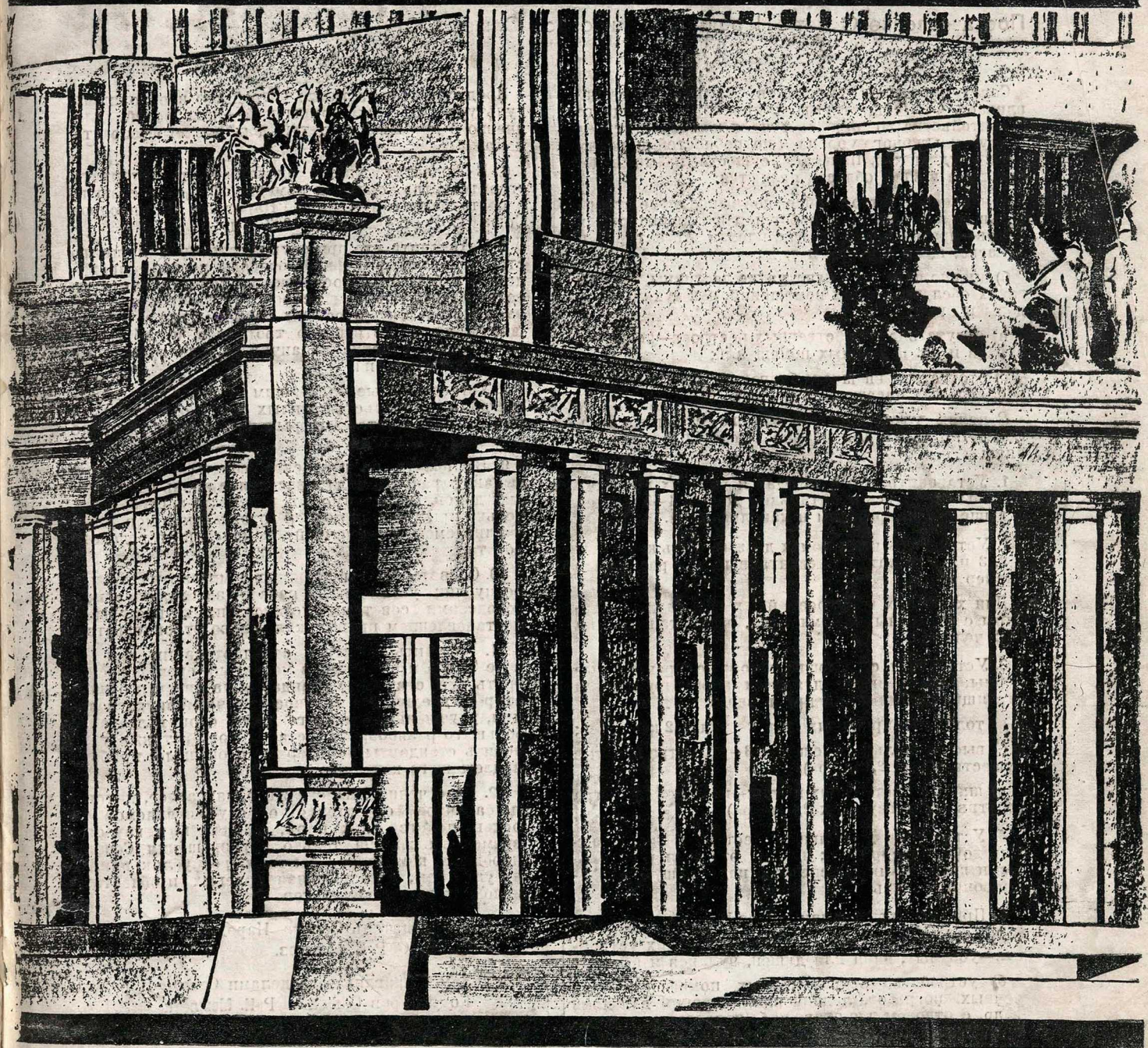


СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

1
Библиотека
имени
В. И. Ленина
СССР



1 9 . 4 . 3 4

ИЗДАНИЕ МОССОВЕТА

ОБ УЛУЧШЕНИИ ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР

Совет народных комиссаров Союза ССР устанавливает, что существующая практика жилищного строительства во многих случаях не соответствует росту культурного уровня и потребностей широких масс трудящихся. Наиболее существенными недостатками в этой области являются:

а) низкое качество и небрежное выполнение строительных и отделочных работ при постройке жилых домов—протекающие крыши, плохая штукатурка и окраска, щели в полах и т. д.;

б) низкие потолки и окна, узкие лестницы, теснота таких обслуживаемых помещений, как кухни, коридоры и проч.;

в) отсутствие хозяйственных построек—погребов, сараев и др. подсобных помещений;

г) отсутствие внешнего благоустройства—тротуаров, зеленых насаждений и проч.

В целях улучшения жилищного строительства, Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Установить, что в городах и рабочих поселках должны строиться капитальные дома в 4—5 этажей и выше с водопроводом и канализацией.

2. Установить, что в домах должны быть квартиры в 2, 3 и 4 комнаты, рассчитанные на различный размер семьи.

Для холостых и малосемейных устраивать квартиры с отдельными комнатами, рассчитанными на 1—2 человек.

3. Установить следующие основные строительные нормы, обязательные для всех проектирующих и строящих организаций при возведении домов:

а) толщина кирпичных стен не менее 2 кирпичей;

б) высота жилых помещений 3—3,2 метра (против существующих 2,8 метра);

в) ширина лестничных клеток—не менее 2,8 метра (против существующих 2,4 метра).

4. Устройство деревянных лестниц в многоэтажных домах воспретить; между этажами и отдельными квартирами обеспечить надлежащую звуко-непроницаемость.

5. При проектировании домов предусматривать.

а) оборудование в квартирах внутренних устройств—уборных, ванн или душей, чуланов и проч.

б) устройство хозяйственных помещений—прачечных, погребов, ледников, помещений для дров и др. с отводом для этого либо подвальных и полуподвальных этажей, либо специально построенных служб.

Предусматривать также устройство необходимых культурно-бытовых помещений—для яслей, для дневного пребывания детей дошкольного возраста и пр.

6. В проектах жилых зданий предусматривать строительство торговых помещений в соответствии с постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 4 декабря 1933 года.

7. Установить, что при осуществлении жилищного строительства в первую очередь должны проводиться работы по водоснабжению, канализации, подводке электроэнергии, устройству дорог к застраиваемому участку и работы по замощению и освещению улиц. Устройство тротуаров и работы по озеленению участка заканчивать одновременно с окончанием здания.

8. Установленные настоящим постановлением нормы для строительства жилых домов отнести к домам, строительство которых будет начато после 1-го июля 1934 года.

9. Возложить на городские советы обязанность выдавать разрешения на заселение вновь выстроенных домов, независимо от ведомства-застройщика, только при условии полной готовности домов, устанавливаемой приемочной комиссией городского совета.

10. Обязать Советы народных комиссаров союзных республик установить надзор за выполнением городских советами установленных настоящим постановлением правил жилищного строительства.

11. Поручить Комитету стандартизации при Совете Труда и Обороне в месячный срок пересмотреть существующие стандарты на двери и окна в сторону увеличения прочности, лучшей звукоизоляции, улучшения внешнего вида окон и дверей и большего разнообразия стандартов, а также обновить стандарты на дверные и оконные приборы надлежащего качества.

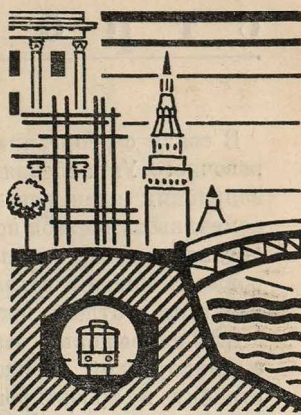
12. Облегченное, малоэтажное, каркасное, щитовое и барачное строительство, осуществляемое на основе действующих норм, допускать в качестве временных жилищ только с разрешения Советов народных комиссаров союзных республик или, по их указанию, с разрешения краевых и областных исполнительных комитетов.

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР **В. Молотов**.

Зам. Управляющего делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР **И. Межлаук**.

Москва, Кремль,
23 апреля 1934 г.

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ



4

XI ГОД ИЗДАНИЯ

1934

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ МОСКОВСКОГО СОВЕТА Р И КД



Повысить качество жилищного строительства

„Очаги заразы, позорнейшие норы и ямы,— писал в свое время Фридрих Энгельс,— в которые капиталистический способ производства загоняет каждую ночь наших рабочих, — они не уничтожаются, они только... перемещаются! Та же экономическая необходимость, которая создала их в одном месте, создает их в другом. И пока существует капиталистический способ производства, до тех пор глупо пытаться решать в отдельности жилищный или какой либо другой общественный вопрос, затрагивающий судьбы рабочего. Решение состоит только в уничтожении капиталистического способа производства, в присвоении самим рабочим классом всех средств существования и средств труда“.

Эти слова Фридриха Энгельса приобретают особое значение сейчас, когда всякий самым наглядным образом на ходе нашего социалистического строительства и положении зарубежного пролетариата может убедиться в их неопровержимости. В капиталистической России рабочие жили в исключительно тяжелых жилищных условиях. Кто не помнит „очагов заразы, позорнейших нор и ям“, которыми были застроены все без исключения рабочие поселки и промышленные города царской России?

В прославленной, „культурной“ Европе, в передовых капиталистических странах мы видим картины совершенно такие же. При наличии громадного количества больших, удобных, прекрасных и пустующих домов в Берлине, Вене и других городах, в рабочих кварталах усиленно роятся землянки и строятся лачуги. И только в нашей стране, где пролетариат держит власть в своих руках, развернуто грандиозное жилищное строительство. У нас сносятся целые кварталы старых лачужек и землянок, а на место них воздвигаются большие, просторные дома, которые заселяются рабочими. На Урале, в Донбассе, Украине и других местах снесены десятки тысяч таких очагов заразы.

Рабочее жилищное строительство в Советской стране развернулось широким, невиданным в истории фронтом и с каждым днем оно расширяется все больше и больше. В течение первой пятилетки мы выстроили свыше 27 млн. м². Во второй же пятилетке будет построено 64 млн. м² площади. Это значит, что во второй пятилетке миллионы людей получат новые квартиры. Чтобы нагляднее представить себе наши достижения в области жилищного строительства, необходимо отметить, что в Донбассе, например, жилищный фонд за первую пятилетку увеличился почти в два раза, а на Урале в два с половиной раза.

На строительство жилых домов в Москве в 1934 году будет затрачено около 200 млн. рублей, а всего во 2-ой пятилетке—1360 млн. рублей.

В стране Советов, где с корнем уничтожен капитализм, в грандиозных масштабах жилищного строительства осуществляются пророческие слова Фридриха Энгельса.

Но вместе с ростом страны Советов растут и культурные потребности масс, требующих всемерного улучшения и повышения качества строительства жилищ.

В связи с этим 23 апреля 1934 года Советом Народных Комиссаров Союза ССР вынесено постановление, которым предусматривается значительное улучшение наших строящихся жилищ. Толщина кирпичных стен должна быть не менее двух кирпичей; высота жилых помещений 3—3,2 м (против существующих 2,8 м); ширина лестничных клеток 2,8 м (против существующих 2,4 м), внутреннее оборудование квартир должно предусматривать все необходимые удобства, при домах должны быть оборудованы хозяйственные пристройки, произведены зеленые насаждения, отделочные работы должны быть произведены самым тщательным образом, между квартирами и комнатами должна быть обеспечена надлежащая звуко-непроницаемость и т. д.

Вопрос о качестве нашего жилищного строительства вносится в порядок дня со всей резкостью. Наши строители должны немедленно учесть выдвинутые перед ними новые требования и в соответствии с решением Совета Народных Комиссаров улучшить свою работу. С другой стороны массы рабочих должны включиться в борьбу за лучшее качество жилищного строительства, за реализацию нового постановления рабоче-крестьянского правительства, предусматривающего дальнейший значительный рост культурно-бытового благосостояния трудящихся масс.

П л а н и р о в к а и п р о е к т и р о в а н и е

с т р о и т е л ь с т в а М о с к в ы

В связи с реорганизацией Архитектурно-Планировочного Управления и Моспроекта, руководство вопросами планировки, проектирования и отвода земельных участков под застройку перешло к вновь организованным отделам Моссовета: отделу планировки г. Москвы, отделу городских земель и отвода участков и отделу проектирования.

Для разрешения основных вопросов, связанных с планировкой города, отводом участков под застройку и проектированием зданий, а также для рассмотрения и утверждения наиболее крупных проектов планировки и сооружений, имеющих общемосковское значение, Московским Городским Комитетом ВКП(б) и Моссоветом была организована постоянно действующая Комиссия Моссовета по вопросам архитектуры и планировки гор. Москвы (Арплан).

П л а н и р о в к а

Отдел планировки ведет разработку нового плана г. Москвы.

В конце прошлого года разработанные отделом предварительные материалы по планировке г. Москвы подверглись специальной экспертизе и обсуждению на заседании Комиссии по вопросам архитектуры и планировки г. Москвы.

Комиссия Арплана поручила Отделу планировки впредь до разработки детального проекта планировки г. Москвы, составить на основе материалов и заключений экспертизы основные положения планировки Москвы (территория, расселение, схема и направление развития города, транспорт, водная система и т. п.) с красными линиями планировки основных магистралей города. Эти тезисы с сформулированными в них основными установками по планировке города должны предопределить политику и практику застройки города, направления ее и развития всего города на ближайший отрезок времени и, с другой стороны, послужить основой для разработки детального проекта планировки г. Москвы.

Эта работа отделом планировки в настоящий момент закончена и, в ближайшее время, основные положения по планировке г. Москвы будут рассмотрены в Комиссии Арплана и представлены на окончательное утверждение Президиума Моссовета и Московского Городского Комитета ВКП(б).

Особенностью работы Отдела планировки Моссовета, в отличие от работы ликвидированного Архитектурно-Планировочного Управления, является то, что в своей работе отдел опирается на планировочные мастерские, прикрепленные к определенным магистралям города.

Созданы и работают следующие мастерские:

№ 1 — магистраль ул. Горького — Ленинградское шоссе — руководитель проф. Чернышов С. Е.

№ 2 — магистраль Дворца Советов — руководители арх. Иофан Б. М. и арх. Щуко В. А.

№ 3 — магистраль Солянка — Таганка — Остاپовское шоссе — руковод. проф. Гинзбург М. Я.

№ 4 — магистраль Сретенка — 1-я Мещанская — Ярославское шоссе — руководитель проф. Бархин Г. Б.

№ 5 — магистраль Ордынки — Пятницкая — Ново-Кузнецкая — Дубининская — руковод. арх. Ладовский Н. А.

№ 6 — магистраль Маросейка — Покровка — руковод. арх. Курт Мейер и арх. Коган.

№ 7 — магистраль Мясницкая — Краснопрудная — Русаковское шоссе — рук. арх. Маят В. М.

№ 8 — магистраль Арбат — Дорогомилово — Можайское шоссе — руководит. арх. Мешков А. И.

№ 9 — пригородная зона — арх. Бабуров В. В.

№ 10 — магистраль Дмитровка-Новослободская — руковод. арх. Кондрашев Б. А.

№ 11 — магистраль Якиманка — Калужская — руковод. арх. Николаев И. Н.

№ 12 — центр города и набережные Москва-реки — руководитель проф. Семенов В. Н.

Планировочная мастерская по существу является первичным звеном в планировке города. Ее обязанности: определить красные линии расширения магистральных улиц и прилегающих к ним небольших улиц и переулков, следить за строгим соблюдением этих линий застройщиками участков, составить детальные конкретные проекты перепланировки улиц и площадей, дать архитектурное задание на разработку проекта при застройке отдельных участков, исходя из общих соображений по оформлению площади или улицы, где ведется данная застройка и участвовать в рассмотрении и утверждении проектов отдельных зданий. В задачу мастерской входит также и определение направления и очередности застройки отдельных участков магистрали, исходя из задачи скорейшего архитектурного оформления и перепланировки отдельных наиболее центральных и законченных кусков территории города.

Первую часть работы планировочные мастерские в основном закончили. Мастерскими разработаны основные установки и необходимые расчеты по реконструкции магистральных улиц и набережных города. В ближайшее время, доклады руководителей мастерских об основных установках по планировке основных магистралей будут заслушаны на комиссии Арплана.

П р о е к т и р о в а н и е

Разработка конкретных проектов нового строительства Москвы ведется в основном специально созданными двенадцатью проектными мастерскими Моссовета, работающими под руководством таких мастеров, как архитекторы: Жолтовский, Щусев, Фомин, Голосов П., Фридман, Колли, Мельников, Весниц В. А., Голосов П., Кокорин, Крюков. Создание мастерских преследовало цель максимального использования лучших архитектурных сил, объединения молодых архитекторов в мастерских, где бы они под руководством квалифицированных ма-

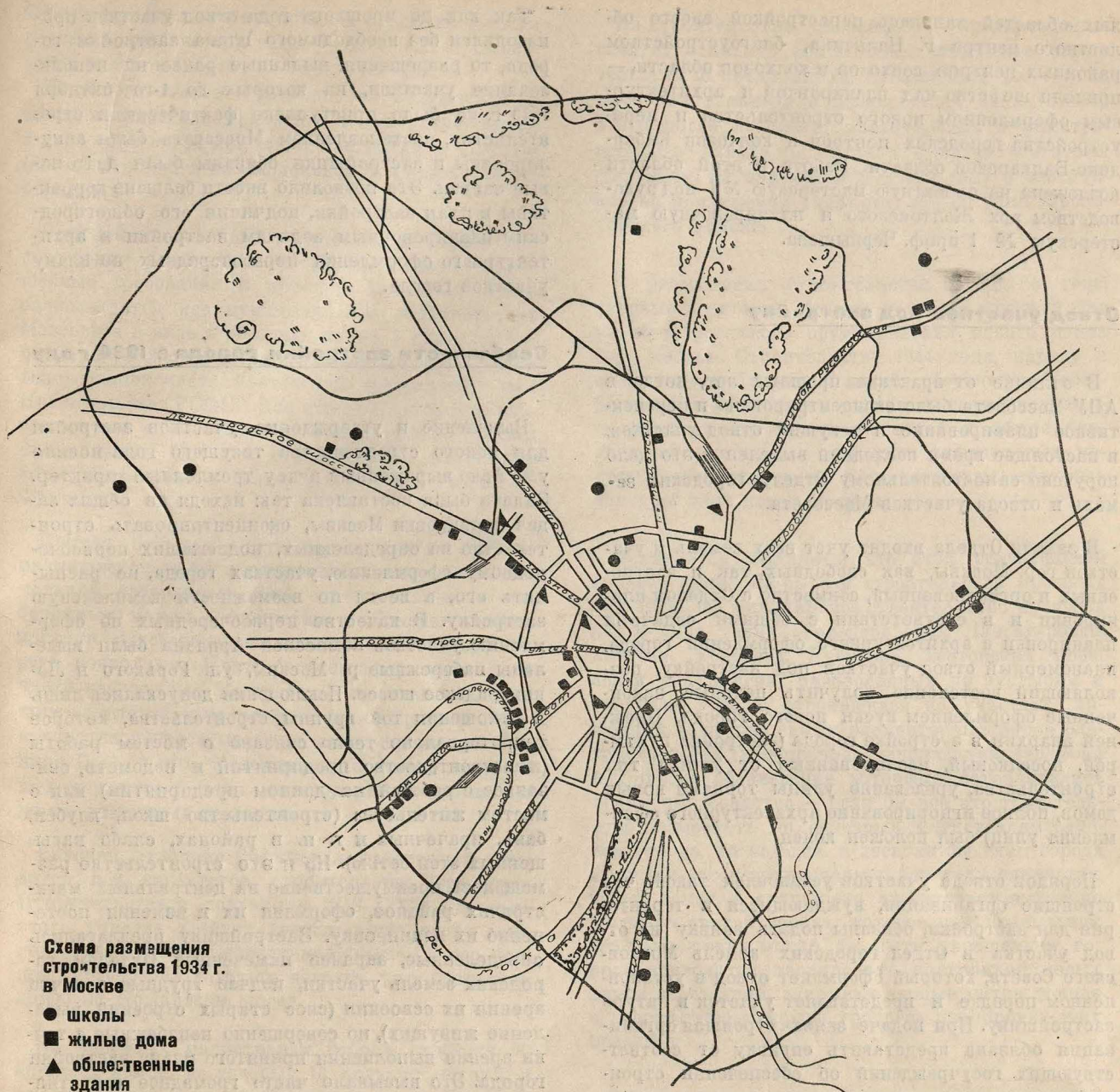


Схема размещения строительства 1934 г. в Москве

- школы
- жилые дома
- ▲ общественные здания

стеров могли бы наилучшим образом овладеть техникой проектирования и дать высококачественные архитектурные проекты зданий. Выделение специальных помещений, создание всех условий для плодотворной работы по проектированию, позволили коренным образом изменить условия работы многих архитекторов, которые до этого были слабо привлечены к работе по проектированию и копошились в своих кустарных, домашних „мастерских“, отрываясь в своей работе от живой действительности и новых требований архитектуры.

Объединение архитекторов в мастерской преследует лишь одну цель — создание лучших условий для работы и для получения более высококачественной продукции. Внутри мастерской проектировка ведется каждым архитектором или группой архитекторов в отдельности, без какой бы то ни было обезлички. Все авторские права сохраняются за архитектором — автором проекта. Он заключает договор с заказчиком, отвечает за сроки его выполнения и за качество, получая квалифицированную консультацию со стороны руководителя мастерской. На общие отчисления из гонорара ав-

торов содержится мастерская, находящаяся на полном хозрасчете.

Руководство и наблюдение за работой проектных мастерских, организация помощи им, рассмотрение разработанных в мастерских проектов и т. д., осуществляются Отделом проектирования Моссовета.

К настоящему моменту проектные мастерские развернули большую работу, заключив договора на проектирование основной массы нового строительства 1934 года в Москве.

В тех случаях, когда имеются чрезвычайно ответственные с точки зрения архитектурного оформления участки, как, например, комплексная застройка Смоленской, Котельнической и Гончарной набережных и т. п. проектирование ведется в порядке соревнования рядом мастерских, чтобы обеспечить действительно высококачественное выполнение проектов застройки этих ценных участков. Ряд мастерских, кроме того, ведет разработку проектов строительства и в других городах, как, например, в Свердловске, Тифлисе, и др.

В частности, Московский Городской Комитет ВКП(б) и Моссовет, учитывая, что Кабардино-Балкарская область одна из первых националь-

ных областей занялась перестройкой своего областного центра г. Нальчика, благоустройством районных центров, совхозов и колхозов области, — приняли шефство над планировкой и архитектурным оформлением нового строительства и переустройства городских центров и колхозов Кабардино-Балкарской области. Работа в этой области возложена на проектную мастерскую № 1 под руководством арх. Жолтовского и планировочную мастерскую № 1 проф. Чернышева.

Отвод участков под застройку

В отличие от практики прошлых лет, когда в АПУ Моссовета было сконцентрировано и перспективное планирование и текущий отвод участков, в настоящее время последний выделен и это дело поручено самостоятельному Отделу городских земель и отвода участков Моссовета.

В задачи Отдела входит учет всех земель и участков гор. Москвы, как свободных, так и застроенных и организованных, совместно с Отделом планировки и в соответствии с общими задачами планировки и архитектурного оформления города, планомерный отвод участков под застройку, позволяющий постепенно получить цельные, законченные оформлением куски нового города. Препятствием в застройке города (застройка пустырей, поселковый, изолированный от улицы тип строительства, уродование улицы торцами новых домов, полное игнорирование архитектурного оформления улиц) был положен конец.

Порядок отвода участков установлен такой, что строящие организации, нуждающиеся в территории для застройки, обязаны подать заявку на отвод участка в Отдел городских земель Московского Совета, который оформляет отвод в установленном порядке и представляет участок в натуре застройщику. При подаче заявки строящая организация обязана представить справку от соответствующих госучреждений об обеспечении строительства лимитами, средствами и материалами, а также обязательство о сроках начала строительства и его окончания.

Все эти условия, а также и другие, вытекающие из факта отвода участка и, в частности, сроки представления проекта, оформления участка и т. п. вносятся в соответствующий договор, заключаемый отделом со строящей организацией.

Отдел городских земель ведет по заключенным договорам строгое наблюдение за своевременным выполнением застройщиками взятых на себя по договору обязательств и будет привлекать к строжайшей судебной и административной ответственности, вплоть до изъятия участка, за нарушение условий договора.

Утверждение проектов на застройку участков, отведенных Отделом городских земель и отвода участков, возложено на Отдел проектирования Московского Совета. Без справки, подписанной начальником отдела проектирования об утверждении проекта, ни одна из строительных организаций не имеет права приступать к производству строительных работ

Так как до прошлого года отвод участков производился без необходимого плана застройки города, то разрешения, выданные ранее на использование участков, на которых до 1-го октября 1933 г. не было приступлено фактически к строительству, постановлением Моссовета были аннулированы и застройщики обязаны были дать новые заявки. Это позволило внести большие коррективы в план застройки, подчинив его общегородским планировочным задачам застройки и архитектурного оформления первоочередных по плану участков города.

Особенности застройки города в 1934 году

Выделение и утверждение участков застройки для нового строительства текущего года носило уже ярко выраженный целеустремленный характер. Задача была поставлена так: исходя из общих задач планировки Москвы, сконцентрировать строительство на определенных, подлежащих первоочередному оформлению, участках города, не распылять его, а вести по возможности комплексную застройку. В качестве первоочередных по оформлению участков Комиссией Арплана были выделены набережные р. Москвы, ул. Горького и Ленинградское шоссе. Исключения допускались лишь в отношении той группы строительства, которое территориально тесно связано с местом работы (жилостроительство предприятий и ведомств, связанное с работой на данном предприятии) или с местом жительства (строительство школ, клубов, бань, прачечных и т. п. в районах, слабо насыщенных этой сетью). Но и это строительство размещалось преимущественно на центральных магистральных районах, оформляя их и изменяя постепенно их планировку. Застройщику предлагались определенные, заранее намеченные Отделом городских земель участки, подчас трудные с точки зрения их освоения (снос старых строений, выселение живущих), но совершенно неизбежные с точки зрения выполнения принятого плана застройки города. Это вызывало часто громадное сопротивление отдельных застройщиков, привыкших похозяйски распоряжаться в Москве, застраивать пустыри, дворы внутри кварталов, переулки и тупики города и не желающих идти на некоторые жертвы, связанные с реконструкцией Москвы. Это сопротивление нужно было сломить и заставить их приступить к освоению выделенных участков под угрозой лишения их вообще возможности строить в Москве.

Принятый план отвода участков под строительство текущего года, позволил разместить строительство следующим образом:

Из общей стоимости строительства, примерно, около 35% строительства размещается на набережных около 55% — на основных магистралях города. Таким образом, около 90% строительства 1934 года будет вестись на набережных и магистральных улицах. Эти цифры относятся к объему в 120 млн. рубл. с площадью в 400 тыс. м², выстраиваемой в виде 85 крупных домов со средней стоимостью около 1,5 млн. руб. В основной своей массе строительство будет вестись в течении двух строительных сезонов 1934-35 г.г. Освоение участков

потребуется сноса старых домов и строений с выселением в две очереди около 9 тыс. чел., проживающих в старых домах на этих участках.

Из общего объема строительства ведущегося на набережных, около половины домов размещаются в виде большой комплексной застройки у Дорогомиловского моста на Смоленской и Ростовской набережных.

Богатый возвышенный рельеф левого берега Москва-реки в этой части города предъявляет повышенные требования к проекту застройки. Здесь располагается все муниципальное строительство Моссовета в виде 4 крупных домов, 3 дома жилищно-операции, 2 жилых дома НКТяжпрома и на самой возвышенной части Ростовской набережной — дом Правительства РСФСР. Все строительство проектируется как комплексное с общим архитектурным оформлением. Проекты строительства заканчиваются разработкой в мастерских арх. Щусева и арх. Фридмана.

Другая большая часть строительства 1934 г. размещается на Котельнической, Гончарной и Причальной набережных (33% строительства на набережных между Устьинским и Краснохолмским мостами. Здесь такой же возвышенный рельеф берега, позволяющий дать богатое оформление этой части набережных. Застройка — комплексная с общим архитектурным оформлением. Проекты строительства разрабатываются мастерскими арх. Веснина В. А. и арх. Мельникова. На этих набережных строятся 3 дома жилищно-операции и 6 жилых домов различных ведомств.

Наконец, половина Софийской набережной отводится под гигантское строительство 2-го дома Правительства и гостиницы ЦИК СССР. Освоение этого участка требует прежде всего сноса многих старых домов с населением свыше 1,5 тыс. чел. для переселения которых ведется уже постройка домов на Можайском шоссе.

На основных магистралях города строятся 50 крупных домов, из которых 13 больших зданий, в том числе и 2 дома специалистов, по ул. Горького и Ленинградскому шоссе. Это не комплексное строительство, но интервалы между вновь строящимися домами настолько незначительны, что общее впечатление от ул. Горького по окончании строительства будет как от новой реконструированной магистрали.

Из строительства, связанного с предприятиями следует отметить комплексное жилищное строительство 10 предприятий Сталинского района на шоссе Энтузиастов с оформлением обеих сторон этого шоссе в районе Дангауэровки и жилищно-строительство завода им. Сталина в связи с его расширением, начинаемое в текущем году с застройкой на протяжении ряда лет новых улиц Пролетарского района.

В размещении строительства текущего года, впервые в истории Москвы, делается крупный шаг на пути реального осуществления нового плана гор. Москвы. Строительство 1934 года, наряду с сооружением Дворца Советов, гостиницы Моссовета и других крупных строений, а также ведущаяся реконструкция ряда площадей и общее благоустройство города — создание асфальтовых мостовых, озеленения и т. п. дают уже основные контуры лица новой Москвы.

Приходится сожалеть, что этой сознательной волевой линии не было в строительстве прошлых лет. Если бы миллиардное строительство прошлых лет в виде таких „городков“, как Дангауэровка, Хавская, Усачевка, Дубровка, Тестовский поселок и ряд других, разбросанных по пустырям и окраинам города, строившихся на участках, лишенных зачастую самых элементарных видов благоустройства (водопровода, канализации, телефона и т. п.), на обустройство которыми затрачивались громадные средства, — если бы все это строительство разместить по основным магистралям районов города, то не одна, а десятки бы улиц города были уже реконструированы и блистали свежестью новых домов. А сейчас это строительство в виде поселков внутри города, которое при правильном его размещении могло бы быть украшением города, приходится изолировать постройкой новых домов вдоль улиц, закрывая черные пятна торцов и дворов, чтобы скрыть уродство планировки этих поселков.

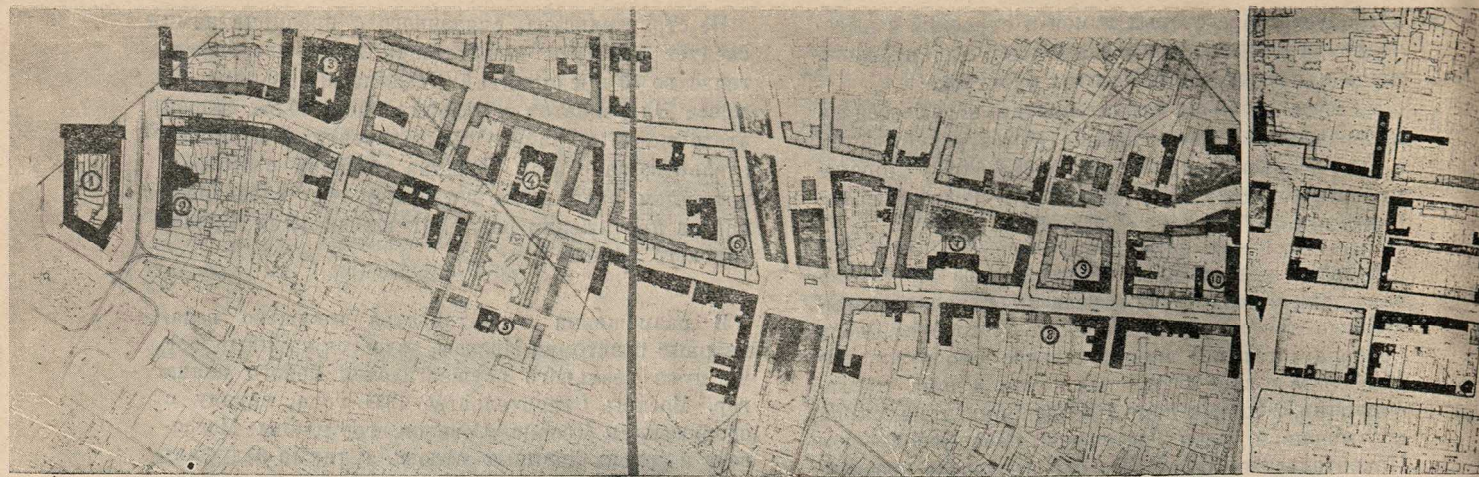
Строительство 1934 г. размещено, предварительные договоры на застройку в основном заключены. Дело за скорейшим окончанием проектирования и освоением оведенных площадок с тем, чтобы во всеоружии проектов, рабочих чертежей, стройматериалов и рабочей силы шире развернуть строительство текущего года.

Тираж № 1, 2 и 3 „Строительства Москвы“ за 1934 г. разошелся полностью.

Подписка принимается только с № 4.

Цена на 9 месяцев — 9 рублей.

Подписку и подписную плату направляйте редакции; Москва, 9, ул. Станкевича, 22, или любому почтовому отделению.



Реконструкция участка ул. Горького от Охотного ряда до ипподрома.

1—Гостиница Моссовета, 2—Дом комитетов СТО, 3—Центральный телеграф, 4—Московский совет, 5—Институт Ленина, 6—Участок строительства ТАСС, 7—Музей Революции, 8—Участок строительства домов Цудортранса, 9—Строящийся жилой дом Наркомлеса, 10—Перестраиваемый театр им. Мейерхольда, 11—12—Участки строительства домов специалистов, 13—Участок дома Управления Аэрофлота, 14—Участок жилого дома Аэрофлота, 15—Участок дома Управления Межрабпомфильма, 16—Участок жилого дома Управления РККА, 17—Строящийся дом РЖСКТ им. Комкадемии.

ПРОФ. С. Е. ЧЕРНЫШЕВ

Реконструкция улицы Горького

Унаследованные Союзом от дореволюционной России стихийно складывавшиеся города безсистемны по планировке, хаотичны в застройке и в архитектурном своем облике отражают вкусы господствовавших в прошлом классов.

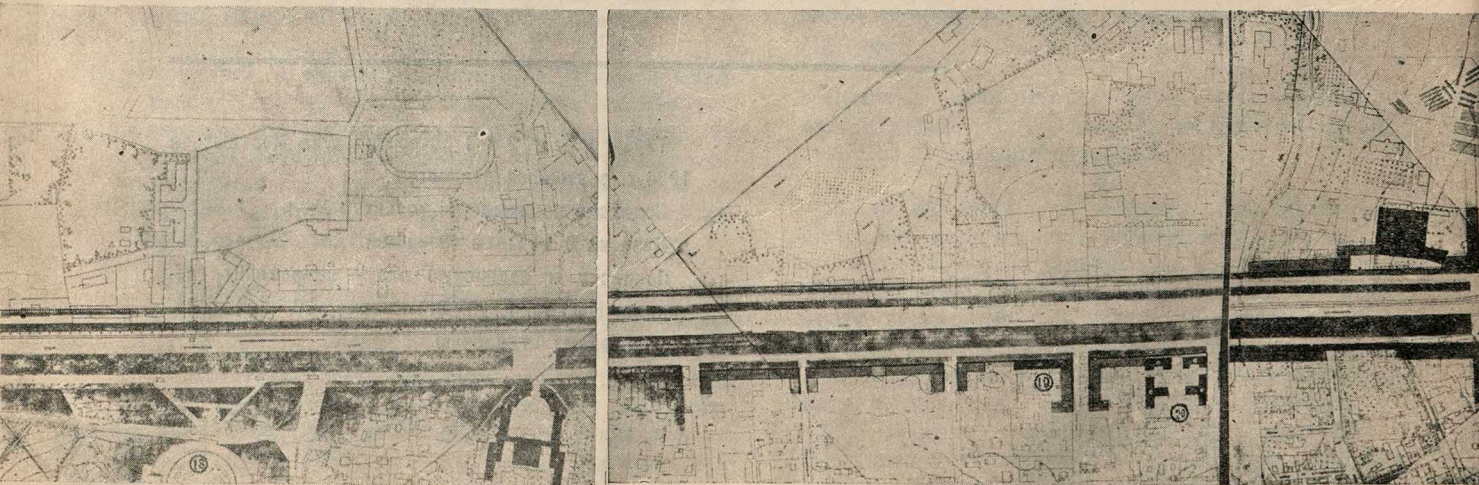
Грандиозная программа реконструкции Москвы по определенному плану, отвечающему хозяйственным и культурным требованиям социалистической реконструкции, ставит своей задачей превращение столицы Союза в прекрасный социалистический город, образец для остальных городов Советского Союза.

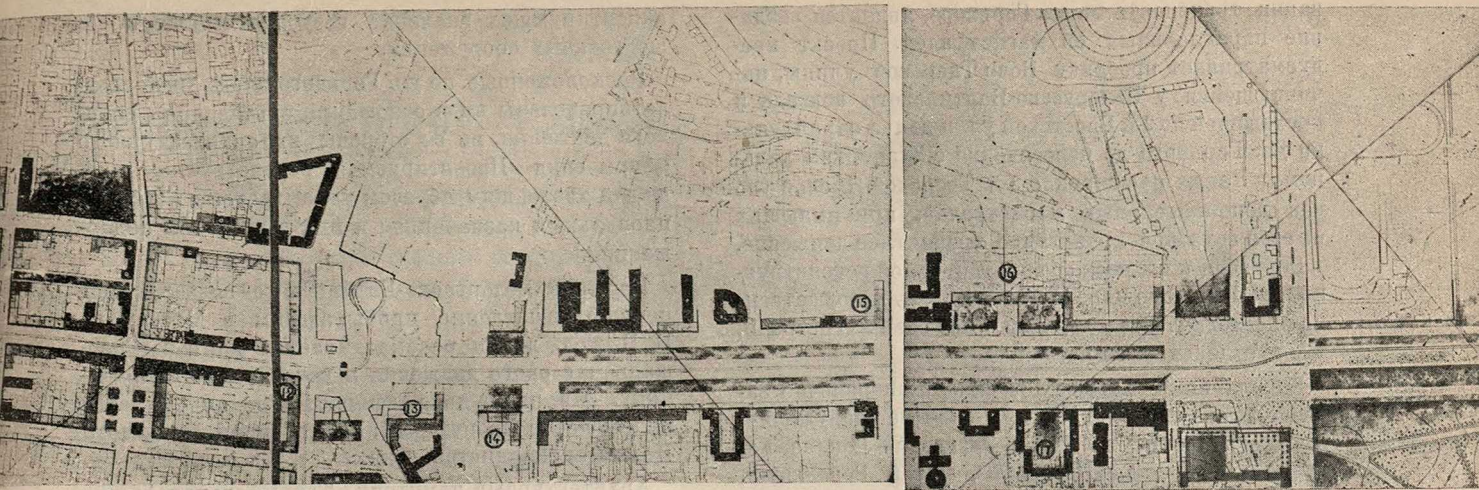
Улица Горького и Ленинградское шоссе представляют одну из главнейших артерий Москвы.

Эта магистраль соединяет Пролетарский (промышленный) район и политический центр столицы

с Советской площадью, с М. Б. В. вокзалом, и далее с обширным, быстро развивающимся районом Ленинградского шоссе с его крупными предприятиями. Сооружение Северного порта у канала „Волга—Москва“ еще более усиливает значение этой магистрали.

Вся магистраль делится в настоящее время на две резко отличных одна от другой части: первая—от площади Революции до Белорусско Балтийского вокзала—узкая, местами несколько искривленная, но интенсивно застроенная преимущественно зданиями жилого и общественно-торгового характера, городская артерия; вторая—от Б. В. вокзала до Окружной ж. д. широкая, прямая, мало застроенная и, сравнительно, богатая зелеными насаждениями загородного характера магистраль.





Существующие габариты ул. Горького на отрезке от площади Революции до Садового кольца (от 16 до 20 м) уже в настоящее время не могут удовлетворить требованиям быстро развивающегося транспорта.

В настоящее время ул. Горького пропускает до 50 автобусов, 250—300 легковых машин и 7-8 тысяч пешеходов в час. По проекту реконструкции эти цифры увеличиваются для автобусов до 150 и легковых машин до 1000—1100.

Для разрешения транспортной проблемы магистраль должна быть расширена и по возможности выпрямлена.

Расширение и выпрямление магистрали ставит вопрос об отношении к существующему материальному фонду: излишняя нерешительность в этом вопросе не менее опасна, чем недостаточно продуманная смелость, выдвигающая ничем неоправдываемый снос дорого стоящих сооружений.

Всестороннее, в частности экономическое, обследование этого вопроса привело к заключению о

необходимости расширения ул. Горького до 40 м.

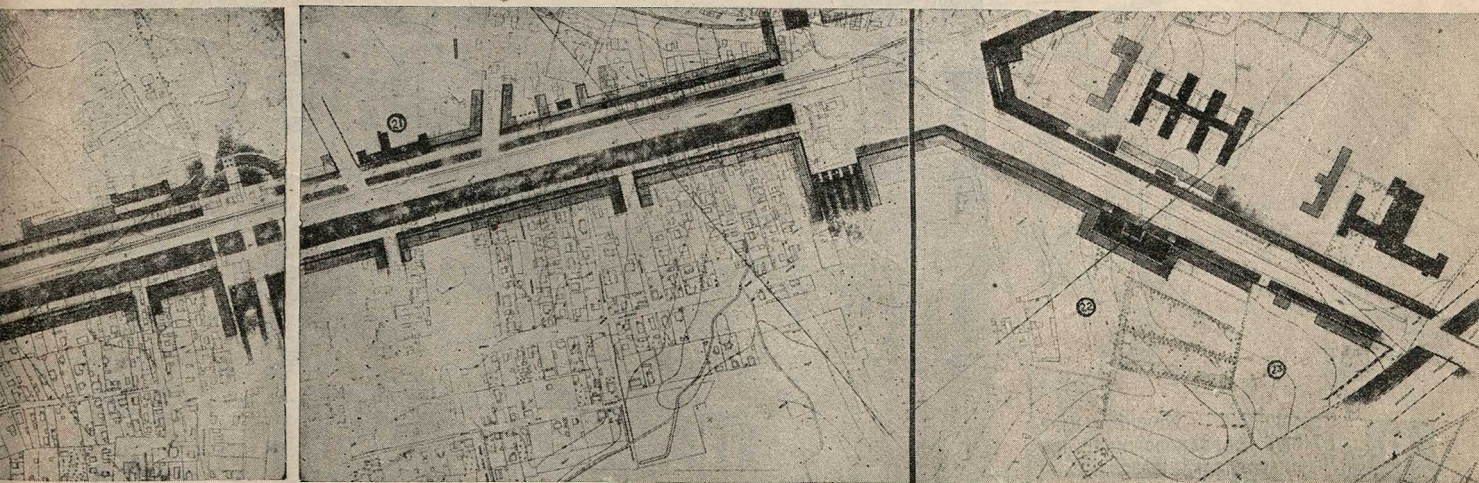
При ширине улицы в 40 м. проезжая часть проектируется в 20 м. тротуары по 6 м. Полоса зеленых насаждений в 4 м. отделит с каждой стороны тротуары от проезжей части.

Расширение ул. Горького от Охотного ряда до телеграфа намечено проектом за счет правой, менее ценной, стороны. Далее от телеграфа и до Триумфальной площади улица расширяется за счет левой стороны. Здание Моссовета, как важный историко-революционный и художественный памятник, сохраняется. Перед Моссоветом улица расширяется до 60 м., образуя архитектурно-обработанный подход к Советской площади, что вместе с тем позволяет разрешить сложную в этом месте проблему транспортного движения. От Садовой до Б. Б. вокзала можно сохранить существующую 35 метровую ширину.

Одним из существенных моментов, позволяющих наиболее радикально разрешить проблему органи-

Реконструкция участка Ленинградского шоссе от Академии Воздухофлота до Всехсвятского.

18—Стадион „Динамо“, 19—Жилые дома завода № 39, 20—Строящийся дом РЖСКТ „Автодорожник“, 21—Жилой дом завода „Изолятор“, 22—Участок вагонного парка метро, 23—Участок гаража для троллейбусов.



зации транспорта на ул. Горького, является создание параллельных ей магистралей. Проект предусматривает пробивку Ново-Тверской улицы, начинающейся у Белорусско-Балтийского вокзала и проходящей по 2-й Брестской ул. и далее параллельно ул. Горького до пересечения с Кузнецким кольцом, а также расширение 3-й Тверской-Ямской ул., как дополнительных магистралей, принимающих на себя грузовое, и, частично, транзитное движение.

Переходя к вопросу об архитектурной реконструкции ул. Горького необходимо выявить художественно-идеологическое содержание, как всей магистрали, так и отдельных ее частей.

Вкрапленные в существующую, беспорядочно застроенную улицу Горького отдельные сооружения: Моссовет, Институт Маркса—Энгельса—Ленина, редакции „Правда“, „Известий“, музей Революции, Телеграф, строящиеся Радио-Дворец, театр им. Мейерхольда и др.—уже в настоящее время как бы определяют характер будущей магистрали, как магистрали пролетарской культуры и культурно-политической связи с остальным миром и диктуют соответствующее архитектурное оформление всей магистрали.

Улица Горького, лишенная природных условий Ленинградского шоссе, является застроенной магистралью чисто городского типа. Ее оформление, ограниченное в пространственных возможностях, должно быть построено в большей степени на использовании чисто архитектурных моментов. Оно не должно носить плоскостного характера, а должно быть насыщено богатыми архитектурными формами. Соединенные усилия художников архитектуры скульптуры, живописи, озеленения и свето-техники создадут бодрый и радостный вид магистрали. Хотя архитектурные ансамбли в различных частях магистрали будут не одинаковыми, объемно-пространственное решение магистрали в целом должно представлять собой единый архитектурный ансамбль-комплекс.

Существующий беспокойный и случайный верхний контур застройки заменяется более спокойным силуэтом, с выделением отдельных ударных точек

акцентирующих значение государственных и общественных сооружений.

Расположенные по ул. Горького площади неудовлетворительны ни в отношении организации уличного движения, ни со стороны их архитектурного оформления. Проектируемая реконструкция площадей теснейшим образом увязывается с их функциональным назначением и идеологическим содержанием.

Площадь Белорусско-Балтийского вокзала дает первое впечатление прибывающим в Москву по Б. Б. жел. дор. и рассматривается нами как площадь массового движения и как бы ворота в столицу. Эта площадь расширяется и оформляется рядом новых сооружений; Управлением Аэрофлота Домом специалистов и др.

Архитектурный памятник—Триумфальная Арка—включается в композицию расширенной площади.

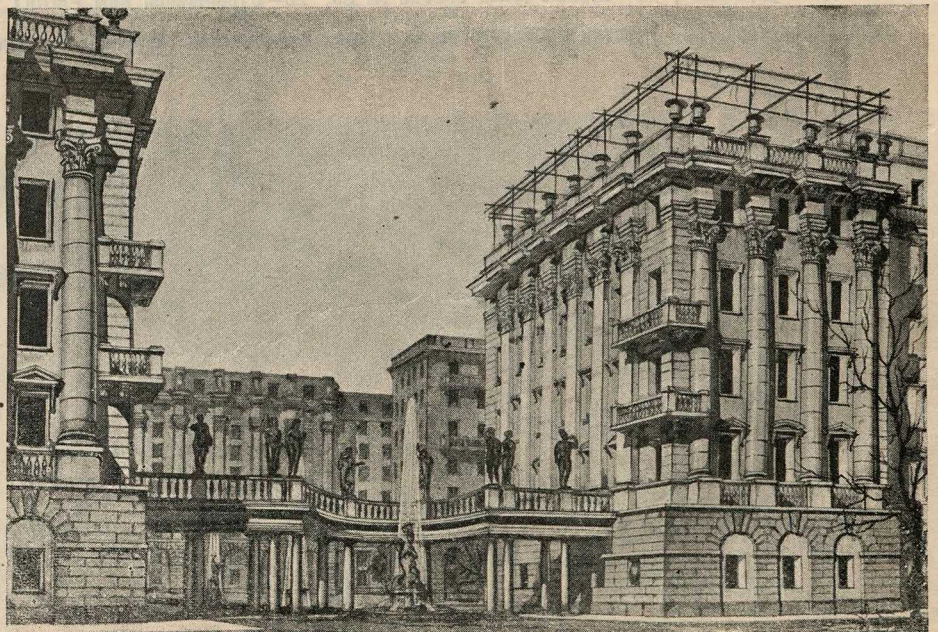
Театр Мейерхольда, Театр сатиры, а в будущем, возможно и дом театральных работников оформят Садово-Триумфальную площадь, как площадь революционного театра.

Здания редакций „Правды“, „Известий“, строящееся здание ТАСС определяют характер Пушкинской пл., как площади советской печати. Страстной монастырь сносится для того, чтобы раскрыть панораму на бодрящую зелень бульварного кольца.

Советская пл. является главной площадью магистрали. Существующее здание Моссовета, как историко-революционный и художественный памятник, сохраняется и включается в общую композицию, расширенной и богато оформленной площади.

Реконструированное Ленинградское шоссе будет одним из красивейших авеню города. Исключительная ширина шоссе (128 м) позволит расширить проезжую часть и параллельно ей на всем протяжении шоссе проложить широкие тенистые бульвары, украшенные скульптурой и фонтанами.

Осуществление намеченной реконструкции разрешит ряд практических задач и превратит ул. Горького в одну из лучших магистралей пролетарской столицы.



Строящийся жилой дом РЖСКТ „Автодорожник“ на Ленинградском шоссе. Арх. Б. Ефимович.

Второе рождение улицы

Старая Москва долго пользовалась никак незаслуженной романтической славой.

В 1914 году „заштатную столицу посетил Эмиль Верхарн и вот что писал он в „Русских ведомостях“:

— „Солнце играет на множестве сводов, лед вырисовывает и подчеркивает тысячи архитектурных деталей, земля трескается от мороза и дороги искрятся алмазами и радужными бликами, ветви деревьев отягощены снегом и походят на длинные хвосты белых павлинов“...

Восторгам не было конца. Того гляди галльский поэт впал бы в славянофильское эпигонство. И вряд ли охладила бы его следующая архивная справка из Коммунального музея, относившаяся к Москве 1911 года, т. е. почти к воспетой им Москве.

„Театральная площадь была изъята из ведения городской думы и служила местом военных парадов. Площадь была ограждена канатом, движение через нее было закрыто, зимой она заосилась снегом, а летом тонула в грязи. Дума много лет не могла добиться разрешения у генерал-губернатора устроить сквер на площади и лишь в 1911 году разрешение было дано с тем, чтобы по первому требованию площадь была приведена в прежний вид“..

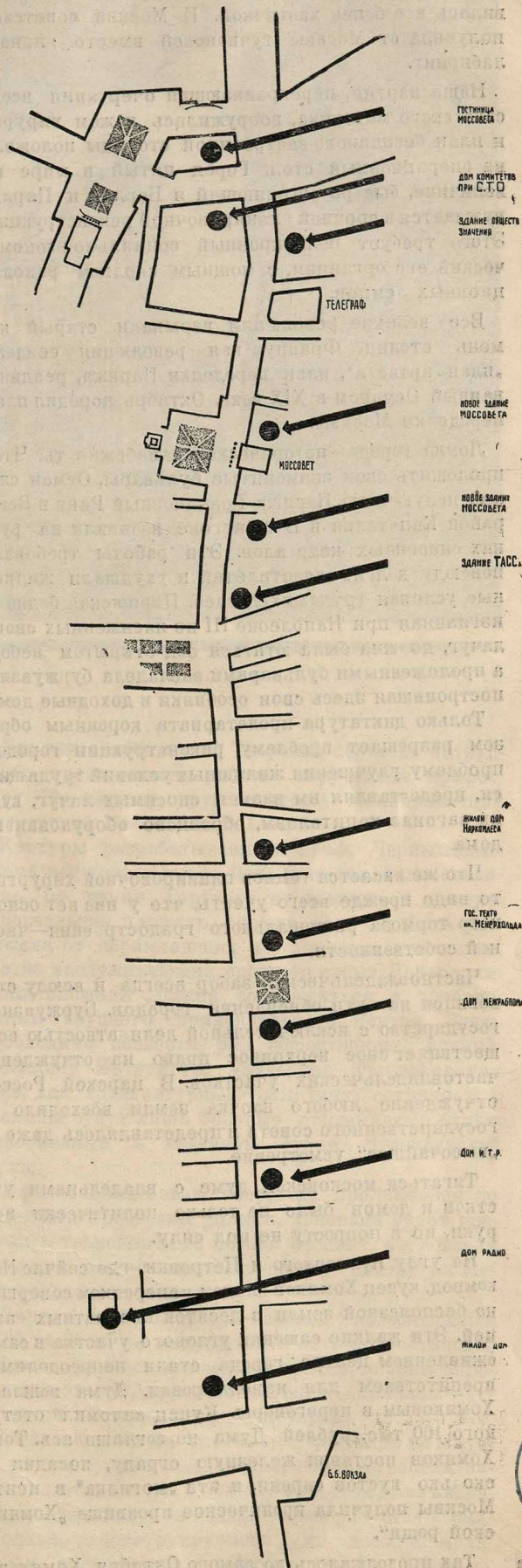
Для скептиков сохранился и фото-снимок этого непролазного свиного брода в центре белокаменной красавицы с перьями „белых павлинов“.

Пышное оперенье барской Москвы издавна вводило в заблуждение путешественника. Озевшие здесь опальные вельможи екатерининского века действительно украсили по своему этот „третий Рим“. Ослепленные блеском Версаля и Шенбрунна, кокетничая безудержным мотовством, они впергонки строили роскошные дворцы самой изысканной архитектуры.

Но шедевры Жиллярди и Казакова, до сих пор чарующие глаз холодной красотой скульптурного ампира в грязных унылах тупиках Москвы того времени, были лишь барскими особняками, а вся Москва, как и во времена Адама Олега ия оставалась большой деревней. Затейливые особняки столь же мало гармонировали с городским пейзажем столицы, как и весь быт этих особняков диаметрально противостоял общественно-политическому и хозяйственному укладу раздавленной деспотизмом страны.

И естественно что подобные, особняки никак не могли повлиять на общую планировку города и никак не обусловили обновления архаических его улиц и тупиков.

Никакой строительной политики, стратегически о плана не было у „отцов города“ и в по еформенной Москве, Москве расцвета капитализма в конце XIX века, Москве предвоспной. Если не считать правил об от ожих местах, и противопожарных лестницах, городская дума ничем иным „крутому нраву“ домовладельцев не препятствовала. Модернизация московского пейзажа протекала совершенно стихийно и что не менее печально—в стиле „модерн“, стиле эпохи безвременья в русском зодчестве, когда иждивением „чумазого



купецкого капитала" обезображивался город и при- блудным рококо и испохабленными перебегами архитектурной поэзии мавров и дождей Венеции.

Город обезображивался, а планировка его стано- вилась все более хаотичной. И Москва советская получила от Москвы гучковской вместо глана- лабиринт.

Наша партия, перекраивающая очертания всего советского материка, вооружилась ножом хирурга и план беспланово-застроенной столицы положила на операционный стол. Город пятый в мире по величине, быстро обгоняющий и Берлин и Париж, нуждается в срочной планировочной реконструкции. Этого требует полнокровный социально-экономический его организм, с мощным сердцем револю- ционных темпов.

Все великие революции взрывали старый ка-мень столиц. Французская революция создала „план артиста“, план переделки Парижа, реализо- ванный Османом в XIX веке. Октябрь породил план переделки Москвы.

Ломка города—историческая неизбежно-ть. Чтоб проложить свои знаменитые бульвары, Осман сло- мал целую часть Парижа. Грандиозный Ринг в Вене, район Капитолия в Вашингтоне возникли на руи- нах снесенных кварталов. Эти работы требовали повсюду долгих десятилетий и ухудшали жилищ- ные условия трудящихся масс. Парижская бедно а, изгнанная при Наполеоне III из насиженных своих лачуг, должна была ютиться под открытым небом, а проложенными бульварами завладела буржуазия, построившая здесь свои особняки и доходные дома.

Только диктатура пролетариата коренным обра- зом разрешает проблему реконструкции городов, проблему улучшения жилищных условий трудящих- ся, предоставляя им взамен сносимых лачуг, куда их загонял капитализм, образцово оборудованные дома.

Что же касается темпов планировочной хирургии, то надо прежде всего учесть, что у нас нет основ- ного тормоза рационального градостроения—част- ной собственности.

Частновладельческий забор всегда и всюду ста- новился на пути обновления городов. Буржуазное государство с исключительной деликатностью осу- ществляет свое верховное право на отчуждение частновладельческих участков. В царской России отчуждение любого клочка земли восходило до государственного совета и представлялось даже на „высочайшее“ усмотрение.

Тягаться московской думе с владельцами уча- стков и домов было не только политически не с- ружи, но и попросту не под силу.

На углу Кузнецкого и Петровки, где сейчас Нар- комвод, купец Хомяков владел наперстком совершен- но бесполезной земли в десяток квадратных сажен- ей. Эти жалкие саженки углового участка в самом оживленном центре города стали непреодолимым препятствием для нивелировки. Дума вошла с Хомяковым в переговоры. Купец заломил отступ- ного 100 тыс. рублей. Дума не соглашалась. Тогда Хомяков поставил железную ограду, посадил не- сколько кустов сирени, и эта „могилка“ в центре Москвы получила ироническое прозвище „Хомяков- ской рощи“.

Так продолжалось до самого Октября. Хомяков не стал московским Карстеном—Наполеоном земель- ных спекуляций, перепродававшим участки в Бер-

лине с „прибылью“ в несколько тысяч процентов,— лишь благодаря Октябрьской революции, разметав- шей ограду его „рощи“, вместе со всеми заборами частно-капиталистических отношений в стране..

Когда в Москве гостил Корбюзье, он набросал свой план реконструкции столицы. План этот со- стоял в том, чтобы... стереть как резинкой весь ны- нешний план Москвы, снести ее до основания и строить город наново.

Смело, но... Москве нужен трезвый хирург, а не экзальтированный динамитчик. На примере про- спекта будущего Дворца Советов, первенца гене- рального плана реконструкции Москвы, наша поли- тическая и архитектурная мысль показала как можно решительно изменить архитектурно-плани- ровочный облик столицы, не впадая в анархический нигилизм, сохраняя исторически сложившееся ра- диально-кольцевое строение города.

Радиально-кольцевое строение оставило нашу столицу без центральной магистрали, общепризна- нной, доминирующей, „главной улицы“ монументаль- ного проспекта, подобного прославленным перспек- тивам Парижа, Вены, Берлина.

Строительство Дворца Советов—величествен- нейшего архитектурного памятника нашей эпохи органически нуждается в просторе кольного город- ского пейзажа, в величественной и строгой пано- раме для многомиллионных шествий победившего пролетариата. Такой монументальный проспект на- правливается сам собой на плане Москвы широкой и ровной рекой, вытекающей из эллипсоидной пло- щади Феликса Дзержинского и впадающей в гра- нитный океан будущего Дворца Советов. Если рас- считать и выпрямить ее каменистое ложе, закончить снос домов от Моховой до решеток Александров- ского сада,—то будущий этот проспект достигнет в ширину ста метров, будет вдвое шире и берлин- ского Унтерденлинден и венского Ринга.

Этот план, начатый уже осуществлением, доста- точно известен широким кругом архитектурной и строительной общественности.

Зато надо по-дробнее остановиться на новом плане не менее грандиозной реконструкции, плане тоже подсказываемом самой планировкой города, плане смежном и взаимозависящем с планировкой буду- щего проспекта Дворца. Мы имеем в виду генераль- ную реконструкцию бывшей Тверской, ныне улицы Максима Горького.

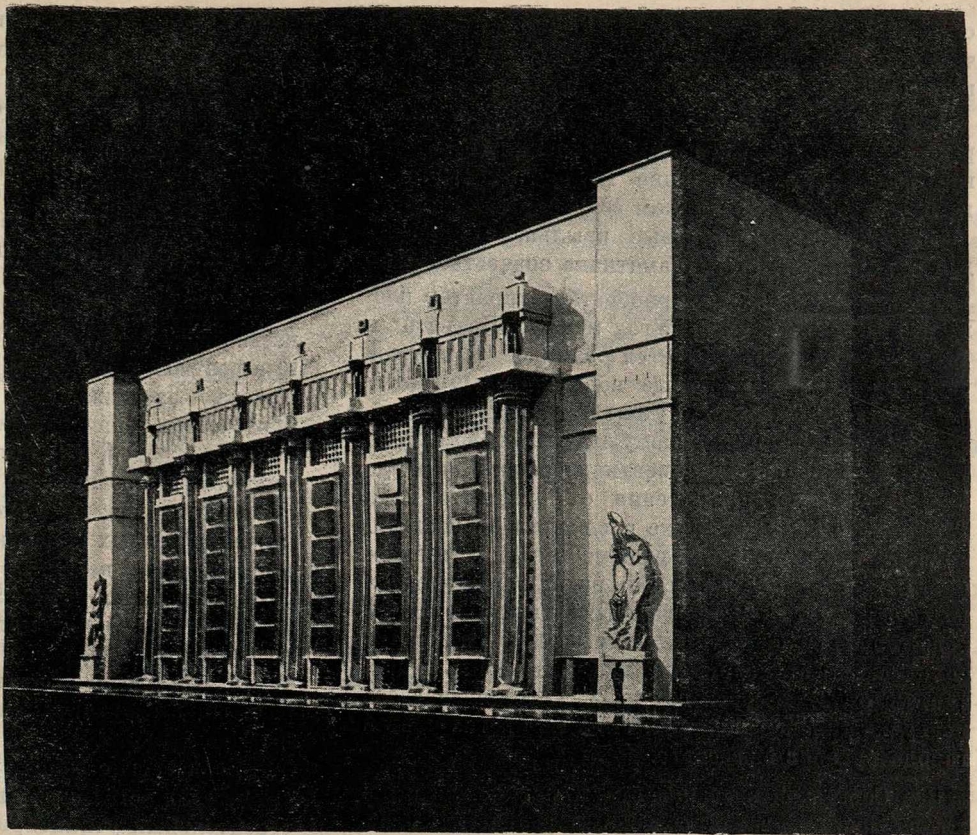
Эта была обжорно-злая магистраль купеческой Москвы. Улица так и начиналась с Обжорного ряда (кстати скоро сносимого) против Охотного.

Охотный ряд, возникший на месте Птичьего тор- га еще тогда, когда на территории нынешней Теа- тральной площади, на овражистом берегу Неглинки не стояла еще знаменитая мельница, был истори- ческим чревом Москвы.

От Охотного во все концы ответвлялись „дочер- ние“ центры всемосковского разгула и обжорства— Славянский базар в изразцах псевдо-народного „стиля Рюсс“, „Мартьяныч“, Дворянское собрание.. Вверх по Тверской возводились храмы гастрономии именитых купеческих фирм. Еще дальше, за заста- вой, на просторах нынешнего Ленинградского шос- се, в тени Петровского парка обосновались аристо- кратические кабаки „Яр“, и „Стрельна“, ипподром скачек и бегов.

Внешний вид Тверской был столь же хаотичен, как и ее бытовой облик. По историческим данным эта улица—чисто торгового происхождения. И она густо застраивалась: в тесноте, да не в обиде.

НОВЫЕ СООРУЖЕНИЯ В МОСКВЕ



Электростанция метро.
Ул. Герцена. Проект арх.
Д. Фридмана.

Стена богато оформлена
глубоким рельефом. Про-
ект интересен как попыт-
ка архитектурной обра-
ботки индустриальных со-
оружений, обычно решаемых
сугубо утилитарно, бедно
и без архитектурной вы-
думки.

Улица была невообразимо—узкая для столь ответственной магистрали. Настолько узкая, что нам пришлось даже снять несколько лет назад трамвайную линию с этой уличной западни.

К тому же, подобно многим улицам Москвы, Тверская достаточно искривлена, иссечена паутиной переулков, что еще более затрудняет движение уличных потоков.

Тверская не только пестра по высоте своих домов, она пестра и в общем бесцветна по своему архитектурному ансамблю. Если не считать дома Английского клуба (ныне—Музея Революции) и генерал-губернаторской резиденции (ныне Моссовет) на всей Тверской не найдется ни одно сколько-нибудь значительное по архитектуре здание. Позднейшие „небоскребы“ Тверской, вроде гостиницы „Люк“ просто потрясают своей протенциозной безвкусицей купеческого „декаданса“, приводившего в негодование уже Достоевского:

„Дожевское окно ты мне, братец, поставь неотменно, потому—чем я хуже какого-нибудь ихнего голоштанного дожа; ну, а пять этажей ты мне все-таки выведи—жилцов пускать. Окно—окном, а этажи, чтоб этажами, не могу же я из-за игрушек всего нашего капиталу решиться“.

О каком стилевом ансамбле, монументальном единстве форм могла тут идти речь?

Со всей самокритической откровенностью надо сказать, что и в наше время, до июньского пленума ЦК, до избрания Лазаря Моисеевича Кагановича секретарем Московской парторганизации мы, тоже допустили ряд промахов, застраивая и надстраивая Тверскую без учета перспективного плана предстоящей перепланировки и архитектурной реконструкции столицы.

Все эти особенности Тверской серьезно затрудняют предстоящие работы, порученные профессору Чернышеву, руководителю планировочной мастерской Моссовета № 1.

Контуры разрабатываемого проф. Чернышевым плана вырисовываются примерно так, если следовать по улице Горького от вокзала к центру: Вокзальная площадь должна, конечно, быть расширена от обрамляющих ее домишек инвалидов, честно заслуживающих срочного слома. Перепланировка площади должна соотноситься с требованиями крупного привокзального центра. Здесь необходимо возвести ряд общественных зданий, гостиницу Интуриста, универмаг. Триумфальная арка, как архитектурный памятник, сохраняется. Сломаны будут лишь боковые приземистые будки, выполненные в казенном стиле Николаевской эпохи.

Параллельная новая Тверская, проложенная по нынешним Брестским улицам, призвана будет разгрузить транспортные потоки от центра к вокзалу и далее к новому промышленному центру на Ленинградском шоссе.

Ширина 1-ой Тверской-Ямской, колеблющаяся от 32 до 35 м. не вынуждает к острой постановке вопроса о дальнейшем ее расширении, вполне, впрочем, возможном, путем площадных „карманов“—углублений по бокам главной артерии.

Против Грузин на месте недостроенного на Миуссах собора будет возведен Дворец радио, поставленный так, чтобы с ул. Горького он был хорошо виден.

Триумфальная площадь, преобразуется надстройкой реконструируемого уже дома Межрабпома и постройкой доводимого до ул. Горького нового театра им. Мейерхольда, углублением участка театра Сатиры. Вся площадь прибретает не-

обходимое монументальное единство стиля, для чего придется соответственно обработать и смежные дома Тверской.

В дальнейшем своем течении Тверская будет расширена до 40 м. за счет углубления всего правого фронта улицы. Здание Музея революции в глубине усадьбы в основном сохраняется. Изменены будут лишь его боковые крылья, без ущерба для архитектуры этого памятника зодчества.

Пушкинская площадь приобретает характер площади советской печати, Угол между „Правдой“ и „Известиями“ застраивается заново. Наискосок через площадь маячит еще подслеповатыми оконцами ветхая церковь. Ее уже заканчивают сломкой, чтобы дать место еще одному зданию—новому дому Тасс'а. Это позволит довести ширину улицы до 40 м на всем ее протяжении от будущего дома Тасс'а и до Моссовета, где предположена постройка дома для размещения ряда московских учреждений. Старое здание Моссовета на ул. Горького надо, по выражению Л. М. Кагановича, „взять в плен“, решительно реконструировать его, однако с полным сохранением стилового рисунка, надстроить и протянуть от Брюсовского до М. Гнезниковского переулка для переводимых сюда из многих частей города органов Моссовета.

Вся Советская площадь будет расширена и архитектурно обновлена со всей парадностью, отвечающей площади Совета московского пролетариата.

Левая сторона улицы создаст для этого расширения ряд серьезных трудностей. Отодвигаться вглубь будет, видимо, одна правая сторона, причем не исключена возможность, что здание Моссовета придется подрезать.

От телеграфа расширение ул. Горького мыслится уже за счет левой стороны вплоть до самого Охотного ряда, где скрещивается обновляемая улица с проспектом Дворца Советов и где возводятся уже здания гигантской гостиницы и Дома Совета Труда и Оборона.

Тверской пассаж будет надстроен, а рядом сооружается новый дом по первым наброскам ресторана-гигант.

В планировку включаются и выходы метро. Всюду, где это возможно, на улице и площадях, появятся деревья, газоны, цветочные оазисы.

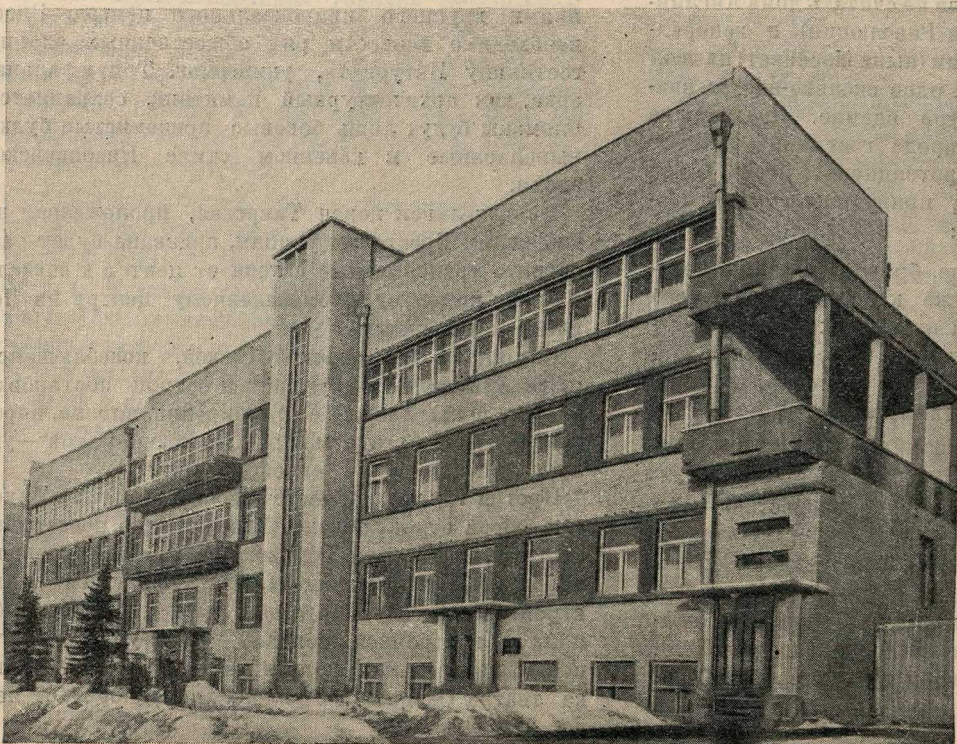
Влево от вокзала на Ленинградском шоссе—прекрасном зеленом авеню в 120 м. ширины, предлагается построить Дворец искусств на месте старого „Яра“.

Практически выдвигается проблема обводнения всего района шоссе каналом, куда влиты будут местные ручьи с выходом в общую систему Волга—Москва и пассажирским сообщением с Московским портом. Все Ленинградское шоссе украсится рядом новых площадей, для планировки которых здесь имеются исключительно благоприятные условия.

Так, примерно, в самых грубых чертах, первых ориентировочных набросков можно представить второе рождение Тверской. Уточнения и дальнейшая разработка плана обогатят его новыми интересными архитектурно-планировочными деталями. Циркуль архитектора, резец скульптора, чудеса светотехники и декоративного садоводства призваны разрешить единый замысел планировки этой улицы Москвы.

„Прорабовские конструктивисты“ утверждавшие на улицах столицы выхолащенный, бедняцкий, строительный утилитаризм давно уже посрамлены. Обойлось как видим и без нигилистического радикализма Корбюзье, размахнувшегося своей—пусть гениальной—резинкой над исторически-сложившимся планом великого города.

Мы начинаем реализацию, Октябрем рожденного, развернутого зодческого плана мировой пролетарской столицы. И уже в 1934 году на бывшей Тверской начинаются строительные работы крупными комплексами на ударных узловых центрах, способных сразу же обновить центральную советскую магистраль. Для творческой мысли архитектора здесь открываются богатейшие перспективы.



НОВЫЕ СООРУЖЕНИЯ В МОСКВЕ

Амбулатория рабочих 3-да
Шаркоподшипник имени
Л. М. Кагановича. Вы-
строена по проекту арх.
Тверского.

От редакции

Мы перепечатаем здесь полностью статью Карла Маркса „Скандал“, появившуюся в 1862 г. в немецкой газете „Die Presse“.

Статья эта на русском языке впервые напечатана в недавно вышедшем 12-м томе (часть 2-я) сочинений Маркса и Энгельса, в издании Института Маркса-Энгельса-Ленина.

Для читателей журнала „Строительство Москвы“, несомненно, представляют огромный интерес обычные в практике капиталистической планировки, случаи, когда интересы частной собственности уродуют даже те немногие и незначительные по жилым мероприятиям, которые проводит буржуазия в деле благоустройства городов. „Кто этот гигант, который один вызывает на поединок весь Лондон?“ — спрашивает Маркс, беспощадно разоблачая „благородного“ паразита, противопоставляющего свои прихоти интересам 3-х миллионов лондонцев. Но герцог Беклей не один — он лишь один из представителей эксплуататорских классов, интересы которых стоят препятствием на пути правильного развития города.

Только пролетарская революция и диктатура пролетариата безжалостно сметает с пути герцогов и прочих паразитов, и руководствуясь великим учением Маркса и Энгельса, Ленина и Сталина, строит прекрасные, культурные и благоустроенные, красивые и радостные социалистические города.

КАРЛ МАРКС

С К А Н Д А Л

Лондон занят сейчас одним из тех характерных скандалов, которые только и возможны в стране, где старые аристократические традиции вырастают в новейшее буржуазное общество. *Corpus delicti* (состав преступления) — „Синяя книга“ парламентского комитета, содержащая в себе доклад о сооружении плотины на Темзе и о проведении вдоль берега реки, в центре города, новой улицы, которая соединила бы Вестминстерский мост с Блекфрайерским. Этот план, требующий огромных затрат, одним махом убивает несколько мух: благоустройство Лондона, очищение Темзы, улучшение санитарных условий, великолепный проспект и, наконец, новое русло уличного движения, что освободило бы Стренд, Флитстрит и другие параллельные Темзе улицы от перегруженности экипажами и т. п., перегруженности, которая становится с каждым днем все более и более опасной и напоминает нам сатиру Ювенала о римлянинах, пишущем перед выходом из дому свое завещание, потому что он имеет все шансы быть раздавленным или погинути от обвала. Так вот в этом месте, которому предстает такая метаморфоза, — на северном берегу Темзы, к востоку от Вестминстерского моста и в конце Уайтхолла, — расположены городские владения нескольких крупных аристократов с дворцами и спускающимися до самой Темзы парками. Эти господа в общем и целом, конечно, приветствуют план, ибо осуществление этого плана за государственный счет улучшило бы непосредственное окружение их „mansions“ (вилл) и повысило бы, таким образом, ценность этих последних. Но их тревожит лишь одно:

Они требуют, чтобы проектируемое строительство было отменено в тех местах, где вновь пролагаемая городская улица как раз намечалась вдоль их собственных владений и привела бы их таким образом в непосредственное с *misero contribuens plebs* (жалкой трудовой чернью). Олимпийская отрешенность этих „*fruges consumere nati*“ (рожденных для потребления) не должна быть тревожима ни видом, ни шумом, ни дыханием делового вульгарного мира. Во главе этих благородных сибаритов находится герцог

Беклей, который, будучи самым богатым и могущественным, пошел дальше всех в своих „скромных“ требованиях. И что же? Парламентский комитет составляет свой доклад в духе требований герцога Беклея! Новое строительство должно быть прервано там, где оно было бы неудобно для герцога Беклея. В состав этого комитета нижней палаты входят лорд Роберт Монтегю, родственник герцога и сэр Джон Шелли, депутат от одной части Лондона, от Вестминстера. Этому последнему уже пора позаботиться о железном панцире для защиты себя на ближайших выборах от приготовленных для него армстронговских бомб из гнилых яблок и отдающих сероводородом яиц.

Вот что пишет о докладе комитета даже „Times“

„Эта „Синяя книга“ — настоящий лабиринт. Самый доклад состоит из восьми строк. Остальное представляет собой хаос большей частью никуда не годных, пристрастных высказываний разных свидетелей и экспертов. Нет ни указателя, ни анализа ни аргументов. Какой-то бесконечный поток болтовни, ни одного факта, который можно было бы проверить, ни одного суждения, на которое можно было бы положиться. Иногда кажется, что вот сейчас услышишь, наконец, какое-нибудь действительно деловое мнение, — но тут внезапно вторгается комитет и отказывается выслушать отзыв, не соответствующий желаниям герцога Беклея. Книга представляет собой объемистое и тяжеловесное „*Suppressio veri*“ (сокрытие истины). Она составлена с явной целью воспрепятствовать всяким деловым прениям в парламенте по этому вопросу. Для этого из нее выброшены даже все чертежи, которые обещано опубликовать *post festum* (впоследствии) — надо полагать, уже после парламентских дебатов.

Этот скандал заставил жителей Лондона поставить два вопроса. Во-первых, кто этот герцог Беклей, этот великан, личные прихоти которого противопоставляются интересам трех миллионов человек? Кто этот гигант, который один вызывает на поединок весь Лондон? С именем этого человека не связано воспоминание ни об одной парламентской битве. Он сидит в верхней палате, но прини-

мает так же мало участия в ее работах, как евнух в радости серала. Ответы, которые он давал комитету, свидетельствуют о совершенно исключительном недостатке фосфора в его мозговом веществе. Так кто же такой „that man of Boscleuch“ (это Беклей), как бесцеремонно вопрошает лондонский обыватель. Ответ: „отпрыск внебрачных детей, кото;ых „merry monarch“ (веселый монарх) Карл II прижил с Люси Парсонс, с этой самой бесстыдной и порочной из своих любовниц: Вот кто такой „that man of Boscleuch“. Второй вопрос, вставший перед лондонцами, гласил: как приобрел этот герцог Беклей свою виллу на Темзе? Ибо лондонцы помнят, что земля под этой виллой принадлежит короне и еще восемь лет назад находилась в заведывании королевского министерства земель и лесов.

Ответ на этот вопрос не заставил себя долго ждать. Здешняя печать не стесняется в подобных случаях. Для характеристики не только самого положения по существу, но и того тона, в каком английская печать обсуждает столь щекотливые вопросы, я приведу дословно цитату из „Reynaldsi Newspaper“ от прошлой субботы:

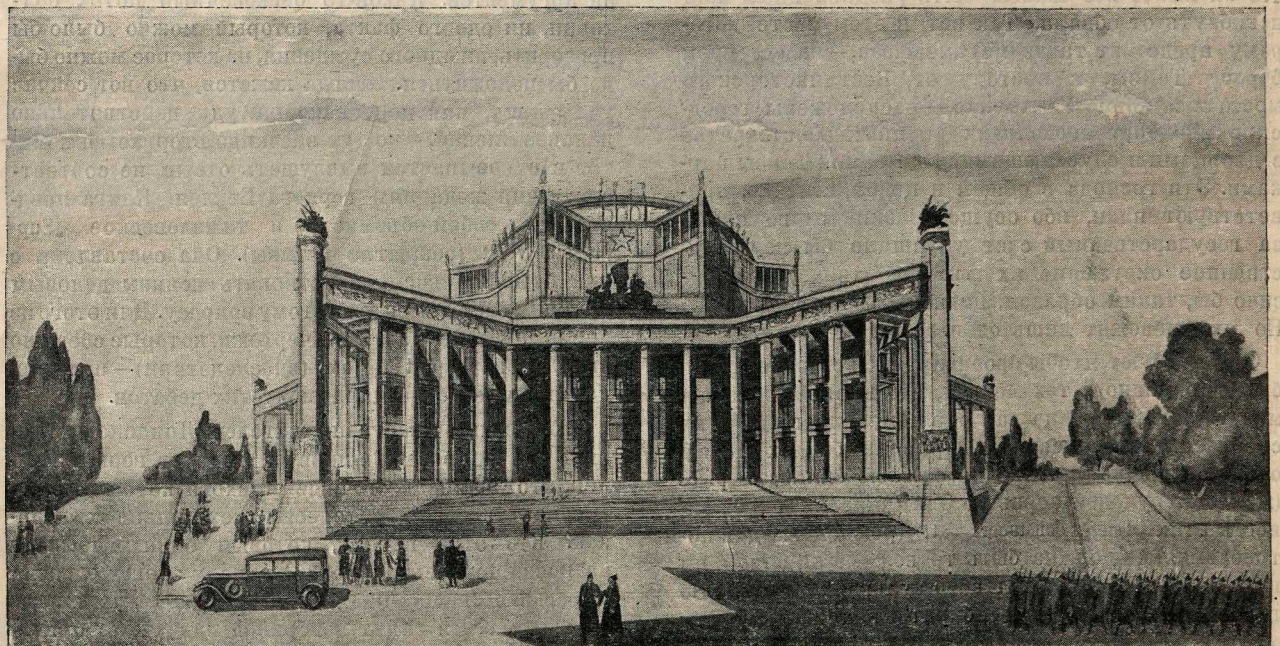
Привилегия герцога Беклея препятствовать благоустройству Лондона не так уж старинна: она возникла меньше чем семь-восемь лет тому назад. В 1854 г. герцог получил в аренду дом Монтегю в Уайтхолле, употребив для этого маневр, который бедного человека наверное привел бы на скамью подсудимых. Но господин герцог имеет годовой доход в 300.000 ф. ст. и кроме того еще ту великую заслугу, что он потомок Люси Парсонс, бесстыдной фаворитки „веселого монарха“. Дом Монтегю составлял собственность короны, и в 1854 г. все отлично знали, что участок, на котором он стоит, решено отвести под общественные здания. Поэтому г. Дизраэли, бывший тогда канцлером казначейства, отказался подписать составленный для гер-

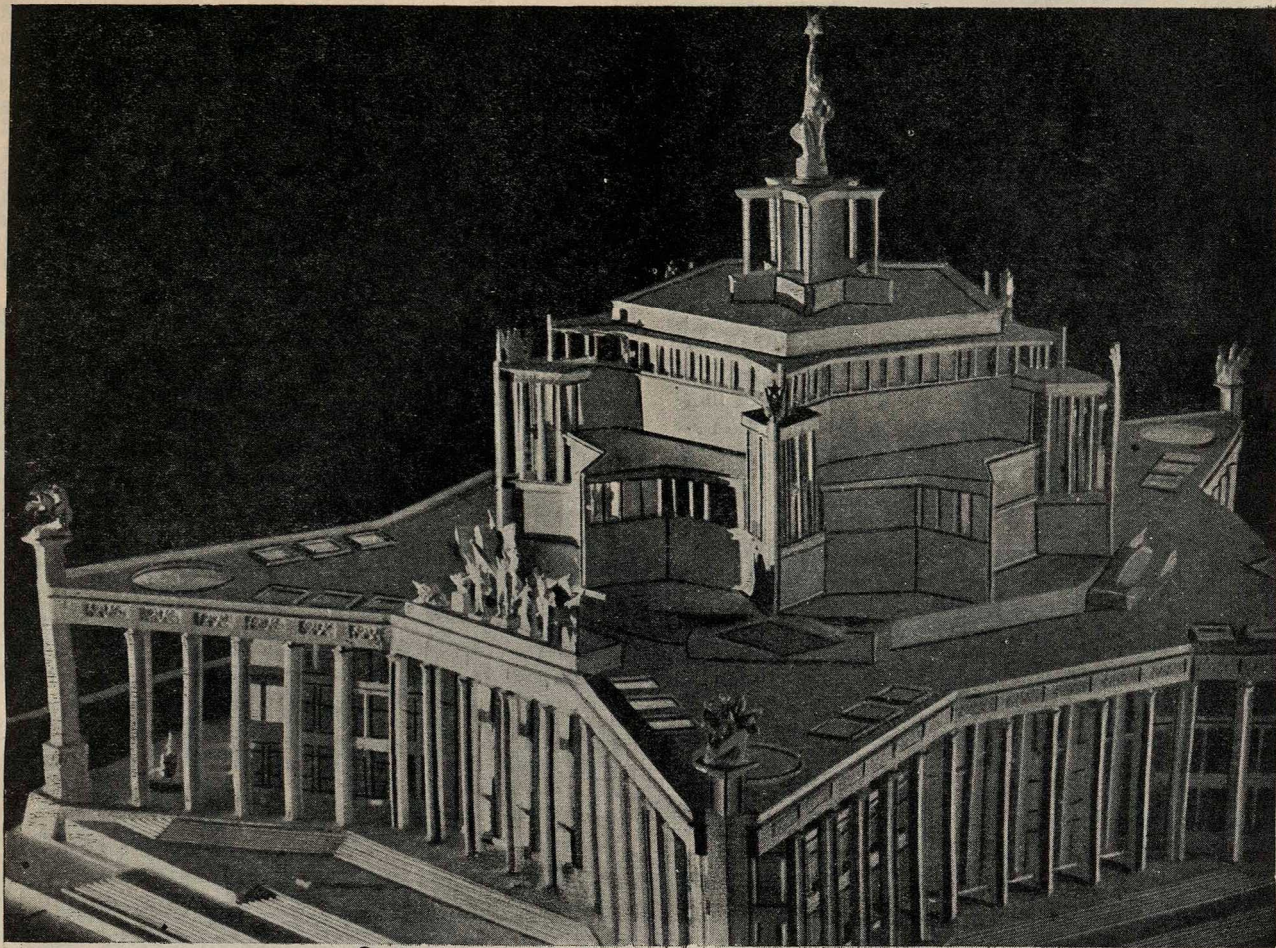
цога арендный договор. Тем не менее, договор как-то был подписан. Г-н Дизраэли пришел в негодование и прямо заявил в нижней палате, что его преемник Гладстон жертвует интересами публики ради частных интересов герцога. Г-н Гладстон ответил в свойственном ему иронически — елейном тоне, что подписывать названный договор действительно не следовало. Однако имелись, повидимому, какие-то основания, сделавшие этот шаг необходимым. Было назначено парламентское расследование, и — о ужас! — оказалось, что подписан договор не кем иным, как самим господином Дизраэли.

Но тут-то мы и сталкиваемся с вышеупомянутым-отдающим уголовщиной вплоть до Old Bailey ● маневром благородного отпрыска Люси Парсонс. Г-н Дизраэли заявил, что он решительно не помнит, чтобы договор был им подписан. В то же время, однако, он признал подлинность своей подписи. Никто не сомневается в честности г. Дизраэли. Как же разрешить эту загадку? Оказывается, что благородный потомок Люси Парсонс поручил какому-то агенту или другу протащить контрабандой свой договор об аренде дома Монтегю через кучу бумаг, подписываемых канцлером машинально. Так г. Дизраэли подписал документ, не имея ни малейшего понятия о его содержании. И таким-то путем потомок Люси Парсонс приобрел возможность противопоставлять свои прихоти интересам трех миллионов лондонцев. Парламентский комитет сыграл роль раболопного орудия его наглости. Если бы вместо воровски приобретенной виллы одного Беклея на пути стояли жилища 1.000 рабочих, они были бы тотчас же безжалостно снесены, а их владельцы выброшены на улицу без единого гроша вознаграждения“.

● Тюрьма для уголовных преступников в Лондоне. Ред.

Проект театра Красной армии на площади Коммуны. Арх. К. Алабян и арх. В. Симбирцев. 1-й Вариант. Перспектива.

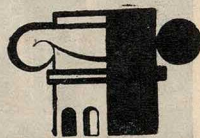




Проект театра Красной армии на пл. Коммуны. Арх. К. Алабян и арх. В. Симбирцев.
Утвержденный вариант. Снимок с модели.

Арх. К. С. АЛАБЯН
Арх. В. Н. СИМБИРЦЕВ

Т е а т р К р а с н о й а р м и и



Вопрос качества в советской архитектуре—это вопрос нового архитектурного образа. Найти архитектурно-художественную форму, адекватную тому или иному содержанию, сделать ее созвучной нашей эпохе, т. е. насытить глубокой идейностью—так ставится задача.

Именно так впервые она была поставлена при проектировании Дворца Советов, работа над которым заставила пересмотреть и переоценить все, казалось, „ортодоксальные“ истины современной архитектуры. Так же стояла задача при проектировании Центрального театра Красной армии в Москве—дать проект театра, который во всей своей архитектуре отразил бы нашу Красную Армию, стал бы ее архитектурным памятником. И когда появилась идея в основу всей композиции театра положить пятиконечную красноармейскую звезду, был нащупан путь к новому архитектурному образу.

Центральный театр Красной Армии будет строиться на площади Коммуны, гранича одной стороной с ул. Ново-Вожедомкой, другой с Институтским переулком. Конфигурация участка трапецевидной формы удачно соответствует пятиграннику звезды. Территория театра выше на 4 м уровня площади Коммуны. Таким образом, создается, естественный постамент для здания, которое будет доминирующим в районе и явится композиционным центром будущего ансамбля площади Коммуны.

Основное ядро театра составляют зрительный зал на 3.000 человек и большая глубинная сцена. Театр предназначен для драматических постановок, но не исключена возможность постановок оперных и балета.

Наличие глубинной сцены определило структуру театра. Зрительный зал получил секторообразную форму с углом видимости в 45° при расчетном сдвиге портала в 24 м (портал сцены раздвижной). Зал имеет партер, 2 яруса и ложи. Удаление последнего ряда от портала по горизонтали 32 м.

Фойе, составляющие часть десятигранной основы формы театра, окружают зрительный зал амфиладой повернутых под углом один к другому зал и создают хорошую перспективу. Фойе размещены в двух этажах. Вестибюль театра помещен в 1-м этаже, имеет 3 входа, дает хороший график движения, ясную ориентировку зрителю и равномерно обслуживается лестницами. Фронт разделен вполне обеспечивает быструю эвакуацию зрителей.

Сценическая часть включает глубинную сцену и необходимые обслуживающие помещения. Сцена имеет боковые карманы, обширную аръерсцену и авансцену, обслуживаемую боковыми проходами так, что на нее можно подавать сценические установки. Это сильно расширяет возможности обыгрывания авансцены. Сцена оборудуется раздвижным порталом. Предельная ширина портала 32 м. Полная глубина сцены с аръерсценой 62 м, ширина

34 м., высота до колосников 35 м. Эти размеры сцены обеспечивают постановку больших массовых спектаклей. Сцена будет механизирована и оборотана по принципу: дать максимальные возможности постановщику, не стесняя однако чрезмерной механизацией творческих устремлений режиссеров.

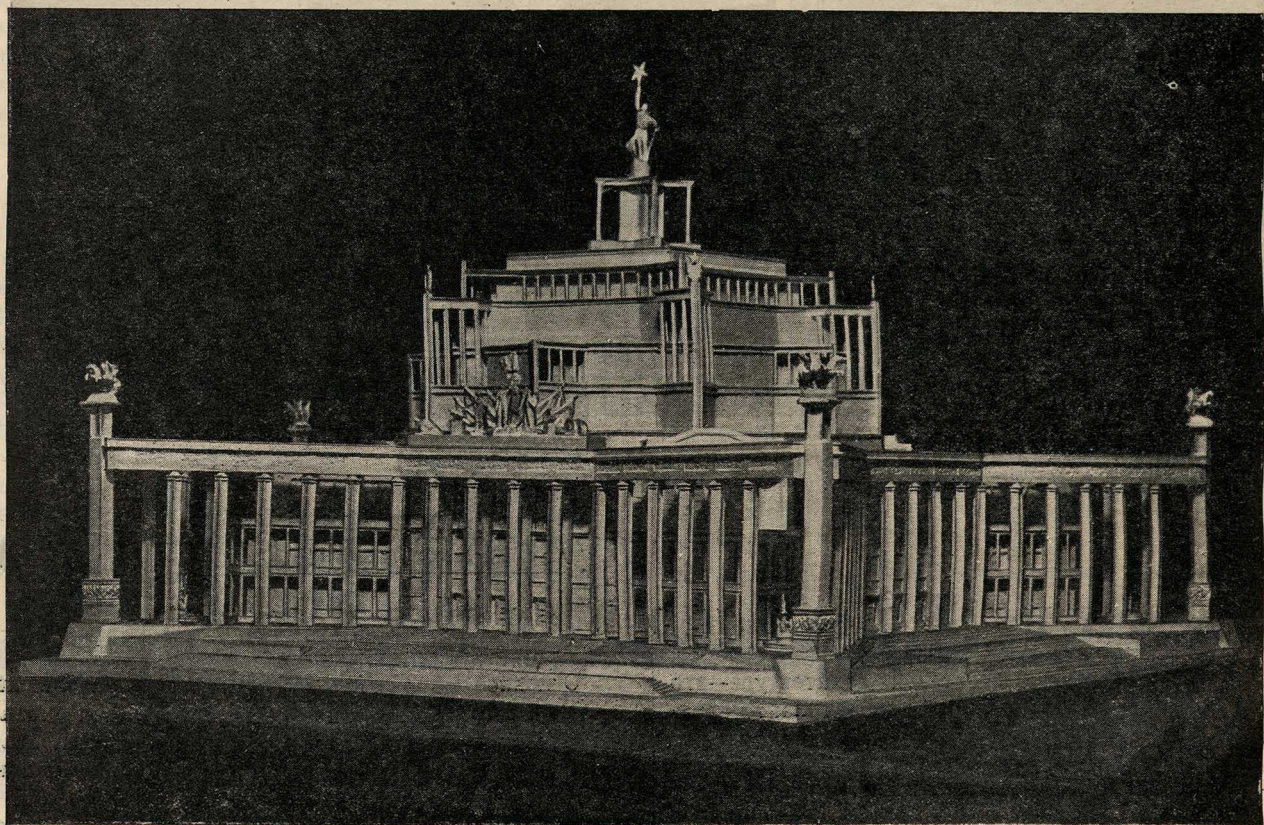
В уровне планшета сцены помещены часть артистических уборных, склады бутафории и реквизита и склады дежурных декораций. Последние сообщаются одновременно с основной сценой, аръесценой и карманами, чем обеспечивается удобная подача декораций для монтажа.

Главный репетиционный зал спроектирован над аръесценой. Ширма порталного отверстия иг-

Стены театра, идущие по контуру звезды под разными углами одна к другой, но в то же время подчиненные строгой геометричности построения, создают богатейшую пластическую форму, разработанную нами с обилием воздуха.

Здание театра окружается колоннадой во всю высоту основного объема. Верх же, представляя развитие пятиконечной звезды, решается в чередовании стен и колоннад. Облицованное камнем светлых тонов все здание в целом должно производить впечатление стройности и легкости.

Здание ЦТКА должно явиться не просто театром, но и архитектурным памятником Красной Армии. Стремясь ответить этому требованию, наружная



Театр Красной Армии в Москве. Снимок с модели. Проект арх. К. Алабян и арх. В. Симбирцева

ральной площади репетиционного зала близка обычному раствору портала большой сцены. Таким образом, в нем можно проводить репетиции, так сказать, в натуральную величину. Кроме главного репетиционного зала имеются 4 зала меньших размеров. Репетиционные залы будут использованы также для работы красноармейских самодеятельных драмкружков.

Зал для писания декораций проектируется над зрительным залом и получает в силу этого размеры, позволяющие работать полотна, соответствующие размерам сцены ЦТКА. Проект сценической части разработан инж. И. Е. Мальцыным.

Положив в основу композиции театра пятиконечную звезду, мы во всем объемно-пространственном решении стремились провести ее, как лейтмотив. Остроконечность звезды в плане, в объеме дала остроконечность форм. Здание получило как бы кристаллическое строение.

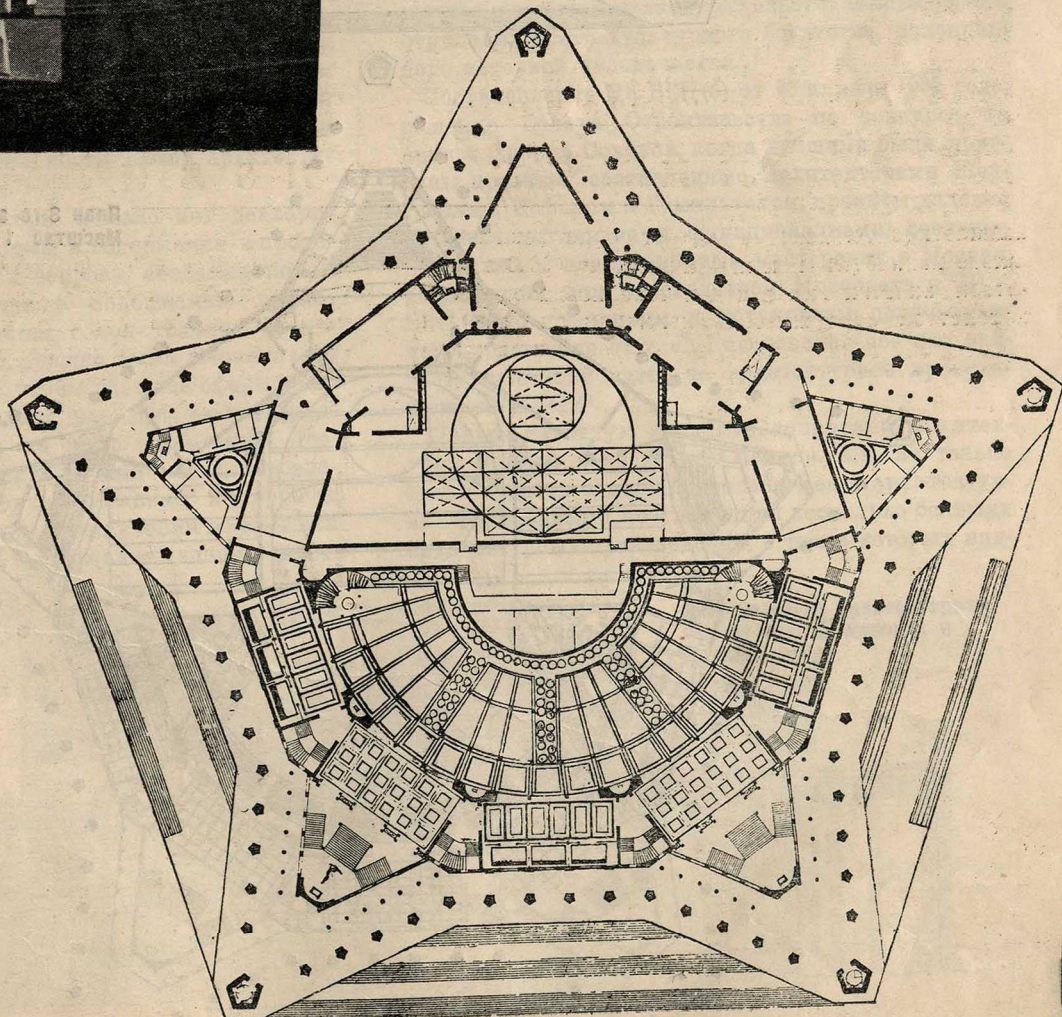
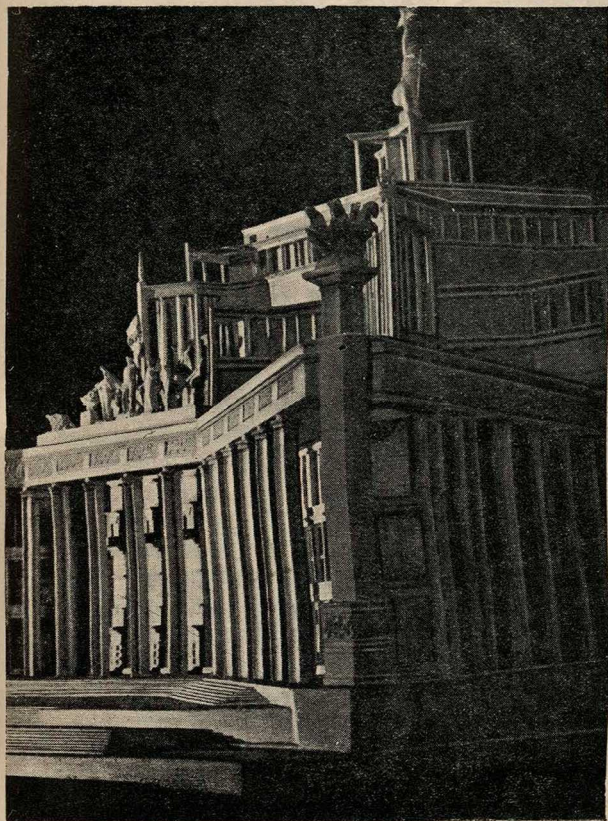
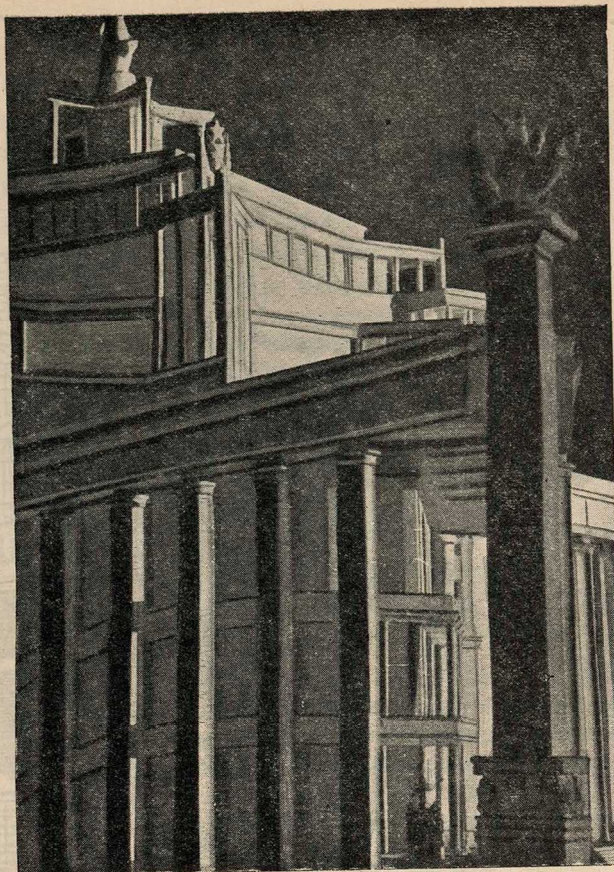
обработка театра подчинена этой же идее. Колоннада образует кругом здания галлерею, стены которой при помощи скульптуры и монументальной живописи будут превращены в своеобразный музей истории и быта Красной Армии.

В пяти концах звезды архитрав колоннады опирается на пятигранные пилоны. Стены пилонов будут служить для помещения на них мемориальных надписей, имен героев и героических красноармейских частей. Пилоны завершаются скульптурными группами, изображающими отдельные виды оружия Красной Армии, пехоту, кавалерию, авиацию, мотоциклистов.

Внизу в концах звезды запроектированы фонтаны, отображающие жизнь СССР, труд, быт, науку, искусство.

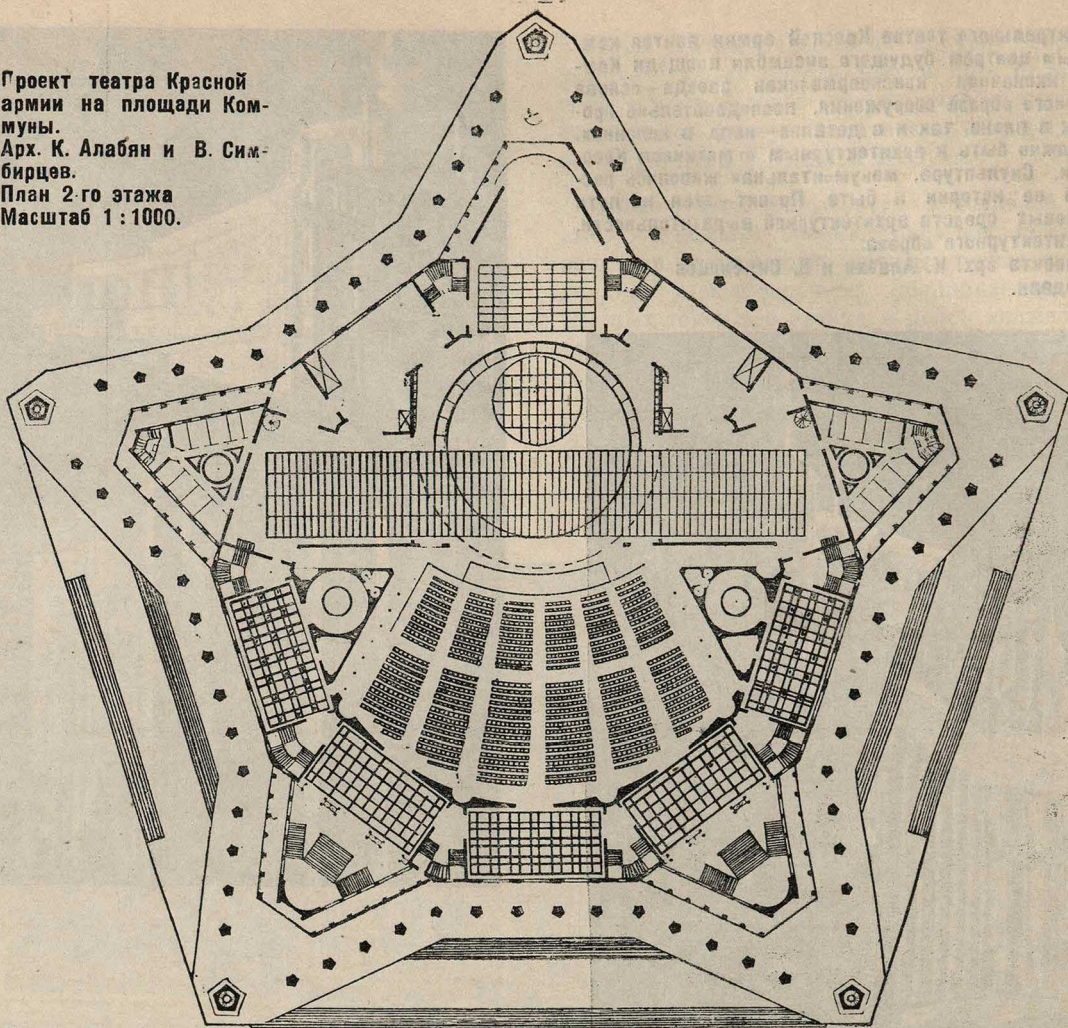
Над центральным входом ставится скульптурная группа, символизирующая единение трудящихся.

Здание Центрального театра Красной армии является композиционным центром будущего ансамбля площади Коммуны. Пятиконечная красноармейская звезда—основа архитектурного образа сооружения, последовательно проведена как в плане, так и в деталях—напр. в колоннах. Здание должно быть и архитектурным маячком Красной армии. Скульптура, монументальная живопись расскажут об ее истории и быте. Проект—этап на пути поисков новых средств архитектурной выразительности, нового архитектурного образа.
 Авторы проекта арх. К. Алабян и В. Симбирцев.
 Фото с модели.

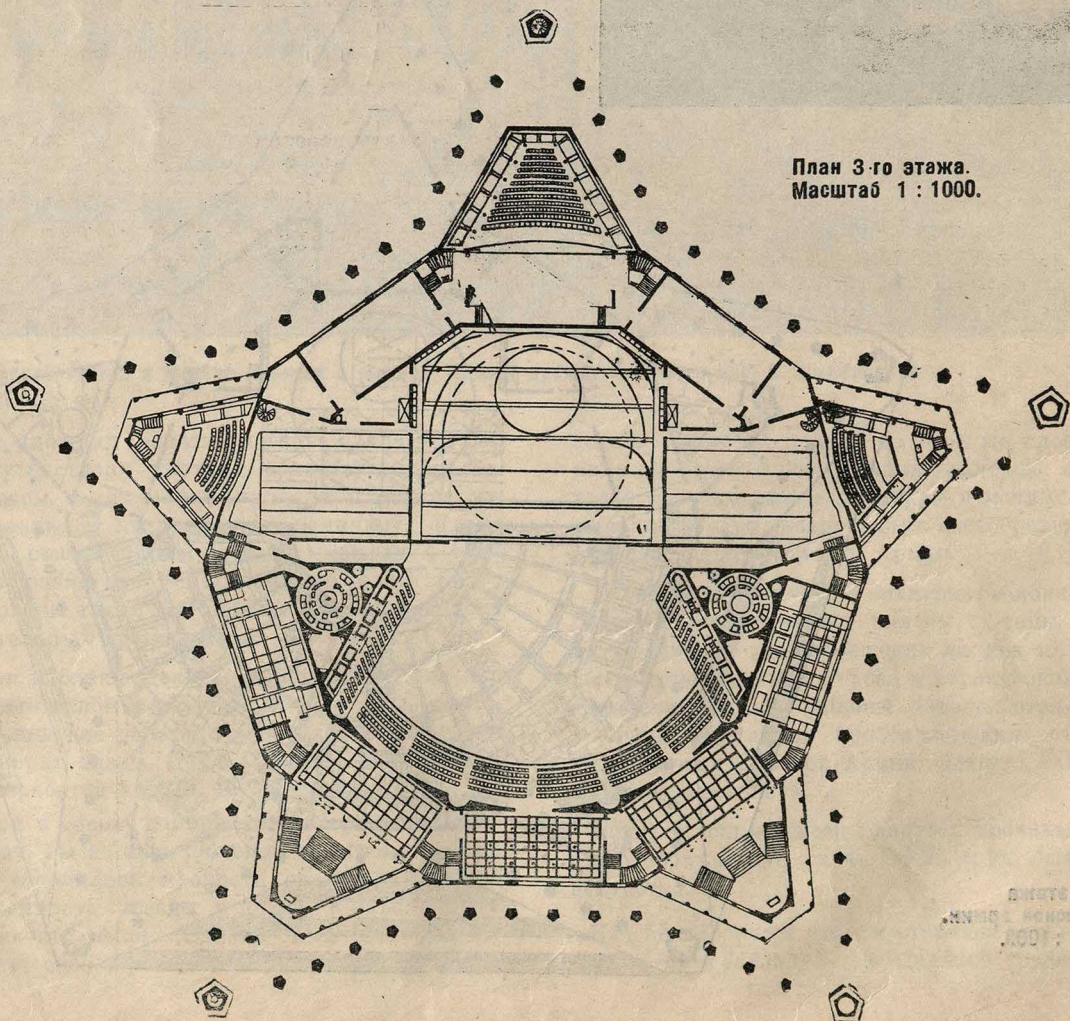


План 1-го этажа
 театра Красной армии.
 Масштаб 1 : 1000.

Проект театра Красной
армии на площади Ком-
муны.
Арх. К. Алабян и В. Сим-
бирцев.
План 2-го этажа
Масштаб 1:1000.



План 3-го этажа.
Масштаб 1:1000.



Здание театра завершается фигурой красноармейца с горящей звездой в руке. Звезда будет светиться днем от солнца, ночью огнем электрических ламп.

Завершая здание динамической фигурой бойца с высоко поднятой звездой—знамени, придав композиции высотный характер, мы стремились передать идейную целеустремленность нашей Красной Армии.

Острогранность форм ЦТКА есть характерная особенность архитектоники театра. В разработке как объема, так и отдельных деталей это проводилось как принцип. Так, например, колоннам придана пятигранная форма, которая как конструктивно, так и пластически очень выразительна.

Здание ЦТКА, будучи композиционным центром площади Коммуны, вызывает необходимость перепланировки района и площади. Ансамбль площади Коммуны должен быть разрешен в соответствии с архитектурой театра Красной Армии. На площади Коммуны, на которой находится Центр. Дом Красной армии, будет Центр. театр Красной Армии и еще ряд культурных учреждений ее. Таким образом, она становится площадью Красной Армии. Мы и решали площадь, как место парадов митингов, демонстраций,—поэтому лестницы главного входа в театр разработаны в виде трибун для зрителей.

А. М.

Б о л ь ш о е п р о и з в е д е н и е с о в е т с к о й а р х и т е к т у р ы

Советская архитектура обогатилась проектом, который наряду с проектом Дворца Советов окажет значительное влияние на выковывание нами своего социалистического стиля архитектуры, на то, чтобы наши „города, дома, архитектура были более красивыми, чем в других городах Европы и Америки“ (Каганович).

Проект театра Красной Армии в Москве, составленный молодыми архитекторами тт. Алабяном и Симбирцевым, представляет весьма незаурядное явление. Основное его качество, ставящее его намного выше всех архитектурных работ последнего времени—это огромная идейная насыщенность, блестяще выраженная, понятная самым широким массам трудящихся, связь между архитектурной формой здания и его содержанием, при большой парадности и монументальности самой архитектуры здания.

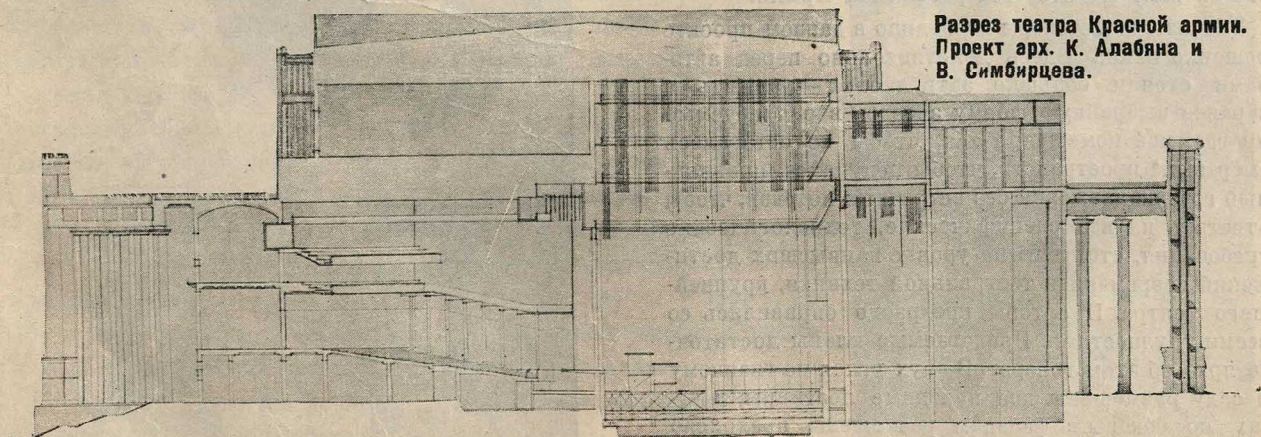
Многие наши архитекторы немало лет декларировали насчет связи формы и содержания в проектах. Но подходили они к вопросу создания новой формы адекватной нашему содержанию весьма упрощенно, с точки зрения голой техники. В чем эта связь, по их мнению, должна была выражаться? Главным образом в том, чтобы внешнее оформление здания отвечало функциям, для коих здание предназначалось. При этом из всех требований, предъявляемых к сооружению выделялись два: создание правильного графика движения и хорошая освещенность помещений. О выявлении во внешней архитектуре сущности содержания здания редко

кто думал. Результаты такой установки всем известны. Все здания самых различных назначений выходили у проектировщиков совершенно одинаково выштампованными, сильно остекленными, составленными, из различных комбинаций объемов коробками. Так из упрощенческого понимания связи формы и содержания родилась упрощенческая архитектура, уродовавшая наши города.

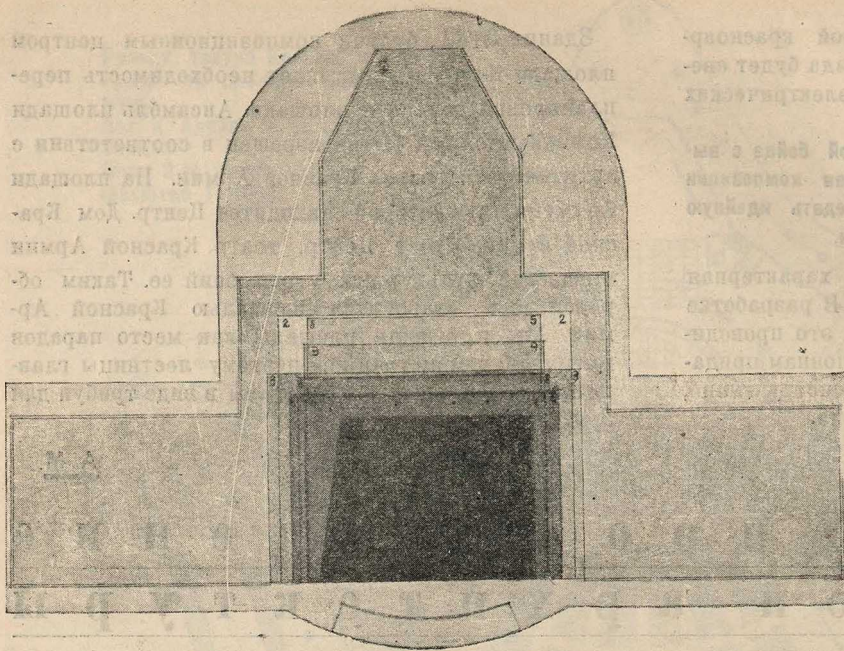
Немало здесь „помогла“ и выхолощенная архитектура Запада, родившаяся там на почве стремления „рационализировать“ капиталистическое общество, на почве мелкобуржуазного анархического отрицания всего культурного богатства, накопленного историей человечества.

Постановление ЦК ВКП (б) от 23 апреля 1932 года, решение Совета Строительства по конкурсу на проект Дворца Советов, когда лучшими были признаны проекты, составленные архитекторами Жолтовским, Иофаном и Гамильтоном, проекты далекие от конструктивизма и функционализма, создание проектных и планировочных мастерских в Москве, работающих под руководством Моссовета и МГК ВКП (б) по указаниям и установкам, получаемым непосредственно от т. Л. Кагановича—все это оказало решающий сдвиг на архитектурное проектирование в СССР.

Партия вплотную занялась вопросами архитектуры и сдвиг в последней налицо. Мы не только стали строить здания более или менее архитектурно оформленными, но и получили несколько больших архитектурных произведений, в числе которых вид-



Разрез театра Красной армии.
Проект арх. К. Алабяна и
В. Симбирцева.



Сравнительная таблица размеров различных сцен

Наименование театров	Ширина портала	Глубина сцен.	Ширина сцен
Театр Красной армии	24.00	34.00	38.00
Большой театр	21.00	23.00	28.00
б. Мариинский театр	19.20	20.00	29.00
Филиал Большого театра	16.00	18.00	22.00
б. Александрийский театр	15.00	25.00	21.30
б. Михайловский театр	13.30	18.00	25.42
Камерный театр	13.30	16.00	18.00
М.Х.А.Т. 1-й	12.80	20.00	24.00
Театр им. Вахтангова	12.60	22.50	24.00

ное место занимает проект тт. Алабяна и Симбирцева.

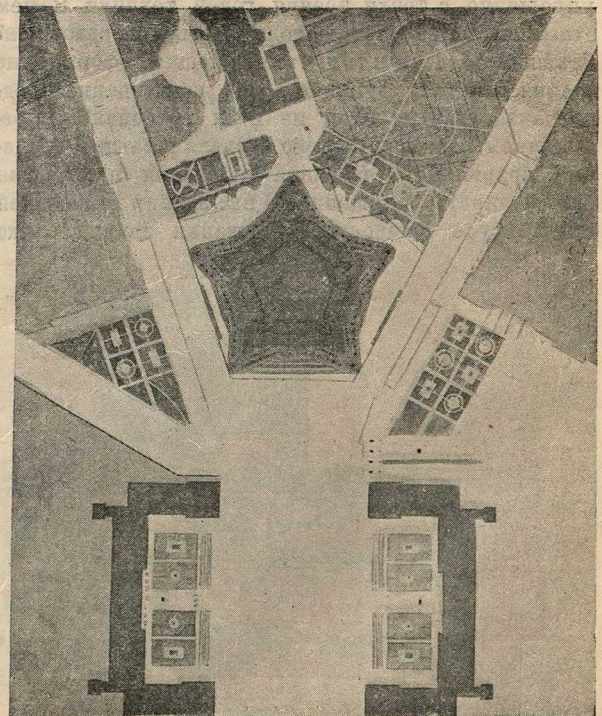
Конкурс на проект театра Красной армии продолжался месяцев восемь и состоял из трех стадий. В конкурсе участвовали крупнейшие архитекторы Москвы—акад. Фомин, арх. Руднев, Фридман, Вайнштейн и другие. Представленные решения, несмотря на все разнообразие подходов авторов, были высокого качества. Хорошо разработанные планы, монументальные фасады, богатая скульптурная отделка (первая стадия конкурса была опубликована в № 8 „Строительства Москвы“ за 1933 г.). Однако, правильно поступил Совет постройки театра, отвергнувший все проекты и остановивший свой выбор на работе тт. Алабяна и Симбирцева. Если бы мы построили здание, по проектам арх. Руднева или акад. Фомина, то получили бы здание хотя и красивое, но такое, про которое многие бы затруднились сказать, когда этот театр выстроен: до или после Октябрьской революции? Настолько мало внешне оно говорило бы о том, что это театр нашей Красной армии. Тт. же Алабян и Симбирцев, положив в основу всего оформления здания вошедшую в быт и сознание миллионов трудящихся СССР и всего мира — красноармейскую звезду и проведя ее как лейтмотив во всем проекте от плана здания до всех деталей, до формы колонны, сумели создать произведение, форма которого будет понятна всем и каждому, кто пройдет мимо этого здания. На этом здании вывески не понадобятся. Сама форма его скажет, что это — театр Красной Армии.

Значительные споры возбудило в данном проекте решение плана. Здесь действительно перед авторами стояли большие затруднения — уложить в заранее выбранную форму звезды все требуемые программой помещения так, чтобы не оставалось „мертвых“ пространств, чтобы получался правильный график движения без встречных потоков, чтобы ответить на все специфические, технологические требования, стоящего на уровне наивысших достижений современной театральной техники, крупнейшего театра. И авторы прекрасно справились со всеми трудностями. Прилагаемые планы достаточно ярко об этом говорят. В двух углах по главному фасаду размещены две парадные лестницы, в углах по боковым фасадам размещены прекрасно

освещаемые уборные актеров и в верхнем углу звезды нашлось место для глубинной сцены, благодаря чему при небольшом увеличении объема удалось достигнуть глубины в 62 метра против 34 м. в Большом театре. Интересно и весьма продумано решены гардероб, фойе и сам зрительный зал. Угол видимости в последнем 45°, а удаление последнего ряда от портала по горизонтали — 32 метра — прекрасный показатель для театра на 3000 мест. Особо надо выделить решение сцены. После постройки театра (его предполагается закончить в 1936 году) будем иметь здесь самую большую в СССР, наилучшим образом оборудованную сцену с раздвижным порталом, боковыми карманами, передвижными площадками и тротуарами, кольцевыми вращающимися частями.

По совершенно правильной мысли авторов проекта, здание должно будет явиться и памятником-

Эскиз генплана пл. Коммуны в Москве.



музеем нашей победной Красной Армии. На концах звезды запроектированы пять пилонов, на которых будут помещены надписи с именами героев, боевых красноармейских частей. Скульптурные группы, представляющие различные виды оружия Красной Армии, увенчивают эти пилоны.

Как особо положительную сторону проекта надо выделить высотность композиции и принцип остроты, проведенный авторами всюду вплоть до деталей здания. Здание стремится вверх, объемы динамически нарастают один над другим, завершаясь на 80-ти метровой высоте скульптурой красноармейца со звездой в руках. До сих пор многие наши общественные здания, клубы, театры проектировались распластанными, приземистыми сооружениями. Такие проекты могли создаваться только людьми, не прочувствовавшими сущности нашей эпохи, стремительности нашего времени, всю целеустремленность советского государства. Опыт проектирования Дворца Советов и театра Красной Армии должен быть и с этой стороны серьезно изучен всеми советскими архитекторами. Высотная композиция должна стать неотъемлемым элементом архитектуры советских общественных зданий.

Перед планировщиками района сооружение театра ставит ряд серьезнейших задач. Постройка на

площади Коммуны, где находится центральный Дом Красной Армии, огромного здания театра Красной Армии вызывает необходимость в дальнейшем трактовать эту площадь как площадь нашей Армии, как площадь парадов и демонстраций. Надо пробить к театру новые магистрали так, чтобы он был виден с отдаленнейших перспектив. Здесь большая работа предстоит планировочным мастерским.

Создание эскизного проекта—только начало, хотя и весьма важное—проектирования сооружения. Лишь в процессе разработки рабочих чертежей, шаблонов, деталей, архитектор окончательно выявляет все свои идеи, отшлифовывает свое произведение. Поэтому такие моменты, как например, некоторая недоработанность пропорций колонн, несомненно будут разрешены в дальнейшей работе над проектом.

В 1936 году Москва обогатится красивейшим монументальным зданием, соответствующим архитектуре реконструируемой пролетарской столицы. Залогом этому служит качество принятого проекта, энтузиазм молодых авторов и высокое руководство сооружением театра, в Совет строительства которого входят любимые вожди советской страны гг. Л. Каганович и К. Ворошилов.



К. С. Алабян

Родился в 1897 г. в г. Гандже в Закавказье. В Тифлисе окончил среднее учебное заведение. В 1923 году поступил на архитектурный факультет Московского Вхутеина. Окончил ВУЗ в 1929 г. С 1929 г. по 1931 год работал заместителем начальника Армгостроя и начальником Армгоспроекта в Эривани. По проектам т. Алабяна выстроен ряд общественных и жилых зданий во многих городах Армении. С 1931 по 1932 год работал старшим научным сотрудником секции сопращения Комакадемии. В настоящее время является зампределителя Союза Советских архитекторов и ответственным редактором журнала „Архитектура СССР“. С 1931 г. по 1933 г. участвовал во всех стадиях проектирования Дворца Советов в Москве, получив на открытом конкурсе 1-ую премию.

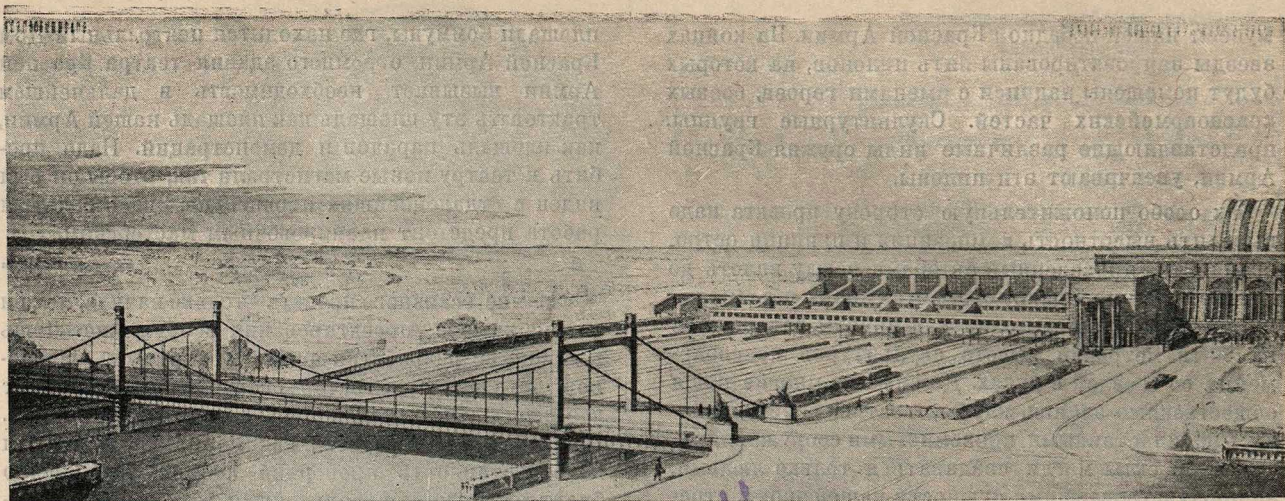
Тов. Алабян член ВКП(б) с 1917 г., красный партизан, член ЦИК ССР Армении последних 2-х созывов. В 1930-32 г. был членом ЦКК Компартии Армении. На строительстве Театра Красной Армии назначен главным архитектором строительства.

В. А. Симбирцев

Родился в 1901 году в Ленинграде, учился в Ульяновске (б. Симбирске), где кончил среднюю школу. В 1922 г. поступил на архитектурный факультет Московского Вхутеина. Окончил ВУЗ в 1928 г., получил квалификацию архитектора-художника. Был командирован за границу. С 1928 г. по 1930 г. работал архитектором в проектных трестах, выполнив ряд проектов по промсооружениям. С 1930 г. по 1933 г. был аспирантом Архитектурно-Строительного Института и вел педагогическую работу. В настоящее время доцент по кафедре архитектурного проектирования факультета жилищно-общественных зданий Московского Архитектурного Института. С 1931 г. по 1933 г. участвовал во всех стадиях проектирования Дворца Советов в Москве, получил на открытом конкурсе 1-ую премию.

На строительстве театра Красной Армии назначен заместителем главного архитектора строительства.





Эскиз станции Москва-Курская — вид с севера.
Пересечение путей Курского вокзала новой Сталинской магистралью намечено висячим мостом.

Н. СКАЛОВ

Курско - Октябрьский диаметр

Одним из основных решающих факторов социалистической реконструкции городов является реконструкция их ж. д. транспорта. Созданные при капитализме в течение многих десятилетий запутанные транспортные узлы часто становятся тормозами на путях развития наших городов, усложняют связь между отдельными районами их, заставляют искривлять городские магистрали при пересечении железно-дорожных ветвей, создают неравномерные потоки и скопления городского транспорта и населения, требуют для своего развития отчуждения дополнительных территорий со сносом жилых кварталов и уничтожением зеленых насаждений. Случайность в компоновке отдельных ж. д. станций, ветвей и главных линий в связи с ростом размеров движения, неблагоприятно отражается на работе и самого железно-дорожного транспорта и противоречит требованиям правильной эксплуатации его на основе последних достижений железно-дорожной техники.

Наиболее характерным примером, подтверждающим сказанное, является Московский узел. Большинство существующих устройств его находятся в прямом противоречии с нуждами как городской планировки, так и современной техники ж. д. дела. Территории для развития недостаточны. Вокзалы малы, не вмещают пассажиров и не имеют необходимейших помещений — служебных, культурных. Городские магистрали при пересечениях с железно-дорожными путями сужаются, искривляются и углубляются. Целые районы, как например, Сокольники, отрезаны от города и доступ к ним затруднен. Разбросанность ж. д. устройств, кроме того, усложняет вопросы железно-дорожных транзитных сообщений, увеличивает количество пересаживающихся пассажиров и чрезвычайно усложняет перевод их с одного вокзала на другой.

С увеличением размеров движения пропускная способность узла оказалась недостаточной. Требуется развитие ряда станций, увеличение числа главных путей, электрификация всего пригородного движения, введение автоблокировки.

Проектом реконструкции Московского узла, составленным с учетом всех этих требований, как по линии планировки города, так и по линии реконструктивных ж. д. мероприятий, для разрешения проблемы пассажирского движения предусмотрены два основных элемента — Курско-Октябрьский диаметр и Глубокий ввод в сочетании с несколькими тупиковыми станциями.

Пригородное движение

Глубокий ввод разрешает вопросы освоения пригородных пассажирских перевозок, а Курско-Октябрьский диаметр в основном вопросы дальнего пассажирского движения и частично пригородного.

Курско-Октябрьский диаметр, созданный путем реконструкции отрезков головных участков Курской и Октябрьской жел. дорог, запроектирован шестипутным и проходит через существующие станции: Москва-Рогожская, Москва I - Курская, Москва-Каланчевская и Останкино.

Из шести путей диаметра — два предназначены для пригородного электрифицированного движения, а четыре для дальнего.

Схема узла по пригородному движению по проекту после реконструкции принимает следующий вид.

Пригородные поезда Курской и Нижегородской линии при подходе к городу разветвляются на два направления — большая часть их идет на Глубокий ввод, а меньшая на Курско-Октябрьский диаметр. Пригородные поезда Казанской ж. д. в районе платформы Плющево разветвляются и идут частично на Глубокий ввод и частично на свой существующий Казанский вокзал. Поезда Павелецкой линии, Западной ж. д. и Белорусской линии обслуживаются своими существующими вокзалами. Пригородные поезда Балтийской и Савеловской линий полностью направляются на Курско-Октябрьский диаметр. Пригородные поезда Октябрьской ж. д. направляются как на Глубокий ввод, так и на Курско-Октябрьский диаметр, а Северной ж. д. на Глубокий ввод и частично на свой существующий вокзал.

Как видно из схемы, Курская, Нижегородская и Казанская ж. д. подходят к Глубокому вводу и Курско-Октябрьскому диаметру с юга, а Савеловская, Октябрьская, Балтийская и Северная с севера. Благодаря этому удается создать весьма удобную организацию колебательного движения поездов, при которой поезда, поступающие с юга непосредственно переходят на дороги, примыкающие с Севера, а идущие с севера — на дороги юга.

Необходимость создания устройств, обеспечивающих ремонт подвижного состава, а также устройств для отстоя составов в неинтенсивные часы предопределило сооружение по концам диаметра и Глубокого ввода технических станций для пригородных поездов — на юге и на севере.

Принятая в проекте схема организации пригородного движения обеспечивает удобства пассажиров, давая им возможность попасть в большое количество пунктов города, создает хорошие условия для эксплуатации и ремонта подвижного состава и, наконец, га-



И.К.П.-У.О.		Схема	
Моспроекттранс		Курско-Октябрьский диаметр	
Сети		с показанием вариантов	
Сети		расположения тех. станций	
Сети		и вариантов завязки	
Сети		Этот вариант	
Контракт	№ 1	Маслово	№ 1
Лист	№ 1	Рисунки	№ 1
Проект	№ 1	Или более	№ 1
Арх. № 3202	Или более	№ 1	№ 1

Схема Курско-Октябрьского диаметра с показанием вариантов расположения технических станций и Симоновского варианта развязки. Проект выполнен Моспроекттранс НКПС.

рантирует бесперебойность движения в случае аварий на Глубоком вводе или Курско-Октябрьском диаметре, благодаря возможности пропускать поезда почти всех дорог по обоим направлениям. Для посадки и высадки пригородных пассажиров на диаметре запроектирован ряд остановочных пунктов: Москва — Рогожская, Серп и молот (у заставы Ильича), Курский вокзал, Комсомольская площадь, Дзержинский вокзал (в районе Крестовской заставы) и Останкино.

Дальние поезда.

Схема узла по дальнему движению решена в проекте следующим образом:

Дальние поезда Казанской ж. д. в районе платф. Плющево переходят на пути Нижегородской линии и следуют далее на Курско-Октябрьский диаметр. Местные поезда этой дороги проходят на свой существующий вокзал.

Дальние и местные поезда Курской, Горьковской и Павелецкой линий, полностью следуют на Курско-Октябрьский диаметр.

Все эти дороги вливаются в диаметр с юга. С севера на диаметр попадают дальние и местные поезда Балтийской, Октябрьской и Савеловской линий и дальние поезда Белорусской и Северной. Местные поезда Белорусской и Северной ж. д. направляются на свои существующие вокзалы. Благодаря наличию целого ряда соединительных ветвей, транзитные поезда всех дорог, включая и Западную ж. д., дальнее и местное движение которой обслуживается существующим Брянским вокзалом, попадают на диаметр и через него на любую другую дорогу узла.

Поезда дорог, примыкающих к диаметру с юга и севера, кончающие движение в Москве, после прохода по диаметру с рядом остановок поступают для ремонта, очистки и снабжения на технические станции, располагаемые в северном и южном концах диаметра.

В пределах диаметра для остановки пассажирских дальних и местных поездов запроектировано **четыре вокзала — Пролетарский** — для обслуживания Пролетарского района, расположенный у деревни Хохловки — Карачарово болото, **Курский** на существующем месте, **Дзержинский** для обслуживания Сокольнического и Дзержинского районов, расположенный у Крестовской заставы, и, наконец, **Останкинский** на месте платформы Останкино для обслуживания нового городского Останкинского района. В соответствии с этим закрываются Октябрьская и Балтийская станции с передачей занимаемой ими территории городу. Закрывается также по условиям планировки, станция Москва-товарная Нижегородская.

При принятой схеме и организации движения: а) прибывающие и отправляющиеся пассажиры получают возможность посадки и высадки в различных районах города; б) пассажиры, нуждающиеся в пересадке, могут совершить для большинства направлений эти операции на одном вокзале, в) имеется полная возможность организации и развития транзитного сообщения через узел, в настоящее время чрезвычайно усложненного, г) отпадает необходимость в развитии ряда существующих пассажирских станций и отчуждении для этого городской территории, д) благодаря наличию по концам диаметра на севере и юге двух крупных технических станций устраняется необходимость сооружения соответствующих устройств на ряде теперешних пассажирских станций.

Выбор места для технических станций является весьма сложным и ответственным делом.

С точки зрения городской планировки желательно станции вынести за пределы города, а с точки зрения удобства эксплуатации и уменьшения эксплуатационных расходов их надо максимально приблизить к пассажирским станциям.

Северную техническую станцию для дальнего движения, занимающую территорию около 250 га, можно расположить в двух местах — в районе Останкино и в районе ст. Бескудниково Савеловской ж. д. Первый вариант имеет то преимущество, что при нем бесполезные пробеги подвижного состава от ближайшего вокзала (в данном случае Дзержинского) будут минимальны, в то время, как в случае расположения станции за кольцом Окружной ж. д. в районе Бескудниково они значительно увеличиваются.

С другой стороны, при расположении станции в районе Останкино город лишается большой территории для развития, затрудняется связь центральной части города с Останкинским районом и есть опасения, что современное развитие станции будет затруднено постройками.

Примеры развития большинства мировых центров доказывают, что обычно район возможного распространения города преуменьшается. Это обстоятельство в условиях планового развития города Москвы должно быть исключено. Поскольку район Останкино предположен к застройке и уже фактически заселяется, поскольку от расположена в нем технической станции следует отказаться.

Северная техническая станция для пригородного движения может быть расположена или вместе с дальней или самостоятельно от нее. Наиболее правильным будет решение, при котором пригородная станция располагается вдоль какой либо дороги. Тогда подвижной состав, следуя на техническую станцию одновременно обслуживает и пассажиров данной дороги. Из намеченных вариантов наиболее целесообразным следует считать вариант расположения станции вдоль Октябрьской ж. д. на ст. Ховрино.

Южная техническая станция для дальнего движения может быть расположена или на месте существующей сортировочной станции Люблино с предварительным выносом грузовой работы с этой станции в другое место или в районе Кузьминок на новом месте, в настоящее время свободном.

Составленные проекты станций по обоим вариантам показали, что площадка занятая в настоящее время под сортировочную станцию Люблино не дает возможности создать техническую станцию, отвечающую всем требованиям к ней предъявляемым. Кроме того, этот вариант требует преждевременных капиталовложений в новую сортировочную станцию. Все это приводит к выводу о целесообразности расположения Южной технической станции для дальнего движения в районе Кузьминок.

Южная техническая станция для пригородного движения также намечена в двух местах вместе с дальней в районе Кузьминок и рядом со станцией Люблино сортировочная. По соображениям приведенным выше для Северной технической станции является целесообразным остановиться на расположении этой станции рядом со ст. Люблино вдоль Курской ж. д.

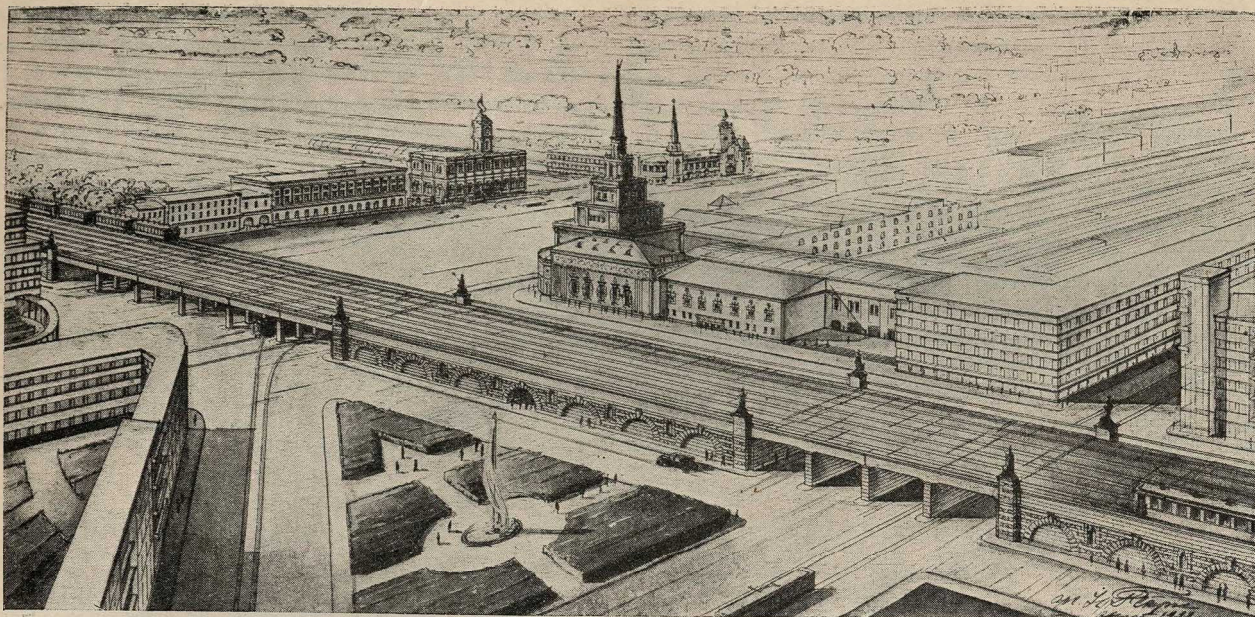
При подходе к Курско-Октябрьскому диаметру и Глубокому вводу путей Нижегородской и Казанской линий, они могут влиться в диаметр или в районе станции Москва — Рогожская или южнее в районе пересечения Курской линии Симоновской веткой.

В первом случае поезда рассматриваемых дорог не проходят через Пролетарский вокзал, что и является существенным недостатком этого варианта. Симоновский же вариант дает возможность прохода всех поездов через Пролетарский вокзал, облегчает условия сооружения путепроводных пересечений, дает возможность освободить часть территорий, занятой в настоящее время путями Горьковской линии и тем самым создает большие возможности для планировки города.

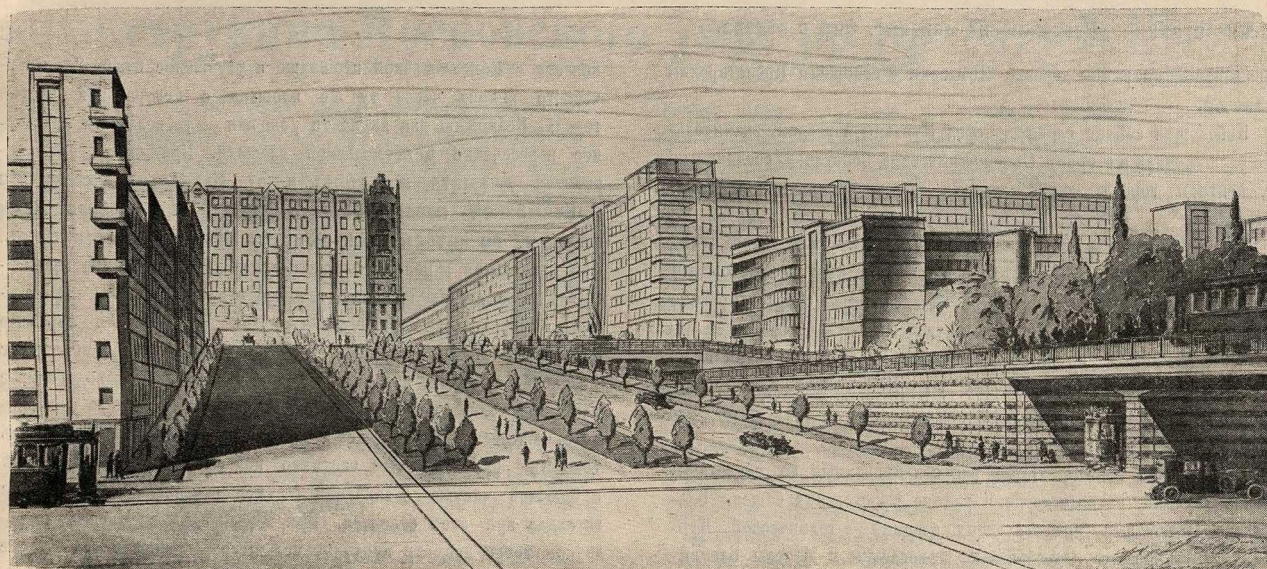
Пересечения с улицами.

Наиболее ответственной частью проекта безусловно является сам Курско-Октябрьский диаметр в пределах от Пролетарского вокзала до Останкино. Наличие ряда пересечений с городскими магистралями, проход диаметра по центральной территории города, пересечение Комсомольской площади, обявляют к тому, чтобы дать в этом районе наиболее красивые, украшающие город сооружения, создать удобные предвокзальные площадки и улучшить связь восточной и западной частей города, разрезаемых диаметром, пропуском через него, широких городских магистралей.

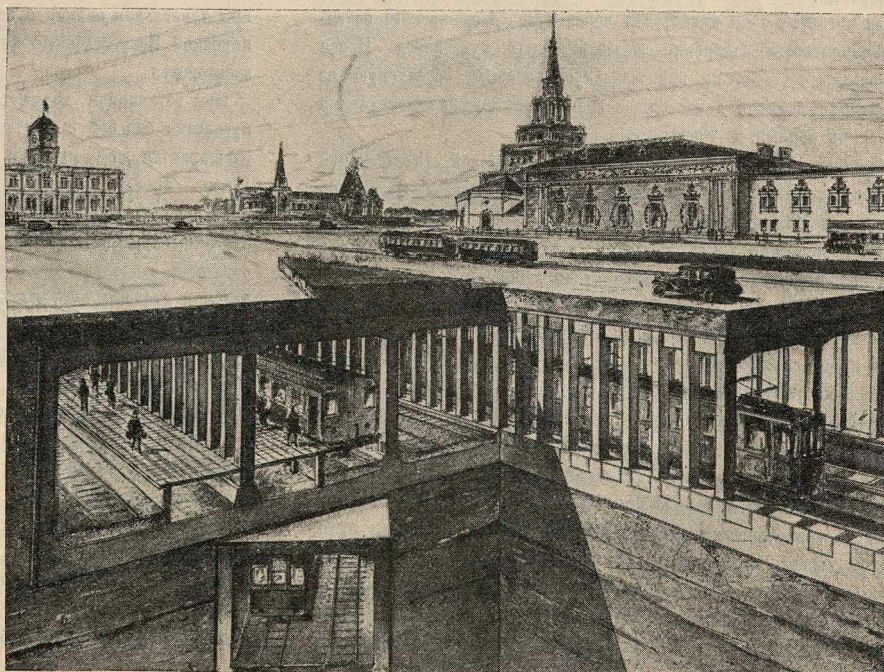
Район нового Пролетарского вокзала в настоящее время, из за наличия к западу от него разбросанной сети путей станции Бойня, плохо связан с центром Пролетарского района — Крестынской заставой и с территорией, на которой расположены заводы АМО, Шарикоподшипник, Динамо и др. По проекту просторная привокзальная площадь, соединяется с ними двумя новыми улицами магистральными, пересекающими затем пути диаметра и



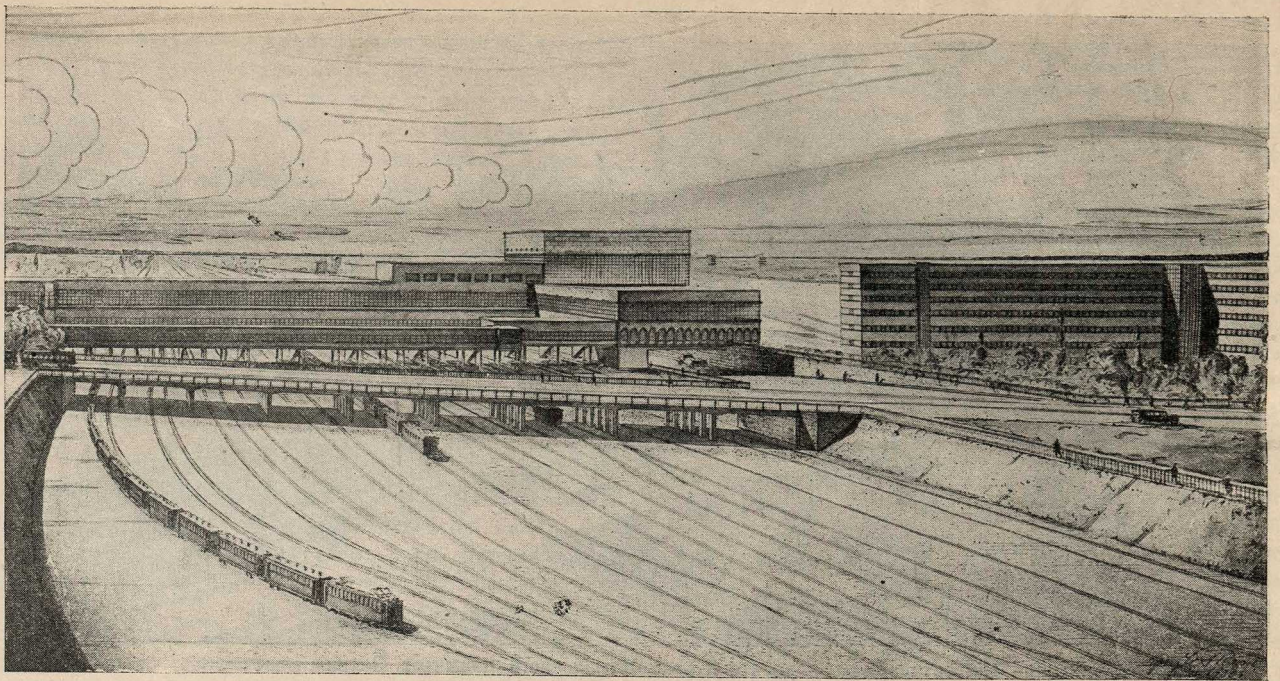
Комомольская площадь при эстакадном варианте Курск-Октябрьского диаметра. Эскиз.



Эстакадный вариант пересечения Комсомольской площади.
Новая магистраль, Новая Басманная—Комсомольская площадь. Эскиз.



Комсомольская площадь при
тоннельном варианте К-О диа-
метра.
Эскиз.



Эскиз станции „Дзержинский вокзал“. Вид с севера.

связывающими район деревни Хохловки с основным Пролетарским районом.

Небольшая сейчас площадь перед Курским вокзалом, значительно расширенная в сторону Сыромятнических переулков, соединяется с центром города двумя новыми реконструируемыми магистралями.

Новая Сталинская магистраль и реконструируемая Сыромятническая, связывают центральную часть города с Лефортовским районом. Пересечение первой путей диаметра запроектировано висачим мостом. На месте существующего вокзала создается новый, сооружаемый по последнему слову техники, с рядом культурных помещений и гостиницей для проезжающих. Для удобства посадки и высадки пассажиров часть здания располагается над путями.

Дзержинский вокзал, также запроектированный по последнему слову техники, располагается в районе Крестовских башен. Благодаря ликвидации существующих станций — технической Курской ж. д., Москвы Октябрьской, Николаевки и Москвы Балтийской, создаются необходимые условия для осуществления третьего кольца в Москве по линии Суцевского вала и далее через Сокольники.

Для пропуска этой магистрали через пути Держинского вокзала запроектирован широкий железобетонный путепровод. Новая магистраль выходит на привокзальную площадь, образуемую из территории, занятой в настоящее время Крестовскими переулками с ветхими домами и Крестовским рынком.

Останкинский вокзал, располагаясь на новой, подлежащей освоению территории запроектирован с учетом связи Останкино с Петровско-Разумовским районом.

При сооружении диаметра, ряд существующих пересечений его с городскими магистралями значительно реконструируется.

Прекрасное шоссе Энтузиастов, будущая автострада Москва — Горький при пересечении с путями Курской ж. д. в настоящее время имеет самый безобразный вид — она искривлена и располагается в искусственной яме, всегда заполненной водой. С увеличением числа путей пересечения шоссе станет еще безобразнее. Проект коренным образом улучшает это место, благодаря пропуску шоссе сверху ж. д. путей и ликвидации изгиба его. Искривленное в настоящее время Ярославское шоссе также выпрямляется. Шереметьевская улица, пересекающая сейчас ж.-д. пути в одном уровне, пропускается в разных.

Наибольший интерес представляет участок от Курского вокзала до Комсомольской площади включительно. Задачей в данном случае является — осуществление прямого соединения Курского

вокзала с Комсомольской площадью и улучшение связи Сокольнического района через ту же площадь с центральной частью города. Возможны два варианта решения — тоннельное и эстакадное пересечение Комсомольской площади. При обоих этих вариантах диаметр в пределах от Курского вокзала до Н. Басманной перекрываются сверху железобетонными щитами, на которых сооружается городская магистраль. При тоннельном варианте эта магистраль непосредственно вливается в Комсомольскую площадь и далее продолжается до пересечения с Гроховским переулком. При эстакадном варианте магистраль от Н. Басманной спускается вниз и соединяется с Рязанским проездом, являясь продолжением его. Железнодорожные пути при тоннельном варианте, начиная от Гороховского путепровода, постепенно понижаются и проходят Комсомольскую площадь тоннелем, располагаемым частично под существующей эстакадой и большей частью с западной от нее стороны. Существующая эстакада при этом сноится. При пересечении с Мясницким радиусом метро диаметр проходит над метро, причем в этом месте предусмотрен остановочный пункт для пригородного движения, соединенный специальными галереями со станцией „Комсомольская площадь“ метрополитена. Уровень Комсомольской площади при тоннельном варианте несколько улучшается вертикальной планировкой. Искусственные ямы под существующими путепроводами засыпаются.

При эстакадном варианте пересечения площади диаметр пропускается над ней в существующих отметках эстакады. Последняя расширяется до 6 путей и коренным образом реконструируется — Южный проезд уширяется вдвое, Орликовский и Домниковский путепроводы соединяются вместе — существующая между ними в настоящее время подпорная стенка разбирается, а пролеты увеличиваются вдвое радиусной промежуточных бычков. Этим в значительной степени улучшается связь Сокольников с городом.

Остановочный пункт для пригородных поездов в данном случае проектируется на месте существующего остановочного пункта — Москва-Комсомольская.

Анализируя вопрос о целесообразности принятия того или иного решения по пересечению Комсомольской площади следует исходить, как из архитектурно планировочных, так и экономических соображений.

С точки зрения экономической, без сомнения, все преимущества должны быть отданы эстакадному варианту — этот вариант в пределах от Гороховской улицы до Держинского вокзала включительно стоит около 35 млн. рублей, в то время как тоннельный около 65 млн. рублей. Неблагоприятные гидрогеологиче-

ские условия еще в большей степени усугубляют трудности осуществления тоннельного варианта.

В то же время, благодаря реконструкции существующей эстакады при эстакадном варианте хорошо решается и основная задача связи Сокольнического района с городом. Наконец, эстакадный вариант быстрее и легче может быть осуществлен в короткие сроки и не имеет бросовых работ по сооружению 3 и 4-го пути на эстакаде, в то время как при тоннельном варианте эти бросовые работы по целому ряду причин неизбежны.

Все это заставляет остановиться на эстакадном варианте пересечения Комсомольской площади.

Сооружением Курско-Октябрьского диаметра и Глубокого ввода на долгие годы может разрешиться проблема пассажирского движения в Московском узле.

А. В. ШИРИНСКИЙ

Верно ли разрешается реконструкция Московского узла по проекту НКПС*

Правительство и партия уделяют особое внимание реконструкции жел.-дор. транспорта. Ими был вынесен ряд исторических решений по этому вопросу, в полной мере относящихся и к Московскому железнодорожному узлу, который является одним из ответственных участков транспорта.

В начале 1932 года для систематизации и обработки всего накопившегося за долгие годы проектного материала по реконструкции Московского узла и разработки окончательного проекта, в НКПС было организовано бюро реконструкции узла, в дальнейшем реорганизованное в специальное управление (УРМУ). В 1933 г. вместо последнего было создано Бюро реконструкции при эксплуатационном управлении НКПС.

Два года разрабатывался проект реконструкции Московского узла. Эскизный проект по пассажирскому движению в настоящее время составлен. Уместно подвести итоги всей этой работе и дать соответствующую оценку.

Проект по пассажирскому движению не отвечает потребностям столицы

Составленный УРМУ проект не создает максимальных удобств пассажирам, не обеспечивает достаточную обороноспособность узла по пассажирскому движению, неравномерно загружает городской транспорт, не обеспечивает город достаточным количеством вокзалов для дальних поездов и остановочных пунктов для пригородных поездов, не увязан с каналом Волга—Москва, Дворцом Советов, Авиопортом, не обеспечивает минимального занятия территории города рельсовыми путями и железнодорожными устройствами, стесняет и обезображивает ими площади и магистрали Москвы.

Основная идея проекта—концентрация всего дальнего пассажирского движения, за исключением Западной дороги, на Курско-Октябрьском диаметре (соединительная ветвь между Курским вокзалом и Октябрьской дорогой через Каланчевскую площадь), сосредоточение посадки, высадки и пересадки основной массы дальних пассажиров на центральном новом Курском вокзале—и на большом втором вокзале—Дзержинском, а также концентрация посадки и высадки большинства пригородных пассажиров Глубокого ввода на площади Дзержинского—неприемлема для города.

По проекту УРМУ все дальнейшее и частично местное и пригородное движение пассажирских поездов в узле выводится на Курско-Октябрьский диаметр. Для включения всех дорог узла в

Крупные капиталовложения на эту реконструкцию, определяемые круглой суммой в полмиллиарда рублей, естественно, должны быть освоены постепенно с максимальным использованием существующих сооружений.

Задачей ближайших лет следует считать: 1) вывод транзитных поездов на К. О. диаметр, для чего надо построить соответствующие соединения, 2) прокладку 3 и 4-го путей диаметра на участке Москва I — Москва Комсомольская и далее на север до Северной технической станции; 3) постройку Северной технической станции для дальнего и пригородного электрифицированного движения, 4) сооружение Глубокого ввода, 5) сооружение Южной технической станции для пригородного движения, 6) сооружение нового Курского вокзала.

При осуществлении этих мероприятий, наравне с сооружением первоочередных линий метро, социалистическая столица будет иметь лучший транспорт во всем мире.

Диаметр должны строиться две сложные развязки—северная и южная, имеющие большое количество путепроводов, насыпей и выемок и занимающие большую территорию. На территории существующего Курского вокзала строится новый Центральный Курский вокзал—гигант. Сооружается Дзержинский вокзал у Крестовских башен против Ржевского вокзала. В перспективе намечается постройка двух небольших вокзалов—Останкинского у платформы Останкино Октябрьской дороги и Пролетарского—у пересечении Окружной дороги с шоссе Энтузиастов. По концам диаметра намечены постройки двух колоссальных технических станций—северной и южной, которые будут обслуживать все составы дальних и пригородных и частично местных пассажирских поездов узла. Северная техническая станция проектируется у станции Бескудниково Савеловской линии. Южная на ст. Люблино—сортiroвочная Курской железной дороги.

Находясь в капиталистическом окружении, необходимо помнить об обороне страны. Железнодорожный транспорт имел, имеет и будет иметь важнейшее оборонное значение. Поэтому было бы грубейшей политической ошибкой забыть об обороне узла, особенно при его реконструкции. Московский узел должен реконструироваться так, чтобы каждое проводимое мероприятие обеспечивало повышение обороноспособности СССР. Так совершенно правильно отметили в своей книге руководители УРМУ (М. Н. Белоусов и Иванов)—„Реконструкция Московского узла“ изд. 1933 г.).

В действительности проект УРМУ по дальнему движению не отвечает требованиям обороны. Уязвимые точки—это весь диаметр на протяжении 25 км. Особо важные и сложные точки—это южная и северная развязки, состоящие из большого количества путепроводов, восьмипутовой эстакады или тоннеля на Каланчевской площади, Курский и Дзержинский вокзалы. Разрушение или расстройство каждой из указанных точек может парализовать движение поездов по всем направлениям узла. Поэтому концентрация всего движения на одном диаметре неприемлема.

Две гигантские технические станции с большим количеством стрелок и парковых путей и с крупными техническими устройствами, являясь объектами для нападения и разрушения. Достаточно небольших повреждений стрелочных улиц технической станции для того, чтобы все, находящиеся на них пассажирские составы оказались в западне и пассажирское движение было парализовано.

Необходимо иметь в узле не две, а несколько технических станций.

Наибольшие удобства населению Москвы

„Условия лучшего обслуживания пассажиров с предоставлением больших удобств требуют, чтобы дальний пассажир мог ориентироваться не только на один вокзал, а в зависимости от того, где он живет, имел бы возможность выбрать наиболее близкий ему вокзал, через который должен проходить поезд нужного ему направления. Это значительно упрощает организацию внутригородского транспорта, а главное приближает железнодорожный транспорт к пассажиру“. Так говорили руководители УРМУ.

„Нужно добиться, чтобы пассажир, приезжая в Москву по любому направлению, имел возможность из всех Московских вокзалов избрать для высадки тот, который ближе всего к его местожительству.

Нужно, чтобы ни одно железнодорожное направление не было приведено к одному единственному вокзалу. Нужно, чтобы с любого вокзала можно выехать в любом направлении. Нужно дать пассажиру возможность свободного выбора.

Надо ли говорить, какую разгрузку трамвая, метро, такси и прочих городских средств сообщения дает одно это мероприятие, насколько это приблизит к пассажиру железную дорогу“. Так совершенно верно отмечает т. Липовецкий („Железный узел“ изд. Партиздат. 1933 г.).

В проекте же УРМУ по дальнему движению мы видим обратное. Рабочий и служащий в какой бы они части города не жили, будут вынуждены пользоваться на большом протяжении городским транспортом для того, чтобы попасть на Курский или Дзержинский вокзал. Курский вокзал территориально расположен ближе к центру города, поэтому фактически он будет центральным вокзалом в Москве. Поезда метро и трамвая, приближаясь к Курскому вокзалу, будут загружены до отказа пассажирами, съезжающими сюда с разных частей города. Курский вокзал прямого выхода в центр не имеет. Покровка уже загружена до отказа. Постоянные пробки будут у Земляного вала, у Воронцова поля, на Сухарева площади, по Садовому кольцу и у площади Курского вокзала. По магистралям города вблизи Курского вокзала будут беспрерывно следовать автомашины, что затруднит пешеходам переход улиц.

Вокзал-гигант будет представлять людской муравейник в несколько этажей. Для пассажира вокзал явится лабиринтом, отталкивающим и пугающим своей сложностью.

Концентрация посадки и высадки пассажиров в основном на Курском вокзале и частью на Дзержинском дает в перспективе огромный излишний пробег автомашин с пассажирами и излишний проезд в метро и трамваях.

Постройка наибольшего в мире Курского вокзала намечена в яме, на территории, зажатой со всех сторон крупными сооружениями и занятой значительным количеством технических устройств.

Намеченное проектом расширение площади Курского вокзала, устройство новой площади со стороны Сыромятников, освобождение территории станции от всех устройств, пробивка новой улицы в центр, вызовут крупные расходы. Придется снести ряд крупных сооружений, Газовый завод, завод Манометр, ф-ку Москвошвей и др. неизбежно ориентировочная стоимость Курского вокзала в 50 млн. рублей значительно увеличится. Для пропуска автомашин и трамвайных поездов с площади Курского вокзала через Садовое кольцо надо будет трамвайные пути кольца „Б“ поднять на эстакаду.

Приходится удивляться неудачному выбору места для сооружения наибольшего в мире центрального вокзала столицы.

„Сооружение канала Москва—Волга превращает реку Москву в транзитную магистраль, которая может освоить значительные грузо- и пассажиропотоки. Это поднимет удельный вес водных перевозок в Москве. Увязка плана реконструкции железнодорожного узла с планом реконструкции реки Москвы должна заключаться в правильной организации смешанных железнодорожно-водных перевозок как грузовых, так и особенно пассажирских“. Пассажир, прибывающий с парохода, должен быстро попасть на один из новых вокзалов и сесть на поезд нужного ему направления“. (Слова руководителей УРМУ, та же книга).

В действительности при осуществлении проекта УРМУ Водный вокзал будет расположен на большом расстоянии от Курского и Дзержинского вокзалов.

Для пересадки пассажиров с железной дороги на воду и обратно, а также для перевалки почты и багажа, придется пользоваться городским транспортом, что создает неудобства и массовые перевозки между Курским и речным вокзалом.

При реконструкции узла нельзя забывать об увязке его с воздушным транспортом. „Роль воздушного транспорта по пассажирским перевозкам и почтовым отправлениям возрастает с каждым годом. Москва является крупным аэропортом“. (Слова руководителей УРМУ).

Между тем, по проекту УРМУ Курский и Дзержинский вокзалы находятся на большом расстоянии от аэропорта и не соединяются с ним прямыми, хорошими магистралями. Пассажиры, прибывшие по воздуху и следующие далее по железной дороге и наоборот, вынуждены будут пользоваться городским транспортом, что сопряжено с неудобствами и потерей времени. Аэропортом пользуются лица, имеющие особо важные и срочные задания, поэтому значительная потеря времени на перевод городским транспортом недопустима. Кроме того, авианервозки возрастают с каждым годом, через ряд лет не исключена возможность массовых авианервозок.

По проекту УРМУ намечается постройка центральных почтовых вокзалов на технических станциях, с которых будут ежедневно отправляться специальные почтовые поезда с периодической печатью по всем направлениям узла. Это приведет к adherence отправки периодической печати против установленной нормы и потребует ежедневно большого количества автомашин для одновременной доставки периодической печати и почтовых отправок с крупных издательских комбинатов и почтовых отделений города.

Минимум капитальных вложений, максимум эффективности

„План реконструкции узла должен быть осуществлен на базе последних достижений науки и техники и при меньших капиталовложениях. Существующие здания, технические сооружения и устройства узла должны быть максимально использованы, в особенности на переходный период. Снос этих зданий, сооружений и обустройство допустим только в случае, если они в корне противоречат основным установкам плана реконструкции узла и планировке города.

Осуществление плана реконструкции узла должно быть увязано с требованиями текущей его работы с тем, чтобы не только не создавать даже временных затруднений, а, наоборот, от каждого реконструктивного мероприятия получать эффект с первого года его проведения“. (Из одобренных Коллегией НКПС установок по реконструкции Московского узла).

В проекте УРМУ мы видим обратное. Почти все существующие в узле сооружения и устройства сносятся и заменяются новыми. Нет сомнения, что осуществление проекта, с учетом сносов, постройки площадей у Курского и Дзержинского вокзалов, пробивки новой улицы от Курского вокзала в центр и от Дзержинского вокзала в Октябрьский район, обойдется очень дорого.

Кроме того, постройка генерального Курского вокзала—гиганта на территории существующего вокзала и переустройство Курско-Октябрьского диаметра создадут в течение ряда лет строительства затруднения в текущей работе этой ответственной части узла.

Постройка эстакады на 8 путей обезобразит и стеснит Каланчевскую площадь. Сооружение эстакады на Садовой улице у Курского вокзала стеснит и обезобразит эту часть улицы. Южная и северная развязки с большим количеством путепроводов займут большую территорию Дзержинского и Пролетарского районов города, удобную и необходимую под застройку жилых домов, обезобразят ее и затруднят планировку города в этих частях.

Расходы на бесполезный переубег составов пассажирских поездов до технических станций выразятся в перспективе, при-

мерно в 20 млн. руб. в год. Расходы на перепробег пассажирских поездов, связанных с удлинением некоторых линий, ввиду включения их в Курско-Октябрьский диаметр, будут 2 млн. рублей в год.

Идея использования соединительной ветви Курского вокзала с Октябрьской дорогой не нова и была приемлема при наличии в узле только паровой тяги. Электрификация всех дорог узла дает возможность разработать и осуществить более упрощенную, более гибкую и в то же время более широкую схему реконструкции узла.

Реконструкция пригородного движения

УРМУ разработал в трех вариантах проект Глубокого ввода в город пригородных поездов Курской и Нижегородской линии с юга и Северной и Октябрьской с севера. Трассы их не раз освещались в „Строительство Москвы“, почему мы их описывать не будем.

Первый вариант эстакадно-тоннельный.

Второй и третий варианты глубокого ввода тоннельные, мелкого и глубокого заложения.

Все варианты в основном имеют одну цель — доставить массу пригородных пассажиров на площадь Дзержинского, т. е. по данным УРМУ на нее будет следовать 33% всех пассажиров Глубокого ввода, а с учетом пассажиров, пересеживающихся на метро и трамвай до 50% всех пассажиров.

„Железнодорожные станции Глубокого ввода и его трасса должны проходить так, чтобы обслужить наиболее населенные районы города. Однако, необходимо, чтобы удобства пассажиров, получаемые ими от глубинного захода в город железнодорожных пассажирских путей, не были произведены за счет загрузки уличных магистралей. Для этого „Глубокий ввод“ и Курско-Октябрьский диаметр должны быть построены таким образом, чтобы ни в коей мере не препятствовать уличному движению“. (Слова руководителя УРМУ, та же книга).

Отвечает ли проект УРМУ в части пригородного движения указанному требованию? Нет.

Через станции Глубокого ввода и метро на площади Дзержинского будут проходить до 100 тыс. человек в час при максимальной нагрузке (из расчета 50% от 132 000 пассажиров Глубокого ввода с обоих направлений и 20 000 чел. с линий метро обоих направлений). Площадь и прилегающие улицы не в состоянии будут пропустить такое количество людей.

Эстакады глубокого ввода, если бы был принят эстакадно-тоннельный вариант, стеснили бы и обезобразили бы площади Ногина, Трубную, Самотечную, Цветной бульвар, Коммуны и другие части города.

Даже при железобетонной конструкции и щебенчатом балласте, при больших скоростях (100 км) и значительной густоте движения (поезда будут идти в каждую сторону через 2 минуты, следовательно по обеим путям через 1 мин.) шум от движения поездов будет неизбежен и особенно мучителен для всякого живущего в домах, близких к эстакадам. (В Берлине около эстакад живет беднейшая часть населения. Самые дешевые квартиры у эстакад). Далее, какие бы меры против пыли при движении поездов не принимались, при эстакадном прохождении глубокого ввода она неизбежна.

Эстакадно-тоннельный вариант для социалистического города неприемлем. Он отвергнут в 1932 г. самим УРМУ, а сейчас отвергнут экспертной комиссией Метростроя, отделом планировки Моссовета, бригадой комитета научного содействия Метрострою и рядом видных специалистов. Эстакада является первой стадией железной дороги в капиталистическом городе. В данное время даже там она сносится и заменяется тоннелем.

„Второй вариант — тоннельный ход — дает лучшее решение вопроса. Он не загромождает улиц, укрепляет обороноспособность, не ведет за собой порчи зеленых насаждений и т. д. Вместе с тем предварительные данные, полученные в результате обследования пассажирских потоков по пригородному движению, произведенные УРМУ, показывают, что наиболее целесообразное прохождение трассы дает второй вариант — тоннельный ход.

Таким образом имеется два варианта строительства Глубокого ввода. Из них один дает лучшие условия для пассажиров, а другой загромождает уличное движение и имеет ряд преимуществ, связываемых с социалистической перестройкой города“.

Также, вполне правильное заключение в свое время дали руководители УРМУ и тоже самое отмечает Липовецкий в своей книге „Железный узел“. Указанного вполне достаточно для характеристики варианта эстакадно-тоннельного и его решительного отклонения.

Непонятно, почему сейчас Бюро реконструкции, вопреки своим установкам выдвигает и отстаивает эстакадно-тоннельный вариант.

Оба варианта Глубокого ввода запроектированы параллельно линиям Дзержинского и Таганского радиусов метро. Они явятся конкурирующими в первое время с линиями метрополитена указанных радиусов. Это выдвигает на обсуждение вопрос, что строить в первую очередь: линии метро или Глубокого ввода?

Бюро реконструкции предлагает в первое время пропускать по линии Глубокого ввода поезда пригородные и метрополитена, что даст возможность не строить указанные радиусы метрополитена. Это неприемлемо для города, так как линии метро строятся для обслуживания промышленного Пролетарского района, Международного стадиона и Дзержинского района. Кроме того хорошо организованная в тоннеле пересадка для пригородных пассажиров с железной дороги на метро не вызовет особых неудобств.

Глубокий ввод должен быть увязан с каналом Волга — Москва и с Дворцом Советов. Имеющийся проект глубокого ввода не отвечает этому требованию. Ближайший от р. Москвы остановочный пункт Глубокого ввода находится на пл. Дзержинского. Это так далеко, что создаст большие неудобства для массовых экскурсий и пассажиров-одиночек. Все они будут считать более целесообразным пользоваться линиями метрополитена, пересеживаясь на железнодорожную дорогу на существующих вокзалах.

Два зала Дворца Советов смогут одновременно дать поток в 26 000 пассажиров. При разработке проекта Глубокого ввода это не было учтено. Ближайший остановочный пункт Глубокого ввода — пл. Дзержинского — находится от Дворца Советов на расстоянии более двух километров, что исключает для посетителей Дворца Советов возможность пользоваться Глубоким вводом. Эти пассажиры будут перегружать линию метрополитена, трамвая и автобуса.

Проект УРМУ должен быть отвергнут

Проект реконструкции Московского узла по дальнему и пригородному движению, составленный УРМУ, должен быть отвергнут. До сего времени о проекте общественность знает мало.

Бюро реконструкции Московского узла должно дать экономические обоснования разработанному проекту во всех его частях и доказать соответствие проекта громким обещаниям и хорошим установкам.

До настоящего момента проект УРМУ не обсуждался широкой общественностью, а если где и обсуждался, то с точки зрения технической и как единственный возможный вариант реконструкции Московского узла. Теперь надо поставить на широкое обсуждение и другие проекты реконструкции Московского узла, в том числе и проект, разработанный автором этой статьи. Мой проект по идее и установкам прямо противоположен проекту УРМУ и имеет перед ним преимущества.

Обсуждать проекты надо в первую очередь с точки зрения экономической целесообразности и во вторую — с точки зрения технических возможностей и преимуществ.

Намечая строительство в объеме сотни тысяч рублей, долго ведут предварительные экономические изыскания и делают многочисленные подсчеты. Стоимость полной реконструкции Московского узла, определяющаяся ориентировочно в 1,5 млрд. рублей, что равно четырем Днепростроям, должна быть достаточно экономически обоснована. Между тем до сего времени нет распределения в перспективе пассажиропотоков с железных дорог по разным точкам города, автопотоков с пассажирами с железных дорог по

магистралям и площадям города, эксплуатационных расходов жел. дор. узла и внутригородского транспорта. Проведенную УРМУ работу по выявлению распределения пассажиропотоков с железных дорог по городу, в данный момент без поправок на перспективу, путем опроса в течение четырех дней счетчиками приезжающих и уезжающих пассажиров при входе в вокзал Ярославский, Октябрьский, Казанский и Курский, считать серьезной и достаточной нельзя.

Тов. Каганович на III Московской областной конференции сказал:

„Исходными принципиальными установками для планирования города у нас всегда является и должно быть: 1) создание максимальных удобств для самого населения с точки зрения облегчения движения на улицах как пешеходов, так и машин, все больше и больше увеличивающихся, 2) архитектурное оформление города с точки зрения красоты города и 3) обеспечение санитарно-гигиенических условий жизни населения (зелень и т. д.)“.

Проект УРМУ реконструкции Московского узла не отвечает указанным в речи тов. Кагановича требованиям. Необходимо отыскать новые решения задачи реконструкции Московского узла, соответствующие требованиям социалистического города.

Поставленное партийное условие — догнать и перегнать в технико-экономическом отношении передовые капиталистические страны — может быть выполнено в том случае, если, с одной стороны, будет

использован иностранный опыт, а с другой, будут развернуты у нас научно-исследовательская работа и массовое изобретательство. Московский узел должен быть образцовым узлом железнодорожной сети Союза и лучшим из узлов других стран, так как он является неотъемлемой частью столицы СССР. Это требует высококачественного исполнения проектов и продуманности их во всех деталях.

Другое основное решающее условие выполнения плана реконструкции Московского узла — широкая и активная проработка его рабочими, техниками и инженерами. Только широкая и массовая критика обеспечит правильность и реальность плана.

Необходима популярная литература по реконструкции Московского узла. Периодическая печать — газеты, журналы должны уделять достаточное внимание реконструкции. Пока этого нет. Вопросы реконструкции Московского узла в печати освещаются слабо.

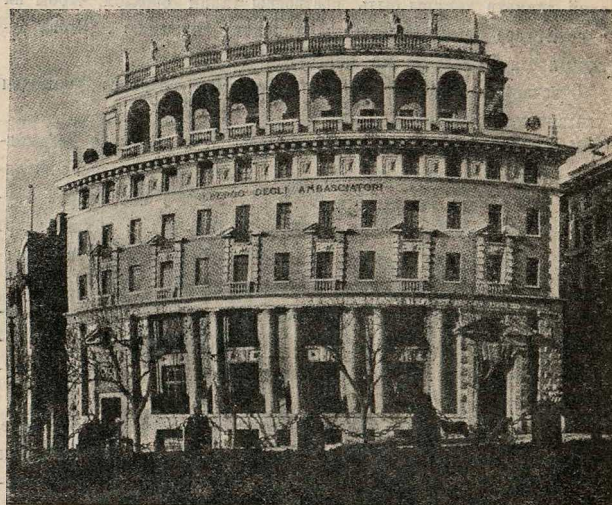
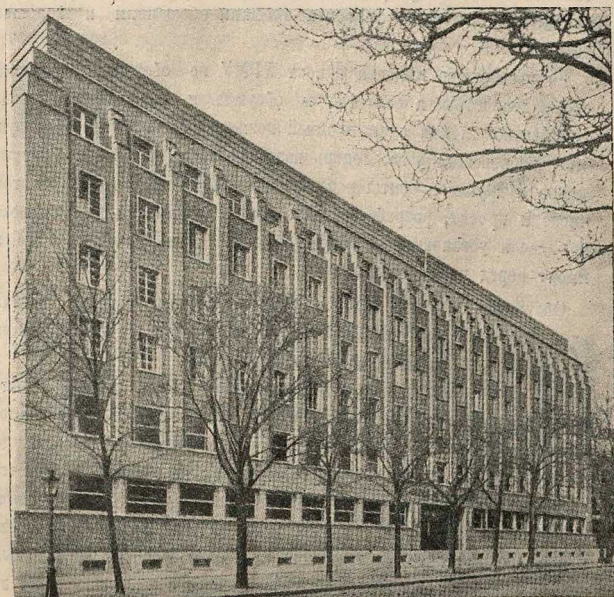
Ни одна капиталистическая страна не производила и не может произвести реконструкцию узлов в таких размерах, как СССР. Мы держим ответственнейший экзамен по перестройке узла на базе социалистической перестройки города. К нам приезжают рабочие делегаты всех стран. Они видят преимущество социалистического города перед капиталистическим, они должны видеть разницу и преимущество железнодорожного узла в социалистических условиях перед железнодорожными узлами капиталистических стран.

ИЗ АРХИТЕКТУРНОЙ ПРАКТИКИ ЗАПАДА

(Илл. из журнала L'ARCHITECTURE D'AULOURD. NUI).

1. Отель в Риме. Арх. проф. М. Пиачентини.
2. Административное здание в Милане.
3. Медицинский институт в Париже. Арх. Дюваль, Гонс, Дресс и Уден.

3



1

2



Читатель о журнале

В июле исполняется десять лет журнала „СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ“.

За это время журнал завоевал себе прочные кадры читателей среди строителей и архитекторов. При этом две трети читателей журнала составляют живущие вне Москвы. И это вполне понятно. Опыт строительства Москвы стремится перенять весь Советский Союз.

Такие мощные сооружения в Москве, как метро, Дворец Советов, канал Москва — Волга, театр Красной Армии, стадион в П. К. и О. им. т. Сталина, новые жилые здания, школы и т. д. Москвы, живо интересуют не только специалистов, но и каждого трудящегося. Поэтому не только строители читают „Строительство Москвы“. Журнал, освещающий строительство, архитектурную и планировочную практику пролетарской столицы, нашел себе читателя и в широких слоях трудящихся и советской интеллигенции всего Союза.

Все это налагает на редакцию огромную ответственность. Большую помощь в работе редакции критикой и деловыми предложениями могут оказать и оказывают нам наши читатели.

Редакция обращается с просьбой ко всем читателям сообщить свое мнение о содержании и оформлении журнала, об отрицательных и положительных сторонах его, о темах, которые желательнее осветить в ближайших номерах „Строительства Москвы“.

Первые отзывы наших читателей мы помещаем здесь.

РЕДАКЦИЯ

„Среди других журналов, издаваемых в настоящее время и мне известных, — Ваш журнал выделяю как один из лучших, как по содержанию и материалу, просто и понятно излагаемому, так и по внешнему оформлению. Могу только приветствовать Вашу наметку о еще большем повышении качества издания в текущем году. Мои пожелания:

Ликвидировать отставание в выходе журнала в свет.

Увеличить помещение фотоснимков отдельных уголков Москвы, заново или частично реконструированных“.

Тула, Д. Глаголев.

„Состоя уже несколько лет читателем Вашего журнала, я должен отметить, что с каждым годом журнал улучшает свою продукцию как в смысле оформления, так и полиграфии. Вношу также предложение об открытии в Вашем журнале отдела предложений по архитектурному оформлению города и его реконструкции, выпускать чаще многоцветные репродукции и изменить обложку, сделать ее более красивой и не печатать на ней никаких фотографий и объявлений“.

Москва, В. Н. Кондратьев.

„Журнал „Строительство Москвы“, отражая архитектурную и планировочную практику Москвы, совершенно не уделяет внимания вопросам теоретического характера и не подводит время от времени итогов проделанной работы на архитектурно-планировочном фронте столицы. Журнал в его настоящем виде представляет собой сухую, архитектурно-планировочную хронику, подчас понятную только человеку, хорошо знающему Москву, внимательно следящему за архитектурными течениями в СССР и знакомому с основными направлениями архитектурной и планировочной мысли Западной Европы.

Все это, по моему мнению, является существенным недостатком массового архитектурного журнала, каковым несомненно является „Строительство Москвы“.

Кроме того, нужно не забывать, что к строительству и реконструкции Москвы, где сосредоточены лучшие силы, где затрачиваются крупные материальные средства и где выковываются лучшие архитектурные образцы, присматриваются работники всего СССР, и потому журнал „С. М.“ должен не только показывать эти образцы, но в сжа-

том виде разъяснять их внутреннее содержание и идеологическое направление.

Опыт Москвы нужно постепенно переносить на окраины Союза, а смелые, решительные и точные указания т. Кагановича в области планировки и реконструкции г. Москвы смело и решительно пересаживать на подготовленную к восприятию почву окраин“.

Севастополь, М. И. Долгополов.

„Вашим журналом я восхищен. Я не архитектор и не строитель, а только пока лишь учетный работник, в недалеком прошлом сидевший в лагере, как соц. вредный элемент. Теперь я работаю свободным гражданином на Беломорско-Балтийском комбинате и собираюсь стать архитектором. Я с удовольствием читаю „С. М.“ и слежу по этому журналу за всеми деталями роста мощи красной столицы.

Нахожу, что очень мало журналом обращается внимания на внутреннее оборудование зданий и жилищ.

Ст. Сорока, Мурманск. ж. д.

А. А. Миналаюнас.

„Я считаю, что журнал „С. М.“ является насущным хлебом для архитектора и строителя, так как он освещает новые архитектурные установки, новые искания в архитектуре, а также отражает жизнь архитектора и строителя города Москвы. Таким образом, ведя борьбу за улучшение архитектурного оформления г. Москвы и за высокое качество строительства, журнал является примером и настольной книгой, как повысить качество строек и архитектурно-строительные кадры. Я считаю, что несмотря на сравнительно невысокую плату за журнал, качество его за последнее время улучшается“.

г. Горький. Техник-строитель и проектировщик П. Соболев.

„Пишу от имени группы молодых революционных архитекторов. Ваш журнал для нас очень интересен для целей, которые мы преследуем“.

Бельгия, арх. Хейман.

„Ваш журнал мне необходим для работы. Я им очень интересуюсь и подбираю комплект“.

Нью-Йорк, арх. В. Резнинов.

Москва за месяц

■ **Премирование мастерских.** За ударную работу по составлению проектов планировки магистралей и отдельных участков Москвы, отдел планировки Московского Совета Р и КД премировал пять планировочных мастерских. Первую премию в 5.000 руб. получила мастерская № 1 (руководитель проф. С. Е. Чернышев), вторую — 3.000 руб. — получила мастерская № 10 (руководитель арх. Б. А. Кондрашев), третью премию 2.500 руб. получила мастерская № 8 (руководитель арх. А. И. Мешков), две четвертых премии по 2.000 руб. получили мастерская № 6 (руководители арх. Коган и Курт. Майер) и мастерская № 9 (руководитель арх. В. В. Бабуров). Кроме того индивидуально премированы работники отдельных мастерских.

■ **Конкурс на здание ТАСС'а.** В порядке конкурса проектные мастерские Моссовета — 4 под руководством т. П. Голосова, № 5 — под руководством т. Д. Фридмана и № 9 под руководством т. И. Голосова разрабатывают проекты новоздания ТАСС'а. Здание будет сооружено на углу Пушкинской площади и Тверского бульвара.

■ **Дом аэрофлота.** Арх. Д. Фридман разрабатывает проект жилого дома Аэрофлота. Дом будет построен у Белорусско-Балтийского вокзала.

■ **Жилые дома для ИТР.** Арх. Кузьменко (мастерская № 5) разрабатывает проект комплекса жилых домов на Преображенской площ. для ИТР Электростанции.

■ **Два новых квартала.** Проект сооружения двух кварталов жилых домов на шоссе Энтузиастов разрабатывают архитекторы Милютин, Висинг и Ликин (Проектная мастерская № 5). В новых домах разместятся рабочие и ИТР „Электродного завода“ „Нефтегаза“ и завода „Синтетический Каучук“.

■ **Конкурс на архитектурное оформление крупно-блочного дома.** Академией коммунального хозяйства проведен закрытый конкурс на составление эскизного проекта архитектурного оформления фасада жилого крупно-блочного дома. Конкурс показал возможность любого архитектурного оформления крупно-блочного дома. По решению жюри конкурса премированы авторы четырех относительно лучших проектов. Первая премия присуждена арх. Левитану, вторая — арх. Рабиновичу, третья — арх. Ваценко и четвертая — арх. Головскому.

■ **Всесоюзная выставка архитектуры.** Всесоюзная Академия архитектуры организует в 17 годовщину октября Всесоюзную архитектурную выставку, которая в дальнейшем явится советской частью будущей международной выставки в Москве. Дирекция выставки просит проектные, планировочные и строительные организации, горсоветы и горкомхозы принять участие в выставке. Адрес: Москва, В. Дмитровка, 24.

■ **Новый рабочий поселок.** На Варшавском шоссе в Верхних Котлах строится рабочий поселок для рабочих автозавода им. Сталина. В поселке будет 100 домов в 2-3 и 4 этажа.

■ **Кино на 1.000 МЕСТ.** В парке Культуры и Отдыха им. Сталина заканчивается постройкой и оборудованием здание нового кино-театра на 1.000 мест.

■ **Крупнейший мост области.** При пересечении канала Волга-Москва с железными и шоссевыми дорогами требуются сооружение многих мостов и виадуков. На территории Московской области крупнейшим таким сооружением является мост у ст. Химки. Мосблизтранс спроектировал 20 вариантов этого моста из которых принят и рекомендован проект металлического моста на каменных опорах с общим отверстием для воды

в 160 м. Под мостом будут свободно проходить большие речные пароходы. Строительство моста уже начинается и будет закончено в 1935 году.

■ **Миллион на физкультурные сооружения.** ВЦСПС отпустил 1 миллион рублей на физкультурные сооружения в Москве. В текущем году переоборудуются и перепланируются стадион им. Томского, реконструируется школа плавания и водная станция МГСПС, переоборудуются бассейны № 1 и № 2.

■ **Озеленение столицы.** По плану весенних посадок Трест зеленого строительства высаживает 175 тыс. кустарников и 40 тыс. деревьев. Озеленяются 12 бульваров, 53 сквера, 30 фабрик и заводов, 28 школ, 4 больницы, 185 Жактов и 151 улица.

■ **Опытная база по зеленому строительству.** Для научной разработки новых цветочных формообразований, изучения новых типов газонной зелени и цветов, а также изучения режима существующих зеленых насаждений в Москве, Академией коммунального хозяйства передается Дубовая роща в Останкине. Здесь будет организована опытная база по зеленому строительству.

■ **Парк культуры на ст. Лось.** В рабочем городке Метрострой на ст. Лось строится Парк Культуры и Отдыха для рабочих метро. В основной роще разбивается парк, оборудуются физкультурные площадки, солярии, строятся открытая эстрада и кино-театр.

■ **Поправки.** Нам просят сообщить, что:

1. автором варианта глубокого ввода, помещенного в № 3 „Стр-ство Москвы“ на стр. 24 является проф. В. Л. Николаи.

2. Автором фасада дома № 21 по Лубянского пр., фото с которого было помещено в № 2 „С. М.“ является не арх. Бревда, а арх. П. А. Заруцкий. Первый разрабатывал лишь внутреннюю планировку здания.

Содержание

	Стр.	Стр.	Стр.
Повысить качество жилищного строительства	1	В. ХАНДРОС	К. СКАЛОВ
Планировка и проектирование строительства Москвы	2	Второе рождение улицы	Курско-Октябрьский диаметр
Проф. С. Е. ЧЕРНЫШЕВ		КАРЛ МАРКС	А. В. ШИРИНСКИЙ
Реконструкция улицы Горького	6	Скандал	Верно-ли разрешается реконструкция Московского узла по проекту НКПС
		Арх. К. С. АЛАБЯН, арх. В. Н. СИМБИРЦЕВ	Читатель о журнале
		Театр Красной Армии	МОСКВА ЗА МЕСЯЦ
		А. М.	
		Большое произведение советской архитектуры	

ИЗДАТЕЛЬ—МОСКОВСКИЙ СОВЕТ РАБОЧИХ И КРАСНОАРМЕЙСКИХ ДЕПУТАТОВ

Отв. редактор Л. ПЕРЧИК.

Зам. отв. редактора Я. ГРУНТ.

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

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

НА ОБЛОЖКЕ: Деталь строящегося здания театра Кр. армии в Москве. Рисунок арх. худ. И. Рерберг.

Мособлит № 23722. Тираж 13 000
8-я типография „Мособлполиграф“, ул. Фр. Энгельса, 46. Нар. 1048.
Статформат А-4—211-297 мм.
4 п. л., в 1 п. л.—62 416 знаков.

Рукопись сдана в набор 17/IV 1934 г.
Подписана и печати 22 V 1934 г.
Зав. редакцией А. ПОДЛЯШУК.
Тех. редактор М. БОНДАРЕВ.

СТРОИТЕЛЬНОЕ ТОВАРИЩЕСТВО

„ПРОЛЕТАРСКИЙ СТРОИТЕЛЬ“

В СИСТЕМЕ МОССТРОЙСОЮЗА

г. Москва, Новая площадь, 12

Телефон К-3-80 58

мастерские:

1. Валовая, 10.
2. Нижн. Красносельская, д. 37.
3. Нижн. Международный пер., 10.

производит:

ОБЩЕСТРОИТЕЛЬ-
НЫЕ и СПЕЦИАЛЬ-
НЫЕ РАБОТЫ.

МОСАСФАЛЬТ

МОСОБЛСТРОЙСОЮЗА

**ПРИНИМАЕТ
ЗАКАЗЫ
НА
РАБОТЫ:**

АСФАЛЬТОВЫЕ
ИЗОЛЯЦИОННЫЕ
(В С Е В И Д Ы)
КРОВЕЛЬНО-
ТОЛЕВЫЕ и
ДОРОЖНО-
МОСТОВЫЕ.

**ПРИНИМАЕТ
ЗАКАЗЫ
НА
РАБОТЫ:**

АДРЕС: МАЛАЯ ДМИТРОВКА, Д. № 8. ТЕЛЕФОН 86-66; 2-53-15.

В 1934 г. ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ

архитектура

СССР

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

Редакцией приняты все меры для обеспечения образцового качества печати и оригинального художественного оформления каждого номера.

К участию в журнале привлечены виднейшие представители советской и зарубежной архитектуры, а также искусствоведы и специалисты по вопросам строительной техники, новым конструкциям и материалам.

„Архитектура СССР“ является незаменимым пособием в творческой работе для каждого архитектора и художника.

С журналом должен быть знаком каждый культурный читатель, интересующийся советской и зарубежной архитектурой, социалистической реконструкцией городов и творчеством наших архитекторов.

Орган Союза Советских Архитекторов
ВЫХОДИТ В УДВОЕННОМ ОБЪЕМЕ

10 ПЕЧАТНЫХ ЛИСТОВ

ПРИЕМ ПОДПИСКИ на 1934 год ПРОДОЛЖАЕТСЯ. ТИРАЖ ЖУРНАЛА ОГРАНИЧЕН. В РОЗНИЦУ ПОСТУПАЕТ КРАЙНЕ НЕЗНАЧИТЕЛЬНОЕ КОЛИЧЕСТВО. ОБЕСПЕЧЬТЕ СЕБЕ ПОЛУЧЕНИЕ ПОДПИСКИ НА ЖУРНАЛ.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: год—72 р., 6 мес.—36 руб., 3 мес.—18 руб. Заказы и подписку направляйте почтовым переводом в адрес: Москва 6, Страстной бульвар, дом 11 „Журнально-Газетному Объединению“. Подписка принимается также отделениями Союза печати и повсеместно почтой.

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

Жургазобъединение

МОСКОВСКИЙ ОБЛАСТНОЙ ПРОЕКТНЫЙ ТРЕСТ

МОСОБЛПРОЕКТТРЕСТ

Москва, центр, Мясницкая, 43 (во дворе 2-й корпус)
Телефон управляющего трестом К-4-99-19, зам. управляющего трестом К-2-87-78.

ПРИНИМАЕТ ЗАКАЗЫ:

- 1. Планировка** новых социалистических городов, социалистическая реконструкция старых городов и поселков, планировка парков культуры и отдыха. Вертикальная планировка городов, поселков и фабрично-заводских территорий. Составление проектов, устройство улиц и проездов городского типа.
- 2. Составление проектов гражданских сооружений:** жилища, школы, ясли, больницы, клубы, бани, прачечные и пр.
- 3. Составление проектов санитарно-технических и гидро-технических сооружений:** городские и домовые водопроводы, канализация, водостоки, плотины, очистка, отопление, вентиляция и пр.
- 4. Геодезическое и специальное изыскание всех видов:** обследование, горизонтальная и вертикальная съемка населенных мест, фабрично-заводских территорий и незастроенных земельных участков, неологические и другие изыскания.
- 5. Составление смет** и калькуляций на всевозможные строительные работы.

В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ВЫПОЛНЯЮТСЯ РАБОТЫ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ