2

1961

Архитектура СССР

СОДЕРЖАНИЕ

ВАЖНЕЙШИЕ НАУЧНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ СОВЕТСКОГО ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА 1

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ТВОРЧЕСКОЙ НАПРАВЛЕННОСТИ СОВЕТСКОЙ АРХИТЕКТУРЫ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ. **П. Абросимов, Д. Ходжаев** 5

КОНКУРС НА ПРОЕКТ ЗДАНИЯ МОРСКОГО ВОКЗАЛА В ЛЕНИНГРАДЕ. **М. Мейсель** . 10

ПАМЯТИ ГЕРОЕВ ЗАЩИТЫ ЛЕНИНГРАДА. **И. Бартенев** 24

ВОПРОСЫ РАССЕЛЕНИЯ В РАЙОНАХ УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ **Н. Жемчужникова** 28

ЗАСТРОЙКА БАКУ И ЕГО ПРИГОРОДОВ. **В. Иванов** 31

О ЗАСТРОЙКЕ ГОРОДА ОРЛА. **С. Федоров** . . . 33

НОВОЕ В ПРОЕКТИРОВАНИИ ЗДАНИЙ ШКОЛ. **Р. Смоленская** 35

ЛЕТНИЙ СПАЛЬНЫЙ ПАВИЛЬОН ИЗ АСБЕСТОЦЕМЕНТНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ. **П. Кумпан, Е. Юргенсон** 40

СБОРНИКИ «АРХИТЕКТУРНОЕ НАСЛЕДСТВО» **С. Земцов** 42

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА В СОВРЕМЕННОЙ АРХИТЕКТУРЕ ИТАЛИИ. **Р. Кацнельсон** . . 44

ОБСУЖДЕНИЕ НОВЫХ ПРОЕКТОВ ШКОЛ . . 49

СОВЕЩАНИЕ ПО ПЛАНИРОВКЕ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ РАЙОНОВ 49

SOMMAIRE

Problemès scientifiques fondamentaux de l'évolution de l'urbanisme soviétique 1

Certains problèmes de tendance de l'architecture soviétique actuelle. **P. Abrossimov, D. Khodjaev** . . 5

Concours pour le projet de la gare maritime à Léningrad. **M. Meissel** 10

En mémoire des héros de défense de Léningrad. **I. Bartenev** 24

Problèmes de distribution de la population dans les régions de l'industrie houillère. **N. Gemtchoujnikova** 28

Développement de la ville de Bakou et de ses banlieues. **V. Ivanov** . 31

Aménagement de la ville d'Orel. **S. Fedorov** 33

Du nouveau dans les projets des écoles. **R. Smolenskaia** 35

Pavillion d'été en éléments d'amiante-ciment. **P. Koumpan, E. Jourguenson** 40

«Eritage d'architecture» — recueils . 42

Théorie et pratique de l'architecture contemporaine de l'Italie. **R. Katsnelson** 44

Discussion des nouveaux projets d'écoles 49

Conférence sur la planification des régions rurales 49

COCNTENTS

The most important scientific problems of Soviet civic design . . . 1

Some problems of the contemporary Soviet architecture creative trends. **P. Abrossimov, D. Khodjaev** 5

Competition for a Leningrad seaside station design. **M. Meissel** . . . 10

In memory of Leningrad defense heroes. **I. Bartenev** 24

Aspects of housing in coal mining districts. **N. Schemchushnikova** . 28

The development of Baku and its suburbs. **V. Ivanov** 31

On the town Orel development. **S. Fedorov** 33

New trends in school-building design. **R. Smolenskaja** 35

Summer dormitory pavillion of asbesto-cement units. **P. Cumpan, E. Urgenson** 40

Edition «Architectural Heritage» . . 42

Theory and practice of Itallian contemporary architecture. **R. Katznelson** 44

Discussion of new school designs . 49

Conference on the rural regions planning 49

INHALT

Wichtigste wissenschafliche Probleme der Weiterentwicklung des sowjetischen Städterbaus 1

Einige Fragen der schöpferischen Richtung der sowjetischen Architektur auf der gegenwärtigen Etappe. **P. Abrossimow, D. Chodschaew** 5

Entwurfswettbewerb fur den Seebahnhof in Leningrad. **M. Meissel** 10

Zur Andenken an die Helden der Verteidigung von Leningrad. **I. Bartenew** 24

Fragen der Ansiedlung in Kohlenbergbaugebieten. **N. Schemtschuschnikowa** 28

Die Bebauung von Baku und seiner Vorstädte. **W. Iwanow** 31

Zur Frage der Bebauung von Orel. **S. Fedorow** 33

Neues in der Projektierung von Schulgebäuden. **R. Smolenskaja** . 35

Sommerwohnpavillion aus Asbestzementelementen. **P. Kumpan. E. Jurgenson** 40

Hefte «Der Architekturnachlass» . . 42

Theorie und Praxis der gegenwärtigen italienischen Baukunst. **R. Katznelson** 44

Über neue Projekte fur Schulgebäude 49

Beratung über Probleme der Planung in landlichen Gebieten 49

Главный редактор К. И. ТРАПЕЗНИКОВ.

Редакционная коллегия: П. В. АБРОСИМОВ, Л. О. БУМАЖНЫЙ, М. Н. ДУДИН, К. В. ЖУКОВ, К. А. ИВАНОВ, А. И. КУЗНЕЦОВ, В. П. ЛАГУТЕНКО, А. И. МИХАЙЛОВ, А. И. НАУМОВ, С. Ф. НЕФЕДОВ, Н. В. НИКИТИН, Н. П. РОЗАНОВ, Б. Р. РУБАНЕНКО, А. С. ФИСЕНКО, Е. Е. ХОМУТОВ, В. А. ШКВАРИКОВ, Ю. Н. ШАПОШНИКОВ (зам. гл. редактора).

Технический редактор *А. П. Берлов* Корректор *В. М. Панасенко.*

Сдано в набор 27/XII 1960 г. Подписано к печати 1/II 1961 г. Формат бумаги 68×98¹/₈ 3 бум. л., 6 печ. л., 7,2 усл. печ. л. УИЛ 8,84. Тираж 11 505 экз. Т-00200. Цена 80 коп. Зак. 1802.

Государственное издательство литературы по строительству, архитектуре и строительным материалам.

Адрес редакции: Москва, К-9, Пушкинская ул., д. 24, комн. 20. Телефон Б 9-63-22.

Типография № 3 Государственного издательства литературы по строительству, архитектуре и строительным материалам. Москва, Куйбышевский проезд, д. 6/2

архитектура СССР

2
1961

ОРГАН АКАДЕМИИ СТРОИТЕЛЬСТВА и АРХИТЕКТУРЫ СССР и СОЮЗА АРХИТЕКТОРОВ СССР

Государственная
БИБЛИОТЕКА
СССР
имени
В. И. ЛЕНИНА
1962 г.

П-62-210

ВАЖНЕЙШИЕ НАУЧНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ СОВЕТСКОГО ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА

Растущие объемы промышленного, жилищного и культурно-бытового строительства обусловливают все более широкий размах градостроительных работ. Глубокие изменения происходят также в планировке и застройке сельских населенных мест, которые по уровню культурно-бытового обслуживания и благоустройства будут постепенно приближаться к городам и поселкам городского типа.

В этих условиях особенно ответственные задачи стоят перед градостроительной наукой, которая должна обеспечивать практику всесторонними научными рекомендациями. Эти задачи были обсуждены на VI сессии Академии строительства и архитектуры СССР, состоявшейся в декабре 1960 г.

В решении сессии было отмечено, что наши города, поселки и сельские населенные места должны строиться и реконструироваться так, чтобы по своей планировочной структуре, застройке, инженерному оборудованию, благоустройству и архитектурному облику они удовлетворяли растущие материальные и культурные запросы трудящихся и вместе с тем отвечали потребностям будущего коммунистического общества.

Одна из важнейших задач, в решении которых должны принять активное участие наши ученые, — это научно обоснованное размещение промышленности и рациональное расселение как в пределах отдельных населенных мест, так и на территории обширных промышленных и сельскохозяйственных районов страны.

Успешное решение этой важной государственной задачи в значительной степени зависит от своевременности разработки и качества проектов районной планировки, органически связанных с планами развития народного хозяйства.

На сессии отмечалось, что перспективы развития городов не всегда учитывались в народнохозяйственных планах. Это приводило к неправильному размещению промышленных предприятий, затрудняло рациональное расселение и регулирование роста городов. В практике имели место случаи, когда рост городской территории вызывался неоправданной концентрацией, случайным размещением в крупных городах промышленных предприятий, что ухудшало санитарно-гигиенические условия жизни людей, вызывало необходимость интенсивного движения транспорта.

Известно, что стоимость городского строительства на душу населения в крупных городах значительно выше вследствие больших затрат на строительство и эксплуатацию сложных инженерных и транспортных сооружений. В то же время многие малые города и поселки, где имеются благоприятные условия для размещения промышленности, не получают необходимого развития.

Сессия признала необходимым проведение ряда мероприятий по упорядочению в городах размещения промышленности и расселения. Главным средством для решения этой проблемы следует считать рациональное размещение промышленности, энергетиче-

ских и транспортных объектов, которые являются основными градообразующими факторами. Соответственно должны получить широкое развитие работы в области районной планировки промышленных сельскохозяйственных и важнейших курортных районов страны.

В первую очередь надо обеспечить проведение работ по районной планировке для Дальнего Востока, Восточной и Западной Сибири, Казахстана, районов освоения целинных земель и Крайнего Севера.

В ближайшие годы основным направлением в развитии ряда отраслей промышленности, и особенно перерабатывающей, будет коренная реконструкция и техническое перевооружение действующих предприятий. Такая реконструкция не должна вызывать существенного увеличения численности работающих; ее следует проводить за счет комплексной механизации и автоматизации производства.

При ограничении роста крупных городов надо исходить из того, что город и его пригородная зона составляют единое целое; поэтому для них должны разрабатываться общие проекты планировки и проводиться единая система регулирования строительства.

Одно из средств разукрупнения городов и ограничения их роста — это вывод из них некоторых промышленных предприятий, а также учреждений, размещение которых в данном городе не вызывается необходимостью.

Сессия считает, что наиболее целесообразным путем решения этой задачи является строительство городов-спутников за пределами пригородной зоны. Наряду со строительством новых городов-спутников следует развивать существующие малые города при условии перевода в них ряда предприятий и учреждений из крупных городов.

В решении проблемы расселения и ограничения роста городов институты академии совместно с другими научно-исследовательскими учреждениями, занятыми исследованием смежных проблем, должны оказать большую помощь практике.

Сессия считает, что Институту градостроительства и районной планировки необходимо провести широкое обсуждение проекта «Правил и норм районной планировки промышленных районов» и «Методических указаний по составлению схем районной планировки сельскохозяйственных районов», а также закончить в 1961 г. разработку научного пособия «Основы районной планировки промышленных районов» и проекта «Правил и норм районной планировки сельскохозяйственных районов».

Признано также необходимым провести работы по изучению условий размещения промышленности в некоторых малых городах и поселках. К этой работе целесообразно привлечь местные проектно-планировочные организации академий наук союзных республик, а также Географическое общество.

Институты градостроительства и экспериментального проектирования должны провести научные исследования по определению оптимальных величин численности населения для различных (и в первую очередь для промышленных) городов с учетом разнообразных профилей промышленного производства и районов строительства.

Сессия отметила совершенно недостаточное развитие в академии научных исследований по вопросам планировки и застройки сельских населенных мест и обязала президиум академии уделить особое внимание работам в этой области. Признано необходимым подготовить научно обоснованную классификацию сельских населенных мест и определить возможные пути их укрупнения. Следует также разработать различные схемы планировки и застройки укрупненных сельских населенных мест исходя из специфики их производственного профиля. В первую очередь это надо сделать для совхозов на целинных землях. К проведению такой работы необходимо привлечь Всесоюзную Академию сельскохозяйственных наук и отраслевые институты по сельскому хозяйству.

Современные прогрессивные принципы планировки и застройки городов предусматривают следующее построение структуры города: создание промышленных районов на основе группового размещения, специализации и кооперирования предприятий; формирование селитебных территорий по системе жилых районов и микрорайонов; дифференциацию улиц и магистралей; рациональную организацию культурно-бытового обслуживания населения; формирование общественных центров жилых районов и микрорайонов. Однако эти принципы пока еще не нашли должного отражения в проектах и медленно внедряются в практику градостроительства. Институт градостроительства и районной планировки, хотя и создал целый ряд полезных и нужных для практики материалов, способствующих формированию новых и переустройству существующих городов, но не уделил достаточного внимания внедрению в практику новых, прогрессивных приемов застройки.

Сессия обратила внимание научных организаций академии, и в частности Института градостроительства, на необходимость разработки в течение 1961—1963 гг. принципов и экономических показателей поэтапного проведения реконструкции населенных мест. Рекомендовано также создать методическое указание по реконструкции городов. К этой работе признано целесообразным привлечь архитектурно-планировочные управления и отделы по делам строительства и архитектуры Москвы, Ленинграда, Киева, Баку, Харькова и Горького.

В практике градостроительства не уделялось должного внимания вопросам планировки и застройки промышленных районов, что нередко приводило к случайному размещению промышленных предприятий, ухудшению санитарно-гигиенических условий в городах, к нерациональному использованию территории, к транспортным затруднениям.

Сессия рекомендует решать планировку, застройку и благоустройство городских промышленных районов в строгом соответствии с планировочной структурой города. При этом следует предусматривать возможность группового размещения предприятий, а

также максимального кооперирования проводимых городом и предприятиями работ по инженерному оборудованию, транспорту и т. д.

Сессия признала целесообразным установить две группы предприятий — в зависимости от степени выделяемых производственных вредностей и величин грузооборота: 1) предприятия, выделяющие производственные вредности и размещаемые на значительном расстоянии от жилой застройки; 2) предприятия, не выделяющие производственных вредностей и не требующие железнодорожного транспорта. Размещение таких предприятий возможно и в жилых районах.

Промышленные районы должны иметь хорошие транспортные связи с городом, расширенную сеть объектов коммунально-бытового обслуживания, а также благоустроенные места отдыха для работающих. При реконструкции промышленных предприятий в городах следует максимально улучшать санитарно-гигиенические условия работы на этих предприятиях путем замены старой технологии, автоматизации и механизации производственных процессов.

На сессии отмечалось, что в области разработки новых приемов планировки и застройки жилых районов и микрорайонов у нас имеются определенные достижения. Однако в практике еще нередко применяются приемы, не отвечающие современным градостроительным требованиям.

При застройке городов и поселков особое внимание следует уделять улучшению бытового обслуживания. Для решения этой задачи уже сейчас необходимо определить основные пути развития и уровень обслуживания населения на перспективу. Притом надо иметь в виду увеличение в будущем нормы жилой площади на человека, учитывать значительное развитие культурно-просветительной работы по месту жительства, а также расширение сети столовых, домовых кухонь, прачечных, магазинов и других учреждений бытового обслуживания. Более широкое развитие получит также сеть школ-интернатов, детских учреждений круглосуточного и дневного пребывания.

Территориальный рост городов и увеличение городского движения предъявляют особые требования к устройству сетей городских улиц и дорог, к развитию общественного транспорта. В генеральных планах городов сети магистралей и улиц часто намечаются без учета современных достижений и требований к организации городского движения и транспорта; улицы трассируются без учета их дифференциации по назначению, а их сеть проектируется в равной степени доступной для всех видов транспорта, что препятствует рациональной организации селитебной территории города.

Сессия отметила, что в генеральных планах городов следует предусматривать минимальные расстояния от мест жительства до производства, до культурных общегородских и районных центров.

Для успешного решения системы общественного транспорта и наиболее правильной организации городского движения в крупных городах рекомендуется создавать: скоростные городские дороги с непрерывным движением; магистральные улицы массового общественного транспорта; местные подъезды и проезды; пешеходные дороги. Для обеспечения удобной связи с пригородной зоной целесообразно устройство вылетных линий городского транспорта (метро, трамвая, скоростных автомобильных дорог).

При проектировании генеральных планов необходимо предусматривать последующее развитие транспорта и возможность поэтапного строительства скоростных дорог, развязок движения в разных уровнях, возможность применения новых видов транспорта и разветвленной системы временных и постоянных стоянок машин, а также создания подземных пешеходных переходов. Центральные площади и улицы, привлекающие большое количество населения городов, следует проектировать преимущественно для пешеходного движения и одновременно обеспечивать их удобными транспортными подъездами.

В целях изоляции транспортных коммуникаций от жилой застройки, скоростные городские дороги следует прокладывать в широких озелененных зонах, а скоростные городские дороги и магистральные улины общественного транспорта — в обход жилых районов.

Одним из прогрессивных способов оздоровления условий жизни в городах и других населенных пунктах является широкое развитие зеленых насаждений. В настоящее время еще не достаточно разработаны вопросы размещения городских насаждений, норм обеспеченности ими населения, создания ландшафтных композиций применительно к различным климатическим зонам и категориям насаждений и т. п. Сессия предложила Институту градостроительства разработать совместно с другими научно-исследовательскими учреждениями основы озеленения наших городов.

Сессия считает, что внедрение в городское хозяйство новейших достижений научно-технического прогресса является обязательным условием общего подъема качества советского градостроительства. Надо всемерно преодолевать все еще наблюдающееся значительное отставание инженерного оборудования городов от темпов жилищного строительства.

Важной задачей является улучшение научно-исследовательских работ в области экономики градостроительства. Сессия считает недопустимым, что до настоящего времени еще не достаточно разработаны методы экономических расчетов для решения целого ряда планировочных задач, в частности таких, как определение размеров городов и жилых районов.

Время, прошедшее после II Всесоюзного совещания строителей, можно охарактеризовать как период серьезных качественных изменений в направленности архитектурного творчества. Это неразрывно связано с техническим прогрессом в строительстве и развитием прогрессивных видов заводского домостроения, вызвавших коренную ломку традиционных приемов

и средств, которые раньше использовали архитекторы в своей творческой деятельности.

Современная градостроительная техника открыла перед нашими архитекторами новые большие возможности для создания сооружений удобных, экономичных и современных. В связи с этим сессия отметила, что некоторые проектировщики, неправильно понимая требования индустриализации строительства, снижают художественные качества застройки. Творческие поиски по наилучшему применению типовых проектов они подменяют механической «привязкой» проектов к местности, что приводит к однообразию и трафарету в застройке городов.

Художественный облик новых и реконструируемых городов должен отражать новаторское направление нашей градостроительной деятельности, связанное с радикальным оздоровлением городов, с широким развитием индустриализации строительства, коренным образом меняющим традиционные методы возведения зданий и сооружений.

К сожалению, архитектурно-художественным вопросам градостроительства, эстетике города, правильному применению типовых проектов все еще не уделяется должного внимания. Сессия указала на необходимость быстрейшего преодоления этого недостатка и подчеркнула, что в условиях индустриализации строительства особенно важное значение приобретает застройка города в виде законченных архитектурных ансамблей.

Для создания разнообразных пространственных композиций застройки необходимо творчески использовать типовые проекты жилых и общественных зданий. Кроме того должна быть расширена номенклатура типовых проектов за счет введения домов гостиничного типа, разнообразных секционных домов с различными наборами квартир. При этом надо обеспечить возможность широкого применения в строительстве новых строительных материалов и современных конструкций.

В формировании архитектурно-художественного облика города большую роль должны играть инженерные сооружения и такие устройства, как транспортные развязки в разных уровнях, мосты, виадуки, радиомачты. Не следует умалять и значения малых архитектурных форм в создании городских ансамблей. Надо также улучшить использование монументальной скульптуры, особенно в формировании общественных центров. Для этого следует значительно усилить совместную творческую работу архитекторов и деятелей изобразительного искусства по отысканию новых, более совершенных путей синтеза архитектуры и монументальных видов изобразительного искусства.

Сессия отметила, что институты академии должны уделять больше внимания повышению архитектурно-художественного качества градостроительства.

Журналы «Архитектура СССР», «Известия АСиА СССР» и другие печатные органы должны больше публиковать критических материалов с профессиональным анализом архитектурно-строительной практики, уделяя при этом особое внимание вопросам эстетики. Следует рекомендовать президиуму АСиА СССР и президиуму Академии художеств СССР продумать организационные формы совместной разработки вопросов синтеза архитектуры, монументальной скульптуры и живописи в соответствии с современными требованиями и перспективным развитием градостроительства.

В целях дальнейшего улучшения научной работы в области градостроительства и внедрения в практику прогрессивных градостроительных принципов и приемов, сессия считает необходимым скорейшее завершение разработки теоретических основ советского градостроительства. В этой работе должны принять участие не только институты академии, но и другие научно-исследовательские учреждения.

Необходимо также успешно завершить разработку перспектив развития советского градостроительства на ближайшие двадцать лет, считая эту комплексную работу обязательной для всех научно-исследовательских учреждений академии. Особое внимание следует уделять работам по детальному климатическому районированию и микрорайонированию территории СССР и главным образом районов Дальнего Востока, Восточной Сибири, Крайнего Севера, Казахстана и ряда других.

Уже сейчас необходимо начать комплексную разработку экспериментального проекта нового города оптимальной величины, основываясь на наиболее прогрессивных принципах и приемах планировки, застройки, благоустройства, инженерного оборудования и архитектурно-художественного решения, отвечающих социальным требованиям и достижениям научно-технического процесса. В экспериментальном проектировании этого города должны участвовать все научные учреждения академии.

Для дальнейшего распространения положительного опыта и активизации градостроительной деятельности членов академии сессия рекомендовала систематически обсуждать их творческие отчеты на заседаниях президиума и Архитектурно-строительного совета академии.

Сессия поручила президиуму академии разработать и осуществить мероприятия по повышению квалификации главных архитекторов городов, а также внести предложения по решительному улучшению дела подготовки градостроительных кадров.

VI сессия Академии строительства и архитектуры СССР призвала всех членов и сотрудников академии активно бороться за выполнение решения сессии, направленного на дальнейшее развитие и внедрение прогрессивных приемов планировки, застройки и благоустройства советских городов и поселков.

Вместе со всем советским народом наши ученые внесут достойный вклад в выполнение семилетнего плана развития народного хозяйства страны, будут активно способствовать еще более успешному развитию индустриализации и технического прогресса в строительстве.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ТВОРЧЕСКОЙ НАПРАВЛЕННОСТИ СОВЕТСКОЙ АРХИТЕКТУРЫ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

П. АБРОСИМОВ, Д. ХОДЖАЕВ

Правлением Союза архитекторов совместно с Институтом теории и истории архитектуры и строительной техники АСиА СССР в конце прошлого года было проведено совещание, посвященное основным вопросам направленности творчества советских архитекторов на современном этапе. Обсуждение показало, что в настоящее время уже сложилось определенное единство мнений по многим существенным проблемам теории советской архитектуры.

Так, всеми признано, что в основе творческой направленности современной советской архитектуры лежит всестороннее понимание архитектуры как единства материальной культуры и искусства.

Основное назначение произведений архитектуры состоит прежде всего в том, чтобы с помощью тех или иных материальных средств организовать пространство для различных социальных процессов жизни людей — труда, быта, отдыха. Этим обусловлена важная роль архитектуры в создании материально-технической базы коммунизма и в воспитании человека коммунистического общества.

Поэтому одна из особенностей творческой направленности советской архитектуры на современном этапе состоит в том, что наряду с решением многих конкретных проблем архитектурно-строительной практики архитектор в своей творческой деятельности должен иметь в виду общие тенденции и характер социальных преобразований, происходящих в нашем обществе по мере продвижения его к коммунизму. Постепенная ликвидация существенных различий между городом и деревней, между умственным и физическим трудом, переустройство быта на коммунистических началах, создание условий для постепенного перехода от социалистического к коммунистическому принципу распределения материальных благ — все эти грандиозные социальные процессы потребуют самых коренных изменений в архитектуре и градостроительстве. Мы не можем пассивно ожидать, пока существующие типы зданий, планировочные нормы, приемы застройки жилых и промышленных районов окажутся не соответствующими прогрессивным социальным процессам, будут тормозить их развитие. Наш долг обеспечить создание сооружений и комплексов, полностью отвечающих всему новому, что возникает в жизни общества, и по возможности предвидеть требования будущего, добиваться того, чтобы эти новые здания, сооружения и города способствовали бы ускорению социальных преобразований во всех областях производства и общественной жизни нашей страны.

В проектировании и строительстве производственных сооружений для города и деревни должна последовательно проводиться линия на создание таких условий труда, в которых он стал бы подлинной радостью для человека. Заводы-сады, заводы-втузы, цехи-лаборатории — это ростки новой, коммунистической организации производства, свидетельство постепенного стирания различий между умственным и физическим трудом в нашей стране.

В области жилищного и культурно-бытового строительства архитектура должна способствовать переустройству быта на коммунистических началах, созданию условий для гармоничного физического и духовного развития человека. Это находит свое воплощение в изменении самого понятия жилища, в тесной взаимосвязи квартир с комплексом культурно-бытовых учреждений, в создании новых типов общественных зданий.

Но особенно важно учитывать требования завтрашнего дня в области градостроительства, где комплексно решаются вопросы взаимосвязи всех видов сооружений в целом. В разрабатываемых сейчас градостроительных проектах уже предопределяется не только структура социалистического расселения, но по существу и типы городов коммунистического общества. Поэтому наши градостроительные предложения должны быть очень убедительными, очень логичными и глубокими. Они должны быть не только научно и технически обоснованы, хорошо связаны с жизнью. Они должны вызывать у строителей и населения города воодушевление, уверенность в том, что основные идеи, заложенные в проекте, представляют большую общественную ценность и заслуживают того, чтобы на их осуществление были затрачены самые серьезные усилия.

Другая особенность творческой направленности советской архитектуры на современном этапе состоит в необходимости поднять значение архитектуры в жизни общества, как великого искусства, и поставить это искусство на службу делу коммунистического строительства.

Архитектура не только отражает действительность, но сама является частью этой действительности. В этом заключаются ее специфика и ее сущность.

Конкретные изобразительные возможности архитектуры намного меньше, чем у других искусств. Она не может без их помощи передавать определенные действия людей, воссоздавать облик явлений или предметов. Однако вспомним лучшие произведения архитектуры самых различных эпох. Разве не несут они в себе великие идеи, разве не позволяют почувствовать и осознать характер эпохи, ее главные политические и культурные особенности с такой необыкновенной впечатляющей силой, какая, быть может, недостижима ни для какого другого вида искусства?

Сила идейного, воспитательного влияния архитектуры в значительной мере обусловлена именно тем, что ее сооружения воздействуют на людей не только как произведения искусства, но и как часть созданной этими же людьми материальной среды, в которой они живут и трудятся.

Произведения советской архитектуры должны быть правдивы, современны, идейны. Этими качествами в большей или меньшей мере обладают некоторые жилые дома, школы, кинотеатры, сооруженные в последнее время в различных городах, а также отдельные уникальные здания и сооружения. К их числу могут быть отнесены гостиница в Плотниковом переулке в Москве (авторский

коллектив под руководством З. М. Розенфельда), комплекс зданий посольства Китайской Народной Республики в Москве (коллектив под руководством В. С. Андреева), Дворец спорта в Киеве (авторы М. Гречина и А. Заваров), строящийся в Москве на Ленинских горах Дворец пионеров (авторы М. Хазакян, И. Покровский, Ф. Новиков, В. Кубасов, Б. Палуй, В. Егерев, Ю. Ионов) и другое.

Но таких примеров еще мало. Мы вправе ожидать от наших зодчих большего. Лучшие работы архитекторов заслуженно вызывают одобрение, но не появилось еще таких сооружений, особенно в области массового строительства, которые получили бы поистине всенародное признание, вызвали бы воодушевление и восхищение всех советских людей. А ведь высокое искусство архитектуры достойно именно таких высоких чувств. Только тогда, когда все хорошо продуманные стороны сооружения спаяны воедино творческим огнем таланта, может возникнуть яркий, выразительный, самобытный образ. Именно этого ждет от архитекторов народ.

Прежде чем высказаться по ряду проблем, связанных со становлением социалистического архитектурного стиля, хотелось бы затронуть вопросы о содержании и форме в архитектуре, а также о существе творческого метода архитектора.

Содержанием архитектурного сооружения является его социальное назначение, которое представляет собой совокупность функциональных и идейных требований к данному сооружению. Это содержание воплощается в определенных архитектурных формах, которые также представляют собой неразрывное единство технических и художественных средств архитектуры.

За последнее время в ряде теоретических высказываний прозвучало ошибочное, на наш взгляд, мнение. Отстаивая необходимость всестороннего понимания задач архитектуры, некоторые архитекторы вместе с тем рассматривают форму архитектурного сооружения как две самостоятельные формы — техническую и художественную, и, отсюда, творческий метод архитектора объявляется ими совокупностью двух методов: одного — художественного (для решения эстетических задач), и другого — научного (для решения функциональных и технических задач). Но ведь в конкретном архитектурном сооружении все стороны выступают в нерасторжимом диалектическом единстве, у него только одно содержание и одна форма — архитектурная, а не техническая и художественная.

Единый процесс архитектурного творчества может опираться только на один творческий метод, и этим творческим методом в советской архитектуре является метод социалистического реализма. Надо лишь предостеречь от повторения прошлых ошибок, от односторонне-эстетского подхода к задачам архитектуры, от прямых аналогий с другими искусствами, и помнить, что понятие метода социалистического реализма в архитектуре приобретает значительно более широкий смысл, чем в других искусствах. Включая в себя и метод научного исследования, оно охватывает все стороны архитектурного творчества. В этом его специфика и сложность.

Архитектор тем и отличается от живописца или скульптора, что он призван объединить в целостном единстве своего произведения и конструктивно-технические, и функциональные, и идейно-художественные проблемы. Это объединение достигается только на основе комплексного рассмотрения и разрешения всех задач, возникающих перед зодчими. Имея дело с конструкцией или материалом, архитектор с самого начала рассматривает их как в строительно-техническом плане, так и с точки зрения их художественной выразительности. Только такое всестороннее рассмотрение каждого из элементов сооружения и может привести к органичной архитектуре, к той простоте, ясности и строгости форм, о которых говорилось в приветствии ЦК КПСС и Совета Министров СССР II Всесоюзному съезду советских архитекторов.

В то же время существует мнение, согласно которому социалистический реализм не может являться основным творческим методом советского архитектора, поскольку это метод чисто художественного творчества, метод отражения действительности. Дело нашей архитектурной теории до конца разобраться в этом вопросе.

В задачу настоящей статьи не входит изложение обширного круга проблем теории советской архитектуры. Мы остановимся лишь на нескольких, наиболее волнующих наших архитекторов, вопросах, связанных с созданием социалистического архитектурного стиля.

Прежде всего это вопрос о современном понимании красоты и, в связи с этим, о средствах художественной выразительности в современной советской архитектуре. Важнейшим принципом всякого реалистического искусства является принцип правдивости художественного решения. Правдивость в архитектуре означает и правдивое выражение функционального назначения сооружения, и правдивое выражение конструктивно-технического решения и одновременно выражение эстетических идеалов общества.

Нам представляется в частности одним из важных признаков социалистического архитектурного стиля применение новых принципов пространственного построения зданий, сооружений и их комплексов, правдиво выражающих демократическую сущность нашего общества, а также стремление приблизить жизнь людей к здоровым природным условиям.

В градостроительстве, например, на смену старой концепции, отвечавшей формуле «пространство среди зданий», приходит новый принцип «здания среди пространства». Это легко проследить, сравнив, например, первые кварталы Юго-западного района Москвы с 9-м кварталом Новых Черемушек или с новыми проектами застройки кварталов № 32—33 и № 34—35 того же Юго-западного района. В пространственном построении отдельных зданий, вместо замкнутых композиций, как бы противопоставляющих здания окружающей среде и проводящих резкую грань между внутренним решением и внешним обликом сооружения, появляется новый подход, характеризующийся открытыми свободными композициями, раскрытием внутреннего пространства и его органической связью с природным окружением. Это положение может быть достаточно ярко проиллюстрировано сравнением старого проекта Дворца Советов с лучшими проектами второго тура закрытого конкурса, проведенного в 1958 г.

Второй весьма существенной особенностью социалистического архитектурного стиля являются совершенно новые закономерности построения архитектурной формы, связанные с правдивым выражением технической структуры сооружения (материалов, конструкций, методов производства работ).

За последние 30—40 лет в развитии строительной техники произошел колоссальный скачок, подлинная революция, по своему значению не имеющая сколько-нибудь близких аналогий в прошлом. Тысячелетия насчитывает история строительного искусства. Много раз коренным образом менялось назначение зданий, менялись их типы, архитектурные стили, новые формы приходили на смену старым, отжившим. Однако, как ни отличается грузная колонна Карнакского храма от стройных форм дорического ордера или сводов готического собора, все они сделаны были из одного и того же материала — камня, с помощью тех же или почти тех же простейших инструментов и приспособлений.

Сейчас на смену кирпичу и дереву в строительство пришли сборный и монолитный железобетон с предварительно напряженной арматурой, алюминий, стекло, керамзит, пластмассы — материалы физико-механические

свойства которых полностью опрокидывают веками сложившиеся представления о тектонике архитектурных форм. Главное же состоит в том, что все хорошо знакомые нам архитектурные стили прошлого воплощали идеалы своего времени в архитектурных формах, рассчитанных на кустарное производство и применение ручного труда. В отличие от этого, социалистический архитектурный стиль будет складываться на основе все более развивающегося индустриального строительного производства.

Отсюда следует, что надо уметь искать и находить новые эстетические и прежде всего тектонические закономерности, соответствующие новым материалам, новым конструкциям и самому принципу сборности строительства. Если, например, раньше понятие «монументального» в архитектуре ассоциировалось с ощущением тяжести и предполагало создание многократного «непоколебимого» запаса прочности, то ныне, наоборот, высокие эстетические качества приобретают те сооружения, в которых за счет умелого использования прочности материалов и выбора современных конструкций достигнуты легкость и изящество архитектурной формы.

Если раньше, в эпоху ручного труда неповторимость каждой детали сооружения несла в себе определенные эстетические качества, то сейчас проходит процесс эстетического осмысливания самого принципа повторности элементов в строительстве. Мастерство архитектора как раз и состоит в том, чтобы порой и из ограниченного числа индустриальных элементов создавать подлинно прекрасные сооружения и ансамбли.

Эстетические идеалы общества, понятие о красоте исторически конкретны, они изменяются вместе с ходом развития общества.

В наше время понятие о прекрасном также претерпевает существенные изменения. Не в богатстве и тонкости декоративных украшений, не в изысканности отдельных архитектурных деталей, а в свободном сочетании гладких плоскостей, в пластике и ритме выразительных объемов заключается подлинная красота новой архитектуры.

«Дело чести наших архитекторов, — сказал товарищ Н. С. Хрущев в своем докладе XX съезду КПСС, — создать социалистический архитектурный стиль, который должен воплощать в себе все лучшее, накопленное архитектурной мыслью человечества в прошлом и, вместе с тем, опираться на самые передовые творения советского зодчества. Надо, чтобы в сооружаемых зданиях был максимум удобств для человека, чтобы здания были прочны, экономичны, красивы».

Простота, ясность, лаконичность и отточенность архитектурной формы, легкие, гармоничные пропорции, светлый, радостный колорит, яркие цветовые вставки в сочетании с белоснежными и прозрачными плоскостями, обилие солнечного света, острые контрасты светотени, широчайшее использование в архитектуре монументальной живописи и скульптуры, наконец, гармоничная связь архитектуры и ландшафта — такими представляются нам характерные черты внешнего облика прекрасного города коммунистического общества.

Могут задать вопрос: а как же быть с такими композиционными закономерностями построения архитектурной формы, как принцип гармоничного взаимоотношения части и целого, принцип выделения главного, принцип художественного контраста, или с такими традиционными «инструментами» профессионального мастерства архитектора, как пропорции, ритм, метр, масштаб, симметрия? Может быть, в новых условиях они потеряли свое значение? Конечно, нет. Но большинство из этих композиционных закономерностей построения архитектурной формы в новых условиях требует серьезного «переосмысления». По лучшим образцам классической архитектуры мы должны учиться не формам, а тому, как, умело используя средства композиции, архитекторы правдиво выражали современное им социальное содержание сооружений и материально-технические средства их возведения.

Вопрос об отношении к современной зарубежной архитектуре капиталистических стран не случайно стоит сегодня очень остро и вызывает много дискуссий. С одной стороны, он является частью проблемы большого идеологического и политического значения — проблемы взаимоотношения современной культуры и искусства социалистического и капиталистического лагеря. С другой стороны, этот вопрос связан с реальной практикой нашей проектной работы.

Нам кажется, прежде всего следует подчеркнуть теоретически бесспорное положение о двух различных путях развития социалистической и капиталистической архитектуры и градостроительства, о коренных различиях между ними, различиях, которые будут все более и более ощутимы по мере приближения нашего общества к коммунизму.

В чем же состоят эти коренные различия? Во-первых, в том, что социалистическая архитектура служит всему народу, всему обществу, а не какой-либо его части. Во-вторых, в социалистическом обществе с его плановым хозяйством и отсутствием частной собственности на землю и средства производства становится действительно реальным комплексное решение всех архитектурных задач на градостроительной основе, что недостижимо в капиталистических условиях. В-третьих, государственный характер строительного производства и неограниченный рынок потребления в социалистических странах обусловливают широчайшие возможности развития технического прогресса и индустриализации массового строительства, тогда как в капиталистических условиях наличие частных фирм и противоречия между общественным характером производства и частным характером присвоения его продуктов неминуемо вызывают замедление технического прогресса. Особенно следует подчеркнуть то обстоятельство, что наши архитектура и градостроительство отражают прогрессивную социалистическую идеологию, основанную на научном марксистском мировоззрении.

Таковы объективные факторы, определяющие коренные различия между социалистической и капиталистической архитектурой. Именно поэтому перед нами стоит задача создания социалистического архитектурного стиля, именно поэтому нельзя согласиться с мнением о формировании «единого мирового стиля архитектуры XX века» или «стиля архитектуры нашей эпохи». Согласиться с этой точкой зрения — значит встать на неверные позиции в принципиальном идеологическом вопросе.

Следует ли отсюда, что между современной архитектурой в капиталистических странах и у нас не может быть ничего общего, что нам нечему учиться на примерах лучших сооружений Запада? Разумеется, нет. Напротив, общих точек соприкосновения у современной зарубежной и у нашей архитектуры довольно много, тем более, если учесть особенности нашего времени, связанные с бурным техническим прогрессом в строительстве.

На первый взгляд, может показаться, что вообще некоторые отличительные признаки социалистического стиля, о которых мы говорили выше, как, например, новый подход к пространству, использование современной техники, простота и лаконизм архитектурных форм, так же характерны и для современной архитектуры Запада. Нередко приходится выслушивать мнение, что различия касаются только идейно-художественной стороны архитектуры, тогда как функциональные и технические задачи у нас и в капиталистических странах в общем одни и те же.

Нам представляется необходимым более тщательно разобраться в этом сложном вопросе. Возьмем содержание архитектуры — социальное назначение сооружений — прежде всего в его функциональном выражении. Там, где дело касается создания материальной среды для удовлетворения потребностей человека, как биологического индиви-

дуума, там, действительно, между функциональными задачами нашей архитектуры и архитектуры Запада есть известная общность, ибо и в социалистических, и в капиталистических странах людям надо работать, есть, спать, одеваться, отдыхать и т. д. В этом отношении изучение зарубежной практики, где есть немало интересного в области создания удобств жизни для человека, представляется полезным. Однако, как только мы начинаем говорить о потребностях человека, как члена общества, и общества в целом (а наш социалистический строй как раз и отличается тем, что в ходе его развития гармонически сочетаются интересы всего общества и отдельного человека), становятся ясными существенные различия в путях и целях решения функциональных задач у нас и на Западе. При этом важно подчеркнуть, что по мере продвижения нашего общества к коммунизму и осуществления широких социальных преобразований различия в подходе к решению функциональных задач архитектуры у нас и в капиталистических странах будут проявляться все более и более резко.

Скажем, новый подход к организации пространства, как выражение присущего каждому человеку стремления приблизиться к природе, характерен и для нашей, и для зарубежной современной архитектуры. Не случайно мы находим для себя много интересного в творчестве таких мастеров, как, например, Франк Ллойд Райт. Однако для нас новые принципы пространственной композиции существенны еще и потому, что они призваны правдиво отразить демократическую сущность нашего общества, а эта задача требует смелых и самостоятельных, новаторских поисков.

Важным фактором, сближающим современную архитектуру социалистических и капиталистических стран, безусловно, является определенная общность техники, роль которой в архитектуре, особенно в условиях произошедшей и еще продолжающейся технической революции в строительстве, весьма велика.

Интересные и поучительные примеры использования современной техники в архитектуре можно найти в работах Л. Нерви, О. Нимейера, Э. Стоуна, Э. Сааринена, А. Аалто, К. Зерфюса и многих других ведущих архитекторов капиталистических стран.

Мы не можем согласиться с мнением конструктивистов о том, что именно техника определяет архитектурный стиль, но нельзя вместе с тем отрицать, что в современных условиях она оказывает существенное влияние на его формирование. Поэтому, подчеркивая принципиальное отличие социальных и идеологических основ социалистического архитектурного стиля от буржуазной архитектуры, мы не должны игнорировать наличия некоторых общих черт между ними, обусловленных активным влиянием на архитектуру новых технических средств, строительного производства и новых материалов. Именно поэтому изучение прогрессивных достижений зарубежной архитектуры, связанных с применением новых технических решений, не только возможно, но и необходимо.

Например, в области градостроительства бурное развитие автомобильного транспорта обусловило разработку в крупных городах США и Западной Европы технически совершенных решений по устройству транспортных развязок и пересечений. Изучение этого опыта и внедрение его в практику нашего градостроительства бесспорно целесообразно.

Нельзя забывать также, что развитие строительной техники у нас и в капиталистических странах пойдет во многом по разным путям.

Наконец, об отношении к эстетической стороне произведений современной архитектуры Запада. Не будем останавливаться на разновидностях эклектизма, а также на так называемом рационализме, целиком подчиняющем архитектурную форму функциональным требованиям. Эти достаточно распространенные в западной архитектуре тенденции, откровенно выражающие буржуазную идеологию, не представляют для нас интереса и не могут служить предметом изучения в эстетическом плане.

Однако нужно иметь в виду, что многие архитекторы капиталистического мира настойчиво ищут нового эстетического истолкования рожденных жизнью новых пространственных систем и новых технических возможностей в архитектуре. В их числе есть весьма талантливые и прогрессивно мыслящие люди, искренне стремящиеся служить своему народу. Именно этим можно объяснить то обстоятельство, что в недрах капиталистического строя нередко создают сооружения, отличающиеся правдивым художественным выражением функции и конструкции, высоким профессиональным мастерством. В этом факте нет ничего противоречащего основному принципиальному положению о коренных различиях социалистической и буржуазной архитектуры. В архитектуре, как во всех других областях культуры и искусства, мы признаем наличие в недрах буржуазной культуры прогрессивных сил, творчество которых по своей сущности входит в противоречие с буржуазным социально-экономическим строем. Изучение таких прогрессивных явлений в зарубежной архитектуре, как, например, спортивные сооружения Л. Нерви, застройка жилых районов А. Люрса, вокзал в Риме, университет в Мексике, микрорайон Марли ле Руа в Париже, отдельные здания школ, больниц, торговых центров в Скандинавских странах, Англии, Латинской Америке, представляет несомненный интерес не только с функциональной и технической сторон, но и с точки зрения их эстетического выражения.

И все же для антагонистической природы современного капиталистического общества, с его реакционной идеологией и эгоистической конкуренцией более характерны нарочитое оригинальничание и рафинированное эстетство в области архитектурной формы, различного рода формалистические выкрутасы, искания форм «ради самих форм». Такие архитектурные «произведения», призванные щекотать извращенные вкусы буржуа необычностью, непонятностью, необъяснимостью форм (с точки зрения нормальной человеческой логики), — типичное выражение чуждой нам буржуазной идеологии, они сближают архитектуру капиталистических стран с крайними проявлениями абстракционизма и сюрреализма в изобразительном искусстве.

Что полезного можно почерпнуть, например, из таких построек Корбюзье, как церковь в Роншане или выставочный павильон в Брюсселе? Ровным счетом, ничего. Это глубоко чуждые нам по духу сооружения — типичные проявления гнилой идеологии умирающего капиталистического мира.

К сожалению, некоторая часть нашей архитектурной молодежи и студенчества (да и не только молодежи) оказалась зараженной бациллой механического подражания именно таким худшим образцам зарубежной архитектуры. С этими явлениями надо вести решительную борьбу. Их опасность состоит в том, что механическое перенесение западного абстракционизма в нашу практику нередко прикрывается громкими фразами о «новаторстве» и «современности», тогда как на деле слепое повторение бессмысленных и нелепых в наших условиях приемов буржуазной архитектуры, чуждых социальному содержанию наших сооружений и эстетическим идеалам общества, может только дискредитировать новое, прогрессивное направление в работе советских архитекторов.

В ответственном и благородном деле формирования высоких эстетических вкусов народа архитектура выступает не изолированно, а в синтезе с другими искусствами. Социалистический архитектурный стиль может быть создан только как единый стиль, пронизывающий все области, связанные с архитектурой и градостроительством, охватывающий и архитектурную композицию градостроитель-

ных комплексов или отдельных сооружений, и характер монументальной скульптуры и живописи, и решения интерьеров жилых и общественных зданий, и типы мебели, осветительной арматуры, декоративных тканей, бытовой вещи.

Именно поэтому вопрос о творческом содружестве архитектора, скульптора, художника-монументалиста, художника-прикладника сейчас чрезвычайно актуален. Он равно волнует как архитекторов, так и художников. Волнует потому, что практика последних лет дает мало положительных примеров синтеза архитектуры с другими искусствами, а также потому, что есть еще много спорных нерешенных вопросов, о которых немало было сказано с трибуны I съезда художников РСФСР и на которых также хотелось бы кратко остановиться.

Нам представляется, что в формировании эстетических вкусов народа архитектура играет особую роль, обусловленную тем, что каждый человек на протяжении всей своей жизни повседневно ощущает воздействие архитектуры, создающей материальную среду для его существования. Поэтому именно с архитектуры, вследствие ее близкой связи с материальным производством, начинается внедрение нового и ломка старого в эстетических представлениях.

Те, уже в какой-то степени выкристаллизовавшиеся признаки социалистического архитектурного стиля, о которых мы говорили выше, — такие, например, как новое понимание пространства, легкость и модульность сооружений, простота, лаконизм и ясность архитектурной формы, — не могут не найти своего отражения и в монументальном искусстве, ибо они родились как объективное, правдивое выражение социального назначения и технической структуры современных советских сооружений.

Нам, архитекторам, представляется, что наши друзья, художники и скульпторы, еще мало сделали на пути настоящих больших исканий в области современных форм советского монументального искусства. Нельзя же все делать с оглядкой на традицию! Новое содержание требует новых форм.

Глубочайшее идейное содержание нашей эпохи требует подлинного новаторства, и, в вопросах формы, требует широких обобщений, лаконизма, экспрессии, не только реалистических портретов, но и глубокой по смыслу революционной символики.

Мы поддерживаем наших художников в их непримиримой борьбе против проявлений буржуазной идеологии в искусстве, против абстракционизма. Мы вовсе не считаем, что образное искусство не должно найти место в современной архитектуре и что роль художника ограничивается здесь чисто оформительскими декоративными задачами (хотя последние тоже очень важны). Напротив, мы за глубокие, содержательные образы в монументальном искусстве. Но пусть их художественная форма будет современна в лучшем смысле этого слова — лишь тогда можно говорить о синтезе монументального искусства с архитектурой, которая твердо и бесповоротно встала на новый путь.

Надо с удовлетворением отметить, что в ряде выступлений на съезде художников РСФСР, в частности в речах А. Дейнеки и М. Аникушина, было проявлено глубокое понимание проблем совместной работы архитекторов и художников.

Мы очень многого ожидаем от созданного по решению Советского правительства Управления по проектированию Дворца Советов, где в единой государственной организации объединены ведущие творческие силы архитекторов, скульпторов и художников. В нашей практике уже появляются проекты, содержащие интересные прогрессивные предложения по синтезу архитектуры, скульптуры и монументальной живописи (например, проект монумента в честь запуска первого искусственного спутника Земли, проект комплекса Дворца пионеров в Москве и др.). Однако многие работники изобразительных искусств еще часто недооценивают и не понимают задачи перестройки в архитектуре, у них еще сильны тенденции к архаизму и академизму, в основном уже преодоленные в творчестве наших архитекторов.

Разве не показателен, например, такой факт. Советское правительство приняло решение о сооружении нового здания Государственной национальной галереи. В проектах этого здания архитекторы стремятся создать все условия для размещения сокровищ галереи и обеспечить удобства посетителям. А вот на недавно проходившем I съезде художников РСФСР в некоторых выступлениях прозвучало непонимание этого акта заботы о дальнейшем развитии советского изобразительного искусства. В одном из выступлений было даже высказано опасение, что кто-то хочет закрыть святая-святых нашего искусства — Третьяковскую галерею. По мнению таких людей неважно, что в существующем здании можно экспонировать лишь небольшую часть собранных в галерее сокровищ русской живописи, что в новом здании они будут доступны в несколько раз большему числу посетителей, лишь бы была соблюдена «традиция».

Вот с этими-то взглядами и нельзя никак согласиться.

Мы далеки от мысли считать разработанный сейчас вариант проекта этого здания совершенным и даже, напротив, считаем, что в архитектурно-художественном и градостроительном отношении он никак не может быть признан удовлетворительным. Однако нет никакого сомнения, что Государственная национальная галерея должна быть размещена в подлинно современном здании, обеспечивающем максимально удобные условия для экспозиции и осмотра произведений искусства.

Репин и Васнецов, Суриков и Левитан были подлинно народными художниками, творили для народа. Их великие шедевры не только ничего не потеряют в светлых и удобных залах нового здания, как не теряют стихи Пушкина или музыка Бетховена, когда их слушают не десятки избранных в залах дворянских особняков, а сотни и тысячи в клубах и дворцах культуры, напротив — они обретут здесь новую жизнь.

Пусть же в страстных творческих дискуссиях и спорах будут скорее выработаны единые позиции архитекторов и художников-монументалистов. Это насущно необходимо, ибо только при таких условиях может быть выработан единый социалистический стиль нашей эпохи, стиль, который найдет общенародное признание и будет знаменовать собой новый невиданный расцвет советской архитектуры и искусства.

Мы коснулись лишь некоторых, на наш взгляд наиболее дискуссионных, проблем творческой направленности советской архитектуры. Есть еще много других существенных вопросов, по которым наша архитектурная теория должна сказать свое веское слово. Это — проблемы традиций и новаторства, национальной формы в архитектуре, взаимоотношения техники и эстетики в образовании архитектурных форм, вопрос о роли творческой индивидуальности архитектора в современных условиях индустриального строительства и ряд других.

Обсуждение всех этих вопросов на страницах журнала «Архитектура СССР» несомненно послужит хорошей подготовкой к предстоящему III Всесоюзному съезду советских архитекторов.

КОНКУРС НА ПРОЕКТ ЗДАНИЯ МОРСКОГО ВОКЗАЛА В ЛЕНИНГРАДЕ

Архитектор М. МЕЙСЕЛЬ

Сооружение морского вокзала в Ленинграде настоятельно диктуется активным развитием международных морских связей Советского Союза и превращением города в один из крупнейших центров массового международного туризма. Создание вокзала непосредственно связано с осуществлением ряда крупнейших градостроительных мероприятий, предусмотренных генеральным планом реконструкции Ленинграда. Среди них весьма важное место занимает организация выхода города к морю в западной оконечности Васильевского острова, с застройкой его береговой полосы жилыми и общественными зданиями, а также благоустройство и озеленение этого района, создание красивой прогулочной эспланады вдоль берега моря.

Широким фронтом уже развернулись работы по подъему низменной, заболоченной и затопляемой части территории Васильевского острова путем намыва песчаного грунта со дна Финского залива. Здесь в ближайшие годы будет намыто свыше 200 тыс. кубометров грунта, что в значительной степени будет способствовать оздоровлению этого района, обезопасит его от затопления в периоды наводнений и улучшит грунтовые условия для застройки его жилыми и общественными зданиями.

Большое градостроительное и архитектурно - художественное значение приобретает создание выразительного по своему силуэту и архитектурной характеристике «морского фасада» города Ленинграда, важным элементом которого должно явиться здание морского вокзала и связанного с ним комплекса сооружений — парадного въезда в Советский Союз, в город Ленина.

Правление Ленинградского отделения Союза архитекторов СССР по поручению Министерства морского флота СССР объявило и провело конкурс на составление проекта здания морского пассажирского вокзала в Ленинграде, сооружение которого намечается в северо-западной оконечности Васильевского острова, на участке новой площади, образуемой при выходе Большого проспекта к берегам Финского залива.

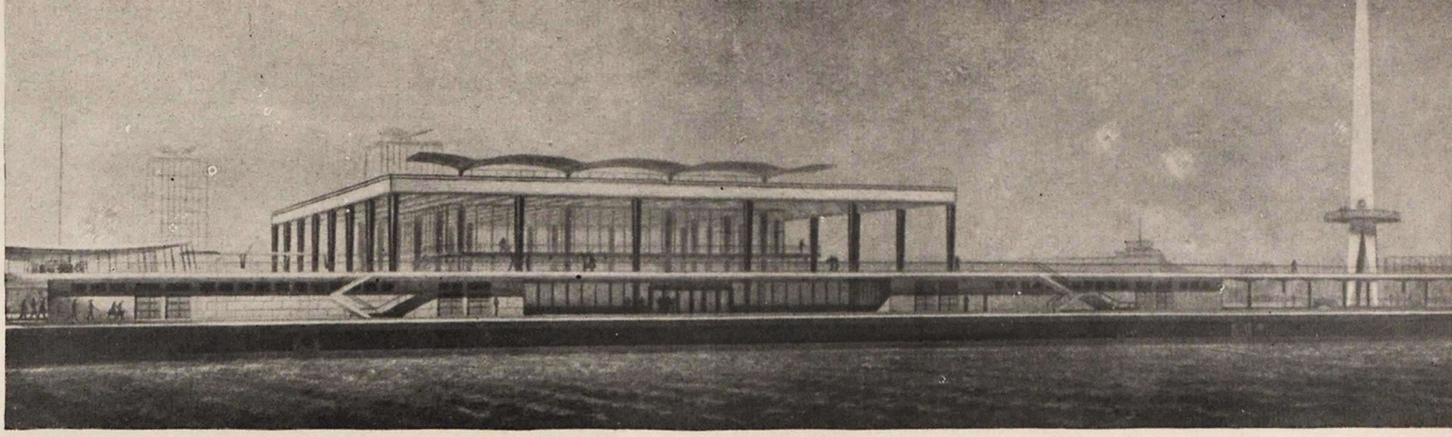
Конкурс проводился с целью выявить прогрессивные предложения, обеспечивающие наиболее удобную и рациональную организацию обслуживания пассажиров и отвечающие современному уровню градостроительных, архитектурно-планировочных и инженерно-конструктивных требований к строительству морских вокзалов. Перед участниками конкурса была поставлена сложная творческая задача создания такого образа морского вокзала, который, будучи достаточно современным по своей архитектурно-стилевой характеристике, вместе с тем носил бы черты преемственности лучших архитектурных и градостроительных традиций Ленинграда. Кроме того в программе было поставлено условие использования здания вокзала в зимний межнавигационный период как одного из крупных общественных помещений (кинозала, выставочного зала, плавательного бассейна и т. д.).

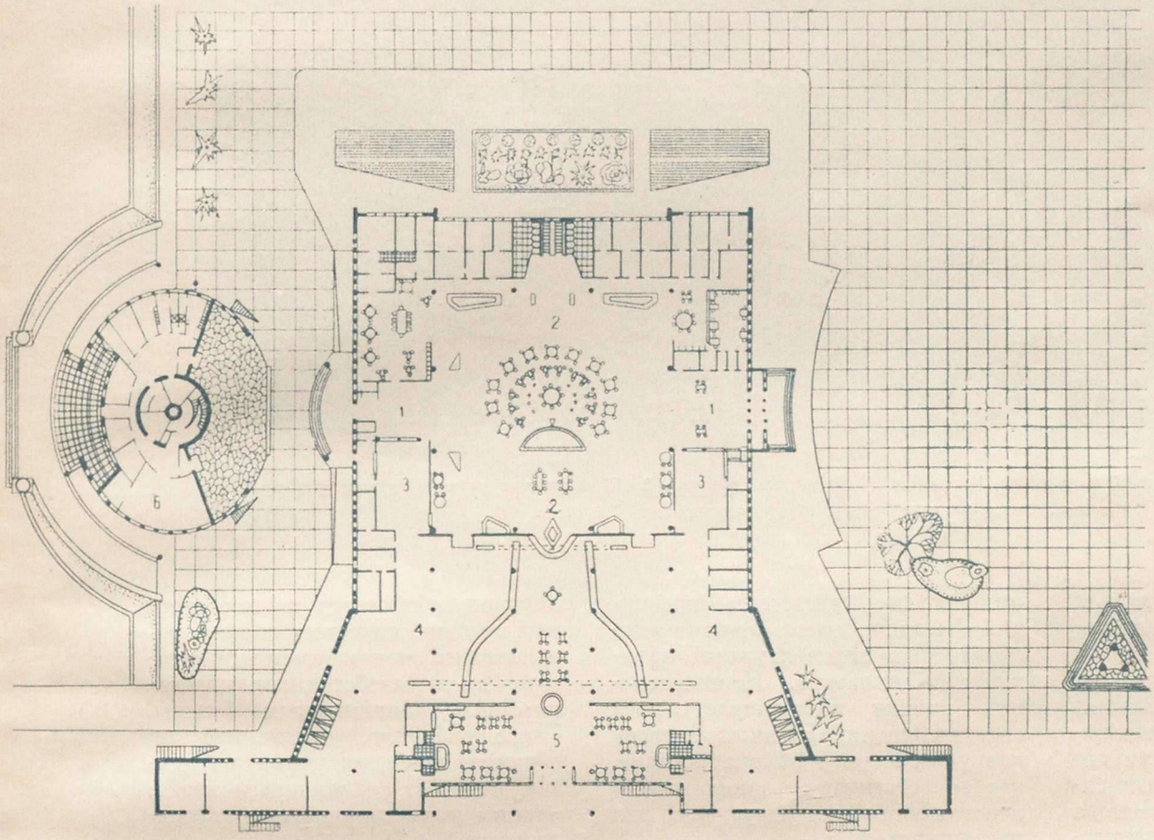
Конкурс вызвал исключительно большой интерес в широких кругах архитектурной и инженерно-строительной общественности Ленинграда, привлек большое количество участников (около 200 человек) и явился крупным событием в творческой работе зодчих и строителей Ленинграда. В нем приняли участие коллективы архитекторов и инженеров крупнейших проектных организаций, научных учреждений и высших учебных заведений Ленинграда.

Кроме того, в порядке творческой инициативы, в конкурсе приняли участие три индивидуальные группы, и в их числе — группа молодых архитекторов. Всего на конкурс было представлено девятнадцать проектов. Почти все проекты отличаются единой творческой направленностью, высоким уровнем профессионального мастерства, глубиной и серьезностью проработки вопросов технологии и конструкций, архитектурно-пространственных и планировочных решений.

Широкое общественное обсуждение конкурсных проектов прошло активно, на высоком профессиональном уровне и содержало ряд весьма интересных, острых и содержательных выступлений не только по поводу представленных на конкурс проектов, но и по некоторым вопросам творческой направленности советской архитектуры. В выступлениях неоднократно отмечалось, что программой конкурса, разработанной Министерством морского флота СССР, был выдвинут ряд противоречивых требований, усложнявших работу участников конкурса и не дававших возможности полноценно решить функционально-техническую схему морского вокзала. К числу этих спорных условий программы следует в первую очередь отнести требование использовать морской вокзал в зимний межнавигационный период как какое-либо здание общественного назначения. Недостаточно обоснована была также и заданная программой конкурса кубатура вокзала — 50 тыс. м^3. Если даже такой весьма ограниченный объем здания и соответствует нормам, то вряд ли он будет достаточен с учетом перспектив развития международных морских связей и работы вокзала. Кроме того при определении объема здания морского вокзала в таком городе, как Ленинград, следовало бы продумать вопрос его объединения с крупной гостиницей или с другими функционально связанными с ним общественными зданиями. Это предоставило бы архитекторам более широкие творческие возможности для интересного решения облика здания, которое будет играть значительную роль в формировании фасада города, видимого с моря. Таким образом, условие конкурсной программы, ограничивающее кубатуру здания 50 тыс. м^3, резко противоречило требованию той же программы, выдвигающему необходимость придать морскому вокзалу характер крупного общественного сооружения, символизирующего парадный въезд в город, морские ворота Советского Союза.

Некоторые проекты, о которых будет сказано ниже, свидетельствуют о том, что их авторы еще полностью не осознали ошибочности и порочности некритического подражания образцам зарубежной архитектуры и не учли, что создание какого-либо архитектурного сооружения немыслимо без учета окружающей его среды. К числу серьезных недостатков конкурса следует отнести и то, что в большинстве представленных проектов не был достаточно глубоко продуман такой важный градостроительный вопрос, как решение генерального плана всей площади



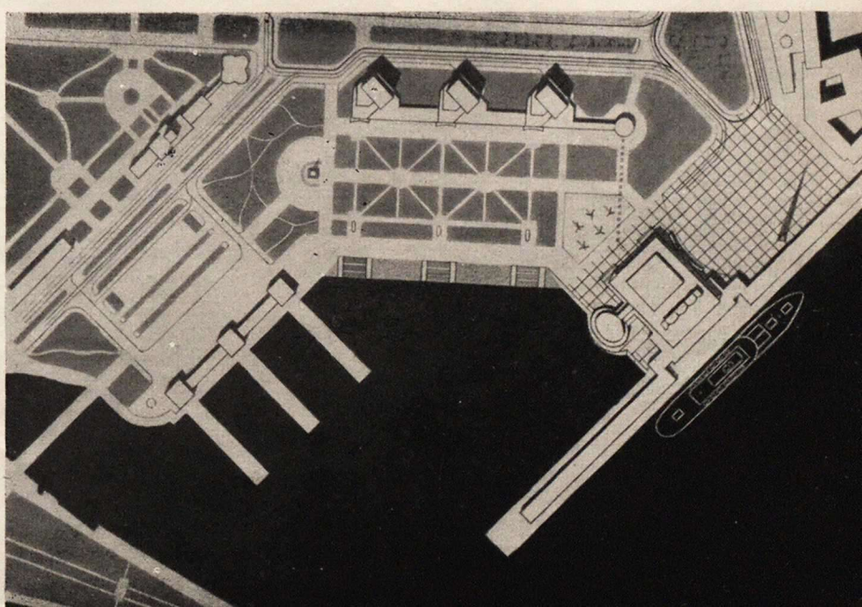


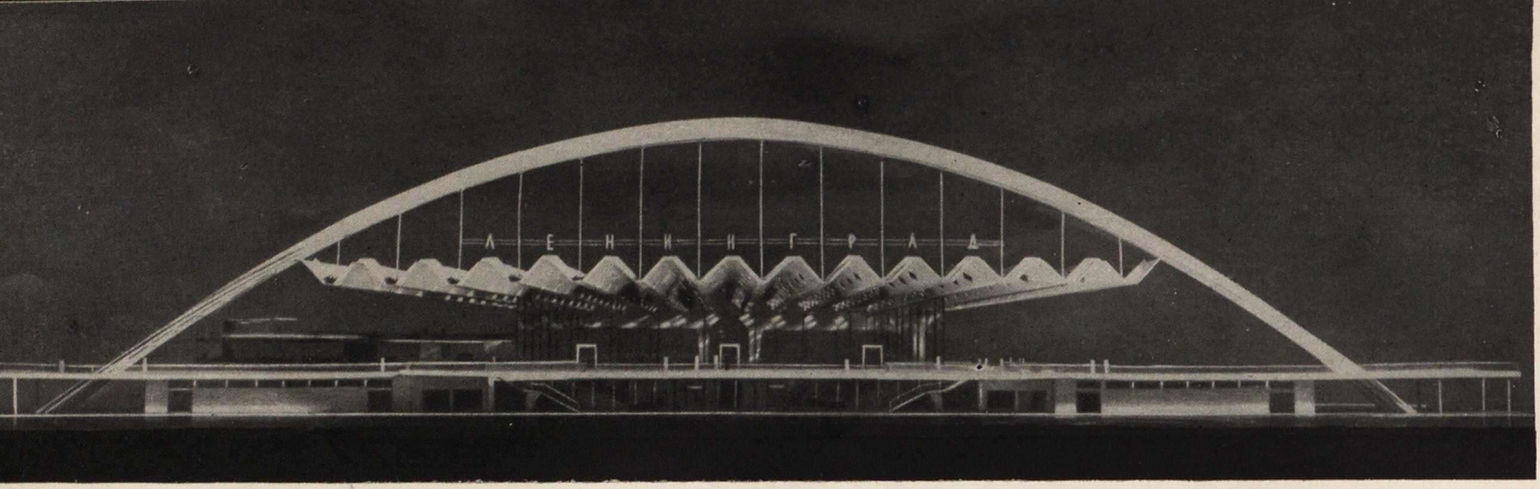
Проект морского вокзала в Ленинграде. Ленморпроект. Архитектор В. Михайловский, инженер А. Шаханов при участии архитектора А. Белорусова и инженера Б. Артемьева. Вторая премия. Перспектива, план первого этажа, генеральный план

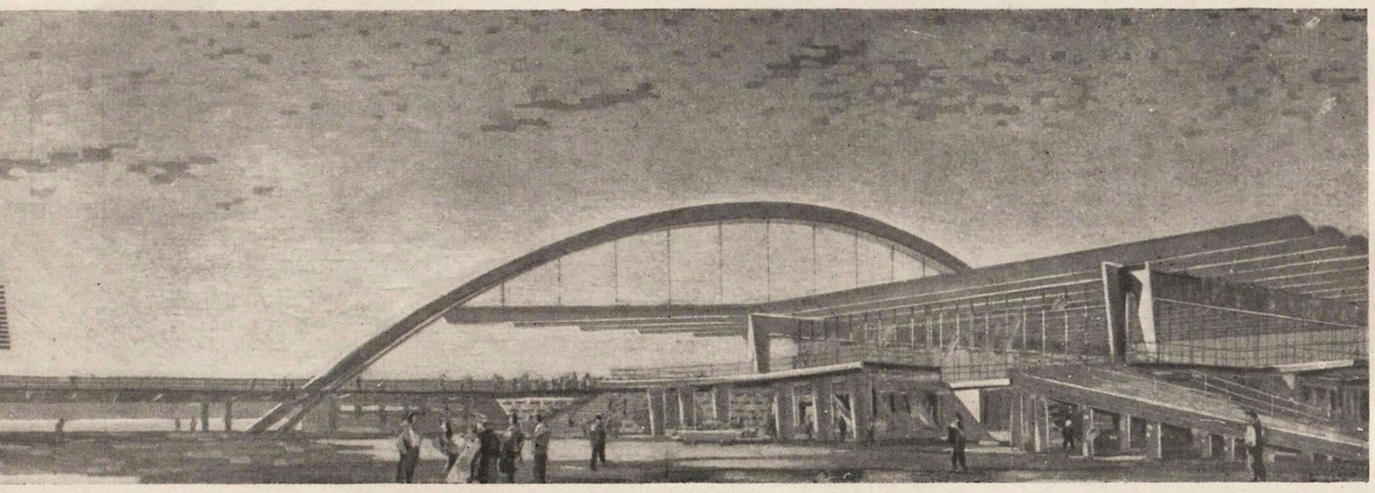
1 — вестибюль; 2 — зал ожидания; 3 — камеры хранения; 4 — склад сортировки багажа; 5 — группаж; 6 — вспомогательные помещения ресторана

перед вокзалом, ее увязка с городом и с подводящей к ней магистралью.

Несмотря на ценность содержащихся в конкурсных проектах творческих предложений, ни в одном из проектов полностью не была решена поставленная конкретная задача. Поэтому ни один из конкурсных проектов не мог быть принят за основу для дальнейшей разработки. Советом жюри было принято решение не присуждать первую премию, а проектам, признанным лучшими из числа представленных на кон-







Проект морского вокзала в Ленинграде. Ленморпроект. Архитектор А. Белорусов, инженер А. Шаханов при участии архитектора В. Михайловского и инженера Б. Артемьева. Поощрительная премия. Макет, перспектива

курс, присуждены одна вторая премия, три третьих и шесть поощрительных.

Высшей (второй) премии на конкурсе был удостоен проект, разработанный авторским коллективом специалистов института Ленморпроект в составе архитектора В. Михайловского, инженера А. Шаханова при участии архитектора А. Белорусова и инженера Б. Артемьева. В этом проекте, признанном Советом жюри лучшим из числа представленных на конкурс, достигнуто наиболее удачное, простое, ясное и выразительное по своей композиции решение архитектурного образа морского вокзала, вполне современное по своей стилевой характеристике и вместе с тем носящее черты преемственности архитектурных и градостроительных традиций Ленинграда. Эти несомненные достоинства, единодушно признанные архитектурной общественностью Ленинграда на проходивших широких общественных обсуждениях, и позволили жюри дать проекту относительно лучшую оценку.

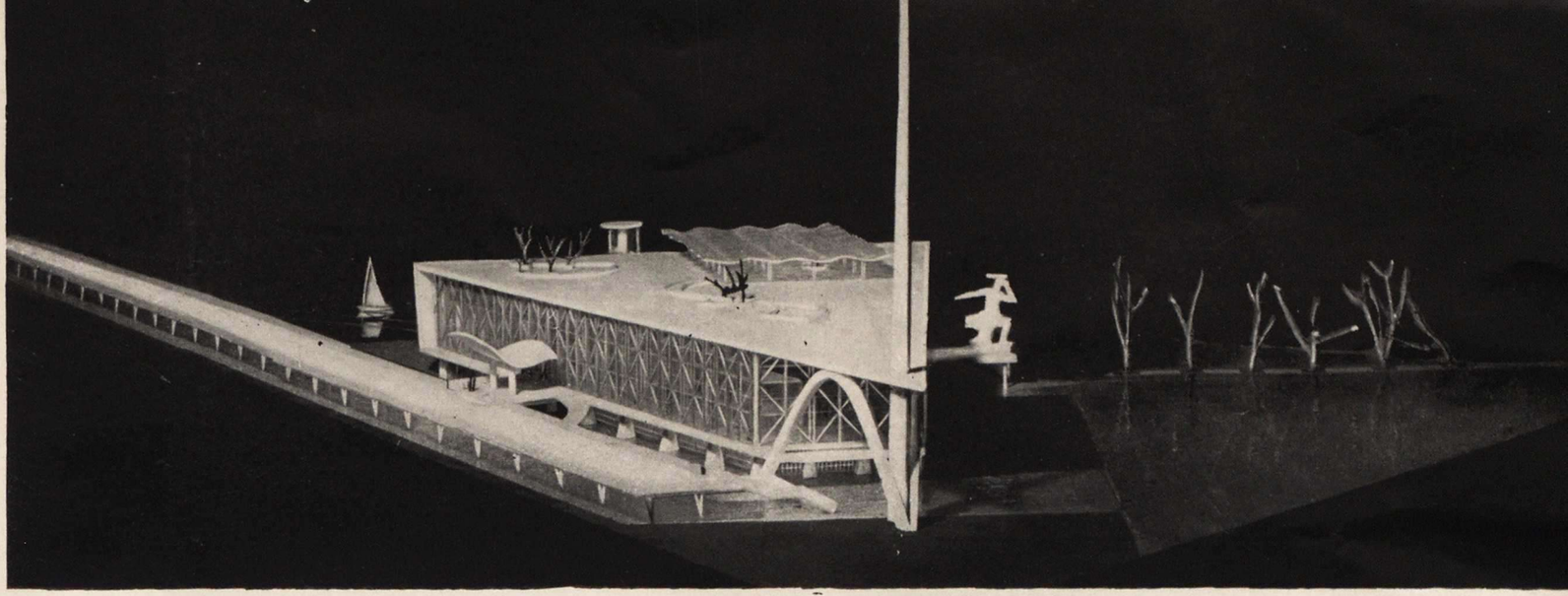
Внешний облик здания отличается удачно найденной масштабностью, строгостью пропорций фасадов; здание хорошо вписывается в архитектурный ландшафт Ленинграда. Положительной оценки заслуживает идея сооружения прогулочных галерей вокруг основного объема вокзала, что способствует созданию наиболее комфортабельных условий для пассажиров.

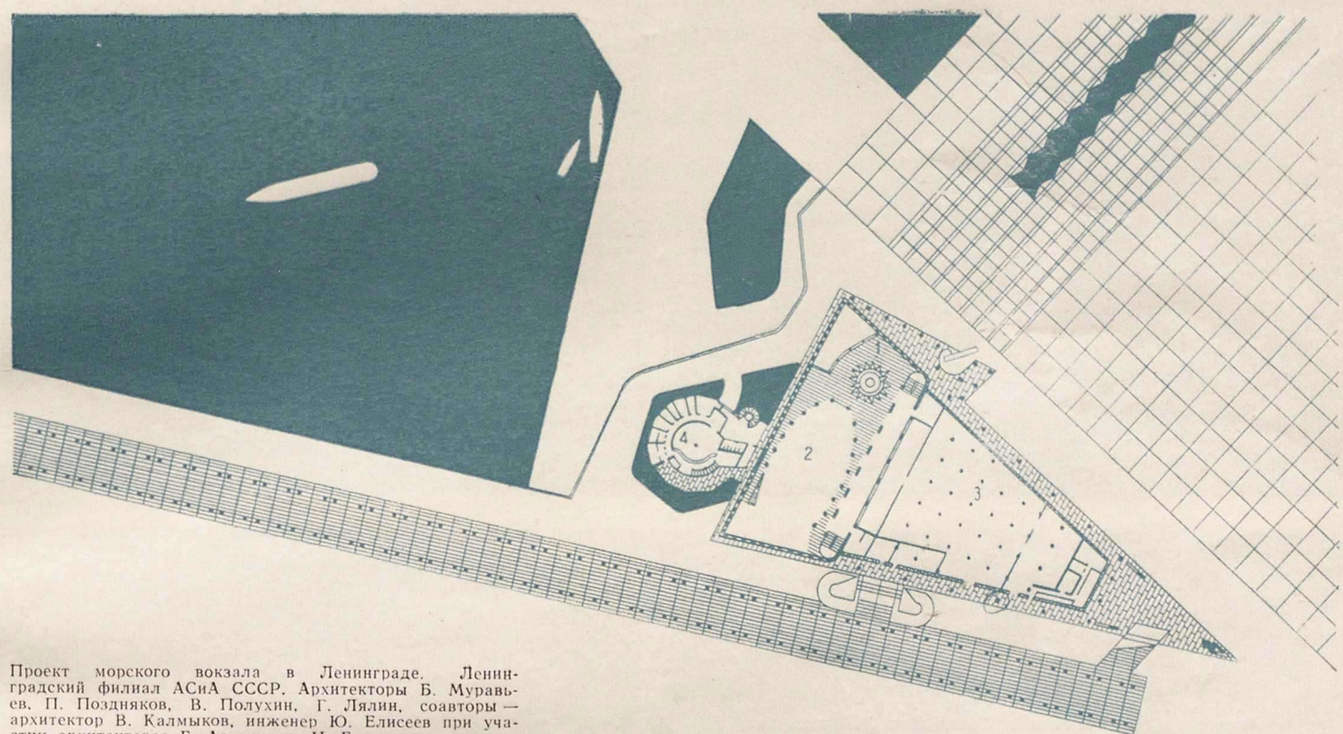
В проекте хорошо проработана функционально - технологическая схема работы вокзала, а также даны ценные творческие предложения по улучшению примерной технологической схемы морского вокзала, разработанной Министерством морского флота СССР и приложенной к программе конкурса. Однако планировочное решение не лишено некоторых недостатков. Вряд ли убедительно асимметричное положение главного входа со стороны городской привокзальной площади при выбранной авторами строго симметричной схеме планировки вокзала. Как недостаток следует также отметить слабую освещенность таможенного зала.

Ясной по своей схеме является и конструкция здания, представляющая собой сетку железобетонных колонн, перекрытых кессонированными железобетонными плитами по железобетонным, предварительно напряженным балкам. Такое решение, основанное на сборных конструктивных элементах, отвечает современным требованиям индустриализации строительства.

Авторы проекта остановились на наиболее простой, выразительной и четкой схеме объемно-пространственной композиции. Удачна планировка помещений здания морского вокзала. Однако то, что группа помещений ресторана вынесена за пределы основного объема здания вокзала, несколько дробит всю композицию вокзала и усложняет пользование рестораном.

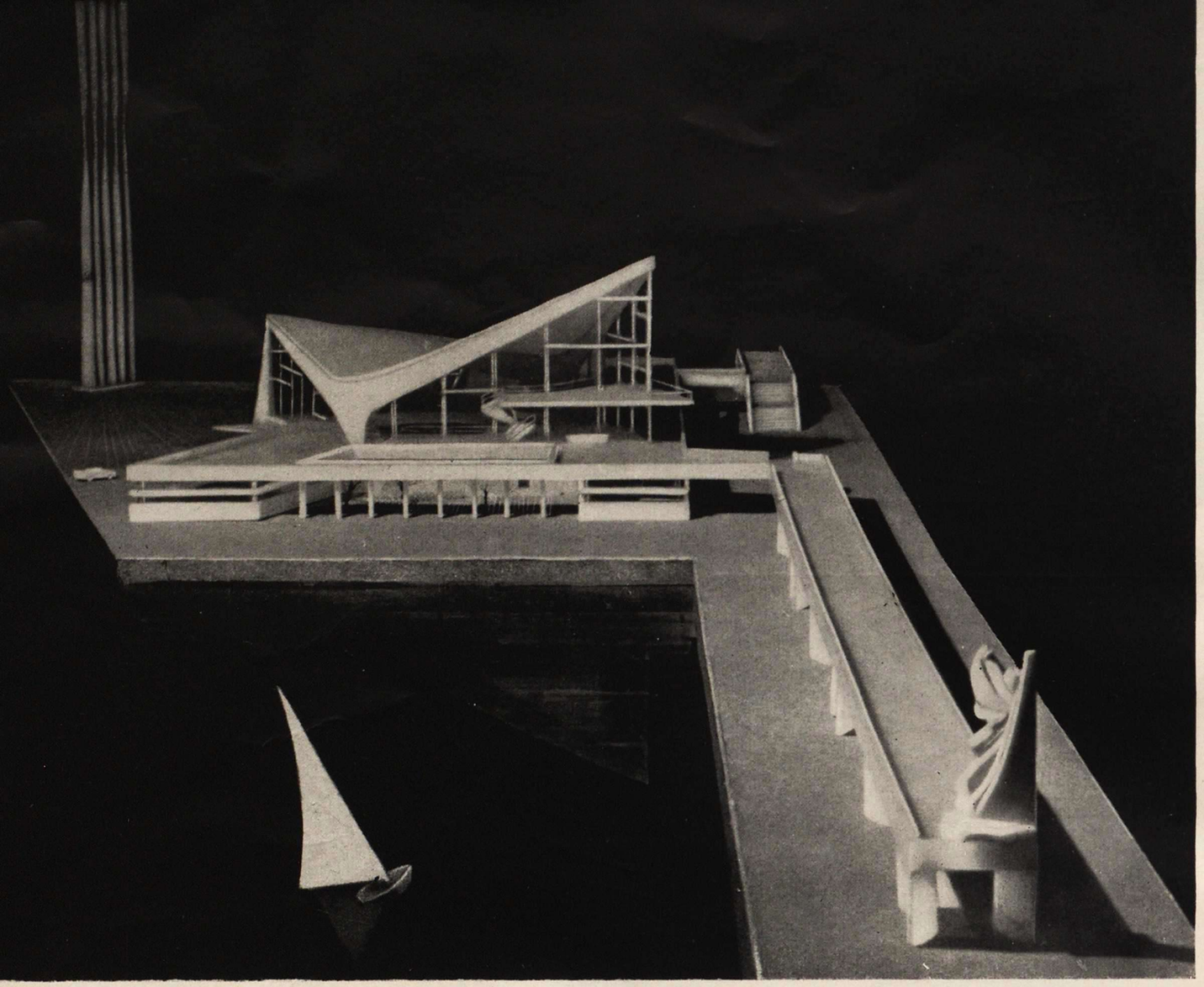
Тем же коллективом специалистов, но в составе авторов архитектора А. Белорусова и инженера А. Шаханова при участии архитектора В. Михайловского и инженера Б. Артемьева был представлен на конкурс второй вариант проекта здания морского вокзала (также отнесенный жюри конкурса к числу премируемых), в кото-





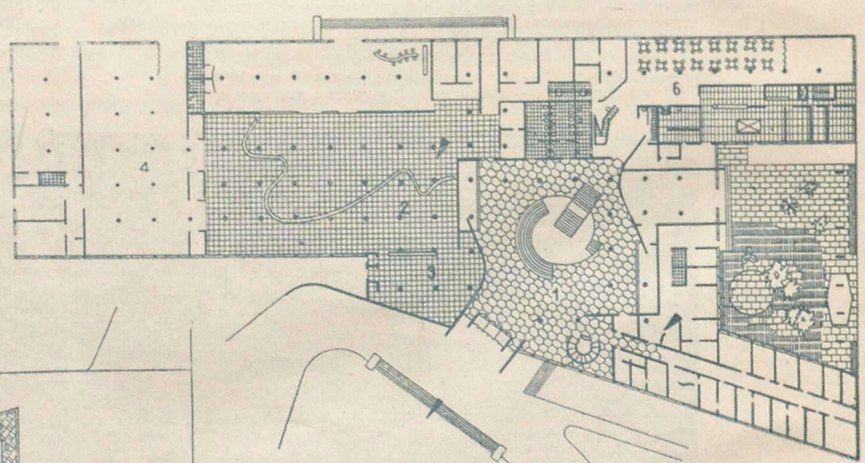
Проект морского вокзала в Ленинграде. Ленинградский филиал АСиА СССР. Архитекторы Б. Муравьев, П. Поздняков, В. Полухин, Г. Лялин, соавторы — архитектор В. Калмыков, инженер Ю. Елисеев при участии архитекторов Б. Артюшина, Н. Буланова и инженера Е. Власовой. Третья премия. Макет, план первого этажа, генеральный план

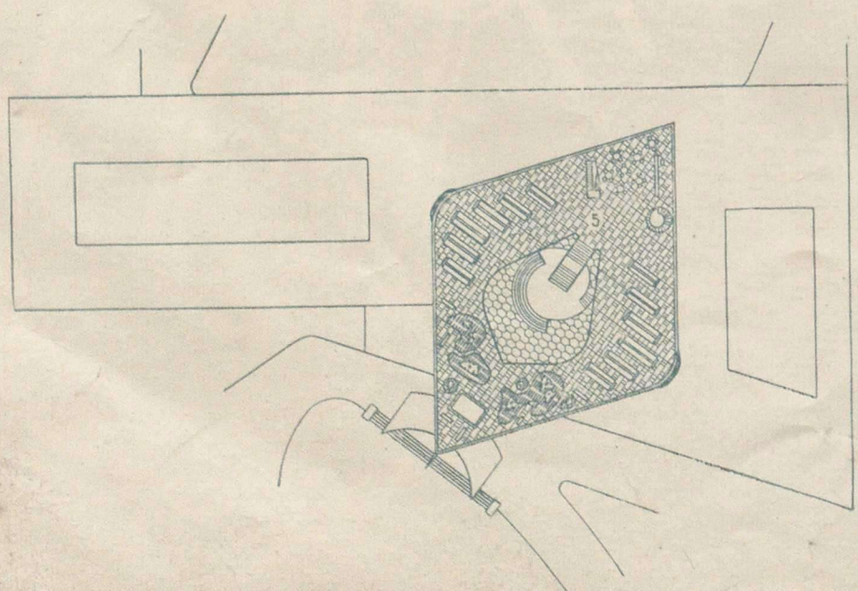
1 — вестибюль; 2 — зал ожидания; 3 — склад и сортировка багажа; 4 — подсобные помещения ресторана

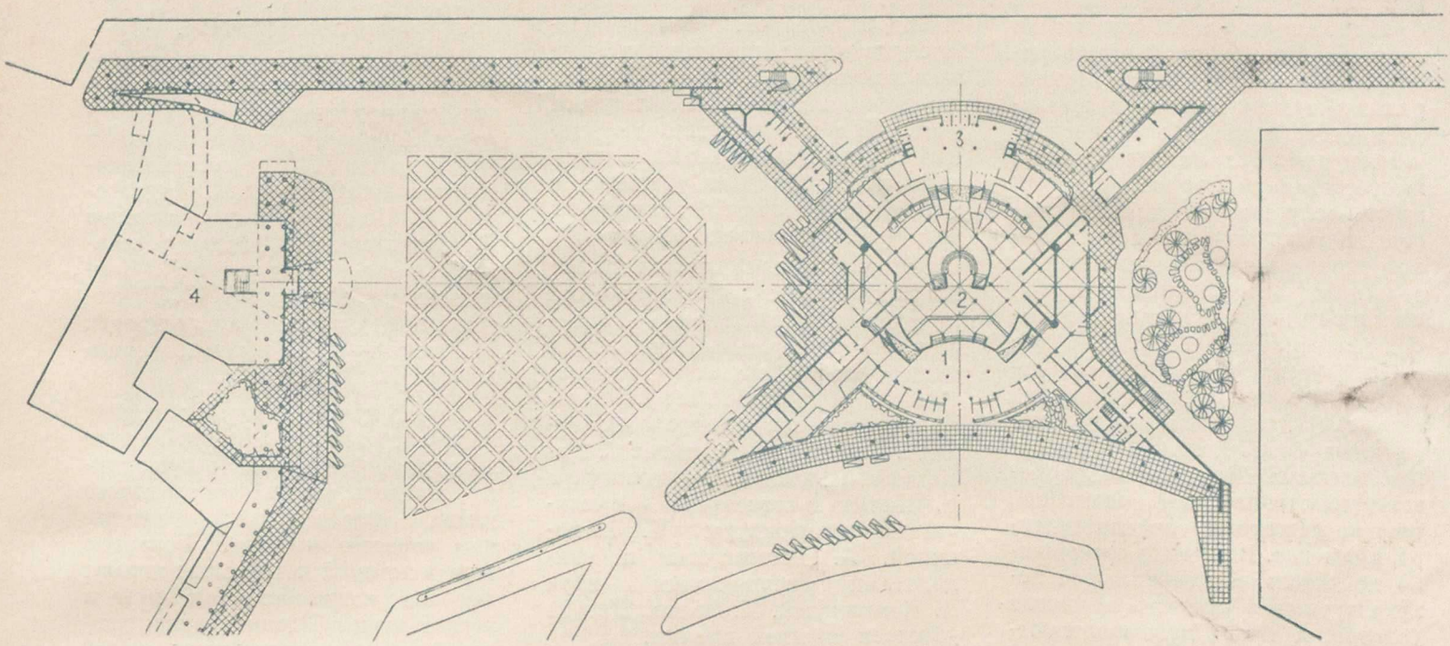


Проект морского вокзала в Ленинграде. Ленинградское отделение НИИЭП АСиА СССР. Архитекторы С. Васильковский, И. Кусков, Г. Морозов, И. Королев, Э. Белят, О. Василенко, В. Лазарева, Н. Каменский, инженеры Б. Коровкевич, Е. Власова при участии инженера А. Карпинского и техника Г. Выгодиной. Третья премия. Макет, планы первого и второго этажей

1 — вестибюль; 2 — досмотр багажа; 3 — прием и хранение ручного багажа; 4 — склад и сортировка ручного багажа; 5 — зал ожидания; 6 — ресторан

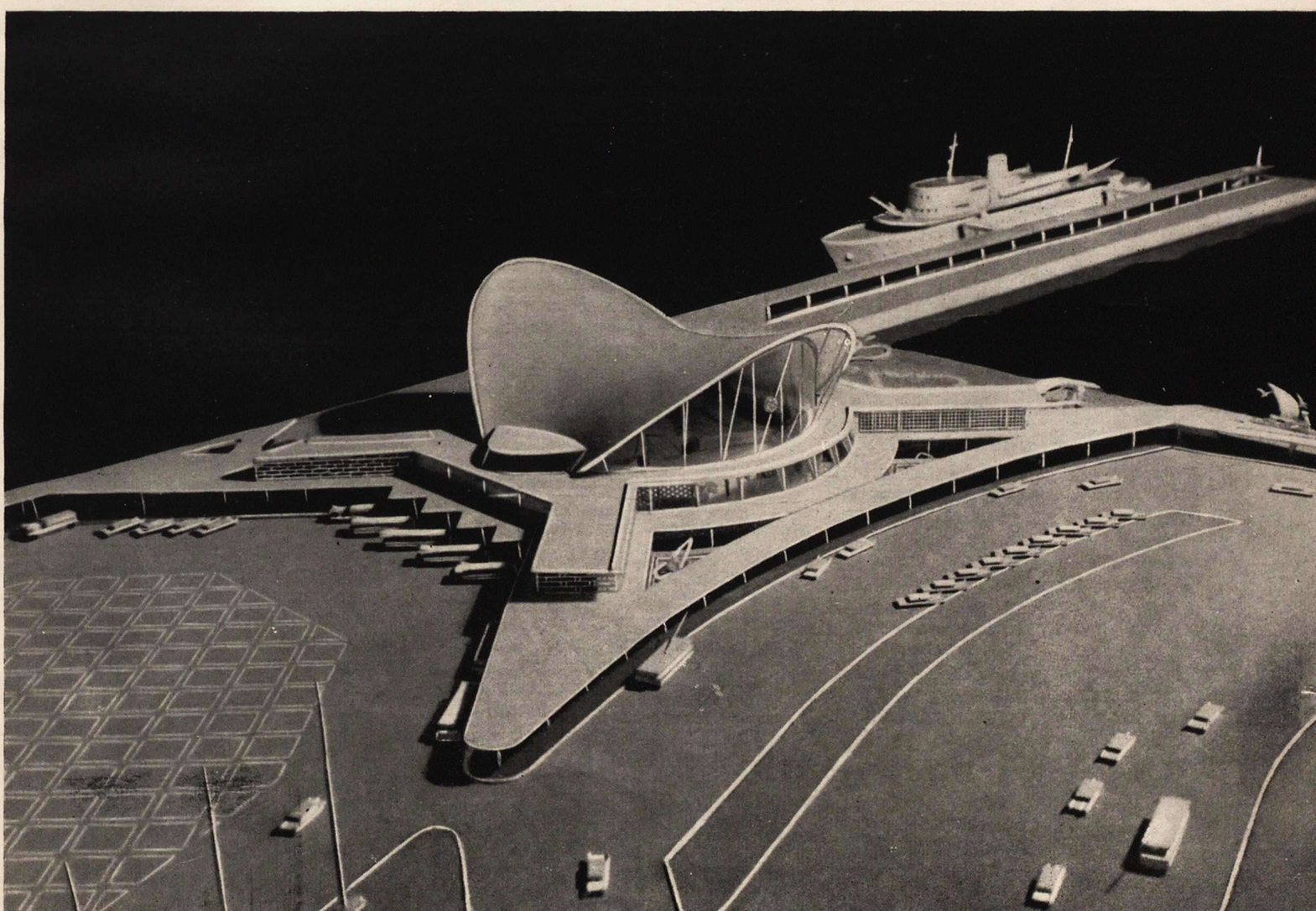






Проект морского вокзала в Ленинграде. Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта имени В. В. Образцова. Архитекторы И. Явейн, С. Михайлов, А. Пекарский, инженер Р. Шилов, соавторы — архитекторы Т. Бизюкина и А. Репников, инженеры А. Кемпинская и И. Белых. Третья премия. Макет, план первого этажа

1 — операционный зал; 2 — склад и сортировка багажа; 3 — группаж



ром планировка здания и его функционально - технологическая схема аналогичны основному варианту. Объемно-пространственное решение здания вокзала представляет собой сочетание основного остекленного объема с большой железобетонной аркой, которая по замыслу авторов должна символизировать морские ворота Ленинграда; в то же время она поддерживает подвешенный к ней консольный железобетонный козырек галереи. Это предложение также интересно, современно и достаточно выразительно, однако не является оригинальным и представляет собой переработку осуществленных в зарубежной архитектурно-строительной практике, широко известных по литературе, примеров. В проекте совершенно не учтены и сложившиеся архитектурные и градостроительные условия, а также недооцениваются специфические климатические условия Ленинграда. По своей архитектурно-стилевой характеристике здание вокзала оставляет впечатление, что оно предназначено скорее для строительства в южных широтах.

Среди проектов, отмеченных одной из третьих премий, следует остановиться на проекте, разработанном творческим коллективом Ленинградского филиала Академии строительства и архитектуры СССР в составе: члена-корреспондента АСиА СССР С. Васильковского, архитекторов И. Кускова, Г. Морозова, Э. Белят, В. Лазаревой, И. Королева, Н. Каменского, О. Василенко, инженеров Б. Коровкевич и Е. Власовой при участии инженера А. Каршинского и техника Г. Выгодиной.

Здание морского вокзала отличается оригинальностью композиции, смелостью применения современных архитектурных форм и конструкций, обладает выразительным силуэтом. В ансамбле морского вокзала авторы предлагают соорудить монумент, который будет играть роль архитектурной доминанты, замыкающей перспективу Большого проспекта, а также позволяющей сделать более выразительным «морской фасад» города.

Основным элементом объемно-пространственного решения здания вокзала является железобетонная оболочка в виде гиперболического параболоида, облицованная листами анодированного алюминия; оболочкой перекрыт зал ожидания. Авторами проекта сравнительно удачно решена планировка помещений вокзала. Достоинством проекта является интересно задуманное пространственное решение интерьеров, обеспечивающее удобную взаимосвязь отдельных помещений, в оформлении которых широко используется цвет. По общему признанию данный проект явился наиболее удачным из конкурсных проектов, в которых применены перекрытия в виде железобетонных оболочек.

Большой интерес вызвал проект морского вокзала, разработанный творческим коллективом специалистов Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта имени В. В. Образцова в составе кандидата архитектуры И. Явейна, архитекторов С. Михайлова, А. Пекарского, инженера Р. Шилова в соавторстве с кандидатами архитектуры Т. Бизюкиной, А. Репниковым и кандидатами технических наук А. Кемпинской, И. Белых. Проект удостоен третьей премии.

Здание собственно вокзала представляет собой единый компактный объем и отличается современным по характеру внешним обликом, однако общее объемно-пространственное решение комплекса несколько усложнено. Избранная авторами вантовая конструкция покрытия основного объема здания обеспечивает хорошую освещенность главного зала. Особо следует подчеркнуть весьма тщательную проработку функционально-технологической схемы организации обслуживания пассажиров. Очень детально разработана имеющая важное градостроительное и функциональное значение система городских подходов к зданию вокзала и развязки движения различных видов городского транспорта на привокзальной площади. Вместе с тем следует отметить, что этажность застройки площади несколько преувеличена; это ставит здание вокзала в невыгодные градостроительные условия.

Оригинальны предложения авторов по композиции внутреннего пространства и организации движения пассажиров. Вестибюль, зал ожидания и таможенный зал решены в общем объеме, под одним перекрытием, но расположены в разных уровнях, что позволяет пассажирам, постепенно переходя из зала в зал, незаметно подняться на верхний уровень, откуда производится посадка на суда.

Стремясь использовать главный зал в зимний межнавигационный период под широкоэкранный кинотеатр, авторы проекта чрезмерно увлеклись решением этой не первостепенной задачи и в известной мере усложнили решение технологической схемы, несколько ухудшили график движения пассажиров в здании вокзала.

Третьей премией отмечен также проект, разработанный творческим коллективом специалистов Ленфилиала Академии строительства и архитектуры СССР в составе кандидатов архитектуры Б. Муравьева и П. Позднякова, архитекторов В. Полухина, Г. Лялина в соавторстве с архитекторами В. Калмыковым и инженером Ю. Елисеевым при участии архитекторов Б. Артюшина, Н. Булановой, инженера Е. Власовой.

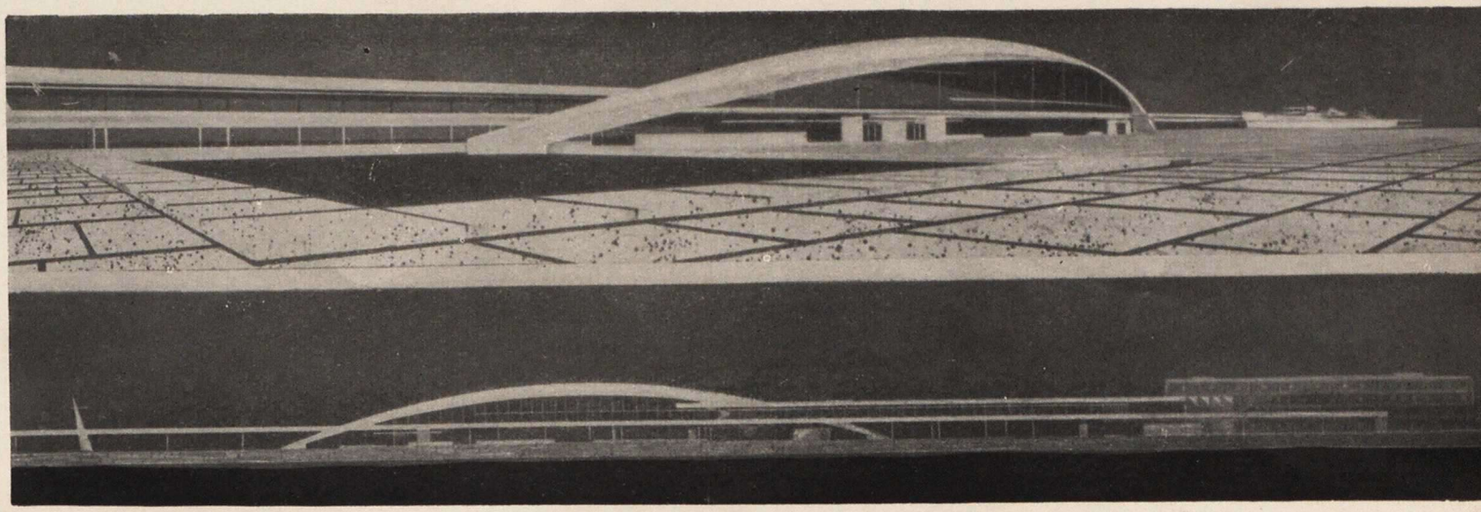
Здание морского вокзала решено в виде трехгранной призмы, что вызвано стремлением авторов лучше ответить форме генерального плана и повысить градостроительные качества проекта. Большую роль в композиции вокзала играют высокая железобетонная игла и легкая железобетонная арка, усиливающие выразительность силуэта вокзала и подчеркивающие выход с площади на причальную эстакаду.

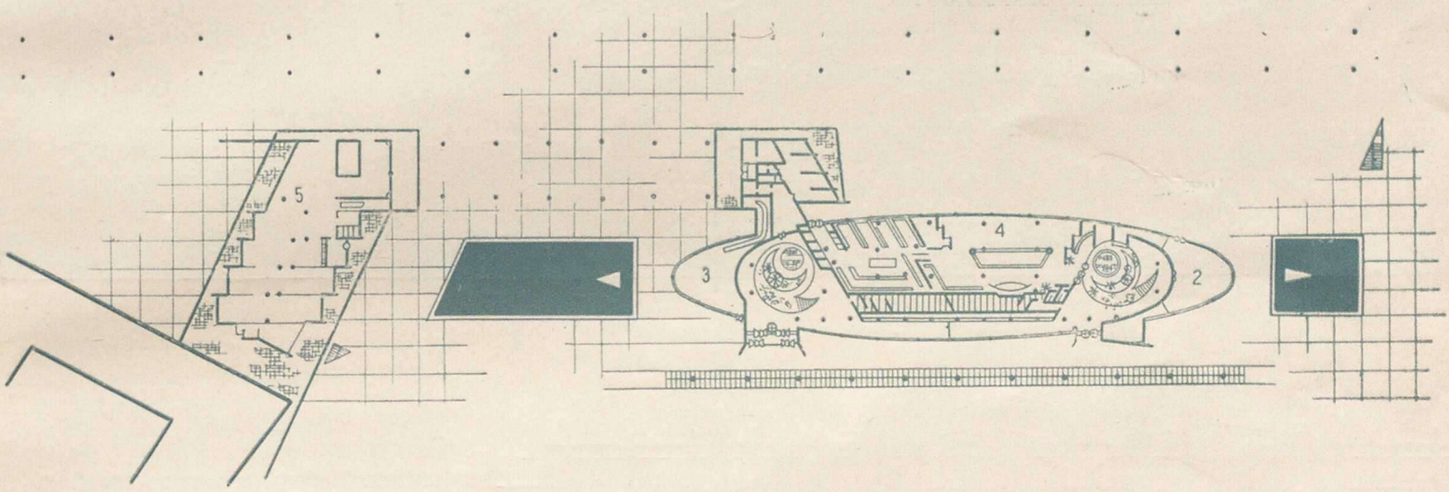
Исходя из планировочной ситуации, а также в соответствии с требованиями конкурсной программы авторы проекта предлагают в зимний межнавигационный период использовать здание под кинотеатр большой вместимости, что удобно осуществляется при трапециевидной форме плана.

Достаточно интересное, простое и рациональное решение (как в архитектурно-планировочном, так и в технологическом, конструктивном и экономическом отношениях) достигнуто в проекте, представленном на конкурс творческим коллективом Ленинградского отделения ГипроНИИ в составе архитекторов Ю. Билинского, А. Бочарова, Д. Гольц, Н. Закамской, Е. Крисковича и инженера И. Шиманова при участии инженера Г. Бейзельман и техника-архитектора С. Сегаковой.

Большое внимание авторами уделено выразительности архитектурного силуэта здания. Достоинством проекта является также его простая и легко осуществимая конструктивная схема. Но объемно-пространственная композиция морского вокзала в целом отличается некоторой раздробленностью при сравнительно небольшой его протяженности.

Решение фасадов здания, излишне насыщенных изобразительными средствами, нельзя признать удачным и уместным для ленинградских условий; это ухудшает общее впечатление от проекта. Однако, несмотря на указанные недостатки, данный проект получил





Проект морского вокзала в Ленинграде. Ленинградский филиал АСиА СССР. Архитекторы С. Васильковский, Н. Баранов, С. Башинский, В. Левиаш, Ю. Лобанов, В. Шевеленко, инженеры Б. Коровкевич, Е. Власова, А. Карпинский. Фасад, перспектива, план первого этажа
1 — вестибюль; 2 — зал ожидания; 3 — досмотровый зал; 4 — ресторан; 5 — склад и сортировка багажа

положительную оценку и отмечен поощрительной премией.

Среди проектов, удостоенных поощрительной премии, следует отметить проект, разработанный творческим коллективом проектного института № 1 Министерства строительства РСФСР в составе архитекторов В. Жилкина, А. Лелякова, Е. Перченкова, З. Соломинского, В. Грищенко, М. Садовского, А. Агафонова, инженеров В. Каплан и Ю. Чернова.

Авторы проекта предлагают предельно простое, ясное по своей композиции объемно-пространственное решение морского вокзала, отличающееся оригинальностью и экономичностью конструктивной функциональной схемы, современностью архитектурно-планировочного замысла. Из всех представленных на конкурс проектов данный проект выделяется наименьшей стоимостью строительства и простотой осуществления. Проект свидетельствует о несомненной творческой зрелости авторов, их умении применять современные архитектурные формы и конструктивные приемы. Это подтверждается и принятой авторами архитектурно-конструктивной схемой, в которой эффективно использованы возможности современной архитектуры и строительной техники.

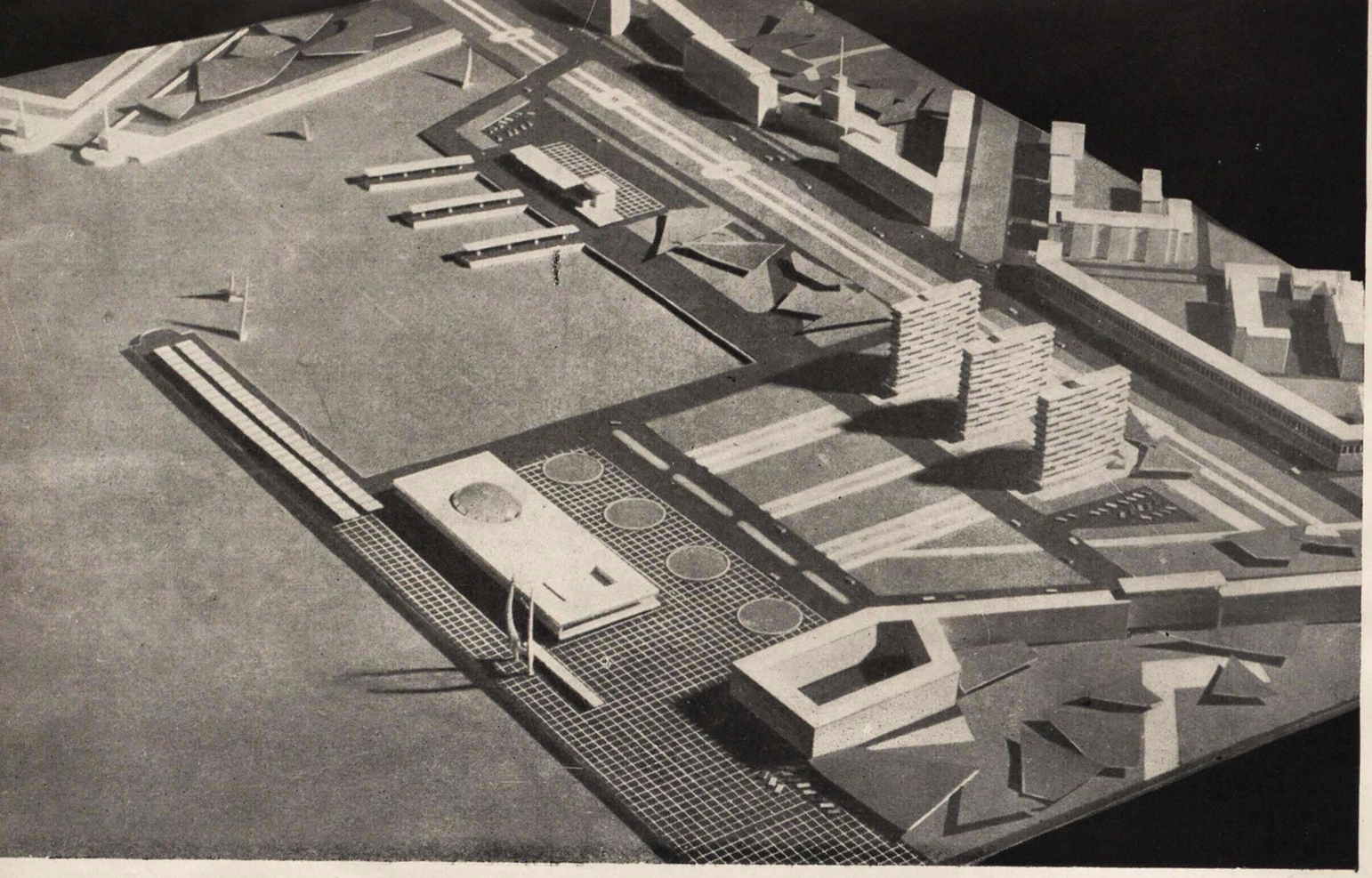
Однако архитектурный образ морского вокзала, тем более располагаемого в таком городе, как Ленинград, не найден в этом проекте, как и в других. Авторам не удалось достичь монументальности здания и выразительности его силуэта, которые для данного сооружения играют очень большую роль.

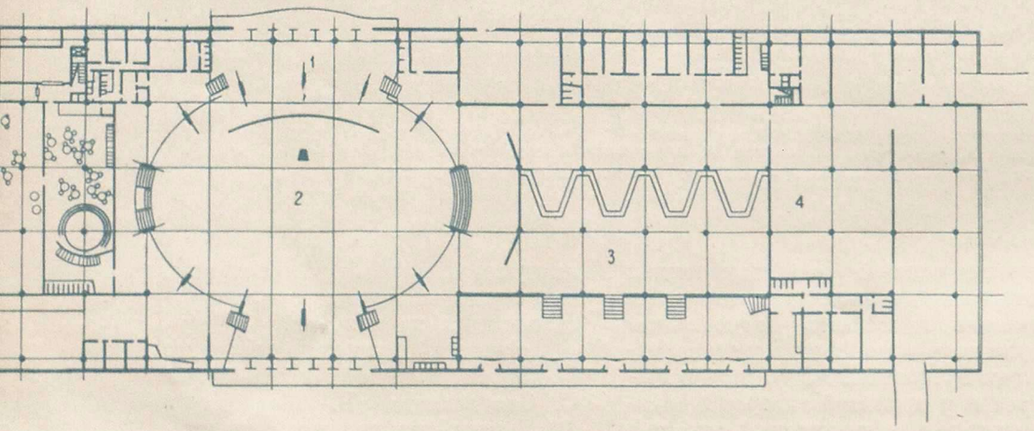
Легкий и изящный павильон похож скорее на речной, нежели на морской вокзал. Несмотря на эти недостатки, проект вызвал большой интерес у архитекторов Ленинграда и, по общему признанию, был одним из лучших среди представленных на конкурс.

Творческий коллектив института Ленпроект в составе архитекторов С. Сперанского, В. Маслова и В. Попова при участии инженера Н. Дюбова, неоднократно и успешно участвовавший в целом ряде весьма ответственных конкурсов, в том числе и международных, на этот раз представил проект, качество которого явно ниже творческих возможностей коллектива.

Предложенное в проекте объемно-пространственное решение здания морского вокзала отличается определенным единством архитектурного замысла и по своей архитектурно-стилевой характеристике носит современный характер. Однако созданный авторами архитектурный образ морского вокзала нельзя признать удачным.

Увенчанный золоченым куполом, замкнутый, изолированный от

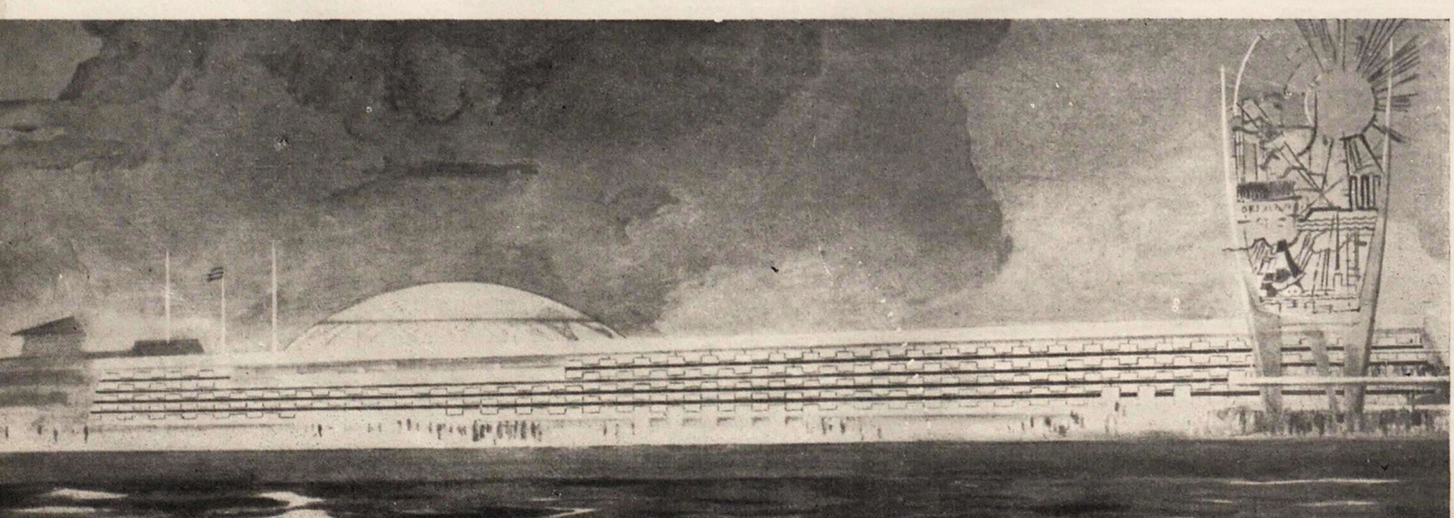


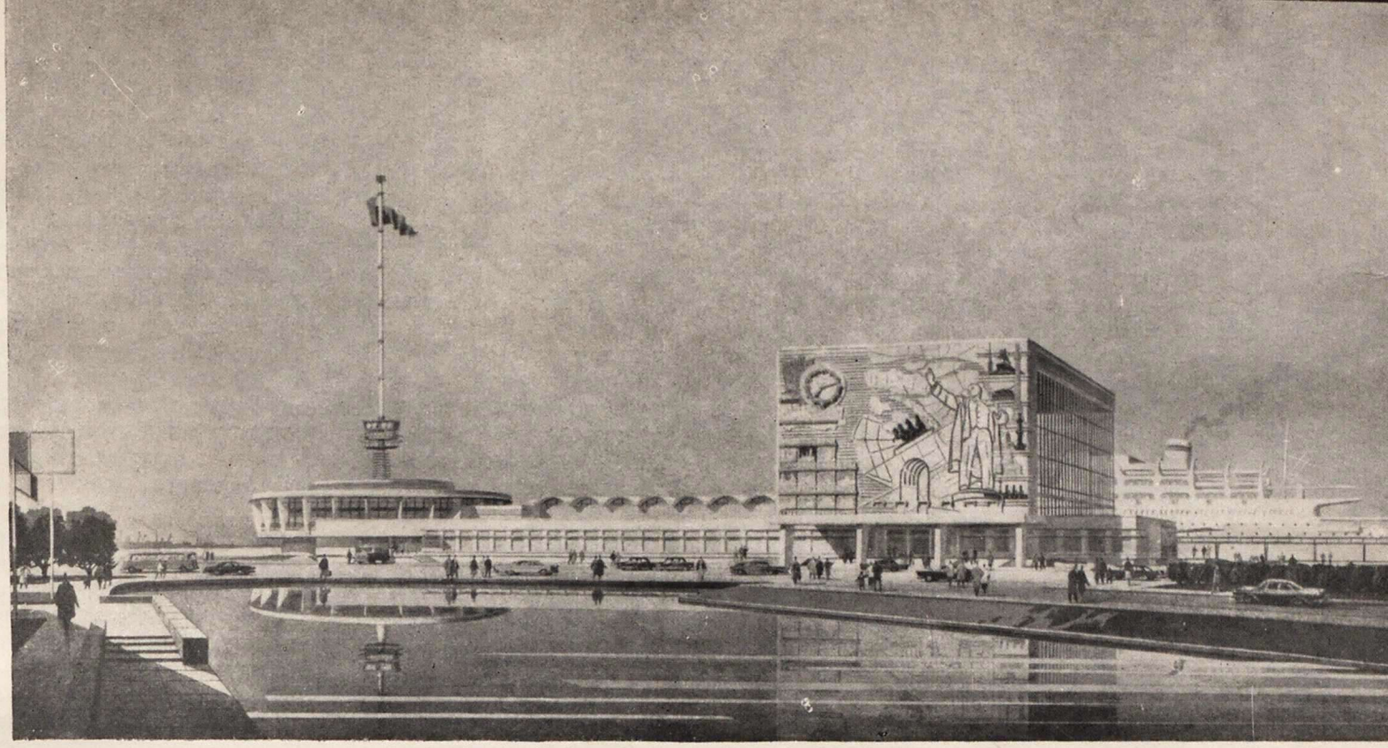


Проект морского вокзала в Ленинграде. Ленпроект. Архитекторы С. Сперанский, В. Маслов, В. Попов при участии инженера Н. Дюбова. Поощрительная премия. Макет, план первого этажа, фасад

1 — вестибюль; 2 — зал ожидания; 3 — досмотровый зал; 4 — склад и сортировка багажа

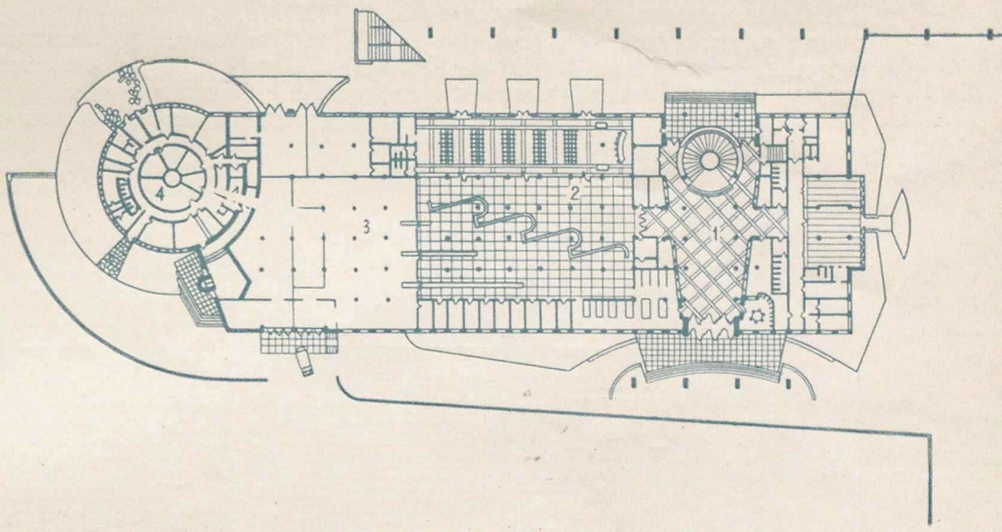
внешней среды объем по своей архитектурной характеристике никак не вяжется с представлением о морском вокзале и скорее напоминает здание музея. Не найден и масштаб здания, что наглядно ощущается в представленных авторами проектных материалах и особенно в макете. Принятая авторами высота здания до парапета (9 м) недостаточна, учитывая, что отметка палубы современного пассажирского лайнера достигает 14—16 м. Позолоченный купол, венчающий здание и являющийся по замыслу авторов важным композиционным акцентом, не входит как органическая часть в его объемно-пространственное решение.





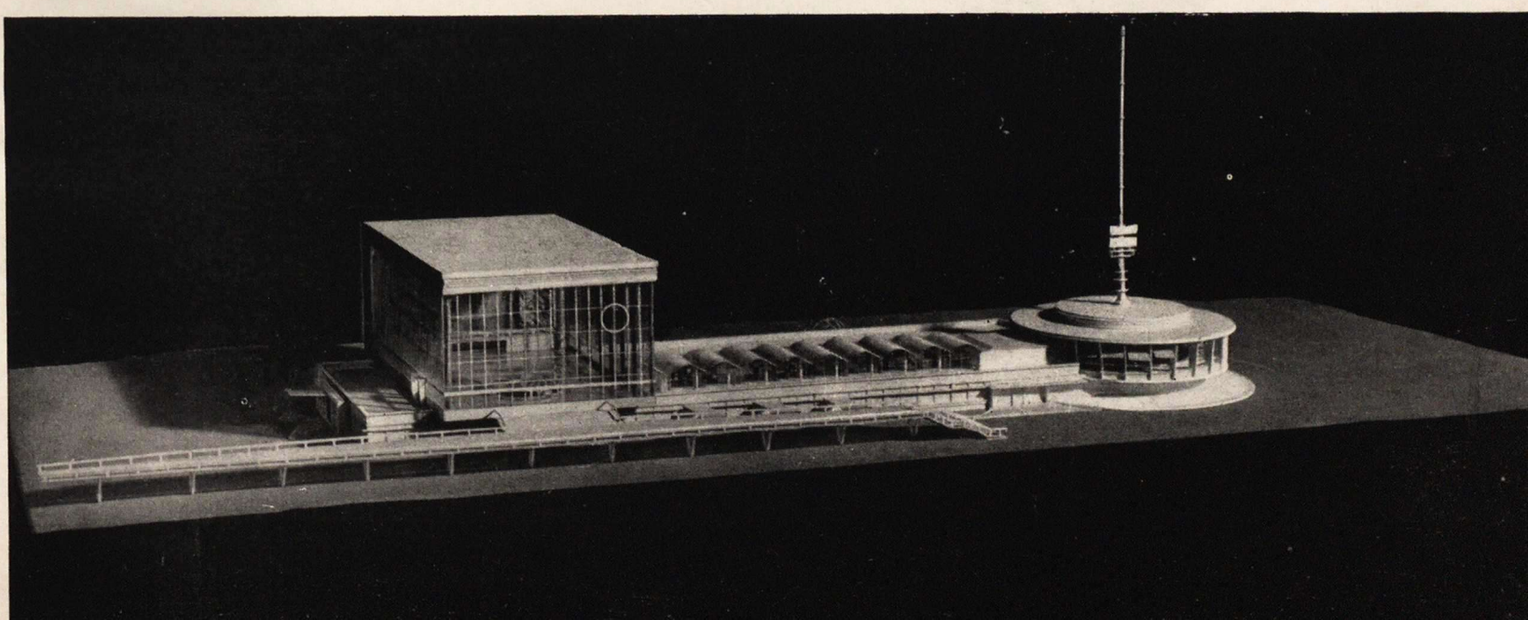
Весьма спорным элементом как в эстетическом, так и в утилитарном отношениях является декоративная бронзовая решетка, опоясывающая фронт фасадов и придающая зданию какой-то «восточный» характер, не говоря о том, что она препятствует созданию в интерьерах вокзала необходимых условий освещенности.

К числу несомненных достоинств проекта следует отнести решение внутреннего пространства главного (перекрытого куполом) зала, отличающегося хорошо найденными пропорциями и интересным архитектурным замыслом. Но большое цветовое панно, которое по замыслу авторов должно явиться важным композиционным элементом интерьера, опять же выпадает из ансамбля зала. Очень спорной является декоративная композиция сомнительного художественного вкуса, поставленная перед зданием вокзала. В заклю-



Проект морского вокзала в Ленинграде. Ленинградское отделение ГипроНИИ. Архитекторы Ю. Билинский, А. Бочаров, Д. Гольц, Н. Закамская, Е. Крискович, инженер И. Шиманов при участии инженера Г. Бейзельман и техника С. Сегаковой. Поощрительная премия. Перспектива, план первого этажа, макет

1 — операционный зал; 2 — досмотровый зал; 3 — склад и сортировка багажа; 4 — вспомогательные помещения ресторана



чение следует упрекнуть авторов проекта в чрезмерном увлечении претенциозным и «эффектным» оформлением зданий вокзала.

Оригинальное предложение дает в своем проекте творческий коллектив Ленфилиала Академии строительства и архитектуры СССР в составе члена-корреспондента АСиА СССР С. В. Васильковского, архитекторов Н. Баранова, С. Башинского, В. Левпаш, Ю. Лобанова, В. Шевеленко и инженеров Б. Коровкевич, Е. Власовой, А. Каршинского.

Авторы проекта предлагают отличающееся большой выразительностью и лаконичностью, весьма смелое и интересное решение образа вокзала в современных архитектурных и конструктивных формах. Особый интерес представляет основной объем здания вокзала, перекрытый хорошо найденной по форме пространственной оболочкой. Однако несколько спорным является прием покрытия основного объема здания вокзала не по короткому, а по большому пролету; такой способ передачи нагрузки ухудшает устойчивость здания и удорожает строительство.

Объемно-пространственная композиция морского вокзала несколько усложнена и не обеспечивает необходимого раскрытия в сторону моря основного, в принципе очень интересного объема здания. Неорганична и его связь с вытянутым одноэтажным корпусом, в котором находятся помещения группажа и досмотрового зала. К числу недостатков данного проекта следует также отнести большую протяженность путей следования пассажиров. Заслуживает внимания и положительной оценки предложение авторов по организации внутреннего пространства и решению интерьера основного зала. Но в целом функционально-технологическая схема вокзала не отличается продуманностью и тщательностью проработки; предложенную в проекте организацию посадки и высадки пассажиров на втором уровне здания вряд ли можно признать удовлетворительной.

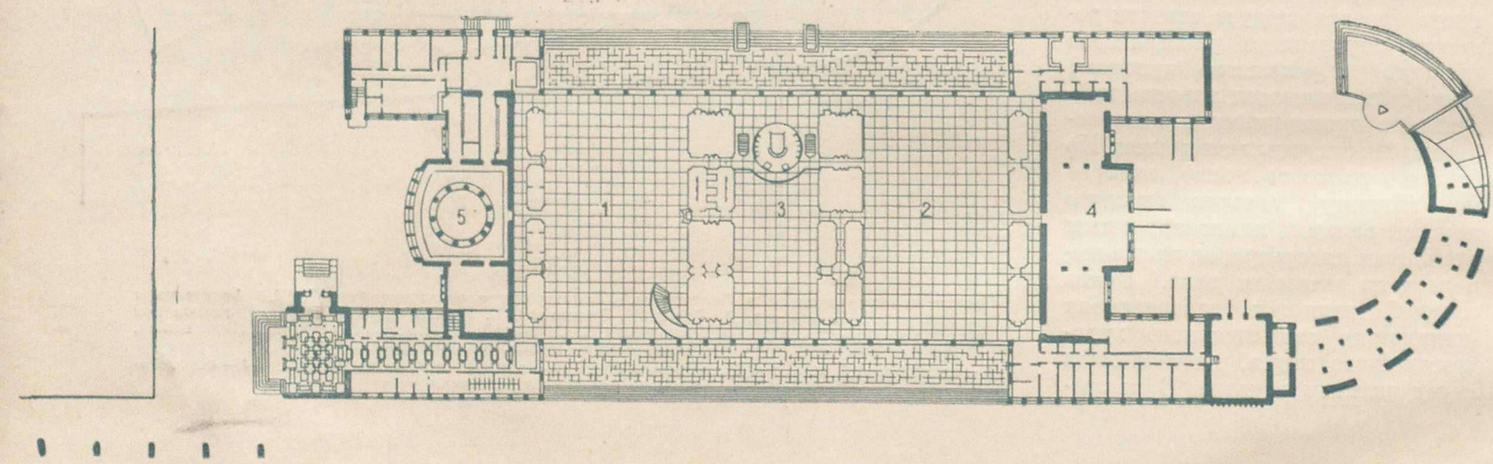
Среди проектов, удостоенных премий, следует также отметить проект, представленный на конкурс архитектором А. Ивановым (Ленинградское отделение ГипроНИИ Академии наук СССР). Простое, выразительное, лаконичное объемно-пространственное решение здания является вполне современным и вместе с тем в какой-то степени носит черты преемственности лучших архитектурных традиций Ленинграда.

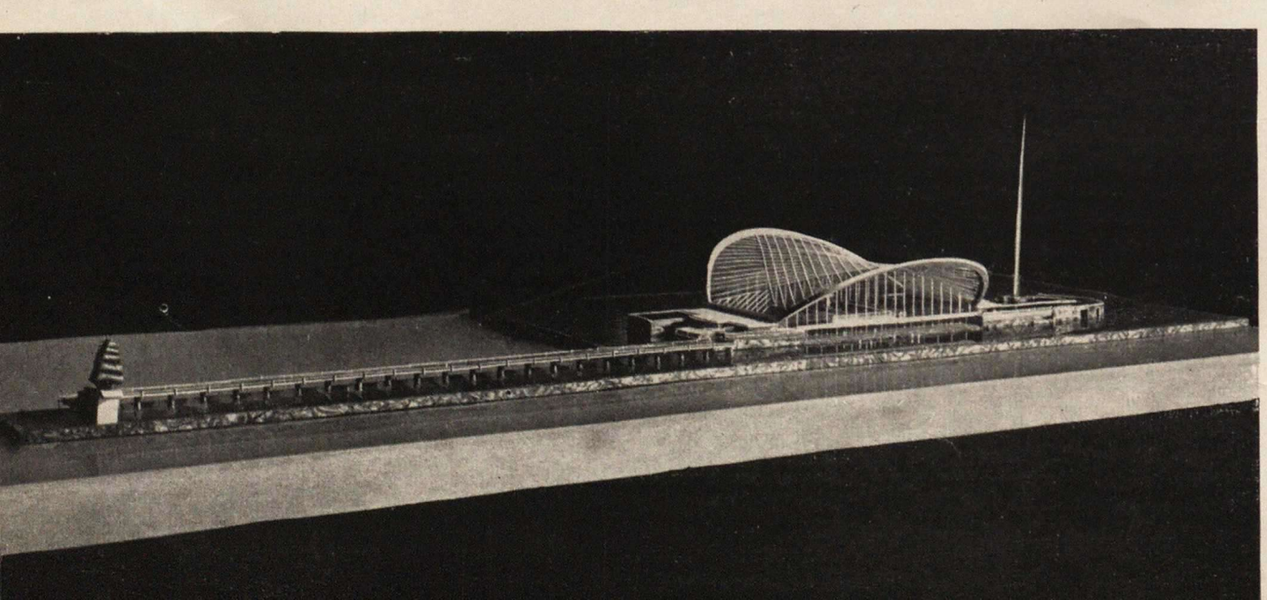
Предложение объединить все основные операционные помещения морского вокзала в одном общем объеме, под одним общим легким перекрытием представляет интерес и заслуживает внимания. Однако следует отметить, что при предлагаемой автором схеме размещения и взаимосвязи отдельных помещений несколько усложняется график движения пассажиров. Автору проекта удалось очень интересно и остроумно решить задачу использования вокзала в зимний межнавигационный период, путем быстрой трансформации большого операционного зала в помещение плавательного бассейна. Но именно это удачное решение трансформации зала послужило причиной известного усложнения технологической схемы вокзала.

В целях поддержки творческой инициативы группы молодых архитекторов и инженеров, принявших активное участие в столь от-

Проект морского вокзала в Ленинграде. Ленинградский филиал ГипроНИИ Академии наук СССР. Архитектор А. Иванов. Поощрительная премия. Макет, план первого этажа

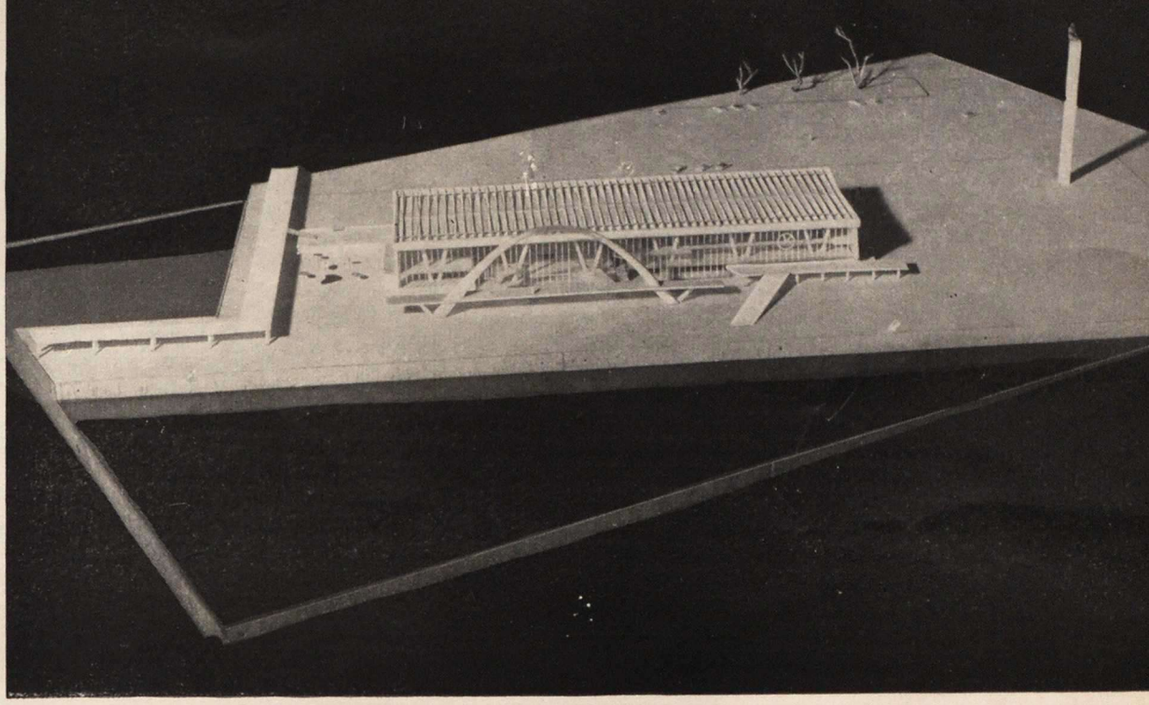
1 — зал ожидания; 2 — досмотровый зал; 3 — группаж; 4 — склад и сортировка багажа; 5 — ресторан

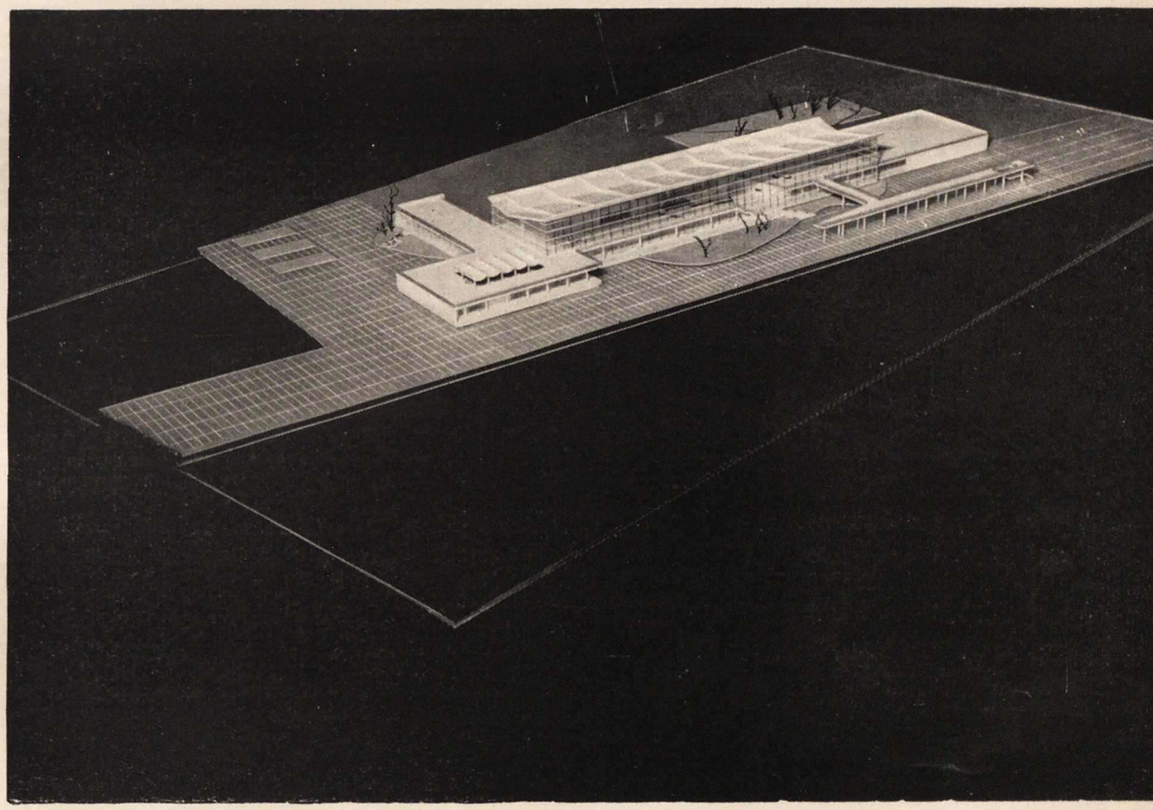




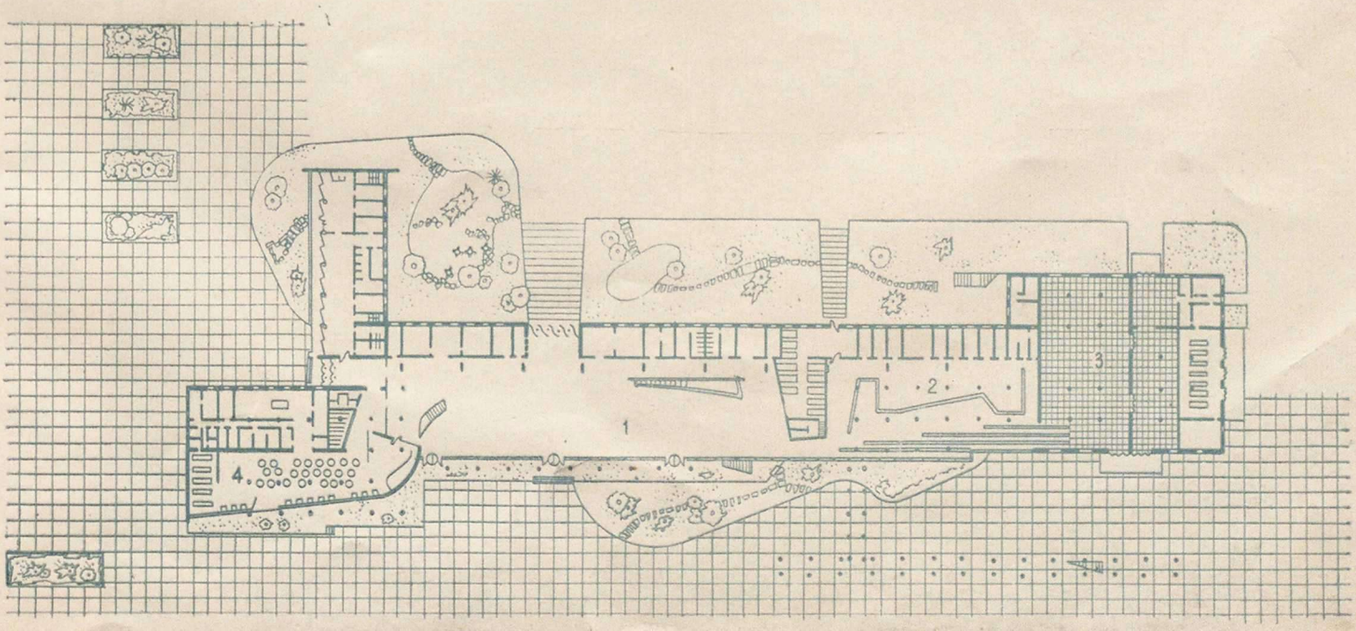
Проект морского вокзала в Ленинграде. Проектный институт № 1 Министерства строительства РСФСР.

Архитекторы В. Жилкин, А. Леляков. Е. Перченков, З. Соминский, В. Грищенко, М. Садовский, А. Агафонов, инженеры В. Каплан и Ю. Чернов. Поощрительная премия. Макеты (I и II варианты). план первого этажа





1 — зал ожидания; 2 — досмотровый зал; 3 — склад и сортировка багажа; 4 — ресторан



ветственном и сложном конкурсе, жюри конкурса отметило поощрительной премией проект, разработанный архитекторами Ю. Кожиным и Л. Короткевич при участии конструктора Б. Семина и архитектора О. Ткачук.

Проект этой авторской группы отличается простотой и компактностью объема здания, четкостью планировочного решения, ясной и продуманной технологической схемой. Авторы проекта проявили определенную творческую зрелость, большой художественный такт и вкус. К числу недостатков проекта следует отнести некоторую усложненность главного фасада вокзала, вызванную включением в его композицию различных декоративных элементов.

Среди проектов, не отмеченных премиями, следует остановиться на проекте, разработанном творческим коллективом молодых специалистов института Ленпромстройпроект в составе архитекторов А. Говорковского, Г. Зверева, В. Константинова, В. Ривина, В. Сохина, И. Трегубова и инженера И. Егорова. Несмотря на то, что авторы представили проект, отличающийся высоким профессиональным мастерством и содержащий ряд творческих находок, эта работа по своей творческой направленности была оценена отрицательно.

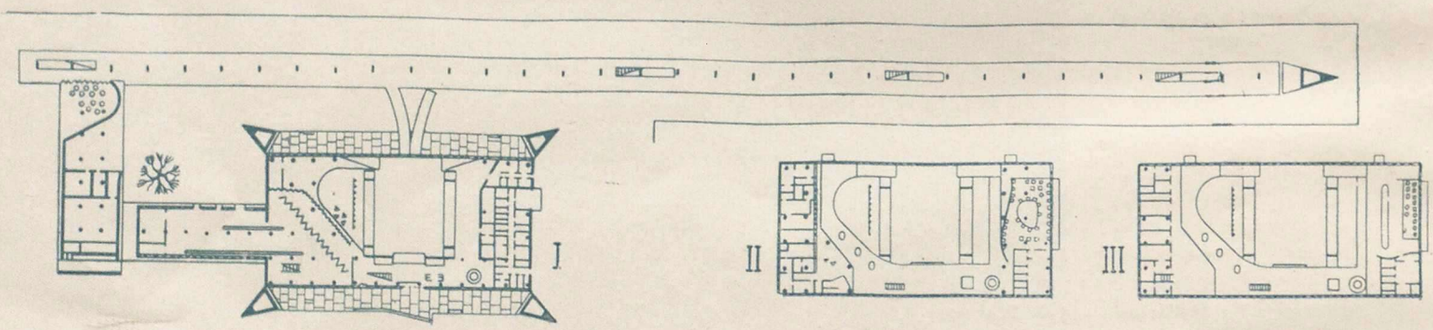
В данном проекте здание морского вокзала представляет собой прямоугольный сильно остекленный объем, который перекрывается вантовой конструкцией, покоящейся на четырех угловых опорах. Этот прием вызван стремлением придать большую выразительность зданию вокзала, которое неизбежно получается очень протяженным при сравнительно небольшой высоте. Как убедительно показывает проект, применение свободной планировки, при рациональном использовании площадей и высот, позволяет хорошо решить интерьеры вокзала и его функционально-технологическую схему. С большим профессиональным мастерством и тонким вкусом были сделаны архитектурные рисунки, поясняющие решение интерьеров здания вокзала.

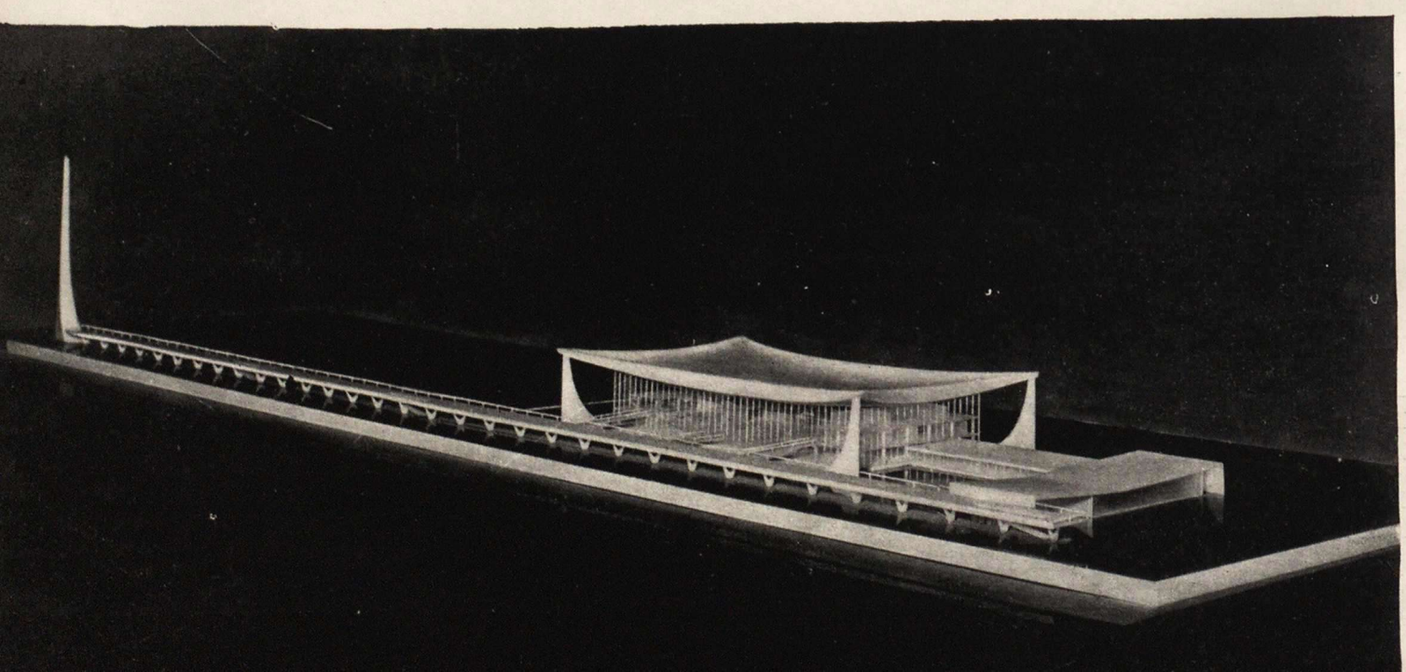
Хотя проект и обладает определенными положительными качествами, но в архитектурно-стилевой характеристике здания совершенно не учтены градостроительные и климатические условия Ленинграда. Вокзал напоминает крупное общественное здание, предназначенное для строительства в южных условиях. Нельзя также не отметить, что проект носит черты влияния широко известных образцов зарубежной архитектуры.

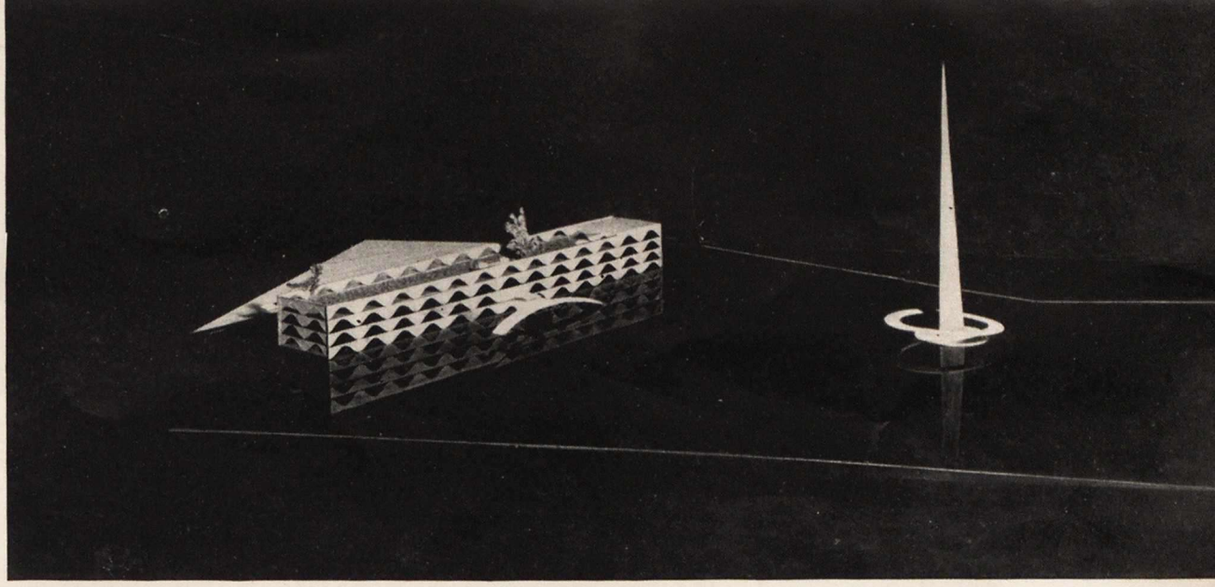
Нельзя обойти молчанием проект, который как по объемно-пространственному и конструктивному решению, так и по своему графическому исполнению выпадает из ансамбля представленных на конкурс проектов и вступает в резкое противоречие с нашим представлением об архитектурном облике морского вокзала. Речь идет о проекте индивидуальной творческой группы в составе архитекторов Ю. Цехновицер и С. Клейман при участии инженера С. Шехнер. Приходится сожалеть, что рассматриваемый проект, свидетельствовавший о явной творческой неудаче авторов и ошибочности их творческих позиций, был разработан несомненно способными молодыми архитекторами Ленинграда.

По замыслу авторов в основу архитектурного решения фасадов здания морского вокзала положен принцип волнообразной аркатуры, опоясывающей этажи здания по всему его периметру. Ползучесть формы арок, по мысли авторов, создает динамику композиции фасадов вокзала. Придание всем фа-

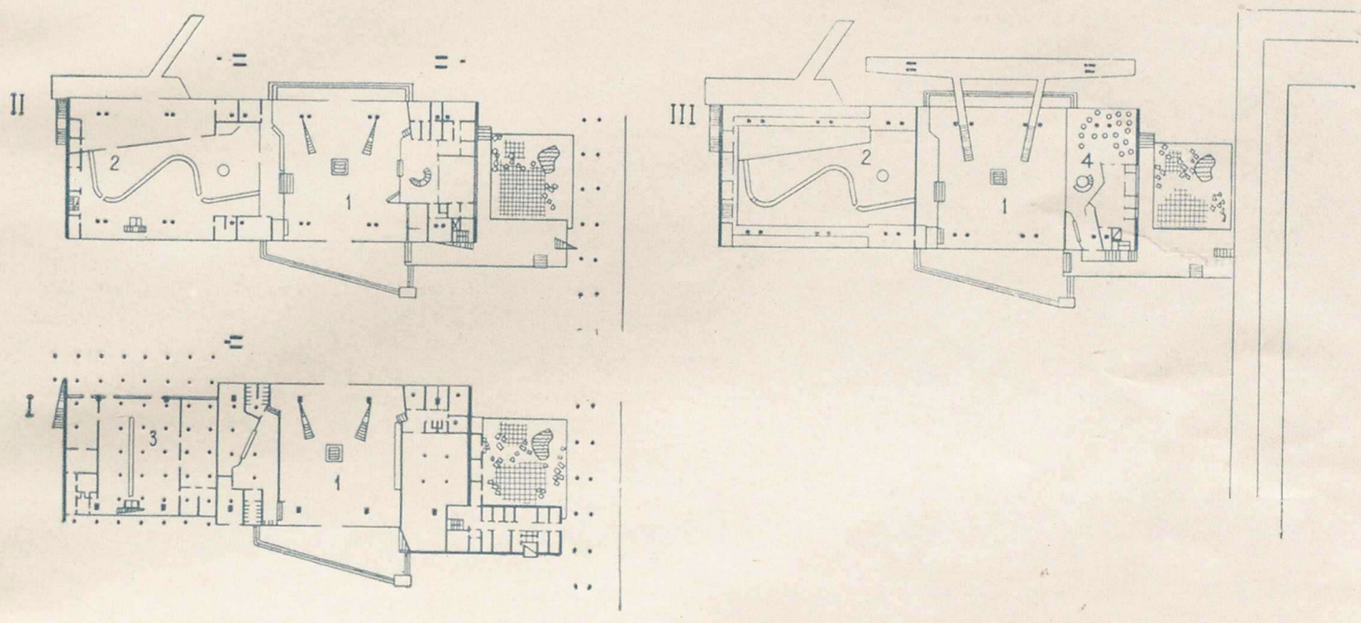
Проект морского вокзала в Ленинграде. Промстройпроект. Архитекторы А. Говорковский, Г. Зверев, В. Константинов, В. Ривин, В. Сохин, И. Трегубов, инженер И. Егоров. Макет, планы первого, второго и третьего этажей







Проект морского вокзала в Ленинграде. Архитекторы Ю. Цехновицер и С. Клейман. Макет



Проект морского вокзала в Ленинграде. Архитекторы Ю. Кожин, Л. Короткевич при участии инженера-конструктора Б. Семина и архитектора О. Ткачук. Поощрительная премия. Планы этажей:
1 — зал ожидания; 2 — досмотровый зал; 3 — склад и сортировка багажа; 4 — ресторан

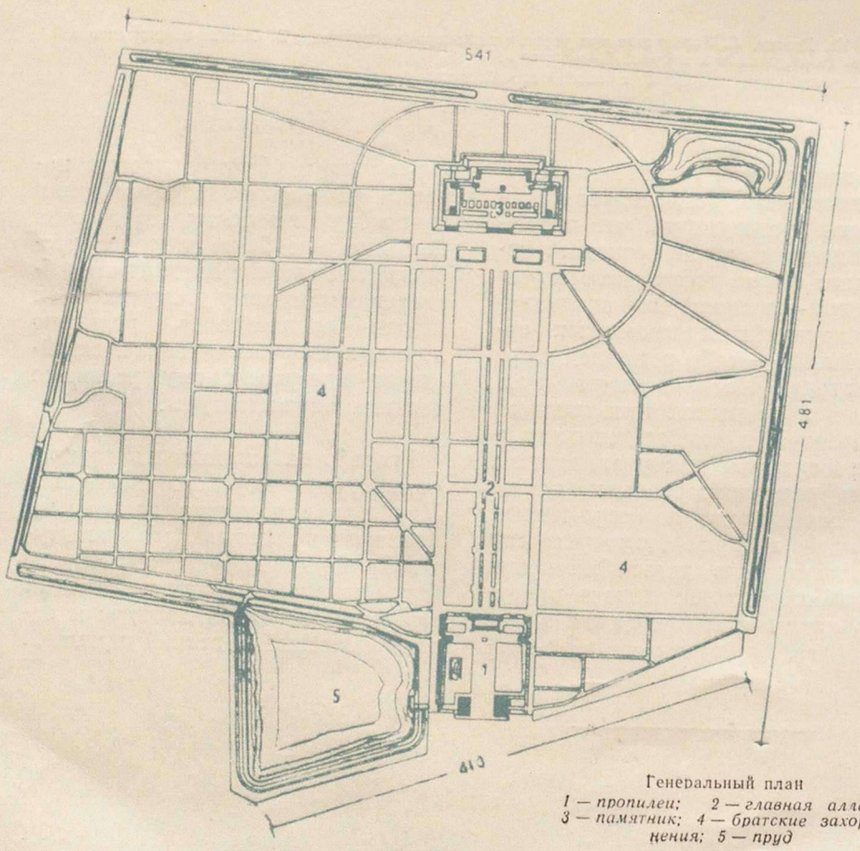
садным элементам однообразной и весьма монотонной криволинейной формы, как бы символизирующей морскую волну, является весьма спорным как в эстетическом, так и в конструктивном отношениях. Случайная конструктивная форма отдельных элементов и типизация этих форм естественно не могут служить основой для создания образа такого здания, как морской вокзал в Ленинграде.

Несмотря на то, что технологическая схема вокзала решена в общем удовлетворительно, данный проект вызвал резкую, вполне справедливую, критику и не получил одобрения общественности и жюри.

Подводя итоги результатам проведенного конкурса, следует прежде всего подчеркнуть, что принятая в данном случае несколько необычная форма творческого соревнования — коллективов специалистов крупнейших проектных организаций — себя в полной мере оправдала. Хотя конкурс полностью и не решил поставленной конкретной задачи, он дал ценнейший творческий материал, выявил целый ряд разнообразных, оригинальных и подлинно современных решений, которые будут успешно использованы в дальнейшем при разработке окончательного проекта здания морского вокзала в Ленинграде. Он также со всей очевидностью и убедительностью показал, что практика проведения архитектурных конкурсов должна получить еще более широкое развитие, так как она активно способствует творческому росту широких кругов архитекторов, решению крупных творческих задач, содействует прогрессивному развитию советской архитектуры.

Разработка окончательного проекта здания морского вокзала в Ленинграде поручена авторскому коллективу специалистов института Ленморпроект, проект которого был признан лучшим из числа представленных на конкурс и отмечен высшей — второй премией.

Центральная часть ансамбля. Памятник, замыкающий перспективу главной аллеи



Генеральный план
1 — пропилеи; 2 — главная аллея; 3 — памятник; 4 — братские захоронения; 5 — пруд

ПАМЯТИ ГЕРОЕВ ЗАЩИТЫ ЛЕНИНГРАДА

9 мая 1960 г. в пятнадцатую годовщину победоносного завершения Великой Отечественной войны, в Ленинграде на Пискаревском кладбище, был торжественно открыт мемориальный ансамбль на месте захоронения жертв блокады города в 1941—1944 гг.

Проект ансамбля был составлен членом-корреспондентом Академии строительства и архитектуры СССР Е. А. Левинсоном и архитектором А. В. Васильевым.

Комплекс некрополя открывается двумя павильонами, которые являются входными пропилеями ансамбля. Главный фасад каждо-

го из павильонов имеет по четыре пилона, за которыми находятся неглубокие лоджии. Оба здания окружены фризами с начертанными на них текстами.

Фризы белого мрамора выделяются светлыми лентами на коричневатом фоне полированного гипсового камня, которым облицованы павильоны. Гипс использован также для облицовки стены, ограждающей кладбище на протяжении сотен метров. Гладкая поверхность этой стены удачно контрастирует с увенчивающей ее чугунной решеткой. Лаконичная архитектура павильонов и примыкающей к ним ограды создает необходимое настроение перед входом на территорию некрополя.

Внутри павильонов находятся мемориальные залы, в которых размещена фотоэкспозиция, раскрывающая эпизоды героической обороны Ленинграда. Зал левого павильона — квадратный, двухсветный. Стены его облицованы белым мрамором. Поверху проходит балкон, окружающий зал. Пол из плит белого и серого мрамора. В центре зала, на полу стоит трехгранная белая стела с высеченными на ней надписями, повествующими о событиях девятисотдневной ленинградской блокады.

Единственными экспонатами в этом зале являются документальные фотографии, несколько выдвинутые от плоскости стены. Горящие дома. Аэростаты над городом. Колонны ополченцев. Работа под обстрелом в цехах заводов. Горестные сцены страданий жителей Ленинграда. На потолке — лепной венок с круговой надписью:

«Слава отдавшим жизнь свою за город-герой Ленинград».

Если выставка левого павильона отображает первый период блокады — 1941—1942 гг. — то экспозиция другого павильона, размещенная в односветном зале, посвящена последующему времени, вплоть до прорыва блокады. Стены этого зала облицованы мрамором красного цвета. И здесь также в центре — трехгранная стела с надписями. Ее пропорции хорошо отвечают размерам зала.

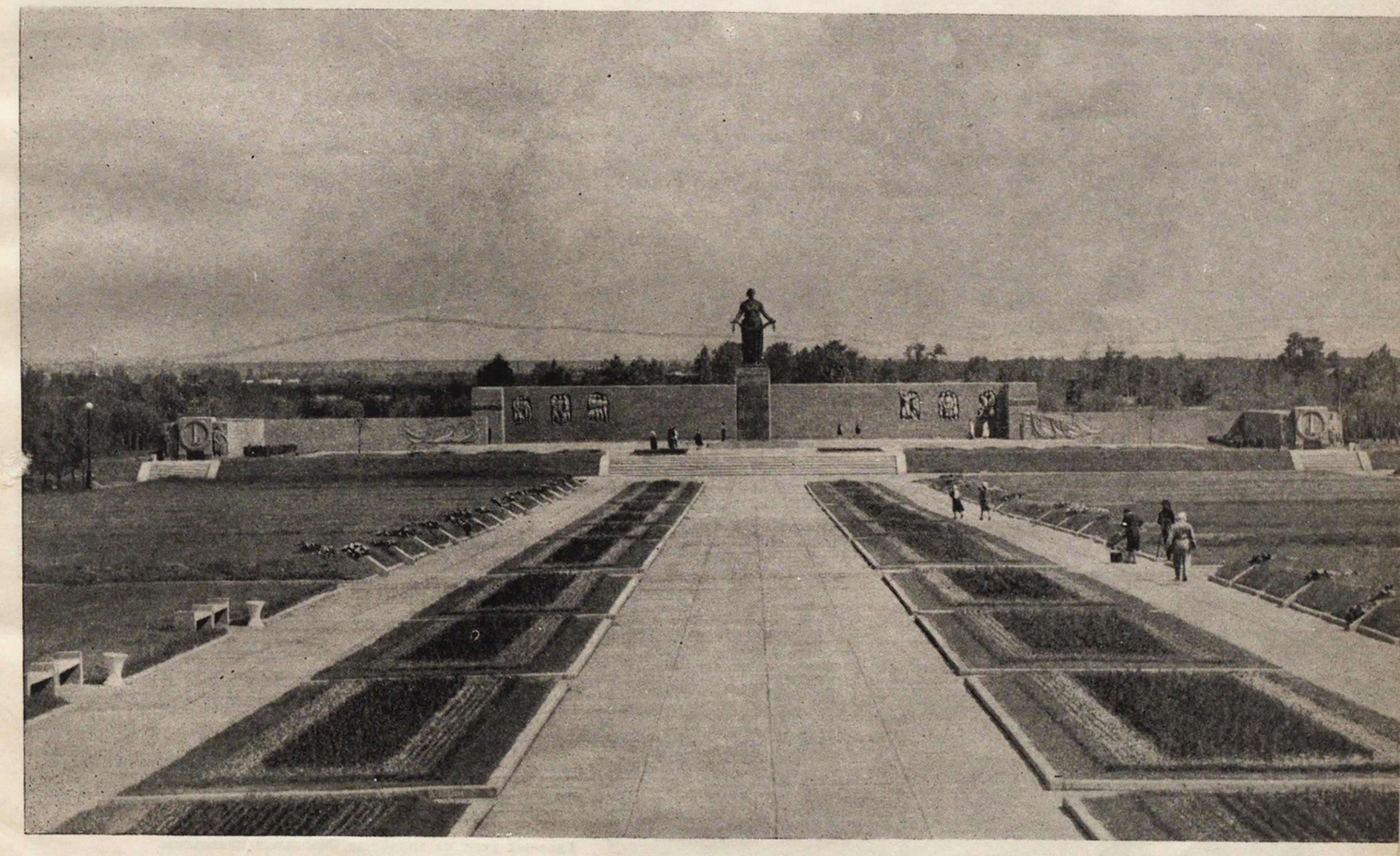
Между павильонами открывается выход на большую террасу, по сторонам которой посажены в несколько рядов молодые дубки.

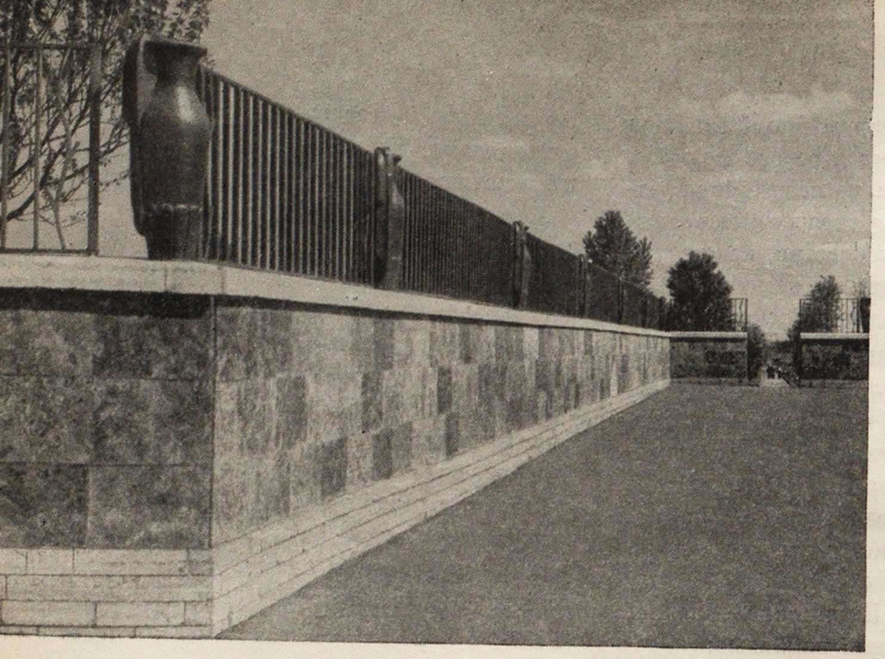
Слева, за деревьями, небольшой бассейн, сквозь воду которого проглядывает, выложенное на мраморных плитах дна мозаичное изображение горящего факела, оплетенного дубовой ветвью и красными лентами. В глубине террасы — неугасимое пламя, зажженное в память о героях Ленинграда.

С террасы открывается широкая панорама центральной части некрополя, к которой ведут марши большой парадной лестницы. С внешней стороны террасу опоясывает облицованная серым гранитом подпорная стенка с арками из рустованного камня.

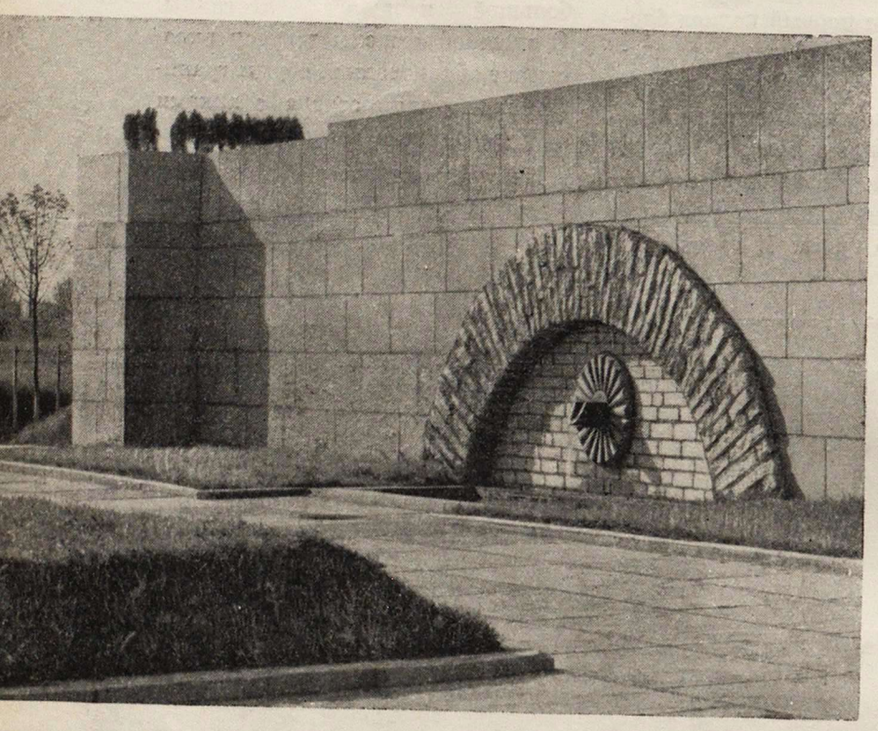
Центральная часть некрополя представляет собой огромный широко раскрытый партер длиной

Общий вид памятника

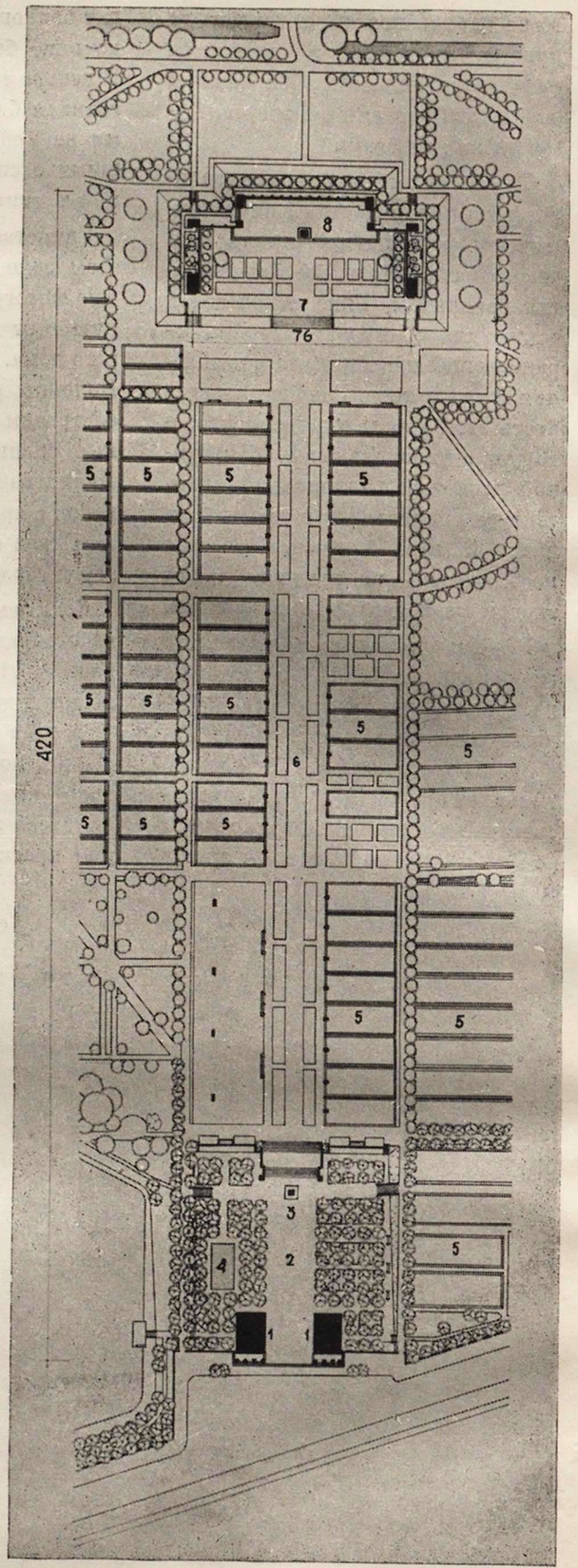




Ограда кладбища



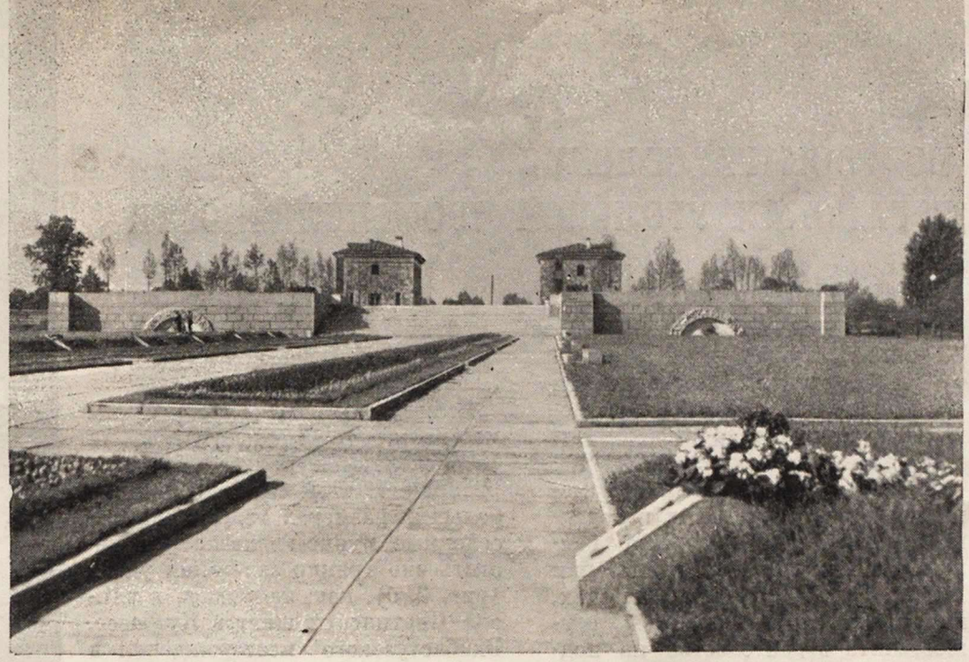
Подпорная стенка с фонтаном



План главной аллеи (первая очередь строительства)

1 — музейные павильоны у главного входа; 2 — входная площадка; 3 — вечный огонь; 4 — бассейн; 5 — братские захоронения; 6 — центральная аллея; 7 — памятник; 8 — статуя

Главный вход на кладбище. Музейные павильоны



Часть кладбища у главного входа. Вход с главной аллеи

300 и шириной 80 м. По середине его проходит мощенная бетонными плитами дорога-аллея, которая разделена на три части двумя полосами газонов, усеянных ярко-красными цветами. По сторонам аллеи — могилы, покрытые травяным ковром. В поребрик, ограждающий каждый из холмов, вставлен блок серого гранита с изображениями серпа, молота, дубового листа и обозначением года захоронения. Слева и справа посажены многолетние деревья, за которыми располагаются другие надгробия.

Композиционным центром ансамбля является памятник, замыкающий перспективу партера. Он поставлен на большой, приподнятой на полтора метра террасе, куда ведут гранитные лестницы. В центре террасы на высоком пьедестале из темно-серого полированного гранита возвышается шестиметровая бронзовая статуя Родины-матери работы скульпторов В. Исаевой и Р. Таурита. В вытянутых руках она держит гирлянду из дубовых и лавровых листьев, как бы увенчивая тех, кто отдал свою жизнь за отчизну, за родной город.

Фоном скульптуре служит мощная гранитная стена. Ее центральная часть представляет собой гладкую плоскость, на которой начертаны надписи, повествующие о бессмертных подвигах защитников Ленинграда. Текст был написан поэтессой Ольгой Берггольц.

«Здесь лежат ленинградцы,
Здесь горожане-мужчины,
женщины, дети.
Рядом с ними солдаты-
красноармейцы.
Всею жизнью своею
Они защищали тебя, Ленинград,
Колыбель революции...»

Надписи оканчиваются словами:

«Так пусть же пред жизнью
бессмертною вашей
На этом печально-торжественном поле
Вечно склоняют знамена
народ благодарный,
Родина-мать и город-герой
Ленинград.»

Слева и справа от надписей высечено по три вертикально построенных рельефа с изображениями ленинградцев — героев блокады. Композиция рельефов вытекает из общего тектонического построения всей стены. Рельефы выполнены ленинградскими скульпторами Б. Каплянским, А. Малахиным, М. Вайманом и М. Харламовой.

На углах выступающих вперед от боковых участков стены высечены из камня склоненные знамена. На торцах этих стен — большие круглые венки, внутри которых высечены опущенные вниз факелы. Справа и слева от каждого венка — фигуры коленопреклоненных воинов.

В архитектурной композиции некрополя важное место занимает растительность. Разнообразные породы деревьев, различные по силуэту и оттенкам листвы, сообщают ансамблю живописность, контрастируя с прямыми, геометрически точными линиями архитектурных сооружений.

Некрополь Пискаревского кладбища — один из крупнейших памятников, увековечивающих память героев Великой Отечественной войны. Общая территория комплекса составляет 26 гектаров.

Основное достоинство ансамбля заключается в четко выраженной композиционной идее, в правильно найденных пространственных соотношениях его отдельных элементов. Павильоны с входной террасой, спуск к основной части некрополя, партер с надгробиями и, наконец, скульптура Родины-матери на фоне гигантской стелы — все компоненты ансамбля подчеркивают главную ось и органически связаны друг с другом.

Авторам удалось создать композицию, проникнутую пафосом, героикой. Комплекс некрополя — это симфония, в которой природная среда, архитектурные сооружения, скульптура и поэзия слились в один сильный и звучный аккорд; это еще одно звено в цепи таких мемориальных сооружений, как памятник Борцам Революции на Марсовом поле.

И. БАРТЕНЕВ, кандидат архитектуры

ВОПРОСЫ РАССЕЛЕНИЯ В РАЙОНАХ УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Архитектор Н. ЖЕМЧУЖНИКОВА

Принципы расселения в угольных районах определяются специфическим характером размещения предприятий угледобывающей промышленности.

При рассредоточенном размещении точек угледобычи населенные пункты располагаются равномерно по всей территории (рис. 1). В таких районах, как правило, запрещается осуществлять строительство на подрабатываемых территориях из-за опасности оседания грунта над угольными выработками.

Небольшая мощность пластов и глубокое их залегание обусловливают деформации поверхности небольших размеров; поэтому строительство на подрабатываемых территориях допускается, но с ограничением этажности застройки и применением особых конструкций зданий.

В районах, где характер залегания угля может вызвать большие деформации поверхности, размещение населенных мест в первую очередь определяется размещением угольных пластов или угольных полей, подлежащих промышленной разработке. К таким районам относятся Кузбасс, Карагандинский угольный бассейн.

В случае, когда угольные пласты залегают узкой полосой, а шахты располагаются цепочкой с интервалами, определяемыми границами соседних угольных полей, населенные пункты обычно размещают за пределами угольных полей (рис. 2, *а*). Так размещены населенные места в районах Березово-Бирюлинских и Полысаевских шахт в Кузбассе, в Челябинском и Кизеловском районах Урала.

Если уголь залегает сплошным массивом, то места угледобычи распределяются по всей его территории. В этом случае при небольших размерах территории населенные пункты легко разместить вне границ залегания углей (рис. 2, *б*), как, например, в районе Чертинских шахт в Кузбассе, Экибастузского месторождения в Северном Казахстане.

На угленосных территориях большой площади населенные пункты могут размещаться на отдельных участках, где угли не имеют промышленного значения из-за своего низкого качества (рис. 3, *а*), в районах, где разрабатывать угли не удобно по природным условиям (рис. 3, *б*), и, наконец, на углях, не подлежащих промышленной разработке в течение ближайших 70—80 лет и залегающих на большой глубине (более 500 *м*).

Размещать поселки следует не ближе 500 *м* от шахт или разрезов. Однако в каждом случае это расстояние может меняться в зависимости от характера господствующих ветров данного района.

Для районов добывающей промышленности с рассредоточенным размещением шахт, пределом допустимой затраты времени на поездку от места жительства до работы считается 1 час.

Так как при работе на шахте необходима дополнительная затрата времени на путь под землей, который в среднем занимает не менее 20 мин., то на наземный путь остается 40 мин. Это соответствует 2,5—3 *км* при пешеходном сообщении. На таком расстоянии от шахт расположено около половины всех шахтерских поселков Кузбасса и подавляющее большинство поселков Подмосковного угольного бассейна. Это же расстояние принято за основу при размещении поселков в новых угольных районах Донбасса.

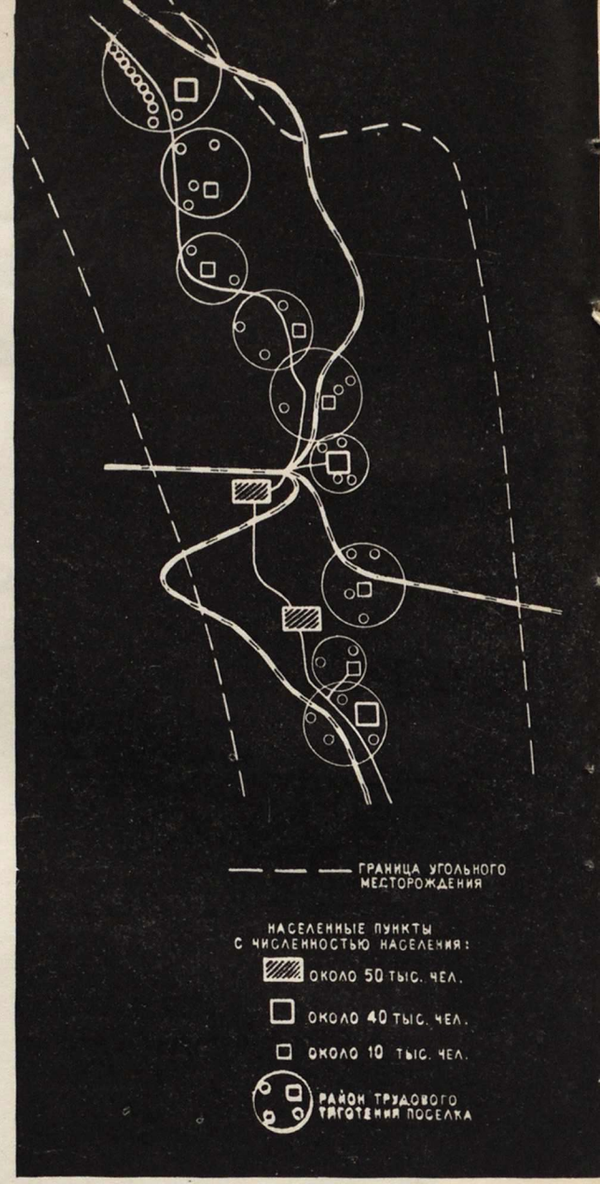


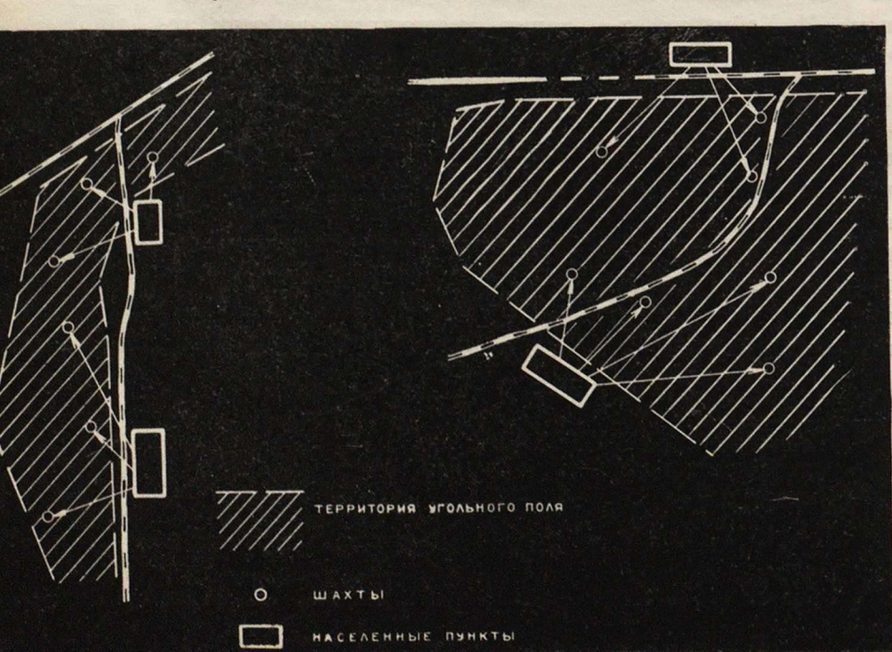
Рис. 1.
Рассредоточенное размещение населенных мест в районе угледобычи. Донбасс

Если поселки расположены от шахт на расстоянии более 3 *км*, то необходимо обеспечить население транспортом. Наиболее распространенным и рентабельным видом пассажирского транспорта в угольных районах следует считать автобус. Использование железнодорожного транспорта для перевозок пассажиров может иметь место лишь в случаях совпадения пассажирских и грузовых потоков, что в местах угледобычи встречается редко.

При расчете на современные виды автотранспорта максимальная удаленность поселка от шахт может быть до 10 *км*.

Расстояния между поселком и

Рис. 2.
Размещение населенных мест в связи с расположением угольных пластов



шахтами, превышающие 10 *км*, встречаются в виде исключения либо в случаях объединения большого количества шахт, либо в условиях, исключительно удобных для организации хорошей транспортной связи.

Размер населенного пункта определяется количеством градообразующих кадров, которые заняты на предприятиях, тяготеющих к этому пункту.

Количество трудящихся, занятых на отдельных предприятиях (или группе предприятий) угольной промышленности, колеблется в значительных пределах, что определяет и численность населения в поселках.

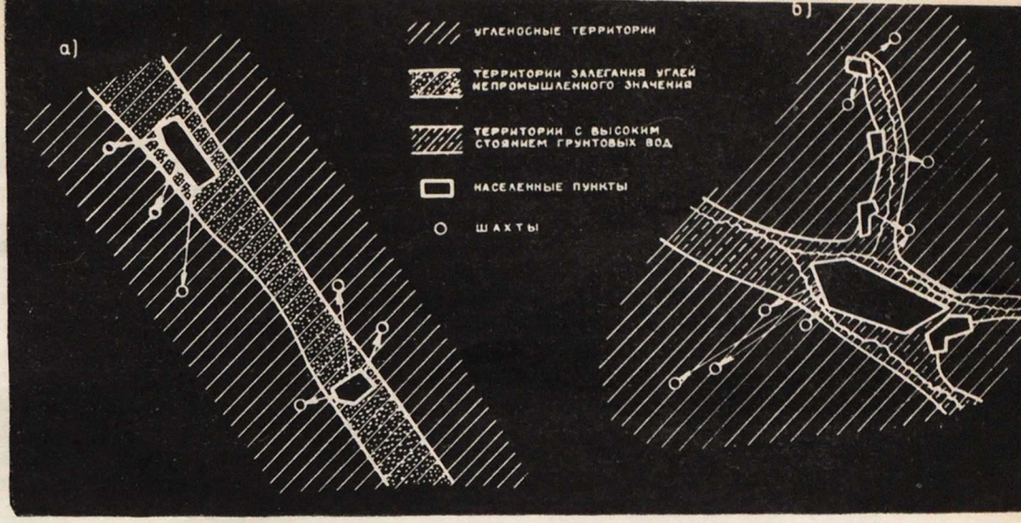


Рис. 3. Размещение населенных мест в районах со сплошным залеганием углей
а — территория, где угли не имеют промышленного значения; б — территории, не удобные для разработки углей

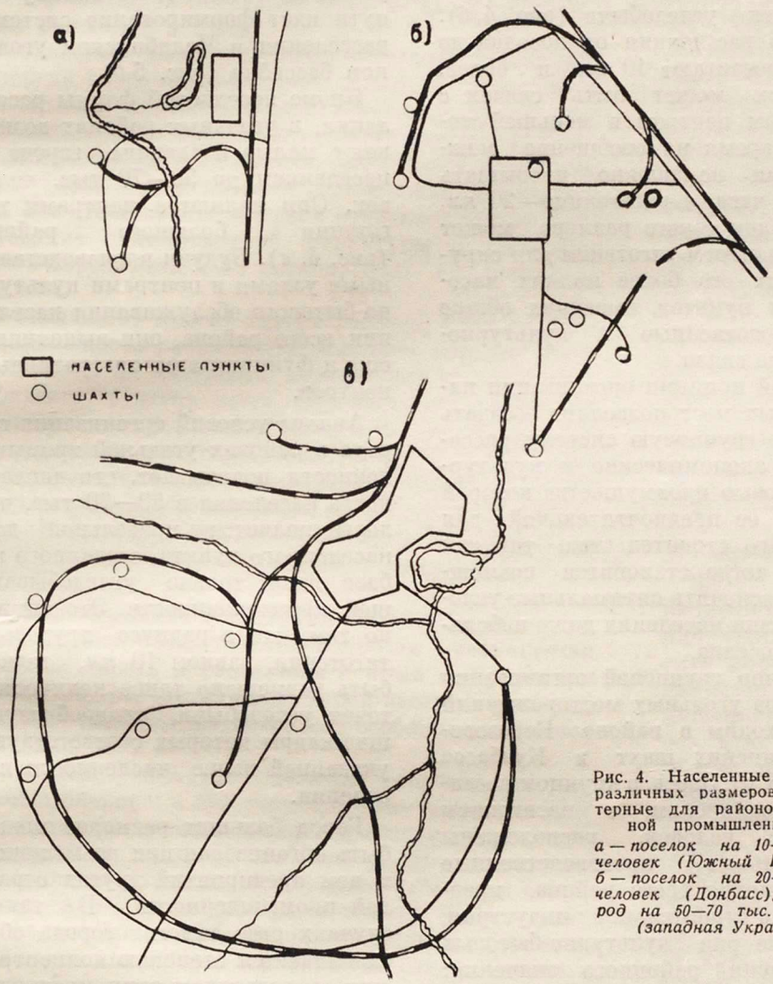


Рис. 4. Населенные пункты различных размеров, характерные для районов угольной промышленности
а — поселок на 10—12 тыс. человек (Южный Кузбасс); б — поселок на 20—25 тыс. человек (Донбасс); в — город на 50—70 тыс. человек (западная Украина)

В районах шахтной добычи, где угли залегают мощными пластами, даже при одной шахте может быть организован достаточно крупный поселок. Так, например, в Кузбассе, при одной шахте средней мощности возможна организация поселка с населением около 5—9 тыс. человек, в Донбассе же, где относительно малая мощность пластов обусловливает более мелкие производственные мощности шахт (в 2—3 раза меньше, чем в Кузбассе), размеры поселков значительно меньше. В таких поселках населению не может быть обеспечен достаточно высокий уровень культурно-бытового обслуживания, поэтому такие поселки целесообразно объединять.

Степень укрупнения поселков определяется количеством мест угледобычи, их мощностью, взаимным расположением, а также наличием территорий, пригодных для жилищного строительства.

В Кузбассе, например, при большой мощности шахт и сравнительно больших расстояниях между ними, укрупненные поселки обычно создаются для 3—4 шахт, с населением 18 тыс. человек каждый. Таковы, например, поселки Полысаевский и Чертинский. Объединение 6—7 точек угледобычи позволяет создать населенный пункт с населением до 50 тыс. человек.

В районах угледобычи, где преобладают более мелкие шахты, располагающиеся на меньших расстояниях друг от друга, в одном поселке может объединяться до 10 и более шахт, как, например, в Донбассе.

В районах, где добыча угля производится открытым способом, организация населенных пунктов имеет свои особенности.

Легкая доступность разработок угля, а также бóльшая, по сравнению с шахтным способом добычи, производительность труда позволяют значительно сократить количество трудящихся, при большой производственной мощности разрезов. Это способствует объединению в одно хозяйство группы разрезов, которые, как правило, находятся друг от друга на небольших расстояниях — от 0,5 до 3 *км*.

Концентрации населения способствует также и то, что при разрезах необходимо гораздо большее число предприятий, обслуживающих угольную промышленность: кроме обогатительных фабрик и мастерских по ремонту горного оборудования, здесь необходимы и заводы взрывчатых веществ, ТЭЦ, ряд предприятий по обслуживанию очень развитого транспортного хозяйства.

Количество и мощность объединяемых разрезов могут быть различными в зависимости от условий залегания углей, а также от уровня техники угледобычи.

Так, например, в Кедровско-Латышевском районе Кузбасса для шести разрезов создан объединенный поселок всего на 8 тыс. человек, а в Экибастузском районе для пяти крупных разрезов строится

целый город, в котором в дальнейшем будет 70 тыс. жителей.

В связи с тенденцией к увеличению производственной мощности разрезов в районах, где угли добываются открытым способом, создаются преимущественно крупные населенные пункты типа города, в котором сосредоточивается все население района (например, города Итат, Назарово, Междуреченск).

На основании изложенного можно сделать следующие выводы и рекомендации по типологии населенных мест, характерных для районов угольной промышленности.

Наименьшим по численности населения поселком, имеющим все необходимые культурно-бытовые учреждения, можно считать поселок с населением от 10 тыс. человек и более, где, наряду с учреждениями первичной сети обслуживания, строятся учреждения периодического пользования (больница, универмаг, клуб, кинотеатр). Поселки такой величины встречаются во многих районах. Например, при расселении трудящихся в районе Красноармейско-Селидовских шахт в Донбассе, поселок на 10 тыс. человек принят как основной, почти половина новых поселков Кузбасса насчитывает более 10 тыс. жителей.

В районах мощного залегания угля поселок такого размера можно построить при 2—3 шахтах, а в районах, где преобладают шахты малой мощности, — при 5—6 точках угледобычи (рис. 4, *а*).

Поселок должен иметь хорошую транспортную связь с более крупным населенным пунктом, и желательно, чтобы расстояние между ними не превышало 10 *км*.

Если по условиям производства поселок такого размера строится на значительном расстоянии от крупного населенного пункта (что нередко встречается в новых малоосвоенных районах Кузбасса и Сибири), то возникает необходимость размещения в нем более полного состава культурно-бытовых учреждений, по объему превышающему общеустановленные нормы. В таком поселке необходимо разместить некоторые предприятия местной промышленности, с тем чтобы обеспечить населению достаточный уровень обслуживания.

Наиболее экономичным и удобным с точки зрения культурно-бытового обслуживания населения следует считать крупный поселок с населением от 20 тыс. человек и более, в котором могут быть размещены объекты районного значения. Такой поселок создается на базе объединения большого числа точек угледобычи (рис. 4, *б*). Иногда расстояния от поселка до шахт достигают 10 *км* и более. Поселок может быть связан с крупным центром в меньшей степени; время на сообщение между ними не должно превышать 1,5—2 часа, а расстояние—20 *км*.

Поселок такого размера может стать центром тяготения для окружающих его более мелких населенных пунктов, имеющих общие производственные и культурно-бытовые связи.

Такой принцип организации населенных мест позволяет создать единую групповую систему расселения, экономические и культурно-бытовые преимущества которой делают ее предпочтительной для будущего строительства, так как только тогда становится возможным обеспечить оптимальные условия жизни населения даже небольшого поселка.

Пример групповой организации поселков угольных месторождений мы находим в районе Березово-Бирюлинских шахт в Кузбассе (рис. 5, *а*). Здесь, в крупном поселке Бирюлинском, с населением 18 тыс. человек, расположены центральные производственные предприятия всего района, предприятия строительной индустрии, а также ряд культурно-бытовых учреждений районного значения: больничный городок, Дворец культуры, административные учреждения.

Примеры групповой организации населенных пунктов мы видим и в Подмосковном угольном бассейне, где некоторые из местных центров, как, например, города Щекино, Северо-Задонск, станция Узловая, имеют по 3—4 небольших поселка-спутника.

Принцип групповой организации отдельных узлов расселения положен в основу рекомендаций Казахского филиала АСиА СССР по размещению промышленности и населения в Карагандинском угольном бассейне. По такому же пути идет формирование системы расселения в Челябинском угольном бассейне (рис. 5,*б*).

Кроме поселковой формы расселения, в угольных районах возникают малые и средние города, с населением до 50—70 тыс. человек. Они являются центрами тяготения большого района (рис. 4, *в*). Будучи производственными узлами и центрами культурно-бытового обслуживания населения всего района, они выполняют еще и функции административных центров.

Анализ условий организации города в районах угольной промышленности показывает, что численность населения в 50—70 тыс. человек является предельной для населенного пункта, созданного на базе одной только угледобывающей промышленности. Это вызвано тем, что в радиусе трудового тяготения, равном 10 *км*, может быть размещено такое количество точек угледобычи, градообразующие кадры которых соответствуют указанной выше численности населения.

Город больших размеров может быть организован при размещении в нем предприятий других отраслей промышленности. В таких случаях рост самого города обусловливается степенью концентрации и развитием этих предприятий.

Следовательно, преобладающим принципом расселения в районах угольной промышленности в настоящее время является групповой — в крупных поселках, а также в малых и средних городах. Этот принцип должен быть основным при организации системы рассредоточенного расселения в отдельных районах угольных месторождений.

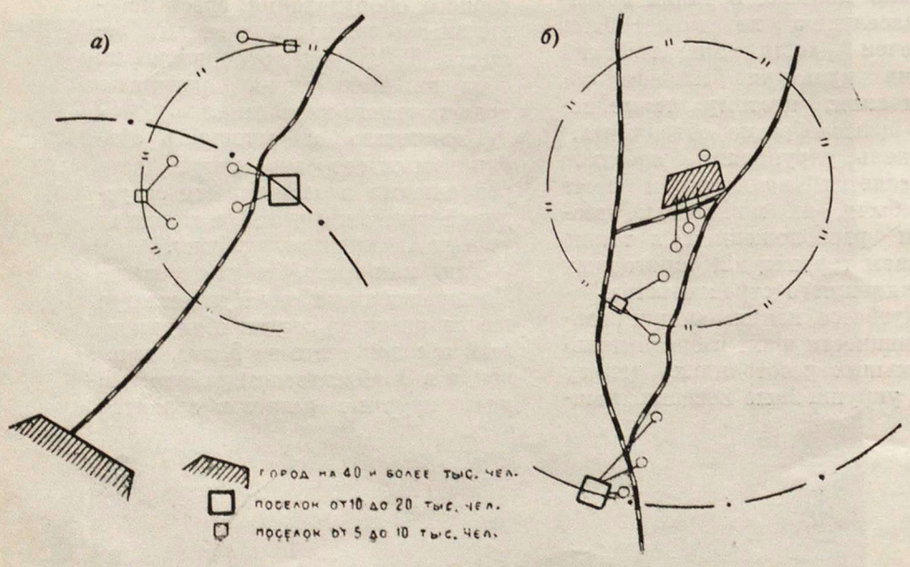


Рис. 5. Схема групповой организации населенных мест в подрайонах и узлах угледобычи

ЗАСТРОЙКА БАКУ И ЕГО ПРИГОРОДОВ

В. ИВАНОВ, член-корреспондент АСиА СССР

Всесоюзное совещание по градостроительству, созванное в июне 1960 г. ЦК КПСС и Советом Министров СССР, подвело итоги развития градостроительства в СССР за прошедшее время и наметило основные задачи, стоящие перед всеми работниками, участвующими в деле развития и совершенствования наших городов.

Задачи эти очень сложны, правильное их решение требует напряженного творческого труда и освоения огромного фактического материала. При обобщении накопленного опыта особый интерес представляет практика застройки наиболее крупных городов, развивавшихся за последние годы. К числу таких городов относится и **Баку.**

Основными специфическими чертами, характеризующими современный Баку, являются четкость и своеобразие основного хозяйственного профиля, тесная связь с близлежащими промышленными районами Апшерона и всей пригородной зоной, повышенная степень интенсивности использования территории. Все это накладывает свой отпечаток как на формирование планировочной структуры и застройки самого города, так и на организацию его пригородной зоны.

В отличие от многих других городов, Баку не имеет возможности расти территориально, так как город расположен на местности, образующей естественный амфитеатр, с очень четко выраженными внешними границами — крутыми обрывами, за которым сразу же сплошным широким поясом лежат нефтяные промыслы. Общая площадь бакинского амфитеатра составляет около 13 тыс. га, что для города с населением около 1 млн. человек явно не достаточно.

* * *

Особое внимание в развитии планировки и застройки Баку было уделено вопросам размещения промышленности и связанным с ними особенностям расселения, реконструкции старой застройки города, созданию сети автомагистралей, особенностям новой застройки.

Баку был и остается главным градообразующим узлом Апшерона; в нем сосредоточено примерно 70% всей градообразующей мощности полуострова.

Все работы по застройке Баку и Апшерона ранее проводились исходя из обеспечения населения жильем при норме 9 $м^2$ жилой площади на человека. Сейчас, в связи с общими перспективами развития городского хозяйства, все расчеты следует вести с учетом более высокой нормы. Это потребует значительного увеличения жилого фонда и связанного с этим расширения городских селитебных территорий.

Сложные климатические условия Баку вызывают необходимость принимать меры к ограничению в летнее время доступа солнца в жилые помещения, созданию искусственного затенения зданий и защите дворов от ветра. В связи с этим целесообразно применять более плотное расселение и более интенсивную, «сомкнутую» застройку жилых территорий. Плотность застройки и расселения (нетто и брутто) представляется правильным повышать примерно на 10—15% по сравнению с верхними пределами, рекомендуемыми последними нормами и правилами застройки жилых районов и микрорайонов в средних климатических зонах страны.

В застройке ближайших лет наибольшее распространение получит 4—5-этажный секционный дом квартирного типа.

Все свободные территории и зоны сплошной реконструкции старой малоэтажной застройки Баку намечено застраивать многоэтажными жилыми домами с максимальным использованием участков. В эту застройку вводятся в небольшом количестве и дома повышенной этажности. Жилой фонд в районах старой капитальной застройки большой плотности после проведения частичной реконструкции практически сохраняется. Вместе с тем в результате общего процесса разуплотнения и повышения обеспеченности населения жильем общее количество жителей в этих районах сократится. Новая малоэтажная застройка на территории собственно Баку полностью исключается.

По генеральному плану города численность населения Баку определялась в 800—850 тыс. человек, а жилой фонд города определялся в 7—7,6 млн. $м^2$. При этом использовались все территории города в пределах бакинского амфитеатра и его внешних склонов, но значительная часть старой застройки сохранялась; площади зон сплошной реконструкции ограничивались.

Перспективы развития городского хозяйства в нашей стране и необходимость обеспечения всего населения современным жильем позволяют поставить вопрос о реконструкции старого жилого фонда в более широких масштабах, чем это предусматривалось действующим генеральным планом, составленным в 1954 г.

Освоение территорий, отведенных по генеральному плану города Баку под промышленность, транспорт и складские объекты, практически приближается к завершению. Рассчитывать на возможность освобождения для селитебных территорий значительных дополнительных площадей за счет сокращения земель промышленной зоны не приходится, так как использовать такие участки для жилой застройки будет невозможно по санитарным условиям.

Новую жилую застройку не следует размещать на площадях, ранее отведенных под зеленые насаждения. Однако в ряде случаев все же приходится вносить коррективы в генеральный план города. Так, например, сельскохозяйственная выставка, ранее размещенная в западной части Баку, переносится за город, а на ее территории создается крупный жилой массив; не освоенные в течение длительного времени участки научно-исследовательских организаций, отведенные на Ахмедлинском плато, также передаются под жилищное строительство.

При условии полной реконструкции старого жилого фонда и освоения всей свободной площади в пределах города Баку можно разместить только 10—11 млн. $м^2$ жилой площади вместо потребных 13—14 млн. $м^2$. Таким образом, совершенно очевидна необходимость размещения части населения за пределами города, в городах-спутниках.

Как известно, существует два типа городов-спутников: самостоятельные «автономные» образования, входящие как законченный элемент в систему «большого города», и подчиненные города-спутники, или, как их иногда называли, «города-спальни».

В прошлом развитие большого Бакинского комплекса шло по пути, когда создавались самостоятельные образования, такие, как города Сумгаит, Приморск, Артем. Однако, кроме городов такого типа, возникла необходимость создания для Баку городов-спутников, более связанных с Баку.

Анализ природных условий и данных о размещении полезных ископаемых позволил выявить на территории северной половины Апшеронского полуост-

рова ряд площадок, пригодных для строительства городов-спутников с численностью населения порядка 100—150 тыс. человек.

Неблагоприятные природно-климатические условия и наличие нефтепромыслов вызывают необходимость размещать города-спутники в приморской полосе.

В Баку, как и в других крупных городах Советского Союза, основной объем нового массового жилищного строительства в настоящее время размещается крупными массивами на свободных территориях. Это требует своевременного освоения и инженерной подготовки новых районов.

Выбор строительных площадок проводится с учетом двух основных факторов: максимального приближения новой жилой застройки к местам приложения труда и наиболее экономичного освоения строительных площадок.

Для правильного осуществления строительства в новых районах и создания хороших условий жизни населения жилые районы своевременно и полно обеспечиваются средствами городского массового транспорта, учреждениями культурно-бытового обслуживания населения и сетями инженерного оборудования.

В дальнейшем строительство автомобильных дорог и магистральных инженерных сетей будет предшествовать основным работам по застройке районов. Сооружение объектов обслуживания населения и линий городского общественного транспорта будет осуществляться одновременно с жилищным строительством.

Инженерное освоение территорий массового строительства и выполнение всего «нулевого цикла» должно опережать основные строительно-монтажные работы не менее чем на 1 год.

Анализ контрольных цифр семилетнего плана городского хозяйства Баку показал, что по строительству общественного транспорта и сетей обслуживания населения предусмотрен недостаточный объем работы.

Объемы необходимого инженерного оборудования и строительства зданий культурно-бытового обслуживания, связанного с принятым объемом жилищного строительства, были установлены Бакгипрогором на основе тщательного изучения фактического состояния районов новой застройки, мощности и расположения головных сооружений инженерных сетей, наличия учреждений обслуживания и учета потребностей населения.

В связи с этим возникла необходимость внести частичные изменения в контрольные цифры развития городского хозяйства Баку на семилетие.

Пересмотр контрольных цифр должен сопровождаться перераспределением средств, с тем чтобы предотвратить отставание отдельных видов инженерного оборудования и строительства учреждений культурно-бытового обслуживания населения.

Разница между объемами жилищного строительства, намеченными на семилетие, и средствами, предусмотренными на инженерное оборудование, городской общественный транспорт и объекты культурно-бытового обслуживания, в значительной степени объясняется отсутствием комплексного планирования строительства по городу в целом.

Необходимо немедленно ввести комплексное планирование строительства всех элементов и объектов на территории города, независимо от источников финансирования и ведомственного подчинения.

Комплексное планирование строительства должно охватывать все виды строительства: промышленное, транспортное, энергетическое, жилищно-коммунальное и т. д. Оно должно проводиться по всем крупным городам как в перспективные сроки, так и ежегодно.

Во всех новых застраиваемых районах настойчиво и последовательно должна проводиться работа по формированию структуры застройки.

Практически формирование новой структуры уже осуществляется в застройке новых жилых районов.

Необходимость в короткие сроки резко увеличить объемы нового жилищного строительства обусловила принятие решения о размещении массовой застройки на свободных территориях. Это привело к тому, что старые районы городов остаются в настоящее время почти без изменения. Некоторый подъем работ по реконструкции, наблюдавшийся в период 1950—1954 гг., несколько снизился после 1954 г. Между тем дальнейший рост города и общий подъем благосостояния будут связаны с необходимостью проведения реконструкции старой застройки.

Наличие старой застройки значительно затрудняет организацию сети общественного транспорта. В условиях значительного подъема всего жилищного строительства, при создании новых, благоустроенных жилых районов недопустимо сохранять в центре городов старую застройку в ее неизменном виде. В таком неудовлетворительном положении, например, находится территория старой «крепости», где на площади 20 га проживает 22 тыс. человек.

Развитие общественной жизни, сокращение рабочего дня с большей остротой поставили вопрос об организации массового отдыха населения. В этом отношении Баку оказался в особых условиях. Город расположен на берегу Бакинской бухты, чрезвычайно интересной по природным условиям и очень удобной для массового отдыха; однако пользоваться этой бухтой население города не может. Систематический спуск в бухту неочищенных стоков, использование ее для вывоза судами нефтепродуктов привели к тому, что сейчас вся бухта очень загрязнена. Проводившиеся за последние годы анализы воды в бухте и грунта морского дна, обследование возможности использования побережья показали, что без дорогостоящих работ использование бухты невозможно. В настоящее время практически реальна организация мест массового отдыха населения Баку только на северном и северо-восточном побережьях Апшерона.

Для обеспечения массового отдыха населения надо создать хорошие пути городского общественного транспорта. Объем предстоящих перевозок может быть удовлетворен только при условии строительства электрифицированных железных дорог.

Кроме северного побережья Апшерона надо использовать для отдыха и другие районы центрального и восточного Азербайджана.

Однако организация только загородных мест массового отдыха не может полностью решить проблему. Поэтому районы массового отдыха создаются и на территории самого Баку. В настоящее время такими объектами являются парки — имени Кирова, имени Дзержинского и имени Низами. Помимо их дальнейшего развития, необходимо в ближайшее время создать еще два зеленых массива: для западной части города — в районе озера Канны-Гель и для восточной — на Ахмедлинском плато.

В настоящее время перед бакинскими архитекторами и строителями стоит ответственная задача: на базе прогрессивных приемов планировки и застройки городов, массового внедрения индустриализации и механизации строительства и максимального использования национальных традиций создавать новые архитектурные ансамбли и благоустроенные жилые массивы Баку.

О ЗАСТРОЙКЕ ГОРОДА ОРЛА

С. ФЕДОРОВ, главный архитектор города

Историческое развитие планировки и застройки Орла имеет много общего с развитием большинства русских городов. Со времени своего основания (1566 г.) Орел как сторожевой пункт входил в систему городов-крепостей, защищавших южные рубежи Московского государства.

Мирное развитие Орла началось только после воссоединения Украины с Россией, когда пограничная полоса, ранее проходившая через древнюю Орловщину, отодвинулась далеко на юг.

В это время вокруг укрепленного ядра города стала появляться новая застройка в виде слобод и посадов.

Авторы первого «регулярного плана Орла», утвержденного в 1779 г., руководствовались реальными возможностями реконструкции исторически сложившейся планировки города. На протяжении более 170 лет этот план был единственным документом, определявшим архитектурно-планировочное развитие города.

После Великой Октябрьской социалистической революции Орел быстро рос и менял свой облик.

Проект генерального плана Орла был разработан Ленгипрогором (автор — архитектор А. Суборов) в 1939 г., но его осуществлению помешала Великая Отечественная война.

Значительные разрушения во время войны вызвали необходимость разработки нового генерального плана. Утвержденный в 1945 г. план сыграл значительную роль в первые годы послевоенной реконструкции города, однако бурные темпы развития Орла как областного центра значительно опередили проектные предложения и потребовали в дальнейшем внесения в генеральный план существенных изменений.

Большое значение при этом имели решения партии и правительства о ликвидации излишеств в проектировании и строительстве, о переходе на строительство по типовым проектам и о развитии жилищного строительства в СССР.

В ноябре 1958 г. Ленгипрогором был закончен второй этап работы над генеральным планом (руководитель В. Гайкович).

План предусматривает создание здоровых и удобных условий жизни, работы и отдыха населения, численность которого на проектную перспективу определена в 230—250 тыс. человек.

В процессе исторического развития старый центр Орла сложился на «стрелке» между реками Окой и Орликом. В прошлом он формировался зданиями городского магистрата, торговых рядов, банка и жилых домов. При разработке послевоенного генерального плана города было решено создать новый центр города на высоком левом берегу Оки.

В октябре 1959 г. Орловский облисполком утвердил проект детальной планировки одного из центральных районов — Советского района города, разработанный Ленгипрогором. Согласно этому проекту центральный ансамбль Орла предполагается создать на площади Ленина, которая будет раскрыта в сторону Оки. С западной стороны к площади примыкает центральный бульвар, переходящий в парк.

Главным зданием площади Ленина является заканчиваемый строительством Дом Советов, перед которым будет установлен памятник В. И. Ленину (авторы — скульптор Н. Томский и архитектор Н. Голубовский). Несмотря на некоторые недостатки это здание будет наиболее значительным во вновь создаваемом центральном ансамбле города.

На южной стороне площади расположены Дом связи и здание Горсовета, которое в дальнейшем будет реконструировано. На северной стороне площади в этом году началось строительство гостиницы и жилых домов.

Проектом предусмотрена реконструкция значительной части существующей в пределах площади застройки.

В ближайшие годы в восточной части города будет построен участок автомагистрали Москва—Симферополь, что позволит освободить центр от транзитного движения автотранспорта. Кроме того, внутригородская кольцевая магистраль примет на себя те транспортные потоки, которые сейчас проходят по центральным улицам и площадям города.

Большое значение в формировании центра Орла и его районов имеет интенсивное жилищное строительство. Преобладающим типом домов будут 4—5-этажные жилые дома. Жилой фонд города составит на проектную перспективу около 2 100 тыс. $м^2$. Это значит, что будет построено еще два таких же города, как Орел.

Новое капитальное строительство в текущей семилетке будет размещаться главным образом крупными массивами на свободных территориях, и в первую очередь, в Советском районе города. В соответствии с перспективным планом жилая площадь нового крупного массива составит около 160 тыс. $м^2$.

Жилая застройка здесь группируется вокруг зеленого ядра, в котором будут размещаться средние школы и детские учреждения. Все здания располагаются с учетом наилучшей инсоляции и использования рельефа. Магазины, комбинаты бытового обслуживания, столовые, бани, прачечные объединяются в отдельные группы и располагаются так, чтобы обеспечить удобный доступ к ним населения. Наряду со строительством новых районов постепенно реконструируются и существующие кварталы.

В этом отношении особенно показательна новая застройка кварталов 5-го и 258-го. В начале прошлого века на месте 5-го квартала был построен театр крепостных актеров графа Каменского, а неподалеку находился Петропавловский собор. В 1835 г. театр был снесен и на его месте построен кадетский корпус.

В годы Великой Отечественной войны собор и бывший кадетский корпус были разрушены. Сейчас на месте собора выстроено здание Публичной библиотеки имени Н. К. Крупской, на бывшем военном плацу создан один из лучших скверов города, а на месте, где находился кадетский корпус, полным ходом идет строительство нового комплекса многоквартирных домов.

На противоположной стороне города, в Заводском районе ведется строительство квартала 258. Здесь сооружаются жилые дома, детские сады и ясли и средняя школа на 920 учащихся. Кроме того здесь же предусмотрено строительство двух зданий комбинатов бытового обслуживания с магазинами, различными учреждениями бытового обслуживания, аптекой, отделением связи, столовой, парикмахерской и т. п.

За пределами жилого массива на отдельном участке строятся здания котельной, прачечной и гаража для индивидуальных машин.

Все жилищное строительство в Орле осуществляется по типовым проектам.

Кроме значительных работ по застройке и укрупнению кварталов, ведутся большие работы по строительству городского хозяйства.

Норма площади зеленых насаждений — 12,5 м^2 на человека, намеченная генеральным планом, не удовлетворяет требований трудящихся города. Жители города взяли обязательство довести площадь зеленых насаждений до 25 м^2 на человека. В настоящее время уже создаются новые крупные зеленые массивы, тысячи деревьев и кустарников высаживаются на улицах и площадях города.

Через реки Оку и Орлик построены новые монументальные мосты. На подходах к мостам создаются скверы.

Однако благоустройство берегов обеих рек в Орле почти не начато. Здесь до сих пор существуют промышленные предприятия, которые загрязняют воздух и воду вредными отходами производства. Имеют место случаи расширения этих предприятий вопреки утвержденному проекту планировки Орла.

Эти факты говорят о том, что правильному размещению промышленных предприятий в городе еще не уделяется должного внимания.

Для решения всего комплекса вопросов городского строительства необходимо провести в самый короткий срок ряд организационных мероприятий.

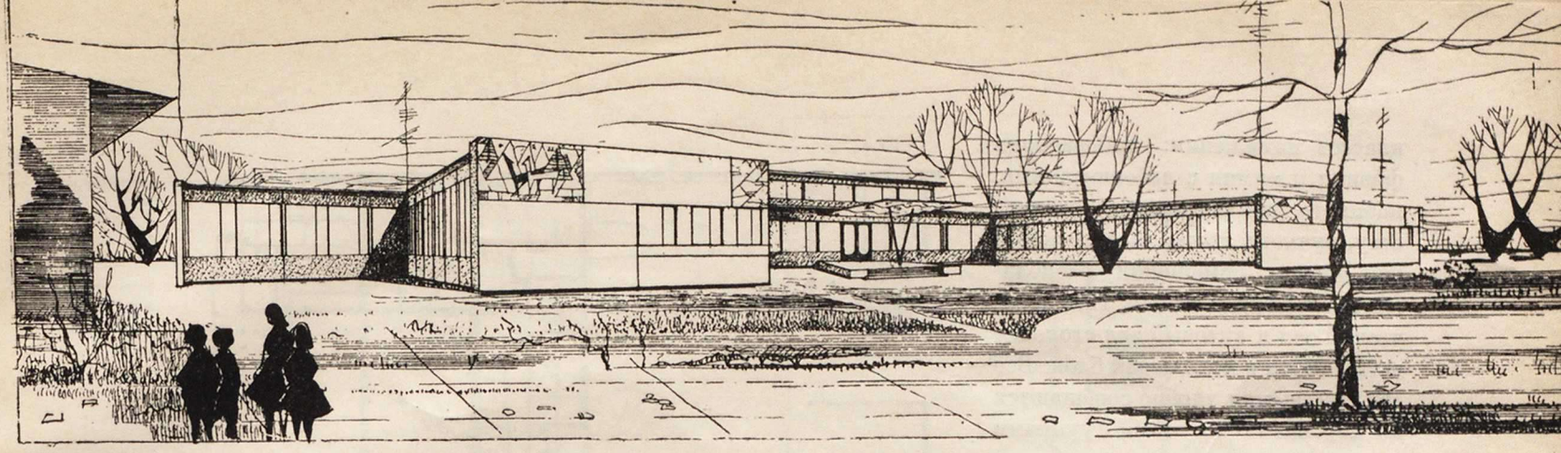
В настоящее время в городе существуют две проектные организации. Кроме того в Орел переведен Научно-исследовательский институт сельских зданий и сооружений Академии строительства и архитектуры СССР.

Все эти организации находятся в стадии своего развития и для их укомплектования еще потребуется много квалифицированных специалистов. Необходимо быстрее закончить их комплектование, для того чтобы иметь в городе свои постоянные кадры, способные решать на месте различные градостроительные вопросы. Только это может устранить порочную практику «заочного» проектирования.

Проведенная в 1959 г. реорганизация органов по делам архитектуры в значительной мере затруднила работу и главных архитекторов городов, и вновь учрежденных главных архитекторов облкомхозов. Техническая группа главного архитектора города не имеет возможности в настоящее время оперативно решать различные архитектурно-планировочные вопросы. Это вызвано подчинением деятельности главного архитектора города Горкомхозу, что уводит его в сторону от профессионального решения основных градостроительных задач.

До сих пор не разработано новое положение о главном архитекторе города. Заслуживает упрека и отношение Главного управления планировки и застройки городов и Союза архитекторов СССР к работе главных архитекторов городов. Чрезвычайно редко проводятся семинары по градостроительству для главных архитекторов городов. Было бы весьма полезно чаще проводить совещания, экскурсии на показательные стройки, на домостроительные комбинаты. К сожалению, не практикуются и отчеты главных архитекторов об их деятельности.

Вместе с перебазируемыми на периферию научно-исследовательскими институтами и вузами, на строительные площадки приходит все больше квалифицированных специалистов. Хочется верить, что вместе с ними придут и передовая архитектурно-строительная наука, и то внимание к нашей работе, которого нам не достает.



Типовой проект 8-летней школы на 320 учащихся, разработан институтом Гипропрос. Авторы проекта — архитекторы К. Френкель, И. Коробицына; инженер-конструктор Е. Столярова

НОВОЕ В ПРОЕКТИРОВАНИИ ЗДАНИЙ ШКОЛ

Р. СМОЛЕНСКАЯ, кандидат архитектуры

Новые методы обучения и организация школ с продленным днем выдвинули перед проектировщиками задачу — разработать новый тип здания общеобразовательной трудовой политехнической школы.

В начале 1960 г. Госстрой СССР утвердил программу на проектирование зданий школ, отвечающую новым методам обучения. В ней предусматриваются (дополнительно к действующим типовым проектам школ) гимнастический зал в школе на 320 учащихся, площадью 9×18 м и в школе на 960 учащихся — площадью 24×12 м с душевыми, а также кабинеты для занятий по ручному труду и домоводству, мастерские, актовый зал-столовая и ряд других помещений.

В соответствии с новой программой здания школ не должны быть выше трех этажей. Конструктивное решение новых зданий унифицируется с конструкциями других общественных зданий и рассчитано на применение тех же элементов заводского изготовления.

Новая система обучения и отдыха определила принципиально новую архитектурно-планировочную структуру школьного здания. Внешний облик здания школы в новых проектах характеризуется свободным соотношением различных по величине объемов, сочетанием больших остекленных поверхностей стен и сплошных участков стен в торцах гимнастического и актового залов.

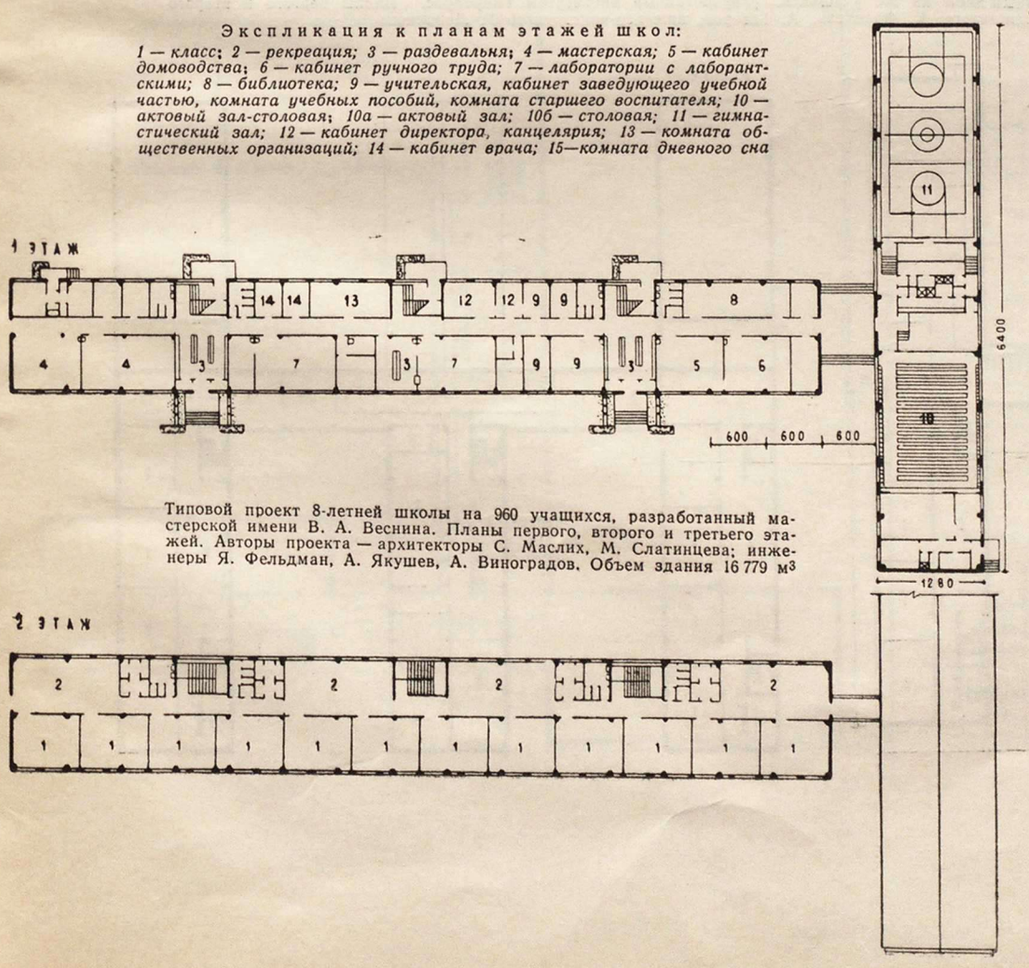
Большинство новых проектов отличается четким разделением и взаимосвязью отдельных групп помещений школы. Как правило, учащиеся группируются по возрастному признаку — каждая группа включает не более четырех классов, объединенных общим рекреационным помещением; такая группа имеет свой санитарный узел.

Группировка классов применяется как в общеобразовательных школах на 640 и 960 учащихся, так и в небольших сельских школах на 320 учащихся.

В проектах школ на 640 (Гипропроса) и на 960 (Мособлпроекта) учащихся общие для всех

Экспликация к планам этажей школ:

1 — класс; 2 — рекреация; 3 — раздевальня; 4 — мастерская; 5 — кабинет домоводства; 6 — кабинет ручного труда; 7 — лаборатории с лаборантскими; 8 — библиотека; 9 — учительская, кабинет заведующего учебной частью, комната учебных пособий, комната старшего воспитателя; 10 — актовый зал-столовая; 10а — актовый зал; 10б — столовая; 11 — гимнастический зал; 12 — кабинет директора, канцелярия; 13 — комната общественных организаций; 14 — кабинет врача; 15—комната дневного сна

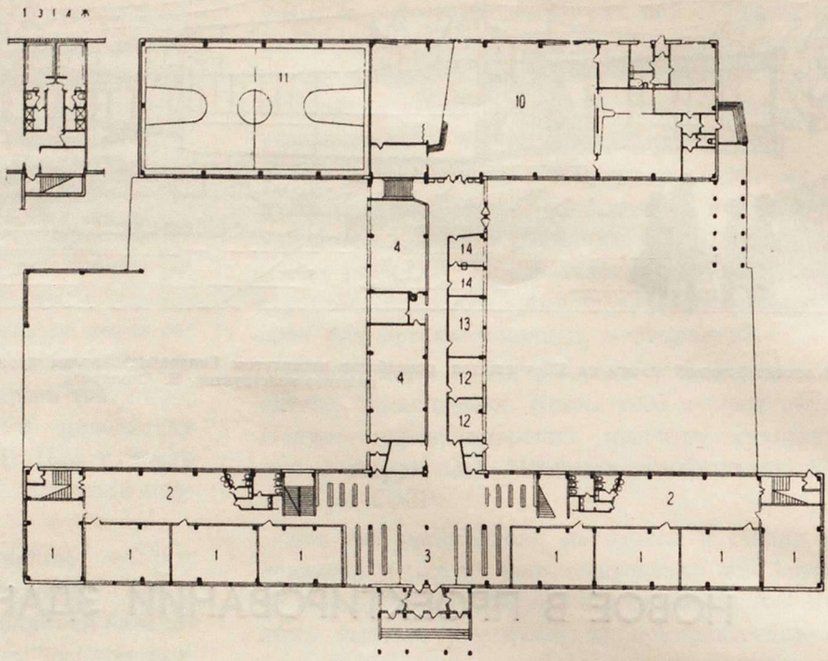


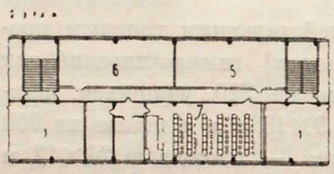
Типовой проект 8-летней школы на 960 учащихся, разработанный мастерской имени В. А. Веснина. Планы первого, второго и третьего этажей. Авторы проекта — архитекторы С. Маслих, М. Слатинцева; инженеры Я. Фельдман, А. Якушев, А. Виноградов. Объем здания 16 779 м³

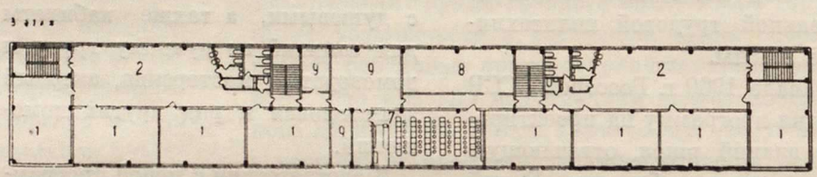
классов помещения: лаборатории физики и химии с лаборантскими, кабинеты для занятий по домоводству, ручному труду, мастерские и ряд других помещений располагаются в первом этаже; гимнастический зал и актовый зал-столовая выделяются в отдельный блок. Все эти помещения удобно сообщаются по вертикали со всеми группами классов, размещенными во втором и в третьем этажах. По-другому решается взаимосвязь отдельных помещений в проекте, разработанном коллективом авторов САКБ, НИИОЗ и НИИЭП АСиА СССР. В этом проекте общие помещения не выделяются в отдельную группу. Классы размещаются в 3-этажном блоке — по две группы в каждом этаже; их разделяют помещения общей раздевальни в первом этаже, кабинеты домоводства и ручного труда, лаборатории, библиотека и ряд других помещений, расположенных во втором и в третьем этажах.

В этом проекте также соблюден принцип изоляции каждой группы классов и их взаимосвязи с остальными учебными, производственными и другими помещениями школы.

Наиболее распространенным приемом планировки новых зданий

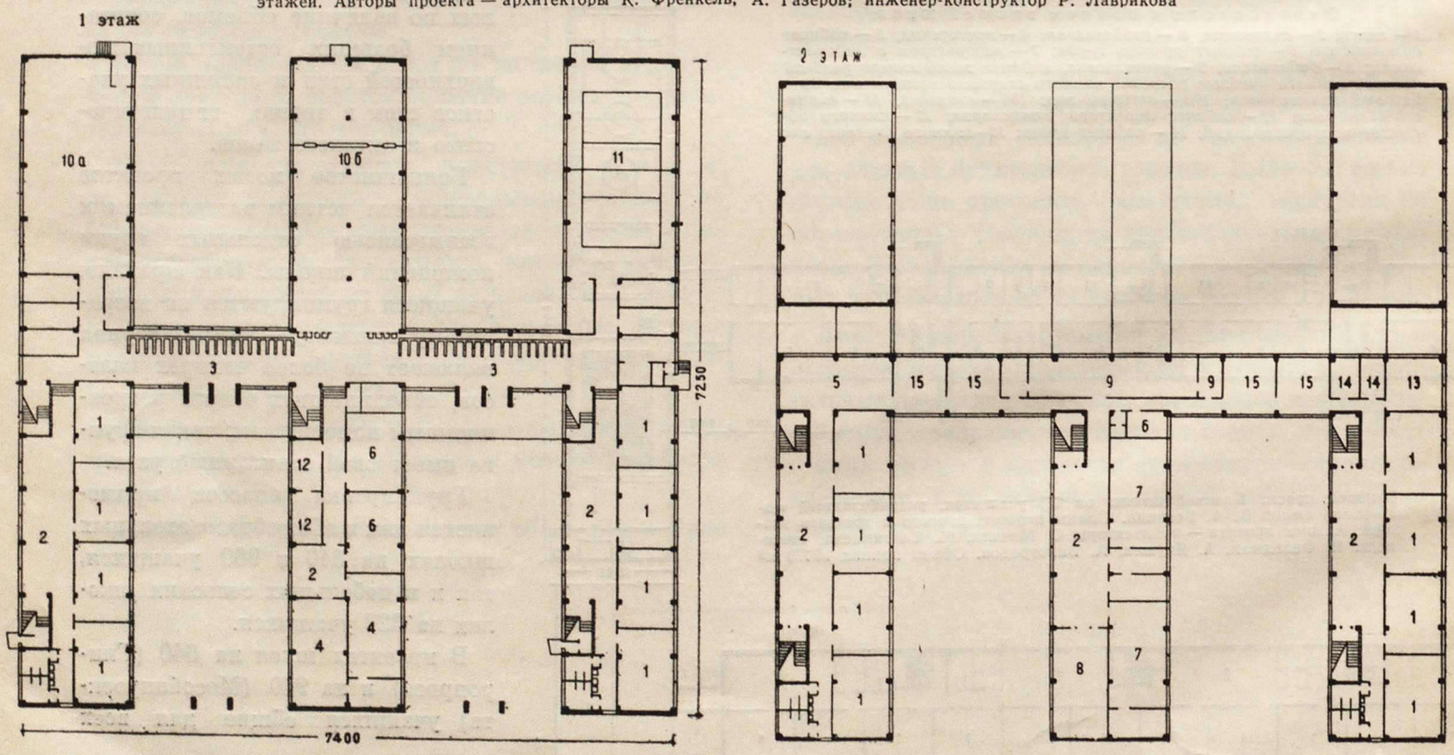




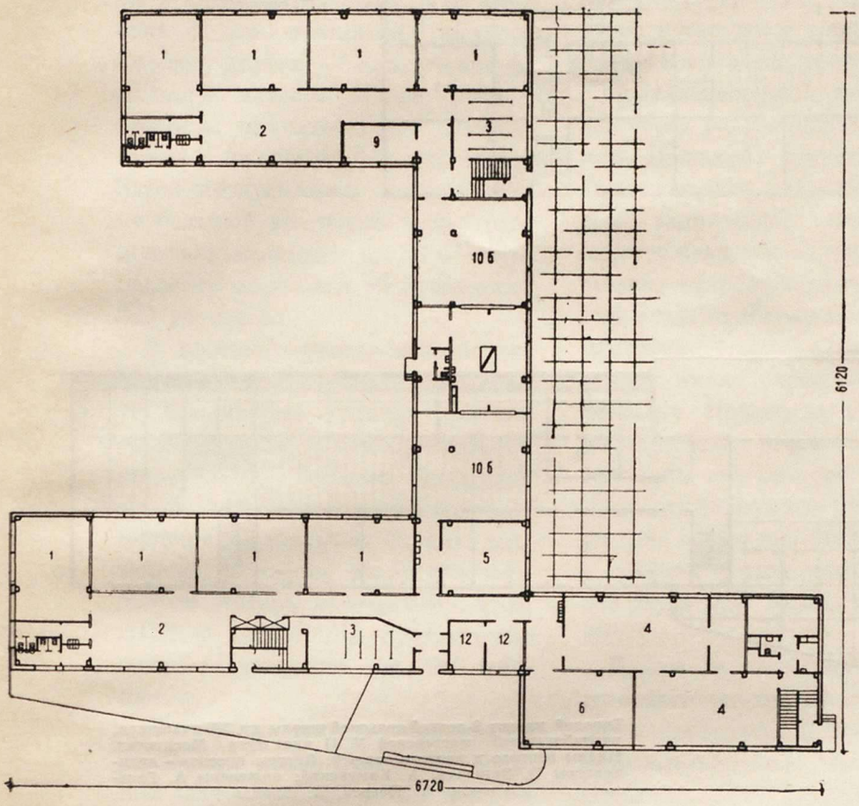


Типовой проект 8-летней школы на 960 учащихся, разработанный САКБ, НИИОЗ и НИИЭП АСиА СССР. Планы первого, второго, третьего этажей. Авторы проекта — архитекторы И. Кастель, Р. Крушельницкий, Г. Вязьмин, П. Чурикин, Е. Хлыстова, А. Чалдымов, Б. Степанов, С. Змеул; инженеры Б. Уманский, Л. Самойлов. Объем здания 16 980 м³

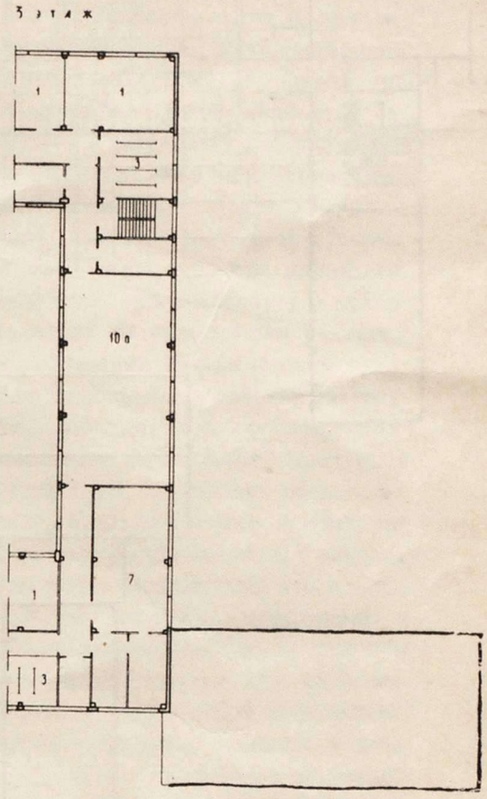
Экспериментальный проект 8-летней школы с продленным днем на 960 учащихся, разработанный институтом Гипропрос. Планы первого и второго этажей. Авторы проекта — архитекторы К. Френкель, А. Газеров; инженер-конструктор Р. Лаврикова



1 этаж

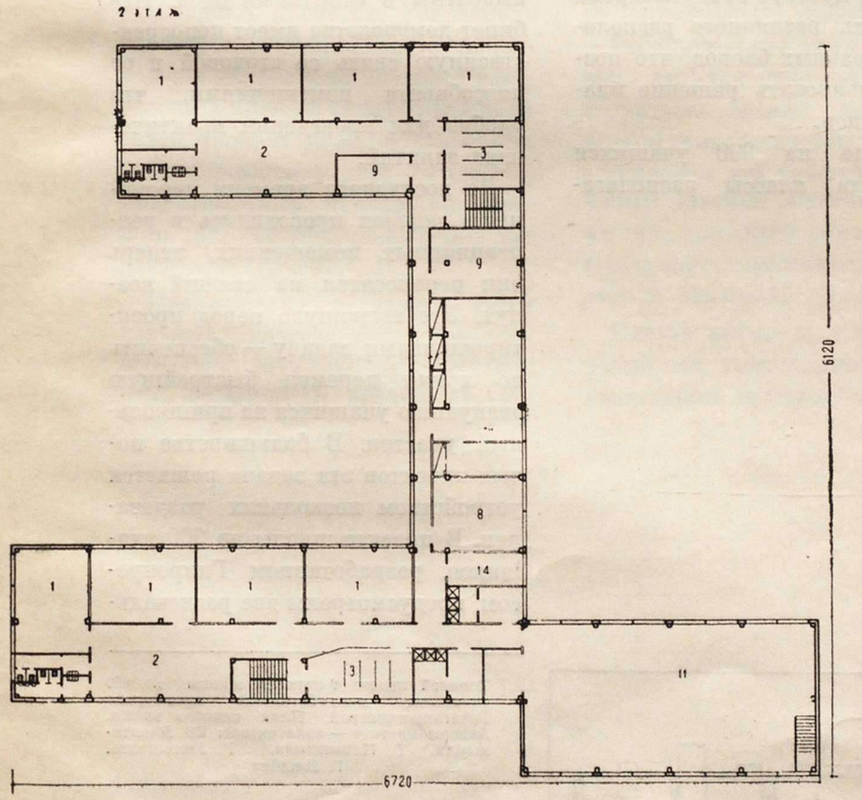


3 этаж



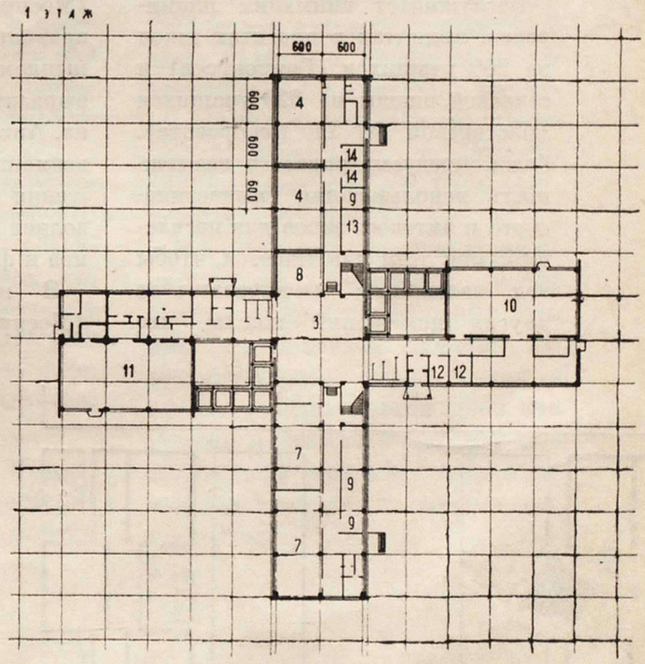
Типовой проект 8-летней школы на 960 учащихся, разработанный мастерской № 11 института Моспроект. Планы первого, второго и третьего этажей. Авторы проекта — архитектор Р. Смоленская; инженеры Б. Вилков, Ю. Ищенко, Д. Волов

2 этаж

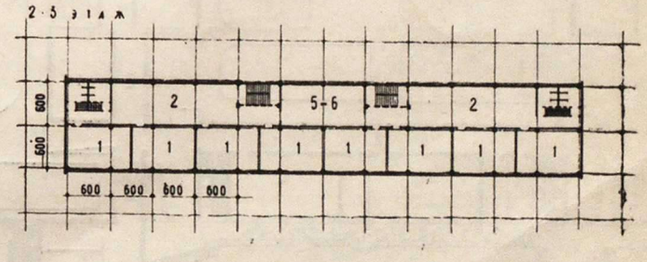


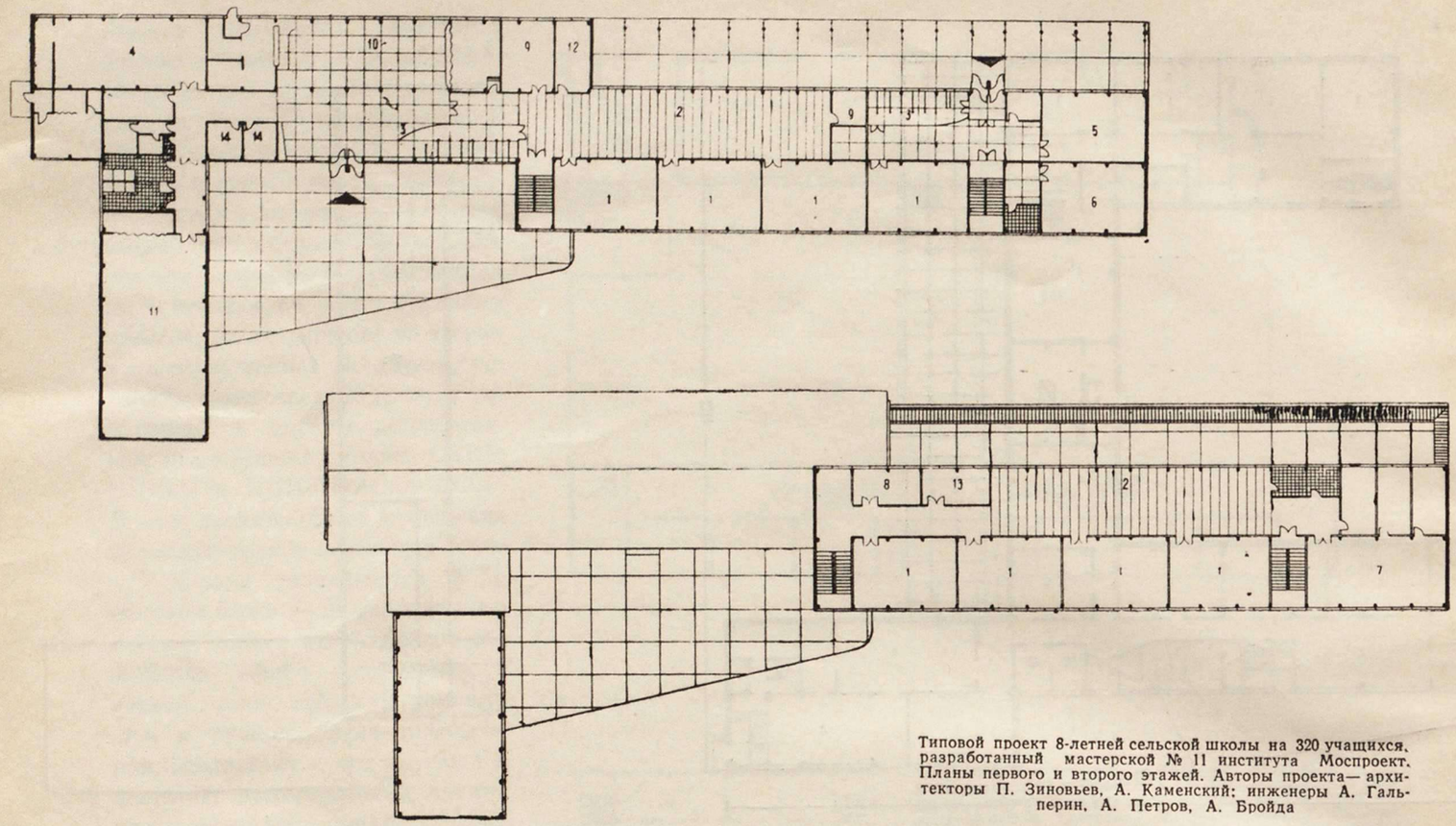
Типовой проект 8-летней школы на 640 учащихся, разработанный институтом Гипропрос. Планы первого, второго, третьего этажей. Авторы проекта — архитекторы К. Френкель, Н. Мордвинцева, Т. Алексеева; инженер-конструктор И. Караваева

1 этаж



2-3 этаж





Типовой проект 8-летней сельской школы на 320 учащихся, разработанный мастерской № 11 института Моспроект. Планы первого и второго этажей. Авторы проекта— архитекторы П. Зиновьев, А. Каменский; инженеры А. Гальперин, А. Петров, А. Бройда

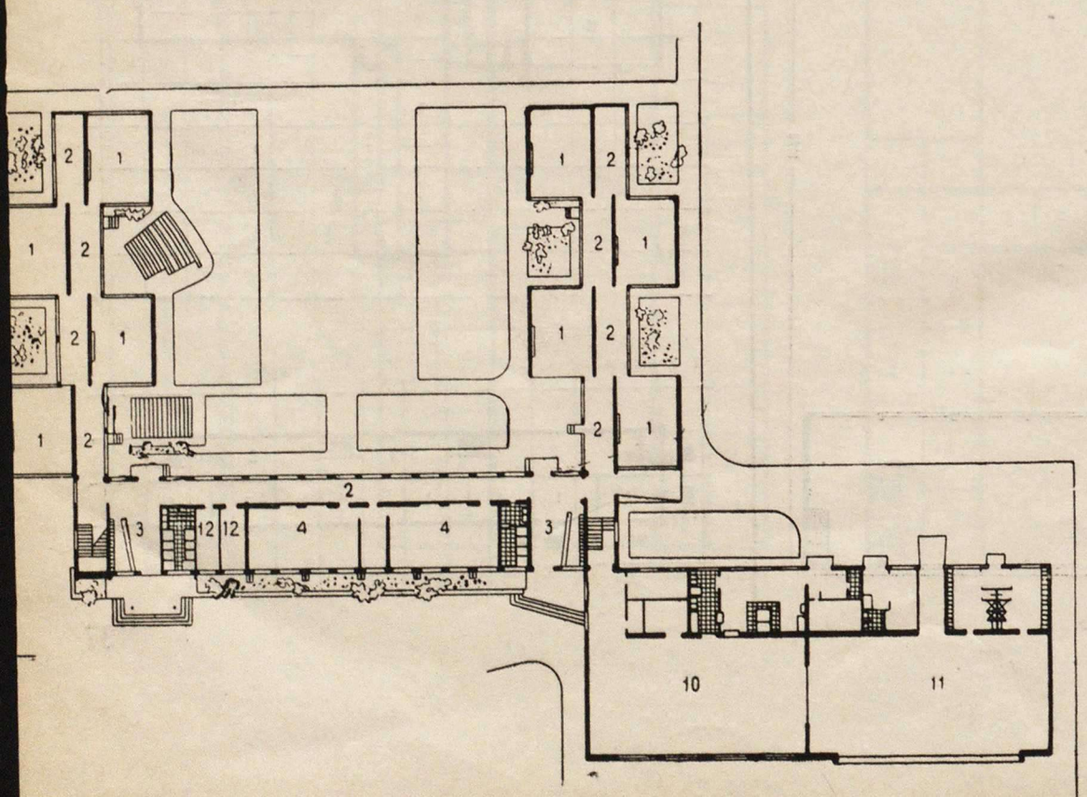
школ является размещение групп классов поэтажно отдельными блоками.

Заслуживает внимания планировка, принятая в проектах школ на 960 учащихся (Гипропроса) и сельской школы на 320 учащихся (мастерской № 11 Моспроекта). Здесь предусматривается возможность использования гимнастического и актового залов для населения; при этом учитывается, чтобы эти залы были изолированы от других помещений школы, что особенно важно в сельских условиях.

Проект школы на 320 учащихся (Моспроекта) интересен не только правильным функциональным решением школьного здания, но и выразительным построением плана. Авторы проекта предусмотрели возможность различного расположения отдельных блоков, что позволяет варьировать решение планов и фасадов.

В школе на 960 учащихся (Моспроекта) классы располагаются в двух 3-этажных блоках. Один из них предназначается для учащихся 1—4 классов, другой — для учащихся 5—8 классов. Оба блока связаны общими помещениями, расположенными в центре. Мастерские и гимнастический зал выделены в отдельный блок. Кабинет домоводства имеет непосредственную связь со столовой и ее подсобными помещениями, что удобно для проведения практических занятий.

До последнего времени перемены в школах проводились в рекреационных помещениях, теперь они переносятся на свежий воздух. Это выдвинуло перед проектировщиками задачу — обеспечить во время перемен быстрейшую эвакуацию учащихся на пришкольный участок. В большинстве новых проектов эта задача решается устройством нескольких раздевален. В проекте школы на 960 учащихся, разработанном Гипропросом, предусмотрены две раздеваль-



Типовой проект 8-летней школы на 960 учащихся, разработанный институтом Грузгипрогорстрой. План первого этажа. Авторы проекта — архитекторы Ш. Давиташвили, Т. Нацышвили, Г. Метошидзе, Г. Джабуа

ни с самостоятельными входами: одна — для учащихся старших классов, другая — для учащихся младших классов. Менее удачно решение, принятое Гипропросом в проекте школы на 640 учащихся. Здесь предусмотрен неоправданно большой вестибюль и две раздевальни площадью по 36 м², явно недостаточные для обслуживания 320 учащихся.

В проектах школ, разработанных мастерской № 11 Моспроекта, для каждой группы классов проектируется самостоятельная раздевальня. Группы учащихся младших и старших классов размещены в отдельных блоках, связанных со своим рекреационным двором. Авторы мастерской САКБ, НИИОЗ и НИИЭП проектируют одну раздевальню на 960 учащихся.

В жизни школы помещения рекреаций приобретают все большее значение. Если до сих пор они служили только для отдыха учащихся во время перемен, то теперь в этих помещениях будут проводиться занятия и игры учащихся, остающихся на продленный день. Учащиеся младших классов, а также ученики с ослабленным здоровьем будут после обеда спать в рекреационных помещениях на раскладных кроватях. Рекреации-коридоры уступили место непроходным рекреациям зального типа, рассчитанным на обслуживание не более четырех классов учащихся, сгруппированных по возрастам. Рекреационные помещения зального типа получили одобрение педагогов и врачей.

Предложение о замене «продольных» классов «поперечными» вызывает справедливые возражения педагогов и врачей. В «поперечных» классах окна расположены в наружной торцовой стене; кроме того здесь устроен подсвет с противоположной торцовой стены через рекреационные помещения. Пожалуй, единственным заслуживающим внимания аргументом защитников «поперечных» классов является то, что места учащихся, расположенные в последнем ряду, приближаются на 2 м к классной доске. Однако такие классы имеют очень серьезные недостатки. Например, места у торцовой стены с подсветом совсем не пригодны для занятий, особенно в условиях пасмурных дней, не говоря уже о том, что угол видимости с крайних столов первого ряда будет равен 18,6° вместо допустимого 30°.

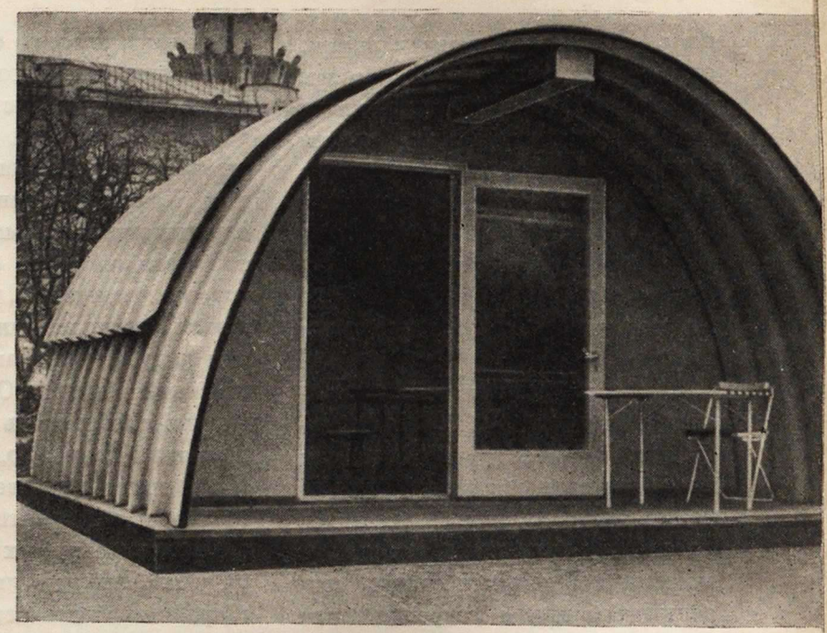
Прием двустороннего непосредственного освещения допустим (и даже желателен) в условиях южного климата, где важно создать сквозное проветривание классов. Этот прием применен в проекте школы, разработанном Грузгипрогорстроем. Авторами проекта интересно трактуется класс: закрытое помещение и открытый участок, где занимаются учащиеся в хорошую погоду, рассматриваются как единое целое. При такой планировочной схеме возможно устройство «продольных» классов.

Рассмотренные нами приемы новой архитектурно-планировочной структуры зданий школ убедительно свидетельствуют о том, что в основном эти решения отвечают новым методам обучения. На наш взгляд, вызывает сомнение целесообразность совмещения актового зала и столовой.

Нельзя забывать о том, что актовый зал, помимо своего прямого назначения, используется для показа учебных фильмов и для занятий кружков художественной самодеятельности. В школе на 960 учащихся будет полностью загружен и обеденный зал, принимая во внимание, что при продленном дне учащиеся будут питаться два — три раза в день, в 4 смены. В этой связи уместно напомнить недавнее постановление правительства «О дальнейшем развитии и улучшении общественного питания в общеобразовательных школах», обязывающее проектировщиков более внимательно продумать устройство в школах обеденного зала. С нашей точки зрения, отдельные обеденные залы в школах тем более необходимы, что в дальнейшем возможна пристройка к общеобразовательным школам спальных корпусов для школ-интернатов. Само собой разумеется, проектировщики должны учитывать, чтобы устройство обеденного зала не повлекло за собой удорожания строительства здания школы.

Авторы проекта школы на 960 учащихся, разработанного мастерской № 11 Моспроекта, запроектировали актовый и обеденный залы раздельно, не превысив заданной новой программой кубатуры здания школы. Объем здания школы составляет по проекту 16 465 м³ вместо 17 500, предусмотренных программой.

В нашей статье сделана попытка рассмотреть некоторые новые архитектурно-планировочные приемы (в ряде случаев спорные), характеризующие новый подход к проектированию зданий школ. Эти приемы могут найти применение в дальнейшей работе проектировщиков над типовыми проектами зданий школ.



Общий вид летнего спального павильона из асбестоцементных элементов

ЛЕТНИЙ СПАЛЬНЫЙ ПАВИЛЬОН ИЗ АСБЕСТОЦЕМЕНТНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ

Архитекторы П. КУМПАН, Е. ЮРГЕНСОН

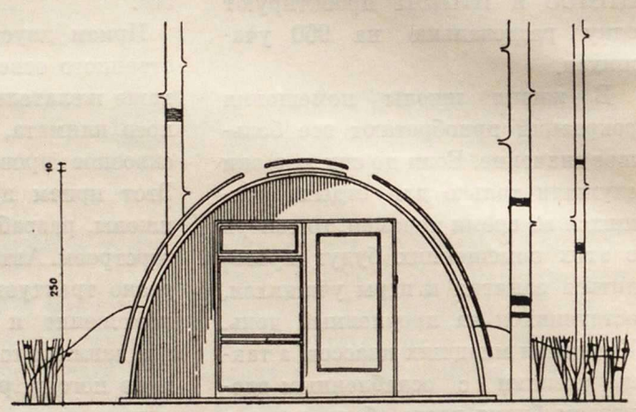
В НИИ общественных зданий АСиА СССР разработан новый тип спального павильона из облегченных конструкций. Особенностью его является ограждающая оболочка параболической формы из изогнутых асбестоцементных листов толщиной 8 *мм*, шириной 1,3 *м*, длиной 3,7 *м*. Прочность листов усиливается волнами жесткости.

Размеры асбестоцементного листа позволяют формировать секцию свода павильона длиной 1,2 *м*, пролетом 4 *м* и высотой (в коньке) 2,5 *м*. Из этих секций можно монтировать павильоны вместимостью от 2 до 10 человек при минимальной площади на одно место 5,4 $м^2$.

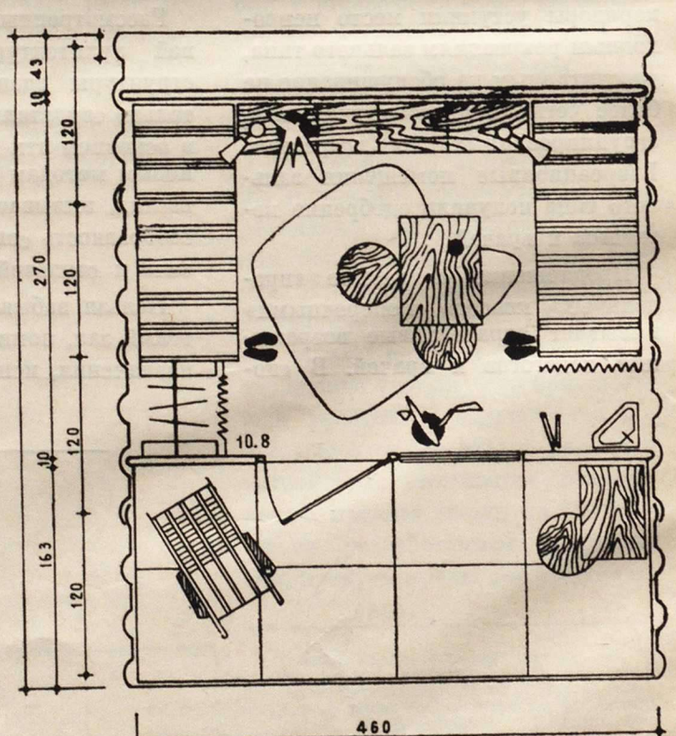
В павильоне на два места площадью 10,8 *м* свободно размещаются две кровати, шкаф, стол, два—три стула, две тумбочки для белья и умывальник. Каждый павильон имеет лоджию глубиной от 0,8 до 1,6 *м*.

Для обеспечения в помещениях павильона благоприятного микроклимата несущая оболочка накрыта солнцезащитным асбестоцементным элементом. Между оболочкой и этим элементом имеется воздушная прослойка толщиной 12 *см*, которая через отверстия, оставленные в коньке, непрерывно естественно вентилируется, охлаждая внутренние поверхности стен. Кроме того в каждом павильоне предусмотрено сквозное проветривание через окна или отверстия в коньке.

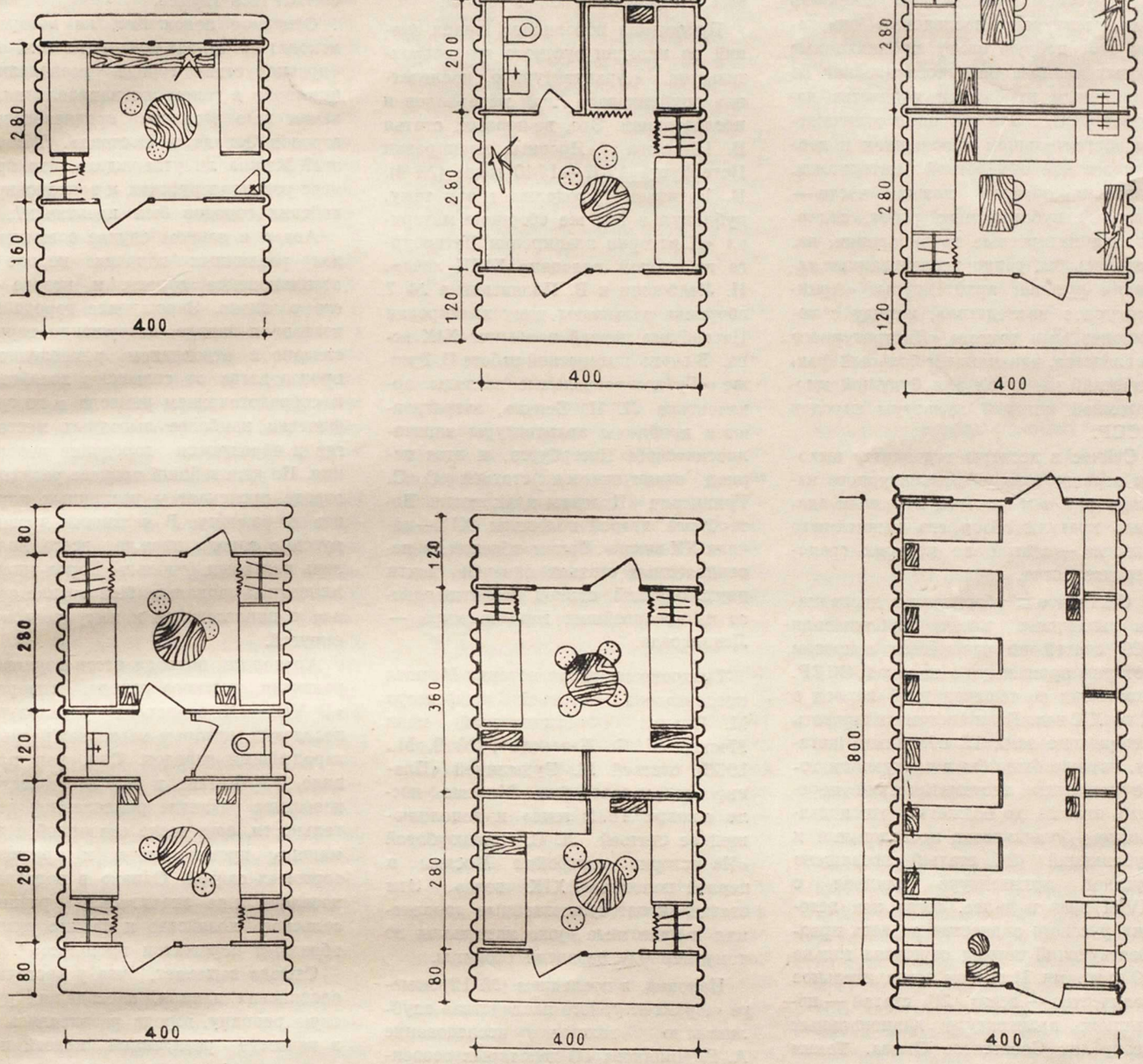
Монтаж павильона производится путем зажима асбестоцементных элементов в коньке между двумя досками, скрепленными болтами. Опорная часть замоноличивается в асбестоцементной балочке, уложенной на песчаную подушку. Поперечные стены представляют собой легкий деревянный каркас, обшитый с двух сторон плоскими асбестоцементными



Фасад и план спального павильона



ТИПЫ СПАЛЬНЫХ ПАВИЛЬОНОВ



листами, пространство между которыми заполняется минеральной ватой, обеспечивающей надежную звукоизоляцию помещений.

Благодаря волнообразному профилю ограждающего элемента поперечные стены закрепляются без каких-либо дополнительных приспособлений. Пол павильона может быть выполнен из плоских асбестоцементных листов или деревянных сборных щитов и других материалов.

Поверхность павильонов может окрашиваться в различные тона как масляными, так и перхлорвиниловыми красками. По проекту Института общественных зданий, разработанному в содружестве с Воскресенским комбинатом асбестоцементных изделий, построены под Москвой два экспериментальных павильона из асбестоцементных элементов: один — на два места — предназначается для летних курортных городков, туристских баз, кэмпингов; другой — на 10 мест — для пионерских лагерей.

Сборку двухместного павильона четверо рабочих произвели за 2,5 часа. Павильон на два спальных места свободно размещается на одной трехтонной автомашине.

Испытание конструкций павильонов на прочность, а также определение микроклимата и санитарно-гигиенических параметров в условиях высокой температуры (до +35°) дали положительные результаты.

Стоимость строительства павильона (в расчете на одно спальное место) — от 400 до 800 руб. (в зависимости от количества мест), а вместе с оборудованием — от 600 до 1 000 руб. Это на 50—70% ниже стоимости строительства спальных павильонов, сооружаемых по типовым проектам в летних курортных городках.

Сборники «Архитектурное наследство»

Среди специалистов — историков русской архитектуры сборники «Архитектурное наследство» снискали себе добрую славу публикациями новых материалов и исследований по различным проблемам зодчества народов СССР. Эти сборники отличаются обстоятельным изложением и добросовестной обработкой материалов, главным образом новых, часто — впервые публикуемых работ, содержащих интересные точки зрения, на, казалось бы, давно исследованные явления русской архитектуры. «Архитектурное наследство», наряду с великолепными томами «Литературного наследства, накапливает большой фактический материал для будущей многотомной истории культуры народов СССР.

Сейчас в десятую годовщину выхода первого тома «Архитектурного наследства» нам кажется полезным сделать краткий обзор его важнейшего раздела — статей по истории градостроительства.

Составители сборников в двенадцати вышедших томах опубликовали 169 статей по различным вопросам истории архитектуры народов СССР, охватывая ее тысячелетний период с X по XX век. Если систематизировать содержание этих 12 сборников (кстати, хорошо было бы в следующем томе поместить систематический перечень статей), то окажется, что подавляющее большинство исследований и публикаций (94 статьи) посвящено русской архитектуре начиная с XVIII века и далее, тогда как история русского зодчества за весь предшествующий период отражена только 49 статьями. И совсем незначительное количество — всего 26 статей — посвящено архитектуре национальных республик Советского Союза. Таким образом, периоду истории, наиболее богатому документацией, посвящены наибольшие усилия советских ученых. Отдельные тома «Архитектурного наследства» были целиком отведены исследованиям, которые заполняли белые пятна в истории архитектуры Петербурга. Ряд публикаций, относящихся к этому разделу истории русской архитектуры, действительно сыграли важную роль. Это, во-первых, статья профессора Д. Аркина — «Перспективный план Петербурга 1764—1773 года», опубликованная в № 7 сборника. Существенно важным в статье является то, что план Сент-Илера, впервые полностью опубликованный Д. Аркиным, не только дает возможность восстановить утерянный облик многих зданий, но и воссоздает общий градостроительный характер Петербурга в период становления новых приемов застройки города.

Продолжая пополнение наших знаний по истории русского градостроительства, «Архитектурное наследство» опубликовало ряд материалов и исследований. Это, во-первых, статья В. Шилкова «Проекты планировки Петербурга 1737—1740 года» (№ 4). Б. Васильев продолжает эту тему, публикуя в том же сборнике материал «К истории планировки Петербурга во второй половине XVIII века». Н. Лейбошиц и В. Пилявский в № 7 сборника развивают тему планировки Петербурга первой половины XIX века. В очень интересной работе В. Ружже «Градостроительные взгляды архитектора Л. Н. Бенуа», затрагиваются проблемы архитектуры капиталистического Петербурга, и этот период заканчивается статьей О. С. Гринцевич «Проекты планировки Петербурга второй половины XIX — начала XX веков». Таким образом, в перечисленных статьях охвачен почти двухстолетний период развития одного из красивейших городов мира — Ленинграда.

Градостроительная история Москвы представлена статьей профессора М. Ильина «Фасаднический план Москвы М. Ф. Казакова», (№ 9, М., 1955), статьей М. Будылиной «Планировка и застройка Москвы после пожара 1812 года» и дополняющей ее статьей Л. С. Чернозубовой «Из истории застройки Москвы в первой половине XIX века». Эти статьи вносят существенные дополнения в известные уже материалы по тому периоду развития столицы.

Наконец, в последнем (№ 12) номере «Архитектурного наследства» опубликовано важное исследование А. Г. Чинякова «О некоторых особенностях древнерусского градостроительства». Необходимо остановиться несколько подробнее на этой работе.

Автор статьи следующим образом определяет задачу своего исследования: «В силу различных исторических условий сложение и развитие феодального города в каждой стране имело свои особенности, и наша задача — попытаться выяснить эти своеобразные черты в развитии древнерусского города и его внутреннего градостроительного ядра — кремля». Для выполнения этой задачи автор определяет особенности, которыми отличаются города Древней Руси от их соседей на Востоке и Западе. С целым рядом положений, впервые выдвигаемых автором, можно согласиться, но вместе с тем некоторые из них требуют дополнений, а с некоторыми согласиться трудно.

Основное положение, из которого исходит автор, заключается в том, что «древнерусские города развивались примерно в таком же направлении, в каком шло развитие средневековых городов Запада и Востока». Так ли это? Можно ли утверждать, что процесс развития русских и западноевропейских городов был идентичен?

Автор в данном случае совмещает два различных понятия: первое — возникновение города, и второе — его развитие. Зарождение города на востоке и западе, совершенно верно, связано с отделением ремесленного производства от сельского хозяйства и сосредоточением ремесла в географически наиболее выгодных местах, где и образуются городские поселения. Но дальнейший процесс развития города протекает у различных народов по-разному. В частности древнерусские города прежде всего являлись центрами «ополья». Город экономически и социально был крепко связан с прилегающей к нему сельской округой.

Археологи, подводя итоги изучения развития русского города, говорят: «В VIII—IX столетиях появляются поселения, которые мы можем назвать зародышами городов. Они, как правило, укреплены, в них наблюдается известное развитие ремесленной деятельности, еще тесно связанной с домашним производством, и признаки торговых связей. Однако в подобных поселках еще значительно развито сельское хозяйство и налицо разнообразные пережитки прошлого» [1].

Отсюда вытекает, что у восточнославянских племён, населявших русскую равнину, города развивались не в качестве резиденций князей или укрепленных пунктов его дружины, а как центры окружающей их сельской местности.

Специфика возникновения русского города в большинстве случаев состоит в его **внутреннем перерождении** из древнего общинного поселения в город феодально-крепостнического строя. Экономика древнерусских городов, при всем значении внешнеторговых связей главным образом опиралась на внутренний рынок, несомненно более устойчивый, чем, например, те посреднические торговые операции, которые сильно влияли на развитие польских городов.

Историк, характеризуя экономику русского города XV—XVII веков, го-

[1] Н. Н. Воронин. К итогам и задачам археологического изучения древнерусского города. КСИМК, вып. XIII, 1951, стр. 12.

ворит, что «во всем народном хозяйстве в целом, деревня все же гораздо меньше зависела от городской промышленности, чем город от деревни. Города часто еще носили земледельческий характер, городское промышленное население еще не выделилось как особый общественный класс, а принадлежало к общему податному городскому сословию» [2].

Экономическая емкость сельской округи и зависимость города от деревни влияли на то, что в русских городах не так остра конкуренция, отсутствует жесткая цеховая организация городских ремесленников, а также те мероприятия, которые регламентировали весь уклад жизни западноевропейских городов, их размеры и даже внешний облик. Всего этого нет в городах восточных славян. Здесь не возникало необходимости ограничения городской территории, ибо Древняя Русь не знала применения Магдебургского права или какого-либо другого подобного законодательства.

Если согласиться с высказанными положениями, то целый ряд черт, характеризующих русские города, становится понятным именно как наследие тех поселений, которые им предшествовали. О влиянии дофеодального поселения на планировочную структуру города говорит и А. Г. Чиняков в рецензируемой работе. До него этому вопросу посвятили свои труды и чешские ученые В. Лоренц и Д. Лидбал. Но из статьи А. Г. Чинякова неясно, видит ли он в кремле то изначальное ядро, которое возникло в результате перерождения общинного поселения в город, или же кремль явился новым градостроительным формообразованием эпохи русского феодализма.

Кремль первоначально был частью города и не был обособлен как замок, огораживающий своими укреплениями только жилище феодала. В кремлевские стены включался весь городской комплекс с усадьбой князя, частной жилой застройкой, церквями и торговыми лавками. Кремли в городах были не только усадьбами феодалов, а именно частями городов, которые лишь затем, в процессе роста феодальных отношений и классовой дифференциации их населения, постепенно обособлялись.

В России этот процесс обособления старого «срединного» города был связан с централизацией Московского государства, с повышением значения московского великого князя как главы государства, собирателя земли русской. С этим последним обстоятельством, нам кажется, будет правильным связать и сравнительно позднее возникновение термина «кремль».

Такая точка зрения на Кремль как на первоначальное поселение, а не феодальную усадьбу, потребовала в свою очередь пересмотра и термина «посад». Образование торгово-ремесленных посадов в древнерусских городах было обусловлено другими причинами, чем в Западной и Центральной Европе.

Возникновение западноевропейских или западнославянских поселений вокруг городов было точно регламентировано договором между феодалом и пришлым или коренным ремесленно-торговым населением данной местности. В древнерусских феодальных отношениях, насколько известно, не было договоров между городом и князем, которые бы так точно устанавливали обязательства городских жителей по отношению к князю, как это имело место в городах, обладавших Магдебургским правом.

В городской жизни восточных славян мы замечаем обратное явление: князь, государь, за счет княжеской или государевой казны воздвигает городские стены, только в отдельных случаях прибегая к помощи жителей города, как это было в Москве при сооружении Еленой Глинской Китай-городской стены. Князь, воздвигая городские стены, включал в их кольцо и территорию своей усадьбы, не отделяя ее от всего города собственными укреплениями, как это имело место в Западной Европе. Отсюда возникает та своеобразная для восточнославянского города планировка, которая в отличие от западноевропейских городов характеризуется постепенным нарастанием кольцевых укреплений, расширяющихся вместе с естественным ростом городской территории.

Из сказанного мы делаем, во-первых, вывод, что процесс возникновения русских городов как центров сосредоточения ремесленно-торгового населения занимал большой период истории, своими корнями уходящий в раннюю эпоху оседания на землю восточнославянских племен. Во-вторых, что русский город есть результат концентрации местного населения, связанного с сельской округой.

Чехия, Словакия, Польша и Прибалтийские страны в дофеодальный период своей истории обладали такими же поселениями-городищами, какие известны и в землях восточных славян. Для племен, рано осевших на землю и сменивших скотоводство на земледелие, очевидно, такая форма поселения была закономерной.

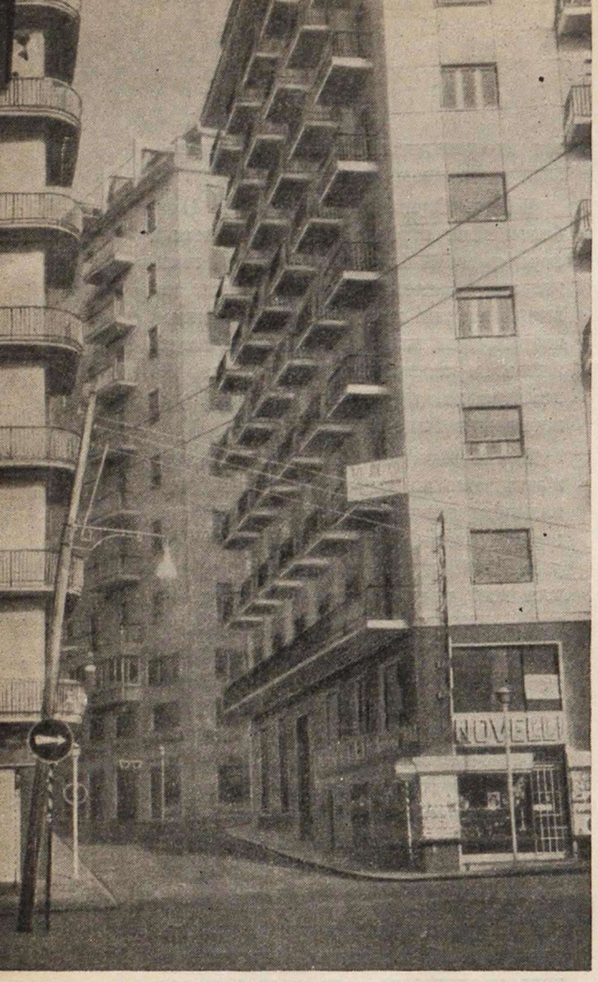
Таким образом, мы можем сделать вывод, что на огромных пространствах центральной и восточной Европы в дофеодальный период развития европейской культуры бытовал общий для всех племен «предок» города — родоплеменное поселение, окруженное валом, внутри которого находился весь жилой и хозяйственный комплекс. Но в процессе углубления новых феодальных отношений на востоке Европы как мы уже об этом говорили, возникают города-«кремли» а на западе и северо-западе — города-«бурги». Это принципиальное положение недостаточно ясно освещено в содержательной статье А. Г. Чинякова.

Обширность материала, опубликованного в 12 сборниках «Архитектурного наследства», не дает нам возможности охватить все градостроительные проблемы историко-архитектурной науки, которые в них затронуты. Поэтому приходится ограничиться сделанными замечаниями. В заключение хочется высказать некоторые пожелания о дальнейшем издании этих чрезвычайно ценных и интересных сборников.

Во-первых, следует напомнить, что составители сборников пока что не выполнили своего обещания о публикации материалов, посвященных зарубежной архитектуре. У нас для этого есть все возможности. В музейных и архивных собраниях нашей страны есть ценнейшие материалы, публикация которых очень помогла бы в заполнении белых пятен истории архитектуры Франции, Англии, Германии, преимущественно с конца XVII и до первой половины XIX века. Несомненно, что оригинальные исследования советских ученых могли бы по-новому осветить ряд проблем истории мировой архитектуры и особенно современных стран Востока, с которыми связаны периоды истории зодчества народов СССР.

С. ЗЕМЦОВ

[2] П. И. Лященко. История народного хозяйства СССР, т. 1, М., 1952, стр. 261.



Улица в Неаполе

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА В СОВРЕМЕННОЙ АРХИТЕКТУРЕ ИТАЛИИ

Р. КАЦНЕЛЬСОН, кандидат архитектуры

После второй мировой войны в Италии определилось господство направления так называемой «новой архитектуры», возникшего здесь еще в 30-е годы. Особенностью этого направления было признание решающей роли за новыми строительными материалами, новой строительной техникой и новыми функциональными задачами. Направление «новой архитектуры», несмотря на свою неполноту и односторонний техницизм, способствовало развитию новых пространственных решений и возникновению новых, весьма интересных конструктивных систем.

Лидеры этого направления стремились обосновать и утвердить новые творческие принципы. Однако сразу же после войны они встретили сильную оппозицию в лице представителей так называемой «органической архитектуры», резко критиковавших принципы итальянского рационализма — основного направления периода становления «новой архитектуры».

Сейчас в Италии можно указать два главных творческих центра, влияющих на строительство страны, — Рим и Милан; эти центры в основном сложились еще в конце 20-х годов. Милан — главный город промышленной области северной Италии, родина многих видных итальянских рационалистов, — всегда был значительно больше связан с западноевропейским функционализмом, чем Рим. Строительство уже давно получило в Милане больший размах, чем в других городах страны. Возможно поэтому архитекторы Милана раньше других вступили на путь поисков «новой архитектуры» и до последнего времени остаются на позициях рационализма, видоизмененного в процессе исторического развития.

Рим, наоборот, долгое время являлся лишь центром теоретических споров об архитектуре. В период между первой и второй мировыми войнами он был центром строительства, которое осуществлялось официальными фашистскими правительственными органами. После окончания второй мировой войны римские архитекторы в большинстве присоединились к движению за «органическую архитектуру».

Теория рационализма, родившаяся в начале XX в. в борьбе со стилизаторством и эклектикой, основывала свою эстетику главным образом на технических и экономических требованиях к архитектуре. Итальянские рационалисты того времени, последовательно осуществляя свои теоретические воззрения, в практике все же недостаточно учитывали местные условия и национальные особенности страны. Подчиняясь постепенно установившимся новым канонам, они часто приходили к формалистическим, сугубо надуманным решениям.

Призывая отказаться от рационализма и выдвигая принципы «органической архитектуры», современные архитекторы Италии вкладывают в это последнее понятие ряд положений, по их представлениям существенно отличающихся от рационализма и функционализма.

«Органическая архитектура» — архитектура функциональная, — говорят сторонники этого движения, — однако она основывается не только на новой технике, а в первую очередь на психологии обитателей, психологии тех людей, для которых строится данное сооружение.

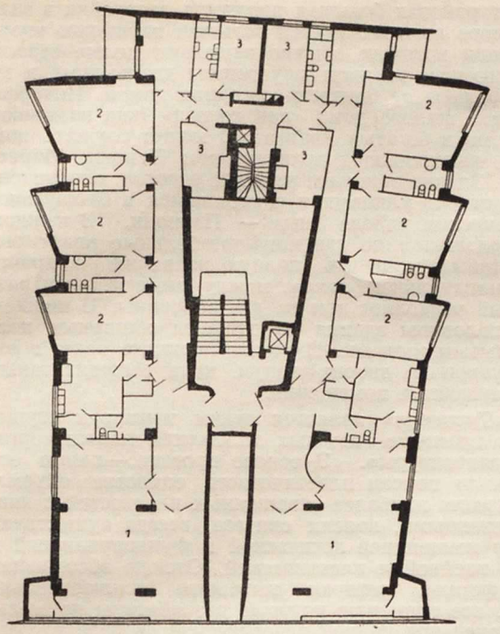
Нужно отметить первое противоречие в теории «органической архитектуры». Человек, как это мы увидим дальше, понимается только лишь как отдельный индивидуум, его потребности рассматриваются как индивидуально психологические, иногда в зависимости от занимаемого им социального положения, но отнюдь не как потребности общественного человека.

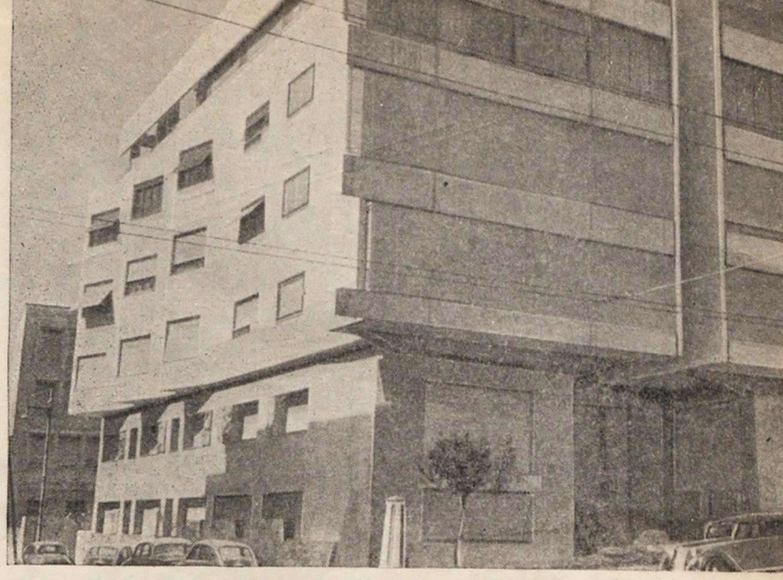
Основываясь на таких индивидуалистических интересах человека, сторонники «органической архитектуры» призывают к изучению национальных традиций, к учету местных условий страны, к использованию естественных местных материалов, к творческому освоению наследия и т. п. Полностью признавая функциональную сторону архитектуры одной из основных ее сторон, они критикуют рационализм за преувеличение роли технико-конструктивной основы, а также за схематический геометризм архитектурных форм. Они настойчиво предлагают отказаться от прямоугольных объемов, перейти по возможности к использованию криволинейных форм, которые, по их мнению, позволяют создавать интересные и многообразные, более органичные архитектурные композиции.

Здесь опять выявляются противоречия. Яростно протестуя против формалистических черт, присущих рационализму 30-х годов, сторонники «органической архитектуры» сами нередко впадают в формализм. Даже в тех случаях, когда они говорят, что «освобождение от прямоугольных и квадратных коробок рационализма и переход к волнообразным формам зданий» вызваны применением новейших конструктивных и статических систем, использованием последних открытий в области строительных материалов, — уже это теоретическое положение звучит формально. А когда волнообразные формы применяются в жилищном строительстве Италии, где в основном используются старые конструкции — кирпичные несущие стены или железобетонный каркас с заполнением, — еще чаще возникают надуманные, формалистические сооружения. Отвергая возможность рассматривать теорию «органической архитектуры» как развитие теории рационализма и доказывая ее принципиальные отличия, современные итальянские архитекторы на практике часто приходят к догматическим и формалистическим решениям, т. е. возвращаются к тому, что они критиковали в работах рационалистов 30-х годов.

Выдвигая теоретически правильные требования к современной архитектуре, призывая уделить максимум вни-

Жилые дома в Неаполе





Дом «Турнесол» в одном из аристократических кварталов района Париоли (Рим). Архитектор Л. Моретти, 1950 г. Общий вид, план третьего этажа:

1 — гостиные; 2 — спальни; 3 — помещения для прислуги

мания человеку и его потребностям, даже самые прогрессивные архитекторы Италии не в силах практически преодолеть противоречий капиталистического мира.

В первую очередь эти противоречия сказываются в градостроительстве, где частная собственность на землю и различная стоимость участков земли в различных районах города являются решающими факторами, влияющими на характер планировки и застройки. Ограниченность планировочных возможностей ярко выявляется при реконструкции городов, особенно в наиболее застроенных районах. В большинстве случаев новое строительство в таких районах ведется вдоль старых узких улиц, которые, из-за невозможности планового распределения участков, застраиваются непропорционально высокими домами, вплотную придвинутыми друг к другу. Независимо от того, располагаются ли в этих домах административные помещения или жилые квартиры, — узкие, темные улицы-коридоры ни в какой мере не могут удовлетворить жизненных запросов их обитателей, даже если дома построены по последнему слову техники.

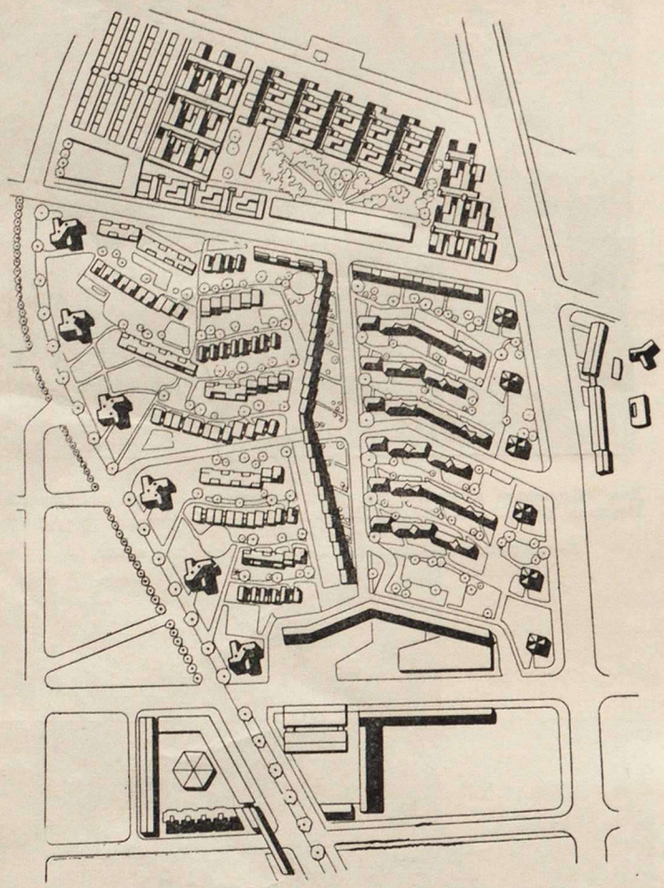
В Неаполе и в Риме, в Милане и в Венеции, так же, как и в других городах Италии, можно наблюдать подобные узкие, затемненные улицы-коридоры. Дома вплотную приставлены друг к другу, зачастую расположены один над другим в разных плоскостях в соответствии с пересеченным рельефом местности. Окна и террасы разных квартир находятся так близко, что иногда из одной квартиры можно беспрепятственно наблюдать жизнь другой квартиры соседнего или противостоящего дома. Только лишь в новых, отдаленных от центра районах можно встретить свободно распланированные жилые кварталы.

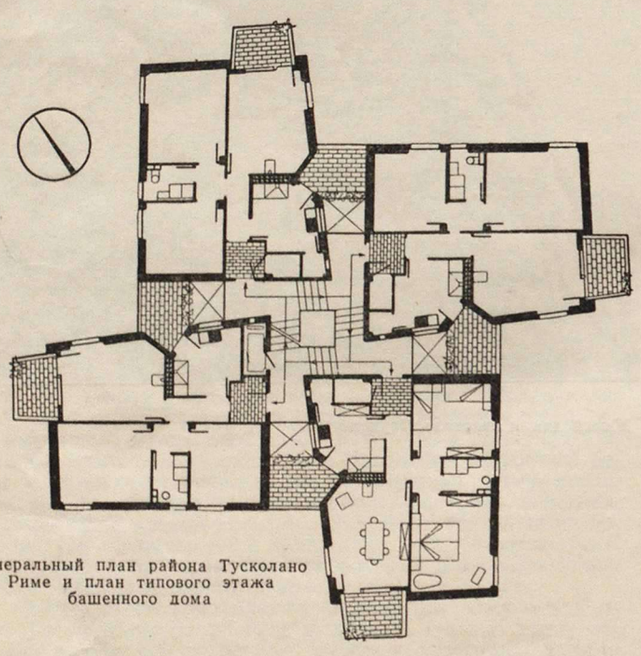
В Италии есть и фешенебельные буржуазно-аристократические районы, где жилые дома, предназначенные для состоятельной части населения и выстроенные на частные средства, отличаются большими удобствами и высокими эстетическими качествами. Здесь строятся дома с балконами, эркерами и лоджиями, заполненными разнообразными растениями. Застройка хорошо увязана с рельефом местности, что в какой-то мере может оправдать их надуманные причудливые формы. Игра объемов и светотени создает интересные, живые композиции. В качестве материалов для отделки стен и интерьеров здесь используется либо декоративный местный камень — травертин, либо мрамор, в большом количестве добываемый в Италии. Облицованные мрамором вестибюли богатых домов, разнообразное сочетание мрамора с деревом и местным камнем, скупо применяющаяся, но зато сильно воздействующая интенсивная окраска отдельных частей здания действительно создают богатую живописную картину, несмотря на то, что и здесь в ряде случаев имеет место скученность застройки, вызванная дороговизной участков и непропорционально малой шириной улиц.

И одновременно вырастают целые районы массового жилища, рассчитанного на низкооплачиваемые слои населения; их строительство осуществляется различными акционерными или страховыми обществами. Эти районы далеко не всегда отвечают требованию «наивысшей человечности архитектурных композиций», которое широко декларируется представителями «органической архитектуры».

Жилой дом к квартале Париоли

Жилые дома в Риме





Генеральный план района Тусколано в Риме и план типового этажа башенного дома

В богатых районах большая плотность застройки в значительной мере компенсируется большой площадью квартир, обитатели которых обычно занимают целые этажи, имеющие огромные террасы, внутренние дворы-сады, и не слишком страдают от близости соседних домов. Интересным примером жилого дома «для господ» (как называют в Италии дома в богатых кварталах) может служить дом «Турнесол», выстроенный архитектором Луиджи Моретти в 1950 г. Здание занимает угловой участок, ограниченный с двух сторон улицами и находящийся в буржуазно-аристократическом районе Рима — Париоли. В каждом этаже располагается по две комфортабельные квартиры. Для того чтобы обеспечить полную изоляцию квартир, «как в индивидуальном доме», между ними устроен разрыв, который разделяет дом на две половины. В нижнем этаже обе половины здания объединены обширным холлом, перекрытым сводами. Из холла лестница ведет в открытый внутренний дворик-атриум, куда выходят также гаражи и служебные помещения.

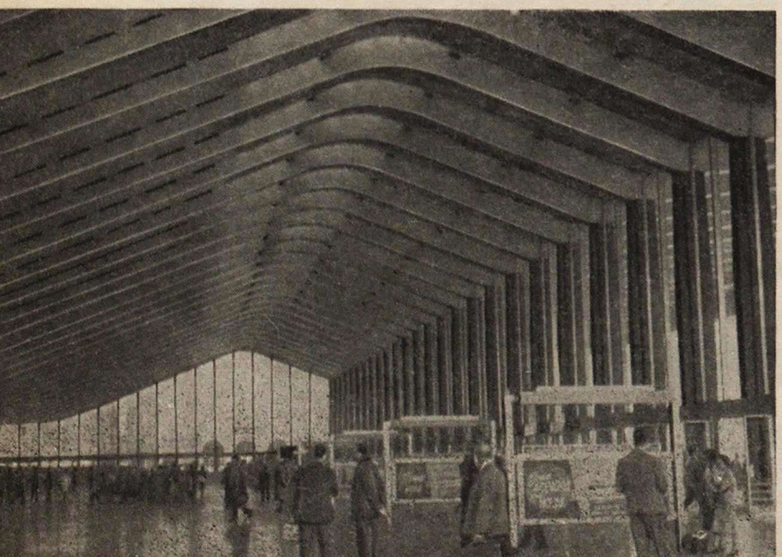
Здание «Турнесол» является ярким примером осуществления на практике основных положений теории «органической архитектуры». «В основе проекта,—пишет его автор,—лежали поиски пластического единства объема, поиски контраста наиболее освещенных плоскостей с наиболее затемненными, поиски синтеза, всегда существующего между концепцией логической и функциональной и концепцией идейной и пластической. Отсюда абсолютная строгость формы, которая выражена исключительно структурой, все элементы которой разработаны до мельчайших деталей при полной пластической свободе в трактовке архитектурной поверхности».

Автор этого проекта считает, что путем организации атриума, частично крытого, он придал зданию величие, почти торжественность. Для усиления торжественности весь нижний этаж облицован травертином, в который вставлены куски светлой мозаики с абстрактным рисунком. В последующих этажах железобетонная конструкция здания оставлена обнаженной как снаружи, так и внутри. При анализе этого здания можно ясно увидеть формалистические черты, присущие современному направлению в итальянской архитектуре. Планировка квартир в нем не отличается особыми удобствами, а тем более — экономичностью. Наличие разрыва между двумя половинами дома вряд ли способствует созданию наилучших бытовых условий; это, скорее, погоня за оригинальностью и внешним эффектом.

В аристократических районах, на наиболее дорогостоящих участках, дома расположены среди зелени вековых деревьев, часто на холмистом рельефе. Иначе обстоит дело в районах, застраиваемых в расчете на заселение малоимущими слоями населения. Так, например, сложная форма домов в районе Тусколано в Риме мешает хорошей организации внутриквартального пространства. При повышенной этажности перенаселенность квартала не может быть компенсирована интересной композицией функционально не оправданных архитектурных объемов.

В районах Тибуртино, Сан-Паоло, Тусколано строятся дома, которые затем штукатурятся и окрашиваются в яркие цвета. Надуманные звездообразные и пилообразные формы планов домов, тесно прижатых друг к другу, с выцветшими (от времени при недостаточно хорошем качестве работ) стенами вовсе не оправдывают тех прекрасных иллюзий, которые создают себе сторонники «органической архитектуры». Такая планировка скорее вызвана желанием архитектора создать формально оригинальную композицию, нежели истинной заботой о потребностях обитателей квартала.

«Стремление сделать что-либо новое любой ценой. Наибольшая, почти коммерческая необходимость для архитектора заключается в том, чтобы непрестанно обновляться самому, безостановочно создавать собственную архитектуру... Общие идеи оттесняются назад в страшной, борьбе за существование, которую архитектор вынужден вести...», — эти слова одного из современных французских архитекторов можно целиком отнести к многим районам массового жилищного строительства в Италии. Неудобства в организации быта обитателей массовых жилых домов (отсутствие внутриквартальных площадок для детей; недостаток внутриквартальной зелени, столь необходимой в жарком климате Италии; пыль и грязь вследствие чрезмерной перенаселенности квартала) снижают тот эффект, который производят оригинальная схема генерального плана и объемно-пространственная композиция квартала. Сложная, неэкономичная конфигурация домов еще более увеличивает стоимость квартир, оплата которых и без того



← Вокзал Термини в Риме

съедает более чем одну треть месячного заработка их обитателей.

Среди многочисленных примеров формалистичной планировки кварталов массовой застройки в Риме и в других городах Италии необходимо, однако, выделить планировку и застройку тех кварталов, в которых итальянские архитекторы смогли добиться высоких качественных результатов. В частности это относится к некоторым районам новой застройки Милана.

Миланские архитекторы, меньше связанные догматическими положениями теории «органической архитектуры», проявляют известную гибкость в своих практических работах. Признавая необходимость максимального учета местных условий страны и национальных традиций, они не стремятся к обязательному применению криволинейных очертаний планов зданий и сложных архитектурных форм, если это не оправдывается необходимостью. Ограниченные общими условиями капиталистической системы — материальными и социальными различиями потребителя, частной собственностью на землю, необходимостью выполнить требование заказчика и т. п., — они по возможности стремятся как можно рациональнее решить поставленную перед ними задачу.

Как пример удачной планировки и застройки можно привести район Комазина в Милане, начатый строительством в 1955 г. и в большей свой части уже осуществленный. Здесь использованы отличительные особенности композиции итальянского жилого дома, общие для всех исторических периодов. Они заключаются в связи внутреннего пространства дома с внешней средой. В мягком климате Италии жизнь населения протекает как внутри, так и вне дома, на террасах и площадях, во внутриквартальных скверах и т. п. Лоджии и перголы, внутренние дворики и портики включают внутреннее пространство жилого дома в жизнь города.

В квартале Комазина здания расположены на относительно плоском рельефе; площадь, отведенная под застройку, достаточно обширна. Внутриквартальные площадки, озеленение, обслуживание — все это сделано продуманно и удобно. Школа, детский сад и ясли расположены в середине квартала. При этом, конечно, самое центральное место занимает церковь, являющаяся как бы идеологическим центром района, что подчеркнуто ее формой и высотой.

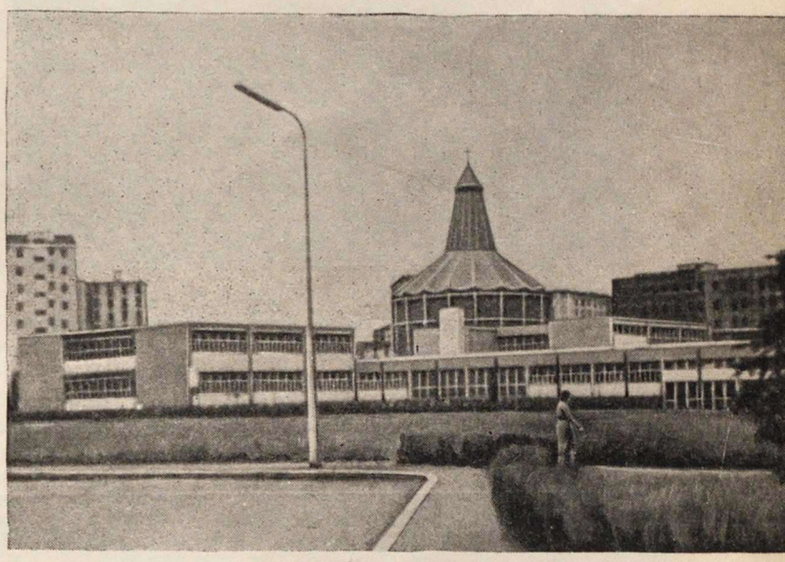
Дома в квартале поставлены просторно, на достаточном расстоянии друг от друга. Они снабжены балконами и лоджиями, планировка квартир в них проста и удобна; отсутствуют надуманность и изломанность внешних форм. Деревянные жалюзи, частично закрывающие лоджии и балконы, удобны для пользования; они окрашены в различные цвета, оживляющие некоторую монотонность, возникающую при их обилии. Расстановка домов на участке, озеленение между домами, включение в архитектуру района малых форм, удачная организация внутренних дворов — создают здесь живописную, гармоничную композицию и увязаны с историческими традициями итальянской архитектуры.

Новые конструктивно-пространственные решения, широко распространенные в промышленных и административных сооружениях северной Италии, встречают поддержку больших фирм, заинтересованных в том, чтобы их фабрики, конторские и жилые здания осуществлялись по проектам наиболее известных архитекторов и отличались от сооружений других фирм. Особенно выделяются здания, построенные фирмой Оливетти, в которых чувствуется общая установка, с которой вынужден считаться архитектор.

Одним из наиболее красивых зданий, построенных фирмой Оливетти, является конторское здание в Милане (архитекторы Бернаскони, Фиокки и Ниццоли), сооруженное в 1954 г. по последнему слову техники с применением новейших материалов. Несущая конструкция главного корпуса состоит из железобетонных колонн, оставленных в первом этаже открытыми, благодаря чему обеспечивается связь между улицей и внутренним садом. Здание ориентировано с севера на юг. Конторские помещения имеют сплошное остекление; южная стеклянная стена, выходящая в сторону улицы, защищена от солнца вертикальными передвижными щитками из алюминия, которые открываются и закрываются по мере надобности. В помещениях много света и воздуха, здание как бы растворено в окружающей его среде. В зданиях завода Оливетти в Поццуоли, наряду с функционально оправданной планировкой, также много внимания уделено связи сооружений с природой, обилию в них воздуха, света и т. п.

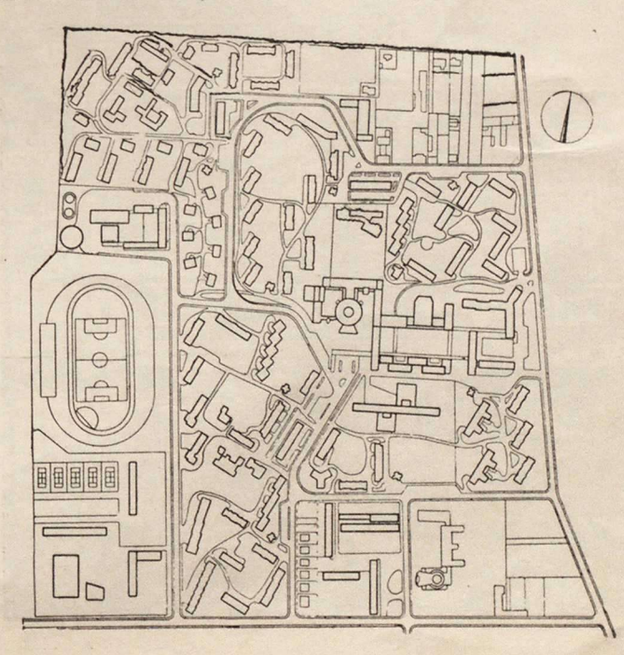
Выдающиеся конструктивно-пространственные сооружения построены в Италии инженером-архитектором Пьером Луиджи Нерви. Стадионы, ангары, выставочные залы, выполненные по его проектам, отличаются новыми статическими и конструктивными системами, на основе которых

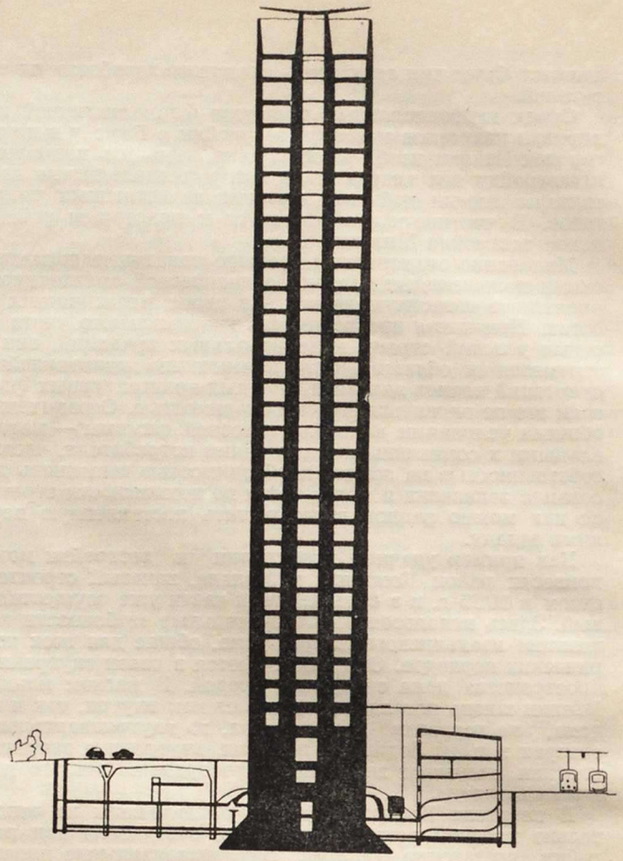
Новый квартал жилых домов в Милане



Квартал Комазина в Милане. Школа, детский сад и церковь

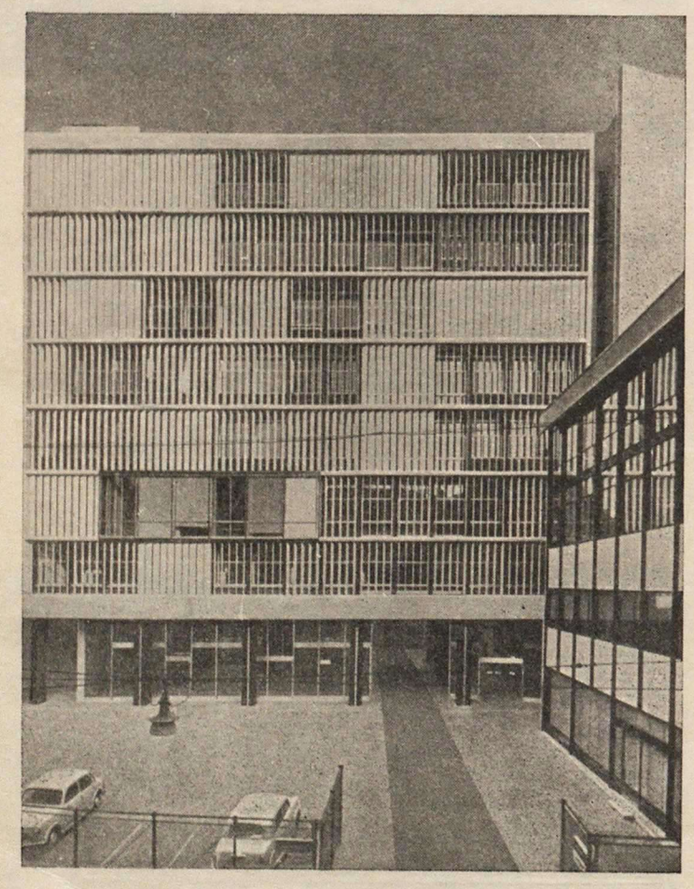
Планировка квартала Комазина в Милане





Здание фирмы Пирелли в Милане. Инженер-архитектор П. Л. Нерви

Здание фирмы Оливетти в Милане. Архитекторы А. Бернаскони, А. Фиокки, М. Ниццоли



Нерви создает новые структурные формы. К числу его последних, по времени, сооружений относится новое здание Управления концерна заводов Пирелли, в котором автор отказался от обычной схемы сталебетонного каркаса и нашел новые конструктивные и архитектурные формы. По своим теоретическим взглядам Нерви занимает средние позиции между современными рационалистами Милана (условно назовем их так) и представителями «органической архитектуры».

Нерви призывает к созданию архитектуры, которая, опираясь на технику, должна использовать продукцию всех областей промышленности. Однако он чувствует, что в настоящее время, с одной стороны, благодаря обширному строительству, с другой стороны, вследствие конкуренции, итальянской архитектуре вновь угрожает опасность формализма. «Я имею в виду опасность ложного структурализма, — пишет он, — который вместо того, чтобы быть естественной материализацией конструктивных и статических требований, берет курс на формалистические предположения, которые могут даже и не соответствовать статическому состоянию проблемы. Другими словами — опасность структурализма, который рождается вне статико-конструктивной проблемы, вместо того чтобы исходить изнутри».

Будучи одним из выдающихся конструкторов современности, понимая опасность, как он называет, «ложного структурализма», и выступая против формализма, Нерви, однако, сам иногда становится на путь формалистических поисков оригинальных форм, применяя сложные конструктивные системы в тех случаях, когда в этом нет никакой необходимости, а только для того, чтобы создать оригинальную вещь.

Мы кратко остановились на основных теоретических направлениях в современной архитектуре Италии и на примерах практического применения их основных положений в строительстве. Не следует, однако, представлять себе, что в Италии уже совершенно изжиты всякие эклектические направления, и строятся только лишь интересные, современные здания. Так, же, как и в других странах Западной Европы, в Италии продолжается полемика между различными новыми и старыми направлениями и строится большое количество сооружений, не представляющих интереса для современного архитектора.

ОБСУЖДЕНИЕ НОВЫХ ПРОЕКТОВ ШКОЛ

Правление Союза архитекторов СССР совместно с Институтом общественных зданий Академии строительства и архитектуры СССР провело творческое обсуждение новых типовых проектов зданий школ и школ-интернатов для строительства в несейсмических районах РСФСР и Украины. В совещании принял участие широкий круг специалистов — архитекторы, инженеры, педагоги, врачи — из Москвы, Киева, Ленинграда и других городов страны.

Выступивший на совещании директор Института общественных зданий и сооружений АСиА СССР Г. Градов отметил, что строительство школьных зданий по уровню индустриализации пока еще отстает от жилищного строительства. На одной и той же строительной площадке возводятся и современные жилые здания из крупных панелей, и архаические по конструкциям здания школ.

Для успешного развития школьного строительства необходимы новые типовые проекты школ и школ-интернатов и широкая индустриализация строительства.

Участники совещания рассмотрели более 50 проектов школьных зданий, разработанных ведущими проектными институтами: Гипропросом, Гипроградом, Ленпроектом, САКБ, институтами АСиА СССР, и приняли практические рекомендации для дальнейшей работы в области проектирования и строительства школ.

Обоснованный выбор конструктивных схем и объемно-планировочных параметров, межвидовая унификация каркасно-панельных конструкций — одно из важных условий дальнейшего развития индустриального строительства. Для строительства школ следует принимать конструктивную схему с несущим каркасом и навесными панелями, элементы которой включены Госстроем СССР в номенклатуру изделий, выпускаемых промышленностью строительных материалов. Разработку типовых проектов школьных зданий с несущими наружными стенами из крупных панелей следует признать нецелесообразной, так как панели высотой 3,3 м не применяются в жилых домах.

Наряду с внедрением прогрессивных конструкций в школьном строительстве нужно применять новые отделочные материалы (пластики, органическое стекло и другие).

Проектировщикам необходимо более строго учитывать климатические, сейсмические условия, а также возможности использования местных строительных материалов.

При разработке архитектурно-планировочных решений и генеральных планов участков должны предусматриваться очередность строительства школьного комплекса, возможность использования зданий под школы продленного дня и учебные корпуса школ-интернатов. Должен широко применяться принцип универсального использования различных помещений.

На совещании указывалось также, что следует обратить серьезное внимание на создание красивого и выразительного внешнего облика школьных зданий, добиваться высоких архитектурно-художественных качеств интерьеров, помня о том, что школа играет важнейшую роль в воспитании эстетического вкуса детей.

СОВЕЩАНИЕ ПО ПЛАНИРОВКЕ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ РАЙОНОВ

В Таллине состоялось межреспубликанское совещание по вопросам планировки сельскохозяйственных районов в Латвии, Литве, Эстонии и Белоруссии. Совещание было организовано Союзом архитекторов Эстонской ССР совместно с республиканским Научно-техническим обществом сельского и лесного хозяйства МСХ Эстонской ССР. Участники совещания отметили важность и актуальность районной планировки для республик Прибалтики и Белоруссии, так как именно районная планировка даст возможность на научной основе осуществить окончательный переход от исторически сложившейся хуторской системы к расселению в крупных благоустроенных поселках городского типа. На совещании были сделаны сообщения о состоянии проектно-планировочных работ по районной планировке в каждой республике. В Белоруссии в институте Белгипросельстрой составляются схемы для 15 районов. В Латвии Управлением землеустройства МСХ республики и институтом Латгипросельстрой начаты работы для семи районов. В Эстонии Главным управлением строительства электростанций МСХ республики разработан упрощенный вариант районной планировки одного района. В Литве принят иной метод организации работы. Сейчас там разрабатывается генеральная схема районной планировки, в которой важнейшие узловые вопросы (уточнение границ районов, размещение промышленности, специализация сельского хозяйства по зонам, расселение) будут решены в масштабе всей республики.

На совещании были приняты конкретные предложения по развитию районной планировки.

- 5933

ЦЕНА 80 КОП.