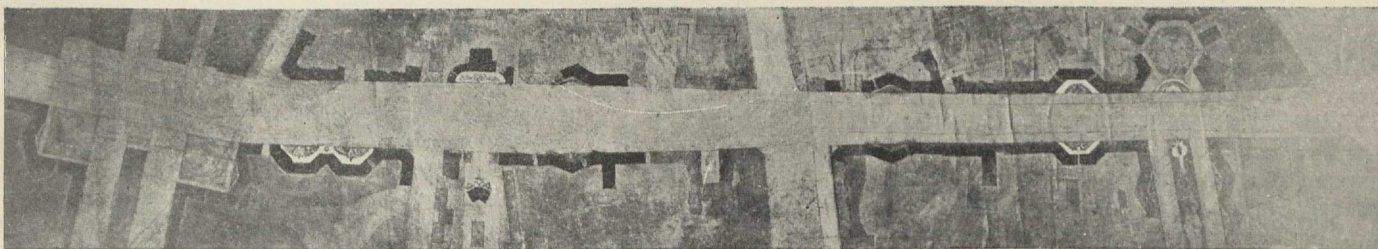
Проект застройки Садовой-Триумфальной ул. в Москве  
Фасад. Арх. Суриц

Projet de nouvelles constructions de la rue Sadovaia-Triumphalnala  
à Moscou. Arch. Souris



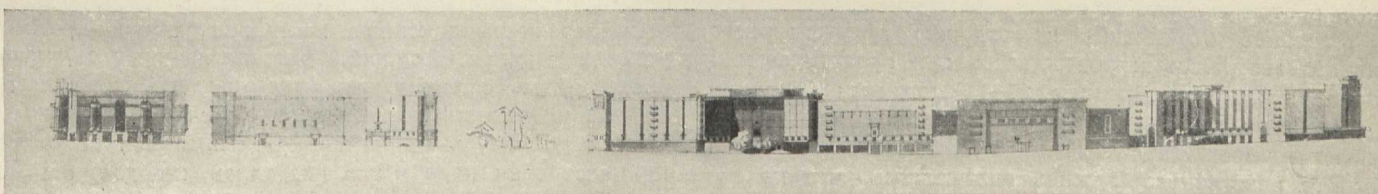
Проект застройки Садовой-Триумфальной ул. в Москве  
Фасад. Арх. Суриц

Projet de nouvelles constructions de la rue Sadovaia-Triumphalnala  
à Moscou. Façade. Arch. Souris



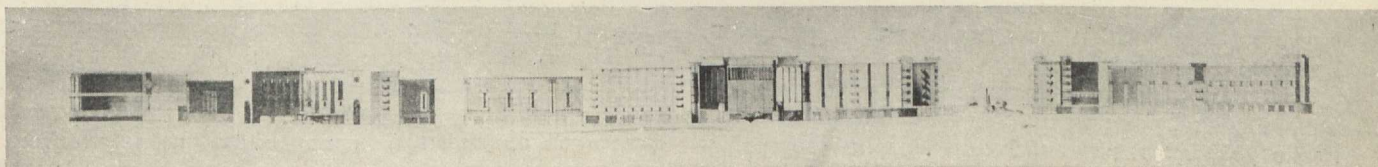
Проект застройки Садовой ул. от Смоленской пл.  
до пл. Восстания в Москве. План. Арх. К. Мельников

Projet de nouvelles constructions de la rue Sadovaia entre la place  
Smolenskaia et la place Vosstania à Moscou. Plan. Arch. K. Melnikov



Проект застройки Садовой ул. от Смоленской пл.  
до пл. Восстания в Москве. Фасад. Арх. К. Мельников

Projet de nouvelles constructions de la rue Sadovaia entre la place  
Smolenskaia et la place Vosstania à Moscou. Façade. Arch. K. Melnikov



Проект застройки Садовой ул. от Смоленской пл.  
до пл. Восстания в Москве. Фасад. Арх. К. Мельников

Projet de nouvelles constructions de la rue Sadovaia entre la place  
Smolenskaia et la place Vosstania à Moscou. Façade. Arch. K. Melnikov



ному проектированию такие решения оказывались трудно выполнимыми, и, в результате, башни исчезали, а силуэтная линия застройки сменялась сухой, скучной горизонталью.

В проектах комплексной застройки изобиловали большие дома чрезмерной протяженности, с плоской фасадной стеной, изрешетченной окнами. Безотрадные в архитектурном отношении, они оказывались непосильными для строящих организаций и строительство таких домов часто ограничивалось лишь первой очередью.

Другим недостатком первоначальных проектных работ являлась чрезмерно завышенная этажность домов. Архитектор в определении этажности часто шел на поводу у застройщика и недооценивал требований правильного решения архитектуры зданий. В дальнейшем завышение этажности было ограничено директивными указаниями.

Как правило, проекты домов значительной протяженности мало удовлетворительны: монотонная плоскость фасадов не оживляется чередованием архитектурных объемов: фасады плоски и лишены игры светотени. Особенно чувствуется это при темной окраске зданий, оштукатурке фасадов мраморной крошкой и т. п.

Временные трудности освоения застройкой целых кварталов заставляли ограничиваться наружным фронтом улиц и воздерживаться от применения в застройке открытых дворов во избежание сноса существующих домов внутри квартала. Трудности приема открытых дворов — курдонеров — не должны заставлять совершенно отказываться от этого ценного для архитектуры улиц приема. Необходимо лишь находить для решения этой задачи наиболее правильные и реальные пути.

На первом этапе реконструкции особенно заметны новые высокие дома, расположенные среди низкоэтажной старой застройки. Привлекая глаз нарядным уличным фасадом, но видимые издали, они неприятно воспринимаются со стороны плохо оформленного дворового фасада. Если такую трактовку квартала нельзя оправдать на второстепенной улице, то она совершенно не терпима при обращении внутреннего фасада в сторону парка, площади и т. п. Горная академия, обращенная тыловым, еще архитектурно не оформленным фасадом к парку культуры и отдыха им. Горького, может служить в этом отношении печальным примером.

Законное стремление к созданию архитектурного силуэта застройки сопровождалось при проектировании ансамбля злоупотреблением 20—30-этажными башнями, практическое назначение которых, вероятно, не было известно и самим авторам. И когда начиналась разработка проекта конкретного здания, оказывалось, что на постройку дорогостоящей и никому не нужной башни не находится застройщиков.

В поисках архитектурного силуэта акцентировка углов на пересечении магистралей параллелепипедом башенного типа стала почти шаблонным приемом.

Часто не лишенный некоторого интереса ансамбль, сработанный рукой талантливого архитектора, не служит базой для реального строительства, в силу недостаточного учета обстановки реального строительства.

Редко удается также включение опорной застройки в новый архитектурный ансамбль. Обычно она не входит в него органически и кажется какой-то чуждой заплатой. Еще сложнее эта задача, когда опорной застрой-

кой оказывается исторически ценное сооружение. Вместо того, чтобы существующее здание ценной архитектуры включить в общий ансамбль, на это здание просто нахлобучивается надстройка, подавляющая архитектурный памятник. Найти правильное решение, конечно, не легко, но такая задача заслуживает творческих усилий.

Недостаточное изучение конкретной обстановки, чрезмерный размах, не считающийся с реальными возможностями, приводят к тому, что разработанный проект архитектурного ансамбля не может служить базой для конкретного проектирования.

Одни решения излишне детализированы, что на данной стадии работы, при малом масштабе проекта, не требуется, когда общие композиционные приемы еще не решены. Другие же даны слишком обобщенно — какие-то условные геометрические построения. При интересной композиции общих форм, но без показа оконных отверстий, они превращают жилую застройку в комбинацию выставочных павильонов и складских зданий. При переводе же с условного изображения на реальный язык — это композиционное построение теряет всю свою привлекательность.

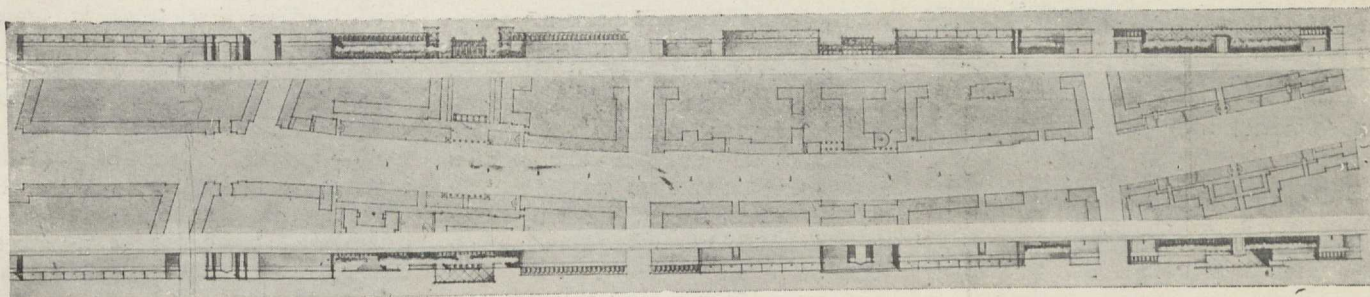
К тому же эти детали в большинстве случаев сводятся к повторению тех или иных, ставших почти шаблонными, архитектурных приемов: нагромождение колонн, членение пилястрами верхнего этажа, имитирующее лоджию; сильно выступающий карниз по верхней линии фасадной стены, карниз, не поддерживающий крыши, так как односкатная крыша фактически располагается ниже карниза; семиэтажные арки в десятиэтажном жилом доме, а иногда арки во всю высоту шестизэтажного жилого дома.

Заостряя внимание на типичных ошибках, мы отнюдь не хотим обесценить большого значения проделанной работы в целом.

Эта большая работа, несмотря на ее недостатки, дает ценный материал для дальнейшей планировки и строительства города. Не раз проявлялись здесь серьезные талантливые искания и высокое архитектурное мастерство. Имеются примеры и правильного организационного построения этой работы. В этом отношении следует упомянуть работу над форпроектом комплексной застройки магистрали Можайского шоссе. После предварительных набросков общей идеи застройки, выявления ее композиционных принципов, авторы-проектировщики отдельных зданий увязывали друг с другом свою работу, согласовывая отдельные сооружения по высоте, членениям, общему характеру архитектуры.

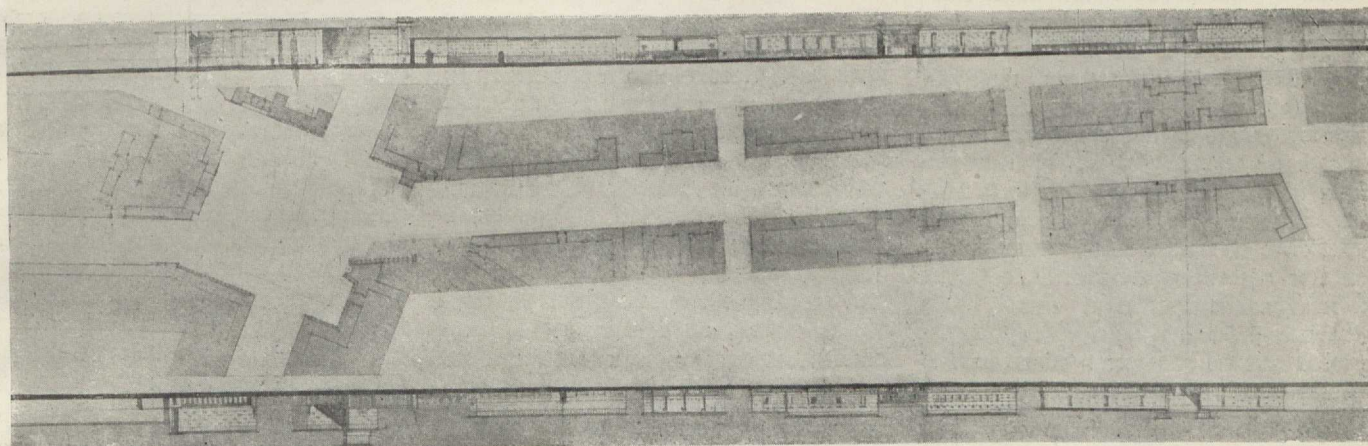
Мы думаем, что процесс проектирования комплексной застройки надо четко разделить на две стадии: в работах первой стадии определяются основная высота застройки, место постановки более высоких сооружений, — причем не отвлеченных, а реально осуществимых, — требуемые архитектурой отступы застройки от красной линии, разрывы, открывающие перспективу в глубь кварталов, и т. д. Когда же определились застройщики, назначение зданий и авторы — наступает вторая стадия конкретного проектирования, в которой авторы координируют друг с другом свою работу. Совместное обсуждение, привлечение консультантов и экспертов в этой стадии должно содействовать успеху работы над созданием архитектурных ансамблей города.





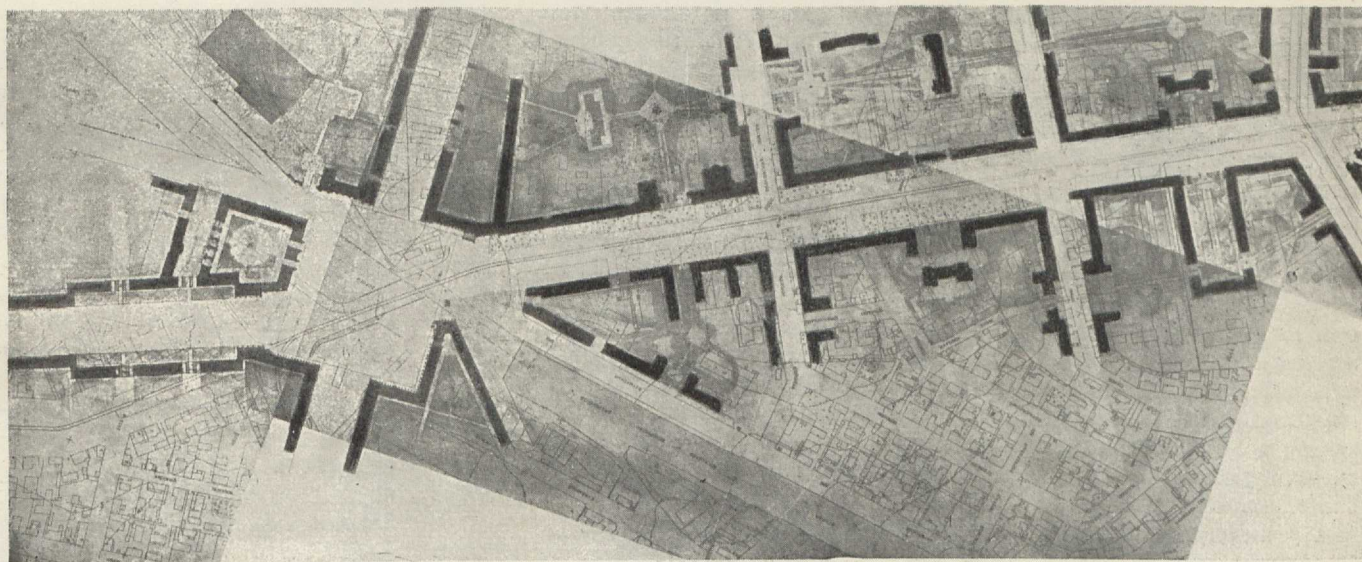
Проект застройки Каляевской и Новослободской ул.  
в Москве  
Арх. Капустина, Булгаков, Вегнер, Маркузе, Рогайлов,  
Хомутов

Projet de nouvelles constructions dans les rues Kaliaevskaia  
et Novoslobodskaia à Moscou  
Arch. Kapoustina, Bou'gakov, Vee'ner, Markouzet, Rogailov,  
Khemoutov



Проект застройки Каляевской и Новослободской ул.  
в Москве  
Арх. Капустина, Булгаков, Вегнер, Маркузе, Рогайлов,  
Хомутов

Projet de nouvelles constructions dans les rues Kaliaevskaia  
et Novoslobodskaia à Moscou  
Arch. Kapoustina, Boulgakov, Vee'ner, Markouzet, Rogailov,  
Khomoutov



Проект застройки Каляевской и Новослободской ул.  
в Москве. План  
Арх. Капустина, Булгаков, Вегнер, Маркузе, Рогайлов,  
Хомутов

Projet de nouvelles constructions dans s rues Kaliaevskaia  
et Novoslobodskaia à Moscou. Plan  
Arch. Kapoustina, Boulgakov, Vee'ner, Markouzet, Rogailov,  
Khomoutov



## ПЛАНИРОВКА ГОРОДОВ И ВОПРОСЫ ГИГИЕНЫ

Прсф. А. СЫСИН

Широкое участие санитарных органов в планировке населенных мест у нас давно уже стало обязательным. Постановление от 23 августа 1932 г. (по РСФСР) об устройстве населенных мест точно формулирует необходимость «при плановом строительстве новых и реконструкции существующих населенных мест обеспечить наиболее благоприятные условия для развития промышленных, транспортных и других предприятий, а равно и наиболее здоровые и культурные условия работы и жизни трудящихся». О том же говорит и общесоюзное постановление «О составлении проектов планировки и социалистической реконструкции городов и других населенных мест СССР» от 27 июня 1933 г. (п. 6).

Какие же основные требования выдвигает гигиена в настоящее время при разработке проектов планировки? Какими мероприятиями можно обеспечить здоровые условия жизни и труда населения в наших городах и населенных пунктах? Какими методами обладает гигиена для обоснования своих требований в этих областях нашего социалистического строительства?

Основной задачей гигиены в деле планировки является, прежде всего, тщательное изучение всего комплекса естественно-природных условий местности и района, где сооружается или реконструируется данный населенный пункт. На основе такого изучения должна быть дана гигиеническая оценка этих естественно-природных условий с выявлением как благоприятных, так и неблагоприятных для здоровья факторов. На этом основании разрабатываются санитарные задания для планировки, в которых точно указываются планировочные решения, вытекающие из всех данных санитарного изучения мест-

ности. Планировочные решения должны устранить влияние неблагоприятных природных факторов и использовать благоприятные факторы. На этом и строится так называемый выбор местности под населенный пункт и детальная санитарная характеристика пригодных, непригодных и условно пригодных для населения территорий.

Таким образом, при помощи правильных планировочных приемов, гигиена стремится устранить те санитарные вредности, которые имеются в общем комплексе природных условий местности.

Но это лишь первая часть работы; современная гигиена и техника должны поставить и задачи более сложные. Необходимо стремиться к исправлению имеющихся вредных факторов, смягчить их влияние и, что еще важнее, провести ряд мероприятий инженерно-планировочного характера, которые повысят общую санитарную ценность отводимой под город территории. Сюда относятся меры по осушению, обводнению, подсыпке почвы, по борьбе с заболачиваемостью, паводками, оползнями, по озеленению и пр. Во всех этих случаях средства чисто планировочные играют видную роль.

Наконец, когда мы имеем дело с уже существующим населенным местом, то наряду с естественными факторами природы, на здоровье воздействуют уже и новые, искусственно созданные факторы, изменяющие, и часто к худшему, естественные факторы. Таковы — различные влияния промышленности, транспорта, принятых систем застройки, коммунального обслуживания и пр. Изучение всех этих новых искусственных факторов также должно быть учтено при санитарной оценке результатов обследования и должно лечь в основу тех санитарных заданий, которые составляются для проектов реконструкции населенных мест. Здесь эти новые «вредности» создают, наряду с природными условиями, еще более сложный комплекс факторов, в котором следует разобраться прежде всего гигиенисту с тем, чтобы наметить к первоочередному устранению наиболее важные из них.

Среди естественных природных факторов местности, играющих первенствующую роль в планировке и реконструкции населенных мест, надо выделить особо проблему микрокли-

мата. Гигиена устанавливает, что наряду с воздействием на человека общих климатических факторов большого масштаба (так называемые «климатические пояса», типы климатов — горный, морской, континентальный и пр.), бесспорное воздействие на человека оказывает и так называемый микроклимат, т.е. те небольшие колебания природных условий, которые наблюдаются в приземном слое воздуха. Иными словами, микроклимат — это климат того воздушного слоя, в пределах которого проходит обычная жизнь человека в данном населенном месте.

В своем историческом развитии гигиена прошла ряд этапов, прежде чем установила современную научную оценку воздействия воздушной среды на человека. Когда-то, на заре экспериментальной химии, в физиологии господствовало учение Лавуазье, по которому вредное влияние плохо вентилируемых помещений и, следовательно, находящегося в них воздуха объяснялось накоплением углекислоты ( $\text{CO}_2$ ), выдыхаемой людьми. Петтенкофер в шестидесятых годах XIX столетия внес существенную поправку в это учение, указав, что не сама углекислота, а ряд сопутствующих ей летучих веществ и газов, выделяемых человеком при дыхании (легочном и кожном) — влияет отрицательно на качество воздуха; нарастание же углекислоты служит лишь показателем этого загрязнения воздуха. Дальнейшие работы Флюгге и Рубнера выдвинули новую теорию, которая впервые обратила внимание на воздействие физических факторов — температуры, влажности и движения окружающего воздуха. Экспериментальными опытами было доказано, что комплекс этих метеорологических факторов играет несравненно большую роль, чем углекислота при тех или иных вредных влияниях воздушной среды на человека. Уже в наше время в работах Хилла эта теория получила общее признание.

Таким образом, изучая воздушную среду, современная физиология и гигиена твердо стоят ныне на почве первенствующего влияния метеорологических факторов на организм человека. В области планировки и жилищного строительства (а также и в области гигиены одежды) это обязывает к тщательному изучению проблемы микроклимата.



Уже накопился обширный материал наблюдений из области так называемой коммунальной метеорологии, указывающий на то, что микроклимат населенных мест подвержен ряду колебаний и изменений не только под влиянием общих метеорологических условий местности, но и под влиянием других, естественных и искусственных, условий самого населенного места. Рельеф местности, ориентация зданий по странам света, плотность застройки, наличие открытых пространств, зелени и водных бассейнов, этажность зданий и конфигурация кварталов — все это вызывает добавочные колебания микроклимата и, следовательно, приводит к благоприятному или, наоборот, вредному воздействию на здоровье человека. Современная медицина и гигиена считают все эти мелкие колебания в микроклимате окружающей среды отнюдь не безразличными для здоровья. Часто они создают даже почву для ряда заболеваний (например, ревматических).

Резкие колебания при дневном нагревании почвы и ее ночном охлаждении (теплоизлучение ночью), скапливание холодного вечернего и ночного воздуха в низинах (так называемые озера холодного воздуха), умеряющее действие в этом отношении зелени и водных пространств, использование склонов, как мест с наиболее ровной температурой, и т. д. — все это учитывается при оценке микроклимата и, следовательно, в самих планировочных решениях. Выбор места под жилье, под детские учреждения, направление улиц и ориентация зданий — тесно связаны с оценкой и использованием микроклиматических условий местности.

Такова бесспорная задача гигиены в решении этой группы планировочных вопросов, группы, связанной с изучением и использованием природных условий. Конечно, воздушная среда — есть лишь часть природной среды, окружающей человека. Условия гидрологии и гидрогеологии, условия почвенные — играют такую же крупную роль. Их изучение, их санитарная оценка и вытекающие отсюда санитарные задания являются добавочным важным моментом при выборе планировочных решений. Они важны и сами по себе, и в той связи с микроклиматом, о котором говорилось выше.

При реконструкции населенных

мест, а также и при проектировании новых промышленных центров, перед гигиеной возникает еще одна задача — учесть те добавочные вредности, которые могут создаваться в результате жизнедеятельности этих населенных мест. Сюда относятся, прежде всего, так называемые промышленные аэрозоли, выбрасываемые в воздух (дым, газы, пыль), а также сточные воды и отбросы, загрязняющие почву и водоемы. При современном состоянии техники еще недостаточно разработаны и, во всяком случае, недостаточно освоены методы борьбы с выбросами в воздух продуктов неполного сгорания топлива, а также с различными другими газобразными и пылевидными отбросами промышленности. В то же время бытовые топки, в частности крупные ТЭЦ, являются также причиной значительного загрязнения воздуха. Особенно распространенной примесью является здесь сернистый газ — продукт сгорания каменного угля. Как результат различных производств, могут выбрасываться в воздух соединения хлора, фтора, азотной и соляной кислот и др. Вредность этих выделений не только в непосредственном их воздействии на ткани организма (легкие, кожа), но и в косвенном воздействии, благодаря изменению физического состояния атмосферного воздуха, образованию туманов, уменьшению солнечной аэрации, задержке некоторых лучей спектра.

Такую же роль играет и запыленность воздуха при некоторых производствах (цементных) и при применении некоторых видов топлива с большой примесью угольной пыли.

Для гигиены, таким образом, выдвинулась здесь особая область практической деятельности — изучение и борьба с этими промышленными и бытовыми аэрозолями. В планировке определилась также новая задача — избежать путем правильных планировочных решений вредного воздействия этих аэрозолей, т. е. правильно дать соотношение жилых и промышленных районов города.

И в этой области накопился уже известный экспериментальный и практический материал. Известно, что именно в СССР есть уже законодательные акты для правильного решения этого вопроса путем установления определенных разрывов между территориями промышленных пред-

приятий и жилыми кварталами. Установленные в настоящее время шесть классов этих разрывов (от 2 км до 50 м) — для всех видов промышленности практически себя оправдывают. Однако эти санитарные правила нельзя считать окончательно оформленными: перед гигиеной стоит задача экспериментально проверить и обосновать эти разрывы, установить допустимые степени концентрации ядовитых примесей в воздухе и, главное, создать более гибкие, с учетом местных метеорологических и других природных условий, методы планировочных решений.

Практически на этой почве идут часто оживленные дискуссии и прения между гигиенистами и архитекторами или, что еще чаще, между гигиенистами и хозяйственниками. Укоренившееся мнение, что рабочим надо жить обязательно вблизи производств, трактуется чересчур примитивно, иногда в ущерб интересам здоровья. Под видом аварийных поселков вблизи вредных производств сооружают и постоянные большие поселения; защитные зоны заполняют рядом посторонних построек: всеми мерами добиваются уменьшения разрывов, не считаясь с протестами санитарных органов. В некоторых случаях такое игнорирование требований санитарии являлось актом врандательства.

В особенности серьезен вопрос о выносе вредных производств за пределы города. И здесь решения нередко принимались явно с ущербом для санитарного состояния будущего города из-за неправильно понимаемых экономических расчетов. Иногда проект отказывается от использования другого берега реки, когда эта последняя создавала прекрасный, удобный, естественный разрыв между жильем и производством, только потому, что необходимо было дать два-три добавочных моста (примером может служить неудачный с санитарной точки зрения проект расширения города при автозаводе близ г. Горького).

Между тем, включение реки в территорию города, так же как создание открытых пространств в городе (парки, площади, водные бассейны) — всегда желательно. Однако хозяйственники всегда стремятся вывести предприятия непосредственно на берега реки или водоема, в результате чего жилые кварталы ото-



двигаются в глубь территории. И здесь характерно то же примитивное понимание интересов хозяйства, противопоставление этих интересов интересам здоровья, как якобы менее существенным. С санитарной точки зрения всегда уместно оформление берегов реки жилыми кварталами. Интересы архитектуры здесь как раз идут рука об руку с интересами гигиены. Во многих случаях возможен, конечно, и компромисс. Но тогда промышленность размещается вдоль реки ниже города.

Проблема борьбы с аэрозолями, выдвинутая ныне, особенно в связи с градостроительством, стоит в центре внимания ряда советских гигиенических лабораторий и институтов. За последние годы состоялся ряд научных конференций по этим проблемам, опубликован и ряд работ. На очереди подготовка и составление законодательного акта, единого для всего СССР, о санитарной охране воздуха (санитарные правила о разрывах и защитных зонах, о допустимой концентрации выбросов и т. д.). Известной аналогией такого закона является постановление СНК СССР от 17 мая 1937 г. о санитарной охране водоемов, где даны законодательные нормы борьбы с другой санитарной вредностью — загрязнением воды открытых водоемов.

В области изучения микроклимата, атмосферного воздуха и его загрязнений можно отметить работы проф. Яковенко (Харьков), проф. Анастасьева (Москва), д-ра Томсона, проф. Винокурова (Ташкент), д-ра Дмитриева (Ленинград), д-ра Шифрина (Баку), д-ра Берюшева (Москва) и др. Подготовлены к печати, при участии Всесоюзной государственной санитарной инспекции, материалы по методам исследования воздуха, а также по пересмотру санитарных правил в планировке (д-р Брагин). Интересно также применение Московским институтом коммунальной гигиены и Ленинградской лабораторией некоторых новых методов изучения микроклимата при помощи аэродинамической трубы (испытания фактора движения воздуха на моделях). Все это лишь начало крупной и серьезной работы по гигиене населенных мест, имеющей первостепенное значение и при выборе планировочного приема для новых городов.

Но во многих случаях мы имеем дело с уже существующими населен-

ными пунктами; вместе с тем, во многих случаях необходимо проверить и обосновать выводы науки на основе фактического обследования санитарного состояния данного населенного пункта. Таким образом, наряду с изучением и дачей санитарной оценки внешних природных факторов, выдвигаются вопросы изучения санитарного состояния уже заселенной местности и ее санитарных показателей. Под последними разумеют обычно относительные цифры общей и детской смертности, физического развития населения и заболеваемости, как общей, так и по некоторым отдельным формам болезней. Для гигиены ясна в большинстве случаев связь этих показателей и их уровня с теми или иными внешними условиями жизни. Как известно, во французском основном законе об общественном здоровье (закон 1902 года) есть даже специальный раздел, по которому в департаментах страны, где общий показатель смертности выше среднего, должно проводиться специальное обследование. Движение смертности, ее динамика за ряд лет, ее колебания, сопоставление с данными других городов — легко, на основе анализа, объяснить определенными моментами воздействия внешней среды, поддающейся планировочному изменению. Высокая смертность, наблюдавшаяся в прежние времена в наших поволжских городах, объяснялась не только общим вопиющим неблагоустройством этих городов, но и их стихийной, беспорядочно шедшей планировкой и застройкой. Даже старое царское правительство пыталось вмешаться в это дело, поручив известному гигиенисту проф. Хлопину обследовать Поволжье. Результаты этого обследования были опубликованы и являются любопытным памятником санитарного неблагоустройства городов того времени.

Конечно, здесь большой интерес представляет не только суммарная смертность в данном городе, но и смертность по отдельным его районам. В старой, довоенной, Москве резко бросалось в глаза повышение смертности в окраинных районах. Наконец, детская смертность с ее специфической этиологией также может и должна быть учтена как факт, на который необходимо воздействовать методами благоустройства, добиваясь, главным образом, правильной

системы застройки и оборудования жилых кварталов и отдельных зданий.

В проектах планировки наших городов и их реконструкции все эти данные если и проводятся, то только для того, чтобы тотчас же их оставить без внимания; очередность строительных работ при реконструкции городов почти никогда не согласуется с санитарными показателями. Часто поэтому возникают неблагоустроенные в санитарном отношении кварталы. Недостаточно используются и данные заболеваемости местного населения. Между тем, и здесь имеется уже ряд установленных санитарных показателей, использование которых крайне важно при планировочных работах. Кишечные инфекции (брюшной тиф, паратиф, дизентерия) характеризуют районы с загрязненными водоемами и почвой, т.-е. районы, заселение которых может идти лишь при их мелиорации. Глистные инвазии характеризуют районы, в которых почва обсеменена яйцами глистов и где, следовательно, возникают массовые глистные заболевания (особенно детей); малярийные заболевания характеризуют местные очаги выплода комаров-анофелес и являются грозным санитарным предупреждением о невозможности заселения этих местностей без противомалярийных мероприятий.

Туберкулезные заболевания в скученных жилищах не требуют своего объяснения. Трудобитые крупные города дают обильную жатву смертности в капиталистических странах. На одной из конференций по вопросам социальной гигиены в Париже докладчик инж. Dautry патетически сопоставил два основных бедствия Франции: «Франция имеет двух врагов. Один — это война. В борьбе с Германией мы потеряли за две последние войны 1 600 000 человек, т.-е. в среднем 32 000 в год (1870—1918); другой враг — это «жилищные трудобиты» («les taudis»), которые уносят у нас ежегодно до 200 000 жизней<sup>1</sup>.

В Советском Союзе мы, к счастью, имеем полную возможность бороться с туберкулезом, и поэтому у нас число жертв этой болезни резко снизилось. Но надо добиваться этого врага в его логовищах; скученные кварталы с высокой плотностью на-

<sup>1</sup> Regenstreif „Tuberculos et urbanisme“. Paris, 1931.

селения  
проект  
рестраив

И зд  
основны  
рода —  
щением,  
ством о  
ных на  
проникае  
ют болез  
янская п  
зелень  
выше фи  
ния. Зел  
лучших  
улучшен  
сглажива  
накалива  
стен зда  
нием; он  
лишнего  
роль, как  
Зелень д  
квартала  
та 10 м<sup>2</sup>  
предусмо  
тале.

Таким  
к разреш  
проблемы  
рованию  
блема при  
чение в  
задания  
роль.

В нас  
труды В



Озеленение



селения должны при утверждении проектов реконструкции городов перестраиваться в первую очередь.

И здесь опять мы сталкиваемся с основными требованиями гигиены города — с прямым солнечным освещением, проветриванием и устройством открытых пространств, зеленых насаждений, водоемов. «Куда проникает солнце, туда не проникают болезни», — гласит старая итальянская пословица. В местностях, где зелень близка к населению, также выше физическое развитие населения. Зелень может служить одним из лучших мелиоративных средств улучшения микроклимата города; она сглаживает разницу между дневным накаливанием земной поверхности и стен зданий и ночным теплоизлучением; она задерживает доступ излишнего тепла; она играет важную роль, как пылезадерживающий фильтр. Зелень должна войти внутрь каждого квартала, зеленая площадь из расчета 10 м<sup>2</sup> на человека должна быть предусмотрена в каждом жилом квартале.

Таким образом гигиена подходит к разрешению еще одной основной проблемы планировки — к проектированию жилого квартала. Эта проблема приобрела исключительное значение в СССР, и здесь санитарные задания играют особенно важную роль.

В настоящее время вышли в свет труды Всесоюзной конференции по

жилому кварталу, созданной Государственным институтом коммунальной гигиены в Москве в конце 1936 года. На конференции был поставлен ряд вопросов и сделана попытка сведения в единое целое ряда нормативов в этой области. На основе как специальных обследований существующих кварталов, так и соответствующего опыта проектирования новых кварталов, проведенных в ряде городов, Институт коммунальной гигиены разработал ныне типы экспериментального проектирования жилого квартала (арх. Зеленко). На очереди — развитие обследовательских санитарно-гигиенических работ в ряде других городов и изучение существующих местных типов жилых кварталов с тем, чтобы на основе учета гигиенических норм и требований растущего социалистического быта дать местные решения реконструкции квартала.

Спорные вопросы здесь можно в известной степени считать разрешенными, с одной стороны, постановлением правительства от 10 июля 1935 года о реконструкции Москвы, где дан ряд нормативов в этой области, и с другой — практикой жизни. Таков, например, вопрос размещения детских садов в габаритах жилых зданий. С нашей точки зрения, в отдельных случаях последнее допустимо, однако с соблюдением ряда дополнительных гигиенических требований.

Мы коснулись некоторых основных проблем планировки населенных мест в СССР с точки зрения санитарных интересов трудящихся. Это — вопросы микроклимата, борьбы с аэрозолями, развития зеленых насаждений, учета санитарных показателей в планировке жилого квартала.

Этими вопросами отнюдь не исчерпывается обширная область включения гигиены в планировку. Санитарная компетенция необходима и в ряде других вопросов — при санитарно-техническом оборудовании территории, при решении проблемы транспорта и определении уличных магистралей, при сетевом размещении культурных и других учреждений, обслуживающих население, наконец, гигиенист должен участвовать в решении вопроса о пригородных зонах и их использовании. Во всяком комплексе мероприятий по благоустройству населенных пунктов, наряду с архитектором и инженером, должен принимать участие и гигиенист.

Когда-то великий мыслитель Жан-Жак Руссо с горечью воскликнул: «Человек рождается свободным, но все — в цепях». В Советском Союзе, на нашей великой родине мы разорвали эти цепи. В свободном социалистическом обществе мы строим новые, здоровые социалистические города и поселения. Требования гигиены в этом строительстве должны учитываться в первую очередь.



Озеленение поселка Тракторного завода в г. Харькове

Verdure de la cité de l'usine de tracteurs à Kharkov



# НОВЫЕ КВАРТАЛЫ ЛЕНИНГРАДА

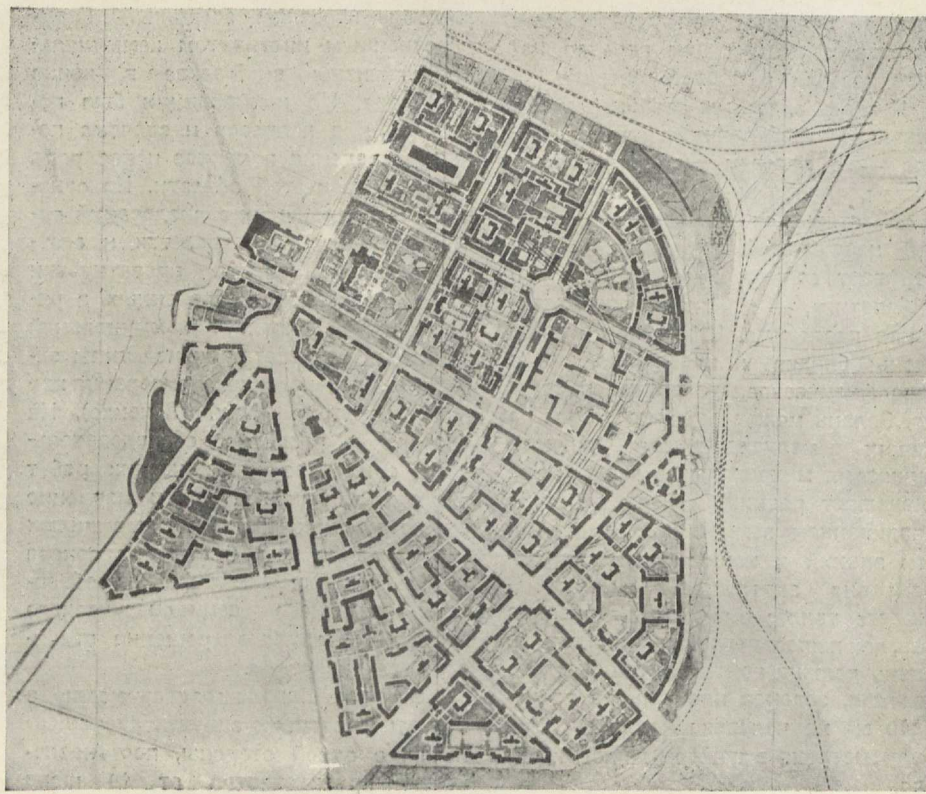
Проф. Л. ИЛЬИН

Определение архитектуры жилого дома, архитектуры квартала и его композиции является одним из самых актуальных вопросов ленинградского строительства. Неудивительно поэтому, что именно к жилищному строительству, к вопросам планировки квартала все больше приковывается внимание архитекторов.

Если в первых своих опытах строительства жилых кварталов архитекторы стремились лишь удовлетворить жилищную нужду, насущную потребность в расширении жилого фонда города, то позже они начинают отдавать себе все более ясный отчет в необходимости определения нового облика города в решении вопроса об его архитектуре.

Так, в связи с вопросом об ансамбле Ленинграда в целом, все более усложняется и вопрос об архитектуре дома и ансамбле квартала. В первые годы развертывания строительной деятельности в Ленинграде, архитекторы, проектируя кварталы у завода «Большевик», на Троицком поле, и даже несколько позже, когда возникли кварталы в Щемиловке и у «Электросилы», всегда стремились, решая композицию квартала, к наибольшему объему и возможно большей длине блока. В кварталах у «Электросилы» дало себя знать крайнее увлечение стандартизацией, приведшее к стереотипному повторению целых кварталов.

Начиная с 1936 года никого такой подход уже не мог удовлетворить. В эти годы нам стали уже ясны все пороки ранней застройки: заниженная высота этажей, отсутствие всякой архитектуры, примитивная отделка, стандартные квадратные окна, высокий процент за-



Проект застройки района Автова  
(проект 1936 г.)  
АПО Ленсовета

Projet de nouvelles constructions du rayon Avtovo  
(projet de 1936)  
Section architecturale du Soviet de Léningrad

Высотность 5—6 этаж., процент застройки 23—25; плотность населения на 1 га квартала 400—500 чел.

стройки, отсутствие обслуживающих учреждений. Единственным преимуществом при сравнении с возникшими в дореволюционное время жилыми кварталами, состоящими из отдельных владений с внутренними замкнутыми дворами-колодцами и ограниченными друг от друга брандмауерными стенами, являлась лучшая проветриваемость квартала, самих жилых корпусов и лучшие условия освещения. К тому же новым кварталам с течением времени были приданы все необходимые элементы благоустройства, которые их в значительной мере украсили.

Переходной ступенью к последнему, современному, периоду строительства жилых кварталов в Ленинграде явилось строительство домов специалистов, которое проводилось уже после пересмотра норм площади и требований, предъявляемых к жилой архитектуре.

Увеличение высоты квартир, повышение требований к санитарному узлу квартиры, увеличение числа комнат, новые требования к внутрен-

ней композиции квартиры и внешней архитектуре жилых зданий — позволили значительно полнее ответить на запросы масс.

Решая внешнюю архитектуру «домов специалистов», многие архитекторы перешли даже грань необходимого, тем более, что именно в это время наметился в нашей архитектуре поворот от конструктивизма к освоению культурного наследия.

После утверждения предложения тов. Ждановым плана развития Ленинграда, к композиции жилых зданий, кварталов и жилых массивов были предъявлены новые требования. Эти новые кварталы ничем уже не должны были напоминать старые кварталы у «Большевика», в Щемиловке, у «Электросилы» и даже кварталы на Лесном проспекте.

Как известно, новое жилищное строительство по плану развития Ленинграда должно осуществляться целыми новыми массивами в нескольких районах: на правом берегу Невы у Малой Охты, на левом берегу — у Щемиловки, на юге — у Мос-

ковского  
районе  
Квар  
во всех  
решать  
массив  
та застр  
системы  
щих учр  
тектура  
была оп  
условия  
его сосе  
ми Лени  
Прое  
сивами,  
дый, дал  
зультат  
Архитект  
дый из  
или инач  
рядом зн  
изолиров  
дилось с  
щих зад  
был счит  
норм, и  
внутренн  
и с его  
он долже  
нем выра  
их наруж  
архитекту  
зи. При  
кварталов  
решить в  
оказуемо  
архитекту  
зданий. Т  
правом  
арх. Г. А  
одновремен  
зительнос  
объемов,  
простор  
возможнос  
восприяти  
лить силу  
никающей  
рой общес  
проектиро  
ской арх.  
бенности  
ставили о  
риантов р  
ской арх.  
силой арх  
вающих а  
комплекса  
значитель  
средств в  
трактовке  
фасадов.

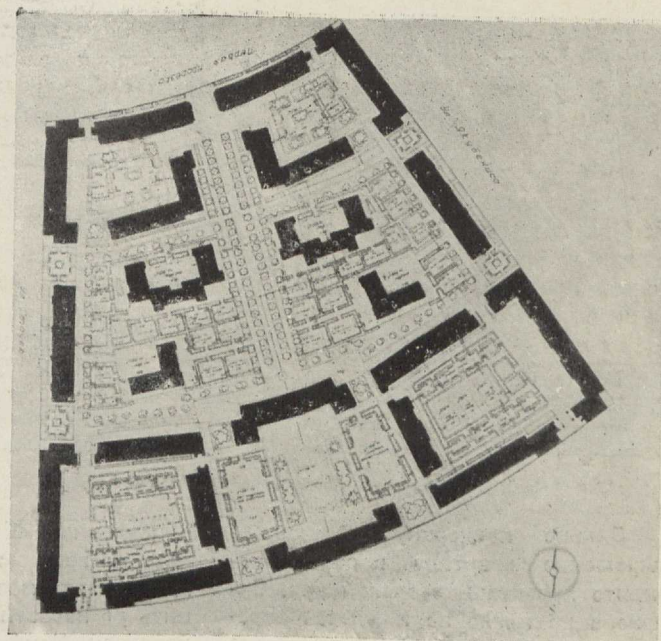


ковского шоссе и на западе — в районе Автова.

Кварталы и композиция зданий во всех этих случаях должны были решаться на основе единой для всех массивов жилой плотности, процента застройки, этажности зданий и системы размещения обслуживающих учреждений. Но при этом архитектура в каждом квартале должна была определяться специфическими условиями района и особенностями его соседства со старыми ансамблями Ленинграда.

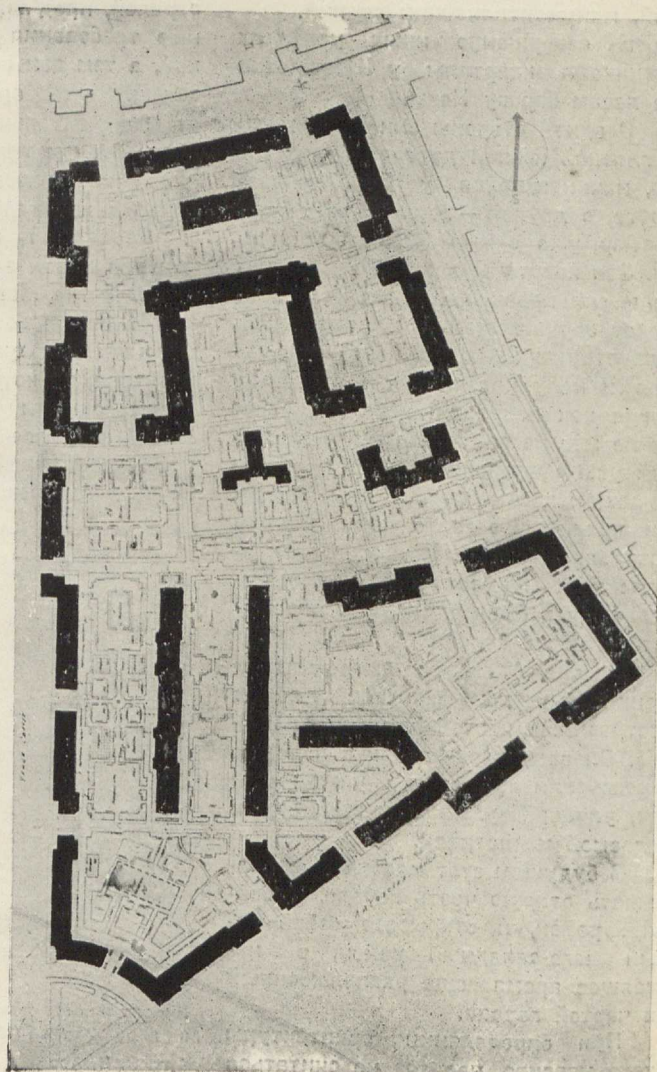
Проектирование небольшими массивами, в несколько кварталов каждый, дало самые положительные результаты в ленинградской практике. Архитектор уже не мог решать каждый из нескольких кварталов, так или иначе связанных с одной или рядом значительных артерий города, изолированно. Ему поневоле приходилось считаться с рядом уточняющих задание условий. Он должен был считаться и с выполнением норм, и с особенностями решения внутреннего пространства квартала, и с его благоустройством, наконец, он должен был заботиться о внешнем выражении этих кварталов, об их наружных обводах, их внешних архитектурных формах и общей связи. При проектировании этих жилых кварталов, необходимо было четко решить вопрос об их взаимосвязи с окружающей старой застройкой и архитектурой новых общественных зданий. Так, проектируя массив на правом берегу Невы, мастерская арх. Г. А. Симонова должна была одновременно решать вопрос о выразительности, пластичности жилых объемов, выходящих на широкий простор берега Невы, учитывать возможность панорамического их восприятия и, вместе с тем, определить силу жилой архитектуры, возникающей в соседстве с архитектурой общественного комплекса, запроектированной на площади мастерской арх. Бурышкина. Все эти особенности конкретной ситуации заставили отказаться от первых вариантов решения квартала мастерской арх. Симонова с их избыточной силой архитектурных акцентов, убивающих архитектуру общественного комплекса. Эти акценты пришлось значительно снизить и искать средств выразительности в самой трактовке масс и пластических форм фасадов.

Проект  
благоустройства  
1-го квартала  
района Автова  
Арх. А. Оль  
и Правцев



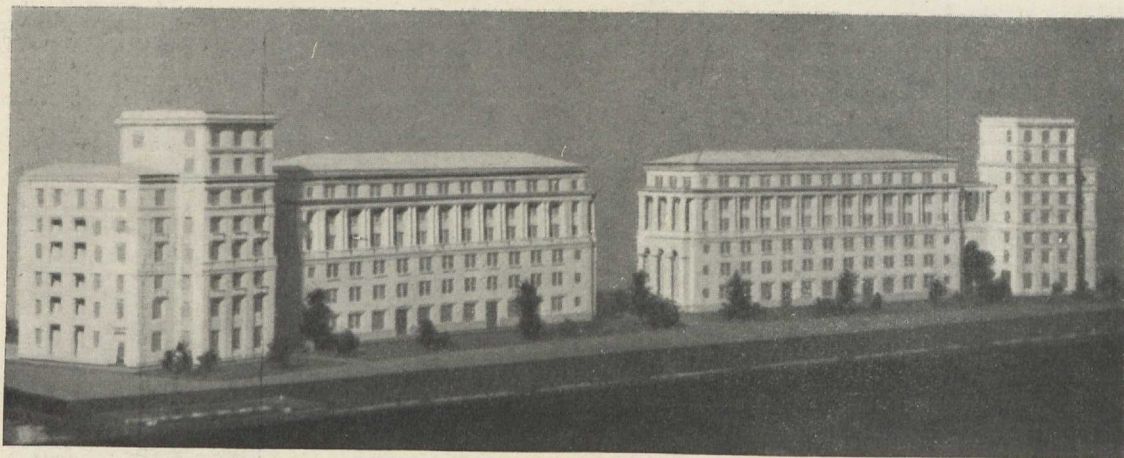
Projet  
d'aménagement  
du 1-er quartier  
du rayon Avtovo  
Arch. A. Olle  
et Pravtzev

Проект  
благоустройства  
2-го квартала  
района Автова  
Арх. А. Оль  
и Галанбек



Projet  
d'aménagement  
du 2-me quartier  
du rayon Avtovo  
Arch. A. Olle  
et Galanbec





Проект головных домов  
в районе Автова

Макет  
Арх. А. Оль

Projet d'un groupe  
de maisons d'habitation  
au rayon Avtovo  
Maquette  
Arch. A. Olle

Сильно подчеркнутое внешнее выражение квартала в первом варианте проекта мастерской арх. Симонова не могло не получить отражения и во внутренней трактовке квартала, что привело к излишней, в дальнейшем значительно смягченной, монументализации зданий.

В совершенно иных условиях возникали кварталы у Щемиловки на левом берегу Невы.

С одной стороны они примыкали к главной южной дуговой магистрали, начинающейся у Володарского моста, с другой — подходили к парковому, уже существующему, массиву. Эти кварталы в своей архитектуре могли проектироваться независимо от окружающей их архитектуры существующих частей, ибо последняя не получила четкого выражения, тогда как квартал на правом берегу не мог не считаться с архитектурой уже оформившейся на противоположном левом берегу Невы (Лавра, Смольный). Но зато щемиловский квартал вместе с новым Володарским мостом вносит совершенно новую ноту в бесформенную застройку старой части города.

Массив Автова по своему положению совершенно изолирован от застроенных частей Кировского района. Он возникает почти в поле, на пересечении трех улиц: улицы Стачек, улицы Якубениса и 3-й предполагаемой магистрали.

В будущем этот массив будет замыкать старую часть города, Кировский район, и открывает собой новый юго-западный район, в настоящее время еще расположенный за чертой города.

При определении архитектуры этого массива, нельзя не считаться

с последним обстоятельством: находясь на границе юго-западной части города, этот массив должен сохранить до известной степени парковый характер. Конфигурация территории этого массива в виде удлиненной трапеции, у пересечения двух магистралей, пред'являла довольно сложные требования к его планировочной, а тем самым, и объемной композиции. Здесь следовало отказаться от монументального решения, которое было уместно при решении массива на правом берегу у Малой Охты, в кварталах на Щемиловке.

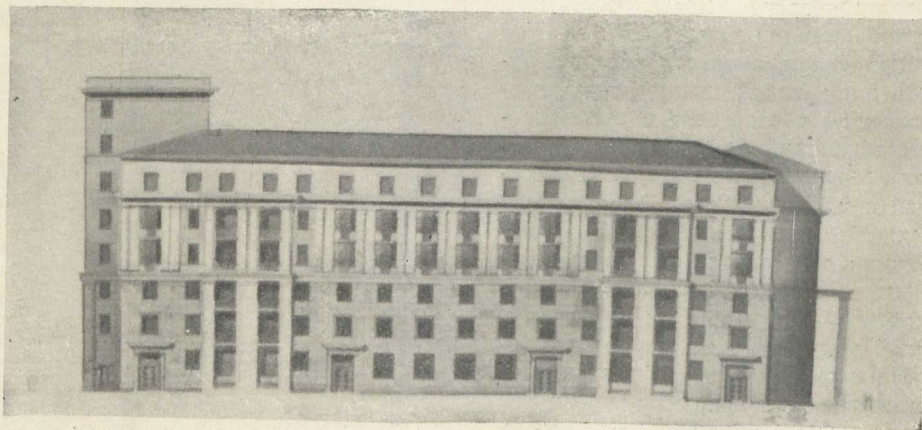
Четвертый из названных ранее центров новой застройки, на северном участке Московского шоссе, не может сложиться в виде цельного массива. Он разделяется на три квартала, из которых два противоположащих заняты частично зданиями НКВД и более ранней застройкой, проектировавшейся мастерской арх. Н. А. Троцкого. Третий, южный,

квартал, расположенный против будущего парка, тоже занят несколькими застройщиками, из которых основным является кинокомбинат.

Несколько недостаточно выраженная взаимосвязь этих кварталов на плане и отсутствие общей композиции в решении лишают нас возможности дать объединяющую характеристику принятой композиции.

В этом случае планировщикам города с самого начала выпала довольно неблагоприятная задача связать отдельные части массива — отдельные кварталы — между собой уже в процессе их конструирования. Так как наибольший квартал мастерской Н. А. Троцкого все-таки решался сразу и цельно, то естественно, что он стал ведущим в композиции двух противоположащих кварталов. Но даже и этому кварталу трудно дать определенную характеристику.

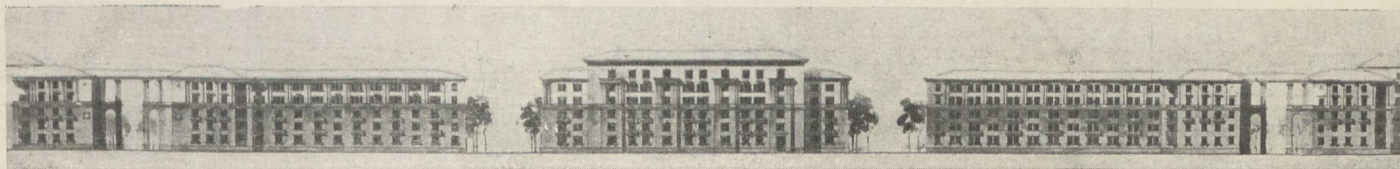
Отсюда не следует, что оба квартала не имеют никакой архитектур-



Проект жилого дома по улице Стачек  
в районе Автова (1936 г.). Фасад  
Арх. Л. Е. Асс

Projet d'une maison d'habitation  
rue des Grèves, rayon Avtovo (1936). Façade  
Arch. L. E.ASSE





Проект застройки квартала № 1  
по 2-й прорезке района Автова. Фасад  
Архитектурная мастерская № 4 Ленпроекта

Projet d'un quartier d'habitation  
au rayon Avtovo à Léningrad  
Façade

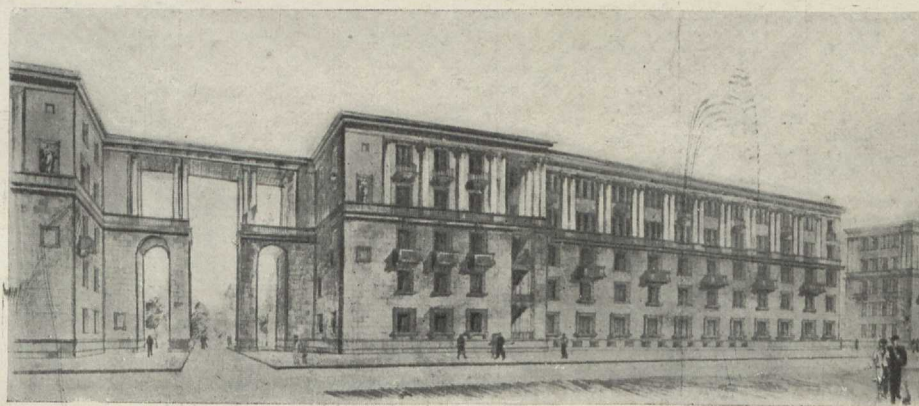
ной физиономии или не имели ее с самого начала. Но нельзя определить, каким существенным фактором вызвана архитектура этого квартала в плане и в объемах, и чем определено его пластическое выражение. В данном случае мы можем говорить лишь об отрицательных факторах, т.е. о необходимости считаться с ранее поставленными на этом квартале зданиями. Во всяком случае из всего процесса выполнения архитектуры этих двух кварталов можно вывести, в конечном счете, урок не столько композиционный, сколько организационный, а именно, что изолированное проектирование кварталов приводит к произвольным решениям, которые в дальнейшем подчиняют себе все окружающее.

Несколько слов надо сказать еще о жилом массиве, запроектированном мастерской проф. А. А. Юнгера вблизи Мясокомбината. Особенностью этого массива является то, что он оформляет узловую площадь в виде полукруга, которая своей открытой частью обращена к Московскому шоссе, а своей дугой дает завязку лучеобразно направленным улицам. Такие условия застройки открывали возможность интересного композиционного решения, тем более, что оторванность этой застройки от существующих частей города развязывала руки в ее архитектурной и стилистической трактовке.

Архитектору приходилось считаться только с комплексом зданий Мясокомбината, выходящего на то же Московское шоссе, но на довольно значительном расстоянии.

Этим кварталам, выходящим на полукруглую площадь и образующим фронт по Московскому шоссе, хотелось придать достаточно монументальный вид, отвечающий конфигурации образуемого ими узла.

К этому и стремились авторы, однако, несмотря на то, что они были свободны в отношении привязки



Проект жилого дома Ленпромстроя  
по 2-й прорезке района Автова  
Фасад

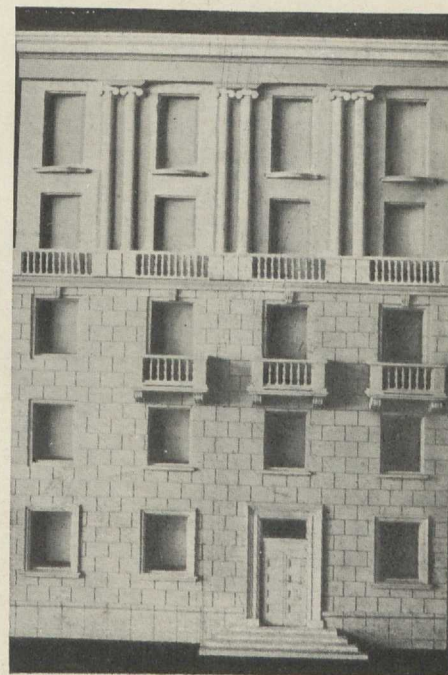
Арх. Белов, Лейман

Projet d'une maison d'habitation  
dans la 2-me rue pratiquée au rayon Avtovo  
Façade

Arch. Belov, Leimann

новых кварталов к существующей архитектуре Ленинграда, они решили свою задачу, может быть, с избыточным учетом прошлого.

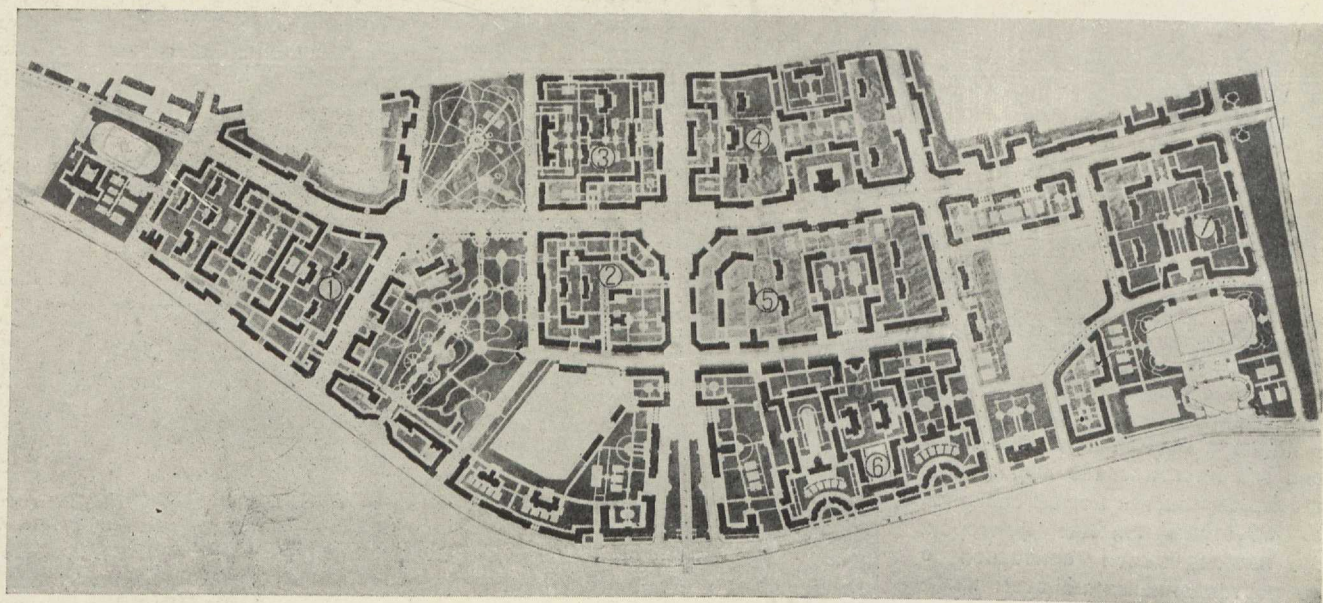
Обращаясь к некоторым деталям и частным моментам в решении кварталов во всех массивах, отметим два обстоятельства: решение высоты застройки домов и расположение детских зданий. Согласно установке Архитектурно-планировочного отдела Ленсовета, авторы придерживались на внешнем периметре кварталов высоты в 6 этажей, причем в первом этаже в большинстве случаев располагались магазины. По фронту, выходящему на второстепенные магистральные улицы, проектировались дома высотой в 5 этажей. Та же высота принята и для домов, поставленных внутри квартала. Четырехэтажные жилые дома исключались. Принятая градация в один этаж ставила вопрос о такой трактовке ордера в шестом этаже, которая позволила бы легко его переводить на пятиэтажные здания. Мастерская Г. А. Симонова и мастерская А. А. Оля в этих целях решила шестой этаж в виде аттикового. Мастерская Н. А. Троцкого в своем квартале не



Проект жилого дома по 2-й прорезке  
района Автова. Деталь фасада  
Макет

Projet d'une maison d'habitation  
au rayon Avtovo. Détails de la façade  
Maquette

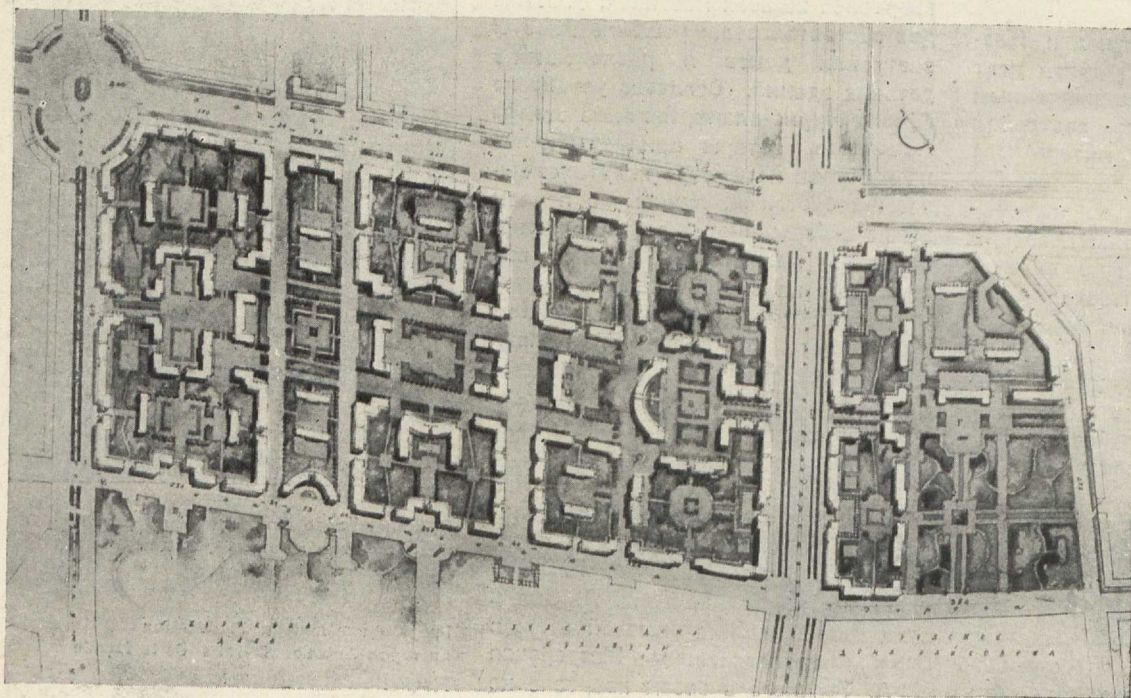




Проект планировки правого берега реки Невы  
(участок от Охтенского до Финляндского моста). План

Projet de la rive droite de la Néva  
Plan

| Показатели                          | Кварт. № 1 | Кварт. № 2 | Кварт. № 3 | Кварт. № 4 | Кварт. № 5 | Кварт. № 6 | Кварт. № 7 |
|-------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Общая площадь квартала . . . . .    | 12,6 га    | 6,5 га     | 7,6 га     | 13,5 га    | 12,5 га    | 17,8 га    | 8,5 га     |
| Площадь жилой территории . . . . .  | 12,6 га    | 4,6 га     | 6,6 га     | 11,5 га    | 11,5 га    | 13,0 га    | 8,5 га     |
| Средняя этажность . . . . .         | 5 эт.      | 5 эт.      | 5,5 эт.    | 5,5 эт.    | 5,5 эт.    | 5 эт.      | 5,5 эт.    |
| Процент застройки (жилой) . . . . . | 21,1%      | 25,4%      | 21,8%      | 219,6%     | 20,1%      | 22,3%      | 18,7%      |
| Жилая площадь . . . . .             | 64 100 м²  | 25 000 м²  | 36 800 м²  | 59 830 м²  | 60 900 м²  | 62 2 0 м²  | 41 240 м²  |
| Плотность населения . . . . .       | 423 ч/га   | 452 ч/га   | 460 ч/га   | 434 ч/га   | 441 ч/га   | 400 ч/га   | 404 ч/га   |



Проект застройки  
микрорайона  
Щемиловки  
(первый вариант)  
Арх. Е. А. Левинсон,  
И. И. Фомин,  
С. И. Евдокимов

Общая территория кварта-  
ла—9,44 га, процент за-  
стройки—24,5; плотность  
населения—451 чел. на 1 га;  
площадь зеленых наса-  
ждений—32 Дома запро-  
ектированы в 4-этажной по-  
мативстрали и в 5-этажной  
внутри квартала

Microrayon  
Schmilovka  
Projet de nouvelles  
constructions  
(première variante)  
Arch. E. A. Lévinson,  
I. I. Fomine,  
S. I. Evdokimov



пошла по этому естественному пути и прибегла к более монументальному решению, избрав в качестве решительного завершения здания главный карниз над шестым этажом. Для Московского шоссе — наиболее монументальной магистрали новых частей Ленинграда — этот прием был вполне естественным и правильным.

Но отсюда вовсе не следует, что архитекторы, проектировавшие здания на квартале Малой Охты, выходящем на Неву, допустили ошибку, избрав аттиковое решение шестого этажа: монументальности они добиваются лишь иными средствами, чем арх. Троцкий.

Существенным моментом композиции квартала является расположение детских учреждений. Основные установки и указания генерального плана реконструкции подсказывали проектантам размещение этих зданий на заселенной полосе между кварталами или, как у Н. А. Троцкого, вне его. Однако в первоначальном варианте квартала Троцкого чрезмерно подчеркнута изолированность детских зданий и детского населения от взрослых, причем небольшие детские здания большого квартала размещались в незащищенных от ветра местах.

В дальнейшем арх. Троцкий вновь включил детские здания внутрь квартала, но расположил их в большинстве случаев в достаточной мере случайно. Стремление распределить детские здания равномерно по кварталу привело к резкому чередованию домов в 6—5 и 2 этажа, к сбивчивому об'емному ритму, к потере ощущения пространства и к усложнению конфигурации внутриквартальных проездов.

В первом квартале мастерской Г. А. Симонова детские учреждения были расположены менее равномерно. Они сосредоточены в глубине квартала и отнесены от его главного фронта. В парных нижних кварталах Автова детские учреждения равномерно распределяются в их южных частях. Таким образом в северных частях квартала сохраняются свободные от них дворы, что отчасти объясняется наличием крупных общежитий в этих частях квартала. Северный головной квартал массива в своих северной и южной частях совершенно свободен от детских учреждений, отнесенных в глу-



Проект застройки кварталов  
Володарского моста. Генеральный план

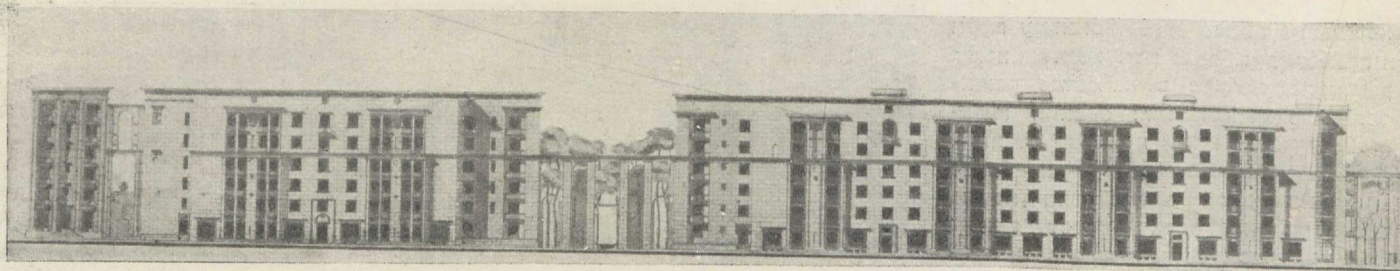
Projet des quartiers du pont Volodarski  
Plan d'ensemble

бину квартала. При этом детские учреждения помещались в дворовых пространствах, выходящих непосредственно на магистраль, однако это привело к известной их концентрации и, вследствие этого, к более четкому решению внутреннего пространства квартала.

Эта четкость организации внут-

ренного пространства чрезвычайно важна в архитектурном отношении. Уже при анализе планировки кварталов чувствовалась некоторая запутанность их композиции, затрудненность ориентации в них, сложность взаимосвязи различных точек плана, а ведь надо помнить, что сложность горизонтальной проек-





Проект застройки дуговой магистрали (перспектива Володарского моста) домами завода им. Кирова и завода „Большевик“ №№ 1, 2 и 3  
Фасад северо-восточной стороны. Арх. Е. А. Левинсон, И. И. Фомин, С. И. Евдокимов

ции всегда влечет за собой усложнение объемного решения.

Давая оценку композиции кварталов, собранных в указанные выше массивы или отдельные кварталы, можно, помимо характеристики особенностей композиции и дефектных ее сторон, коснуться еще одного момента — каждый такой массив образуется несколькими кварталами, стоящими более или менее особняком, решение которых не представляет значительных композиционных трудностей, ибо здесь отсутствуют связывающие композиционную мысль факторы, а исходной точкой работы

являются лишь определяемые общей планировкой города конфигурация и величина квартала. Поэтому недостатки композиции в том или ином случае объясняются только пороками архитектурного замысла, организационными неполадками и прежде всего неправильной расстановкой сил при проектировании.

Так, при решении композиции массива Автова его авторы, и первоначальные (Л. В. Руднев и В. О. Мунц), и последующие (А. А. Оль и архитекторы его мастерской), ставили вопрос — где должен быть по логике предел стремле-

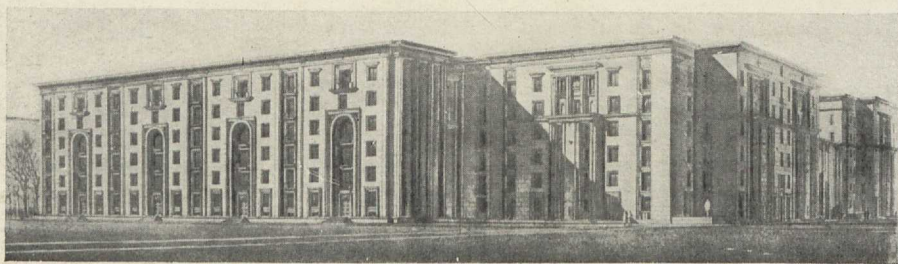
нию к архитектурному единству: замыкается ли оно в одном квартале, может ли оно быть продолжено на дальнейшие кварталы, следует ли его, напротив, модифицировать даже в пределах одного квартала. Проф. Оль и его коллектив избрали путь определенного изменения характера композиции части квартала. И надо сказать, что первоначально это решение привело к положительным результатам.

Хуже стало тогда, когда в тесно сплоченный коллектив авторов административным порядком были включены авторы, ничего общего с ним по своему творческому направлению не имевшие. Последствия получились самые неожиданные. Если первой группе не легко было добиться разнообразия в единстве, то при внедрении авторов со стороны возникли трудности иного порядка: казалось почти невозможным свести разнообразные решения к единству.

Застройка всех указанных жилых массивов в 1936—1937 гг. производится недостаточно быстрыми темпами. Объясняется это тем, что застройщики, в целях экономии, предпочитают избирать места в глубине квартала, что освобождает их от включения в свои дома магазинов. Поэтому фронт застройки по магистрали до сих пор остается неосуществленным, и, так как в связи с этим не выявляется лицо новых частей города, возникает впечатление хаотичности всей застройки.

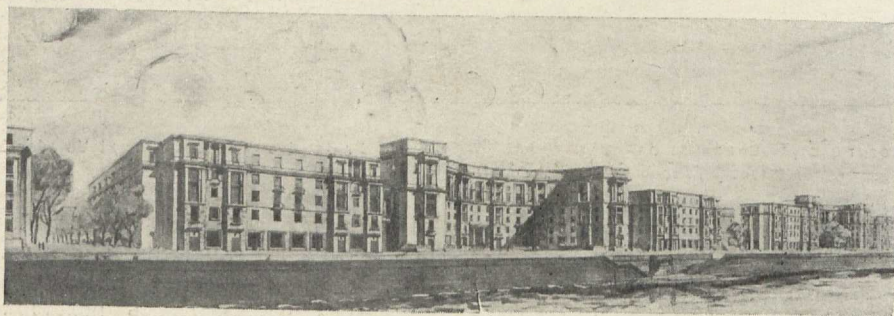
Учтя это, Ленсовет принял решение перейти к системе застройки по магистралям. Планировка Ленинграда создает в этом отношении большие возможности, ибо оформление магистралей на больших протяжениях не затруднено существующей застройкой.

В значительной мере этими качествами обладает и первоочередная



Проект дома № 3 завода „Большевик“  
Перспектива  
со стороны 2-й параллельной улицы  
Арх. Е. А. Левинсон, И. И. Фомин

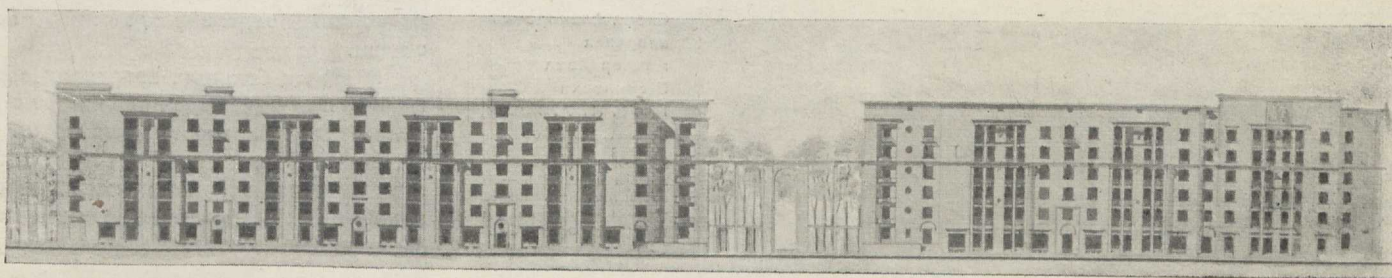
Projet d'une maison d'habitation  
de l'usine „Bolchévik“  
Perspective du côté de la rue  
Arch. E. A. Lévinson, I. I. Fomine



Проект архитектурного оформления  
набережной квартала № 1 на Малой Охте  
Перспектива  
Арх. Г. А. Симонов, Б. Р. Рубаненко,  
В. М. Черкасский

Projet du quai du quartier № 1  
de la Petite Okhta  
Perspective  
Arch. G. A. Simonov, B. R. Roubanenko,  
V. M. Tcherkasski





Projet des maisons d'habitation des usines Kirov et „Bolchévik“ dans l'avenue du qual Volodarski (artère arquée). Façade nord-est  
Arch. E. A. Lévinson, I. I. Fomine, S. I. Evdokimov

магистраль юга города Ленинграда, главный ее радиус — Московское шоссе.

Застройка целой магистрали на протяжении 4,5 км пред'являет очень сложные требования к решению кварталов и организации ансамбля магистрали.

При застройке массивами архитектор, решая композицию кварталов, должен был считаться только с большей или меньшей изолированностью этих массивов от основной массы города. Формирование новой магистрали или ее отрезка, начинаясь от старых застроенных частей

города, встречает на пути своего развертывания гораздо большее число архитектурных и планировочных факторов, с которыми оно должно считаться. Поэтому решение композиции кварталов на протяжении целой магистрали или ее отрезка является более сложным делом, чем композиция кварталов в пределах небольшого массива.

Комплексная разработка кварталов по Московскому шоссе, проведенная через ряд последовательных обсуждений, обогатила нас значительным опытом.

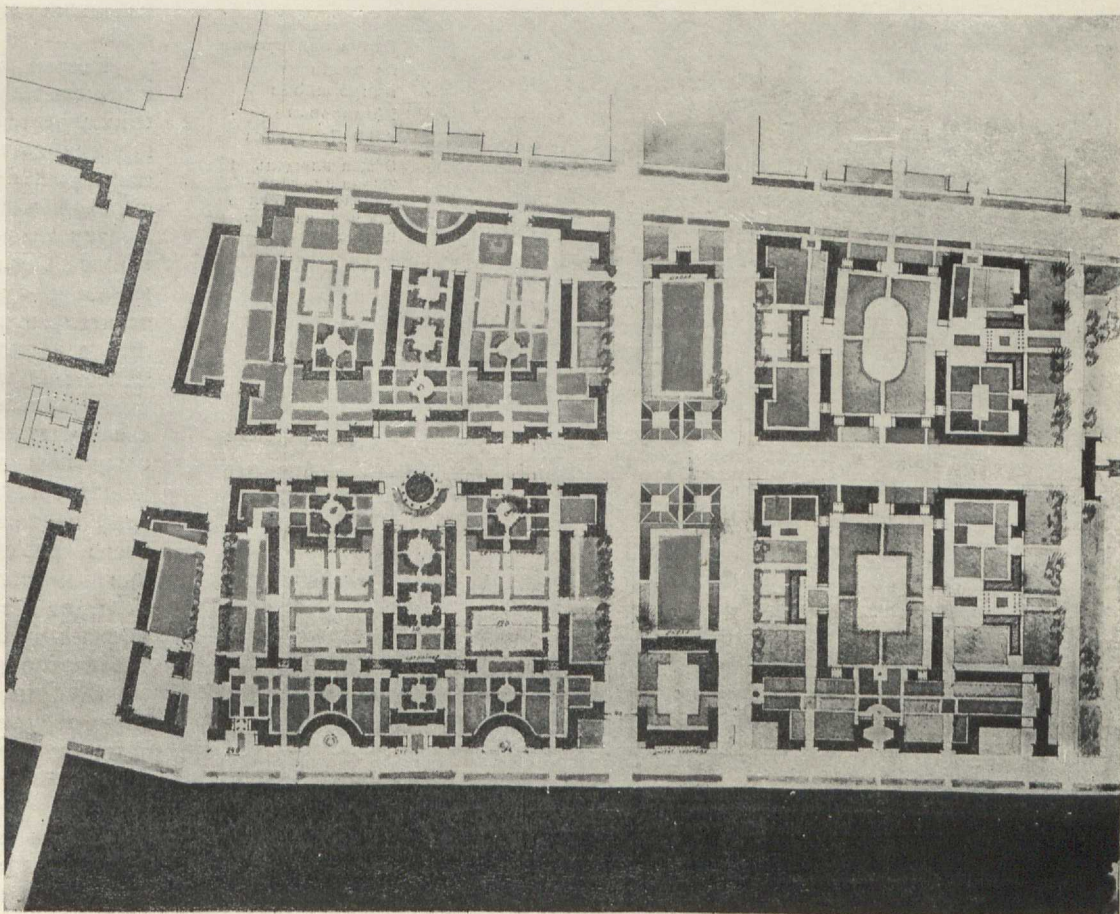
Естественно, что такая важная

магистраль пред'являет архитектору сложные композиционные требования. Благодаря общей планировке района, через который магистраль проходит, на ней образуются кварталы самого различного размера от 3 до 16 с лишним га.

Наименьшие из этих кварталов проще всего застраивать. Единственно возможным решением в этом смысле является периметральная застройка. Известную трудность здесь представляло лишь размещение детских сооружений. Под последние приходилось отводить первые этажи некоторых жилых блоков,

Проект застройки кварталов на Малой Охте  
План

Арх. Г. А. Симонов,  
Б. Р. Рубаненко



Projet de nouveaux quartiers dans le rayon de la Petite Okhta  
Plan

Arch. G. A. Simonov,  
B. R. Roubanenko



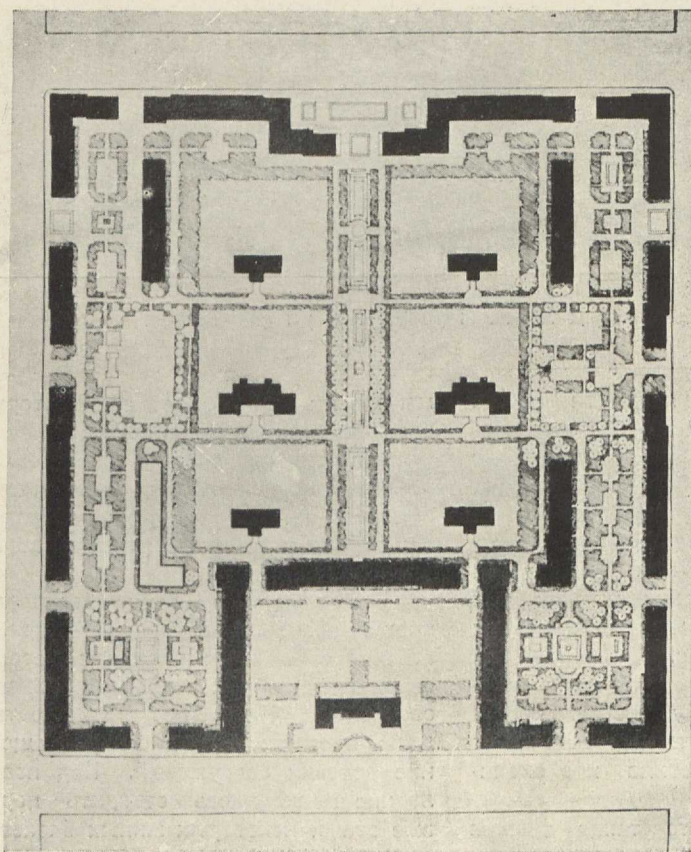


Схема планировки  
квартала  
микрорайона  
Шемиловки  
Проф. Л. А. Ильин,  
арх. А. И. Зуев

Общая площадь — 15 га;  
жилая площадь — 13,5  
га; плотность населе-  
ния — 400 чел. на 1 га;  
проц. вт. застройки —  
18,6

Microrayon  
Schemilovka  
Plan schématique  
d'un quartier  
Prof. L. A. Ilyine,  
A. I. Zouev

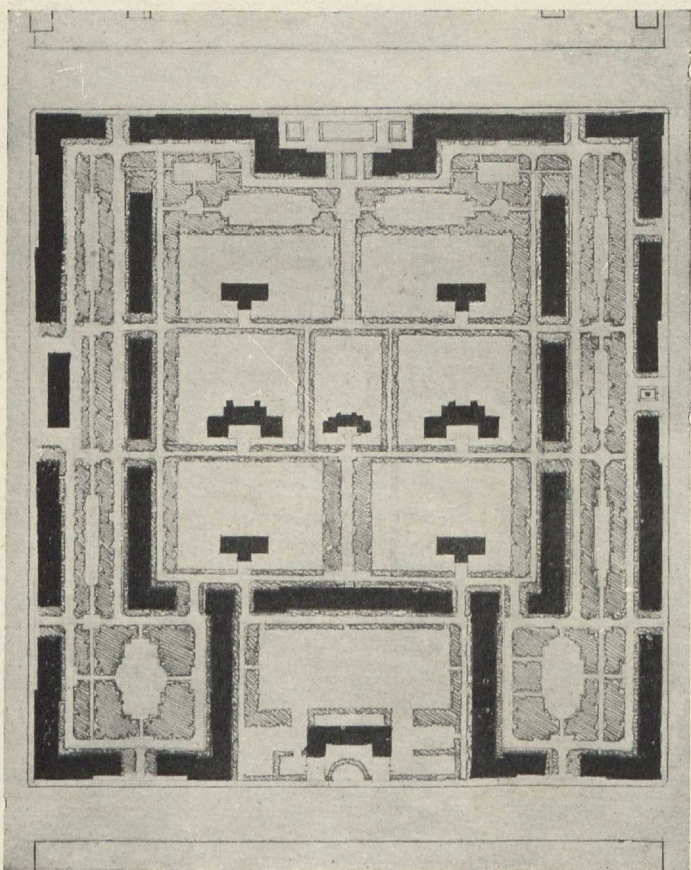


Схема планировки  
квартала  
микрорайона  
Шемиловки  
АПО Ленсовета

Общая площадь — 15 га;  
жилая площадь — 13,5 га;  
плотность населения —  
425 чел. на 1 га; про-  
цент застройки — 20

Microrayon  
Schemilovka  
Plan schématique  
d'un quartier

размещая отдельно детские пло-  
щадки.

В самых больших кварталах воз-  
можно, при соблюдении известных  
показателей плотности населения и  
этажности, размещать детские зда-  
ния, вместе с их площадками, одно-  
временно предусматривая и само-  
стоятельные площадки для взрос-  
лых. В этом случае допустимы три  
варианта планировки квартала и  
размещения детских зданий.

Согласно первому, наиболее хо-  
довому, варианту, квартал делится  
на равномерные части, имеющие  
каждая свой двор и вмещающие  
внутри его детские учреждения,  
обслуживающие данную часть квар-  
тала. Этот вариант не гарантирует  
планировке квартала в целом тре-  
буемой ею ясности и создает наи-  
большие затруднения при образова-  
нии зеленых пространств и площа-  
док для взрослых. К недостаткам  
этого варианта относится также  
усложнение графика внутриквар-  
тального движения; он наименее вы-  
годен также в смысле архитектурно-  
го сочетания разновысотной застройки.  
Детские здания оказываются  
всегда внутри дворов, сравнительно  
небольших и обстроенных в 5—6 эта-  
жей.

Второй вариант планировки  
предусматривает размещение дет-  
ских учреждений на особых полосах,  
идущих поперек квартала и не за-  
мыкаемых в своих концах, у улиц,  
высокой жилой застройкой. По су-  
ществу такой прием приводит к де-  
лению большого квартала на три  
меньших, архитектурно почти само-  
стоятельных, части: две высокоэтаж-  
ные, с жилыми домами и третью —  
малоэтажную, с детскими учрежде-  
ниями, расположенную между пер-  
выми частями. Каждая из этих трех  
отдельных частей получает более  
ясную организацию, в том числе —  
график движения, но в целом они  
резко раз'единяются. Кроме того,  
при неблагоприятном положении  
квартала в отношении ветров, полоса  
детских учреждений оказывается не-  
достаточно защищенной.

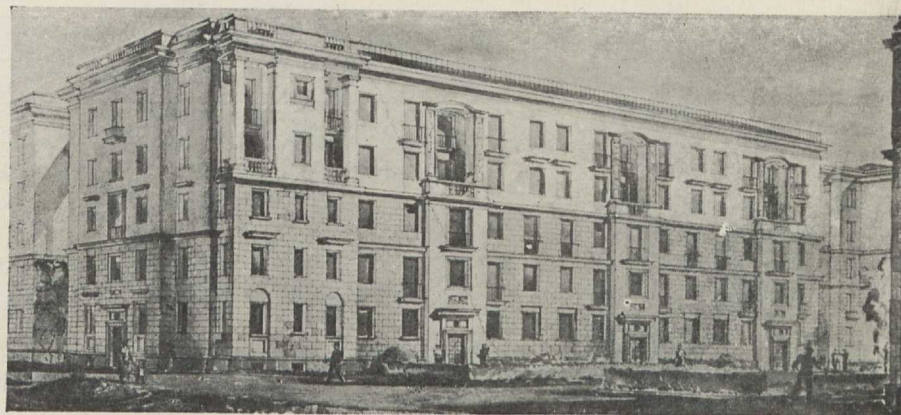
Согласно третьему варианту, по  
периметру квартала с трех или че-  
тырех сторон образуются наружные  
дворы благодаря двухрядной за-  
стройке жилыми домами. Тогда  
остальные внутренние пространства  
формируются в виде большого дво-  
ра, внутри которого можно распо-



жить детские здания с их площадками. Эта последняя система имеет много преимуществ как в отношении внутренней планировки, так и в смысле связей с архитектурой магистрали. При отстоянии параллельных блоков домов примерно на 40 м друг от друга (при высоте зданий в 6 этажей), равном примерно  $1\frac{3}{4}$  вышины наружных блоков, наружные жилые дворы оказываются настолько просторными, что с устройством местных уширений, могут вместить несколько площадок физкультуры для взрослых. Эти дворы остаются совершенно свободными от мелкой застройки и при умелом размещении разрыва между отдельными домами хорошо проветриваются. Озеленение также может быть в них хорошо организовано. Часть этого внешнего обвода дворами может быть выделена под школьный участок. Со стороны периметра, выходящего на наименее значительную улицу, может быть оставлен участок для внутриквартального гаража. Последний может быть запроектирован в виде самостоятельного дома или помещен в подвале, полуподвале или нижнем этаже одного из домов внутреннего периметра.

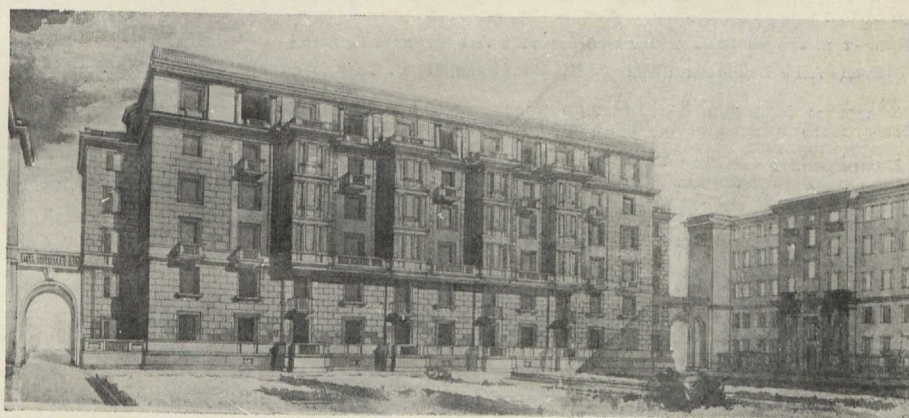
Во внутреннем дворе, в глубине квартала, размещаются участки детских учреждений таким образом, чтобы все они вместе взятые были бы окружены сплошным обводом высоких деревьев и кустарников, изолирующих их от жилых частей квартала. В самой середине участка детских зданий оставляется свободное пространство, тоже сплошь засаживаемое высокими деревьями. Еще лучше, когда зеленое пространство делит весь участок детских учреждений поперек на две или четыре части. При таком расположении детских зданий небольшой высоты, они будут окружены зеленью со всех сторон и хорошо изолированы от улицы. Весь детский участок обводится внутренним проездом, от которого идут тупиковые под'езды к детским учреждениям. Середина детского участка при этом остается совершенно свободной. На грани участка детских учреждений и жилых дворов взрослого населения возможно организовать общую площадку для неорганизованных детей.

Котельные устраиваются в жилых блоках внутреннего периметра без устройства черного двора (пос-



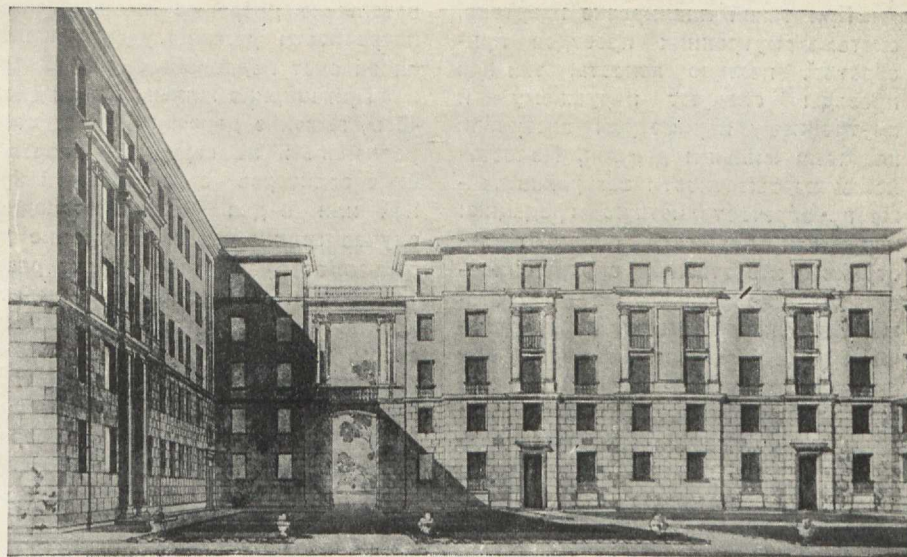
Проект внутриквартального дома  
Перспектива  
Руков. арх. Г. А. Симонов  
Арх. М. Е. Русаков

Projet d'une maison d'habitation  
à l'intérieur du quartier. Perspective  
Direction de l'arch. G. A. Simonov  
Arch. M. E. Roussakov



Проект внутриквартального дома  
Перспектива  
Руков. арх. Г. А. Симонов  
Арх. Л. К. Абрамов

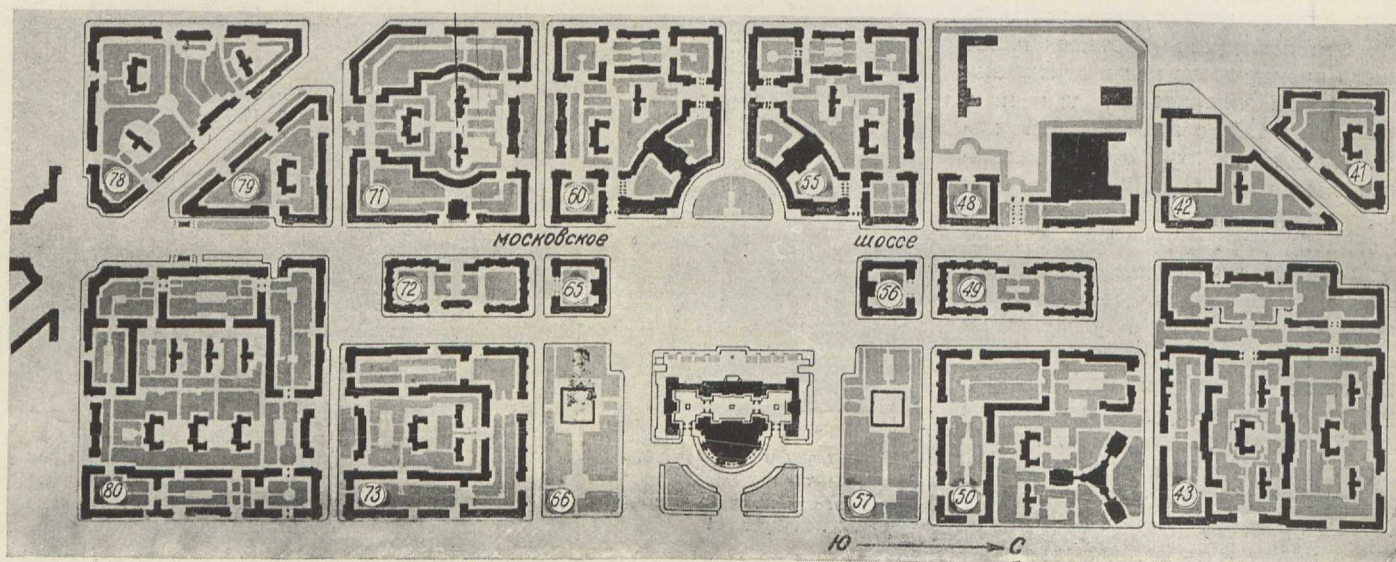
Projet d'une maison d'habitation  
à l'intérieur du quartier. Perspective  
Direction de l'arch. G. A. Simonov  
Arch. L. K. Abramov



Проект внутриквартальных домов  
Перспектива  
Руков. арх. Г. А. Симонов  
Арх. С. И. Гурьев, В. М. Дромбель

Projet d'un groupe de maisons d'habitation  
à l'intérieur du quartier  
Direction de l'arch. G. A. Simonov  
Arch. S. I. Gouriev, V. M. Drombel





Проект планировки Московского шоссе в Ленинграде. Генплан

Бригада АПО Ленсовета: арх. Д. К. Михайлов, П. Н. Твардовский, С. С. Мильберг—под руководством проф. Л. А. Ильина

Кварталы №№ 48 и 19. Площадь квартала: 17,4 и 9,2 га. Количество населения: 7 000 и 2 700 чел. Общий процент застройки 10 и 20. Плотность населения на 1 га жилой территории: 430 и 330 чел. В квартале № 18 расположены техникум и гараж. Квартал № 18 запроектирован мастерской НИИЭД. Квартал № 19 запроектирован мастерской Ленпроекта. Квартал № 26. Площадь квартала 13,2 га. Количество населения — 4 125 чел. Плотность населения на 1 га жилой территории — 416 чел. Общий процент застройки 22,4. В квартале расположены две школы, театр в курдонере со стороны Московского шоссе. Арх. Михайлов, Твардовский и Мильберг. Руков. проф. Л. А. Ильин.

Квартал № 35. Площадь квартала — 7,0 га. Плотность населения на 1 га жилой территории — 400 чел., общий процент застройки квартала — 24,4, количество населения 2 680 чел. В квартале расположен гараж. Арх. Михайлов, Твардовский и Мильберг. Руков. проф. Л. А. Ильин.

Кварталы №№ 55, 64. Площадь каждого квартала — 7,1 га, количество населения — 1 680 чел., плотность населения на 1 га жилой территории — 580 чел., общий процент застройки квартала — 31. Часть квартала, выходящая на полукруг площади Дома советов, отводится под застройку общественными зданиями. Арх. Твардовский, Когновский и Бездельников. Руков. проф. Е. И. Катонин.

Квартал № 71. Площадь квартала — 9,9 га, количество населения на 1 га жилой территории — 400 чел. Общий процент застройки

ледний заменяется подвальным помещением). Значительная часть наружного периметра отводится для магазинов, загрузка которых со двора должна происходить в условиях полной чистоты.

При такой планировке квартала, система внутренних проездов приобретает полную ясность, так как проезды следуют наружному и внутреннему периметрам застройки квартала жилыми домами. По соотношению высотности застройка также приобретает четкую градацию: наружный периметр получает застройку в 6 этажей, внутренний — в 5, детские учреждения — в 2 этажа. Высотные акценты распределяются еще равномернее, если по внутреннему периметру придать жилым домам 4 этажа. При последнем приеме достигается то преимущество, что весь внутренний периметр жилых домов можно строить без лифтов. Именно этот последний тип организации квартала принят в проектах крупных кварталов Ленинграда ближайшей очереди строительства.

За исключением площадок для

чистки домашних вещей и мебели, все пространство дворов в новых кварталах будет разделяться на асфальтированные проезды, газонированные и засаженные куртины, набивные дорожки и площадки. Все остальные дворовые хозяйственные потребности должны удовлетворяться за счет подвальных помещений.

При ширине жилых дворов около 40 м, высокие деревья лучше всего располагать по середине дворов в виде солитеров с раскидистой кроной или в два ряда. В последнем случае минимальное отстояние деревьев от края двора будет равно 15—17 м, что обеспечивает им возможность полного развития. Вместе с тем, такое положение высоких деревьев в то же время отвечает требованию изоляции противостоящих внутренних фасадов во дворах. Остальная часть куртины обсаживается партером, возможно также и высокими кустарниками.

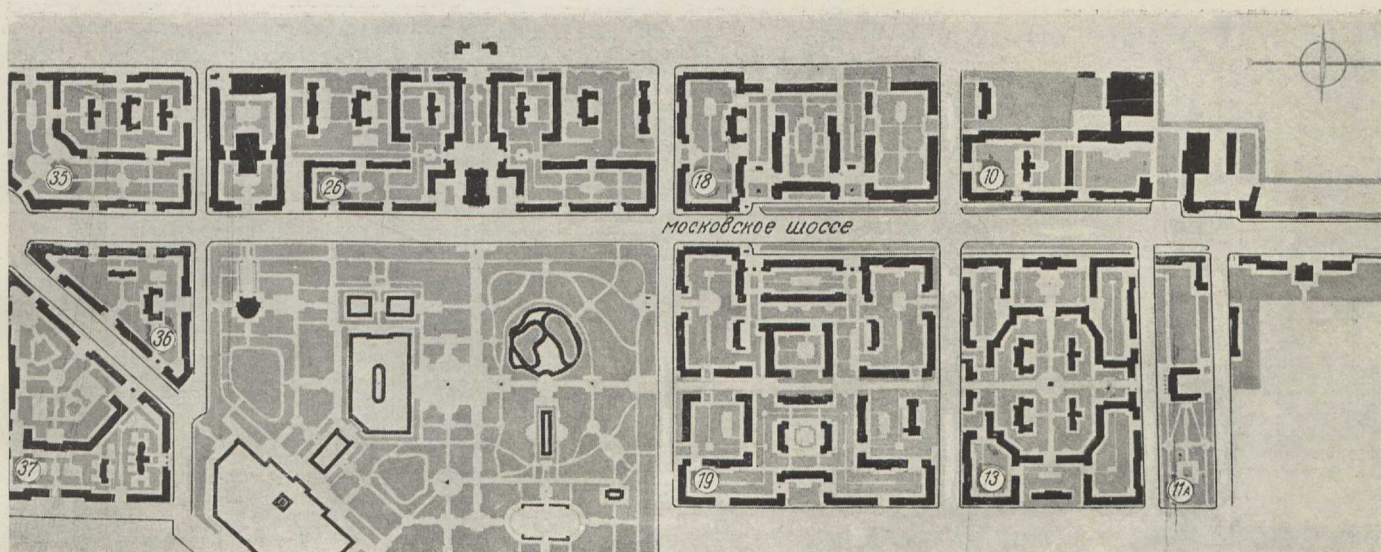
Безусловно необходимо обеспечить возможность частичного озеленения жилых домов пристенной зеленью по дворовой фасадной линии. В ленинградском климате это озеле-

нение свободно подымается на высоту двух, двух с половиной нормальных этажей. Пристенное озеленение было принято на ряде детских площадок. Ленинградцы также довольно охотно украшают уличные подоконники цветущей зеленью. Для этого и снаружи, и внутри квартала должны быть предусмотрены постоянные конструктивные устройства, не портящие стен и не вызывающие заливания внутрь подоконников.

При широком использовании пристенной зелени отпадает необходимость в сложной декоративной обработке нижних этажей зданий, покрытых зеленью. Архитектуру камня в этом случае следует заменить архитектурой трельяжей. С последней должна быть связана и обработка посадочных гнезд для пристенных растений и защитные решетки. Скамьи, трельяжные беседки — должны быть заделаны в грунт накрепко. Уместно также применение скульптуры, фонтанов, бассейнов, но этими декоративными элементами дворы не должны перегружаться.

Ленинград, как известно, расположен на ровной поверхности, одна-





Projet d'aménagement de la chaussée de Moscou à Léninegrad. Plan d'ensemble

Architectes D. K. Mikhaïlov, P. N. Tvardovski, O. S. Milberg sous la direction du prof. L. A. Il'ine

квартала — 26,3. В квартале расположена школа, гараж и кинотеатр. Арх. Михайлов, Твардовский и Мильберг. Руков. проф. Л. А. Ильин.

Квартал № 73. Площадь квартала — 8,5 га, количество населения — 2 160 чел. Плотность населения на 1 га жилой территории — 450 чел. Общий процент застройки квартала 23,8. В квартале расположена школа и гараж. Северная часть квартала, выходящая на площадь Дома советов, отводится под застройку общественными зданиями. Арх. Михайлов, Твардовский, Мильберг. Руков. проф. Л. А. Ильин.

Кварталы №№ 78, 79. Площадь квартала — 9 га. Количество населения — 3 400 чел. Плотность населения соответственно — 420 и 480 чел. на 1 га жилой территории. Общий процент застройки соответственно 24,5 и 29,5. В квартале № 78 расположена школа и гараж. Арх. Михайлов, Твардовский и Мильберг. Руков. проф. Л. А. Ильин.

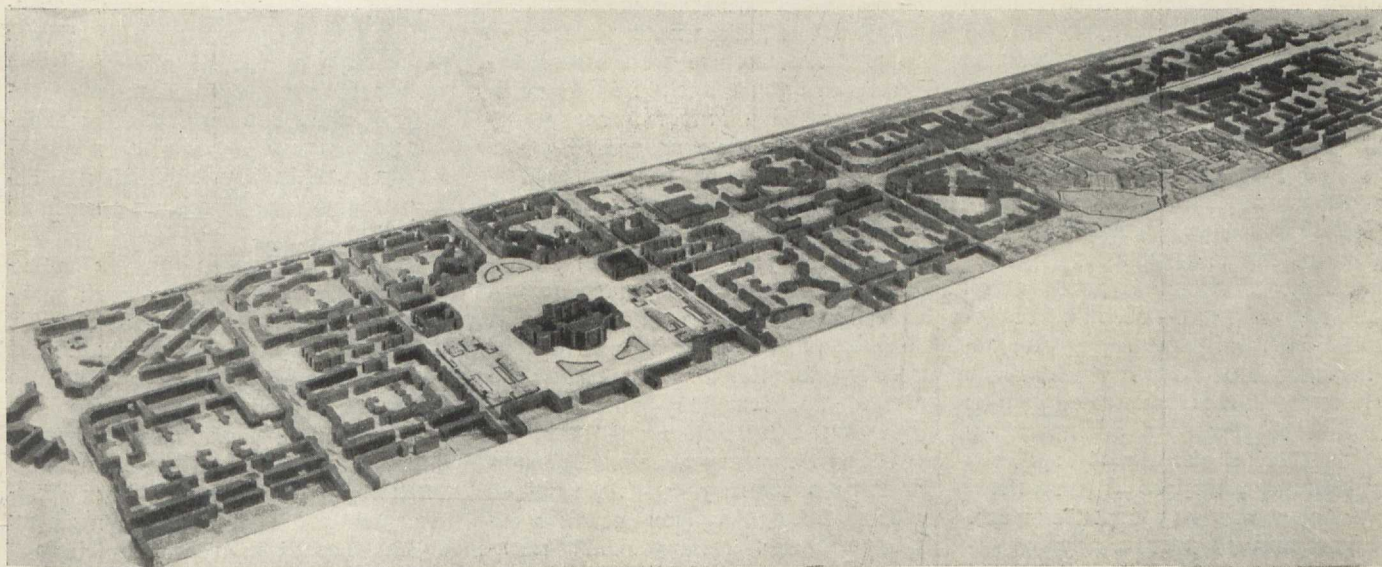
Квартал № 80. Площадь квартала — 16,8 га, количество населения — 5 920 чел., плотность населения на 1 га жилой территории — 423 чел. Общий процент застройки 23,2. В квартале расположена школа и кинотеатр, гараж в полуподвале. Перекомпоновка арх. Твардовского. Руков. проф. Л. А. Ильин.

ко, при больших размерах кварталов и внутренних пространств, в различных частях квартала могут быть различные вертикальные отметки. В иных случаях необходимо поэтому

поднять или опустить периметральные части кварталов для их увязки с уровнями уличных проездов. При этом внутреннюю поверхность двора можно трактовать в разных уровнях,

в виде террас, что позволяет оставить существующую зелень в неприкосновенном виде.

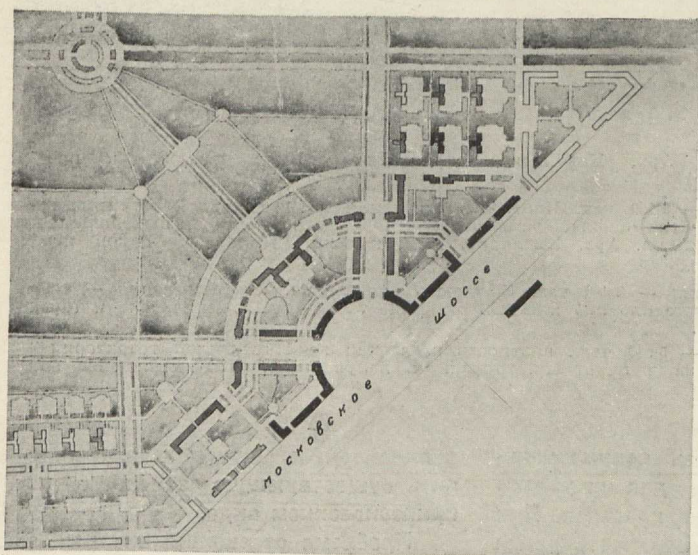
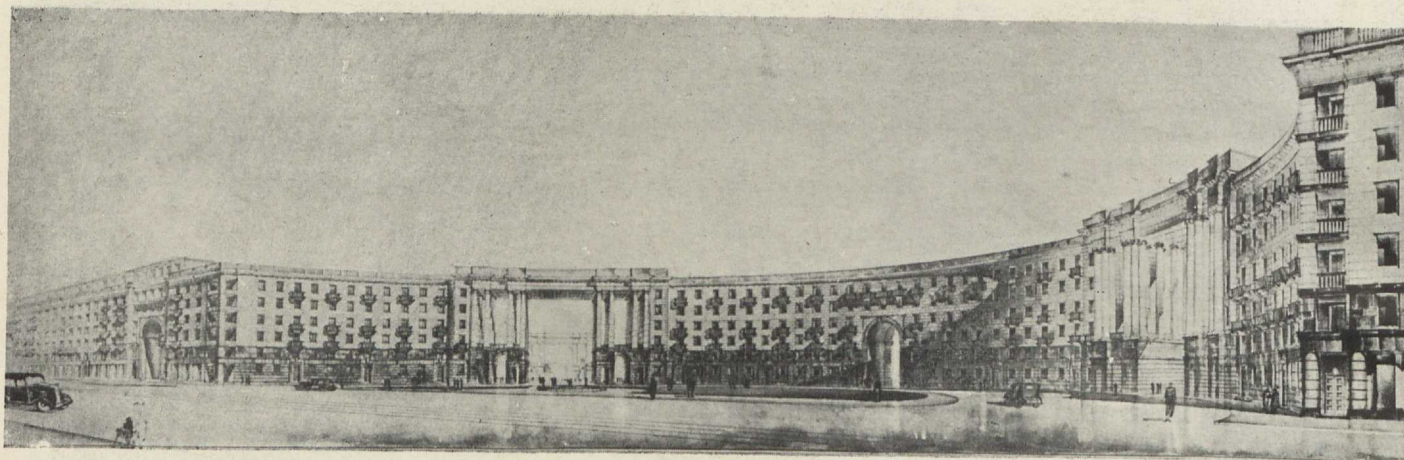
Проблема освещения внутренних дворов так же важна, как и пробле-



Эскизный макет застройки Московского шоссе от завода „Электросила“ до Южной площади

Maquette de nouvelles constructions dans la chaussée de Moscou à partir de l'usine „Electrocla“ jusqu'à la place du Midi





Проект жилого  
массива  
Ленмасскомбината  
по Московскому  
шоссе  
Перспектива  
и генплан  
Арх. А. А. Юнгер,  
Н. Н. Лебедев,  
А. Н. Сибиряков

Projet d'un quartier  
d'habitation  
du Combinat  
boucherie-charcuterie  
de Léningrad,  
chaussée de Moscou  
Perspective  
et plan d'ensemble  
Arch. A. A. Junger,  
N. N. Lébedev,  
A. N. Sibiriakov

ма освещения улиц. Кроме непременно освещения входов на лестничные клетки и использования его для нумераторов, надо предусматривать и дополнительное освещение на столбах или подвесное. Вообще внутреннему благоустройству квартала надо уделять такое же внимание, как благоустройству квартир, продолжением которых по сути дела внутриквартальное пространство и является. Это пространство должно привлекать обитателей дома своей тишиной, обилием зелени, отсутствием пыли и уютом. Но это, конечно, возможно только тогда, когда эксплуатационный режим квартала будет соответствовать его проектному замыслу. В настоящее время у потребителя-заказчика, и у архитектора-проектанта, и у строителя еще нет уверенности в этом. Отсюда пониженное внимание и забота к внутренности квартала и чрезмерное предпочтение улице. Особенно это

отражается на входах в лестничные клетки, которые обычно выводятся на уличные фасады с непременно устройством добавочных выходов во двор. Возможно, что в недалеком будущем эта точка зрения будет пересмотрена. В частности, автор настоящей статьи не разделяет общего увлечения уличными входами.

Говоря о внешней трактовке кварталов, прежде всего приходится поднять вопрос о членении периметра. В этом отношении отправной точкой исканий является фронт квартала, обращенный на главную магистраль. Подчиняясь общей системе архитектуры главной магистрали, оформление квартала, через фронт поперечных улиц, должно перейти к заднему фронту, который в свою очередь должен войти в систему улицы, параллельной магистрали. Оставим пока в стороне вопрос об этажности зданий и отметим большое значение величины и си-

стемы обработки разрывов между отдельными домами. Последние служат для проветривания квартала, одновременно придавая кварталу характер замкнутости или открытости. Естественно стремление делать разрывы возможно большей ширины. Однако, в последнем случае, дома квартала слишком разобщаются и разрывы в периметре начинают спорить с разрывами между кварталами, определенными шириной улиц. Широкие разрывы к тому же не экономичны, так как пространство, образующееся в разрыве, можно использовать только для декоративных целей.

Опыт проектирования в Ленинграде убеждает нас, что при 6-этажной застройке разрывы не должны превышать 15—20 м. Особо следует остановиться и на системе архитектурной обработки разрывов. Совершенно понятно, что простые торцы не решают вопроса, и в этом случае требуется введение какого-то связующего звена в виде ограды с воротами той или иной высоты, монументальных пергол, перистилей или ворот с перемычкой лишь в верхних этажах.

Все эти средства увязки архитектуры квартала с разрывами сильно удорожают стоимость зданий. Однако, при умелой композиции, за ними можно сохранить определенное утилитарное назначение, вмещая в них лоджии, балконы, эркеры и даже части комнат. При соблюдении этого условия, применение подобных архитектурных связей практически оправдывается и становится даже в интересах архитектуры квартала совершенно обязательным.

При постройке очень длинных

Проект ж...  
Перспект...  
Проф. А...  
Высотност...

домов, с...  
мость у...  
ных пр...  
из квар...  
проекти...  
в Лени...  
воротны...  
шиной в...  
обязате...  
ворота н...

Дру...  
ством п...  
создани...  
нии ква...  
улицы —  
ной лин...  
допуска...  
ная ли...  
сплошн...  
му, что...  
мая осн...  
отступы...  
территор...  
отступа...  
губо ос...





Проект жилого массива Ленмисокомбината по Московскому шоссе  
Перспектива

Проф. А. А. Юнгер, арх. Н. Н. Лебедев, А. Н. Сибиряков

Высотность—шесть, частично семь этажей. Процент застройки—около 20. Плотность населения: при норме 8 м на 1 чел.—600 чел. на 1 га, при норме 12 м на 1 чел.—400 чел. на 1 га. На квартале запроектированы ясли и детсады

Projet d'un groupe de bâtiments du Combinat boucherie-charcuterie  
de Léninegrad. Chaussée de Moscou. Perspective

Prof. A. A. Junger, arch. N. N. Lébedev, A. N. Sibiriakov

домов, обычно возникает необходимость устройства добавочных воротных проездов, служащих выходами из квартала на улицу. Практика проектирования последнего времени в Ленинграде убеждает в том, что воротные проезды в 4—5 этажей вышиной в этом случае совершенно не обязательны, и вполне достаточны ворота в 3 и даже в 2 этажа.

Другим композиционным средством преодоления монотонности и создания живописной фасадной линии квартала в перспективе всей улицы — являются отступы от красной линии. Но и здесь не следует допускать излишеств, ибо фронтальная линия улицы, состоящая из сплошных отступов, приводит к тому, что зрительно утрачивается самая основа улицы. Кроме того, эти отступы занимают часть внутренней территории квартала, и поэтому к отступам необходимо подходить сугубо осторожно, всегда помня о том,

что разрывы между отдельными домами уже сами по себе образуют значительные запады в периметре квартала. Во всяком случае, можно со всей определенностью сказать, что большие курдонеры обычно не могут быть оправданы. Они уместны лишь в особых случаях.

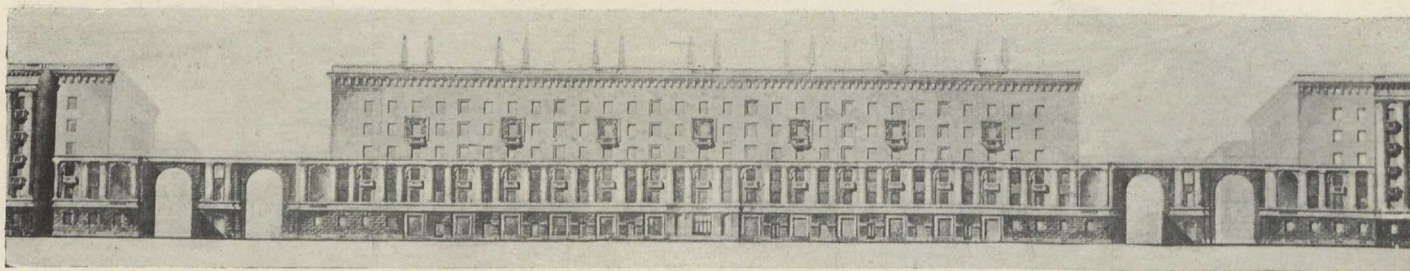
Небольшие отступы, иногда оправдываемые необходимостью устройства более удобных подходов к магазинам, вполне уместны, но обычно не нуждаются в озеленении. Разрывы же между домами, образующие большие запады, вполне к стати озеленить, прибегая к посадке отдельных больших деревьев или к покрытию торцовых стен пристенной зеленью.

Этими общими замечаниями можно бы ограничиться, говоря о внешней архитектуре жилых кварталов, ибо в остальном последняя зависит от общей композиции магистрали и улицы, — темы, выходя-

щей за пределы нашей статьи. Но некоторых моментов внешней композиции мы все же коснемся.

В Ленинграде, в условиях его ровной местности, вопрос внешней связи крайне существенен. Всякая случайность, всякий архитектурный произвол здесь ощущаются как беспорядок. Но от констатации этой особенности Ленинграда до регламентации единой высоты и единых высотных членений по всей магистрали еще очень далеко. На определенных участках магистрали, представляющих единое композиционное звено, ордер домов должен быть приведен в определенную, согласованную систему. Существеннейшим элементом ордера домов являются магазинные этажи, служащие основанием всей композиции. Надо сказать, что в своем большинстве архитекторы не отдают себе отчета в практическом и архитектурном значении магазинных этажей в композиции, в общем орде-





Проект общежития Холодильного института  
по Московскому шоссе

Арх. Н. А. Троцкий, А. Р. Корабельников, Л. Г. Голубовский

Projet de la maison d'habitation pour étudiants de l'Institut  
de réfrigération chaussée de Moscou à Léninegrad

Arch. N. A. Trotski, A. R. Korabelnikov, L. G. Goloubovski

ре дома и в общей архитектуре улицы. Они подходят зачастую к разрешению этого вопроса робко или архаично, забывая о том, что магазинный этаж в значительной степени определяет лицо улицы. Современный магазин требует большой витрины, большой поверхности стекла, включения в архитектуру искусственного освещения, определенного места для вывесок. Если все эти элементы не предусмотрены, не введены органически в архитектуру, то позднее, после сдачи дома в эксплуатацию, магазинная витрина неизбежно становится искусственным наростом на фасаде.

Современная широкая магистраль, конечно, не может примириться с небольшими магазинными окнами, подслеповато выглядывающими из каменной массы нижнего этажа. Соображения экономии зачастую заставляют делать междуоконные столбы без введения бетона, излишне широкими, а окна — малыми. В магазинах, выходящих на магистраль, применение бетона в окон-

ных столбах вполне оправдано, тогда как на второстепенных улицах вполне возможно применение более скромных приемов. Однако в обоих случаях органичность трактовки магазинных этажей обязательна.

Как уже было сказано, магазинный этаж является основанием для фасада. Его можно выделять более или менее сильно (например, ограничивая тягой на известной высоте), но он всегда будет читаться как основание дома. Еще до революции широкое распространение получил прием объединения нижних двух этажей жилых домов под магазинно-конторские помещения. При этом приеме выделялись два нижних этажа вместо одного, что сообщало больший размах, большую масштабность трактовке этих частей здания. На широких магистралях такой прием архитектурно особенно выгоден, как устанавливающий более крупные, более сильные деления фасада. В современных жилых зданиях не предусматривается утилизация вторых этажей для подобных на-

добностей, но прием обработки, включающий два нижних этажа в одну часть, не должен при этом игнорироваться, ибо выделение только одного первого этажа на всех домах по магистрали явилось бы слишком монотонным и недостаточно сильным.

Другой важной проблемой архитектуры зданий является их увенчание. В этом случае приходится считаться с двумя приемами: с применением двускатной и односкатной крыш. Последняя, имея наклон в сторону двора, открывает возможность отвода водостоков не на улицу и придает большую высоту домам. Но односкатная крыша создает некоторый лишний объем, в особенности при большой глубине жилого блока. Совершенно понятно, что применение того или другого приема ни в пределах одного квартала, ни в нескольких связанных кварталах не может быть произвольным.

Обращаясь к ордеру уличных фасадов, и прежде всего фасадов по магистралям, необходимо отметить,

Проект жилого дома  
по Московскому шоссе

Арх. Г. А. Симонов,  
М. Е. Русаков



Projet d'une maison  
d'habitation  
chaussée de Moscou  
à Léninegrad

Arch. G. A. Simonov,  
M. E. Roussakov

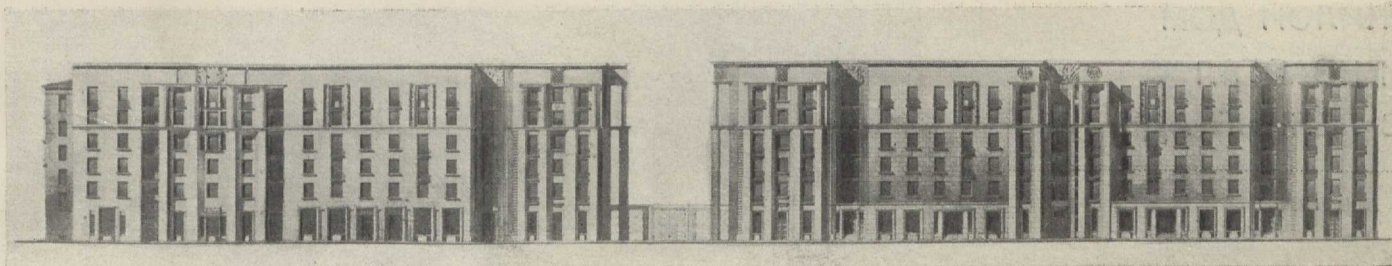
Проект  
по Моск  
Арх. Е.

что им  
ра, — с  
ния фа  
позици  
Во  
много  
подроб  
различ  
лишь,  
кивани  
жилых  
общест  
единст  
ния жи  
Нередк  
но вве  
щающе  
в жило  
Ис  
масшта  
всегда  
ствени  
основн  
ние ар  
щих с  
дого и  
балкон  
элемен

Проект  
по Моск  
Арх. А.  
Л. Гальб  
и А. Гин

Projet d'  
d'habitat  
chaussée  
à Lénineg  
Arch. A.  
L. Galbec  
et A. Gul





Проект жилого дома  
по Московскому шоссе

Арх. Е. А. Левинсон, И. И. Фомин, М. Савкевич

Projet d'une maison d'habitation  
chaussée de Moscou à Leningrad

Arch. E. A. Lévinson, I. I. Fomine, M. Savkevitch

что именно построение этого ордера, — системы вертикального членения фасада, является основной композиционной задачей.

Возможностей здесь слишком много для того, чтобы вдаваться в подробный сравнительный анализ различных комбинаций. Отметим лишь, что преимущественное подчеркивание горизонтальных членений в жилых домах и вертикальных — в общественных зданиях, не является единственным средством разграничения жилых и общественных зданий. Нередко, например, вполне оправдано введение большого ордера, обобщающего два или несколько этажей в жилом здании.

Истинное решение заключается в масштабной трактовке общих масс, всегда более укрупненных в общественных зданиях. Кроме того, основным отличием является введение архитектурных частей, служащих существенным признаком каждого из этих типов зданий. Эркеры, балконы, лоджии — специфические элементы архитектуры жилых зда-

ний, в такой же степени, как, например, колоннады, образующие портики, характерны для зданий общественных. В конце концов архитектурная характеристика определяется не использованием того или иного приема, а самой трактовкой этого приема архитектором.

Простая компиляция архитектурных приемов и форм не может быть признана серьезным ответом на требования современной советской архитектуры.

Уже сейчас мы можем констатировать несомненное движение вперед к общему архитектурному языку. В поисках этого языка, повторяем, существенную роль должна сыграть правильная расстановка архитектурных сил, которые имеют первостепенное значение в создании архитектурного ансамбля.

Но организационные вопросы этим не исчерпываются. Результат строительства в жилых кварталах определяется не только порядком их проектирования. Он зависит не в меньшей степени и от порядка

стройки. Основной трудностью при этом является множественность застройщиков на одном квартале, которой следует положить предел. Выделение особых строительных площадок для каждого дома в отдельности — нерационально, так как при этом требуется отвод больших пространств, чем при объединении строительства. Обособленное снабжение строительными материалами, в том числе и декоративными, также нежелательно, тем более, что оно приводит и к пестроте отделки домов. Нежелательно и распыление кадров строительных рабочих, которое приводит к различному качеству выполнения работ на одном и том же квартале. Между тем совершенно понятно, что современные советские кварталы или образуемая ими магистраль не должны служить строительной выставкой. Различия в архитектуре, в характере отделки должны быть оправданы и не вызываться случайностью, как это имеет место на наших старых, зачастую даже лучших, улицах.

Проект жилого дома  
по Московскому шоссе

Арх. А. Оль,  
Л. Гальбек, Л. Асс  
и А. Гинцберг

Projet d'une maison  
d'habitation  
chaussée de Moscou  
à Leningrad

Arch. A. Olle,  
L. Galbec, L.ASSE  
et A. Quintzberg





# ЖИЛОЙ ДОМ И КВАРТАЛ В ЛЕНИНГРАДЕ

Е. ЛЕВИНСОН

Основные принципы развития жилищного строительства в Ленинграде были определены А. А. Ждановым в докладе от 26 августа 1935 года. Тогда же было принято решение строить крупные кварталы в 9—15 га с многоэтажными домами, расположенными друг от друга на некотором расстоянии, и постепенно снизить плотность населения города до 400—500 человек на 1 га. Это решение предопределило лицо новых кварталов города.

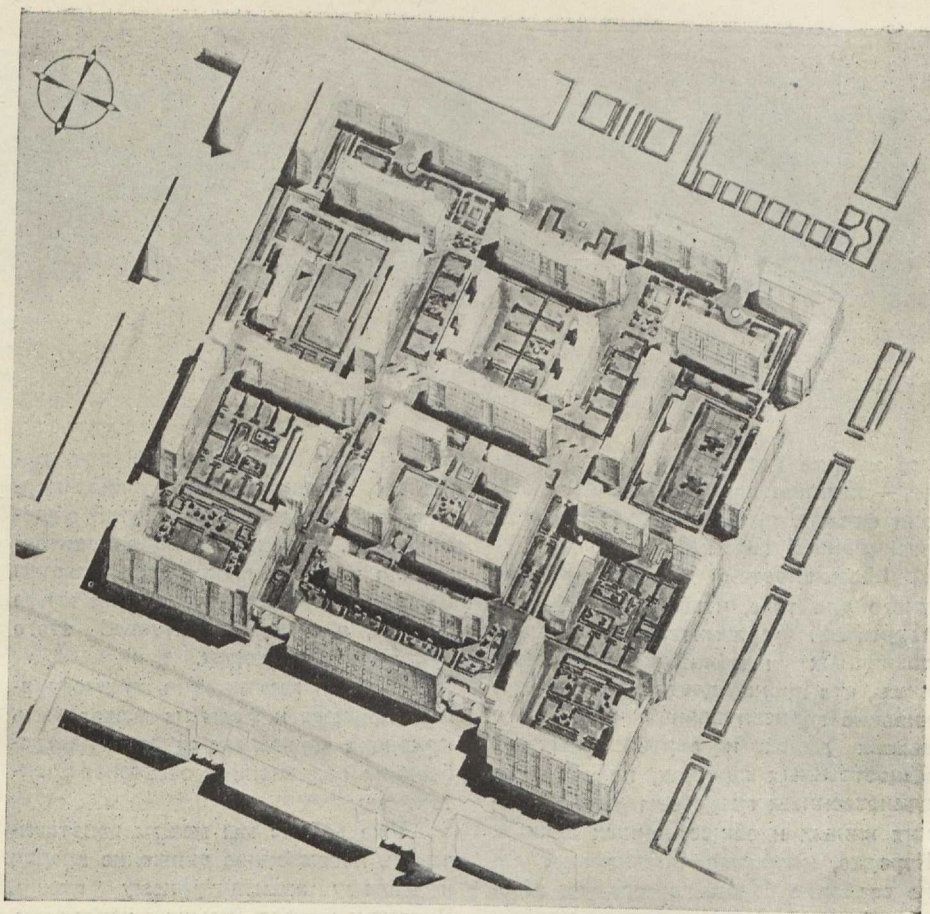
К концу 1937 года строительство новых кварталов в районе правого берега Невы, у Володарского моста (Щемиловка), в районе Автова и Московского шоссе далеко продвинулось.

Строительство в новых районах открыло широчайшие возможности закономерного создания ансамбля. Архитектура жилого дома вновь обрела одно из ее основных качеств — трехмерность, утраченное в недавнем прошлом при строительстве домов, вытянутых в сплоченную фасадную линию. Выявился новый тип улицы, состоящей из ряда отдельно стоящих домов. Передача проектных и строительных работ отдельным архитектурным мастерским позволила во всех случаях добиваться комплексных решений.

Небезынтересно привести основные данные по застройке кварталов. Правый берег Невы. Процент застройки — 22,3, при территории в 13 га; плотность — 400 человек на 1 га.

Район у Володарского моста (Щемиловка). Первый квартал: процент застройки — 21,3, при территории в 14 га; плотность — 441 человек на 1 га. Второй квартал: процент застройки — 24,5, при территории в 9,3 га; плотность — 451 человек на 1 га.

Район Автова. Процент застройки трех участков: 23,8, 21,5, 21,6; плотность в среднем 425 человек на 1 га.



Аксометрия квартала № 19 по Московскому шоссе

Арх. Н. А. Троцкий, А. Г. Голубовский, А. Р. Корабельников

Axonométrie du quartier № 19  
chaussée de Moscou à Léninegrad

Arch. N. A. Trotski, A. G. Goloubovski, A. R. Korabelnikov

По всем районам процент озеленения за вычетом проезжих частей доведен в среднем до 40.

Вполне естественно, что в работах мастерских, которым было поручено проектирование кварталов (мастерская № 3 — Е. А. Левинсона и И. И. Фомина, мастерская № 4 — руководитель арх. А. А. Оль, мастерская № 5 — руководитель арх. Г. А. Симонов, мастерская № 7 — руководитель арх. Н. А. Троцкий) и др., выявились присущие им стилевые тенденции. Общим для большинства этих мастерских является стремление к модернизации классических образцов итальянского Ренессанса. Это особенно ясно сказалось в избранных мастерскими приемах связи отдельно стоящих домов. Мастерские чаще всего в этих целях прибегают к аркам и колоннадам. Мастерская № 3 вводит небольшие дворiki („pattio"). Последние служат связующими элементами между улицей и двором и

способствуют постепенному раскрытию внутриквартальных перспектив.

Жилые дома мастерской арх. Г. А. Симонова, выходящие на набережную, решены с учетом водного зеркала Невы. Большое внимание уделено силуэту, который ритмически организуется, благодаря сопоставлению пяти- и шестизэтажных корпусов.

Близость Смольного, Александроневской лавры, дальнейшее развитие проспекта 25 Октября обязывали авторов стремиться к согласованию архитектурного облика старых и новых районов города. Одним из существенных моментов решения линии набережной являлось введение характерной пластической формы в виде изогнутой в плане кривой, которая построена с учетом восприятия ансамбля новых зданий с далеких точек зрения. По своей трактовке дома напоминают загородные виллы с террасами и зеленью на первом плане.

Фасадную, решенную с учетом водного зеркала Невы. Большое внимание уделено силуэту, который ритмически организуется, благодаря сопоставлению пяти- и шестизэтажных корпусов. Близость Смольного, Александроневской лавры, дальнейшее развитие проспекта 25 Октября обязывали авторов стремиться к согласованию архитектурного облика старых и новых районов города. Одним из существенных моментов решения линии набережной являлось введение характерной пластической формы в виде изогнутой в плане кривой, которая построена с учетом восприятия ансамбля новых зданий с далеких точек зрения. По своей трактовке дома напоминают загородные виллы с террасами и зеленью на первом плане.



Фасады, выходящие на набережную, решаются более монументально, фасады, выходящие на второстепенные улицы — более сдержанно.

Соседство с ранее осуществленным Домом врача (арх. Д. П. Бурыйкин) служило для авторов застройки как бы предметным уроком и заставляло их стремиться к большей сдержанности и скромности, отвечающей образу советского жилого дома.

Квартал организован двумя симметричными комплексами домов, включающими детские группы. Объем домов относительно незначительный: 20 000—25 000 м<sup>2</sup> каждый.

Проектирование в районе Володарского моста (Щемиловка) ведет мастерская Е. А. Левинсона и И. И. Фомина. Эта значительная застройка включает завязку большой дуговой магистрали, ведущей к Дому советов. На площади непосредственно у моста, по проекту мастерской ведется строительство крупнейшего общественного сооружения этого района — Володарского районного совета. Первый, застраиваемый уже сейчас, отрезок магистрали имеет около 500 м; застройка ведется по обеим сторонам улицы.

Проектирование крупных комплексов открыло возможности относительно свободного решения пятен проемов. Избранное метрическое членение фасадов позволило внести известное разнообразие в их трактовку.

Застройка квартала произведена в основном по периметрическому обводу. На всем пространстве квартала выделяются законченные по композиции группы зданий.

Архитектурное оформление района Автова проектируется мастерской арх. А. А. Оля. Решение здесь подсказано двумя особенностями участка — его расположением в виде сектора в зоне одной из больших магистралей города — улицы Стачек и соседством с юго-западным прибрежным районом, который в значительной своей части отводится под город-парк. В архитектуре зданий принят прием членения фасадов на несущую часть в три этажа и верхнюю венчающую, разработанную в более сильном рельефе, с введением портиков.

Этот мотив проведен с излишней последовательностью. Все здания получили несколько единообразное оформление. Они кажутся строгими, чопорными, официальными. Арки введены как связь между домами по ма-

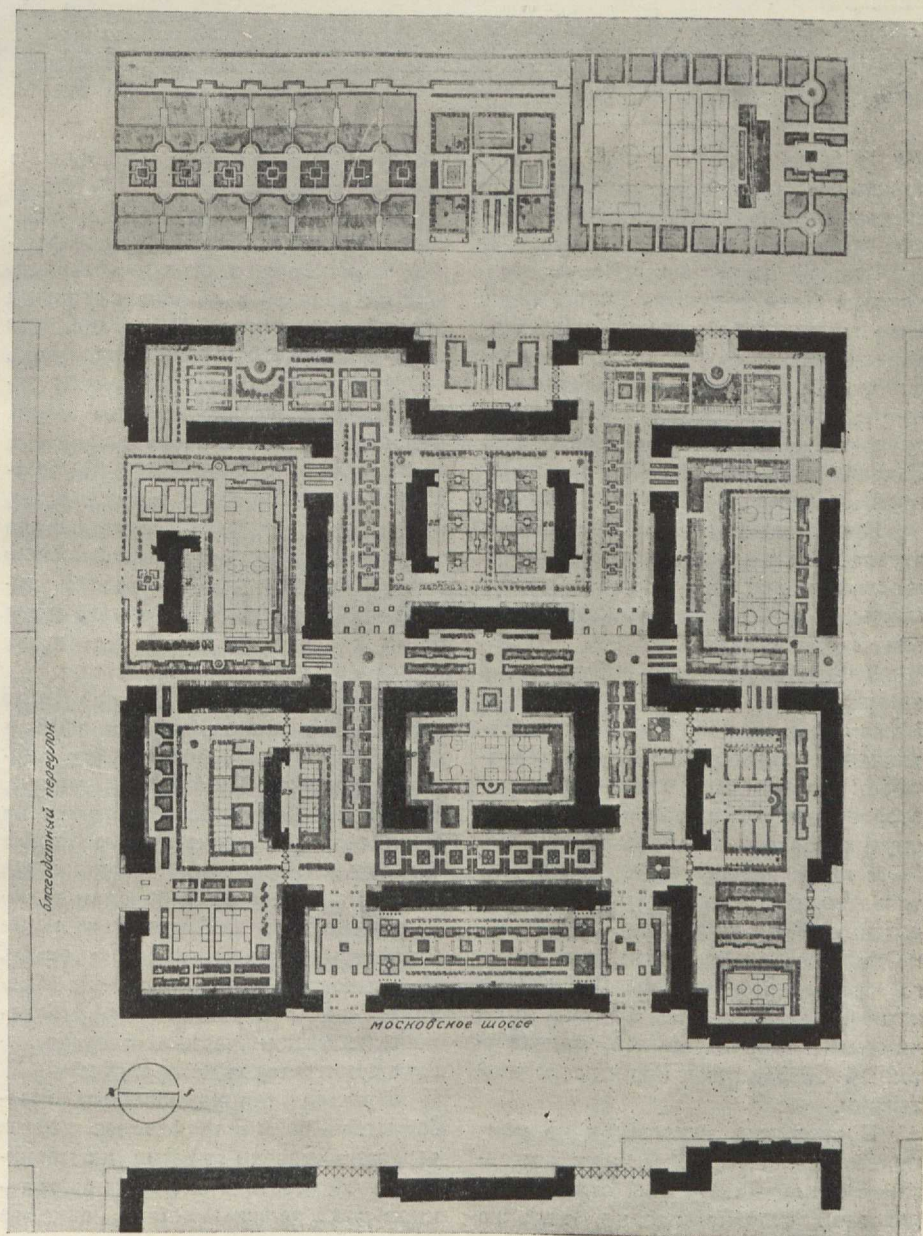
гистралах и открывают внутренние перспективы.

Квартал на Московском шоссе проектируется в мастерской арх. Н. А. Троцкого. Работа по этому кварталу входит в общий план застройки Московского шоссе и связана с проектированием ансамбля одной из основных магистралей Ленинграда<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Проектированию Московского шоссе посвящена в настоящем номере особая статья. Ред.

Проектирование новых кварталов Ленинграда ставит в порядок дня ряд актуальных вопросов градостроительства.

Одним из таких вопросов является вопрос о такой очередности застройки кварталов, которая была бы увязана с требованиями органического развития композиции квартала. Этой стороне дела проектировщики Ленинграда только сейчас начинают уделять внимание. Практика прошлого показала, что даже при больших капиталовложениях невоз-



Проект планировки квартала № 54 по Московскому шоссе

Арх. Н. А. Троцкий, А. Р. Корабельников, Л. Г. Голубовский

Projet du quartier № 54 chaussée de Moscou à Léninegrad

Arch. N. A. Trotski, A. R. Korabelnikov, L. G. Goloubovski



Проект жилого дома № 5  
по Московскому шоссе  
Арх. Н. А. Троцкий,  
А. С. Мартынов

Projet d'une maison  
d'habitation  
chaussée de Moscou  
à Leningrad  
Arch. N. A. Trotski,  
A. S. Martinov



можно было создать отдельные законченные комплексы, входящие в пейзаж города, до момента завершения всей стройки.

Новые кварталы Ленинграда должны были получить здания двух типов: здания монументальные, поддерживающие улицу, часть магистрали, и более интимные, поставленные внутри квартала и связанные внутриквартальным пространством. Успешно архитекторы решили лишь первую задачу.

В композицию жилых домов, поставленных внутри квартала, не были привнесены те органичные элементы, которые их связывают с пейзажем двора, сада.

Внутриквартальные пространства застраивались 6-этажными домами. Между тем, вопрос этажности внутриквартальных домов еще недостаточно проработан и с экономической стороны, и в связи с композицией внутриквартальных пространств.

На наш взгляд, 4-этажное строительство, при наличии двухэтажных детских групп, открывает значительно большие возможности внутреннего решения участка. В 4-этажном доме нет необходимости в лифтах и дорогостоящей железобетонной изоляции над последним этажом.

В корпусах, выходящих на улицу, обслуживающие помещения магазинов в первых этажах отнесены к дворовой стороне здания, туда же ориентируются, как правило, лестницы, помещения кухонь, комнаты домработниц. Эти фасады, обращенные в сад, в большинстве ленинградских

проектов не получили достаточно удачной архитектурной обработки.

Архитекторы Ленинграда, работая над проектами новых жилых зданий, стремились в стилевом отношении их увязать с лучшими старыми ансамблями города. Не всегда при этом архитекторы соблюдали меру.

Новые магистрали получали дома излишне «официального» вида, фасады этих домов часто вступали в противоречие с внутренней их планировкой. Увлечение парадностью, применение большого ордера и ряда самодовлеющих средств обработки фасада лишило здания теплоты, интимности, легкости, а в некоторых случаях отразилось и на удобствах квартир.

Надуманное членение, детали, не отвечающие природе жилого дома, — все это следствие формального подхода архитектора к своей задаче. Форма и содержание в проектах не были согласованы, и неудивительно поэтому, что от этих официальных домов-«палаццо» веет холодом и чопорностью, что они мало чем напоминают социалистические жилища. На опыте новых ленинградских строек мы еще раз убеждаемся, что увлечение фасадничеством в среде наших архитекторов не преодолено.

Приемы так называемого «свободного» решения фасадов, более серьезной увязки квартир, их планировки и удобств с внешним выражением дома должны быть еще раз проанализированы и практически нами применены в дальнейшей работе.

При организации новых кварталов, значительную роль играет вну-

тридворное озелененное пространство, занимающее до 40 проц. территории квартала. Это озеленение должно быть использовано в интересах человека. Работа над этими громадными пространствами открывает исключительные возможности развития нового типа городского внутриквартального сада-парка. К сожалению, в этой области дает себя знать отсутствие нормативных данных. При проектировании новых кварталов Ленинграда не были привлечены садовники и специалисты, работающие в области организации отдыха, спорта, не были изучены почвенные особенности. Поэтому возникает опасение, что подлежащие озеленению внутриквартальные пространства будут превращены в академические сады-парки обычного типа.

В новых кварталах не было уделено должного внимания и общежитиям для одиноких. Вопрос о детских группах также не получил в Ленинграде окончательного разрешения. На участках запроектированы (а в отдельных случаях и построены) типовые детские учреждения, архитектурно не увязанные с ансамблями жилых зданий.

К недостаткам планировки кварталов относится, кроме того, непродуманное решение графиков внутриквартального транспорта и полное игнорирование вопроса об обслуживании частновладельческих машин.

Все это дефекты, характерные не только для Ленинграда. Тем важнее в дальнейшей работе ленинградских архитекторов добиться их полного устранения.

Проект об-  
Холодильн-  
по Москов-  
Арх. Н. А.  
А. Р. Кор-  
Л. Г. Гол-

Projet d'un  
d'habitation  
étudiants  
de rétro-  
de Moscou  
Arch. N. A.  
A. R. Kor-  
L. G. Gol-

РЕКО  
МОС  
ШОС  
В ЛЕ

Н. ОЛЬ-

В 19  
совета  
Москов

По  
менная  
бесприм  
ского ш  
струкци  
длина —  
новых  
выражен  
рой, как  
чей осо  
ной. Не  
ная зад  
стерски

В н  
ный ко  
Ленсове  
второго  
домов  
шеству  
вочная  
планир  
предпри  
ном рас  
сатри  
юго-зап  
шоссе  
роль гл  
городу

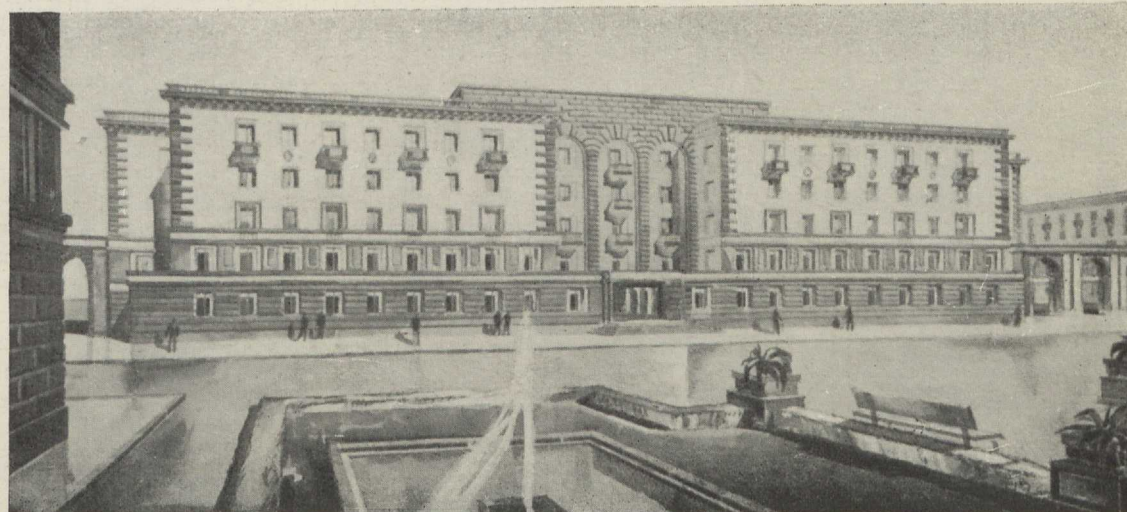


Проект общежития  
Холодильного института  
по Московскому шоссе

Арх. Н. А. Троцкий,  
А. Р. Корабельников,  
Л. Г. Голубовский

Projet d'une maison  
d'habitation pour  
étudiants de l'Institut  
de réfrigération chaussée  
de Moscou à Leningrad

Arch. N. A. Trotski,  
A. R. Korabelnikov,  
L. G. Goloubovski



## РЕКОНСТРУКЦИЯ МОСКОВСКОГО ШОССЕ В ЛЕНИНГРАДЕ

Н. ОЛЬ-СИРВИНТ

В 1938 г. по постановлению Ленсовета должна начаться застройка Московского шоссе жилыми домами.

По своему масштабу единовременная застройка этой магистрали беспримерна (протяженность Московского шоссе на подлежащем реконструкции отрезке — 4,5 км, общая его длина — 12 км). К тому же решение новых ансамблей в городе с такой выраженной и цельной архитектурой, как Ленинград, является задачей особенно ответственной и трудной. Неудивительно, что эта почетная задача была поручена всем мастерским Ленпроекта.

В настоящее время Архитектурный комитет и Экспертный совет Ленсовета закончили рассмотрение второго тура проектирования жилых домов по Московскому шоссе. Предшествующим этапом была планировочная работа АПО (Архитектурно-планировочного отдела Ленсовета), предпринятая в связи с новым планом расширения Ленинграда, предусматривающим рост города на юг, юго-запад и юго-восток. Московскому шоссе проектом АПО была отведена роль главной магистрали, ведущей к городу с севера (пулковский мери-

диан). Строительство Дома советов по Московскому шоссе еще более подчеркнуло главенствующее значение этой магистрали. Поэтому разработка проекта планировки Московского шоссе, определению основных пересечений, конфигурации площадей и зеленых пространств, лежащих на его трассе, было уделено особое внимание.

Первоначально по Московскому шоссе предполагалось лишь освоение отдельных кварталов. Эти работы частично были начаты мастерской арх. Н. А. Троцкого. Согласно этому плану ряд общественных зданий уже строится. Новая установка Ленсовета о застройке вдоль шоссе обязывала к проектированию архитектурного оформления всей магистрали и одновременно решению всех конкретных строительных заданий. В результате этой работы было запроектировано свыше 20 жилых домов, общей кубатурой около 70 000 м<sup>3</sup>.

Как к этой задаче подошли архитекторы? Прежде всего необходимо отметить впервые реализованную попытку коллективного сотрудничества всех мастерских, под общей консультацией главного архитектора города проф. Ильина. Руководители мастерских и авторы-проектировщики в этом случае отказались от индивидуалистического подхода и уже не стремились во что бы то ни стало «забить и перекрычать друг друга».

Архитектура Московского шоссе, по мысли планировщиков (проф. Ильина и арх. Катонина), должна давать картину постепенного нараста-

ния выразительности и силы, начиная от завода Электросила им. Кирова до Дома советов, которому придаются монументальные формы. Это нарастание на протяжении 4,5 км, конечно, должно быть ритмически расчленено. Такими пунктами спада нарастания должны служить площади и пересечения магистралей.

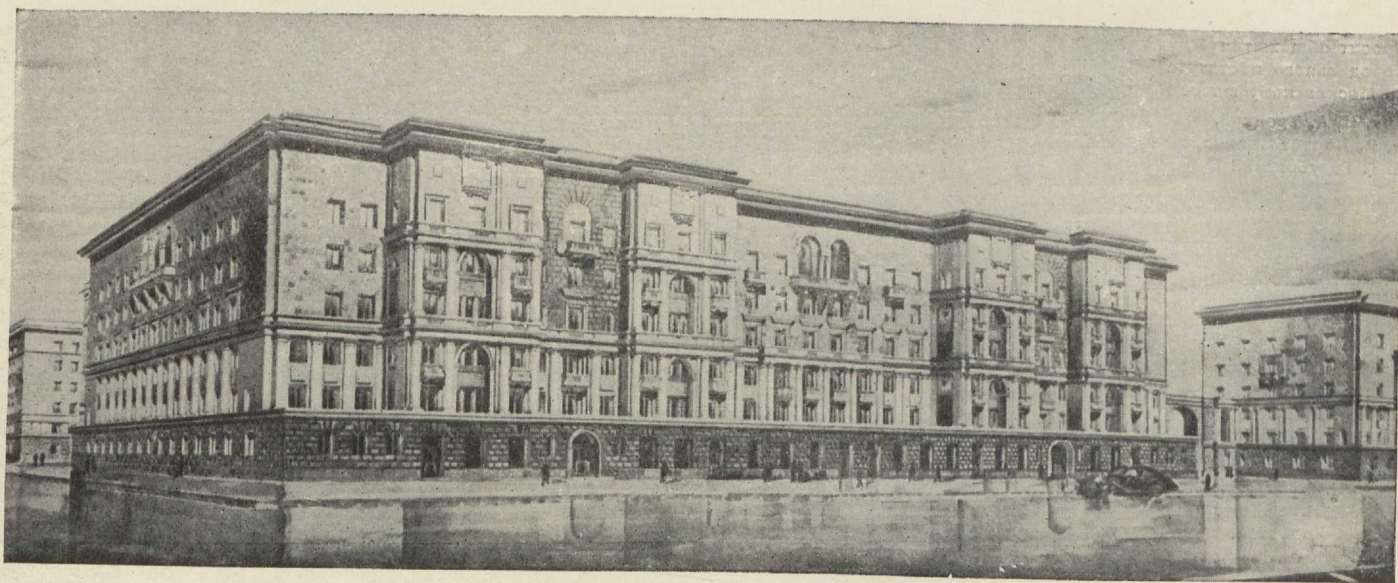
Вопрос о членении фасадов является для Ленинграда особенно существенным. Только немногие старые здания Ленинграда вырастают прямо из земли; большинство классических его архитектурных памятников выделяется при помощи стилобатов и цокольных этажей (Академия наук, Адмиралтейство, Главный штаб и др.).

Этот прием признан уместным и в применении к новой застройке Московского шоссе. Первые два этажа проектируемых зданий играют роль стилобата, четыре верхних этажа, имеющих вертикальное членение, увенчаны карнизом. Все здания — шестизэтажные.

Всему ансамблю магистрали в целом архитекторы стремились придать единое стилевое выражение. Это общее впечатление единства в большинстве проектов и было достигнуто. Вся застройка в целом отвечает архитектуре улиц, архитектуре города. К осознанию необходимости такой планировочной дисциплины архитекторы пришли не сразу.

В дискуссиях об «ансамбле» еще недавно отстаивались совершенно иные положения. Существовала точка зрения, что здания различных стилей могут слагаться в прекрас-





Проект жилого дома ЛВО (корп. № 4) по Московскому шоссе  
Арх. Н. А. Троцкий, А. С. Мартынов,  
А. Р. Корабельников, Л. Г. Голубовский

Projet d'une maison d'habitation chaussée de Moscou à Léninegrad  
Arch. N. A. Trotski, A. S. Martinov, A. R. Korabelnikov,  
L. G. Goloubovski

ный ансамбль. В подтверждение этой мысли приводился пример площади Урицкого в Ленинграде или площади Св. Марка в Венеции с их шедеврами различных эпох и стилей. Однако нельзя забывать, что почти все исторически сложившиеся ансамбли складывались постепенно, при чем позднейшие авторы бережно относились к творениям своих предшественников. Так, Росси, ставя арку Главного штаба, несомненно, считался с Зимним дворцом, а Кваренги не провел новой вертикали при постройке Смольного института у собора Растрелли.

Единовременная застройка значительных масштабов, ставшая вновь возможной только в условиях социализма, в отличие от ансамблей прошлого, должна проводиться на основе единого стилепонимания. Это не значит, что архитектурная композиция должна быть однообразной. Не к однообразию, а к гармоническому единству в этом случае должен стремиться архитектурный коллектив.

В какой же мере архитекторам удалось приблизиться к основным требованиям социалистического ансамбля?

Ответить на этот вопрос можно, только подвергнув анализу проекты различных мастерских, участвовав-

ших в разработке ансамбля Московского шоссе.

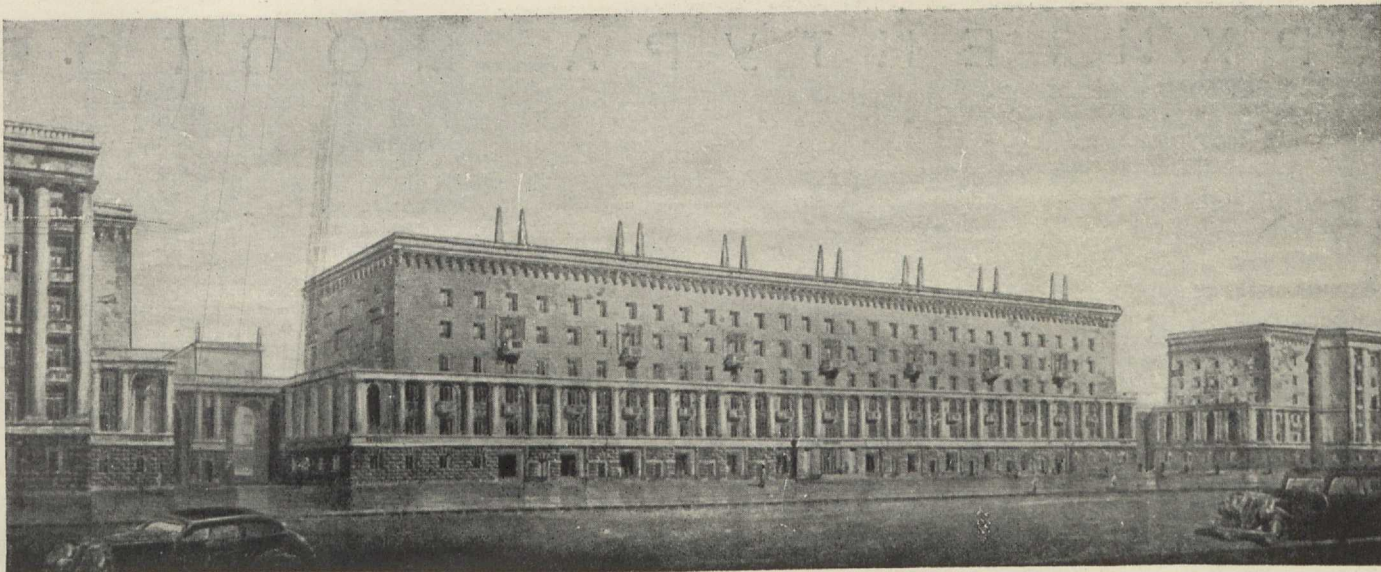
Новая застройка начинается проектами мастерской арх. Е. А. Левинсона и И. И. Фомина. Им принадлежат проекты двух жилых домов, из которых один, угловой, решен несимметрично, а другой — симметрично (решение, продиктованное, очевидно, фасадами противоположных домов и необходимостью совпадения их осей). По своему характеру архитектура этих двух домов строга. Они выдержаны в обычных для упомянутых мастерских модернизированных формах. В них резко подчеркиваются вертикали в виде отдельно стоящих столбов, достигающих высоты четырех этажей; рисунок и моделировка очень изысканы и культурны, но членения фасада углового дома не получили достаточно четкого выражения. Отношение по горизонтали = 4:2. Фасады оживлены цветными пятнами, введенными в трактовку отдельных их фрагментов.

Московское шоссе на этом участке имеет ширину в 80 м. Этот же размер сохранен на следующем участке, оформляемом мастерской проф. Н. А. Троцкого. Далее шоссе суживается и на всем своем протяжении до Дома Советов сохраняет ширину в 56 м. Этой части магистрали придается характер «пропилей»,

Выше мы указывали, что мастерская арх. Троцкого разработала проект жилого квартала, выходящего на Московское шоссе. Фасадам этих домов должны соответствовать противоположные и образовывать пропилей. Здания четко выделяются стилобатом первого этажа, отводимого под магазины. Четыре выступающих ризолита с эркерами расчленены горизонтально. Карниз увенчан скульптурами. Весь фасад решен в формах утяжеленного ренессанса с рустовкой углубленных частей и ордером, протянутым на 2 этажа.

Проектам мастерской арх. Н. А. Троцкого в известной степени соответствуют жилые дома, запроектированные арх. В. В. Поповым. Между двумя соединенными попарно жилыми домами располагается общественное здание — кино или театр. На противоположной стороне запроектирован парк, имеющий около 100 га. Его протяженность по Московскому шоссе — 750 м. Такое значительное зеленое пространство должно было бы повлиять на архитектуру, но проектировщик этого обстоятельства не учел: перегруженные фасады его домов ничем не выдают своего соседства с зеленью парка. Избранный архитектором прием соединения домов попарно в этом случае оправдан условиями застройки, в ряде дру-





Перспектива квартала № 19 по Московскому шоссе  
Арх. Н. А. Троцкий, А. Р. Корабельников,  
Л. Г. Голубовский

Perspective d'un quartier d'habitation chaussée de Moscou à Léninegrad  
Arch. N. A. Trotski, A. R. Korabelnikov,  
L. G. Goloubovski

гих проектов эти соединения носят чисто декоративный характер.

Начиная от парка и кончая площадью перед Домом советов, магистраль на протяжении 1,5 км получает довольно равномерную застройку и разделяется на две части круглой Северной площадью.

Несмотря на то, что эта часть Московского шоссе является наиболее цельной и законченной, она вызывает больше всего споров. Конфигурация самой Северной площади осложнена тем, что на ней пересекаются три основные магистрали, расположенные под разными углами. Еще более затрудняет задачу предложенная АПО смена ордера в застройке площади. Эта смена ордера осуществилась не безболезненно. Жилые дома, спроектированные мастерской арх. Юнгера и выходящие на эту площадь, имеют двухэтажную нижнюю поддерживающую часть. На зданиях же, выходящих на площадь с южной стороны (мастерская проф. Оль, арх. Хидекеля, арх. Симонова), применено членение 4:2 и выделены местами первый этаж с магазинами. Вследствие этого не был достигнут гибкий, эластичный переход, и два подошедших близко друг к другу строя не получили должной увязки.

Спорными можно считать и расчеты проектировщиков на то, что два

ризолита дома мастерской проф. Юнгера, выходящие на площадь, найдут отклик в соседних двух углах северной части этой площади. Конфигурация площади убеждает в противном.

Что же касается самого проекта мастерской проф. Юнгера, то в упрек ему можно поставить подчеркнуто ренессансный характер фасадов «в камне», перекликающихся с еще более «монументальными» фасадами проф. Н. А. Троцкого. Московское шоссе от этой площади далее на юг будет застроено по западной стороне тремя домами мастерской проф. Оль, а по восточной — двумя домами мастерской арх. Симонова. Архитектурный комитет справедливо отметил, что этот участок открывает наиболее благоприятные возможности согласования архитектуры обеих сторон Московского шоссе между собою. Эта согласованность выразилась в совпадении осей ризолитов противолежащих друг к другу крайних корпусов и в особенности в совпадении оси средних корпусов, причем на западной стороне средний корпус отводится под жилье, а на восточной — под школу.

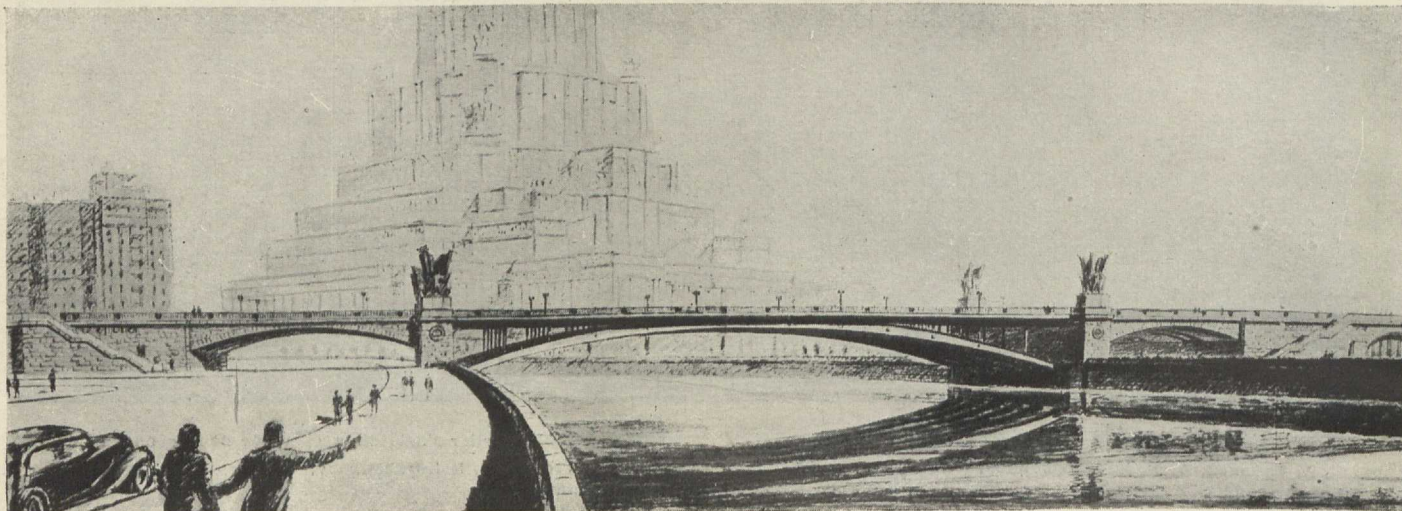
Прием горизонтального членения (4:2) у обоих авторов также совпадает. Архитектура этого отрезка магистрали гармонирует с архитектурой домов мастерской арх. Ле-

винсона и Фомина, но не так суха и по своим архитектурным свойствам строже и яснее. Нельзя, однако, считать эти проекты вполне доработанными. Спорным является выделение магазинов более чем на 2 м за общую плоскость фасадной стены. Выдвинутые только на отдельных отрезках фасадной линии объемы магазинов производят впечатление приставленных коробок.

Следует отметить, что архитектура этого отрезка Московского шоссе, может быть, недостаточно внушительна, если учесть его близость к Дому советов, от которого он отделен лишь кварталом жилых домов, спроектированных мастерской арх. А. И. Гегелло. В этих домах выделение грузного первого этажа проведено еще решительнее, а пять верхних этажей получили подчеркнуто-монументальные формы, благодаря каменной трактовке всей фасадной стены, обработке лоджий сильными столбами, несколько излишне утяжеленному карнизу и применению в отдельных фрагментах фасада вставленных камней, круглых ниш и т. п. Дома Гегелло по своей архитектуре могут служить связующим звеном с Домом советов, замыкающим Московское шоссе и играющим доминирующую роль в ансамбле нового района социалистического Ленинграда.



# АРХИТЕКТУРА МОСТОВ



Проект Большого Каменного моста  
Перспектива

Акад. В. А. Шуко, проф. В. Г. Гельфрейх,  
арх. М. А. Минкус, инж. Н. Я. Калмыков  
и А. М. Петровский

Projet du pont Grand Kamenni  
Perspective

V. A. Schouko, membre de l'Académie,  
prof. V. G. Helfreich, arch. M. A. Minkous,  
ing. N. J. Kalmykov et A. M. Pétrovski

## МОСКВОРЕЦКИЕ МОСТЫ

Проф. ПАВЕЛ ЩУСЕВ

К маю нынешнего года должен быть закончен ряд мостов на Москва-реке и Водоотводном канале, проектируемых и возводимых трестом Гормост. Некоторые из них, как Москворецкий, Чугунный, Новоспаский — уже открыты для движения.

Высокое расположение проезжей части, с которой открываются широкие перспективы на реку и го-

род, громадная ширина, длинные в'езды на эстакадах, приспособленные под обширные помещения гаражей и магазинов, и объединяющие мосты на Москва-реке и канале, — все это придает им совершенно новый и потому на первый взгляд странный, незнакомый Москве облик крупнейших сооружений американского размаха, — зародышей Москвы будущего. Когда мощный силуэт Дворца советов подчинит все окружающее, мосты по масштабу будут вполне увязаны с ним, заставив равняться по себе соседние здания.

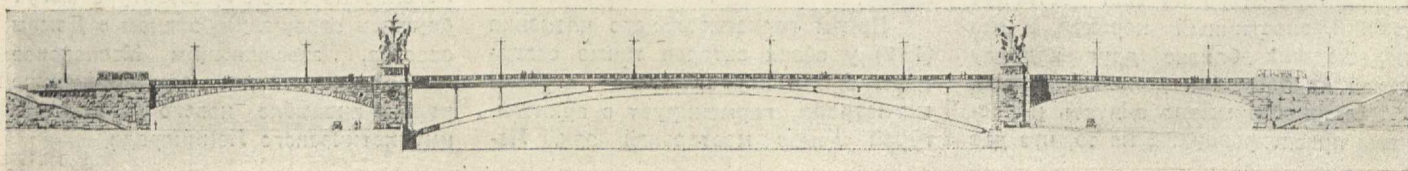
В № 8 «Архитектуры СССР» за 1936 год были уже даны проекты большинства москворецких мостов, но с тех пор они получили ряд изменений и добавлений, заслу-

живающих дополнительного описания.

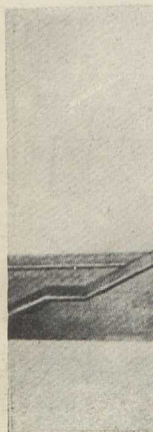
Наименьшим изменениям подвергся проект Москворецкого моста. Вся его композиция, в основном, сохранилась без перемены. Удалена только декоративная надстройка на Кремлевском устье, а в последнее время было решено отказаться и от скульптурных групп на правом берегу.

Однако всякому, входящему на мост, сразу становится ясным, что без центральных пятен, олицетворенных в группах, композиция моста не получит должной выразительности. Огромная длина проезжей части, без акцентировки на устоях, кажется однообразной. Поэтому мы выражаем надежду, что установка групп на мо-

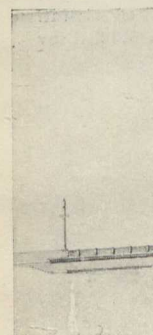
Проект Большого Каменного моста  
Фасад



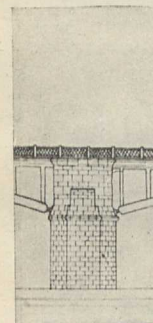
Projet du pont Grand Kamenni  
Façade



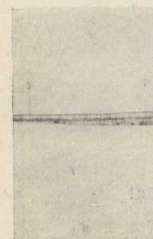
Проект Москв  
Арх. А. В. Шу



Проект Больш  
Арх. Г. П. Гол

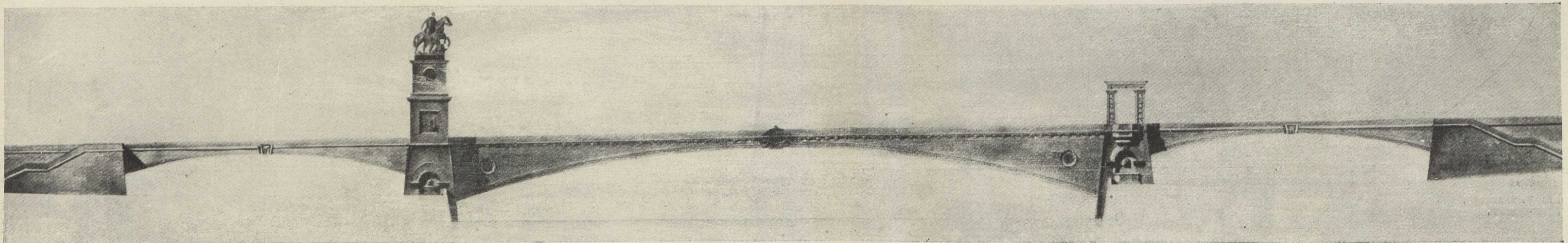


Проект Новос  
Арх. Соколов



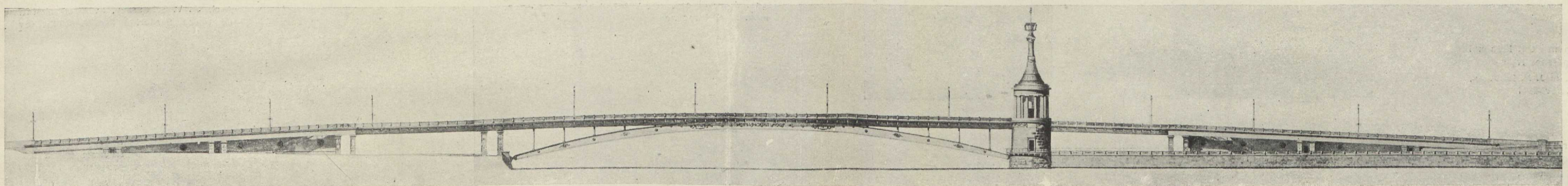
Проект Больш  
Арх. В. Д. Ко





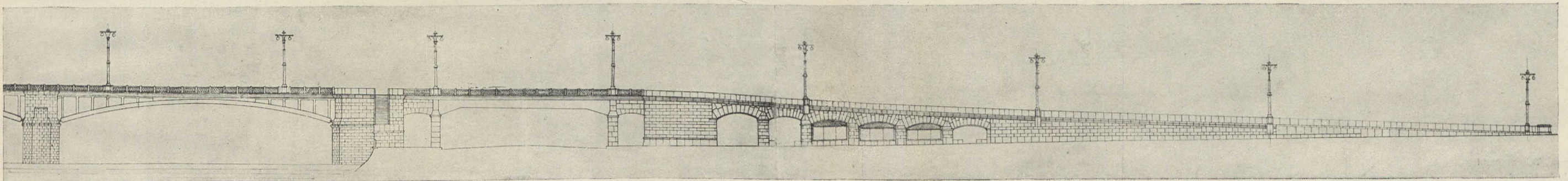
Проект Москворецкого моста. Фасад  
Арх. А. В. Щусев, при участии арх. Сардаряна, инж. В. С. Кириллова

Projet du pont Moskvoretski. Façade  
Arch. A. V. Schoussev avec collaboration de l'arch. Sardarian, ing. V. S. Kirillov



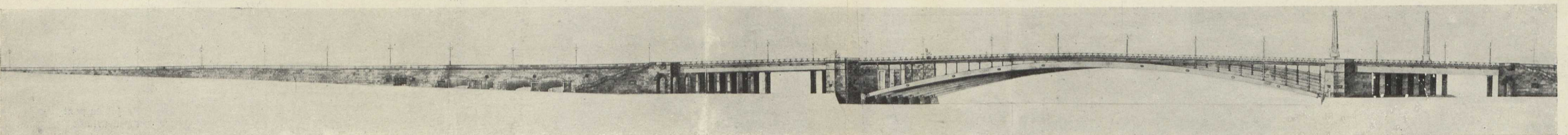
Проект Большого Устьинского моста. Фасад  
Арх. Г. П. Гольц, инж. В. М. Лохуркин

Projet du pont Grand Oustinski. Façade  
Arch. G. P. Goltz, ing. V. M. Lokhourkine



Проект Новоспасского моста. Фасад  
Арх. Соколов, инж. Ю. Ф. Вернер

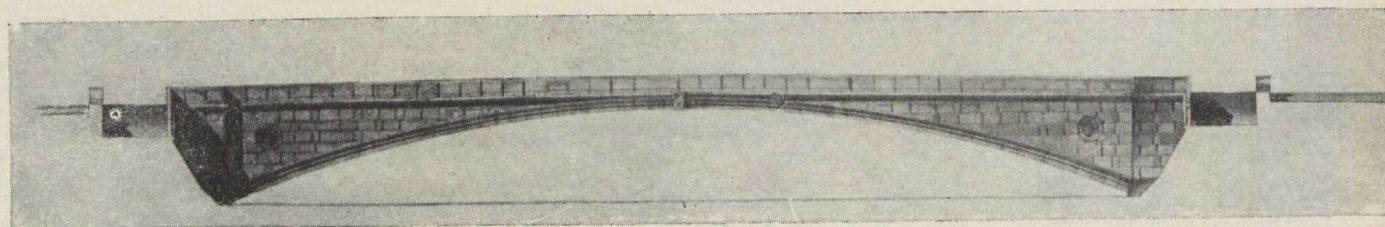
Projet du pont Novospasski. Façade  
Arch. Sokolov, ing. J. F. Verner



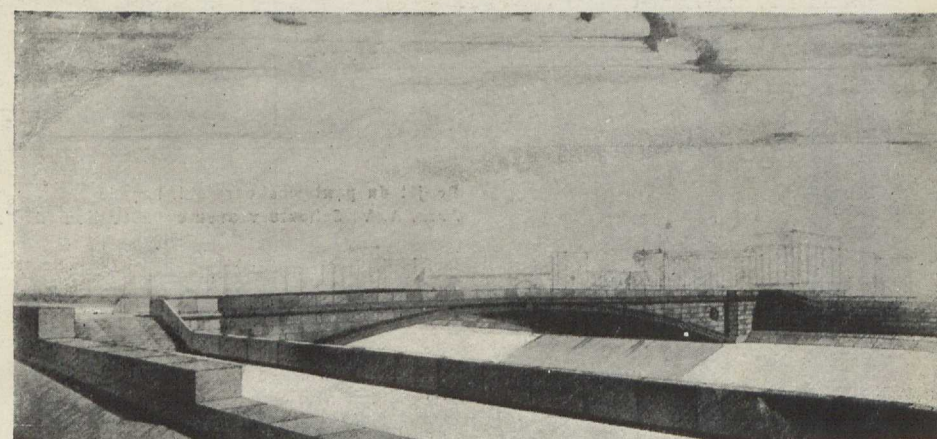
Проект Большого Краснохолмского моста. Фасад  
Арх. В. Д. Кокорин, инж. В. М. Лохуркин

Projet du pont Grand Krasnokholmski. Façade  
Arch. V. D. Kokorine, ing. V. M. Lokhourkine



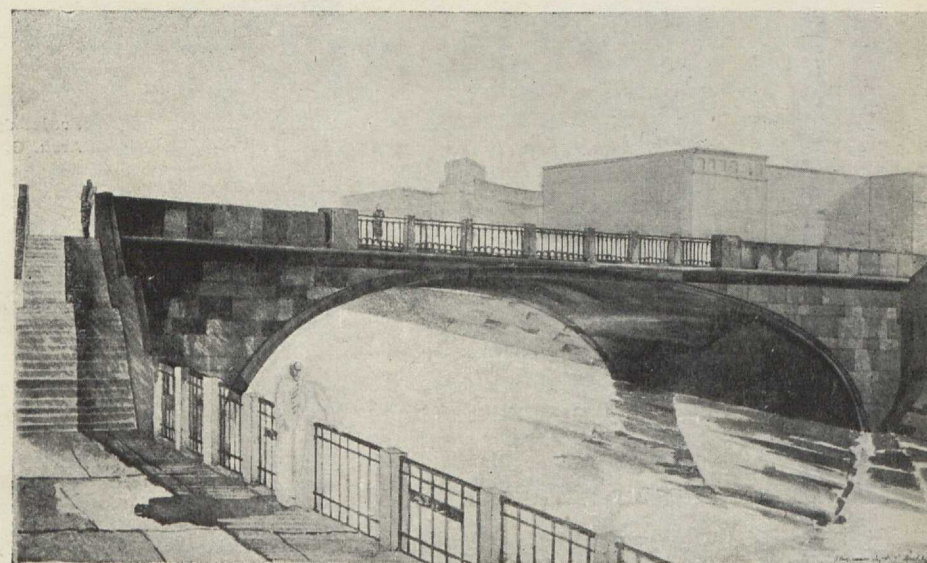


Проект Малого Каменного моста  
Фасад и перспектива  
Арх. К. Н. и Ю. Н. Яковлевы,  
инж. И. Н. Гольбродский

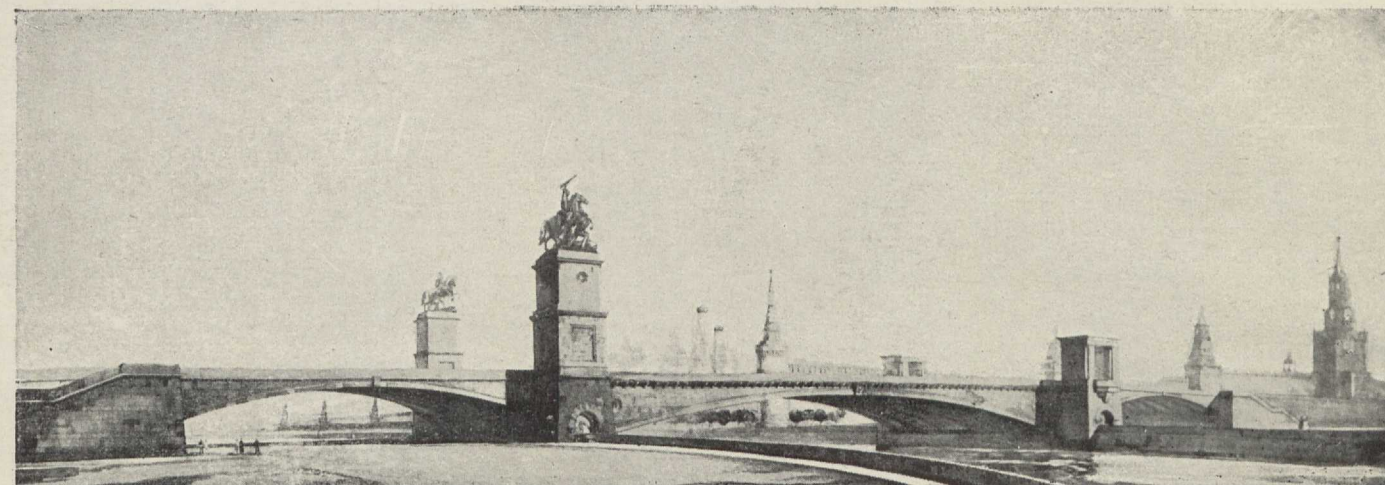
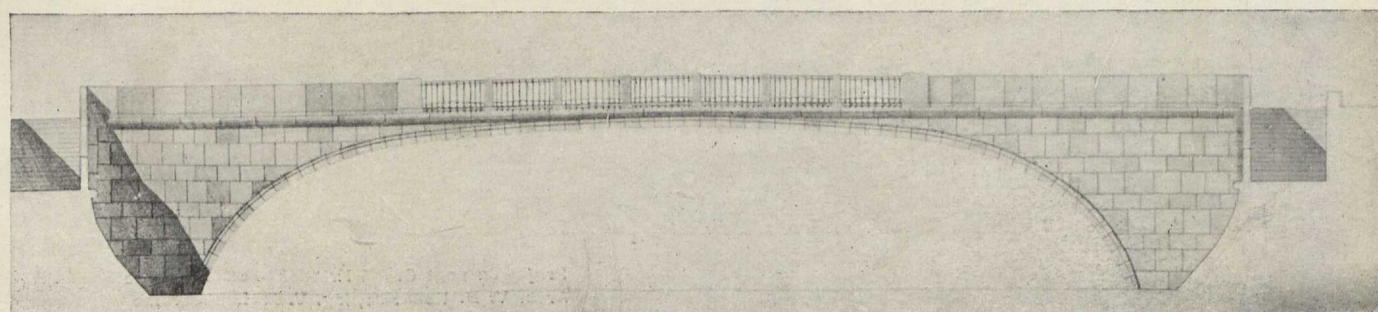


Projet du pont Petit Kamenni  
Façade et perspective  
Arch. K. N. et J. N. Iakovlev,  
ing. I. N. Golbrodski

Проект Чугунного моста  
Фасад и перспектива  
Арх. Л. И. Шипман,  
инж. Г. Б. Броверман

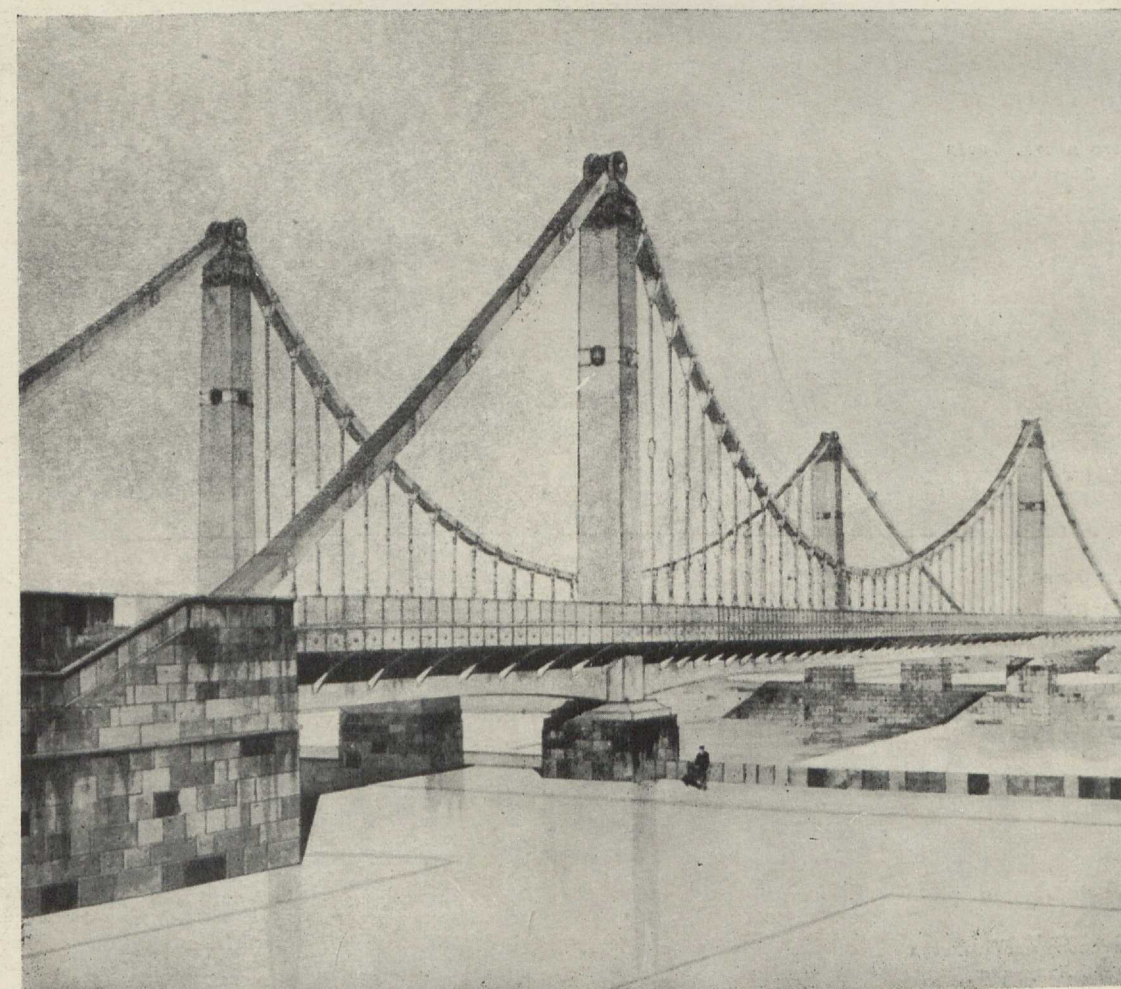


Projet du pont Tshougounni  
Façade et perspective  
Arch. L. I. Shipmann,  
ing. G. B. Brovermann



Проект Москворецкого моста  
Перспектива  
Арх. А. В. Щусев, при участии арх. Сардаряна,  
инж. В. С. Кириллов.

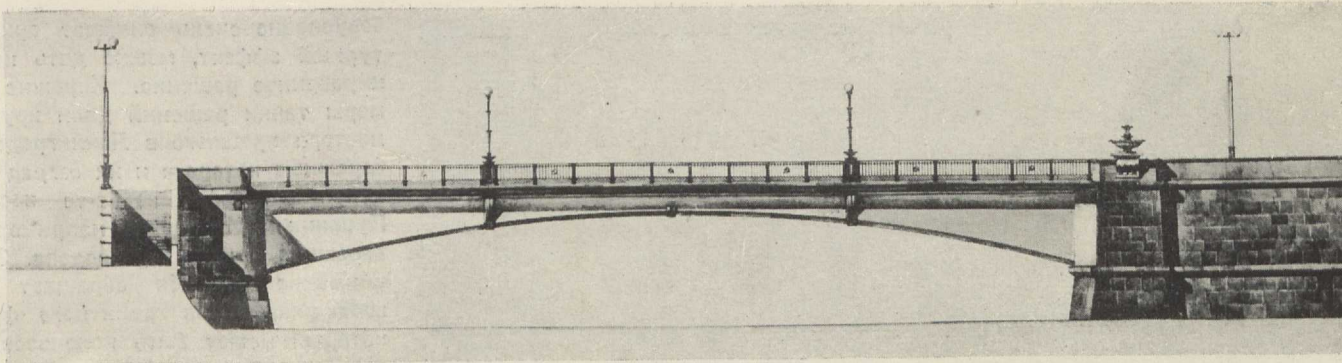
Projet du pont Moskvo retski  
Perspective  
Arch. A. V. Schoussev, avec collaboration  
de l'arch. Sardarian, ing. V. S. Kirillov



Проект  
Крымского моста  
Перспектива  
Арх. А. В. Власов,  
инж. Б. В. Константинов,  
К. К. Якобсон

Projet du pont  
de la Crimée  
Perspective  
Arch. A. V. Vlassov,  
ing. B. V. Konstantinov,  
K. K. Iacobson





Проект Малого Краснохолмского моста. Фасад  
Арх. В. Д. Кокорин, инж. В. А. Пашенко

Projet du pont Petit Krasnokholmski. Façade  
Arch. V. D. Kokorine, ing. V. A. Paschenko

сту будет все же осуществлена и что наши скульпторы сумеют создать монумент, отвечающий этому исключительному месту.

Следует отметить, что применение облицовки на основных мостах, в частности на центральном пролете Москворецкого моста, вполне себя оправдало. Даже в нынешнем незаконченном виде облицовка его главного и боковых пролетов выглядит очень хорошо, привлекательна по тону и гармонирует со стенами Кремля. Деликатный рисунок архивольты кажется высеченным из мрамора. Арочные лоджии-галереи для въезда в гаражи на подходах не противоречат строгому и спокойному стилю моста.

Пользуемся случаем, чтобы сказать несколько слов о предстоящей отделке необлицованных частей мостов (на фасаде и проездах). Особенно серьезной и трудной нам представляется увязка с облицовкой по фактуре и цвету гладких необлицованных поверхностей. Скажем прямо, до сих пор мы не видели моста, где бы фактура и цвет бетона были подобраны настолько хорошо, чтобы он мог конкурировать с камнем. Тон обыкновенного бетона не вяжется ни с розовым, ни с серым гранитом и, если ограничиться только насечкой или затиркой поверхностей, не увяжется с остальной отделкой. Лучших результатов можно добиться, пользуясь цветным цементом, но для получения надлежащей фактуры нам представляется почти единственным выходом применение искусственной штукатурки под камень. Следует, используя опыт мастерских Академии архитектуры и других организаций, сделать пробы еще зимой и та-

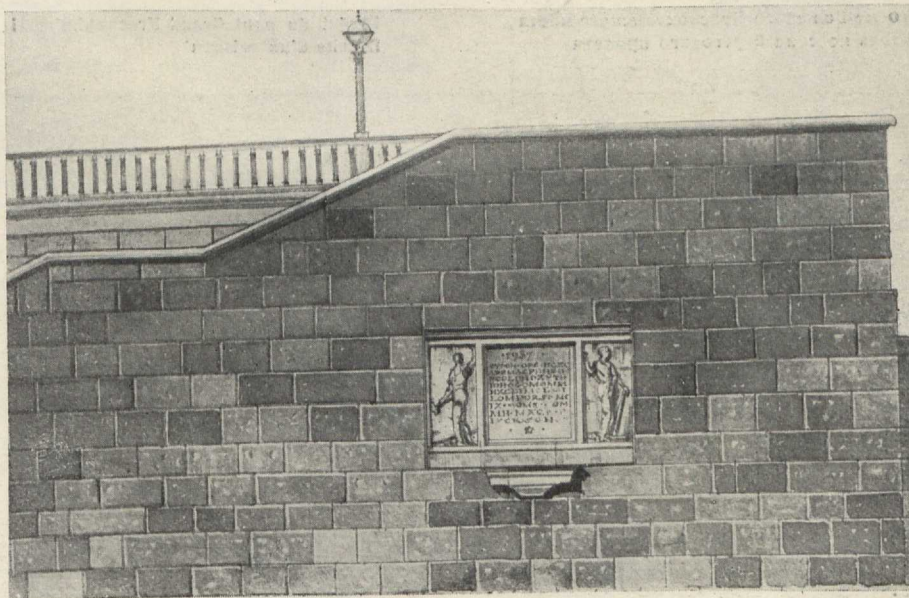


Проект Малого Краснохолмского моста  
Перспектива

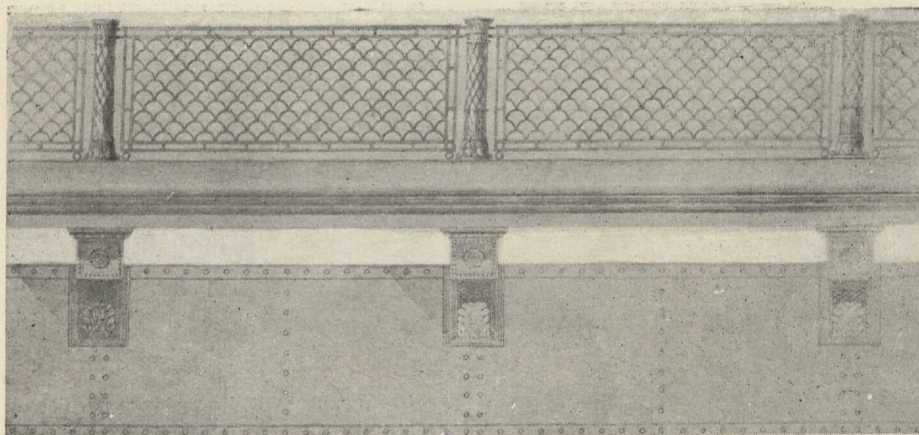
Projet du pont Petit Krasnokholmski  
Perspective

Проект Крымского моста  
Деталь лестницы

Projet du pont de la Crimée  
Détails de l'escalier

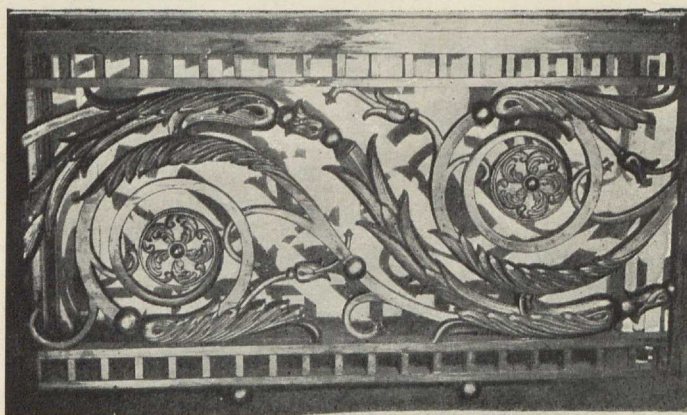






Проект Большого Устьинского моста  
Деталь решетки

Projet du pont Grand Oustinski  
Détails de la grille



Проект  
Малого, Каменного  
моста  
Деталь решетки

Projet de pont  
Petit Kamenni  
Détails de la grille

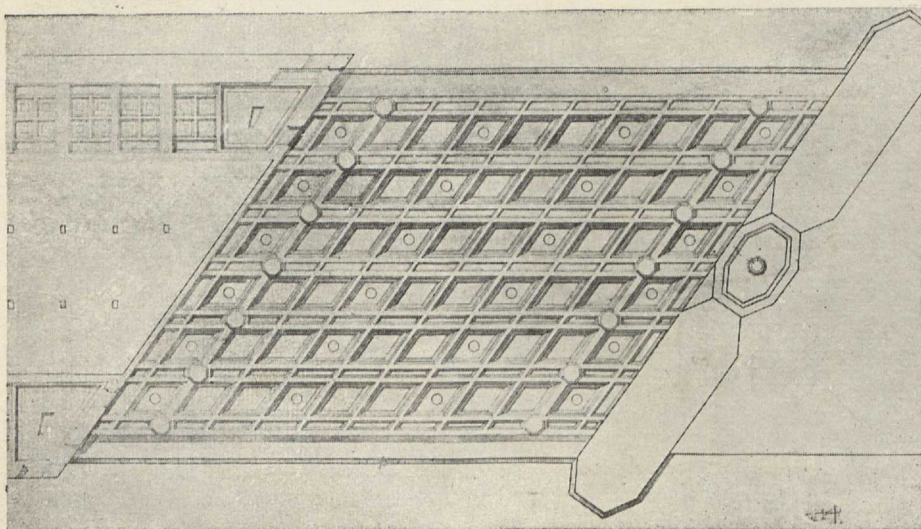
ким образом обеспечить надлежащее качество отделки мостов.

Сказанное относится не только к мостам, но и к подпорным стенкам

и набережным. В тех случаях, когда по экономическим соображениям, как на Яузе, полной облицовки на набережных произвести нельзя, что

Проект Большого Краснохолмского моста  
Деталь кессона берегового пролета

Projet du pont Grand Krasnokholmski  
Détails d'un caisson



безусловно очень снижает архитектурный эффект, можно дать комбинированное решение. Хорошие примеры таких решений дали крупные мастера прошлого в Ленинграде, набережные которого и их «оград узор чугунный» были когда-то воспеты Пушкиным. Интересна, например, набережная канала Грибоедова. Здесь внимание на себя обращает превосходный мотив гранитного фриза, который может быть использован и при устройстве набережных из бетона.

Переходим к проекту Чугунного моста, связанного с Москворецким общей трассой. Чтобы дать проезжей части минимально низкие отметки, здесь пришлось отказаться от намеченной сначала пологой арки и перейти к эллиптической с очень небольшой толщиной в замке. Возрождение этого основательно забытого очертания здесь вполне уместно. Но, к сожалению, первоначально намеченный правильный полуэллипс оказался спрямленным в замке, а у пят получил наклонные касательные, отчего архитектура моста значительно проиграла. Однако же облицовка очень сглаживает недостатки моста.

Проекты соседних с Москворецким — Большого Каменного и Крымского — мостов сохранили основную конструкцию речных пролетов; изменились лишь детали и обработка подходов.

Довольно легко выглядит центральный пролет Большого Каменного моста, спроектированный из стали обычного качества. Его арки не имеют никаких украшений. Первоначально намеченные балочные конструкции береговых пролетов моста заменены по указанию экспертной комиссии массивными сводами. Последние уравнивают устои и подчеркивают легкость главного пролета. Каждый свод в плане состоит из трех частей, архитектурно увязанных в одну систему.

Соответственно переделана и архитектура подходов. Прямоугольные входы в расположенные здесь гаражи заменены двумя системами арочных галлерей с нарастающими к середине моста пролетами. Благодаря этому подходы объединены с центральной частью. Для той же цели по всему мосту взамен парапета устанавливается металлическая решетка. Левобережный подход, ведущий к Библиотеке Ленина, дан в



двух вариантах. Из них выполняется более короткий с тем расчетом, чтобы удлинить его после постройки Дворца советов.

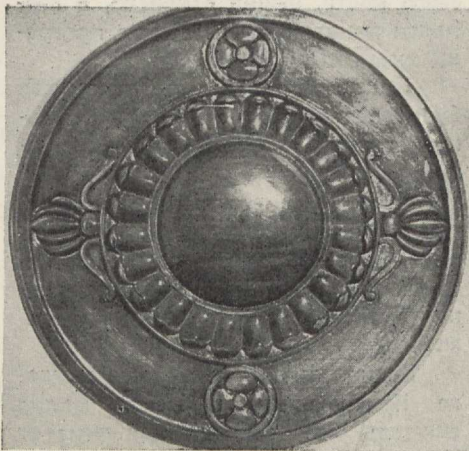
При архитектурной разработке проекта первоначально намечалась акцентировка левобережного, затем — правобережного устоя, но впоследствии было решено придать мосту спокойный и парадный характер путем симметричной расстановки скульптур на устоях, что лучше вяжется с массами Дворца советов. Один из вариантов скульптуры разрабатывается проф. Манизером.

Все массивные части моста облицовываются серым гранитом с довольно крупной шубой (до 15 см), благодаря чему мост в перспективе кажется внушительным и тяжелым цоколем — подножием Дворца советов. Как можно убедиться на месте, такая облицовка имеет красивый вид и не без успеха конкурирует с более дорогой чистой теской, которая вкраплена в нее лишь отдельными пятнами.

Правобережный подход положим уклоном приводит к Малому Каменному мосту, спроектированному в виде бесшарнирного железобетонного свода. В плане он состоит из трех частей, что позволяет вести работы в два приема. Сначала рядом с существующим мостом возводятся два отдельных свода. После переключения на них движения — разбирается существующий мост и на его месте строится третий свод, завершающий сооружение. С фасада мост напоминает проект Чугунного, приведенный в предыдущей статье. Вместо парапета, однако, намечена установка чугунной решетки типа, принятого на Крестовском путепроводе.

Общая облицовка серым гранитом объединяет каменные мосты в хорошо увязанный комплекс, обеспечивающий удобную связь проспекта Советов с Ленинским районом.

Схема висячего Крымского моста осталась без изменения. Переделке подверглись только металлические пилоны, несущая роль которых подчеркнута выделением и обработкой надпилоного шарнира и поддерживающих его частей. Металлический декоративный чехол, в который одета конструкция пилонов, кажется пустотелым, почти дутым, и потому недостаточно убедительным. Поэтому автор попытался дать ва-

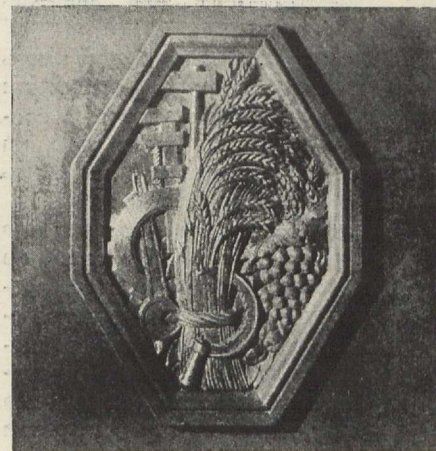


Проект Крымского моста  
Модель шарнира

Projet du pont de la Crimée  
Détails d'une charnière

риант, в котором конструкция пилонов оставлена открытой. Такое более компактное решение пилонов лучше вяжется с инженерным характером моста. Общая серебристая окраска металлизацией должна объединить отдельные элементы моста и повысить его зрительную легкость.

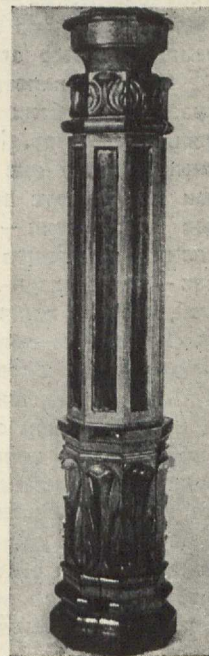
Опоры, лестницы и подходы к мосту облицовываются серым гранитом чистой тески. Оформление подходов при помощи прямоугольных отверстий-въездов в гаражи, не подошедшее на Большом Каменном мосту, здесь, напротив, хорошо вяжется с композицией главного пролета, как бы отражая в массивных формах ритм подвесок центрального отверстия моста. Связь с центральной частью поддерживается также монументальной чугунной решеткой типа балюстрады, стоящей на сплошном чугунном карнизе с фигурным фри-



Проект Большого Краснохолмского моста  
Медальон на двери гаражей. Модель

Projet du pont Grand Krasnokholmski  
Relief d'une porte de garage

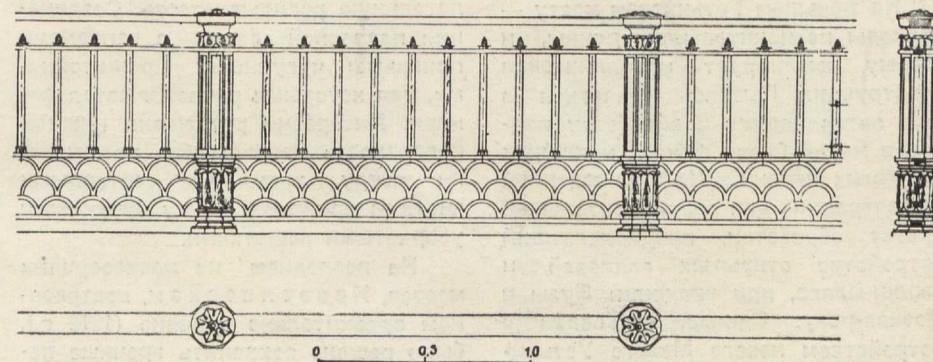
Проект  
Большого  
Краснохолмского  
моста  
Модель столба  
решетки



Projet du pont  
Grand Krasnokholmski  
Pilier de la grille

Проект Большого Краснохолмского моста  
Решетка

Projet du pont Grand Krasnokholmski  
La grille





зём, располагаемым над облицовкой.

Оригинальный вид будет иметь мост при искусственном освещении лампами, скрытыми в бортовых балках главных ферм. Кроме того, на пилонах предполагено поставить вертикальные прожекторы.

Главные пролеты Большого Устьинского и Большого Краснохолмского мостов, расположенных ниже Москворецкого, перекрыты пологими арками из специальной стали, позволившей значительно облегчить арки. Береговые пролеты этих мостов для контраста с Москворецким и Каменным намечены балочной системы. Такое решение на Большом Устьинском мосту оправдывается возможностью легко передать распор арок на неглубокое скальное основание. На Большом Краснохолмском — устройство арок было затруднено косиной моста и ненадежностью основания.

Однако конструкция береговых пролетов в обоих случаях получилась различная. На Большом Устьинском мосту она дана в металле, так как высота сорокаметровых балок перекрытия — благодаря закреплению их концов на парных колоннах — получилась настолько небольшой, что они являются естественным продолжением проезжей части речного пролета. Здесь удалось щегольнуть открытой, легкой, хорошо освещенной, целиком стальной конструкцией. Парные колонны заключены в чугунный орнаментированный чехол. На Большом Краснохолмском мосту конструкция решена в массивных формах: железобетонные балки опираются на два ряда граненых колонн, облицованных полированным лабрадором.

Соответственно различию береговых пролетов принципиально различной оказалась и архитектура подходов обоих мостов.

На Большом Устьинском мосту — подходы незначительной длины, и потому доминирует металлическая конструкция. Пытаясь связаться с ней, автор вводит в обработку подходов мотив балок фризов и парных чугунных колонн. На приведенной иллюстрации дан предварительный проект обработки, предполагавший устройство открытых галлерей и башни-маяка, при впадении Яузы в Москва-реку. Однако, в связи с устройством нового Малого Устьин-

ского моста, башня отменена, а галлерей придвинуты к стене с превращением колонн в пилястры.

Только везды и цоколь подходов будут облицованы гранитом. Остальная отделка построена на комбинации стали, чугуна и бетона.

Здесь еще раз приходится напомнить о важной роли, которую может сыграть искусственная штукатурка для придания мосту нарядности, соответствующей его расположению.

Грандиозность подходов Большого Краснохолмского моста можно ощутить уже сейчас, идя вниз от Таганской площади рядом с мостом. В подходах будут устроены двухъярусные гаражи. Длинные и высокие фасады их представляют сами по себе крупные массы. Автор довольно удачно обработал их парными арками, оживляющими гладь стен, не нарушая единства облицованных гранитом поверхностей. Обелисков на выступах правобережного устоя предполагено пока не ставить. Одно время предполагалось отказаться даже и от самих выступов на устоях, подчеркивающих косину моста, но легко видеть, что без них тяжелые лестницы по сторонам моста оказались бы архитектурно ничем не связанными. Нам кажется правильным решение автора особо выделить правый устой моста, так как этим оттеняется связь его с нагорным левым берегом и оживляется силуэт моста, сам по себе несколько вялый.

Новый Малый Краснохолмский мост, располагаемый на месте старого, представляет собой железобетонную консольно-балочную конструкцию с подвесной средней частью. С фасада он имеет вид бетонной арки, окаймленной по нижнему очертанию чугунным пояском. Однако бетонная поверхность частично продолжается и над устоями, что придает всей конструкции нежелательную расплывчатость. Соединения подвесной балки с консолями прикрыты чугунными кронштейнами, над которыми располагаются фонари. Интересно разрешена нижняя поверхность перекрытия: промежутки между тремя его составными частями прикрыты снизу чугунными узорчатыми решетками.

На последнем из москворецких мостов, Новоспасском, построенном сравнительно недавно (1912 г.), было решено сохранить арочные пе-

рекрития речных пролетов, приподняв их на 2,5 м (для увеличения габарита) с соответствующей надстройкой быков и устоев. Архитектурная увязка моста со сездами представляла трудную задачу, над которой работало несколько авторов, что невольно отразилось на композиции: чувствуются перебои в ритме арочных ниш, служащих вездами в гаражи, и фонарей на консолях между ними; недостаточно оправдана форма перекрытия проездов над набережными и т. д. Интересно разрешены лестницы на ползучих сводах, служащие сходами на набережные. Установленная на мосту решетка значительно интереснее показанной на чертеже. Так же, как на Большом Устьинском мосту, на подходах этого моста имеется много ответственных мест, подлежащих оштукатурке. Левобережный сезд для увязки с примыкающей под углом к нему улицей имеет ломаное очертание в плане.

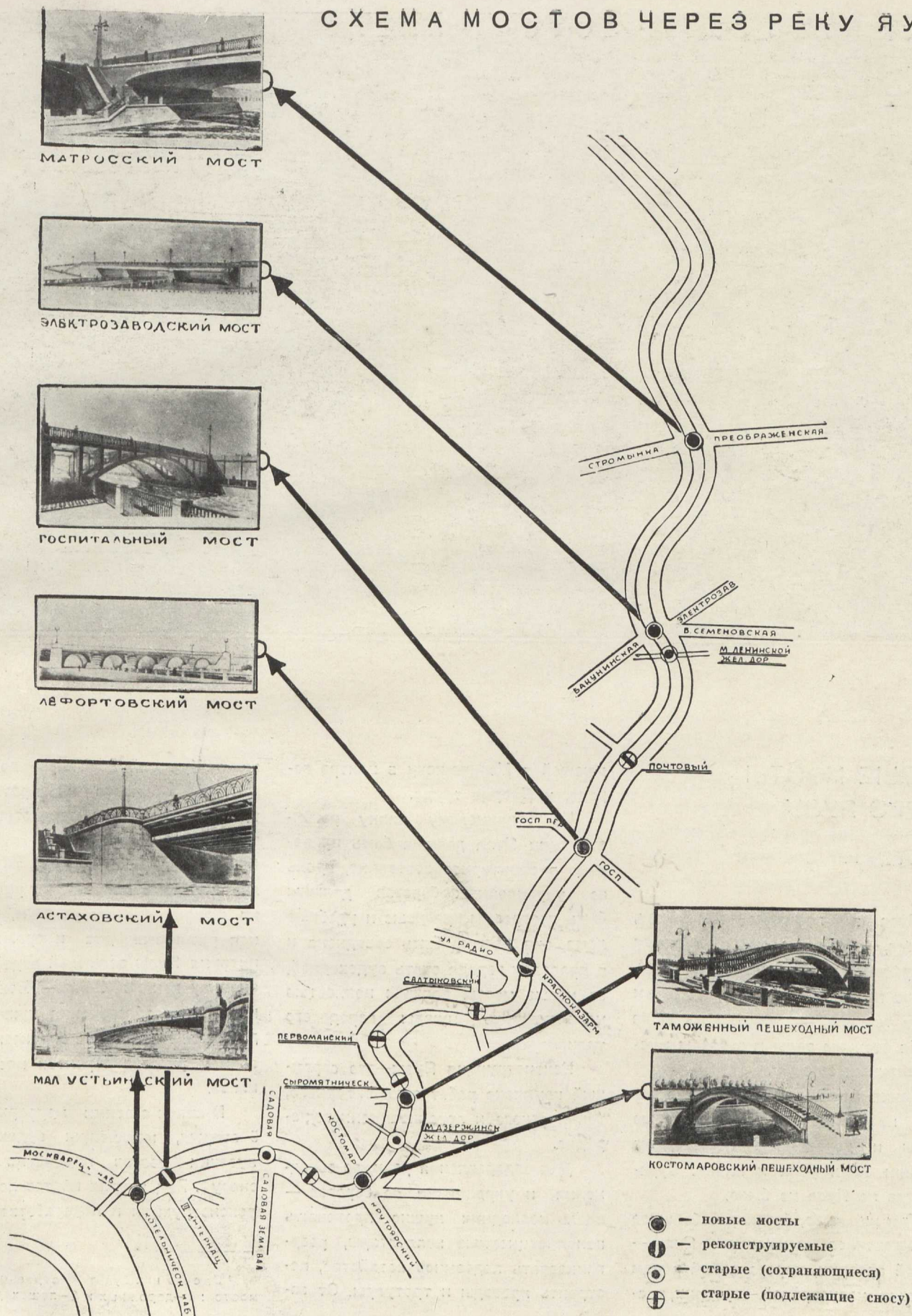
Скажем еще несколько слов о Крестовском путепроводе, который, строго говоря, не имеет прямого отношения к москворецким мостам, но является первенцем городского мостостроительства, как крупное сооружение на пересечении Ярославского шоссе с железнодорожным путем. Пересекая последний в двух местах, путепровод состоит из двух мостов — большого и малого. Между ними — земляная насыпь, сездами служат также насыпи. Большой мост имеет четыре пролета по 40 м, перекрытых железобетонными балками постоянной высоты, простые формы которых контрастируют с богатым узором тяжелых чугунных перил сложного рисунка (ветви аканта).

Малый мост, решенный в виде рамной конструкции со скрытыми в насыпи устоями, в архитектурном отношении значительно уступает первому, но благодаря отдаленности расположения — с ним не спорит. Оба они отделаны под штукатурку и видны главным образом со стороны железнодорожных путей, что оправдывает простоту их форм.

В заключение отметим, что, несмотря на отдельные недочеты — комплекс москворецких мостов разработан в инженерном и архитектурном отношении удачно и несомненно будет производить внушительное впечатление.



# СХЕМА МОСТОВ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЯУЗУ







Панорама  
реки Яузы  
с строительством  
новых мостов  
Арх. К. Т. Топуридзе,  
Е. С. Сорокина,  
З. К. Овчаренко,  
Ю. С. Гребенщиков,  
техн. Н. Н. Иванова,  
А. Панфилова,  
Бригадир  
арх. И. В. Ткаченко

1—Малый Устьинский,  
2—Астаховский,  
3—Высокоязузский  
(старый),  
4—Костомаровский  
пешеходный,  
5—Таможенный  
пешеходный,  
6—Лефортовский,  
7—Госпитальный,  
8—Электроаводский,  
9—Матросский

Panorama de la rivière  
Iaouza  
et des nouveaux ponts  
Arch. K. T. Topouridze,  
E. S. Sorokina,  
Z. K. Ovtcharenko,  
J. S. Grébenschikov,  
Techniciens  
N. N. Ivanova,  
A. Panphylova  
Sous la direction  
de l'arch.  
I. V. Tkatchenko

## НОВЫЕ МОСТЫ ЧЕРЕЗ ЯУЗУ

Г. ГОЛЬЦ и И. РАБИНОВИЧ

Яуза в прошлом — маленькая, грязная, забытая реченка. Вытекая из торфяных болот близ ст. Мытищи, она, на протяжении последних 15 км своего течения, постоянно принимала в себя сточные воды и отбросы многочисленных заводов.

Речка была мелководной. Ее берега не были укреплены, старые мосты и деревянные пешеходные мостики были узки и низки. Судосудостроения по Яузе не было.

Тем не менее, бесспорно большое планировочное значение Яузы — водной артерии, пересекаемой рядом крупных магистралей, — артерии, впа-

дающей в Москва-реку в центре города, у Дворца труда.

По сталинскому плану реконструкции Яуза должна быть приведена в санитарное состояние, вдоль ее укрепленных берегов должны быть построены красивые и удобные дома, она должна быть обводнена и в пределах города стать судоходной, ее новые мосты должны полностью удовлетворить нужды городского транспорта.

Реконструкция Яузы — это огромный комплекс работ архитектурного, технического и организационного порядка.

Для оздоровления реки, ее обводнения и укрепления ее берегов — вдоль последних нужно проложить канализационные коллекторы, реорганизовать подземное хозяйство, построить проезды и тротуары. От за-

вода «Красный Богатырь» до Высокоязузского моста на протяжении 11,5 км необходимо устройство железобетонных подпорных стенок с 10 гранитными сходами к воде. Далее намечено спрямление русла реки, расширение его до 25 м, частичная расчистка дна и организация питания Яузы волжской водой через систему канала Волга—Москва. Наконец, для обеспечения нужной судоходной глубины на верхнем мелководном участке строится плотина и шлюз.

В связи с этими мероприятиями 5 старых, мешающих судоходству, яузских мостов предназначены к сносу<sup>1</sup>. Ряд других мостов подлежит реконструкции и переработке.

<sup>1</sup> Вместо них будет построено 6 новых мостов: 4 — дорожных и 2 — пешеходных.

Но все эти мосты полностью еще не обеспечат сквозную связь всех будущих магистралей, пересекающих Яузу. Для завершения реконструкции Садового кольца придется построить новый Высокоязузский мост (нынешний имеет ширину всего в 20 м при ширине магистрали в 60 м). Во вторую и третью очередь придется построить мосты: Костомаровский дорожный, Ногина-Проломная застава, Салтыковский, Почтовый пешеходный, Гальяновский проезжий, Олений, Богородский, Богатырский. Строительство мостов — это только часть (правда, сама по себе внушительная) огромного комплекса предстоящих реконструктивных работ. Тем не менее, архитектурное значение этой части работы по реконструкции Яузы весьма велико, а задачи, стоящие перед архитекторами

в этом случае, трудны и ответственные.

В чем же заключается основная трудность решения архитектуры яузских мостов?

На Яузе создается большой комплекс гидротехнических сооружений: подпорные стенки, сходы, плотина, шлюз. Вместе с мостами, они должны образовать один из ответственных ансамблей социалистической Москвы. Поэтому, решая мосты, нужно избежать однообразия в их внешнем виде, в конструкциях, в деталях и добиться единства архитектурного образа во всех сооружениях новой Яузы.

Как добиться такого единства? Вспомним опыт проектирования и строительства первой очереди метрополитена. Партия в своей заботе о социалистическом человеке выдвину-

ла тогда руководящую идею, которую четко сформулировал Л. М. Каганович, — добиться того, чтобы ощущение подземелья в архитектуре станции метрополитена было уничтожено.

Такую же руководящую идею следовало положить в основу проектирования ансамбля Яузы. При ее наличии архитекторы, проектировавшие мосты и прочие сооружения Яузы, безусловно разрешили бы свою задачу и выразили живущее в нас, людях эпохи Сталинской Конституции, ощущение свободы, простора и легкости, неразрывно связанное с представлением о прочности и нерушимости созданного.

Не все воспроизводимые здесь проекты, если подойти к ним с мерлом такой объединяющей идеи, можно признать удачными.



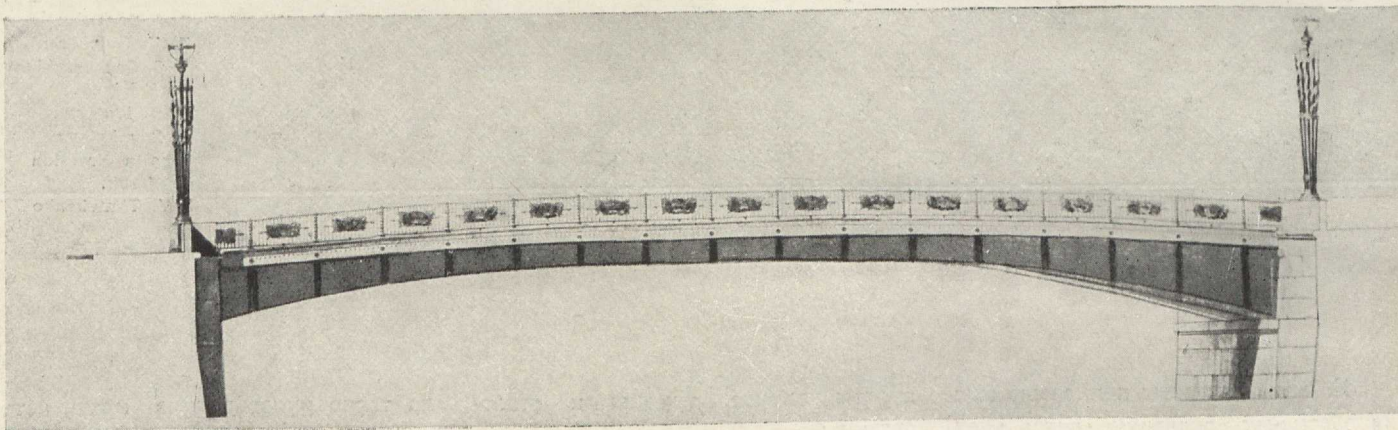
# М А Л Ы Й У С Т Ь И Н С К И Й М О С Т

При проектировании этого моста приходилось, пожалуй, преодолеть наибольшие трудности. Мост перекрывает устье Яузы, виден с Москва-реки, находится в непосредственной близости к Большому Устьинскому мосту, будучи расположен к нему почти под прямым углом. Оба берега косые, не параллельные друг другу, стенки набережных Москва-реки и Яузы имеют разный уклон.

В основном следует считать задачу, стоявшую перед автором, разрешенной удачно. Конструктивная схема и материал моста выбраны правильно. Архитектура ясна и правдива, не маскирует конструкцию, а использует ее как тему. Со соседство Большого Устьинского моста учтено (правда, не до конца). Есть, конечно, и недоработанные места. Фонари, учитывая соседство Большого Устьинского моста, следовало бы

делать проще. Не совсем доработана решетка: ее портит жидкий каркас, в силу чего картуш кажется слишком тяжелым.

Опора под фонарь на левом наружном берегу Яузы (место соединения стенки Москва-реки и опоры моста) не совсем удачно смыкается со стенкой. Было бы лучше, если бы предпоследняя грань опоры была просто продолжена до ее пересечения с откосной стенкой Москва-реки.

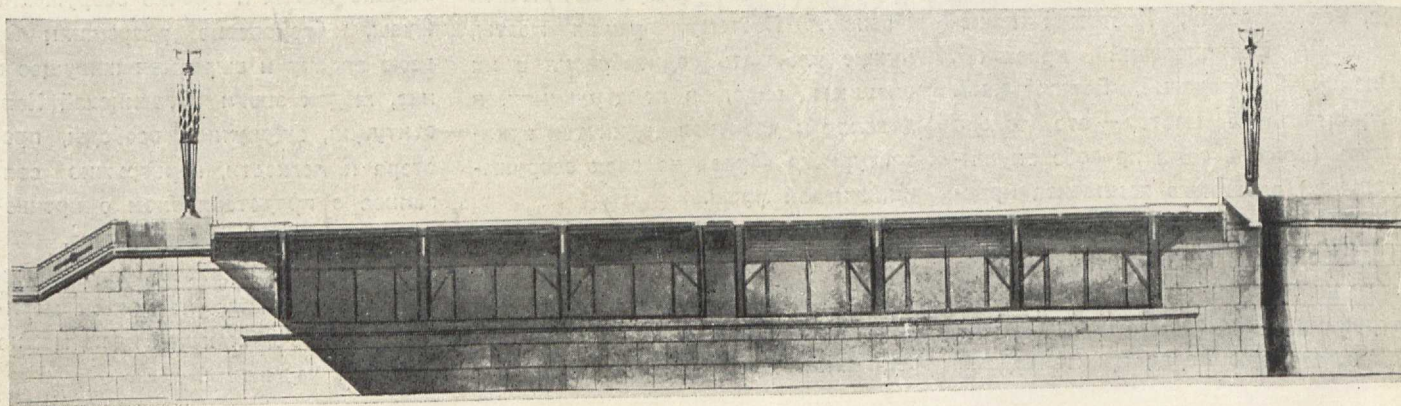


Проект Малого Устьинского моста через реку Яузу в Москве  
Фасад  
Арх. И. В. Ткаченко,  
инж. М. Д. Гайворонский

Projet du pont Petit Oustinski sur l'Iaouza à Moscou  
Façade  
Arch. I. V. Tkatchenko,  
ing. M. D. Gaïvoronski

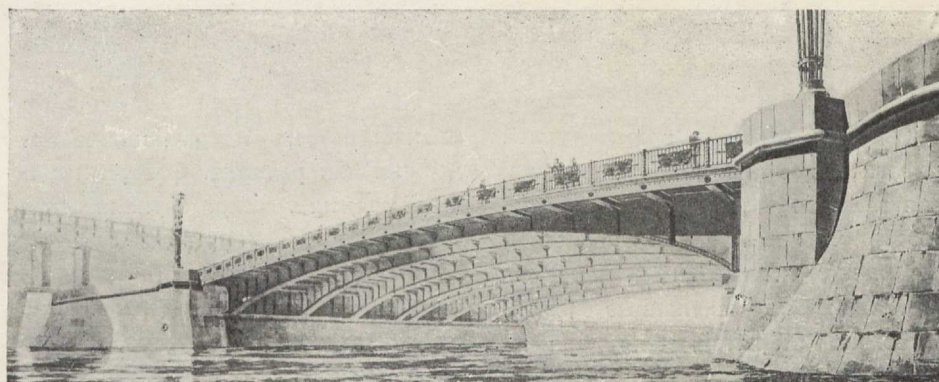
Проект Малого Устьинского моста через реку Яузу в Москве  
Разрез

Projet du pont Petit Oustinski sur l'Iaouza à Moscou  
Coupe





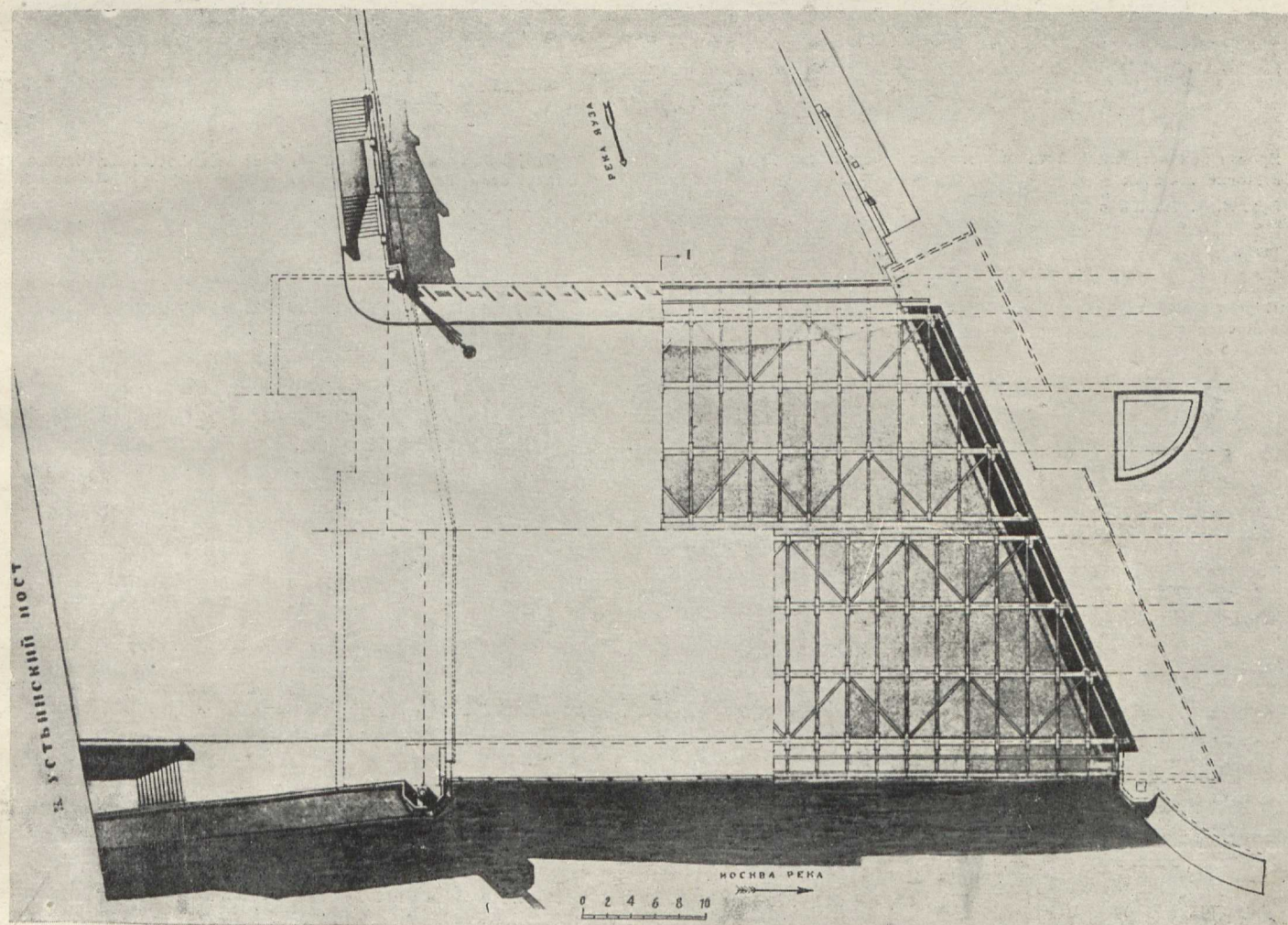
Проект Малого Устьинского моста  
через реку Яузу в Москве  
Перспектива со стороны Москва-реки;  
вдали виден Большой Устьинский мост



Projet du pont Petit Oustinski sur l'Iaousa  
à Moscou  
Perspective du côté de la Moskova;  
on voit au loin le pont Grand Oustinski

Проект Малого Устьинского моста через реку Яузу в Москве  
План

Projet du pont Petit Oustinski sur l'Iaousa à Moscou  
Plan





# А С Т А Х О В С К И Й М О С Т

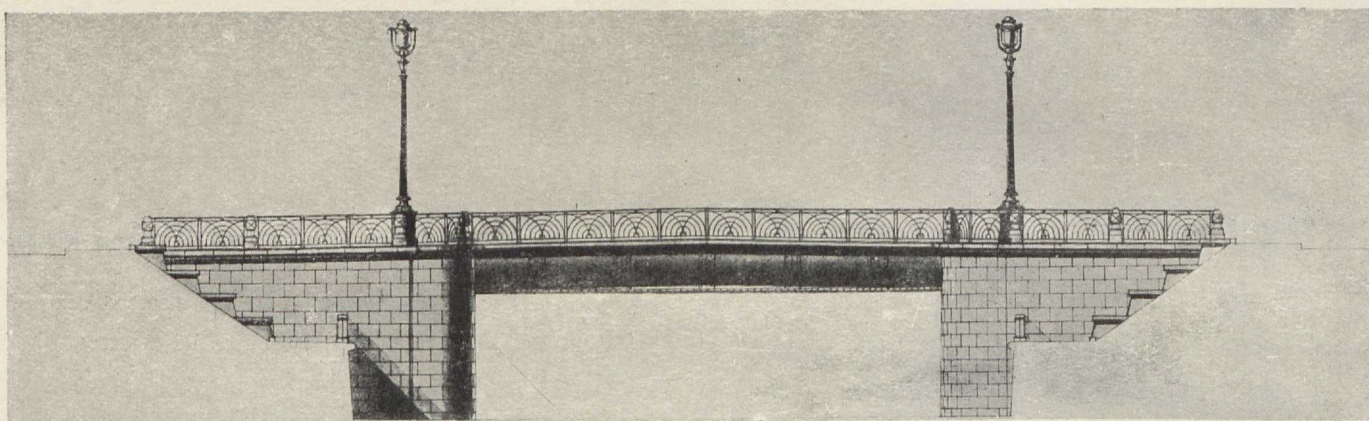
С точки зрения архитектурной выразительности проект реконструкции этого старого моста имеет одно достоинство: мост решен просто и лаконично, несложная конструкция (металлические клепанные балки) оставлена открытой, благодаря чему масштаб небольшого моста сохранен.

В деталях многое вызывает со-

мнение: совсем неудачна явно модернистская решетка. Фонари недоделаны, их тяжелая верхняя часть слишком усложнена и зря затеняет свет. Раскреповку на береговых устоях делать не следовало. Она разрушает цельность устоя, тем самым ослабляя его. Ослабляет устой (а вместе с ним и консольные балки) и слишком тяжелый карниз. При

сравнении его с валом, венчающим стенку набережной, этот карниз также кажется слишком тяжелым и крупным и сбивает масштаб моста и стенки.

Неудачна монотонная облицовка устоя. Одинаковые ряды и камни в рядах не создают впечатления кладки из крупных естественных камней.

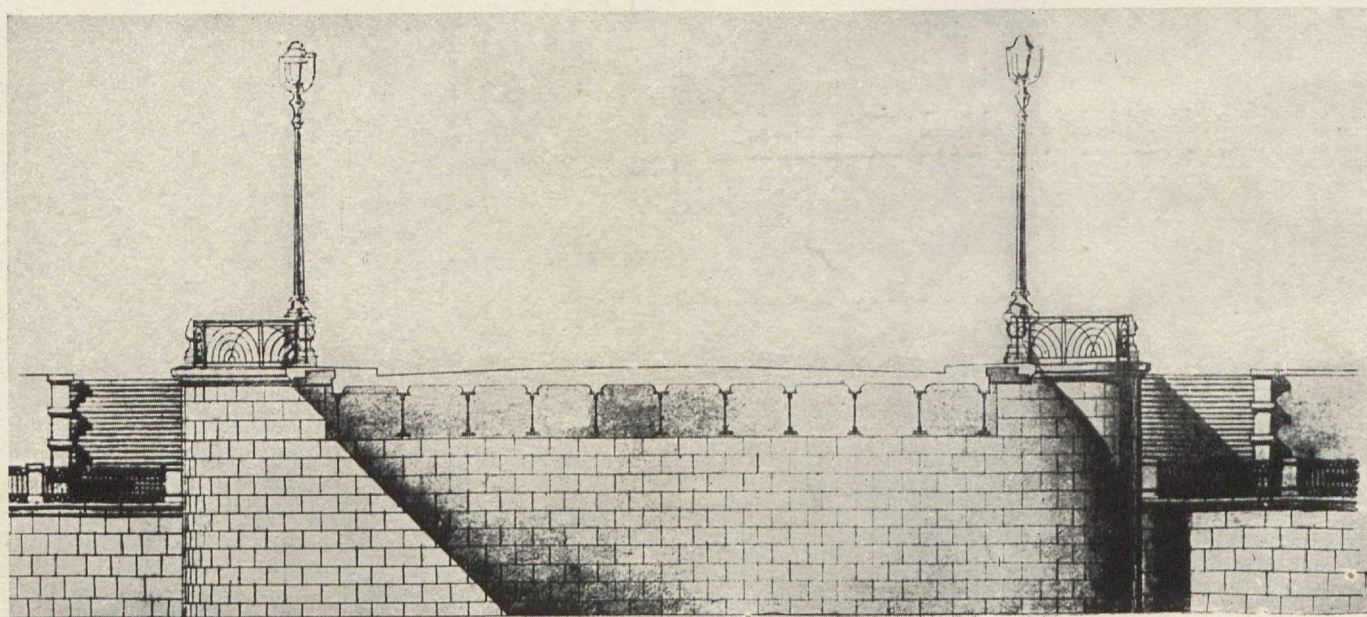


Проект реконструкции Астаховского моста через реку Яузу в Москве. Фасад  
Арх. И. В. Ткаченко

Projet de la reconstruction du pont Astakhovski sur l'Iaousa à Moscou. Façade  
Arch. I. V. Tkatchenko

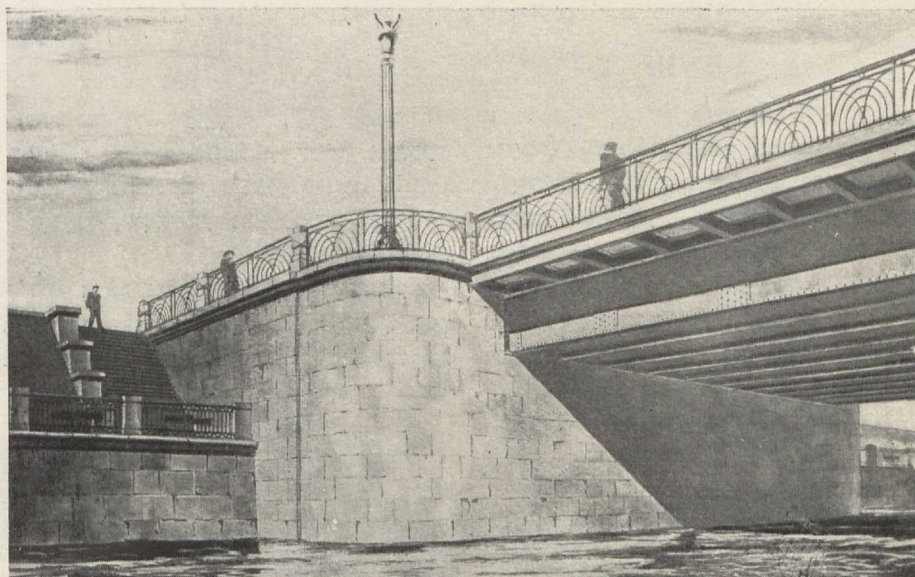
Проект реконструкции Астаховского моста через реку Яузу в Москве  
Разрез

Projet de la reconstruction du pont Astakhovski sur l'Iaousa à Moscou  
Coupe



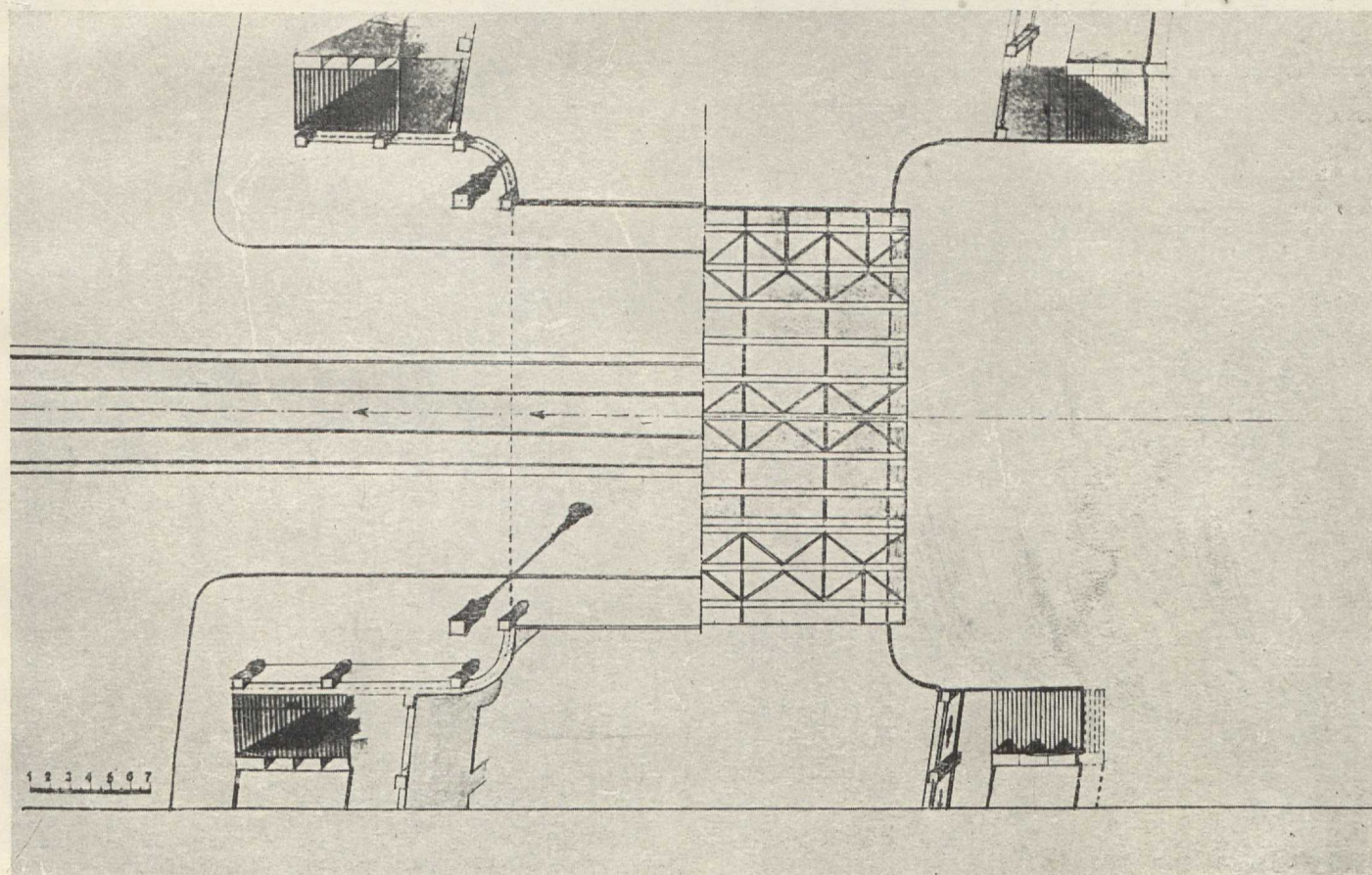


Проект реконструкции Астаховского моста  
через реку Яузу в Москве  
Перспектива



Projet de la reconstruction du pont Astakhovski  
sur l'Iaouza à Moscou  
Perspective

Проект реконструкции Астаховского моста через реку Яузу  
в Москве  
План



Projet de la reconstruction du pont Astakhovski sur l'Iaouza  
à Moscou  
Plan



# ТАМОЖЕННЫЙ ПЕШЕХОДНЫЙ МОСТ

Это — неплохой мост. Просто и ясно выражен железобетон. Отсутствует какая-либо излишняя перегрузка деталями. Очертания моста свободны и уравновешены. Решетка, видимо, предполагается литая из отдельных звеньев. Рисунок ее найден удачно, но хорошего сопряжения

звеньев друг с другом, пожалуй, трудно будет добиться.

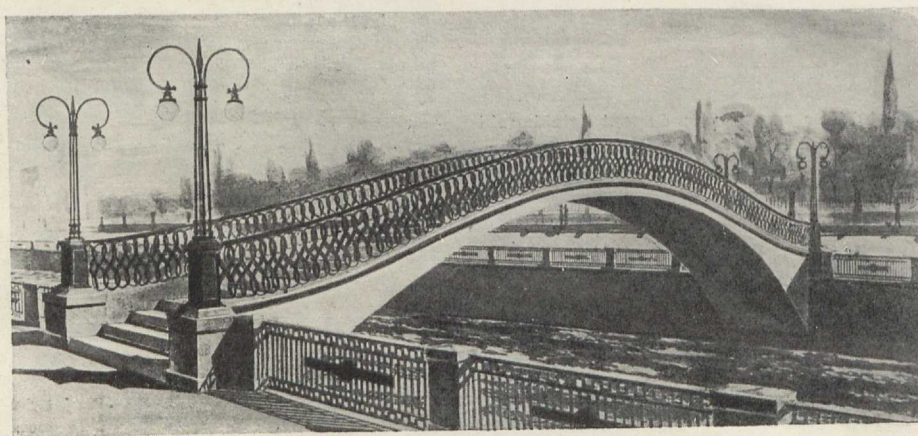
К недостаткам проекта нужно отнести несколько вычурную форму фонарей.

Вместо запроектированных четырех фонарей, поставленных по углам моста, интереснее, с композиционной

точки зрения, было бы поставить два фонаря, загружающих шельгу арки.

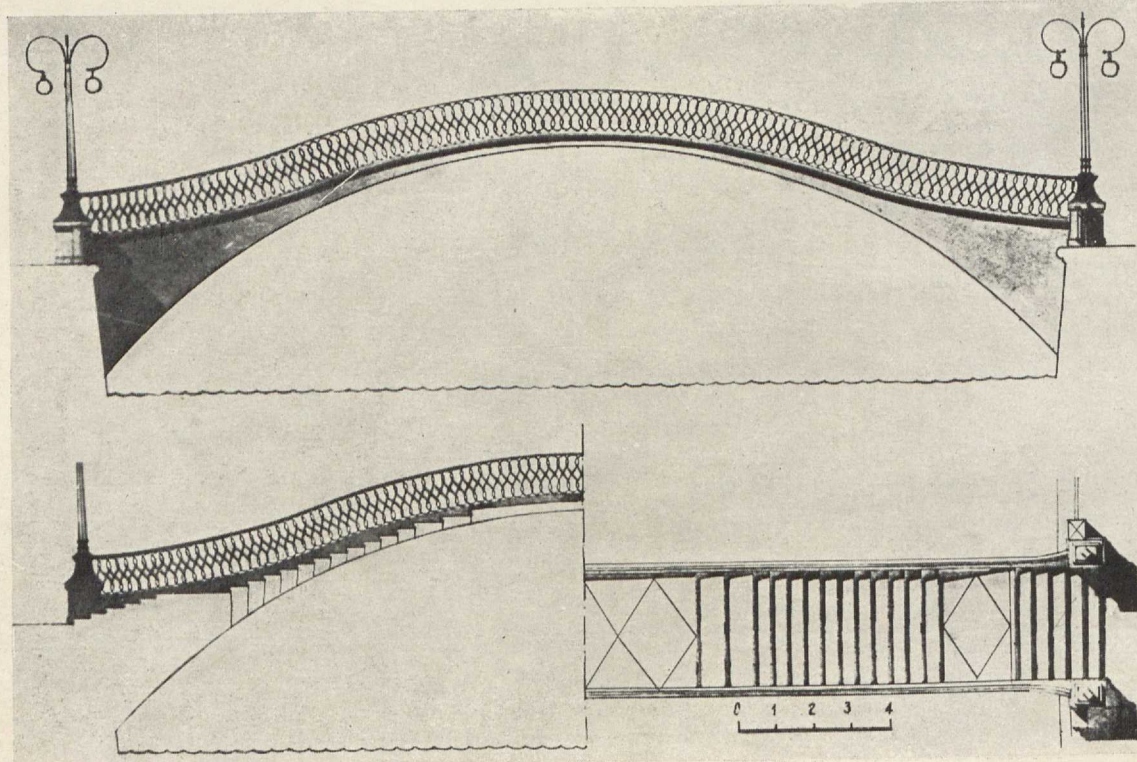
Учитывая близость крупного вала, венчающего стенку набережной, карнизный валик на мосту лучше бы заменить более тонко проработанным карнизом.

Проект Таможенного пешеходного моста  
через реку Яузу в Москве  
Перспектива  
Арх. Ю. С. Гребенщиков,  
инж. В. А. Пашенко

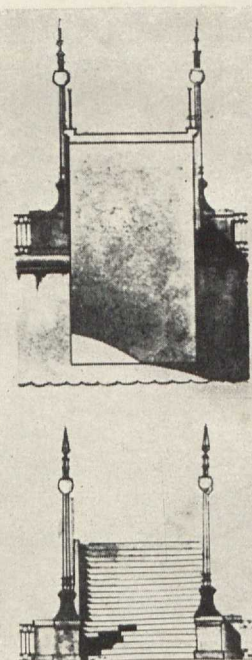


Projet du pont Tamojenni pour piétons  
sur l'Iaouza à Moscou  
Perspective  
Arch. J. S. Grebenschikov,  
ing. V. A. Paschenko

Проект Таможенного пешеходного моста через реку Яузу  
в Москве  
Фасад



Projet du pont Tamojenni pour piétons sur l'Iaouza  
à Moscou  
Façade





# КОСТОМАРОВСКИЙ ПЕШЕХОДНЫЙ МОСТ

Этот мост менее удался, чем Таможенный. Очертание свода у него более сложное и, вместе с тем, более вялое.

Напряженный рисунок верхней кривой, при слабости береговых тумб и в сочетании с рисунком коробо-

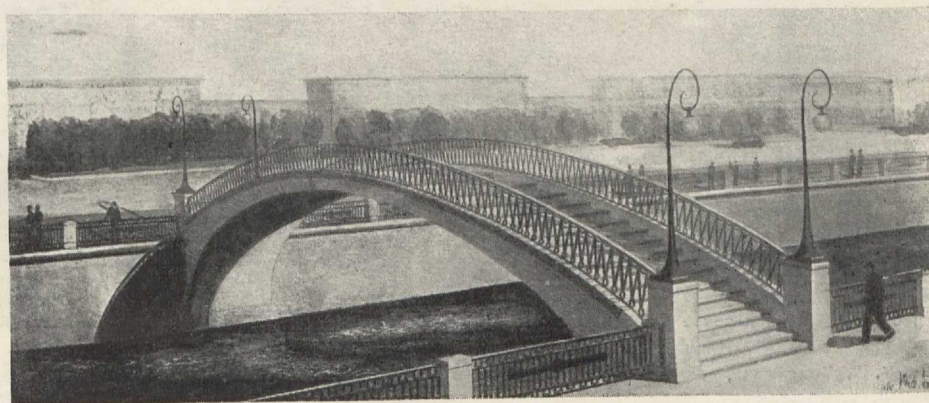
вого свода, оставляет впечатление недостаточной уравновешенности распора.

Детали моста также нуждаются в доработке. Решетка неудачна, она как бы скользит на роликах. Фонари здесь, как и в предыдущем случае,

хотелось бы поставить на шельгу арки. Изображать на арке замковый камень не стоило. При явно монолитном железобетоне это — ненужная декорация. Карнизная полка слишком тяжела, арка из-за этого кажется не легкой, а слабой.

Проект Костомаровского пешеходного моста через реку Яузу в Москве  
Перспектива

Арх. К. Т. Топуридзе,  
инж. В. А. Пашенко

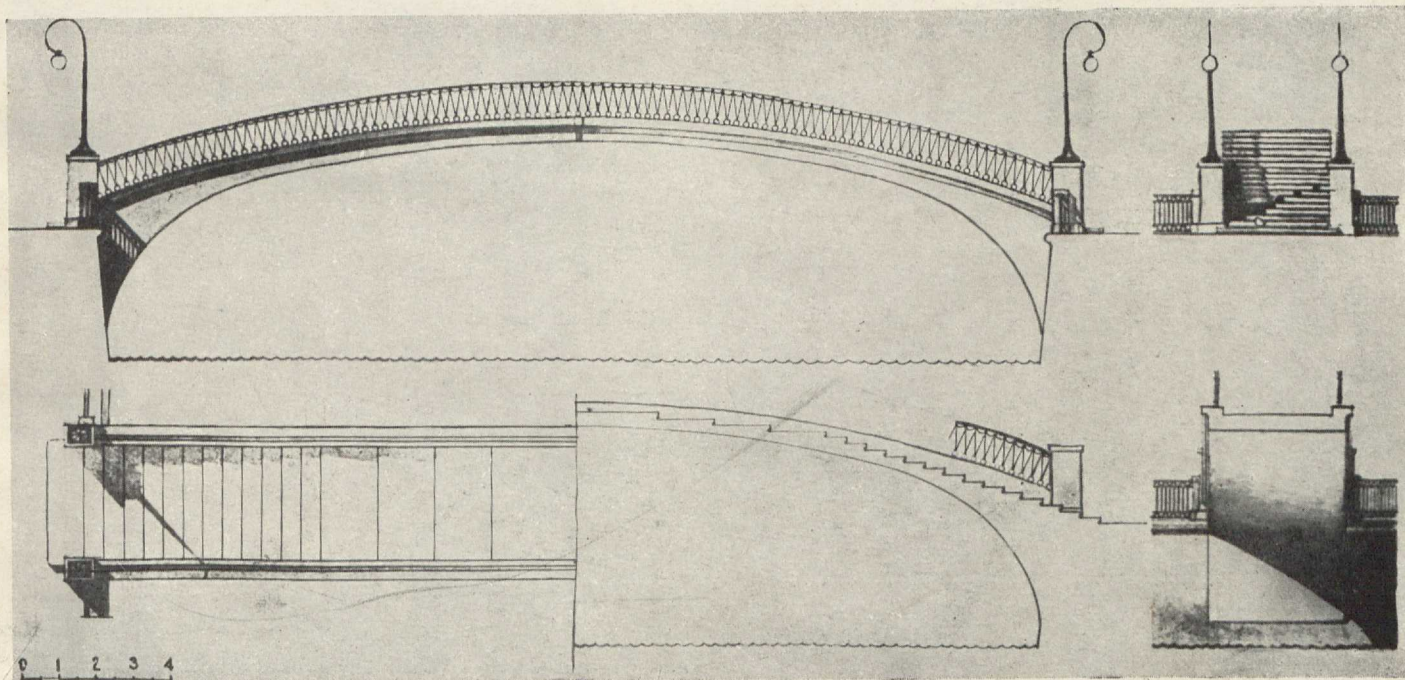


Projet du pont Kostomarovski pour piétons  
sur l'Iaousa à Moscou  
Perspective

Arch. K. T. Topouridzé,  
ing. V. A. Paschenko

Проект Костомаровского пешеходного моста через реку Яузу  
в Москве  
Фасад, план и разрезы

Projet du pont Kostomarovski pour piétons sur l'Iaousa  
à Moscou  
Façade, plan et coupes





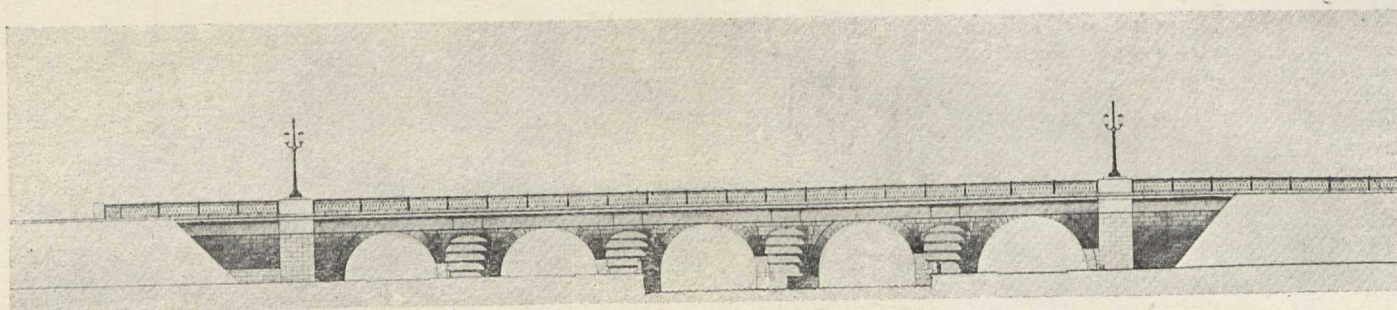
# ЛЕФОРТОВСКИЙ (ДВОРЦОВЫЙ) МОСТ

Старый арочный мост ныне реконструируется. Проезжая его часть расширяется до 23,5 м. Для этого параллельно оси моста с каждой его стороны на расстоянии 1,40—1,50 м от существующего пролетного строения укладываются железобетонные

балки. У каждого устоя под них сооружаются собственные опоры в виде консолей. Тротуар, шириной в 2,25 м, основывается частично на балке, частично на консольной плите.

Главным недостатком проекта

является неудачная форма опор под железобетонные балки. Для придания масштабности и пропорциональности всем элементам моста, нужно было стремиться к созданию контраста между массивной монолитностью старой арочной части моста и лег-



Проект реконструкции Лефортковского (Дворцового) моста  
через реку Яузу в Москве  
Фасад

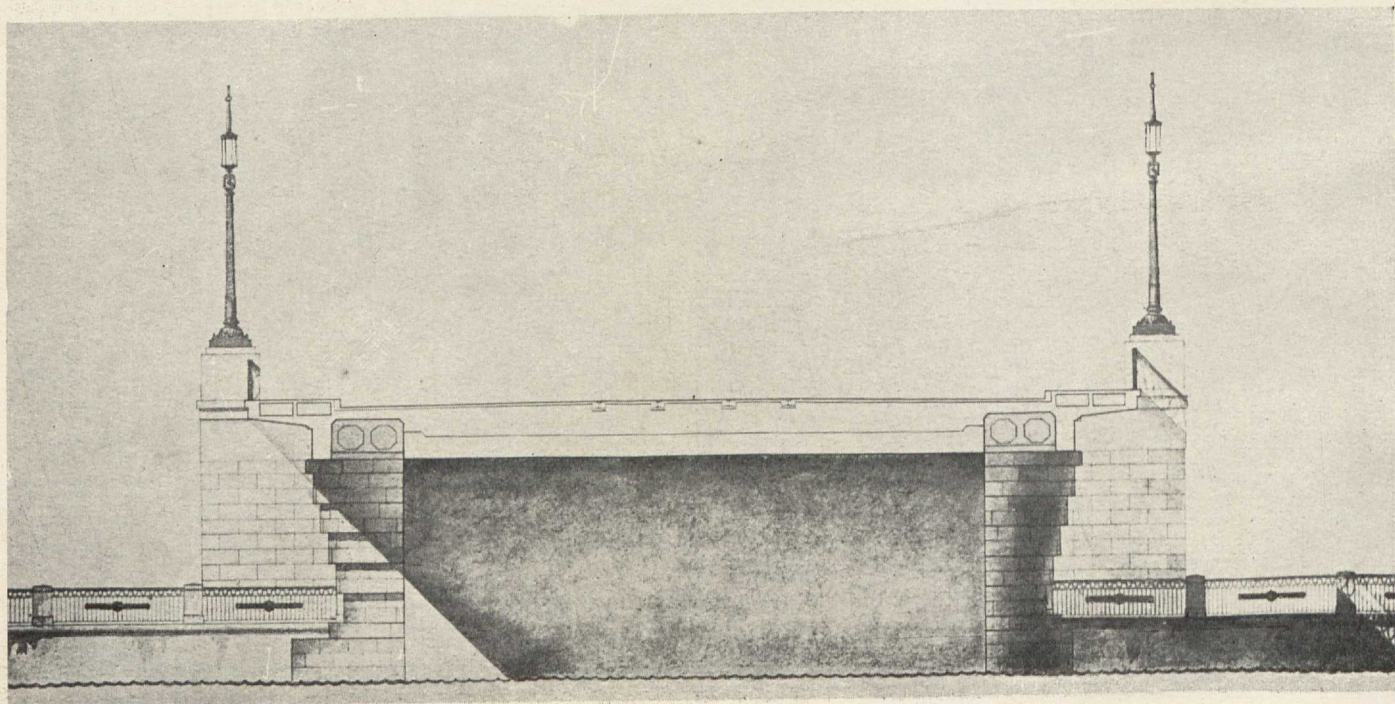
Арх. К. Т. Топуридзе,  
инж. В. А. Пашенко

Projet de la reconstruction du pont Léfortovski (Dvortsovy)  
sur l'Iaouza à Moscou;  
Façade

Arch. K. T. Topouridzé  
ing. V. A. Paschenko

Проект реконструкции Лефортковского моста  
через реку Яузу в Москве  
Разрез

Projet de la reconstruction du pont Léfortovski sur l'Iaouza  
à Moscou  
Coupe





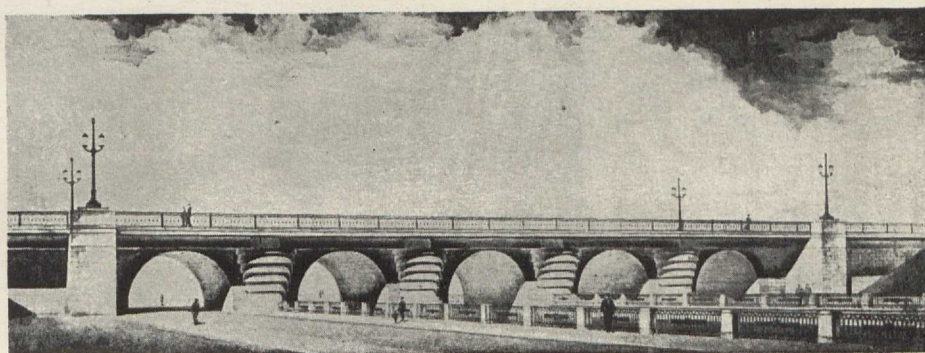
костью новой, балочной. Между тем, балку поддерживают массивнейшие консоли, совершенно убивающие масштаб арок. К тому же они слишком значительны для такой сравнительно легкой балки. Материал большей части этой массивной консоли работает как бы вхолостую: загружен только передний наружный край верхнего полуцилиндра.

Безразличное членение консоли на ряд нависающих полуцилиндров нелогично и неконструктивно, а вследствие этого — и немасштабно. С конструктивной же стороны полуцилиндрическая форма консоли как будто не вызывается никакой необходимостью. Из ошибочной трактовки формы консоли вытекла вторая ошибка: балку над консолями не

следовало раскреповывать — балка ни на чем не лежит и проваливается. И здесь нет ни логики, ни архитектурной правдивости.

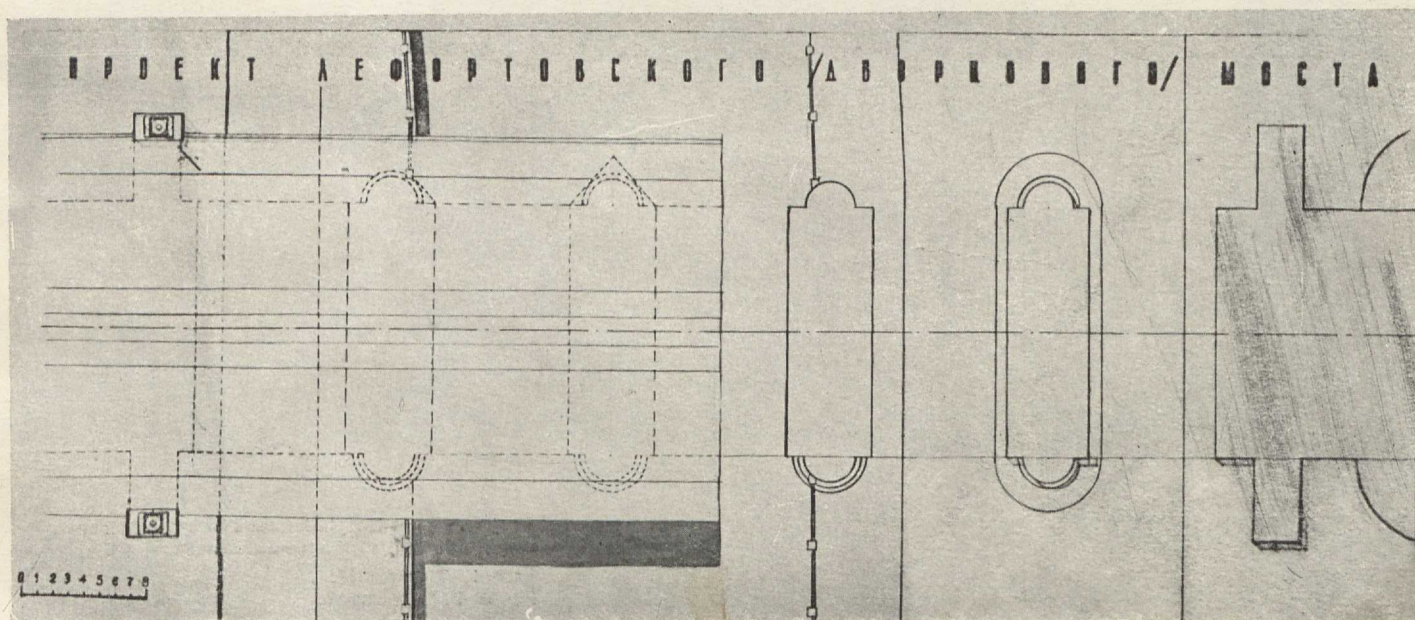
В проекте допущена еще одна ошибка: тесны и не нужны карманы между откосом и крайней береговой опорой. Нужно было просто закрыть их стенкой или довести откос до самой опоры.

Проект реконструкции Лефортовского моста  
через реку Яузу в Москве  
Перспектива



Projet de la reconstruction du pont Léfortovski  
sur l'Iaouza à Moscou  
Perspective

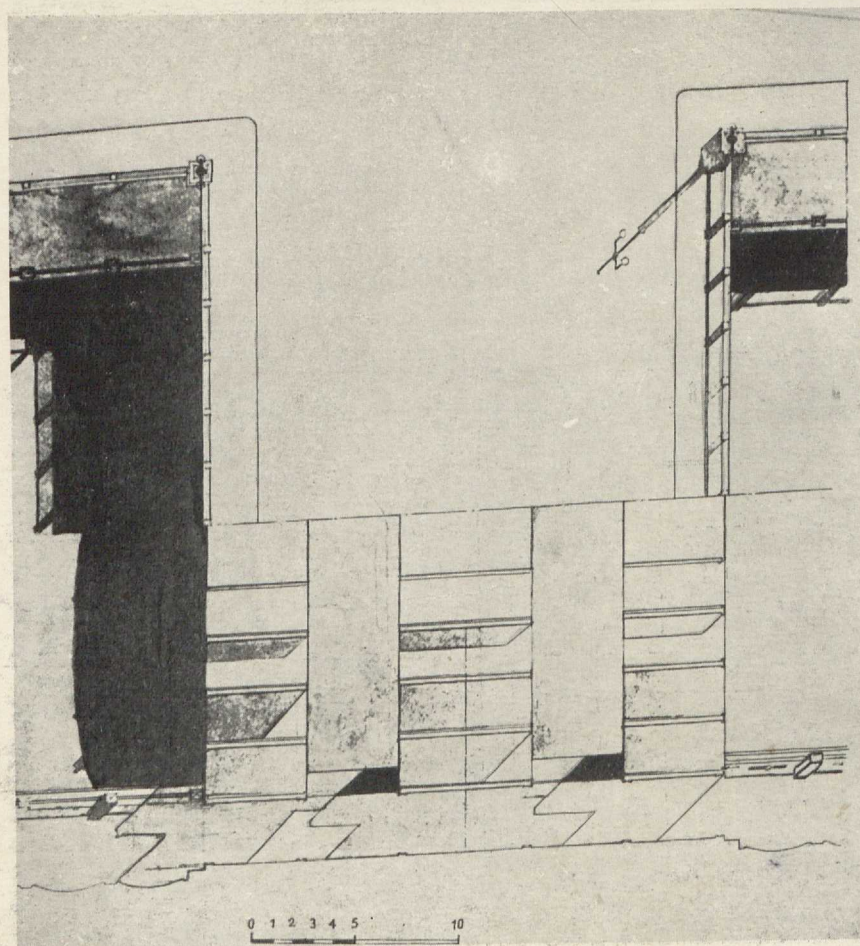
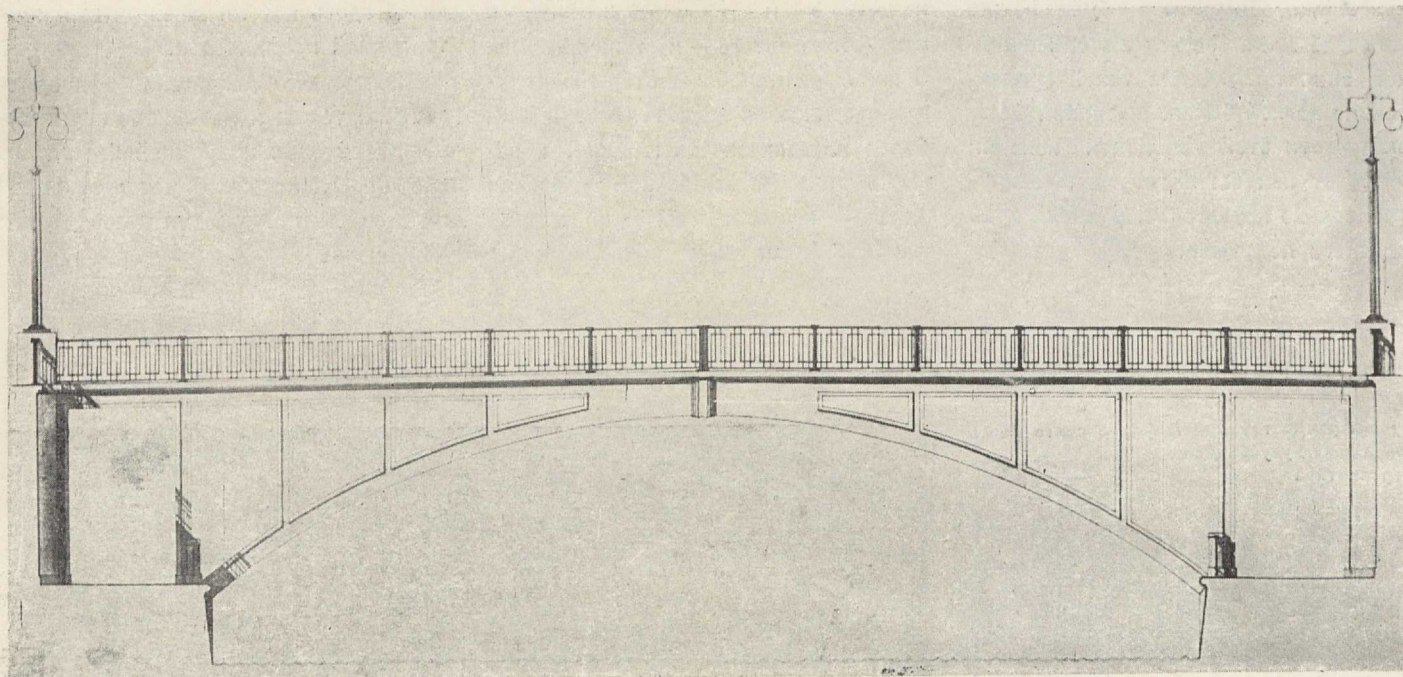
Проект реконструкции Лефортовского моста  
через реку Яузу в Москве  
План



Projet de la reconstruction du pont Léfortovski  
sur l'Iaouza à Moscou  
Plan



# Г О С П И Т А Л Ь Н Ы Й М О С Т



Проект Госпитального моста через реку Яузу  
в Москве  
Фасад и план  
Арх. К. Т. Топуридзе,  
инж. Г. Б. Броверман

Projet du pont Hospitalni sur l'Iaousa à Moscou  
Façade et plan  
Arch. K. T. Topouridzé,  
Ing. G. B. Brovermann



Этот новый железобетонный арочный мост, вполне приемлемый в своих массах, можно было бы признать удачным, если бы не ряд ошибок. Отсутствует органическая связь в месте стыка моста с подходами к нему. Неудачен также слишком ча-

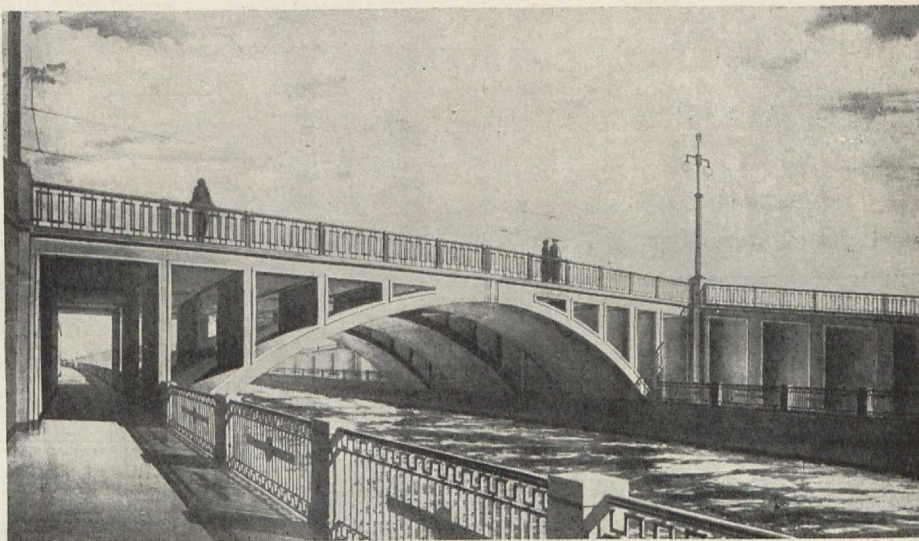
стый шаг бетонных контрфорсов в подпорной стене подходов. Не продуманы некоторые детали.

Замковый камень на монолитной железобетонной арке, устройство рамок вокруг конструкций — это ненужные и притом плохие декорации.

Неприятна, кроме того, модернистская по рисунку решетка.

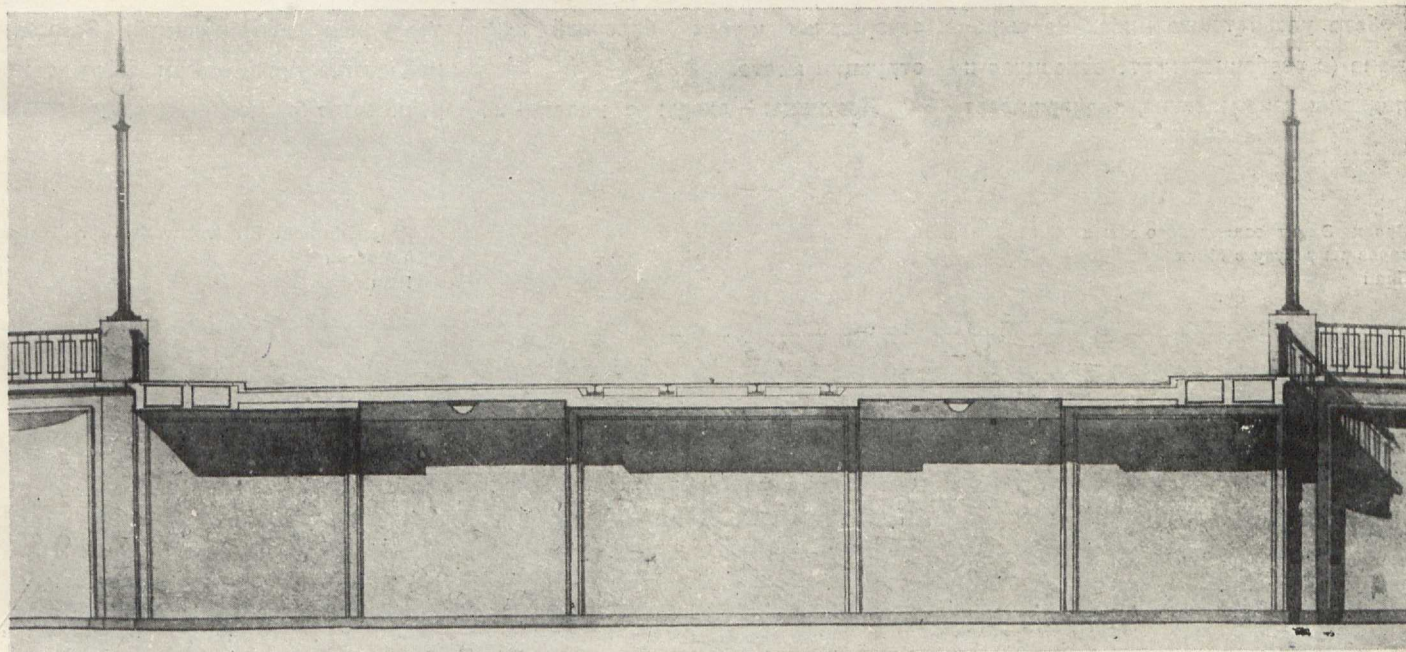
Едва ли следовало увязывать столбики решетки с ритмом железобетонных стенок, поддерживающих все верхнее строение моста в целом.

Проект Госпитального моста через реку Яузу в Москве  
Перспектива



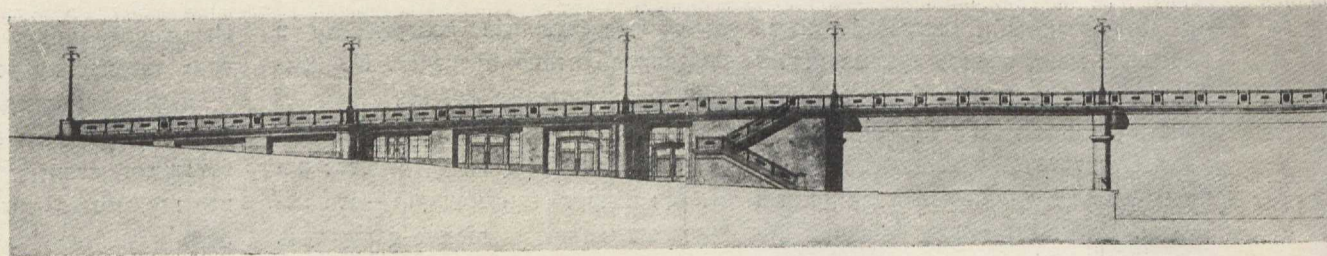
Projet du pont Hospitalni sur l'Iaouza à Moscou  
Perspective

Проект Госпитального моста через реку Яузу в Москве  
Разрез

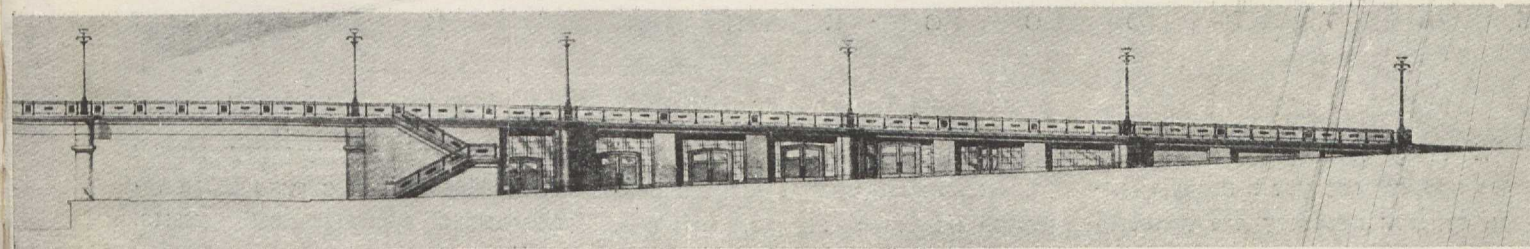


Projet du pont Hospitalni sur l'Iaouza à Moscou  
Coupe





Проект Электрозаводского (Рубцовского) моста через реку Яузу в Москве. Фасад  
Арх. И. В. Ткаченко,  
инж. Г. Б. Броверман



Projet du pont Electrozavodski (Roubtsovski) sur l'Iaousa à Moscou. Façade  
Arch. I. V. Tkatchenko,  
Ing. G. B. Brovermann

## Э Л Е К Т Р О З А В О Д С К И Й ( Р У Б Ц О В С К И Й ) М О С Т

К достоинствам проекта этого балочного трехпролетного железобетонного моста можно отнести два момента: его общую конструктивную схему и решение береговых устоев как открытой, с видом на воду, колоннады. Вся же архитектурная разработка его совершенно лишена логики.

Начать хотя бы с того, что отношение к материалу конструкции самое неопределенное, то ли это железобетон, то ли камень, то ли дерево. Работа устоя также никак не выражена (в особенности это относится к подходам); неизвестно, поддерживает

ли он балку или поддерживает только фонарь, а балка существует сама по себе.

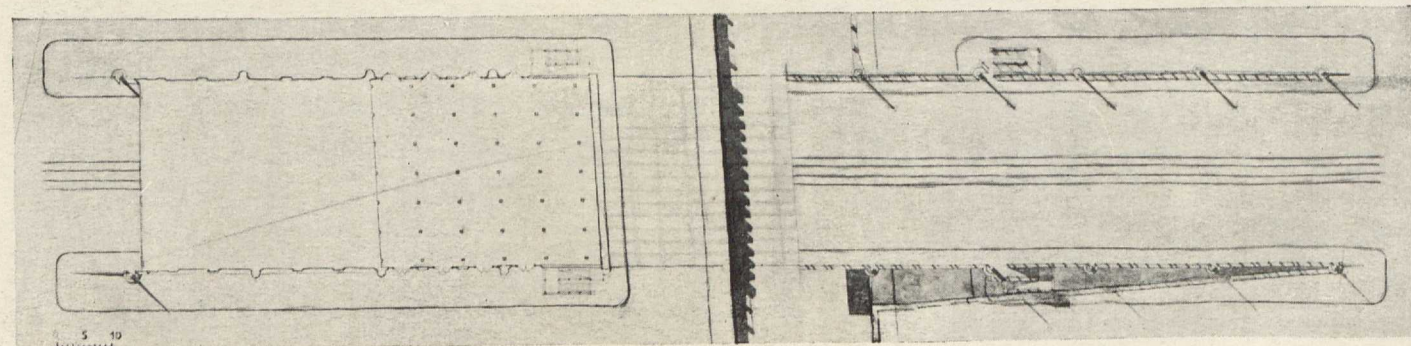
Непонятно, зачем при трехчленном делении балки (архитрав, фриз, карниз) карниз в виде вала сделан намного ниже балок. Он лишается смысла и, вследствие этого, может быть произвольно передвинут вниз или вверх или вовсе убран. Форма ворот в подходах, закругленных сверху, не вызвана никакой необходимостью и по своему характеру совершенно чужда балочной конструкции моста.

Лестницы — сходы с моста — не

связаны органически с массой моста и вдобавок сильно затесняют тротуар. У решетки, которая сама по себе приемлема, на подходах изменен ритм и тем самым созданы ненужные акценты на второстепенных опорах.

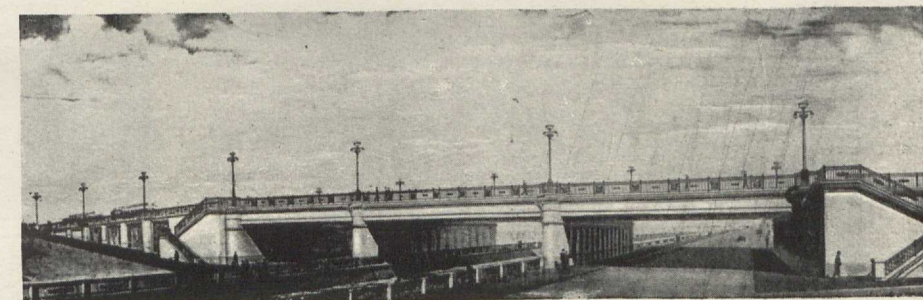
Короче, в этом проекте нет попыток выявить архитектурно-конструктивную тему. В то же время здесь нет и какой-либо последовательной попытки заменить данную реальную конструкцию другой видимой архитектурной конструкцией. Замыслу недостает правдивости. Проект хорошо было бы целиком переработать.

Проект Электрозаводского моста через реку Яузу в Москве  
План



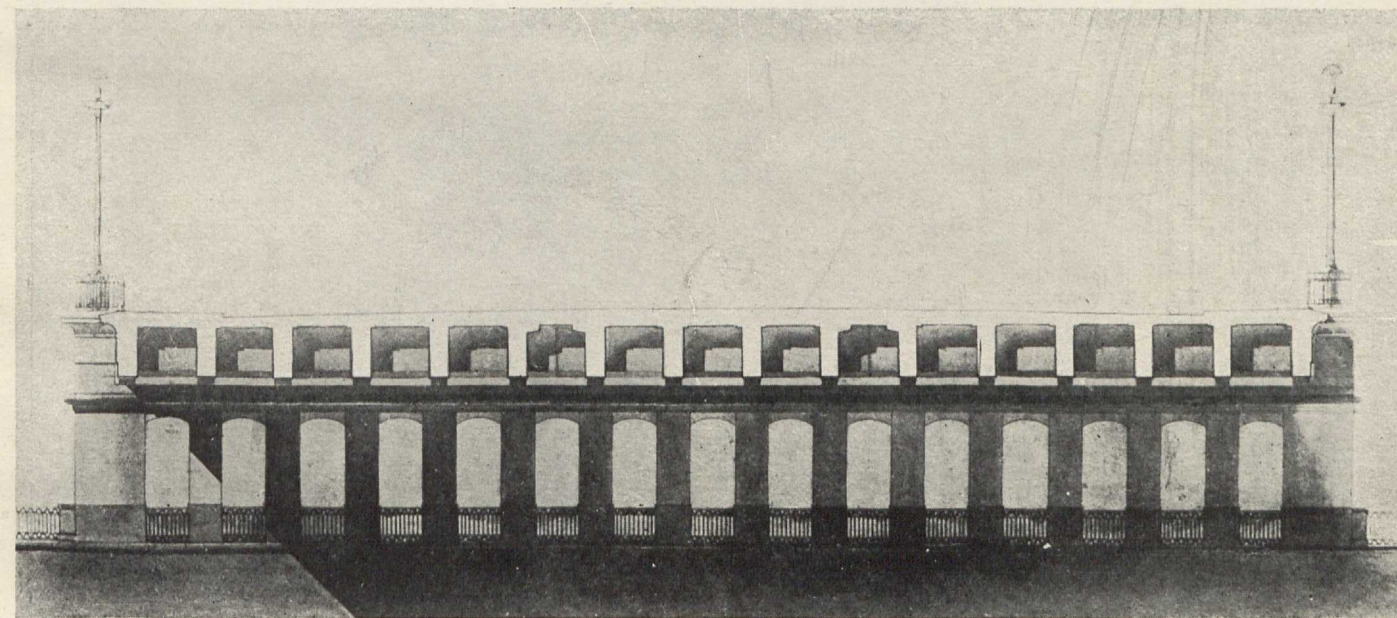
Projet du pont Electrozavodski sur l'Iaousa à Moscou  
Plan

Проект Электрозаводского моста через реку Яузу в Москве  
Перспектива



Projet du pont Electrozavodski sur l'Iaousa à Moscou  
Perspective

Проект Электрозаводского моста через реку Яузу в Москве  
Разрез



Projet du pont Electrozavodski sur l'Iaousa à Moscou  
Coupe



К числу бесспорных достоинств этого проекта следует в первую очередь отнести простоту его архитектурного и конструктивного решения.

К сожалению, и здесь применены недостаточно логичные, чисто украшательские приемы, мешающие тому, чтобы вслед простоте пришла и необходимая ясность.

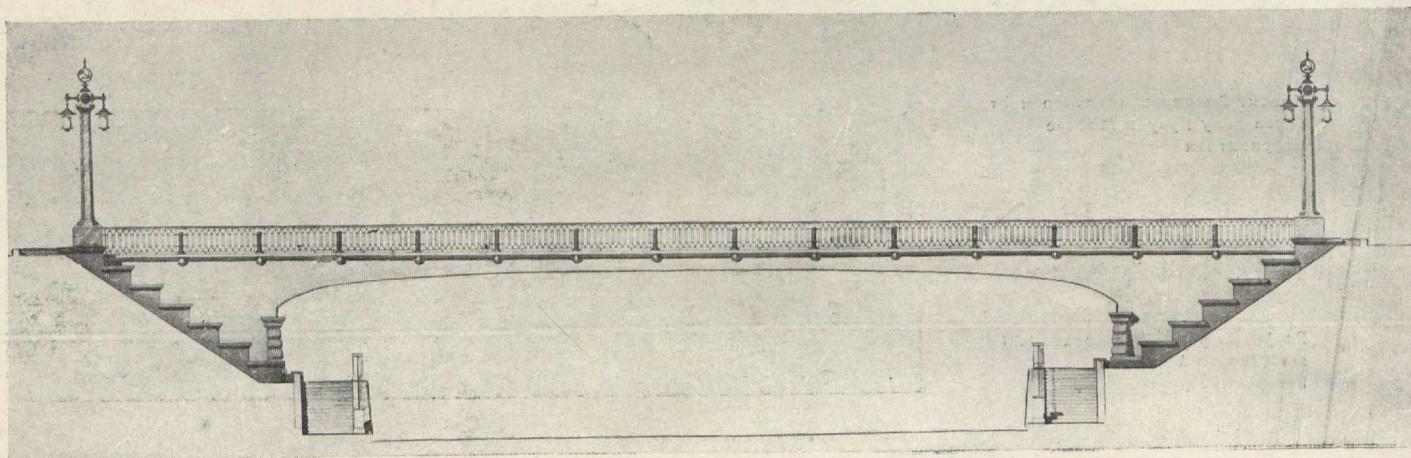
Вполне приемлемая по рисунку решетка из отдельных звеньев опирается на более низкие, чем она, столбики. Это явно не логично, тем более, что при высоте решетки больше, чем в 1 м, сквозной поручень совершенно не нужен.

Низ устоя, обращенный к реке, облицован естественным камнем. Эта облицовка имеет характер пристав-

ленной к бетонному массиву тонкой каменной стенки и в силу этого теряет всякий архитектурный смысл.

Консоли перерезают карниз и ничего не несут; ни конструктивно, ни декоративно они совершенно не оправданы.

Наконец, к отрицательным чертам проекта относится несколько вялый рисунок свода.



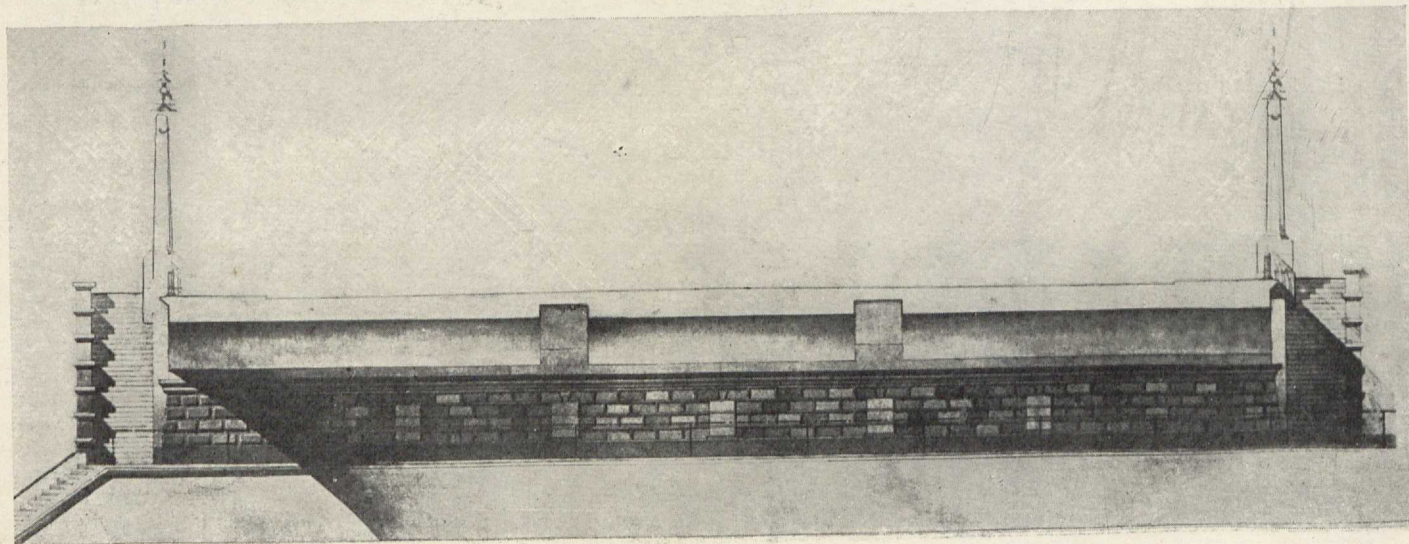
Проект Матросского моста через реку Яузу в Москве  
Фасад

Арх. И. В. Ткаченко,  
инж. Н. Я. Калмыков

Projet du pont Matrosski sur l'Iaousa à Moscou  
Façade

Arch. I. V. Tkatchenko,  
ing. N. J. Kalmykov

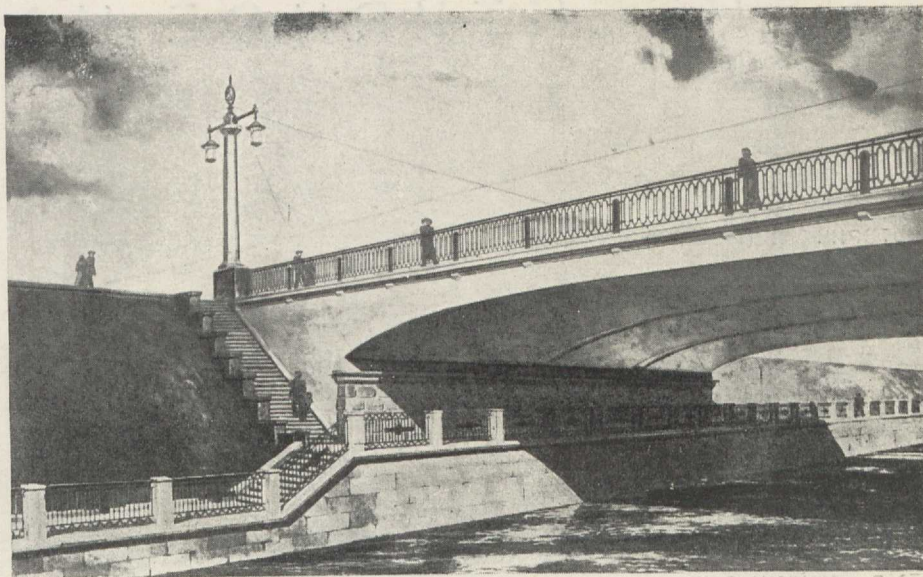
Проект Матросского моста через реку Яузу в Москве  
Разрез



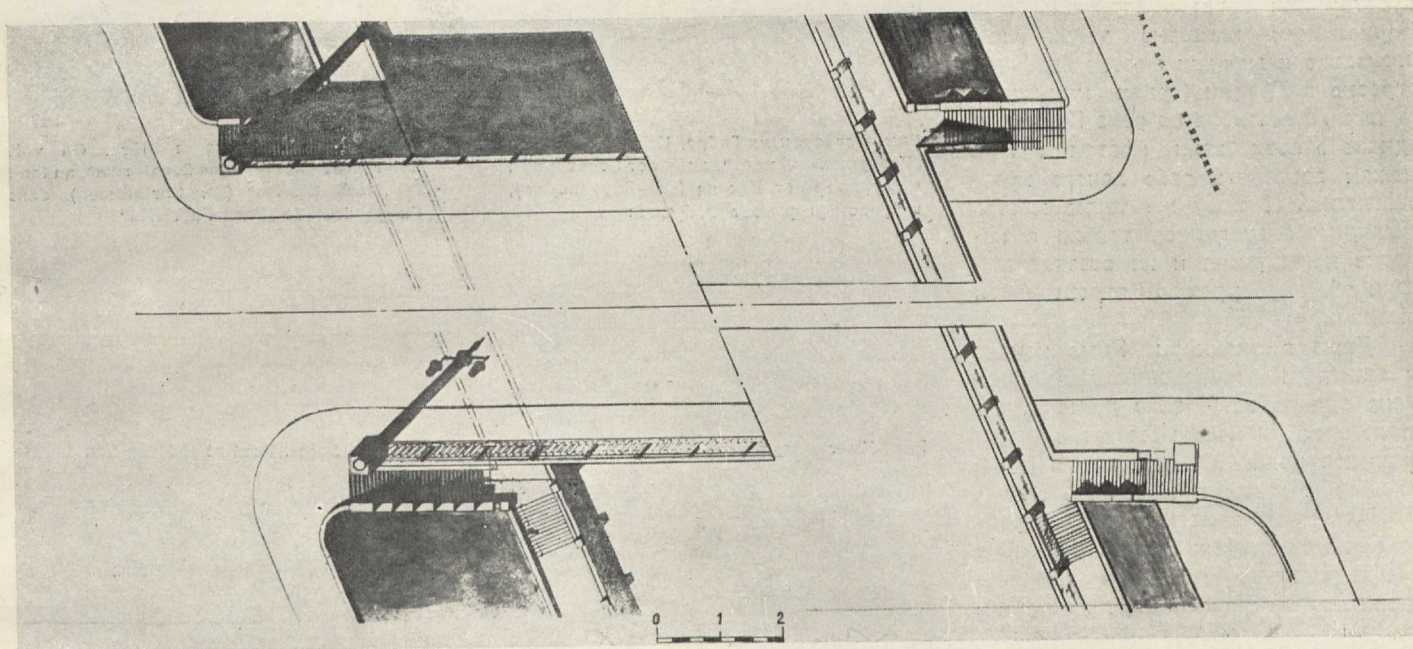
Projet du pont Matrosski sur l'Iaousa à Moscou  
Coupe



Проект Матросского моста через реку Яузу  
в Москве  
Перспектива и план



Projet du pont Matrosski sur l'Jaousa à Moscou  
Perspective et plan



Какие же выводы нужно сделать на основе анализа всех этих проектов?

К достижению правдивости архитектурного образа, цельности архитектуры моста — могут быть два пути.

Первый путь в том, чтобы полностью использовать конструкцию моста и довести ее средствами архитектуры до максимальной конструктивной выразительности, работая над ее формой, пропорциями и отделкой.

Иначе говоря, первый путь в том,

чтобы оставить конструкцию открытой и подчеркнуть архитектурно ее тему. Это путь наиболее правдивой архитектуры.

Второй путь — полностью спрятать конструкции под архитектурную декорацию, развивающую свою тему — видимость иной конструктивной темы. К такому приему иногда необходимо прибегать при неудачных конструкциях, но он, как правило, менее логичен.

В основном авторы разработанных проектов шли первым путем,

путем выражения открытой конструкции, и это несомненная их заслуга. Главная же ошибка заключалась в том, что, в ряде случаев, вводимые ими детали искажают конструктивную тему, служат простой декорацией и, нарушая логику открытой конструкции, не подчеркивают, а затемняют ее смысл.

Надо надеяться, что дальнейшая работа авторов над мостами Яузы приведет к созданию произведений, которые по праву займут подобающее им место в ансамбле Москвы.



# АРХИТЕКТУРНОЕ НАСЛЕДСТВО

## МОСТ И ГОРОД

(ИСТОРИЧЕСКИЙ ОЧЕРК)

И. НИКОЛАЕВ

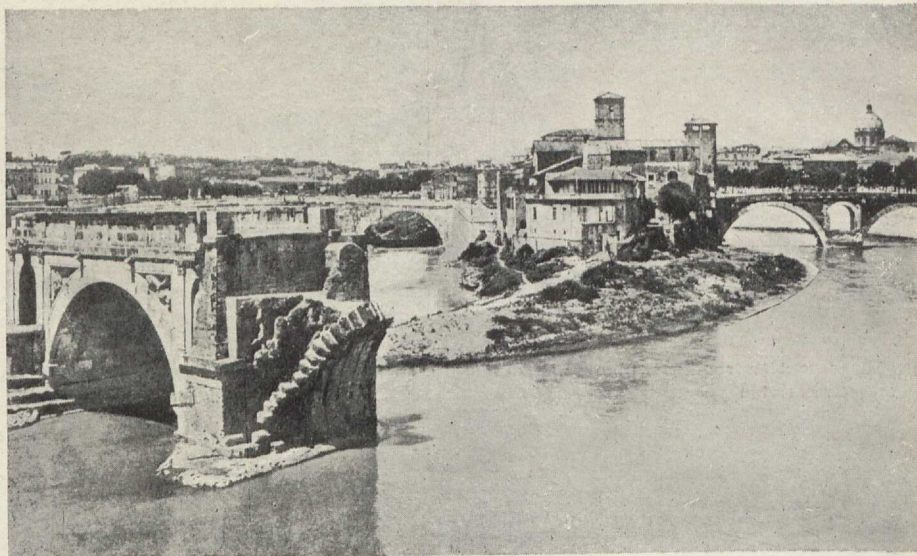
Строительству городских каменных мостов положил начало античный Рим. Есть, правда, указания на то, что в Вавилоне существовали каменные сводчатые мосты, сводчатые субструкции были обнаружены и в Иерусалиме; известно также, что несколько каменных мостов было построено в Греции (среди них один на юге Пелопонеса на реке Памизус), однако о всех этих мостах мы не можем составить себе ясного представления. К тому же такие мосты, очевидно, возводились только в порядке исключения и не соответствовали общему уровню строительной техники.

Даже в античном Риме начало каменному мостостроению было положено только во II веке до н. э. До этого времени мосты были или деревянными целиком, или имели деревянные пролеты и каменные опоры.

Интересно отметить связь строительства городских мостов в Риме с необходимостью повысить обороноспособность города в пору Республики.

Первый мост через Тибр в Риме был деревянным (*Pons sublicius*). Он, по преданию, не имел ни одной металлической детали. На нем сражался национальный герой Гораций Коклес. Заграждая путь войску Порсенны, осадившему Рим в 500 году до н. э., он давал тем самым возможность римлянам разрушить за своей спиной мост и лишить противника средств переправы. Впоследствии, когда Ганнибал в 217 году до н. э. почти подходил к римским стенам, мосты через Тибр были также разрушены.

И эти мосты были также деревянными, причем не потому, что уровень технических знаний не давал

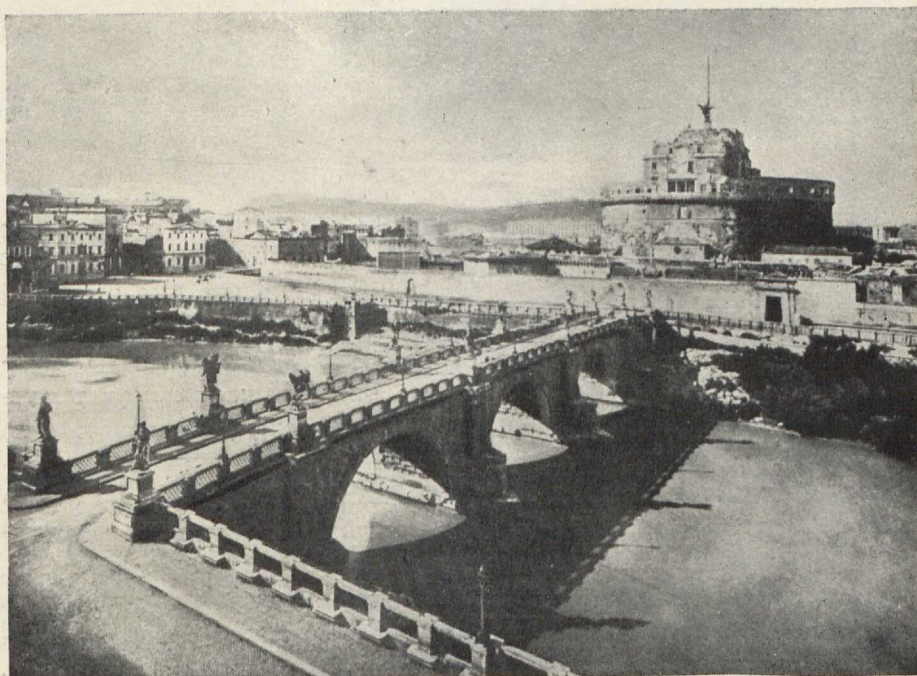


Рим. Островок на Тибре. На первом плане „Разрушенный мост“ или „Мост Сенаторов“, в глубине мост Цестия (Сан-Бартоломео), в правом углу мост Фабриция.

Rome. Petite île dans le Tibre. On voit au premier plan le „Pons Senatorum“, au fond le „Pons Cestius“ (St. Bartolomeo), dans l'angle droit le „Pons Fabricius“

Рим. Мост и замок св. Ангела

Rome. Pont et château San Angelo





Кагор. Мост Валантре. XIV век



Cahors. Pont de Valentré. XIV siècle

Так называемый „Чортов мост“ близ Лукки  
через ручей Серкио. XIV век



Pont du Diable près de Lucques sur Serchio  
XIV siècle

Флоренция. „Старый мост“ (Понте Веккио),  
за ним мост „Санта Тринита“



Florence. „Ponte Vecchio“;  
au fond le pont „Santa Trinità“



возможности перейти к каменному мостостроению, но, главным образом, потому, что деревянные мосты легче было при надобности разрушить.

Пока не была окончательно обеспечена безопасность города, каменные мосты не строились. Через 20 лет после второй пунической войны, в 181 году до н. э. поблизости от того места, где раньше стоял «*Pons publicus*», был построен новый деревянный мост на каменных опорах — так называемый «Мост сенаторов». Лишь после окончательной победы Рима в третью пуническую войну, когда ненавистный Карфаген был дотла уничтожен, взялись за постройку первого целиком каменного моста (142 год до н. э.).

О качестве этой постройки можно судить по тому, что мост простоял 1700 лет, пока в 1575 году не был капитально реставрирован. В реставрированном виде он простоял 23 года и рухнул во время наводнения в 1598 году. При реставрации моста архитектор Маттео ди Кастелло заботился больше о скульптурном его оформлении и не доглядел за тем, что подрядчик, производивший каменные работы, заменил античный камень бутом. Почти перед самой смертью Микеланджело этому великому мастеру была поручена реконструкция моста, но вскоре заказ был отобран по той, якобы, причине, что Микеланджело тратил слишком много камня. Отсюда ясно, что Микеланджело, как опытный строитель, отдавал себе отчет в необходимости больших затрат на ремонт моста, простоявшего более полутора тысячелетия.

Из пяти арочных пролетов этого моста до нашего времени сохранился один пролет. Очертания арки — полуокружность, пролет 24,4 м. Устой шириной в 7,92 м облегчен нишей, отвечавшей античной разгрузочной арочке, составлявшей особенность римских мостов республиканского периода. Рельефы на щековых стенах моста относятся к эпохе Возрождения, первоначально мост был оформлен скромнее.

Руины этого моста дали повод к его современному названию «*Ponte rotto*» («разрушенный мост»).

Следующими по времени сооружениями были два моста, соединявшие Тибрский остров с обоими берегами, — левый по течению назывался мостом Фабриция, правый — мостом Цестия. Оба моста построены в 69 —

56 гг. до н. э., т. е. совпадают с началом деятельности Юлия Цезаря. К этому времени внешние враги были окончательно обезврежены и не угрожали Риму. Внутренний враг, Спартак со своей армией рабов за 3 года до того был также уничтожен.

Раньше построен был мост Фабриция, соединяющий остров Тибра с левой стороной города, Яникульская правая сторона города в те времена еще не была застроена. Этим и объясняется тот факт, что мост Фабриция был построен раньше моста Цестия и получил более богатое и изящное оформление.

Прекрасно сохранившийся до наших дней мост Фабриция имеет две больших круговых арки в 24,5 м и 24,25 м и среднюю опору с малой аркой пролетом в 6 м. Пять арок несколько приподняты над центром, вследствие чего он кажется слегка сегментным. Притеска камней в арках сделана артистически, благодаря чему мост устоял на протяжении двух тысячелетий, несмотря на сильнейшие наводнения и землетрясения<sup>1</sup>.

Однако, кроме стремления к прочности, уже в этих ранних мостах времен Республики сказались отношения римлян к мосту, как к элементу городского ансамбля. Особенно ясным это становится при анализе композиции моста Фабриция. Здесь очевидно стремление архитектора связать общую композицию с пропорциями и детализировкой. Отношение большой арки к малой равно 4 : 1, средней опоры к пролету 1 : 2, высота пилястр к пролету 1 : 1, ширина моста относится к малой арке как 1 : 1, ширина моста к большой арке как 4 : 1. Верхняя линия моста (проезжая часть и парапет) — горизонтальна, на среднем участке, от середины больших пролетов она слегка спускается к берегам. Профилировка тяг и пилястр оригинальна и смела по рисунку (сильно вынесенный каблук несет полку).

Необходимо учесть, что, несмотря на широкое применение бетона в арках и сводах гражданских зданий, римляне в мостостроении прибегали за очень редкими исключениями, только к квадратной кладке без раствора. Можно реально себе представить искусство притески травестиновых клиньев, если учесть, что поверхность постели составляла от 1,5 × 1,5 до 1,5 × 9 м в каждом из клиньев, число которых в каждой арке по фасаду достигало 60. Малейшая выпуклость привела бы здесь к неравномерности напряжения и вызвала бы трещины и впоследствии разрушения.

Мост Цестия был частично перестроен в конце XIX века в связи с очисткой русла Тибра. Первоначально он имел среднюю арку в 22,5 м и две крайние по 5,6 м. По прочности он не уступает мосту Фабриция, но выполнен грубее, хотя, повидимому, с соблюдением тех же принципов, что и мост Фабриция.

Типичными для всех этих трех мостов (мосты: Сенаторов, Фабриция, Цестия) являются устои, самостоятельно воспринимающие нагрузку от каждого пролета, благодаря наличию разгрузочной арки. Хотя устройство последней и объясняет потребностью создать дополнительные сечения для паводка, все же главное заключалось в ином, именно — в стремлении изолировать один пролет от другого, чтобы иметь возможность при случае разрушить один пролет и сохранить часть моста. Такое подчинение архитектуры моста требованиям обороны города было характерно для республиканского времени, когда Рим неоднократно подвергался опасности. Однако строитель моста отдавал себе также отчет в композиционном значении арки как архитектурной темы и трактовал ее в двух контрастных масштабах. Это видно из того, что и мост Фабриция, и мост Цестия имели малые арки уже в пределах береговых устоев, у самых краев. Утилитарного назначения они не имели и были поэтому впоследствии застроены, отчего архитектура этих мостов сильно проиграла.

Создав мосты Цестия и Фабриция, связанные архитектурно с островом и набережной, римляне показали себя творцами ансамбля, и в этом отношении их учениками являлись мастера Возрождения.

В императорскую пору римляне также всегда стремились увязать мост с архитектурным ансамблем города. Мост Адриана, служивший подходом к мавзолею Адриана (ныне замок св. Ангела), относится ко времени высшего расцвета римского мостостроения. Отношения и пропорции здесь усложнены и не столь ясно подчинены кратности. Арки снабжены архивольтами, обломы изысканы, введена скульптура. Мост, связанный верхней линией с берегами, невысок, отчего и пролеты даны сравнительно меньших размеров (18 м). На опорах отсутствует разгрузочная арка, опора оформлена тяжелее и монументальнее выражает свою сущность.



Этот мост, построенный почти одновременно с мавзолеем Адриана, в 136 году н. э., не предназначался для городского движения и имел вместе с мавзолеем чисто мемориальное назначение. Тем не менее, он шире всех прочих мостов (ширина его 11 м), что объясняется тем, что по нему проходили процессии, а также желанием строителя придать преобладание горизонтали в сечении моста, поскольку он является подступом к надгробию.

Надо отдать должное строителю этого моста: мост монументален и органично увязан с мавзолеем. Здесь совершенно очевидно полное овладение техникой, которая позволяет, не принижая инженерное искусство, поставить его на службу архитектурной идее.

Палладио, а до него Альберти, утверждали, что мост Адриана в древности имел покрытие. Альберти указывает даже число мраморных колонн, именно 42, на которых лежал архитрав и бронзовое покрытие с замечательным убранством, остатки которого он «созерцал с благоговением».

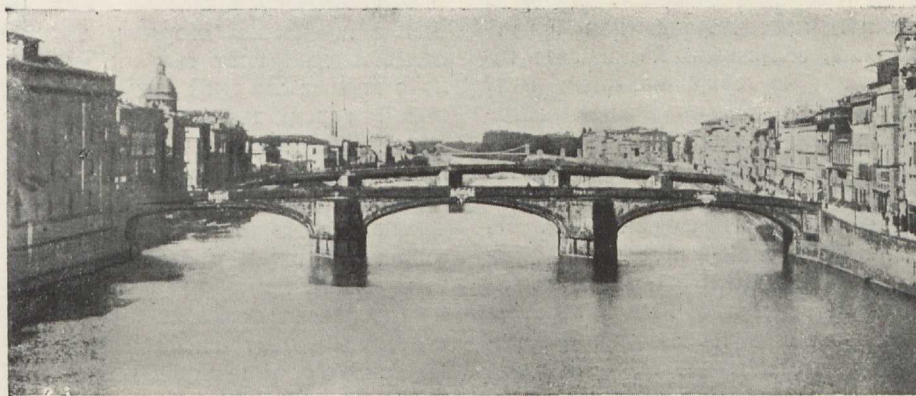
Именно Альберти папа Николай V поручил восстановление галлерей на мосту после катастрофы 1450 года. В этом году праздничная процессия пилигримов, следовавшая за папой, который ехал на осле (шествие на «осляти») заполнила мост и, напирая на парапет, опрокинула его, вследствие чего 150 человек утонуло в Тибре.

Альберти мог «созерцать» остатки римских галлерей моста, очевидно, только во время последующих солидных реконструктивных работ. Но о них Альберти не обмолвился ни одним словом, хотя его труд писался в те же годы<sup>1</sup>. Одновременно с Альберти был привлечен к работе А. Росселино, который выполнил новый парапет и соорудил две, впоследствии разрушенные, капеллы у въезда на мост<sup>2</sup>.

Возвращаясь вновь к античному Риму, упомянем, что наряду с перечисленными четырьмя мостами: Сенаторов, Фабриция, Цестия, Адриана,

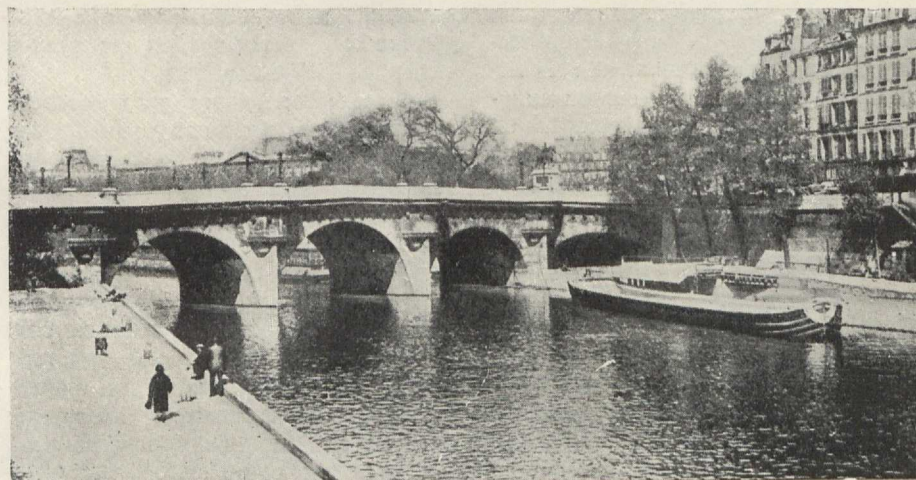
<sup>1</sup> Это объясняется тем, что свой труд Альберти посвятил и читал папе Николаю V, с которым и приключилась эта история, о которой лучше было молчать.

<sup>2</sup> Современные статуи, украшающие мост, принадлежат Бернини и его ученикам. Лично Бернини принадлежит ангел с крестом.



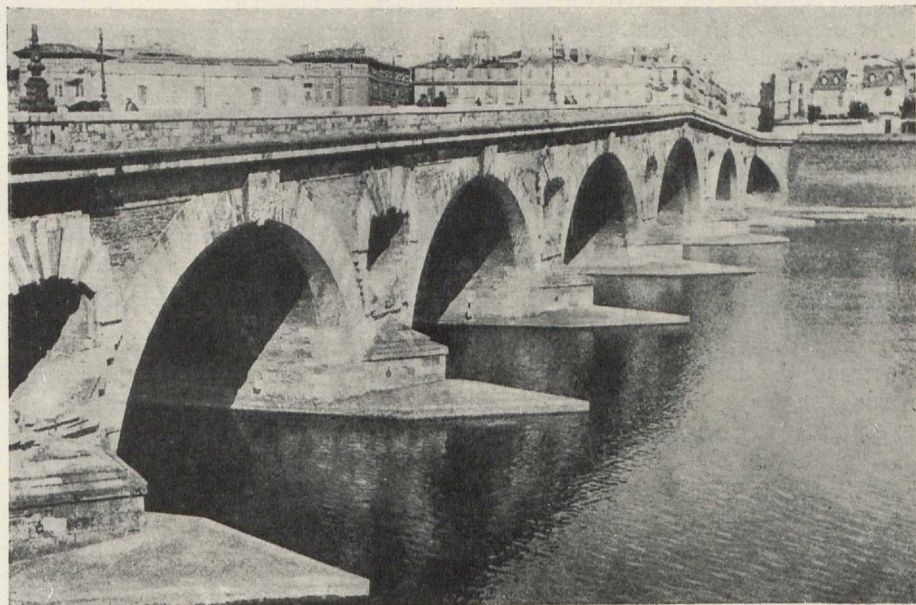
Флоренция. Мост «Санта Тринита». 1567-1570 гг.  
Арх. Б. Амманати

Florence. Pont «Santa Trinità». 1567-1570  
Arch. B. Ammanati



Париж. Новый мост (через узкий рукав Сены)  
1588-1607 гг.  
Арх. Дюсерсо и Маршан

Paris. Pont-Neuf  
1588-1607  
Arch. du Ser eau et Marchant



Тулуза. Старый мост. 1542-1632 гг.  
Арх. Пьер Суффрон и Жак Лемерсье

Toulouse. Vieux pont. 1542-1632  
Arch. Pierre Souffron et Jacques Lemercier



город имел еще несколько мостов, а именно: мост Нерона или Триумфальный, оформленный наиболее богато, но не сохранившийся, мост Аврелия — ныне Ponte sisto, капитально переделанный впоследствии папой Сикстом, мост императора Проба и мост Агриппы (последние два моста также не сохранились). Не считая республиканского моста Милвия, находившегося в нескольких километрах от города, Рим императорской поры имел не менее чем 8 мостов через Тибр, что было, конечно, роскошью для своего времени. Река, таким образом, впервые вошла как органическая часть города в его ансамбль.

Отметим, что скромные греки, понимавшие трудности сооружения мостов, свои города строили или на побережье моря, или на возвышенности, где река не разрывала бы на две половины город, чему, впрочем, способствовала и природа Пелопонеса, не имеющего значительных рек, даже таких, как Тибр (предельная ширина последнего 100 м). Римляне, покрыв всю империю сетью дорог с мостами, избирали и в Британии, и в Африке, и в Испании, и в Галлии, и в других провинциях места для поселений, отнюдь не боясь и не избегая рек, потому что они были великими мостостроителями.

Позже, почти на доброе тысячелетие это искусство было забыто.

В период раннего средневековья нельзя говорить о городском мостостроении. Если в это время и начинается возрождаться античная техника, то используется она совсем в другом направлении. Средневековые мосты очень узки, они отличаются большой высотой и ломаной линией своего плана. По концам моста, а иногда на средней горбине, помещались башни, где взималась плата за проезд. На всем протяжении дороги феодал всячески стремился «законно» ограбить купца. Мост в этом отношении открывал особенно благоприятные возможности. Известны случаи, когда феодалы строили мосты на ровном месте только для того, чтобы брать налог с проезжающих купцов. Наряду с этим, мост в средние века играл также оборонную роль.

Строительство новых городов относится к периоду позднего средневековья, когда о безопасности нельзя было и думать. Река при этом, как

и в раннереспубликанском Риме, являлась средством обороны, которой стационарный мост мог бы мешать, но с первых же дней существования любой город все же нуждался в транспорте для торговли и снабжения. Поэтому устройство моста в эту пору рассматривалось как печальная необходимость в том случае, если город стоял у реки. Более одного моста при этом не делали и противоположный берег не заселяли. Самый мост снабжался боевыми башнями, а пропуск через мост осложнялся десятком разнообразных препятствий. Таков замечательный по качеству выполнения и своеобразной живописности и красоте средневековый мост Валантре в Кагоре (Франция), относящийся к второй половине XIV века.

В эпоху позднего средневековья мостостроение достигло довольно высокого технического совершенства, как и вообще каменное строительное искусство. Однако о сознательном включении в это время городского моста в ансамбль города не приходится говорить. Если река не рассматривалась как оборонный пояс, ею пользовались лишь как сточной канавой. Старые средневековые мосты Лондона, Парижа, Флоренции застроены домами, для которых соседство реки представляло лишь канализационные удобства. Река как фактор ансамбля совершенно не используется. Поэтому о мостах и о набережных можно говорить только как об узко утилитарных сооружениях.

Возрождение античного понимания архитектурного ансамбля, и в частности городского мостостроения, относится к XV—XVI вв.

Альберти в главе VI восьмой книги «О главных городских улицах» пишет: «Части улицы, которым особенно пристали украшения, следующие: мосты, перекрестки, театр... Так я начну с моста, поскольку он важнейшая часть улицы».

Характерно, что мосту Альберти отводит первое место, подчеркивая его значение даже при сопоставлении с городской площадью («перекрестком»).

Через 100 с лишним лет после Альберти Палладио возрождает идею крытого моста, ссылаясь на античность. Дело, конечно, не в этой ссылке, тем более, что крытые мосты не типичны для античности. Возникновение крытых мостов эпохи Возро-

ждения объясняется тем, что улица, и вместе с ней и мост, получает торговое значение. Палладио не только защищал в теории идею крытого моста. Он подал на конкурс венецианского моста Риальто известный проект трехпролетного моста с колоннадой и тремя портиками (в середине и по краям). Проект Палладио, вследствие громоздкости и дороговизны, не был принят, но строитель осуществленного и сохранившегося до наших дней моста Риальто (1588—1592) — арх. Антонио да Понте использовал идею Палладио, создав портики для магазинов, расположенных двумя рядами вдоль моста. Антонио да Понте, следуя мысли Палладио, тоже прорывает в середине ряды магазинов и дает лоджию, раскрывающую вид на канал Гранде.

Мост Риальто имеет одну арку пролетом в 27 м и шириной в 22 м и облицован мрамором. В той же Венеции вырабатывается и малая форма моста, примером которой может служить мост Вздохов, соединяющий палатцу Дожей переходом в 11 м с городской тюрьмой. Мост этот, строительство которого некоторые источники приписывают тому же Антонио да Понте, носит на себе черты поздней архитектуры Возрождения и интересен повторением мотива сегментно-эллиптической арки во фронтоне. Мост здесь становится уже органической частью сооружения и по своим деталям увязан со всеми прочими элементами здания. Наряду с Венецией и другие города Италии — Флоренция, Пиза, Верона, обогатившиеся на торговле в XVI веке, начинают благоустраивать свои реки, сооружая каменные набережные и мосты.

Если по Альберти мост есть часть улицы и его верхнее строение (мостовая, панели, парапет, статуи и другие украшения) должно продолжать улицу, то еще более естественно было бы определить мост как часть ансамбля набережной. Альберти не мог об этом думать, так как для такой трактовки моста не настало еще время. Но уже Палладио в проектах своих мостов на щековых стенах, над опорами делает ниши со статуями, которые не видны с самого моста и открываются взору только с реки и набережных. По этой детали оформления моста можно судить о сдвигах, происшедших в понимании роли моста за столетие,



Современнику Палладио, скульптору, архитектору и вместе с тем талантливому инженеру Б. Амманати, выпала честь дальнейшего развития искусства мостостроения. Ему после ужасного наводнения 1557 года было поручено строительство моста св. Троицы (St. Trinita) во Флоренции. Наводнение было так велико, что затопило набережную и мосты, которые, за исключением понте Веккио, не устояли. Б. Амманати имел возможность наблюдать все разрушения, произведенные паводком. Вероятно, это и помогло ему вывести из опыта новые законы, примененные при строительстве нового моста, который был открыт в 1570 году.

Композиция моста Амманати трехарочная: средняя арка имеет пролет в 29 м, две крайние — в 26 м. Такие отношения и самую форму рекомендует и Палладио, исходя из требования гармоничности, законченности моста. Опора составляет 7,8 м толщины, т.-е. 1:35 от пролета. Форма кривой свода плоско-эллиптическая с плавным переходом к опоре, что резко выделяет мост Амманати из ряда других (укажем хотя бы на мост Медзо в Пизе того же времени, сходный по форме, но имеющий простые сегментные арки).

Подъем стрелы составляет  $\frac{1}{7}$ , в то время как в средневековых мостах он был равен  $\frac{1}{5}$  и  $\frac{1}{6}$ . Толщина свода в замке 1:30, что далеко оставляет за собой все допустимые нормы. Тонкость свода, огромный пролет, сложная плавная кривая, очень плоский подъем, компактность опоры — резко выделяют это несравненное сооружение.

Мост имеет в каждом пролете по мраморному картушу. По концам его стоят статуи, изображающие времена года. Его линия находится в уровне набережных и имеет очень легкий и плавный подъем в середине. Таким образом этот мост завершил во всей своей композиции развитие мостов городского типа и включился как полноценное слагаемое в ансамбль.

Следующая эпоха расцвета мостостроения наступает во Франции в XVII—XVIII вв. Здесь, так же как и в Италии, сохранились замечательные традиции античного мостостроения. Именно во Франции сформировались за два столетия новые принципы каменного мостостроения, блестяще завершенные инженером Перроне, который, начав с поклонения

Венеция  
„Мост Вздохов“



Venise  
„Ponte dei Sospiri“

Венеция. Мост Риальто  
Арх. Антонио да Понте



Venise. Pont du Rialto  
Arch. Antonio da Ponte



античной технике, кончил ее отрицанием. Промежуточная опора Перроне, лишенная сопротивления одностороннему распору, создает ничтожные сечения по сравнению с римской опорой, порознь воспринимающей распор с каждой стороны. Впервые мост теоретически и практически становится многопролетным.

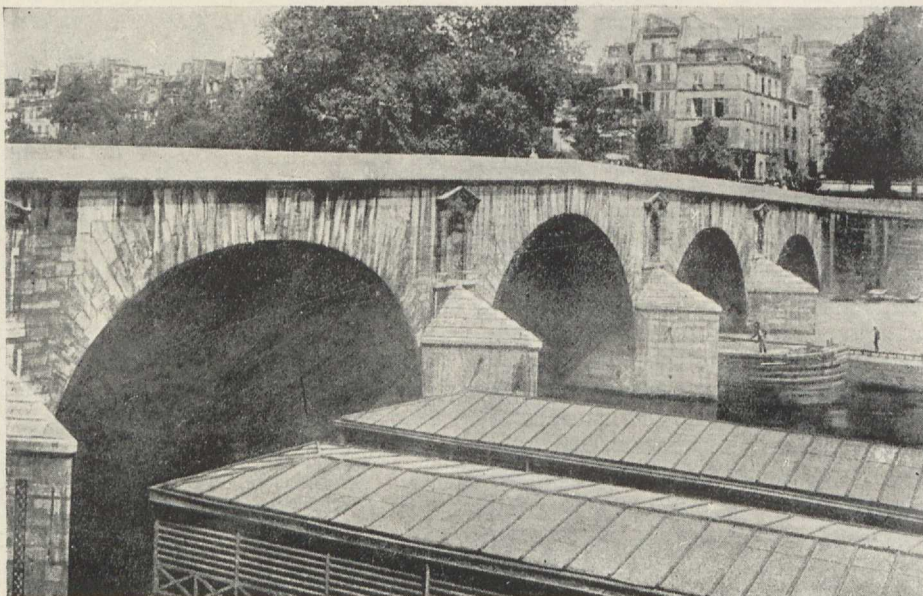
Широкие реки Франции ставили по-иному, чем в Италии, проблему длины моста и его многопролетности. Забегая несколько вперед, обратимся к мосту в Блуа (1716—1724 гг.), постройки известного арх. Габриэля. Строгость и изящество линии моста и его скульптурного оформления роднят его с мостом Б. Амманати. Но новый фактор здесь — длина: мост имеет 11 эллиптических арок по 18 м пролетом и среднюю арку — 26 м с общей длиной около 200 м. Замечательно, что, несмотря на компактность опор этого моста и произведенное дважды (в 1793 г. и 1870 г.) разрушение одной из арок, оставшая часть прекрасно устояла до нашего времени.

Интересен старый мост в Тулузе, начатый еще в 1532 году и оконченный 100 лет спустя, по проекту арх. Пьера Суффрон и Жака Лемерсье. Мост имеет семь пролетов, из которых наибольший достигает 35 м. Здесь впервые во Франции была применена эллиптическая арка. Разгрузные отверстия напоминают римский тип моста, но вместе с тем трактованы в характере французского Возрождения.

Не менее интересны мосты Парижа, начатые строительством с конца XVI века.

«Новый мост» (Pont Neuf) в Париже, построенный в 1588—1607 гг. по проекту арх. Дюсерсо и Маршан, перекрывает два протока реки Сены: широкий проток перекрывает семью полуциркульными арками, узкий — пятью такими же арками. Заостренная против течения опора несет полукруглый балкон, весь же мост увенчан выступающим на скульптурных консолях карнизом.

Мост Мари в Париже выстроен в 1614—1635 гг. 6-пролетным с наибольшим (эллиптическим) пролетом в 18 м, при остальных полуциркульных арках. Быки имеют остроугольное окончание и обычное для французских мостов пирамидальное завершение, расчлененное горизонталями, напоминая черепичную кровлю. Как и в



Париж. «Мост Мари». 1614—1635 гг.  
Арх. Кристоф Мари

Paris. Pont Marie. 1614—1635  
Arch. Christophe Marie

«Новом мосте», кладка щековой арки перевязана с кладкой стены, которая дана совершенно гладкой, без всякого намека на архивольт. Гладкий парапет на слегка выступающем карнизе, образованном свисающей плитой проезжей части, еще больше здесь подчеркивает сходство с античными мостами. Декоративные ниши явно заимствованы с моста Августа в Римини.

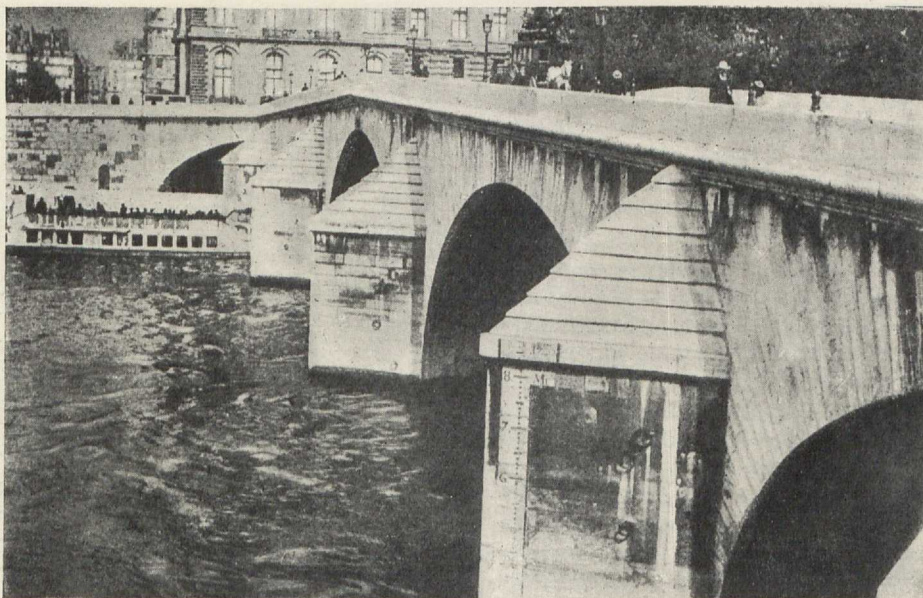
Королевский мост в Париже, вы-

строенный в 1685—1687 гг. по проекту известного французского архитектора Жюль Ардуэн Мансара, соединив в себе черты ранних мостов Парижа, послужил впоследствии образцом для многих других (мост Блуа — арх. Габриэль, 1716—1724 гг., мост в Орлеане — арх. Хюпо, 1751—1761 гг.).

Отличительной чертой этого моста является строгость и красота пропорций, свойственные вообще французской архитектуре XVII века.

Париж. «Королевский мост». 1685—1687 гг.  
Арх. Жюль Ардуэн Мансар,  
инж. Франсуа Ромэн

Paris. Pont Royal. 1685—1687  
Arch. Jules Hardouin Mansard,  
ing. François Romain





Гладкие щековые стены, треугольные волнорезы быков, покрытые пирамидальным завершением, гладкий простой парапет и одна карнизная тяга — таковы немногочисленные пластические средства сооружения. Форма эллиптической арки здесь окончательно укрепилась; все 9 пролетов с эллиптическими арками. Пролет последних достигает 22 м.

В 1716 году в Париже была основана школа строительства мостов и дорог, сыгравшая в последующем развитии мостостроения решающую роль. Мостостроение перешло в руки инженеров, и с этого времени наметился разрыв между архитектором и инженером. Архитектор выступает теперь чаще всего только в роли украшателя.

Инженеры, вышедшие из этой школы, хотя и способствуют быстрому техническому прогрессу, но архитектурное качество моста падает: пропорции ухудшаются, детали приобретают чисто декоративное значение и теряют свое изящество. Только Перроне (1708—1794 гг.) счастливо сочетал редкую изобретательность инженера, талант зодчего и знания ученого гидравлика. Стоя во главе государственного строительства мостов и дорог и получив широкую возможность экспериментирования, он в своих стройках довел стрель под'ема сегментных арок с  $\frac{1}{7}$  до  $\frac{1}{13}$ . Убедившись в том, что экономически нецелесообразно считаться с односторонним распором, который особенно сильно возрос от уплотнения арок, Перроне решился при постройке моста в Нейи через Сену, под Парижем (1768—1774 гг.) упереть друг в друга пять соседних арок, что уничтожило распор и привело лишь к одной вертикальной нагрузке опоры. Проект был встречен в штыки консервативными инженерами, но вопреки их предсказаниям мост устоял и доныне.

Мост Согласия в Париже (1786—1794 гг.) — последнее и наиболее значительное сооружение Перроне. Здесь опора доведена до толщины 1:10 пролета<sup>1</sup>. Мост имеет пять арок с пролетами 21—28 м со стрелой под'ема  $\frac{1}{10}$ . Опоры — толщиной в 2,7 м. По проекту, мост был задуман смелее и архитектурно органичнее: на аттике, над опорами, предполагалось поставить большие обелиски. Самые

<sup>1</sup> В римских мостах толщина опоры составляет обычно  $\frac{1}{3}$  и  $\frac{1}{5}$  пролета.



Блуа. Мост. 1716—1724 гг.  
Арх. Габриэль

Pont de Blois. 1716—1724  
Arch. Gabriel

же колонны были запроектированы несущими, что еще больше облегчало опору. В осуществленном месте пропорции ордера искажены, однако, несмотря на это, мост остается интереснейшим памятником инженерного зодчества.

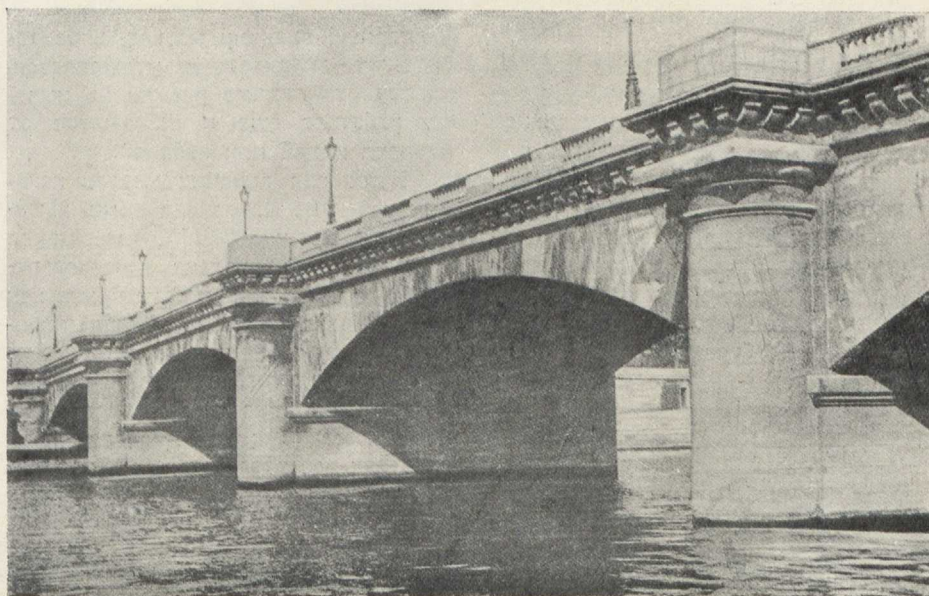
В 1796 году Тельфорд в Англии выстроил первый металлический мост арочного типа. В том же году в Америке Джемс Финлей построил новый цепной железный мост.

XIX век дает картину соперничества камня и металла и обеспечивает победу последнему. Каменное строительство мостов, за редкими исключениями (мосты Сежурнэ), деградирует.

Металлический мост ставит новые задачи в ансамбле города. Советскому архитектору в этой области предстоит найти новые решения, достойные социалистического города.

Париж. Мост „Де ла Конкорд“ (Согласия)  
1786—1794 гг.  
Арх. Перроне

Paris. Pont de la Concorde  
1786—1794  
Arch. Perronet





# З А Р У Б Е Ж О М

Бруклинский мост  
Нью-Йорк  
Вид из Бруклина  
На заднем плане  
Манхеттен



Pont de Brooklyn  
New-York  
Vue prise de Brooklyn,  
montrant à l'arrière-plan  
le quartier de Manhattan

## НЬЮ-ИОРКСКИЕ МОСТЫ

А. ЕРЧЕНКО

Грандиозные висячие мосты США известны не менее, чем небоскребы этой страны передовой строительной техники.

Главной несущей конструкцией мостов этого типа являются цепи или кабели, перекинутые через башнеобразные пилоны и заделанные либо в кладке береговых массивов (анкерных устоев), либо непосредственно в скале, если на берегу имеется достаточно твердая порода.

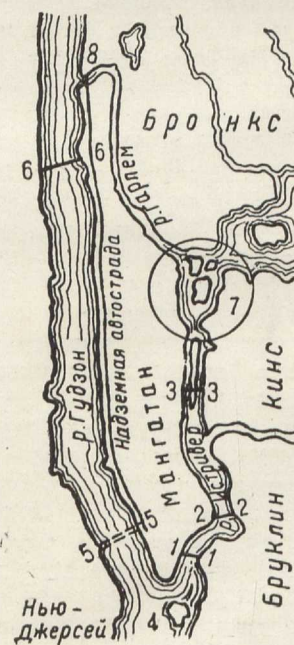
Таким образом, наличие благоприятных грунтов (скала, гравий) является первым и неперменным условием при выборе висячей системы для моста. Правда, при пролете до 300 м возможно закреплять несущие цепи или кабели не в береговых ан-

керных массивах, а в ферме жесткости, подвешенной к цепям и несущей проезжую часть моста. Но такие безраспорные висячие мосты, являясь менее экономичными, в то же время и с внешней стороны выглядят хуже, чем распорные. Ферма жесткости, слабо нагруженная в распорных висячих мостах, в безраспорных значительно утяжеляется, потому что помимо работы на изгиб она работает еще и на сжатие от распора цепей или кабелей.

Цепи для висячих мостов изготовляются из материала очень высокой прочности; в США в этих целях применяется проволока высокосортной тигельной стали. В то время как в клепанных элементах металлических конструкций даже при применении высокосортной строительной стали напряжение не должно превышать  $2100 \text{ кг/см}^2$  (с учетом ветра), для проволок, составляющих кабели висячих мостов, в США допускается напряжение от  $4500$  до  $5400 \text{ кг/см}^2$ . Кроме того, цепи всегда растянуты, поэтому они не нуждаются в поста-

План расположения мостов  
в Нью-Йорке

Plan de disposition des ponts  
à New-York





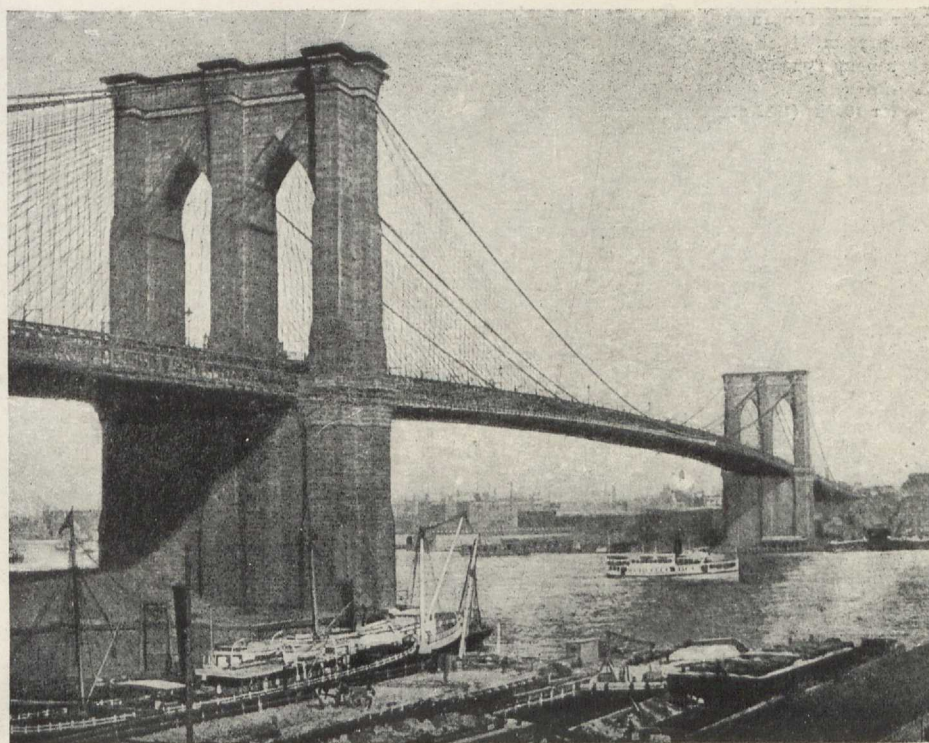
новне каких-либо связей между ними, как это требуется, например, в арках или в верхних поясах балочных ферм, работающих на сжатие и потому нуждающихся в продольных связях, придающих этим конструкциям необходимую устойчивость. Все это позволяет даже при очень больших пролетах делать висячие мосты чрезвычайно легкими. Эффектно свисающие гирлянды кабелей, чрезвычайно низкая сравнительно с пролетом ферма жесткости (высота от  $\frac{1}{60}$  до  $\frac{1}{80}$  пролета), висящая на тонких подвесках, мощные башни пилонов, представляющие благодарный материал для архитектурной обработки — все это делает висячие мосты особенно привлекательными.

Американские висячие мосты гармонизируют с окружающим городским ландшафтом. Мосты с их высокими пилонами и цепями сливаются в одно целое с небоскребами и вносят свою характерную ноту в силуэт современного большого американского города (Нью-Йорк, Сан-Франциско, Филадельфия). Надо сказать, что американские мосты, производя в целом очень сильное впечатление, в деталях их конструкции часто грубоваты. Особенно это чувствуется в пилонах, представляющих собой две металлические колонны, связанные между собой в поперечном направлении для повышения боковой устойчивости. Сплошь и рядом в самых ответственных американских мостах такие связи представляют собой крестообразную решетку. Между тем, при удачном выборе металлических конструкций можно было бы найти более красивое решение.

Открытый в мае 1937 года, рекордный по величине пролета мост через Золотые ворота у Сан-Франциско дает представление о том, насколько эффектно могут выглядеть металлические пилоны, связанные только распорками. В этом случае исключительно конструктивно необходимыми средствами, не прибегая ни к каким декоративным эффектам, удалось найти классическое по своей простоте решение.

Современные американские висячие мосты являются чисто инженерными сооружениями. И благодаря этому американские мосты получают несколько сухой, лаконичный облик.

На мостах Нью-Йорка можно проследить все развитие американского мостостроения от семидеся-



Бруклинский мост. Нью-Йорк  
Вид из Манхеттена

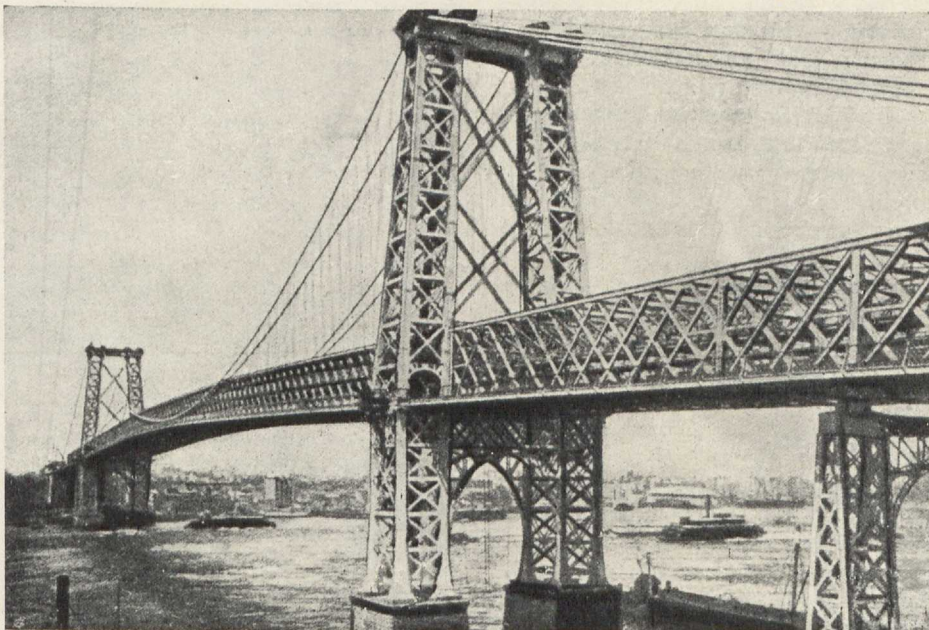
Pont de Brooklyn. New-York  
Vue prise du Manhattan

тых годов прошлого столетия до наших дней. Памятником прошлой эпохи является старый Бруклинский мост через рукав Ист-Ривер, строившийся почти с 1870 по 1883 г., а передовыми образцами современного

мостостроения могут служить такие мосты, как мост имени Вашингтона через реку Гудзон (1932 г.) и мост через Хельгатский рукав (1936 г.). Пять кварталов Нью-Йорка — Манхеттен, Бруклин, Бронкс, Квинс и

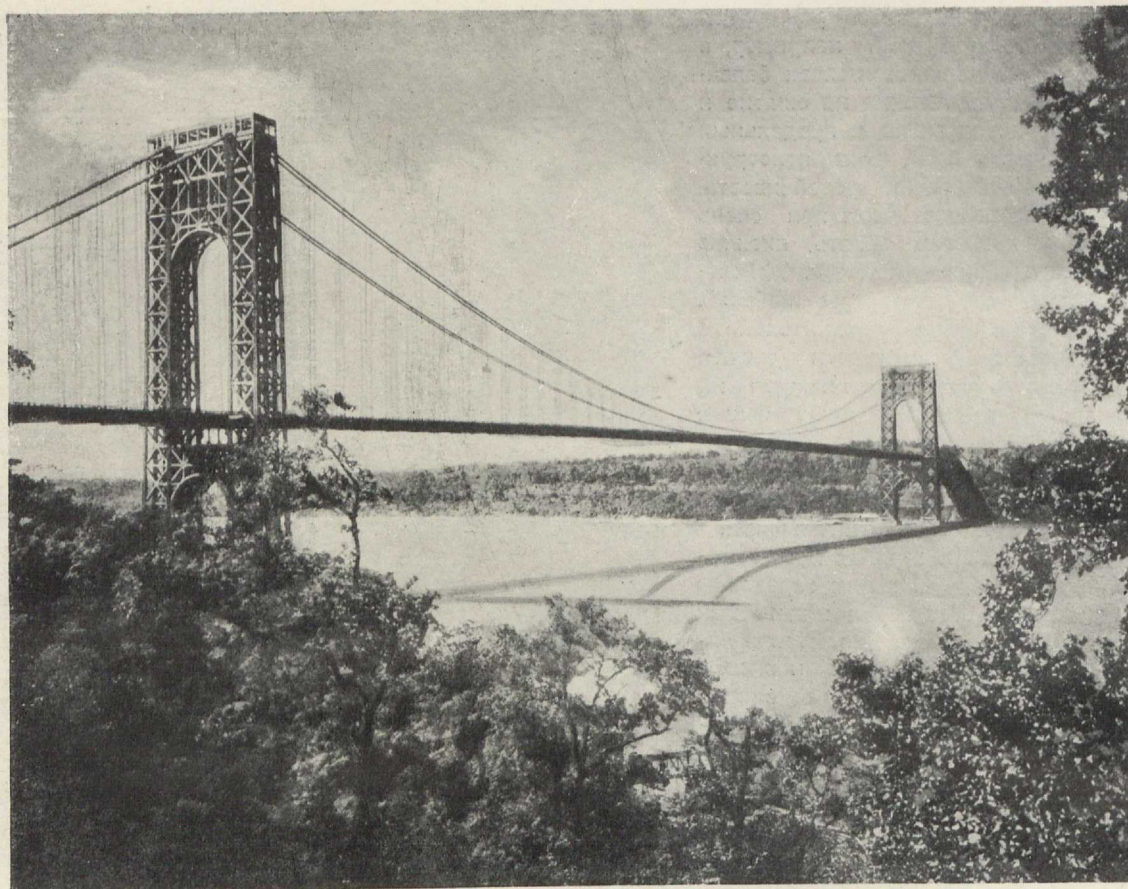
Манхеттенский мост через реку Ист-Ривер  
Нью-Йорк

Pont de Manhattan sur l'East-River  
New-York





Мост имени Георга  
Вашингтона  
черз реку Гудзон  
Нью-Йорк  
Пролет 1037 м (1932 г.)



Pont de Georges  
Washington sur l'Hudson  
New-York  
Une travée de 1037 m.  
(1932)

Нью-Джерсей — разобщены рукавами реки Гудзон. Сообщение между ними осуществляется посредством мостов и паромов. Квартал Манхеттен наиболее густо населен. С соседним кварталом Бруклин он связывается старым Бруклинским висячим мостом и двумя другими висячими мостами — Вильямсбургским (построен в 1903 г.) и Манхеттенским (построен в 1920 г.).

Старый Бруклинский мост начинается собой историю современных американских висячих мостов. В свое время это был самый большой по пролету мост и до 1903 года — времени постройки следующего за ним Вильямсбургского висячего моста — не знал себе равных по величине. Бруклинский мост имеет средний пролет величиной в 486 м и полную длину в 1825 м. Высокие каменные пилоны, поддерживающие цепи, возвышаются на 84 м над зеркалом воды. Проезжая часть с помощью подвесок и сети наклонных вант подвешена к несущим цепям и отстоит от уровня воды на 42 м. Каждая из четырех несущих цепей состоит из 5296 проволок и имеет диаметр, рав-

ный 0,48 м. Мост имеет в ширину 26 м и поддерживает, кроме шоссейного движения, еще двухколейное железнодорожное движение. Последнее возможно только благодаря наклонным вантам, так как балки

жесткости этого моста чрезвычайно низки. Бруклинский мост совершенно лишен каких-либо декоративных элементов, его каменные пилоны с двумя стрельчатыми арками выглядят довольно грубо и тяжело, осо-

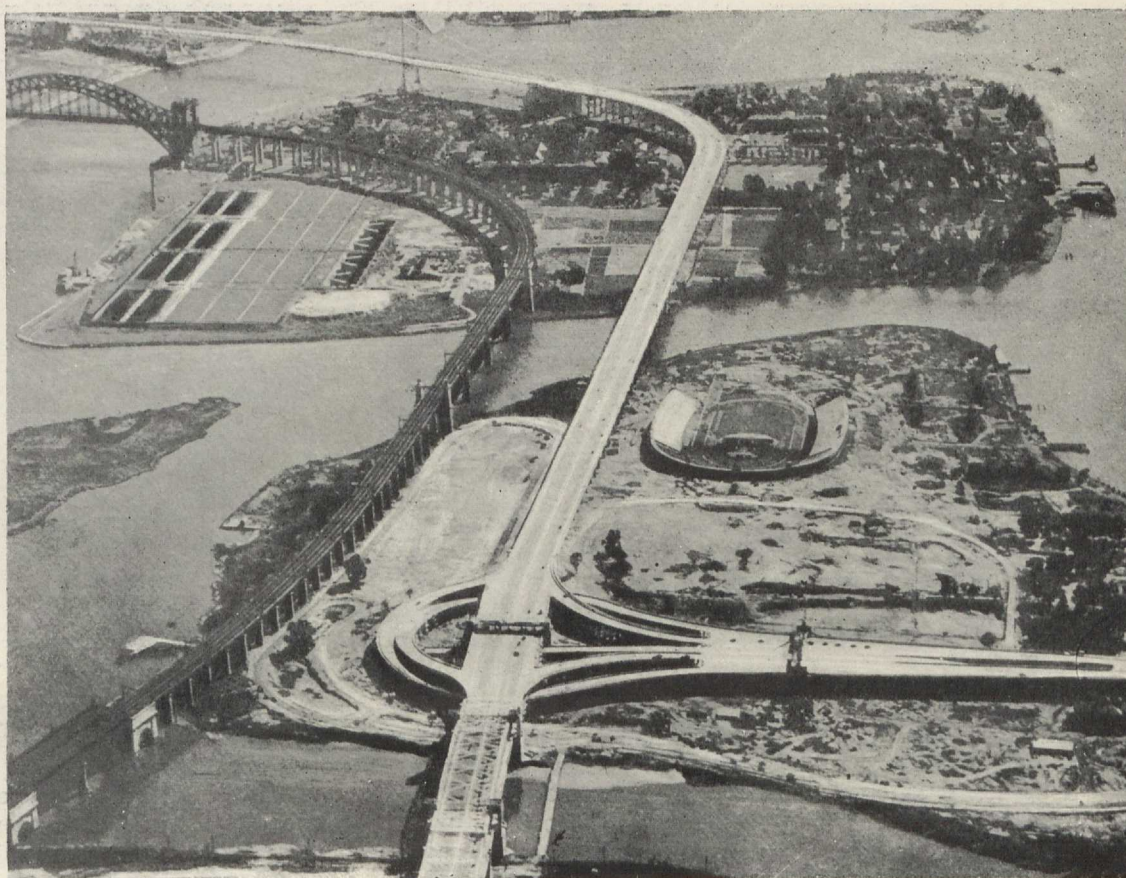
Подходы к мосту им. Георга Вашингтона  
со стороны Нью-Джерсея. Нью-Йорк

Routes d'accès du pont Georges Washington  
du côté de New-Jersey. New-York





Мосты Трайборо  
с самолета  
Рядом с новым висячим  
мостом виден старый  
железнодорожный мост



Ponts Triborough  
Vue aérienne  
A côté du nouveau pont  
suspendu on voit le vieux  
pont de chemin de fer

бенно по сравнению с тонкой паутиной вант. В настоящее время конструкция Бруклинского моста, характеризующаяся наличием наклонных вант, является устарелой.

Следующие по времени их сооружения висячие мосты через Ист-Ривер — Вильямсбургский и Манхеттенский — получили уже более совершенную конструкцию. Наличие высокой продольной балки, подвешенной к цепи и несущей проезжую часть — балки жесткости — делает излишними наклонные ванты даже при двупутном движении электрических поездов.

Вильямсбургский мост через рукав Ист-Ривер имеет средний пролет, равный 488 м, и два боковых не подвешенных пролета с промежуточной опорой в 182 м. Внешний вид моста мало привлекателен. Балка жесткости чрезмерно высока ( $1/40$  пролета). Она имеет к тому же весьма характерную для конца прошлого столетия многокаскадную решетку. Тяжелые металлические пилоны мало интересны по рисунку соединяющих их связей. Несколько лучше выглядит Манхеттенский

мост. Величина его среднего пролета — 448 м, боковых — по 221 м. Балка жесткости этого моста значительно ниже ( $1/60$  пролета).

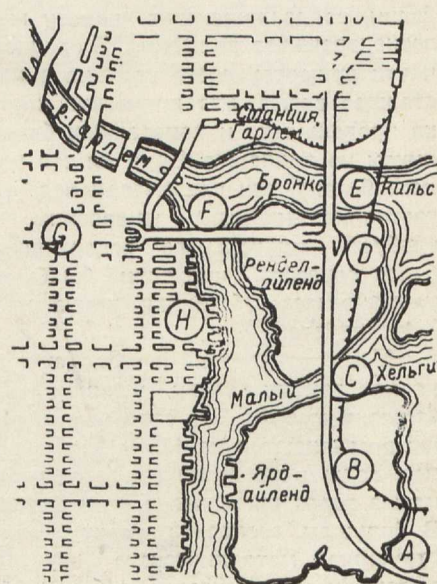
За последние 20 лет заселение и застройка северной оконечности острова Манхеттен, а также примыкающих к нему кварталов Бронкс и Квинс, вызвали необходимость постройки нового моста или, вернее, целой системы мостов, объединенных под общим названием моста «Трайборо». Постройка надземной эстакады для движения легковых автомашин вдоль западной набережной острова Манхеттен заставила приступить к сооружению еще одного арочного моста — моста Генри Гудзон.

Мост имени Джорджа Вашингтона через реку Гудзон расположен в северной части острова Манхеттен и служит для связи острова с кварталом Нью-Джерсей. Как было уже сказано, он пересекает реку Гудзон одним пролетом в 1 067 м. По пропускной способности и грузоподъемности этот мост стоит на первом месте в мире. Мост строился с 1927 по 1932 год, т.е. всего пять лет.

Пока это единственный мост ме-

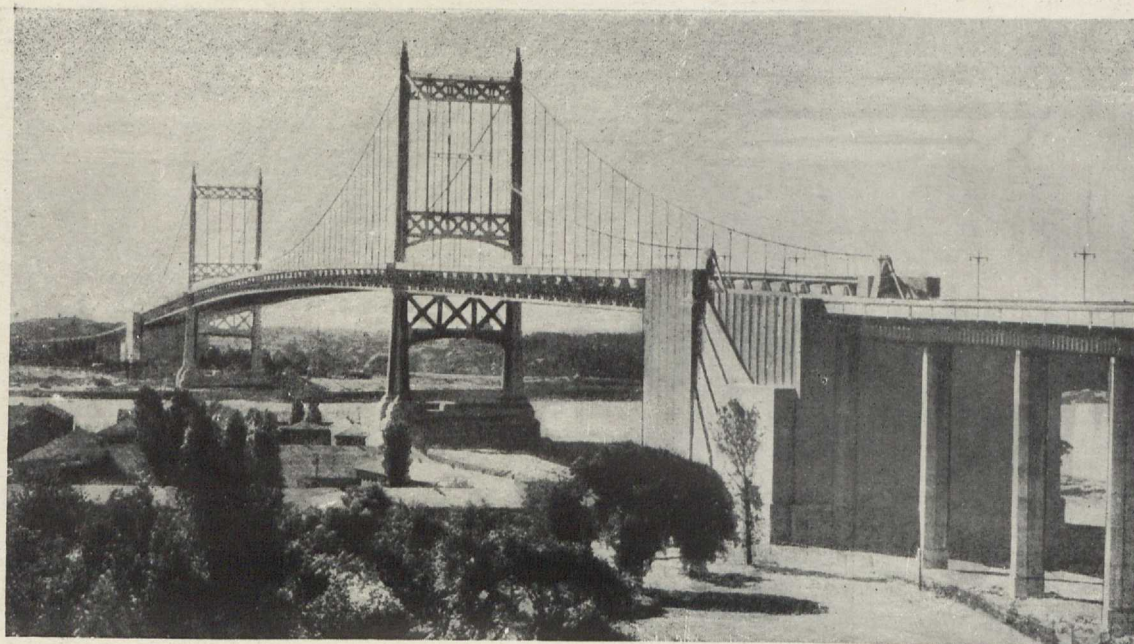
жду Манхеттеном и Нью-Джерсей. Мост этот запроектирован двухъярусным: в нижнем ярусе 4 пути для движения скорых поездов, в

Схема мостов Трайборо  
Schéma des ponts Triborough





Висячий мост через  
Хельгатский пролив  
Пролет 420 м. Нью-Йорк



Pont suspendu sur le  
Hell Gate. Une travée  
de 420 m. New-York

верхнем — средняя полоса предназначена для четырехколейного движения грузовых автомашин (две колеи в каждом направлении) и две боковых полосы для легковых машин (каждая по две колеи.) В настоящее время открыты для движения только две боковые полосы верхнего яруса, обслуживающие как грузовое, так и пассажирское движение. К цепям подвешен до сих пор только верхний пояс будущей балки жесткости; он и поддерживает верхнюю шоссеиную проезжую часть. В будущем с помощью решетки будет добавлен нижний пояс, к которому будут присоединены поперечные и продольные балки, поддерживающие полосу железнодорожного движения. В средней части существующего полотна в настоящее время металлическая клетка продольных и поперечных балок ничем не прикрыта. Вряд ли это целесообразно, так как металл подвергается постепенному ржавлению и требует тщательного содержания, более дорогого, чем если бы была уложена железобетонная плита или асфальтобетон.

Мост относится к возведенным по последнему слову техники кабельным мостам. Его стальные пилоны возвышаются на 182 м над уровнем воды в реке; на их верхушках ночью горят сигнальные огни маяка. В будущем, согласно проекту, конструкцию металлического каркаса пилонов предполагается забетониро-

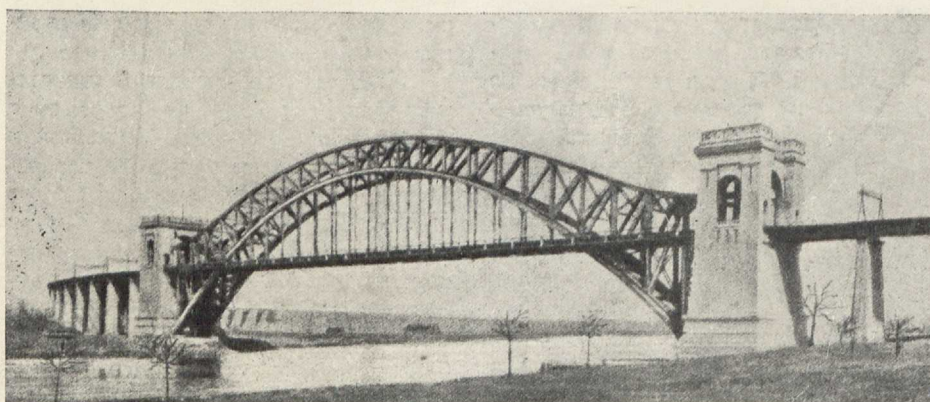
вать в массивные башни. Для предохранения от ржавления кабеля и металлические конструкции оцинкованы. Кабели, несущие всю проезжую часть, изготовлены на месте постройки из высококачественной стальной проволоки. На нью-джерсейском берегу они заделаны в специальный туннель, пробитый в скале, а на манхеттенском берегу — в кладку берегового устоя, на сооружение которого потребовалось 127 000 м<sup>3</sup> бетона.

Значительные затруднения представляла задача сооружения широких сорокаметровых подходов к мосту. На нью-джерсейском берегу целый ряд аллей приводит к началу моста. Со стороны Манхеттена берег

имеет более крутой уклон. Проезжая часть моста возвышается на 60 м над уровнем воды, а улицы со стороны Манхеттена расположены еще на 30 м выше. Поэтому потребовалось сооружение в'езда длиной в 0,5 км, так как продольный уклон полотна не должен был превышать 6‰. Кроме того, к манхеттенскому устою сбоку примыкает еще другая дорога, расположенная под углом в 180° к оси моста.

Система четырех мостов Трайборо соединена между собой надземными эстакадами и специальным устройством, обеспечивающим присоединение трех дорог. Работы по сооружению этого комплекса были

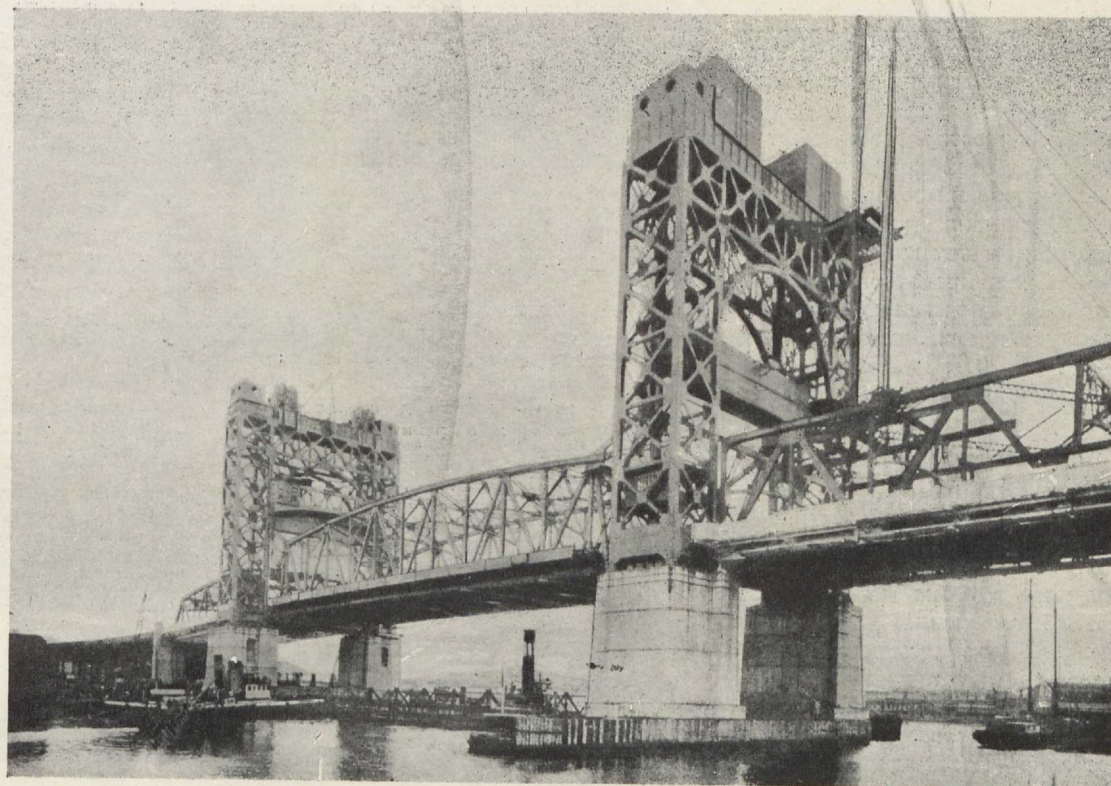
Арочный железнодорожный мост  
через Хельгатский пролив  
Пролет 300 м. Нью-Йорк



Pont de chemin de fer en arc  
sur le Hell Gate. Une travée de 300 m.  
New-York



Подъемный мост через  
реку Гарлем. Нью-Йорк



Pont-levis sur la rivière  
Harlem. New-York

начаты в конце 1929 года; позже, за недостатком средств, они были прерваны и возобновлены только весной 1932 года. Общая длина дороги равна 5 600 м. Начинается эта система большим и изящным висячим мостом через Большой Хельгатский пролив. К этому мосту примыкает эстакада, проходящая через остров Ярд-айлэнд, неглубокий Малый Хельгатский пролив и, далее, идущая опять по суше через остров Рэндолл-айлэнд. Вторым мостом комплекса является мост через пролив Бронкс-Квинс, соединяющий острова с кварталом Бронкс. Несколько ранее, на северной оконечности острова Рэндолл-айлэнд, дорога разветвляется к западу, проходит подъемным мостом через реку Гарлем и выходит на 125-ю улицу острова Манхеттен, одновременно соединяясь под прямым углом с шоссе, идущим вдоль Ист-Ривера с севера на юг.

Висячий мост через Большой Хельгатский пролив имеет средний пролет в 420 м и два боковых по 214 м каждый. Благодаря такому выгодному соотношению пролетов (1:2) перелом кабеля на пилонах смягчается, и мост получает чрезвычайно легкий и изящный вид. Стрела провисания кабеля в среднем

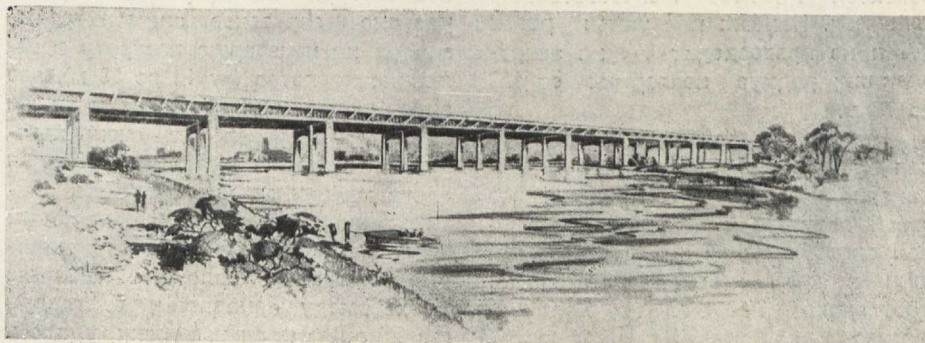
пролете этого моста равна 41 м. Оба пилон, сооруженные на бетонных опорных массивах, возвышаются на 96 м над уровнем воды; на каждой из четырех вершук помещается мощный маяк для судоходной сигнализации. Материалом для каркаса пилонов послужила кремнистая и углеродистая строительная сталь. Специальной дорожкой, уставленной фонарями (ширина дорожки 1,13 м), полотно моста разделено на две половины, ширина каждого из отрезков полотна, рассчитанного на 4 колеи — 13,25 м; кабели висячего

моста имеют диаметр 525 мм; расстояние между ними, а также между осями подвешенных к ним балок жесткости равно 30 м. Каждый кабель свит из 9 176 проволок диаметром в 5 мм, разделенных на 37 прядей по 248 проволок. Высота балок жесткости 6 м. Тротуары для пешеходного движения (ширина их — 2,1 м) расположены на весу у каждого верхнего пояса балки.

Мост через Малый Хельгатский пролив представляет собой простой шестипролетный виадук. Каждый пролет, величиною в 38 м, перекрыт

Эстакада через Малый Хельгатский пролив  
Шесть балочных пролетов по 38 м  
Нью-Йорк

Estacade sur le Little Hell Gate  
6 travées d'une portée de 38 m.  
New-York





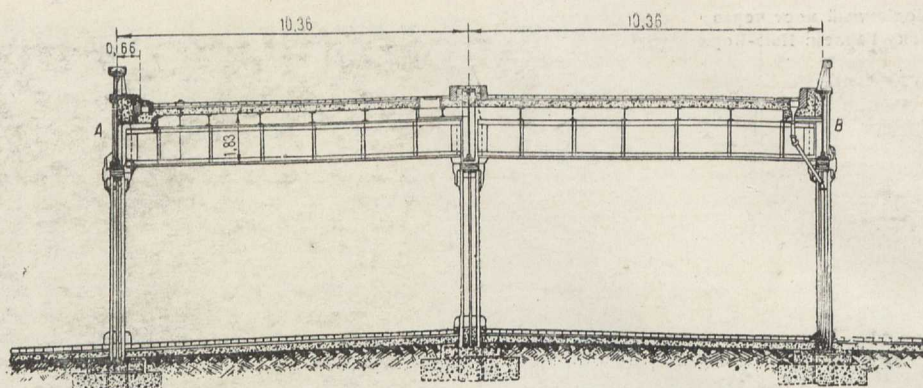
тремя клепаннными балками со сплошной стенкой на трех бетонных стойках, связанных сверху поперечной балкой.

По существу этот мост представляет собой продолжение береговых эстакад на островах Ярд-айлэнд и Рэндолл-айлэнд. В его конструкции принят тот же тип балок, только больших пролетов. В данном случае найдено довольно удачное решение: увеличение шести речных пролетов до 38 м несколько оживляет однообразный ритм остальных пролетов; сплошные балки дают подчеркнутую горизонтальную линию, гармонирующую с окружающим плоским ландшафтом.

Мост через пролив Бронкс-Квинс состоит из трех балочных пролетов — среднего в 106 м и двух береговых по 27,5 м. Средний пролет впоследствии будет превращен в подъемный; соответственно этому бетонные массивы, поддерживающие средний 106-метровый пролет, сделаны особенно массивными и снабжены специальными подъемными башнями. Подъемный же сделан и мост через реку Гарлем общей длиной в 235 м, со средним подъемным пролетом в 95 м и двумя береговыми — в 72 и 52 м. Как тот, так и другой мосты имеют решетчатые балочные фермы, мало привлекательные в архитектурном отношении.

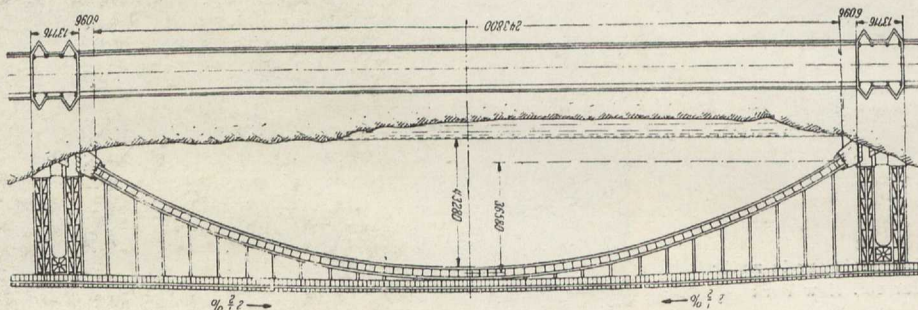
Место пересечения трех дорог является единственным в своем роде сооружением. Наличие спусков в обе стороны, связанных общим кольцом, и среднего спуска, а также двух разветвлений дает возможность менять по желанию направление движения, не опасаясь образования пробок. Благодаря такому устройству, доступ на остров Рэндолл с его стадионом и спортивными площадками открывается со всех сторон. Проезжее полотно пересечения включает 36 000 м<sup>2</sup> шоссированной дороги и покоится на 1 700 железобетонных колоннах. Наибольший уклон равен 6‰ и не превосходит 4‰ на закруглениях; радиус последних от 122 до 73 м.

Надземная эстакада, сооруженная вдоль набережной реки Гудзон на западном берегу, представляет собой автостраду большой пропускной способности (6 000 легковых машин в час), которая тянется на протяжении 7 200 м от Холлэнд-туннеля до устья реки Гарлем.



Поперечный разрез надземной эстакады вдоль набережной реки Гудзон Нью-Йорк

Coupe transversale de l'autostrade surélevée le long du quai du fleuve Hudson New-York



Арочный мост „Генри Гудзон“ через реку Гарлем в месте впадения ее в реку Гудзон Пролет 256 м. Нью-Йорк

Pont en arc Henri Hudson sur la rivière Harlem à son embouchure dans le Hudson Une travée de 256 m. New-York

Здесь же недавно закончен крупный арочный мост Генри Гудзон. Ширина шоссе по эстакаде равна 19,5 м, а в местах съездов достигает до 30,5 м. Посредине возвышается тротуар шириной 1,5 м, который делит шоссе на две половины по 9 м каждая. Каждая половина шоссе способна пропускать 3 ряда автомашин, движущихся в одном направлении. Высота проезда под эстакадой, предназначенного для движения грузовых машин, колеблется в пределах от 4,25 до 5,5 м. В поперечном разрезе имеются три клепаннные металлические балки, опирающиеся на металлические колонны. При проектировании этой эстакады вопросам ее архитектурного оформления было уделено серьезное внимание; несмотря на некоторую пестроту в величине пролетов (от 12 до 33 м), все главные балки имеют одну и ту же высоту, что производит очень хорошее внешнее впечатление. Каждая балка на концах имеет стойки, опирающиеся на колонны посредством круглого стального шарнира диаметром в 125 мм. Клепаннные колонны также всюду одинаковы; благодаря применению парных колонн, удалось

в необходимых местах устроить температурные швы без ущерба для внешнего вида. Главные балки несут поперечные (высотой 1,17 м); по последним уложены прокатные продольные балки, поддерживающие железобетонную плиту проезжей части толщиной в 20 см.

Мост Генри Гудзон составляет неотъемлемую часть этой надземной автострады, он относится к типу арочных и перекрывает всю ширину реки одним пролетом в 256 м. Арочное решение в данном случае вызвано крутизной берегов и желанием иметь достаточно высокий судоходный габарит — 43,4 м над уровнем высоких вод; благодаря применению металлических арок, мост с расположенной наверху проезжей частью получил весьма эффектный внешний вид.

Общая его длина с подходами 610 м. К главному арочному пролету с двух сторон примыкают эстакады длиной по 91 м. Шоссе шириной в 12,8 м, предназначенное для пропуска четырех рядов автомашин, с односторонне расположенным тротуаром шириной в 1,2 м, уложено поверх железобетонной плиты тол-



щиной в 20 см и поддерживается балочной клеткой и металлическими колоннами, высота которых у опор достигает 33 м. Расстояние между колоннами 15,1 м. В примыкающих с двух сторон эстакадах расстояние между колоннами примерно вдвое больше. Смена ритма колонн очень удачно подчеркнута постановкой мощного портала, выделяющего главный пролет. В данном случае это две металлические колонны очень мощного сечения, соединенные по фасаду арочками, а поперек моста — для восприятия бокового давления ветра на весь арочный пролет — связанные крестообразными связями. Эти мощные металлические башни, по внешнему виду сильно напоминающие порталы Вашингтонского моста, следовало, как нам кажется, забетонировать. Для повышения боковой жесткости колонны, несущие проезжую часть, также связаны между собой крестами. Но поперечные связи в виде полураскосов выглядели бы лучше, тем более, что этот тип связей применен между арками. Хорошо, что поперечные кресты имеют одну и ту же высоту во всех стойках и что по мере увеличения высоты последних добавляются ниже расположенные поперечные кресты; тем самым все надарочное строение как бы расчленено на ряд горизонтальных плоскостей.

Расстояние между осями главных арок — 15,2 м. Материалом для них послужила кремнистая сталь. Замечательно то, что в данном случае мы имеем довольно редкую конструкцию металлических арок. В большинстве случаев металлические арки закрепляются в кладке устоев посредством стальных литых шарниров. Здесь же опорные башмаки арок заделаны в бетонную кладку устоев. Это благоприятно сказалось на их внешнем виде, так как суживание высоты арок в пятах, в месте установки опорных шарниров, всегда уродует двухшарнирные арки. Кроме того, заделка арок повышает их вертикальную жесткость: при небольшой высоте арок уменьшается их прогиб от подвижной нагрузки. Но зато заделка повышает температурные напряжения в арках и сильнее нагружает опоры (от действия опорного момента заделки). Поэтому заделка возможна только при хорошем скалистом основании устоев и целесообразна при сравнительно не-



Мост через морской рукав  
„Золотые ворота“ у Сан-Франциско  
Пролет 1280 м

Pont de la Porte d'or  
à San-Francisco  
Une travée de 1280 m.

больших колебаниях температуры. Арки рассматриваемого моста имеют сравнительно небольшую, постоянную на всем протяжении, высоту — 3,8 м. Заделка концов арки в кладку устоев выравнивает напряжения в арке, позволяя назначать более однородные поперечные сечения. Наконец, следует указать на особенность конструкции поперечного сечения арок: они состоят из двух вертикальных стенок, отстоящих друг от друга на 1,12 м и закрытых листами сверху и снизу.

Таким образом, Нью-Йорк за последние годы обогатился новыми мостами самых разнообразных си-

стем — висячими, арочными, балочными и подъемными. Построенные по последнему слову мостостроительной техники, они вместе с тем и по своей архитектуре выгодно отличаются от малопривлекательных по внешнему виду старых мостов. Вместе с конструкцией меняется и архитектурная форма металлических мостов: старые решетчатые и много-решетчатые балки уступают место балкам со сплошной стенкой; решетчатые арочные фермы заменяются арками со сплошной стенкой; наконец, висячие мосты открывают возможность изящного и легкого решения при очень больших пролетах.



## ПО СТРАНИЦАМ ИНОСТРАННЫХ ЖУРНАЛОВ

Аэровокзал в Бурже. Арх. Ж. Лабро. „La Technique des Travaux“, 1937, в. 13, т. 10, стр. 534—537, илл.

Законченный в текущем году аэровокзал представляет собой трехэтажное здание, имеющее в длину 233 м, в ширину 30 м и в высоту 12 м, выстроенное с расчетом на дальнейшее расширение в будущем. Отличительной чертой его архитектуры является развитие горизонтальных членений, придающее ему сходство с большим современным пароходом. Этажи расположены уступами, образующими террасы.

План здания делится на три четко разграниченные части: два крыла и центральный корпус. В южном крыле находятся помещения таможенной, полицейской службы, службы радио, метро и все службы по отправке и приему багажа.

В центральной части по одну сторону расположены помещения дирекции, комендатуры порта, парадные приемные, а по другую — две галлерей прибытия и отбытия.

Помещения дирекции образуют выступ. Они увенчаны наблюдательным постом — обширной клеткой с двойной стеклянной стеной, откуда открывается широкий вид на окрестности. Над фасадом, обращенным к дороге, возвышается башня, в стену которой вделано большое каменное панно с гербами Парижа и других городов.

Правое крыло здания отведено под конторы авиакомпаний и туристских агентств. Вдоль зала отбытия идут различные помещения — бар с выходом на автостоянку, ресторан, почта, телефон, зал для персонала.

В техническом отношении наиболее интересной деталью здания является холл с особой системой распределения швов и с параболическими сводами над пролетами.

Экономия площади и повышение комфорта в связи с последними успехами техники. „Architectural Record“, 1937, № 12, стр. 49—54, илл.

Отметив два основных требования, предъявляемые к современному архитектору, — рациональное использование площади и создание максимального комфорта, автор останавливается на ряде последних достижений в этой области, прежде всего на приспособлении одного и того же помещения для разнообразных целей. В качестве примера такого разностороннего использования одного и того же помещения он приводит «Муниципальную аудиторию» в Новом Орлеане, где бошшая арена в случае надобности превращается в два холла для театральных представлений, концертов и т. п. С этой целью авансцена может быть в любой момент понижена до уровня пола, плафон сцены поворачивается вокруг горизонтальной оси так, что его секции в вертикальном положении

образуют проходы за кулисами, а пол понижается и повышается, в зависимости от того, должен ли он служить в качестве подмостков сцены или же для размещения оркестра. Все эти операции производятся нажатием кнопки, приводящей в действие соответствующие моторы.

Примером удачного применения раздвижных стен для разнообразного использования здания служит спортивное здание при Мичиганском университете, где стена, отделяющая бассейн для плавания от гимнастического зала, бесшумно удаляется, исчезая в углублении под полом, в случае состязаний пловцов, когда нужно увеличить число мест для публики на водном стадионе.

В ряде нью-йоркских ресторанов вся выходящая на улицу стена ресторана удаляется при помощи мотора в 1 л. с., что избавляет от устройства веранд в теплое время года. Такого рода стены могут или подниматься вверх, или раздвигаться в стороны, или опускаться. Последний способ признается наиболее целесообразным.

Интересен также раздвижной купол одного из ресторанов в Нью-Джерси. Купол этот утверждён на стальной раме и подвешен на 32 стальных тросах к зубчатому барабану. При помощи мотора в 2 л. с. купол поднимается в течение одной минуты на 6 ф., после чего он совершенно бесшумно сдвигается в сторону.

В заключение автор описывает журнальную новинку, которая демонстрировалась на жилищной выставке в Медисон-Сквере: здесь любая стеклянная секция стены, отделяющей комнату от сада, механически опускалась, как только ко-

нечин комнаты, подходы к данной секции стены, заграждал свет фотоэлектрического элемента.

Стеклянный дом в Нью-Йорке. „Buildings and Building Management“, 1937, в. 37, № 12, стр. 34—36, илл.

Недавно выстроенный стеклянными заводами Корнинг «стеклянный дом» предназначен для конторских помещений и постоянной выставки изделий.

Его отличительной особенностью является широкое применение стекла. Более 25 разновидностей, как в конструкции, так и в отделке здания, а также особого материала «сереброникеля». В качестве основного строительного элемента было использовано более 4000 стеклянных блоков. Стеклянные блоки скреплены стальными рамами с наружной отделкой из сереброникеля. Стены из стекла отличаются весьма низким коэффициентом растяжения, не превышающим в горизонтальном направлении всего 1/8 дюйма на площадь длиной в 80 ф. и высотой, равной четырем этажам, при крайних температурах от 10° ниже нуля и 110° выше нуля.

Для отделки вестибюля применены плитки из посеребренного стекла. Потолки ряда помещений, в целях звукоизоляции, выложены плитками из фибрового штампованного стекла, фибровое же стекло применено в качестве изолирующего материала для перегородок и трубопроводов, в воздушных фильтрах системы кондиционирования воздуха, а также для драпировки витрин. Балюстрады, лестничные перила, панели также декорированы стеклом.

## АРХИТЕКТУРА И КНИГА

Фашистские вандалы в Испании. (Статья и фотодокументы). Издательство Всесоюзной академии архитектуры. Москва, 1938. 78 стр. Цена в переплете 12 руб.

Волнующее впечатление производит эта небольшая книга, выпущенная издательством Всесоюзной академии архитектуры. Отрвана Сервантеса и Лопе-де-Вега, Веласкеса и Гойя, в каждой области которой сохранились замечательные исторические памятники архитектуры, скульптуры и живописи, — с тупой жестокостью разрушается современными «цивилизрованными» дикарями.

Героический Мадрид — один из крашевейших городов мира, наполювину разрушен артиллерийским огнем и воздушными атаками фашистских бомбардировщиков. Музей Прадо в Мадриде, где сосредоточены величайшие художественные

ценности, был подвергнут бомбардировке фашистской авиацией с единственной целью уничтожить хранящиеся в нем картины Веласкеса, Тициана, Эль-Греко, Гойя, Мурильо. Перед бомбардировкой фашистские летчики точно определили местоположение музея, сбросив ряд осветительных ракет, а затем — разрывные и зажигательные бомбы большой силы.

Дворец Лiria — наследственная резиденция герцогов Альба с его богатейшим собранием произведений искусства, был также разрушен огнем фашистских бомб. Та же участь постигла Гернику — древнейший город басков.

«Бомбардировка Герники не являлась военной необходимостью: город был далек от полей сражения, и не было ни одного военного объекта, который оправдывал бы это нападение... беззащитный город был



избран жертвой массового убийства, наиболее возмутительного за всю современную эпоху. Такова фашистская стратегия» (Декларация сенатора Вора в сенате США 6 мая 1937 года).

Толедо, Альмерия, Аликанте, Барселона, Картахена, Дуранго, Гвадалахара — вот список чудесных городов Испании, бомбардируемых фашистами, обрекаемых ими на гибель вместе с беззащитным мирным населением.

С другой стороны, книга рассказывает о героической самоотверженности республиканских бойцов, спасающих из огня замечательные полотна великих мастеров прошлого.

«...народ, поставленный лицом к лицу с опустошением и варварством, не падает ни жертв, ни уступий, чтобы спасти от разрушений сокровища искусства.

В то время, когда пылал в огне дворец Лира (бывший дворец герцогов Альба)... коммунисты из народной милиции рисковали своей жизнью для спасения замечательных полотен. В то время, когда поругание, преступление и истребление обрушились на наше культурное достояние, на то, что для наших художников и ученых является предметом исследования и изучения — правительство республики устремилось спасти духовные и материальные ценности, заключающиеся в людях и в произведениях культуры». (Из статьи Хесуса Эрнандеса, члена Политбюро ЦК компартии Испании, министра народного просвещения).

«...На холме, в красивом парке, пылает дворец герцогов Альба — сокровищница искусства, одна из главнейших достопримечательностей Мадрида и Испании... Сейчас все корчится и обугливается в пламени фашистских бомб. И рабочие дружинники, рискуя собой, вытаскивают из огня, складывают на траве картины Веласкеса и Гойи, доспехи средневековых рыцарей, старинное оружие, драгоценные фолианты из библиотеки.

Вот картина для тех, кто хочет разобратся в том, какой класс защищает культуру и какой разрушает ее в наше время». (Из статьи Мих. Кольцова «Воздушная бомбардировка Мадрида»).

Беспросветная дикость варварства и звериная жестокость интервентов, с одной стороны, и доблесть народа, заботливо охраняющего свою культуру, свою свободу — с другой, таковы контрасты, красноречиво раскрытые в различных отрывках, собранных в книге; таков исторический смысл борьбы, развернувшейся в Испании, героически отражающей натиск черных сил мировой реакции.

Издана книга неплохо. Вызывает, однако, возражения подбор иллюстраций, дающий недостаточно полное представление о размерах и характере разрушений. Имеющиеся в нашем распоряжении ограниченные издания значительно красноречивее в этом отношении. Расположение иллюстраций лишено ясной системы, а аннотации, сопровождающие их, далеки от совершенства. Помещенная в приложении статья Т. Сорокина о художественных сокровищах Испании дает исторический обзор развития архитектуры Испании.

Р. Хигер

**Проекты колхозных клубов и районных домов культуры.** Всесоюзная академия архитектуры. Составитель альбома и автор текста — М. И. Рзынин. 1937. 160 стр. 199 илл. и 12 табл. Тир. 7 000 экз. Цена в переплете 27 руб. М. 1937 г.

В связи с укреплением экономической мощи колхозов и ростом зажиточности и культуры колхозников, в колхозах развернулось большое строительство клубов и домов культуры. Поэтому издание проектов колхозных клубов и домов культуры является крайне своевременным и нужным.

Всесоюзная академия архитектуры проделала большую работу по проектированию колхозных клубов и домов культуры. Альбом содержит 23 архитектурных проекта, из них 17 разработаны в кабинете колхозной архитектуры Академии и 6 отобраны из числа премированных по всесоюзному конкурсу.

В зависимости от размеров зрительного зала и количества клубных комнат, проекты подразделяются на следующие типы: 1) колхозный клуб со зрительным залом на 100 мест (6 проектов, из них 3 по сокращенному заданию); 2) колхозный клуб со зрительным залом на 200 мест (8 проектов); 3) колхозный клуб со зрительным залом на 300—350 мест (6 проектов); 4) районный дом культуры со зрительным залом на 500 мест (3 проекта).

В альбом вошли также приложения: ориентировочные таблицы расхода строительных материалов и рабочей силы по проектам, задание на проектирование колхозных клубов и районных домов культуры, программа всесоюзного конкурса на составление эскизных проектов типовых колхозных домов культуры и рабочий проект клуба с залом на 100 мест для северных районов СССР.

Автор текста в основном дает правильную оценку проектам, но, к сожалению, несколько злоупотребляет профессиональной архитектурной терминологией, которая для колхозников, работников районов и сельсоветов без объяснений останется непонятной.

В альбоме помещена также статья Н. Колли «Опыт проектирования районных домов культуры и колхозных клубов», посвященная критическому анализу проектов колхозных клубов и домов культуры, представленных на всесоюзном конкурсе.

Проекты, разработанные мастерской Академии архитектуры, учитывают особенности определенных районов СССР, их природные условия и местные строительные материалы. Решения планов в этих проектах достаточно продуманы, избранные для зданий конструкции довольно просты и вполне осуществимы в условиях колхозов.

Но наряду с этими проектами имеют ряд недостатков. Объясняются они, прежде всего, отсутствием достаточного опыта проектирования и строительства объектов подобного рода и незнанием с колхозной деревней. В проектах уделено мало внимания решениям интерьера. Ко многим из них приложены генеральные планы участков. Иные авторы, стремясь увязать здание клуба с окружающей природой, располагают его оторванно от колхозного

селения и излишне увлекаются стилобатами, высокими подпорными стенками, широкими парадными лестницами и колоннами-памятниками высотой до 20 м. Ни в одном из проектов не поставлена задача — увязать архитектуру клуба с архитектурой площади, улицы или всего колхозного селения в целом.

Результаты специального обследования, произведенные летом 1937 года, показали, что задание на проектирование колхозных клубов значительно завышено. Из программы клубов с залом на 200—300 мест следовало бы исключить агролабораторию, которая дублирует работу колхозной хаты-лаборатории; парикмахерская также может быть исключена из состава помещений клуба. Следовало бы сократить количество клубных комнат и кладовых, уменьшить площадь библиотеки-читальни и буфета. В связи с этим значительно уменьшилась бы общая площадь и кубатура зданий, что позволило бы снизить стоимость строительства и сделать проекты более доступными для колхозов.

Проекты клубов с зрительными залами на 100 мест, разработанные по сокращенной программе, более приемлемы, чем проекты, разработанные по программе всесоюзного конкурса.

Недостаточно обоснованы вместимость и типы клубов для различных районов СССР. Так, например, на Украине, в южных районах РСФСР, на Кавказе и в Средней Азии колхозы почти совершенно не предъявляют спроса на проекты клубов с зрительным залом на 100 мест и, наоборот, в северных районах с их небольшими селениями вряд ли найдут применение проекты дома культуры с залом на 500 мест.

Из проектов клубов со зрительным залом на 100 мест лучшим, как по решению плана, так и по архитектурно-объемной композиции здания, является проект для северных районов (автор Н. Колли).

Колхозы нуждаются в больших помещениях для проведения многолюдных собраний и митингов, поэтому при строительстве клубов они, устраивая большие зрительные залы, вынуждены экономить на количестве и площадях клубных комнат и вспомогательных помещений. В проекте Н. Колли дается удачное разрешение этого вопроса: зрительный зал и фойе размещены по продольной оси здания и соединены между собой широким фронтом дверей. При полном раскрытии этих дверей зал и фойе могут быть объединены в одно пространство.

Архитектурный образ клуба хорошо увязывается с общим архитектурным пейзажем селений северных районов. Дерево умело использовано как во внешнем архитектурном решении, так и в оформлении интерьера. Детали прорисованы с большим изяществом и простотой, они легко могут быть осуществлены силами колхозников. Проект рассчитан для участка с определенным рельефом, что несколько снижает возможность его использования как типового.

В проекте клуба на 100 мест для Поволжья, Урала и средней полосы СССР (автор арх. Я. Корнфельд) решение плана и архитектурного образа менее выразительно. Фойе освещается только верхним



светом, благодаря чему помещение изолируется от окружающей природы, что явно не желательно. Решен проект экономично, он может быть осуществлен силами колхозников, но, по мнению последних, по своему архитектурному образу это здание напоминает скорее амбулаторию, чем клуб.

Остальные три проекта клуба с залом на 100 мест выполнены по программе всесоюзного конкурса. В этих проектах слишком большая площадь выделена для кружковых комнат и вспомогательных помещений, что удорожает стоимость строительства и делает проекты мало реальными. Проекты не представляют значительного интереса и в отношении решения плана и объемно-пространственной композиции. Следует отметить только удачный принцип решения плана в проекте арх. Пономаревой. Здесь зрительный зал, фойе и кафе-буфет легко объединяются вместе для проведения многолюдных собраний, торжественных вечеров и пр.

К наиболее удачным проектам клуба с зрительным залом на 200 мест следует причислить проект для средней полосы СССР (автор арх. А. Мордвинов). Здание ориентировано длинным фронтом, где расположены фойе-буфет и клубные комнаты, на площадь, благодаря чему клуб тесно увязывается со всем селением. Группировка комнат, их размещение допускает раздельное функционирование зрелищной части, клубных комнат, парикмахерской и буфета. В то же время четкий график движения открывает благоприятные условия пользования всем комплексом помещений в целом.

Удачно размещена зрелищная часть клуба. Зрительный зал хорошо загружается из расположенного параллельно ему фойе. На сцену и в артистические комнаты входы ведут непосредственно из коридора, что очень важно для работы зрелищной части. В архитектурно-пространственном решении подчеркнут общественный характер здания. Архитектура клуба, оставляющая впечатление легкости и простоты, в то же время достаточно выразительна. Несколько не доработаны лишь боковые фасады, которые в условиях колхозной открытой застройки имеют существенное значение.

Проект клуба с залом на 200 мест Д. Фридмана по расположению зрительного зала и фойе во многом напоминает проект А. Мордвинова, но план в этом случае решен менее удачно. Особенно не приемлемы пропорции фойе, вытянутого в длинный, узкий коридор.

В проекте клуба с залом на 200 мест Н. Колли план задуман по тому же принципу, что и в клубе с залом на 100 мест, но возможность объединения зрительного зала и фойе в одно помещение, в этом проекте не использована. Хорошо решен портик главного фасада, но в целом архитектурный образ клуба выявлен все же недостаточно.

Проект клуба с залом на 200 мест для районов севера и средней полосы (авторы И. Фомин и Е. Левинсон) интересен как в отношении разработки плана, так и архитектурно-пространственного решения. К сожалению, клубные комнаты и вспомогательные помещения занимают слишком большую часть общей площади

и кубатуры здания и скорее соответствуют зрительному залу на 300—400 мест.

Следует остановиться и на проекте клуба с залом на 200 мест для Кавказа и Закавказья. В проекте хорошо разработан план, умело использованы местные строительные материалы. Однако автор явно злоупотребляет колоннадами, подпорными стенками, широкими парадными лестницами. Все эти излишества сильно удорожат строительство.

Задавшись целью добиться хорошей увязки здания с природой, автор забыл об его конкретном окружении. Клуб подчеркнуто располагается где-то в стороне от колхозного селения.

В проектах клуба арх. Ростковского для Средней Азии допущены те же недостатки. Строительство клубов будет осуществляться, главным образом, в хлопковых районах, где колхозные селения расположены преимущественно на равнине. Между тем в обоих проектах предусмотрены высокие подпорные стенки, а в первом варианте клуба с залом на 200 мест запроектирована недостаточно оправданная вертикаль высотой около 20 м. В число помещений клуба не включена «чайхана», имеющая существенное значение в среднеазиатских клубах.

Проект клуба с залом на 300 мест для средней полосы СССР (автор Д. Фридман) имеет много общего с проектом

А. Мордвинова, но последний располагает фойе окнами в сторону площади, а Д. Фридман почему-то отгораживает фойе от площади гардеробом, вытянутым вдоль главного фасада. Фойе имеет форму длинного вытянутого коридора. Пропорции зрительного зала также вытянуты. В целом план клуба нуждается в доработке.

В проектах клубов с зрительным залом на 300 мест (И. Н. Корнфельд, И. И. Фомин и Е. А. Левинсон) решения планов почти тождественны. Наиболее привлекательное архитектурно-объемное решение дал арх. Я. Корнфельд. Автору следует только устранить заглупления на главном фасаде, которые излишне его раздробляют. Все фасады хорошо прорисованы, что очень важно при открытой застройке в колхозах.

Архитектурная композиция клуба по проекту арх. И. Фомина и Е. Левинсона менее удачна. Две башни, расставленные по бокам здания, недостаточно увязаны с решением плана и главного входа. На боковом фасаде эти башни выглядят совершенно случайными придатками основного массива и напоминают вышки пожарного депо или пристройки санитарных узлов.

В группе проектов районных домов культуры наиболее удачным является проект арх. Ростковского.

Г. М. Мартынов

## Н О В Ы Е К Н И Г И

### ИЗДАТЕЛЬСТВО ВСЕСОЮЗНОЙ АКАДЕМИИ АРХИТЕКТУРЫ

#### I. ИСТОРИЯ АРХИТЕКТУРЫ И КЛАССИКИ АРХИТЕКТУРНОЙ ТЕОРИИ

Леон. Батиста Альберти — Десять книг о зодчестве. Том II. Материалы и комментарии. XV + 794 стр. с иллюстр. Цена в пер. 35 руб.

Во второй том издания входят следующие материалы: тексты Альберти, тематически связанные с архитектурой или с проблемами, затронутыми в трактате, помещенном в первом томе: «Трактат о живописи» (появится на русском языке полностью впервые), «О статуе», «Пять архитектурных ордеров» (сочинения, приписываемые Альберти), «Математические забавы», отрывок из трактата «О душевном спокойствии» с описанием купола Флорентийского собора, отрывок из трактата «О семье» (адресован Брунеллески и Маттео Пастри) и др. Переводы сделаны А. Г. Габричевским, В. П. Zubовым и А. И. Венедиктовым.

Подстрочный комментарий к текстам обоих томов составлен В. П. Zubовым.

В книгу входит также ряд статей: Альберти-архитектор, биография Альберти, Альберти и культура ренессанса.

Даниэле Барбаро — Комментарий к «Десяти книгам об архитектуре» Витрувия. Перевод с итальянского А. И.

Венедиктова и В. П. Zubова. Вступительная статья и анализ В. П. Zubова. Редакция А. Г. Габричевского. Печатается.

Комментарий Барбаро, сопровождающий текст Витрувия, обрисовывает то понимание Витрувия, которое существовало в эпоху Возрождения.

С. В. Безсонов — Крепостные архитекторы. 143 стр. с иллюстр. Цена 9 руб.

С. А. Дадашев и М. А. Усейнов — Памятники азербайджанской архитектуры в Баку. Печатается.

Альбом обмеров и чертежей выдающихся памятников азербайджанской архитектуры.

Г. И. Лежава и М. И. Джандиери — Архитектура Сванетии. Печатается.

А. В. Филиппов — Древнерусские изразцы. Вып. 1. Печатается.

#### II. АРХИТЕКТУРНАЯ И СТРОИТЕЛЬНАЯ ПРАКТИКА

Проф. А. В. Кузнецов — Своды, их конструкция и декор. Печатается.



**П. Н. Мелюков — Техника скульптурно-формовочных работ в архитектуре.** 104 стр. с рис. Цена 4 руб.

Книга представляет собой практическое руководство, написанное мастером-практиком скульптурно-формовочного дела. В книге подробно описываются материалы и способы их употребления, инструментальный и инвентарный, необходимый для производства работ, изготовление шаблонов, тяга карнизов, производство моделей, формовочные работы, отливка, постановка на место лепных украшений. Рисунки автора.

**Проблемы архитектуры. Сборник статей и материалов, т. III, стр. 254. Цена 17 руб. Печатается.**

В этом томе публикуются статьи: Л. Б. Лунца и С. Н. Палентреера — Элементы парковой архитектуры. В. В. Свиетунова — Филибер Делорм. Проф. Н. Я. Колли — О проектировании колхозных домов культуры. Проф. Г. Г. Карлсена — Деревянные конструкции в архитектуре СССР. Проф. А. В. Сахарова и М. С. Туполева — Пологие кровли. Г. Я. Цвингмана — Материалы для проектирования интерьеров промышленных сооружений. Н. М. Гусева — Свет в архитектуре. А. А. Мамуровского — Задачи исследовательской работы в области отделочных материалов. И. Я. Силева — Получение окрашенных просыпок в производстве цветного рубероида.

### III. МОНОГРАФИИ

**Г. Гермонт — Решетки Ленинграда и его окрестностей.** 14 п. л. Цена 21 руб. Печатается.

В издании приведено 160 снимков решеток, примененных в оградах, перилах балконов, лестниц, мостов и набережных Ленинграда и его окрестностей. Воспроизведены работы виднейших архитекторов XVIII—XIX вв. Альбому предпослана вступительная статья В. Курбатова.

**Н. П. Никитин — Строительство Исаакиевского собора.** 25 п. л., 164 илл. Печатается.

На основе первоисточников — документальных и графических архивных материалов — автор излагает историю соро-

калетнего строительства (1818—1856) одного из монументальных памятников русского ампира. Особое внимание уделено вопросу о причинах неравномерной осадки собора. Помимо исторического материала, автор приводит в книге результаты своих наблюдений за техническим состоянием собора и описание работ по выпрямлению колонн.

**Д. Аркин — Париж. Архитектурные ансамбли города.** 196 стр., 177 илл. Цена в переплете 32 руб.

Книга знакомит читателя с архитектурно-планировочной историей Парижа. Особое внимание уделяется парижским ансамблям, сложившимся на протяжении XVI—XVIII вв. и представляющим интерес с точки зрения планировки города. В фотографиях и планах представлены крупнейшие и наиболее значительные в архитектурном отношении постройки Парижа.

**В. Н. Талепоровский — Чарльз Камерон.** В 1/3 долю листа. 30 п. л. Печатается.

Первая часть книги содержит биографию Камерона, причем автор приводит целый ряд неопубликованных документов. Во второй части автор дает характеристику творчества Ч. Камерона — работ его в г. Пушкине (б. Царском селе), Павловске и др. В книге свыше 250 иллюстраций.

**Павильон СССР на международной выставке в Париже. Архитектура и скульптура.** 56 стр. с иллюстр. Цена 7 руб.

В книге помещен ряд статей, дающих оценку архитектуры советского павильона на Парижской выставке. Книга содержит большое количество иллюстраций, отображающих ход проектирования и стройки, а также процесс изготовления гигантской скульптурной группы.

**Венеция. Составил А. И. Венедиктов.** 115 стр. Цена в переплете 25 руб. Печатается.

Альбом дает картину архитектуры Венеции эпохи расцвета (XV—XVI вв.).

Вступительный очерк, помещенный в альбоме, знакомит читателя с историей архитектуры Венеции XV—XVI вв.

**Н. И. Брунов — Эрехтейон.** 14 п. л. В 1/4 долю листа. Печатается.

В альбоме дано описание Эрехтейона, краткая история его постройки и обзор попыток его реконструкции.

### IV. СПРАВОЧНЫЕ И РАЗНЫЕ ИЗДАНИЯ

**«Атлас архитектурных цветов».** Лаборатория Всесоюзной академии архитектуры. Цена в переплете 80 руб. Печатается.

В атласе приведено 450 накресок, сделанных ручным способом. Цель атласа — показать и ориентировать архитектора и отделочника в выборе колера и цветовой композиции.

От вышедших ранее в СССР колерных книжек атлас отличается детальными характеристиками колеров, приведением рецептуры и подробнейшим описанием красок советского производства, применяемых в отделочной технике.

Подобные атласы до сих пор в СССР не выпускались.

**Серия книг для чтения на иностранных языках для строительных и архитектурных вузов.**

На английском языке:

**Рим.** Составила Т. Р. Ловицкая —

5 п. л. Тир. 2 500. Цена 3 руб. Печатается.

**Ренессанс.** Составили М. Н. Муравейская и И. К. Соколова — 5 п. л.

Тир. 2 500. Печатается.

На немецком языке:

**Рим.** Составил Л. П. Кончаловский — 5 п. л. Тир. 3 000. Цена 2 р. 50 к.

Печатается.

**Греция.** Составила М. Л. Теснер —

5 п. л. Тир. 3 000. Цена 2 р. 50 к. Печатается.

**Ренессанс.** — 5 п. л. Тир. 3 000. Печатается.

На французском языке:

**Греция.** Составила Л. Ж. Поммер —

5 п. л. Тир. 2 500. Печатается.

**Греция.** Составила Л. Ж. Поммер —

5 п. л. Тир. 2 500. Печатается.

**Ренессанс.** Составила Д. П. Кончаловская — 5 п. л. Тир. 2 500. Печатается.



# СПРАВОЧНИК АРХИТЕКТОРА

В последнее время архитекторы уделяют все более серьезное внимание внутренней отделке квартир, всем тем „мелочам“ бытового оборудования, которые гарантируют жилищам максимальный комфорт и удобства. К существенным элементам такого бытового оснащения квартиры относятся кухонные шкафы и встроенные шкафы для белья и платья.

За границей мелочи кухонного оборудования производятся обычно в промышленном порядке по детально разработанным стандартам. У нас чертежи кухонных шкафов того же типа были разработаны архитектурно-проектной мастерской Наркомтяжпрома № 3. В настоящем номере мы публикуем чертежи этих простых по форме, легко выполнимых и удобных в эксплуатации, предметов кухонного оборудования. Подобные шкафы могут изготавливаться как на деревообделочных заводах, так и непосредственно на стройке.

Чертежи заграничных шкафов (Швеция), которые мы также публикуем ниже, по своему внешнему оформлению и основным размерам очень близки к чертежам мастерской Наркомтяжпрома № 3. Но по своему назначению они отличаются от шкафов мастерской, и любой из них может служить дополнением к предыдущим, образуя с ними как бы один комплект. Количество шкафов в таком комплекте можно варьировать в зависимости от размеров кухни и ее планировки.

Важную роль при оборудовании кухонь играет электроосвещение, его арматура и размещение световых точек. Мы приводим поэтому несколько образцов шведской кухонной герметической электроарматуры, очень простой и приятной по рисунку. Обтекаемые формы этой арматуры легко поддаются чистке. На той же странице приведена маленькая схема, дающая наглядное представление о типах арматуры и принципах размещения верхнего света в кухнях.

На двух страницах справочника приводятся чертежи оборудования стенных шкафов для носильного и постельного белья. По этим чертежам архитектор может судить о принятой в США величине шкафов, а также ознакомиться с деталями их оборудования и емкостью отдельных полок и ящиков.

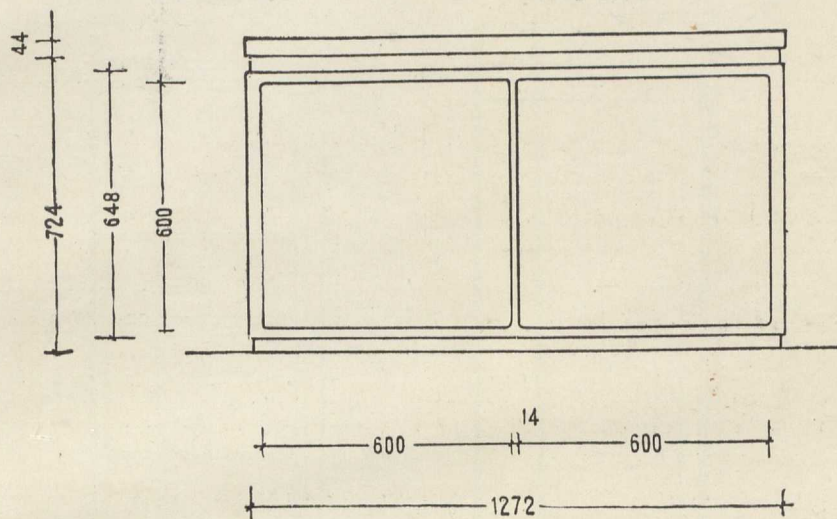
Общая редакция отдела „Справочник архитектора“—арх. Б. Н. БЛОХИН.  
Информационный материал справочника составил арх. Ю. Е. ШАСС.



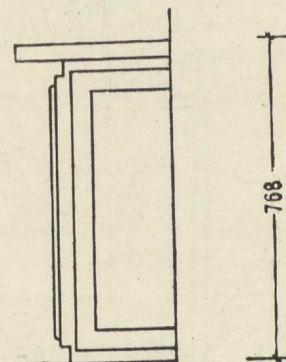
# КУХОННЫЕ ШКАФЫ

## ШКАФ ДЛЯ КУХНИ, ПОДОКОННЫЙ

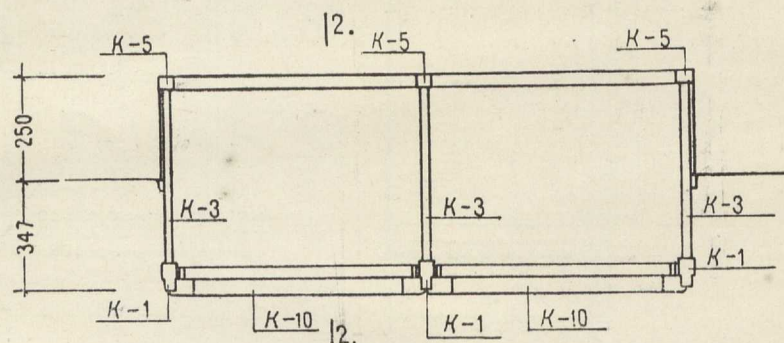
Фасад



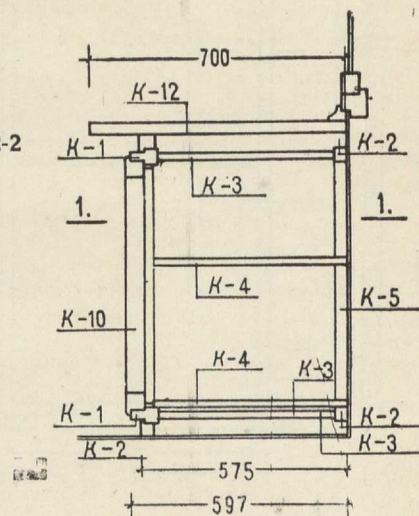
Вид сбоку



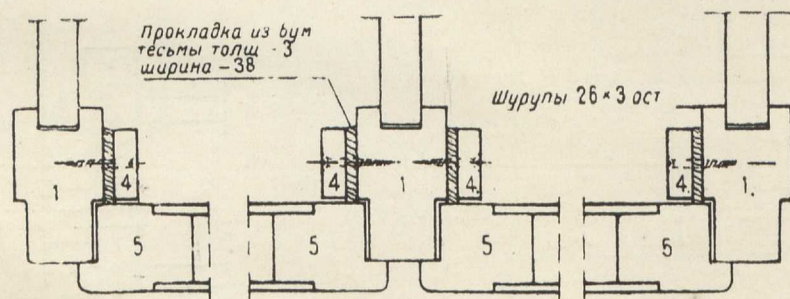
Разрез 1-1



Разрез 2-2



Горизонтальный разрез по передней стенке



Материал — сосна  
Отделка — масляная краска

Обозначения на разрезах (К-1 и т. д.) указывают на номера щитов, из которых монтируется шкаф

По материалам, разработанным архитектурно-проектной мастерской НКПТ № 3

Конструктор Орловский, рук. прсф. Гинзбург

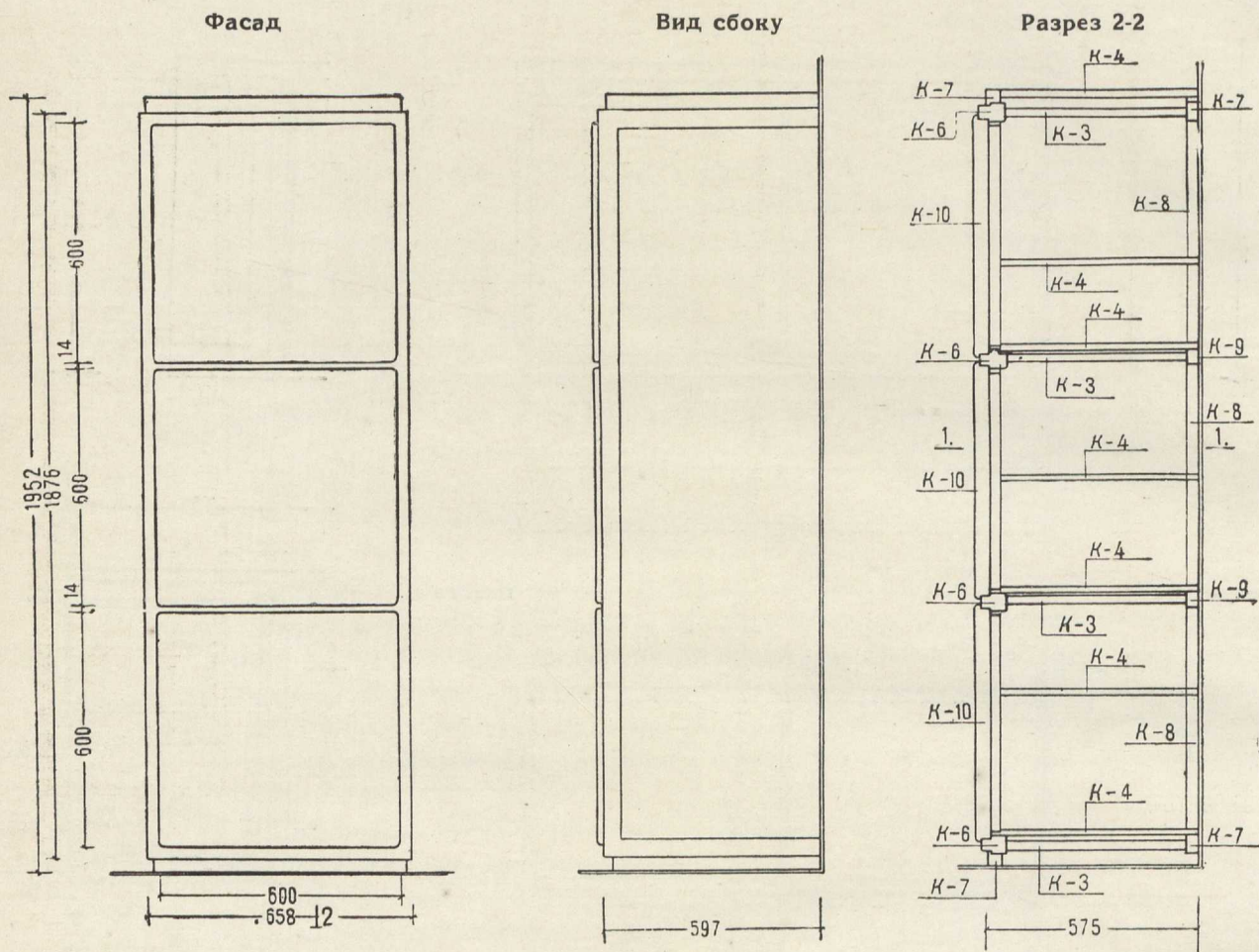
Примыкание к стене

Разрез по боковой стенке

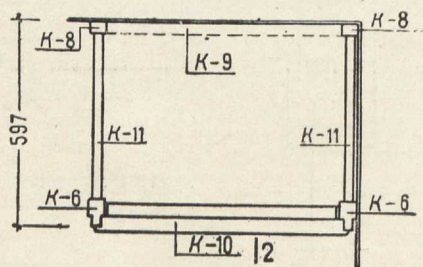


# КУХОННЫЕ ШКАФЫ

## ШКАФ ДЛЯ КУХНИ, ПРИСТЕННЫЙ С ПОЛКАМИ



Разрез 1-1



Материал — сосна

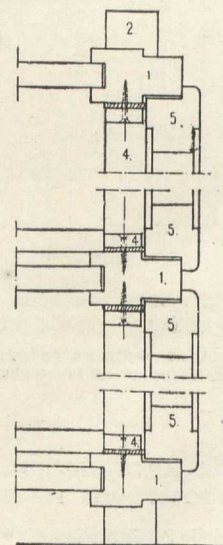
Отделка — масляная краска

Обозначения на разрезах (К-1 и т. д.) указывают на номера щитов, из которых монтируется шкаф

По материалам, разработанным архитектурно-проектной мастерской НКПТ № 3.

Конструктор Орловский, руков. проф. Гинзбург

Вертикальный разрез по передней стенке



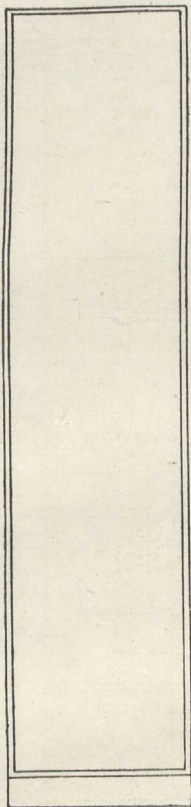


# КУХОННЫЕ ШКАФЫ

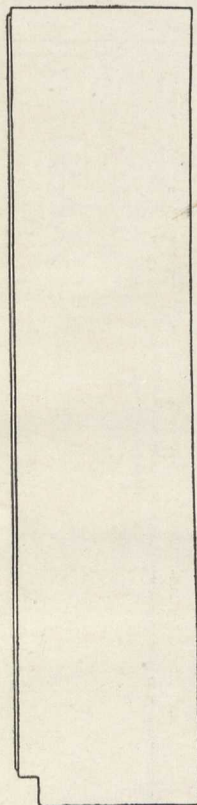
## КУХОННЫЙ ШКАФ, ПРИСТЕННЫЙ С ПОЛКАМИ

(шведские образцы)

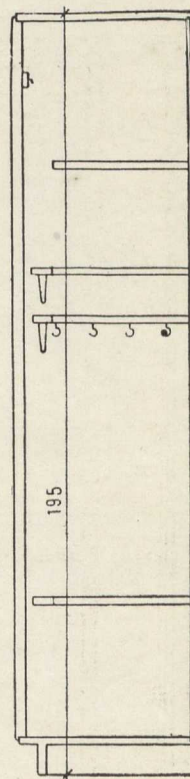
Фасад



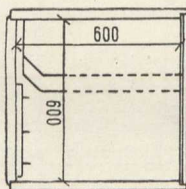
Вид сбоку



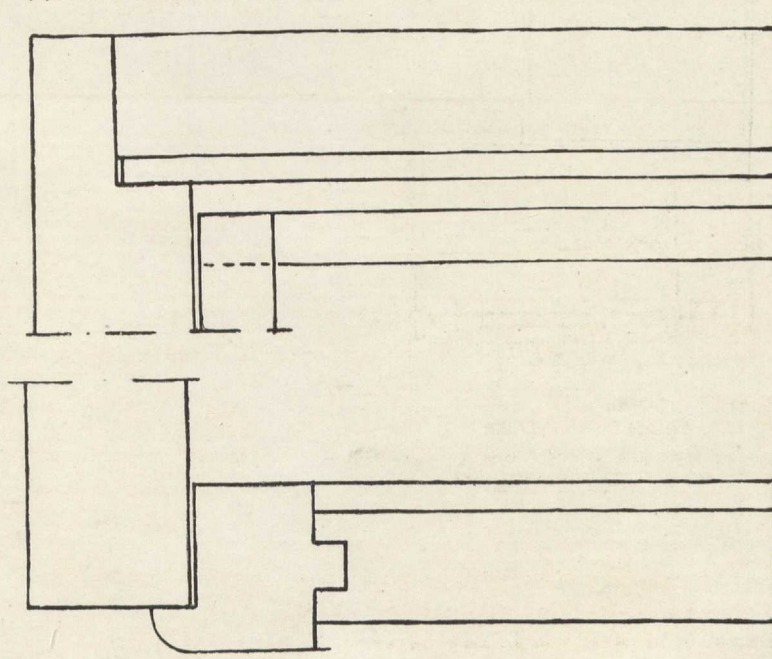
Разрез



План



Деталь плана

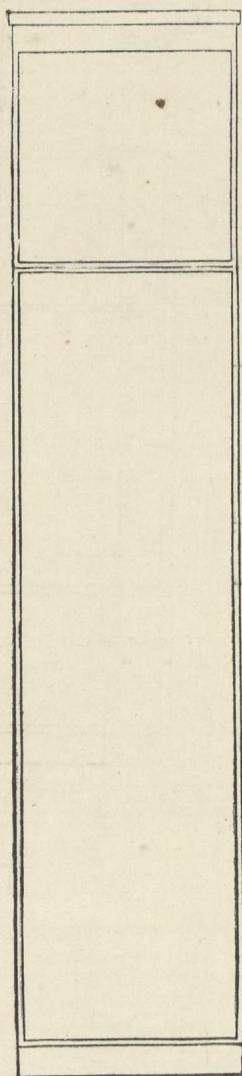




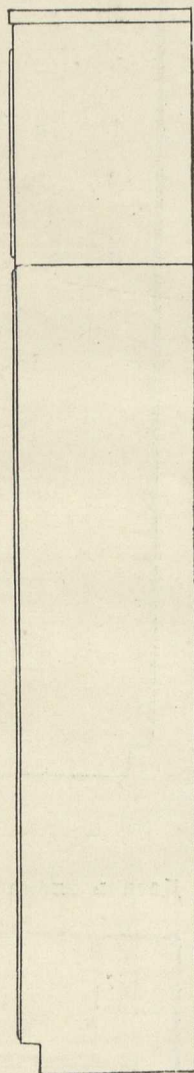
# КУХОННЫЕ ШКАФЫ

## КУХОННЫЙ ШКАФ, ПРИСТЕННЫЙ С ПОЛКАМИ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ВЕРХНИМ ОТДЕЛЕНИЕМ (шведские образцы)

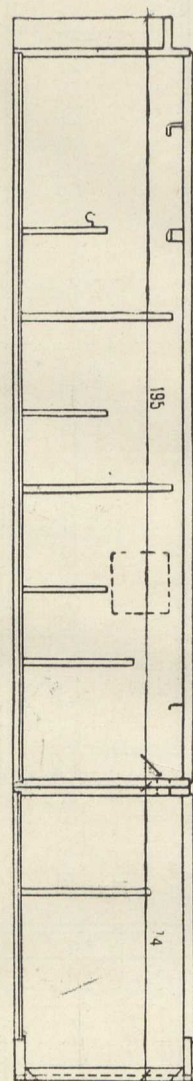
Фасад



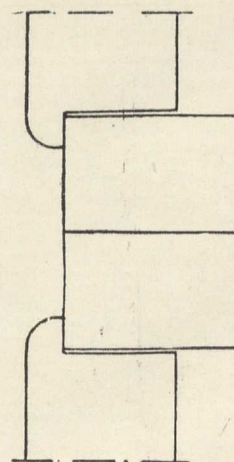
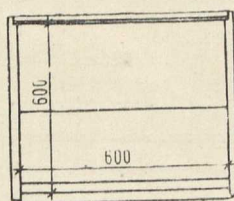
Вид сбоку



Разрез



План



Деталь соединения верхнего  
отделения со шкафом

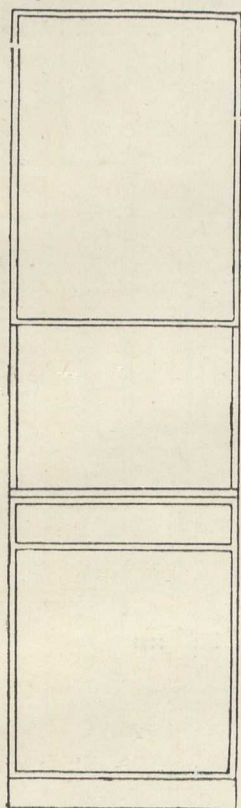


# КУХОННЫЕ ШКАФЫ

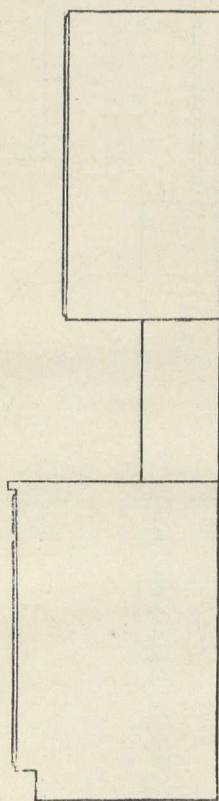
## КУХОННЫЙ ШКАФ-БУФЕТ

(шведские образцы)

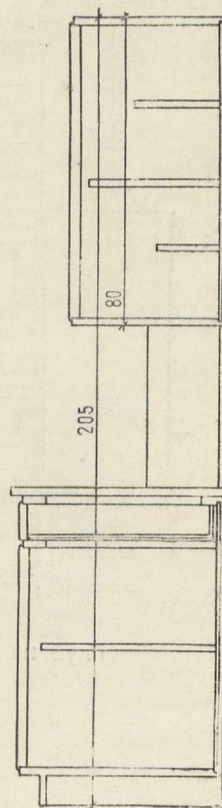
Фасад



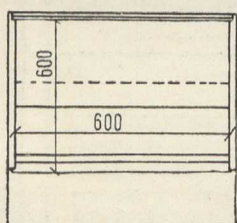
Боковой вид



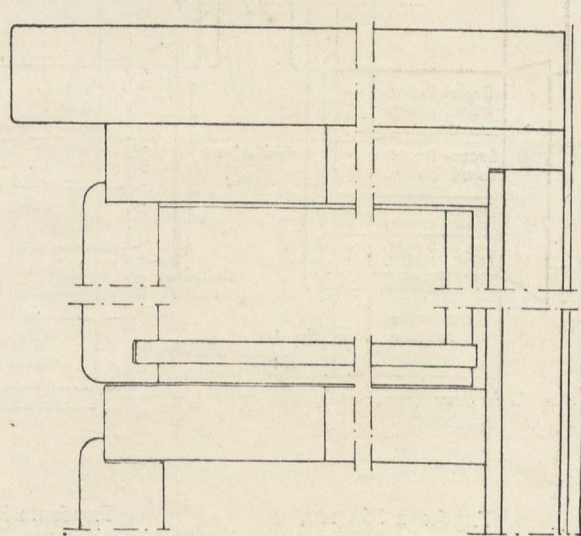
Разрез



План



Деталь разреза по нижней части буфета



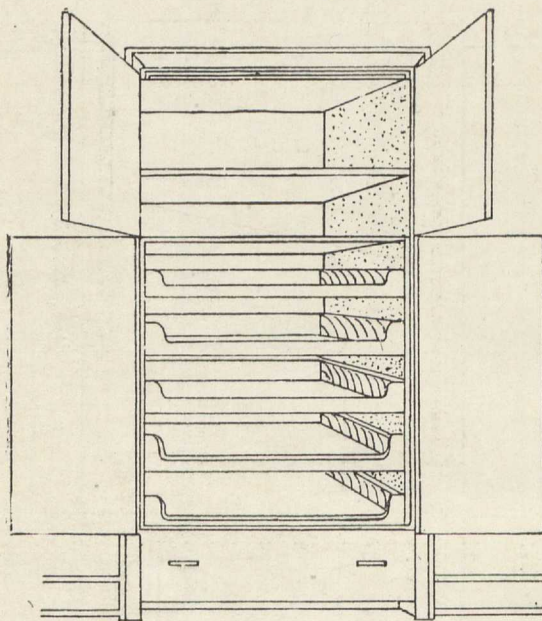


# СТЕННЫЕ ШКАФЫ

## ШКАФЫ ДЛЯ ПОСТЕЛЬНОГО БЕЛЬЯ И ПРИНАДЛЕЖНОСТЕЙ

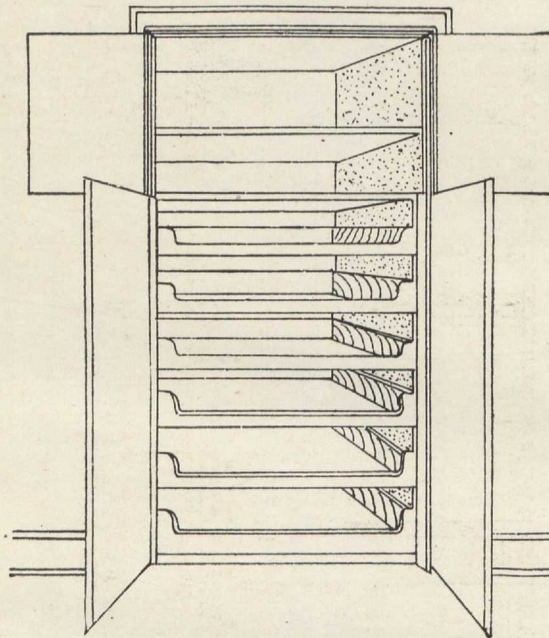
(американские образцы)

Вид шкафа



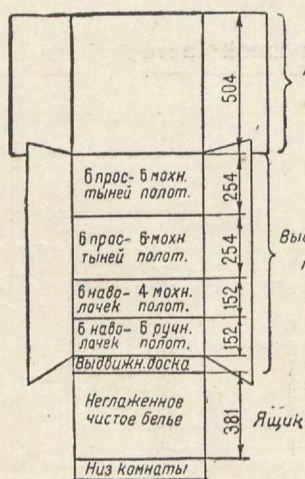
Глубина 457 мм, ширина 1295 мм

Вид шкафа

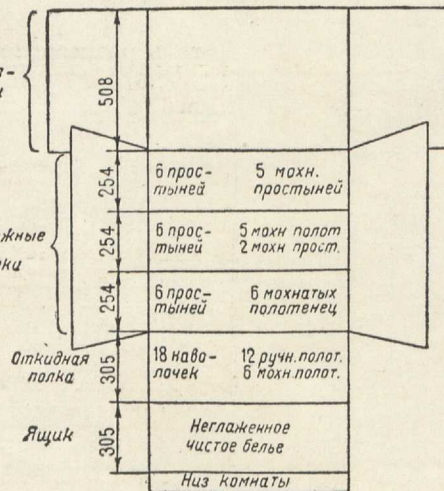


Глубина 457 мм, ширина 1295 мм

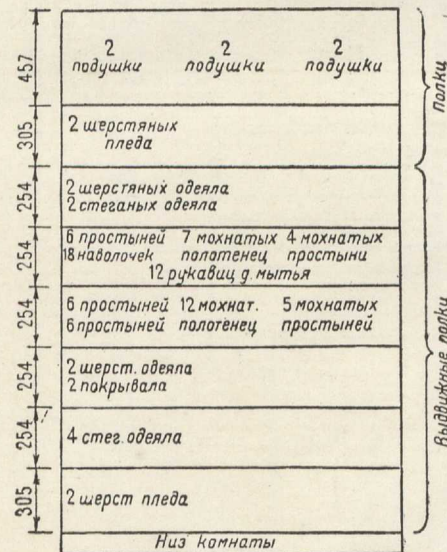
### Распределение вещей в шкафах



Глубина 356 мм, ширина 610 мм



Глубина 356 мм, ширина 762 мм

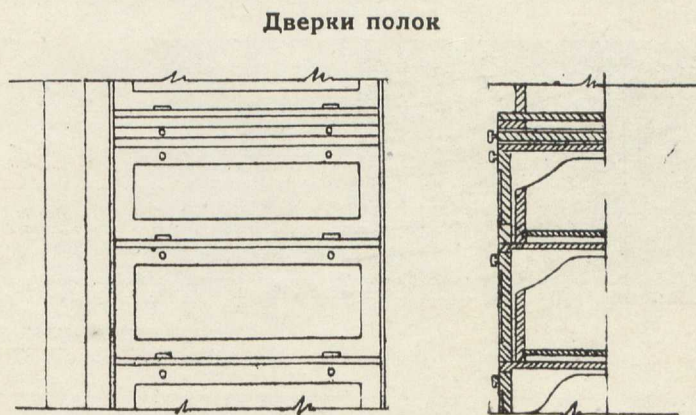
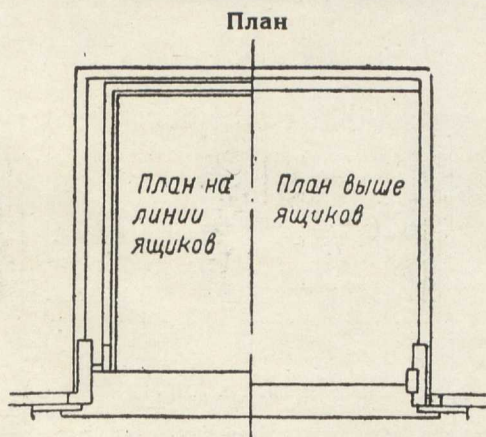
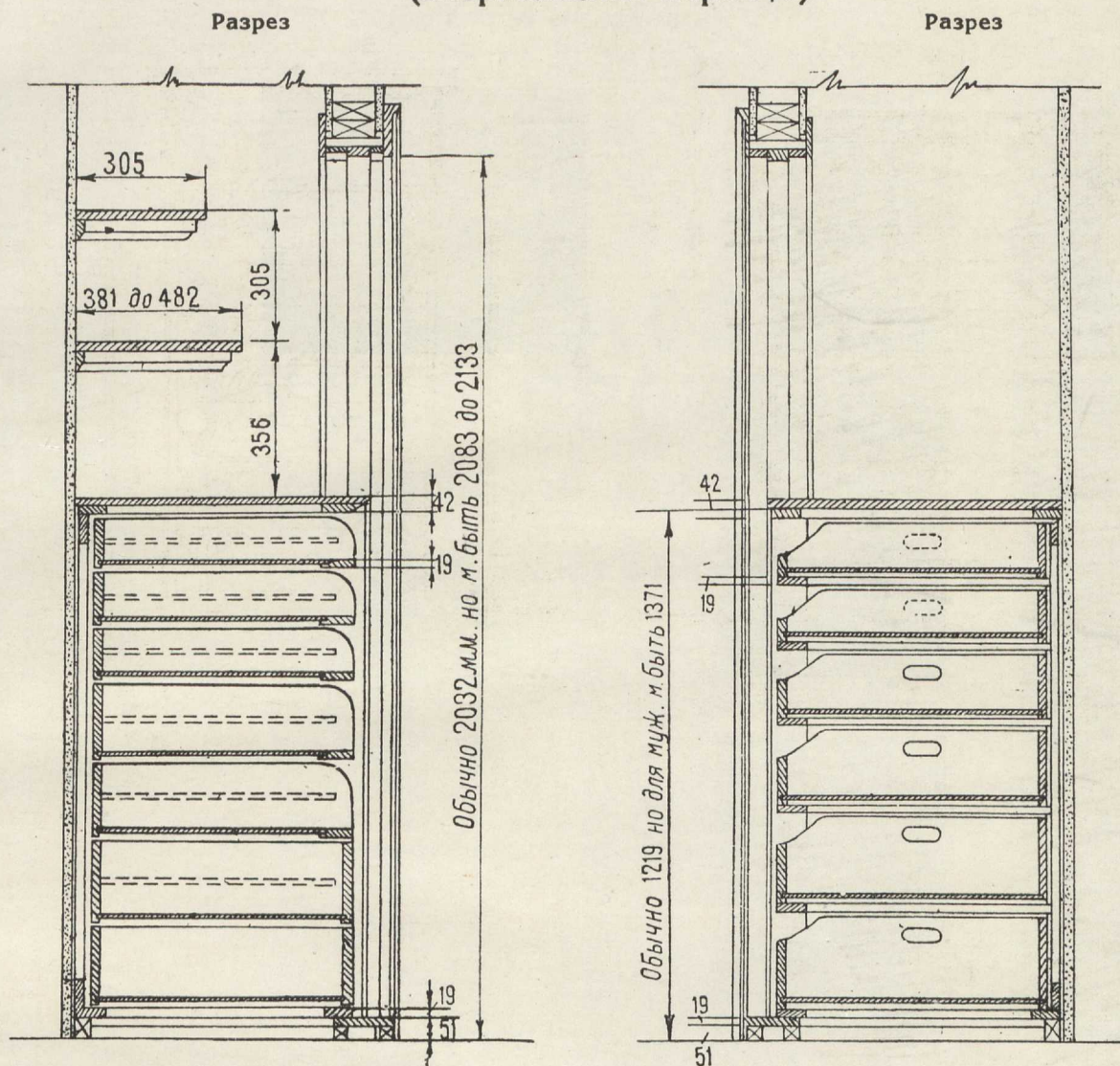


Глубина 457 мм, ширина 1295 мм



# СТЕННЫЕ ШКАФЫ

## ШКАФЫ ДЛЯ БЕЛЬЯ (американские образцы)



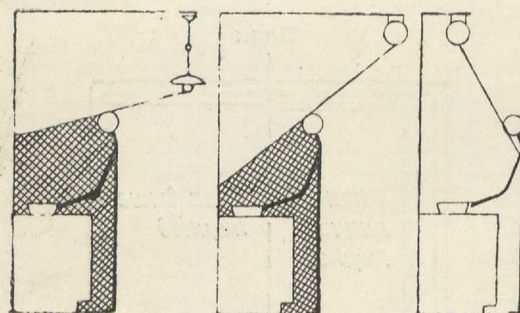
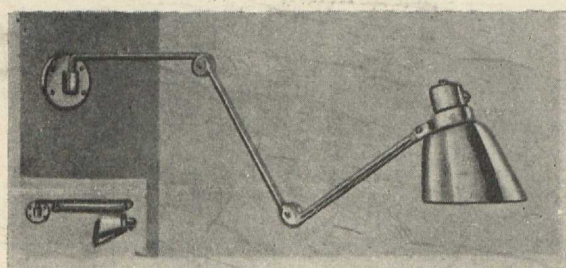
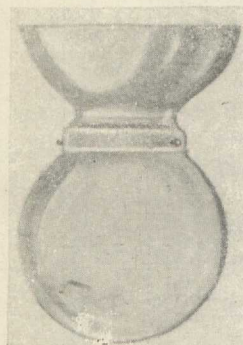
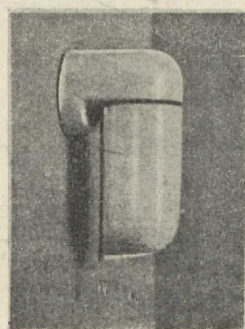
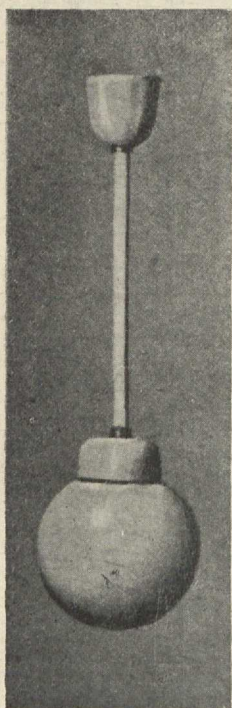
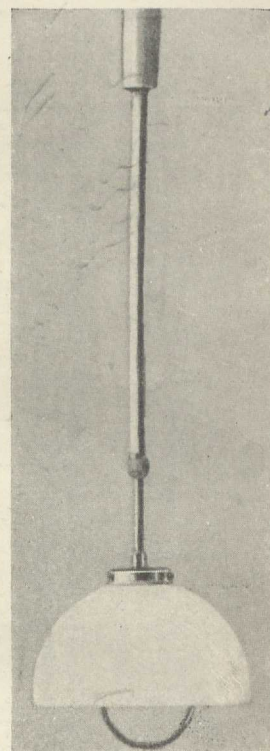
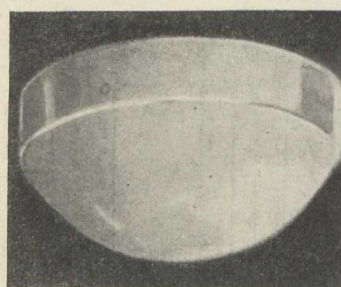
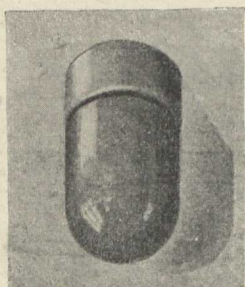
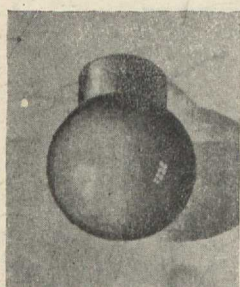
Высота ящиков и ящиков подносов: для белья, салфеток, чайных салфеток, кружев — 51 мм; для личных полотенец, наволочек от 203 до 254 мм, для простынь, полотенец, скатертей — 305 мм; для воротничков, носков, платков — 76 мм; для свитеров, рубашек — 152—203 мм; для нижнего белья — 101—152 мм



# КУХОННОЕ ОСВЕЩЕНИЕ

ТИПЫ И РАСПОЛОЖЕНИЕ ЭЛЕКТРОАРМАТУРЫ ДЛЯ КУХОНЬ

(шведские образцы)



Отв. редактор К. С. АЛАБЯН

Зам. отв. редактора Д. Е. АРКИН

Оформление — Б. А. Сомов. Техническая редакция — Г. В. Белинский. Корректра — М. Э. Гутцайт. Репродукции — Н. И. Корабелщиков. Чертежи — М. В. Перельштейн. Сдано в производство 14/II 1938 г. Подписано к печати 7/IV 1938 г. Формат 62×94<sup>1</sup>/<sub>8</sub>. 12 печ. лист. Тираж 7000. 53 тыс. знаков в печ. листе. Уполномоч. Главлита Б—34273. Зак. тип. 130.

Типография и цинкография Жургазоб'единения. Москва, 1-й Самотечный пер., 17.



# ИНСТИТУТ АСПИРАНТОВ

## ВСЕСОЮЗНОЙ АКАДЕМИИ АРХИТЕКТУРЫ

ОБЪЯВЛЯЕТ, ЧТО ОЧЕРЕДНОЙ

### НАБОР АСПИРАНТОВ БУДЕТ ПРОИЗВОДИТЬСЯ

В ИЮНЕ МЕСЯЦЕ 1938 г.

О ДНЕ БУДЕТ ОБЪЯВЛЕНО ДОПОЛНИТЕЛЬНО

Конкурсные испытания будут производиться по следующим предметам: архитектурное проектирование, рисование, акварель, ордера, история архитектуры, история искусств и один из иностранных языков.

Институт обращает внимание поступающих в аспирантуру, что при конкурсных испытаниях будут предъявляться особо строгие требования в отношении их знаний истории архитектуры и искусств.

Приемные испытания по истории архитектуры производятся в полном объеме вузовского курса, т.е. требуется знакомство с основными этапами и стилями мировой архитектуры, их хронологией и географией, с главнейшими памятниками и мастерами. В качестве основных пособий рекомендуются: ШУАЗИ—История архитектуры (изд. В. А. А.), ФЛЕТЧЕР—История архитектуры, ВЕРМАН—История искусств всех времен и народов (главы, посвященные архитектуре).

Кроме всеобщей истории архитектуры требуются краткие сведения по истории живописи и скульптуры (пособие: соответствующие главы из Вермана).

Кроме основного курса, ЖЕЛАТЕЛЬНО: 1) представление зарисовок с главнейших памятников; 2) знакомство с основными архитектурными увражами, как-то — Стюарт и Реветт, Канина, Летаруйи, Деспуй, Колинъон, Геймюллер и др.; 3) знакомство с изданиями классиков, выпускаемых В. А. А., как-то: Витрувий, Альберти, Палладио, Геймюллер и др.

Москва, Пушкинская ул., д. № 24.

Всесоюзная Академия Архитектуры



**ПРОДОЛЖАЕТСЯ  
П Р И Е М  
ПОДПИСКИ  
на 1938 год  
НА ЖУРНАЛ**

# АРХИТЕКТУРА ЛЕНИНГРАДА

ОРГАН ЛЕНИНГРАДСКОГО СОЮЗА  
СОВЕТСКИХ АРХИТЕКТОРОВ

**ЖУРНАЛ ВЫХОДИТ  
ШЕСТЬ РАЗ В ГОД**

## ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

На год (6 номеров) — 36 руб.,  
на полгода (3 номера) — 18 руб.

## ПОДПИСКУ НАПРАВЛЯТЬ:

Ленинград „1“, улица Герцена 52,  
Союз советских архитекторов. Ре-  
дакция журнала „Архитектура Ле-  
нинграда“

Подписка на журнал „АРХИТЕКТУРА  
ЛЕНИНГРАДА“ принимается также  
всеми почтовыми предприятиями и от-  
делениями „СОЮЗПЕЧАТИ“; глав-  
ной конторой „ТЕХПРИОДИКА“, ее  
отделениями и уполномоченными; глав-  
ной конторой „КОГИЗ“а, ее отделе-  
ниями и уполномоченными на местах.

**ЦЕНА ОТДЕЛЬНОГО НОМЕРА 6 рублей**

ТРЕБУЙТЕ В ОТДЕЛЕНИЯХ КОГИЗ'а  
И В КИОСКАХ „СОЮЗПЕЧАТИ“



**БОЛЬШОЙ  
ВЫБОР  
КНИГ**

**ПО АРХИТЕКТУРЕ**

И СМЕЖНЫМ  
ВОПРОСАМ

**ИМЕЕТСЯ  
В КНИЖНОМ  
МАГАЗИНЕ**

**МОГИЗА № 6**

(Кузнецкий мост, 18.  
Тел. К 1-20-21 и 2-17-07)

## ПОСТУПИЛИ В ПРОДАЖУ СЛЕДУЮЩИЕ КНИГИ:

**ГЕЙМЮЛЛЕР, ГЕНРИХ.** Архитектура ренессанса в  
Тоскане, ч. I. Филиппо ди сер Брунеллеско. Перевод с не-  
мецкого Т. Я. Муратовой, под ред. А. Г. Габричевского. Акад.  
архитектуры. 1936 г. Стр. 88+ атлас. Ц. 70 руб.

**ГИДИОН, ЗИГФРИД.** Архитектура железа и железоз-  
бетона во Франции. С-кр. перевод А. А. Сапожниковой.  
Акад. архитектуры. 1937 г. Стр. 152. Ц. 6 р. 50 к.

**ВИОЛЛЕ-ЛЕ-ДЮК.** Беседы об архитектуре. Т. I. Перевод  
с франц. А. А. Сапожниковой. Под ред. А. Г. Габричев-  
ского. Акад. архитектуры. 1937 г. Стр. 472 с иллюстр. Ц. 23 руб.

**МЕЛЮКОВ И. Н.** Техника скульптурно-формовочных  
работ в архитектуре. Акад. архитектуры. 1937 г. Стр. 104.  
Ц. 4 руб.

**ШУАЗИ ОГЮСТ.** История архитектуры. Т. I. Перевод с  
франц. Изд. 2-е, исправленное и дополненное. Акад. архи-  
тектуры. 1937 г. Стр. 631. Ц. 13 руб.

**ШУАЗИ ОГЮСТ.** История архитектуры. Т. II. Перевод  
с франц. Е. Г. Дзисовой. Общая ред. Ю. К. Милонова и  
А. А. Сидорова. Акад. архитектуры. 1937 г. Стр. 694.  
Ц. 17 руб.

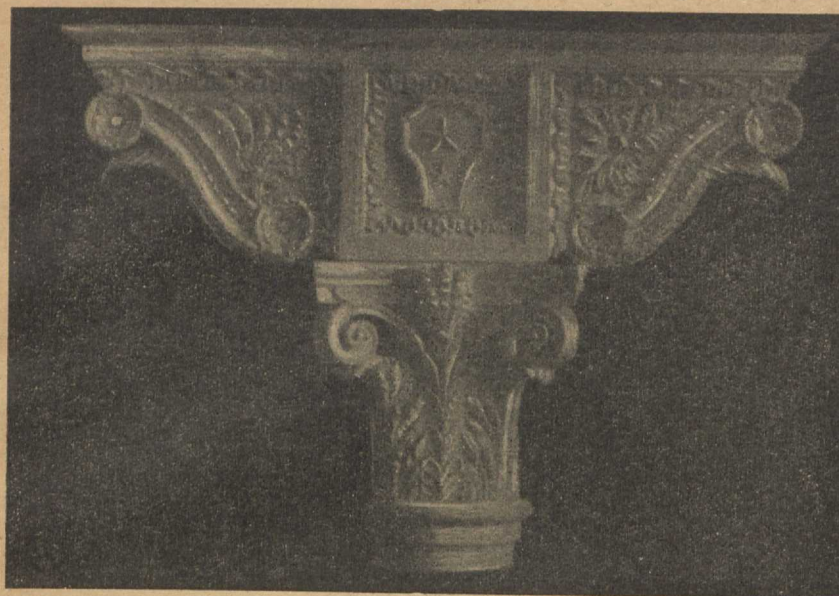
**Магазин своевременно получает  
все книжные новинки по архитектуре**

Заказанные книги могут быть высланы наложенным  
платежом.

Магазин имеет киоск при Архитектурном институте. Рожде-  
ственка 11.

В магазине имеется также большой выбор книг по всем  
вопросам и отраслям знаний.





## СКУЛЬПТУРНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМБИНАТ

### „ВСЕКОХУДОЖНИК“

является единственным в Союзе крупным, механизированным производством монументальной и бытовой скульптуры в материалах: МРАМОР (естественный и искусственный), ГРАНИТ, БРОНЗА, ЖЕЛЕЗОБЕТОН (белый и серый цемент), ГИПС.

В ассортименте готовой продукции комбината имеется скульптура: ПОЛИТИЧЕСКАЯ, ДЕКОРАТИВНАЯ, БЫТОВАЯ, АНТИЧНАЯ.

Имеется специальный ассортимент для оборудования и оформления:

музеев, совпартшкол, домов Красной Армии, клубов, красных уголков, парков культуры и отдыха, спортивных зал, площадок, стадионов, водных станций, домов культуры, санаториев, домов отдыха, школ, домов пионеров, детских садов, колхозов, фабрик, заводов, выставок, площадей, железнодорожных станций, магазинов и др.

**КОМБИНАТ ПРИНИМАЕТ ЗАКАЗЫ НА СКУЛЬПТУРУ В ЛЮБОМ МАТЕРИАЛЕ НА РАЗНЫЕ ТЕМЫ С ПРИВЛЕЧЕНИЕМ АВТОРОВ ПО СОГЛАСОВАНИЮ С ЗАКАЗЧИКОМ**

Кроме скульптуры комбинат выполняет:

**РАЗНЫЕ ОФОРМИТЕЛЬСКИЕ ЛЕПНЫЕ РАБОТЫ**

по моделям комбината и по эскизам заказчика:

горельефы, барельефы, сложные коринфские и ионические капители, плафоны и др.

**РАБОТЫ ПО ХУДОЖЕСТВЕННОМУ ЛИТЬЮ В БРОНЗЕ И АЛЮМИНИИ**

люстры, бра, торшеры, художественные решетки, кронштейны, арматура и др.

**Заказы принимаются скульптурным комбинатом — Москва, 96, Всехсвятское, Балтийский поселок, дом 42-а, тел. Д-3-27-26, Д-1-70-43.**

**Расчетный счет № 105098 — Москва, Краснопресненское отд. Госбанка. Телеграфный адрес — Москва, 96. ФАБИ 30 Комбинату.**





Цена 8 руб.

2618

4  
X1

## АРХИТЕКТУРА

С С С Р

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ  
ОРГАН СОЮЗА СОВЕТСКИХ  
АРХИТЕКТОРОВ

Ответственный редактор К. С. Алабян  
РЕДАКЦИЯ:  
Москва, Гранатный пер., 7  
Телефон—К-5-76-25

УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ: 12 мес.—96 руб.,  
6 мес.—48 руб., 3 мес.—24 руб.  
ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ: Москва, 6,  
Страстной бульвар, 11, Жургазобъеди-  
нением; уполномоченными Жургаза на  
местах; повсеместно почтой и отделе-  
ниями Союзпечати

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ  
UNITED MAGAZINES AND NEWSPAPERS

### L'ARCHITECTURE de l'URSS

REVUE MENSUELLE DE L'UNION  
DES ARCHITECTES SOVIÉTIQUES

Rédacteur en chef K. Alabian

ADRESSE DE LA REDACTION:  
MOSCOU, 7, RUE GRANATNI

ADRESSEZ LES ABONNEMENTS:  
MEJDOUNARODNAIA KNIGA. MOSCOU,  
URSS. 18, KOUZNETSKI MOST

MESSAGERIES HACHETTE, SERVICE  
ABONNEMENTS III, RUE RÉAUMUR  
PARIS 2<sup>e</sup>

### ARCHITECTURE of the USSR

MONTHLY MAGAZINE OF THE  
ASSOCIATION OF SOVIET ARCHITECTS

Editor-in-chief K. Alabyan

EDITORIAL OFFICE:  
MOSCOW, GRANATNI STREET, 7

SUBSCRIPTIONS ACCEPTED BY:  
MEZHDUNARODNAYA KNIGA. MOSCOW,  
USSR. KUZNETSKY MOST, 18

W. H. SMITH & SON, LTD. STRAND HOUSE,  
PORTUGAL ST. LONDON, W. C. 2  
BOOKNIGA CORPORATION. 255 FIFTH  
AVENUE, NEW-YORK, N. Y.

### ARCHITEKTUR der UdSSR

MONATSSCHRIFT DES VERBANDES  
DER SOWJETARCHITEKTEN

Chefredacteur K. Alabjan

ADRESSE DER REDAKTION:  
MOSKAU, GRANATNI STRASSE, 7

ABONNEMENTSANNAHME:  
MEZHDUNARODNAJA KNIGA. MOSKAU,  
UdSSR, KUSNETZKY MOST, 18

C. S. R. MELANTRICH. AKC. SPOL.  
KNIHKUPECTVI-ODD. SLOVANSKYCH  
KNIH. VACLAVSKÉ NAM. 42 PRAHA II  
(UCET POST SPOR 20. 208).