

Всесоюзная
БИБЛИОТЕКА
ИМ.
В. И. Ленина

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ



Проект схемы пассажиропотоков Московского
железнодорожного узла
(к проекту реконструкции ж.-д. узла)

1 9 11 3 5

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ

С 1-го ИЮЛЯ 1935 г.

ПЕРИОДИЧНОСТЬ ЖУРНАЛА **СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ**

(С № 7-го) ПО ПОСТАНОВЛЕНИЮ
ПРЕЗИДИУМА МОССОВЕТА
УВЕЛИЧЕНА ВДВОЕ

**ЖУРНАЛ ВЫХОДИТ
2 РАЗА В МЕСЯЦ
(ВМЕСТО ОДНОГО)**

**ОБЪЕМ КАЖДОГО НОМЕРА
ОСТАЛСЯ БЕЗ ИЗМЕНЕНИЯ**

**В СВЯЗИ С ЭТИМ В СЕН-
ТЯБРЕ ИСТЕКАЕТ СРОК
ПОДПИСКИ ТЕХ ПОДПИ-
СЧИКОВ, КОТОРЫЕ ПРЕ-
ЖДЕ ПОДПИСАЛИСЬ НА
ЖУРНАЛ ДО КОНЦА
ГОДА**

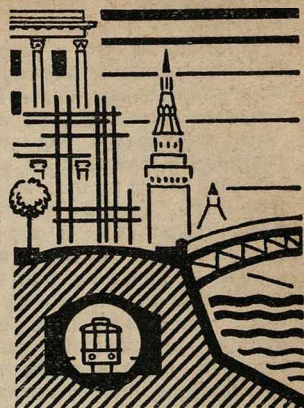
**ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА НА
4-й КВАРТАЛ 1935 ГОДА**

**ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:
НА 3 МЕСЯЦА — 6 руб.
„ 1 МЕСЯЦ — 2 „**

**ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПЕРЕРЫВА В ДОСТАВКЕ ЖУРНАЛА ПОД-
ПИСЧИКАМ, СРОК ПОДПИСКИ КОТОРЫХ КОНЧАЕТСЯ В СЕН-
ТЯБРЕ 1935 Г., ПРОСЬБА НЕМЕДЛЕННО ПЕРЕВЕСТИ В РЕДАК-
ЦИЮ ИЛИ СДАТЬ НА ПОЧТУ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ПОДПИСНУЮ
ПЛАТУ В 6 РУБЛЕИ ДО КОНЦА ГОДА.**

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

XII ГОД ИЗДАНИЯ

11
1935

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ МОСКОВСКОГО СОВЕТА РК и КД

Н а н о в о м э т а п е

Широким фронтом развертываются работы по осуществлению исторического решения ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О генеральном плане реконструкции гор. Москвы». В ряду многочисленных мероприятий, направленных к материальному и организационному обеспечению своевременного и высококачественного выполнения сталинского плана великих реконструктивных работ, особого внимания заслуживает проведенная по постановлению МГК ВКП(б) и Моссовета перестройка работы Отдела планировки и планировочных мастерских Москвы.

С тех пор, как по инициативе товарища Сталина московская организация большевиков и руководимые ею сотни архитекторов, инженеров и экономистов начали работу над созданием и осуществлением генерального плана реконструкции Москвы, архитектурно-планировочные организации вторично перестраивают свою структуру и методы работы. Это явление вполне закономерно. Каждый раз такая перестройка вызывалась необходимостью привести в полное соответствие организационные формы и методы работы с теми новыми задачами, которые возникали в результате пройденного пути.

В истории перепланировки Москвы в послеоктябрьский период можно различить, грубо говоря, три основных периода. Гранью, историческими вехами между ними являются, во-первых, решение июньского пленума ЦК ВКП(б) в 1931 г. «О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР» и, во-вторых, постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г. «О генеральном плане реконструкции г. Москвы». До 1931 года в планировке Москвы в течение ряда лет господствовали теория и практика, не отвечавшие интересам социалистической реконструкции столицы СССР. И в этом вопросе, как во всей борьбе партии за генеральную линию, мы тогда столкнулись, с одной стороны, с реакционными планами роста территории Москвы до 200 тыс. га, при сохранении в полной неприкосновенности дворянско-купеческо-церковного облика старого города и, с другой стороны — с «левацкими» предложениями полного уничтожения старой Москвы и строительства на ее месте сверхгигантского города по типу американских городов. Товарищ Сталин развенчал эти теории. Июньский пленум ЦК партии обязал московские организации «приступить к разработке серьезного, научно обоснованного плана дальнейшего расширения и застройки Москвы».

Выполнение решений июньского пленума ЦК ВКП(б) вскоре повлекло за собою необходимость коренной перестройки всего проектно-планировочного дела. Новые условия, новые задачи требовали большей оперативности в работе, улучшения качества

планировки и архитектурного оформления города. 23 сентября 1933 г. МГК и Моссовет вынесли постановление о ликвидации существовавших тогда Архитектурно-планировочного управления и Моспроекта.

Эти органы представляли собою весьма громоздкие аппараты, не могущие справиться с поставленными перед ними задачами. Архитектурно-планировочное управление не имело первичных звеньев планировки города, сосредоточивало у себя всю работу как по планировке, так и по текущей работе по отводу участков. Текущая работа не оставляла места для серьезной планировочной работы. Вместо этих органов были тогда созданы самостоятельные отделы планировки, проектирования, городских земель и отвода участков, и свыше двадцати планировочных и проектных мастерских. Тогда же была создана при Московском комитете партии и Моссовете Архитектурно-планировочная комиссия под руководством тов. Л. М. Кагановича, которая возглавила всю работу по выработке плана Москвы.

Планировочные мастерские явились теми первичными звеньями, которые на протяжении двух лет своего существования, под повседневным непосредственным руководством и по личным указаниям Лазаря Моисеевича Кагановича — осуществили разработку научно обоснованного генерального плана реконструкции Москвы. Этот план, одобренный правительством и ЦК партии, содержит в себе, наряду с общими принципами и установками планировки г. Москвы, совершенно конкретную программу работ по реконструкции, застройке и оформлению ряда важнейших магистралей гор. Москвы, по планировке и освоению новой Юго-западной территории.

В частности, постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) предусмотрено в десятилетний срок реконструировать, застроить и оформить все набережные Москва-реки, водоводного канала и часть набережных р. Яузы с превращением Москва-реки в основную магистраль города с гранитными берегами и с широкими асфальтированными сквозными проездами на них.

В тот же срок должен быть создан новый проспект, идущий от пл. им. Дзержинского к Дворцу Советов и Лужникам и далее через Москва-реку и Ленинские горы в новый Юго-западный район; должны быть произведены реконструкция, застройка и оформление центральной части города и созданы три сквозные, пересекающие весь город, широкие магистрали, путем спрямления и расширения ряда улиц и проездов.

Все площади, расположенные на этих магистралях, включая также центральные и вокзальные площади, должны быть в тот же срок полностью реконструи-

рованы с застройкой хорошими по архитектуре зданиями.

Таковы конкретные первоочередные задачи, поставленные СНК СССР и ЦК ВКП(о) перед Московской организацией в области планировки и застройки Москвы.

Естественно, что к разрешению этих задач должны быть привлечены все лучшие наличные архитектурно-планировочные силы Москвы. Естественно также, что вся работа Отдела планировки столицы должна быть перестроена под углом зрения наилучшего и скорейшего разрешения этих задач.

Концентрировать внимание и все основные силы на решении поставленных партией и правительством первоочередных задач в реконструкции Москвы — такова цель перестройки работы Отдела планировки и планировочных мастерских. Вот почему вместо существующих одиннадцати районных планировочных мастерских ныне созданы новые шесть магистральных архитектурно-планировочных мастерских и, кроме того, специальные мастерские по планировке Юго-западной территории и по паркам, озеленению и художественно-скульптурному оформлению города. Из старых мастерских сохранена только мастерская по пригородной зоне.

Принципиальное, основное отличие в архитектурном оформлении нашего социалистического города от капиталистического состоит в том, что он является городом-комплексом, единым по замыслу и выполнению, тогда как капиталистический город представляет собою механическое соединение отдельных элементов, конкурирующих между собою и часто вредящих друг другу. Материализовать этот принцип строительства социалистического города, превратить его в реальную действительность — вот к чему призваны новые мастерские.

Магистральные архитектурно-планировочные мастерские должны дать детальную планировку всех участков первоочередной реконструкции — набережных, магистралей и площадей с разработкой плана их застройки, архитектурно-объемного решения и решения архитектурных ансамблей площадей и отдельных отрезков этих магистралей. Наряду с этим, они должны дать архитектурный образ, архитектурную идею застройки и оформления планируемых ими магистралей и площадей, в соответствии с чем будут производиться застройка и оформление этих магистралей.

Такая задача, тем более в таких масштабах и в такие сроки, ставится впервые в мировой практике планировки и реконструкции городов. Она может быть успешно разрешена лишь при условии большого напряжения всех творческих сил новых мастерских при активном содействии и помощи со стороны всей архитектурной общественности Москвы и Союза.

Неустанная борьба за качество, большевистское преодоление трудностей — это должно быть руководящим лозунгом в деятельности работников новых мастерских и всего Отдела планировки. И это тем более верно, что мы создаем новый город и новые магистрали не на чистом месте, а реконструируя старый, сложившийся веками город с запутанной городской уличной сетью. Поэтому новые мастерские должны дать архитектурное решение этих магистралей площадей не отвлеченно, а практически, экономно, с учетом возможности сохранения всего ценного, что мы имеем в городской застройке.

Новые архитектурно-планировочные мастерские должны по предложению Л. М. Кагановича, прежде чем приступить к решению магистралей, тщательно изучить их в натуре, путем непосредственного обследования и ознакомления на месте. Каждый автор — архитектор мастерской должен быть прикреплен к определенному участку магистрали, площади и т. п.

Задачей руководителей мастерских является так организовать и направить работу авторского состава мастерских, а в процессе работы так корректировать работу авторов, чтобы в конечном итоге мы имели правильное архитектурное решение данной магистрали и площади.

Не менее ответственны задачи мастерской по планировке Юго-западной территории. Эта мастерская должна разработать и представить к 1 января 1936 г. генеральную схему планировки Юго-западной терри-

тории. Выполнение этой работы форсируется в связи с необходимостью уже с будущего года приступить к освоению и застройке Юго-западной территории. По своему расположению эта территория, наряду с набережными Москва-реки, является наиболее здоровым и удобным для жилья районом. Сравнительно небольшая плотность существующей здесь застройки позволяет легко, почти без выселения, приступить к ее застройке и освоению.

Вот почему в плане строительства 1936 года на этой территории предусмотрена постройка 30 крупных жилых домов.

Работники Архитектурно-планировочной мастерской по планировке Юго-западной территории должны проявить максимум организованности, энергии, инициативы и творческого энтузиазма, чтобы отлично по качеству и своевременно справиться с поставленными перед ними задачами.

Такая же задача стоит перед работниками мастерских по планировке набережных Москва-реки, ибо здесь в 1936 году также будет осуществляться обширная программа строительства жилых и общественных зданий.

Наряду с созданием новых архитектурно-планировочных мастерских Московским комитетом партии и Моссоветом выделены по каждому району г. Москвы районные архитекторы.

Задачей районных архитекторов является продолжение детальной планировки районов г. Москвы, планировка резервируемых за городом и прилегающих к городским районам пригородных территорий, уточнение красных линий магистралей, проездов и площадей, разработка архитектурно-планировочных заданий на проектирование отдельных зданий, контроль за строительством на своей территории с точки зрения солюдения красных линий, соответствия ведущегося строительства с утвержденным проектом, разработка проектов текущих мероприятий по оформлению районов и т. п.

И, наконец, для общего руководства и увязки работы архитектурно-планировочных мастерских, дальнейшей разработки и детализации схемы планировки города в составе Отдела планировки Моссовета выделено Бюро общей планировки.

Таковы сущность и формы проведенной перестройки. Было бы ошибочно полагать, что перестройка уже полностью завершена. Необходимо постоянно помнить, что полная и всесторонняя перестройка предполагает наличие крепко сплоченного, сработавшегося коллектива в каждой мастерской. Она предполагает далее коренное изменение методов работы, перенесение ее из кабинетов на участок, на магистраль. Она предполагает, наконец, создание всех необходимых условий для непрерывного творческого роста, дальнейшего повышения квалификации каждого работника мастерских и отдела планировки.

Без достижения всего этого, при том в кратчайшие сроки, нечего и говорить о подлинной перестройке. Одним из решающих условий проведения такой перестройки является смелое развертывание большевистской самокритики в среде работников вновь созданных мастерских. Лазарь Моисеевич неоднократно указывал на то, что московские архитектора справятся с возложенными на них задачами по строительству новой Москвы и по воспитанию новых кадров мастеров архитектуры только при условии развертывания смелой самокритики в своей среде. Теперь, на нынешнем этапе реконструктивных работ по созданию новой социалистической Москвы, особенно необходимо осуществить это указание, ибо каждая идея, мысль, принятое решение по планировке реализуется в натуре в виде огромных материальных ценностей, исправление которых потом потребует чрезвычайно больших средств и сил.

Самокритика, забота о людях, о кадрах, постоянный обмен опытом — все это обязательные условия плодотворной деятельности вновь созданных мастерских, районных архитекторов и Отдела планировки Моссовета.

Творческий энтузиазм, с которым уже принялись за работу руководители, авторы, архитекторы, инженеры и экономисты архитектурно-планировочных мастерских и районные архитекторы, дает уверенность в том, что поставленная партией и правительством задача по реконструкции и перестройке Москвы будет с честью выполнена.

Реконструкция железнодорожного узла Москвы

Начало Московскому ж.-д. узлу было положено 85 лет тому назад, когда в 1850 году была открыта первая в России железная дорога (если не считать небольшой ветки из Питера в б. Царское село), соединившая Петербург с Москвой. В то же время в Москве был построен первый жел.-дор. вокзал (б. Николаевский).

В семидесятых годах прошлого столетия Московский узел уже насчитывал шесть радиальных направлений, к 1900 году — восемь, а к 1912 г. число их достигло одиннадцати.

Вопрос о необходимости улучшения работы

узла был поставлен на очередь еще в 1897 г. Тогда решение задачи мыслилось, главным образом, путем сооружения обходного кольца, соединяющего все дороги между собою и разгружающего тупиковые станции. К 1900 году было разработано 11 вариантов Окружной жел. дороги длиной от 43 до 66 км и с площадью внутри кольца от 12 до 26 тыс. га.

Так как город в то время занимал площадь всего в 7,1 тыс. га, а правители города не были способны на сколько-нибудь далекие предвидения, то при рассмотрении проектов были отвергнуты варианты колец больших радиусов,

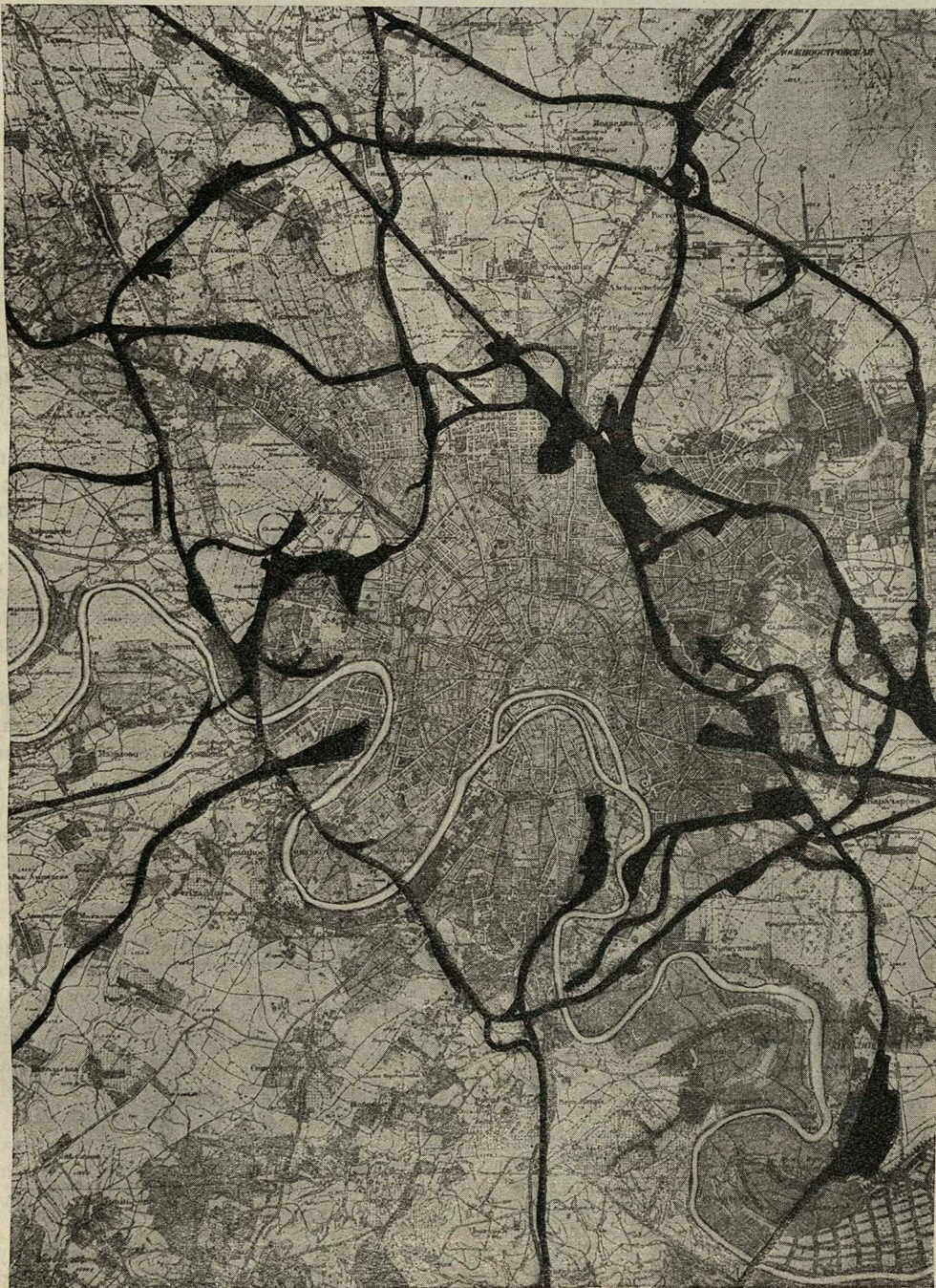
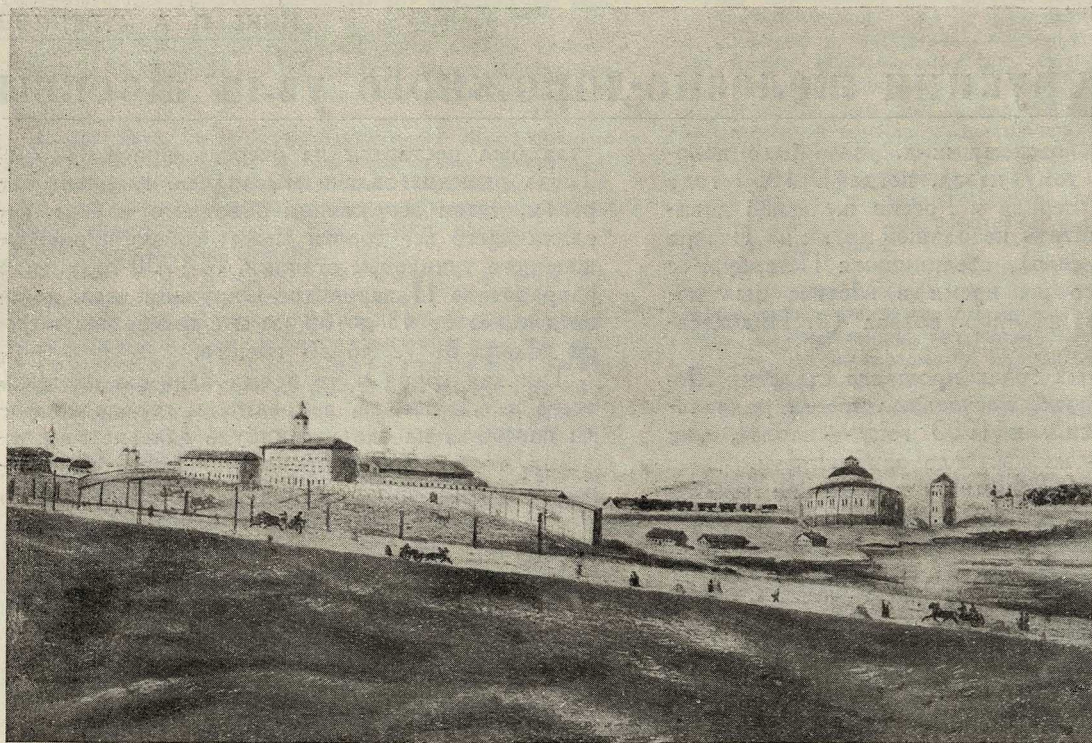


Схема существующего железнодорожного узла Москвы.



Первый (бывший Николаевский) вокзал в Москве в 60-х годах прошлого века на Каланчевской пл.

идушие в обход Воробьевых гор с площадями внутри кольца, в 3—4 раза большими, чем территория тогдашнего города. Было принято решение в пользу одного из средних вариантов кольца, длиной в 54 км и с площадью внутри кольца около 20 тыс. га.

Около восьми лет потребовалось на осуществление этого проекта, и лишь к 1908 г. Окружная железная дорога была построена по ныне существующей трассе. Однако, проектанты и строители дороги не смогли учесть перспективы дальнейшего развития железнодорожного узла и города и не согласовали их. Так вопрос о технической эксплуатации узла в целом был решен неправильно, некоторые радиальные линии не были связаны с кольцом Окружной дороги, ряд сортировочных станций был расположен внутри кольца, вследствие чего только часть транзита перешла на Окружную дорогу, остальной же продолжал проходить по внутриузловым соединительным ветвям. Частная собственность на землю и в силу этого стихийный рост города привели к тому, что значительные участки Окружной дороги оказались внутри городской черты и были со всех сторон зажаты городскими строениями. В результате недостатки Московского узла не были устранены постройкой Окружной дороги и затруднения в работе узла росли.

Империалистическая, а затем гражданская войны еще более подорвали техническую базу Московского узла. Работа его в первые годы революции резко упала и в 1922/23 году составила около 6,5 млн. тонн против 9,0 миллионов тонн, переработанных узлом в 1913 году. Но такое положение длилось недолго. Уже в 1925/26 году работа узла перевалила за довоенный уровень и достигла 10,5 млн. тонн.

За первую пятилетку и первые годы второй

пятилетки была значительно усовершенствована техническая основа узла. Построены разгружающие узел обходные направления по трассе восточного полукольца; электрифицировано пригородное движение на Северной, Казанской и Горьковской линиях, всего на протяжении 134 км; уложены дополнительные пути на Северной, Казанской, Савеловской и других линиях; закончено строительство Казанского вокзала, частично переоборудованы и расширены вокзалы Октябрьский, Северный, Курский, Белорусский; оборудован автоблокировкой, централизованными стрелками и прожекторным освещением ряд главных радиальных направлений и станций узла; построен и открыт для пассажиров ряд остановочных пунктов, расположенных на территории города (остановки—Маленковская, Северянин, Москва-Комсомольская, Текстильщики, Фрезер и др.) и т. д.

Однако, все проведенные мероприятия не устранили органических недостатков самой схемы Московского узла, стихийно стрившегося на протяжении десятков лет.

Недостатки современной схемы узла

Московский узел в настоящее время состоит из 11 радиальных магистралей, связывающих Москву со всем Союзом и с границей. Все радиусы связаны между собой Окружной железной дорогой; кроме этого связь между отдельными направлениями осуществляется внутриузловыми соединительными ветвями и большим обходным полукольцом, расположенным к востоку от Москвы.

Пассажирскую и грузовую работу узла выполняют следующие основные железнодорожные устройства: 8 тупиковых и один проходной (Курский) вокзалы; 23 пассажирских остано-



Вокзалы на Комсомольской (б. Калащевской) пл. в настоящее время.

вочных пункта для пригородных поездов; 45 товарных станций и более 200 подъездных путей; 11 сортировочных станций и многочисленные технические отстойные пункты (станции), депо, мастерские и т. п.

Сложность, запутанность и нечеткость этой схемы узла, перегруженность города жел.-дорожными путями привели к совершенно ненормальному положению, когда в городской черте территория под жел.-дорожными путями и устройствами (так называемая полоса отчуждения) составляет до 2,5 тыс. га, или около 9,3% всей площади города.

Отметим, что западно-европейские и американские крупнейшие города не знают столь высоких процентов удельного веса жел.-дорожных территорий.

Другими основными недостатками Московского узла являются:

1. Широкие железнодорожные территории и совершенно недостаточное количество путепроводов создают разобщенность отдельных городских районов друг от друга.

2. Крайне неудобное для планировки города очертание полосы отчуждения (угловатая, причудливая линия границ) затрудняет рациональное использование земель и участков вдоль жел. дорог и возможность правильно трассировать городские проезды.

3. Крайне неэффективно используются территории транспорта, занятые не только обустройством для технических нужд дорог, но часто застроенные побочными зданиями, а зачастую даже пустующие.

4. Тупиковый (как правило) характер движения, когда почти все пассажирские поезда принимаются на тупиковые вокзалы, что влечет за собою, с одной стороны, отнятие у города значительных территорий и, с другой стороны,

не обеспечивает возможности правильной организации пассажиропотоков (транзита, дальних и пригородных), создавая ряд неудобств как пассажирам, так и городу.

5. Наличие в узле (за исключением пригородных участков трех дорог) паровой тяги, несоответствующей ни санитарно-гигиеническим требованиям города, ни потребностям пассажиров.

6. Неравномерное распределение вокзалов по городской территории и значительное их удаление от центра города. Среднее расстояние вокзалов от центра Москвы достигает почти 3,5 км, тогда как в Париже оно равно 2,2 км, в Лондоне—2,3 км и в Берлине—2,5 км. Следствием этого является нерациональная загрузка городских магистралей и транспорта, создающая большие неудобства для пассажиров и населения.

7. Наконец, с точки зрения железнодорожного хозяйства узел отражает на себе все уродливые следы прошлого, наследства частной собственности: устарелость и разбросанность технической базы, почти полное отсутствие технических станций, распыленность сортировочной грузовой работы, разнообразие главных уклонов на подходах и на ветвях, устарелость и недостаточность большинства вокзалов и депо, хаотическое расположение ветвей, перегрузка узла транзитным грузооборотом и т. д.

Работа узла

Железнодорожный узел Москвы является самым крупным узлом Союза и одним из крупнейших узлов мира. Удельный вес его по отношению к работе всей сети жел. дорог Союза определяется в части грузооборота около 7% и в части пассажирооборота около 15%. Приго-

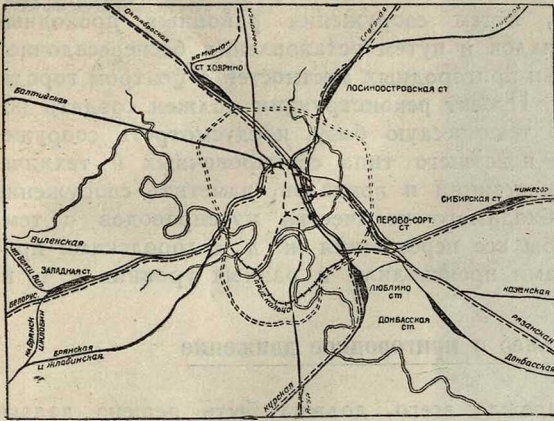
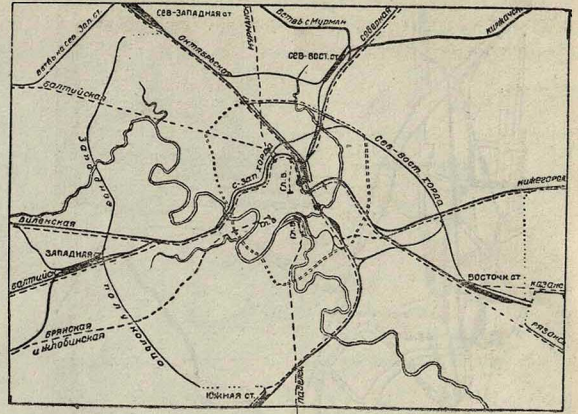


Схема реконструкции Московского узла по варианту проф. В. Н. Образцова



общений без захода в Москву (например Ленинград—юг, Ленинград—Сибирь и т. д.).

Освоение транзитных пассажирских потоков в узле осуществляется в большей мере поездами, оканчивающими движение в Москве, и в меньшей степени чисто транзитными поездами. По данным 1932 г., в узле обращалось всего до 10 транзитных поездов в сутки, что по отношению ко всему количеству поездов в узле составляло 1—2%, а по отношению к дальним и местным не более 10%.

Анализ этого вида движения показывает крайне незначительный объем его и малый удельный вес во всей работе узла, и, с другой стороны, наличие в его составе нехарактерного для Москвы транзита, могущего быть отвлеченным на обходные направления.

Грузооборот узла. Не менее ответственную задачу выполняет узел и по товарному движению, перерабатывая до 7,0—7,5% всего железнодорожного грузооборота СССР. В ряду мировых городов узел Москвы занимает по грузообороту одно из первых мест.

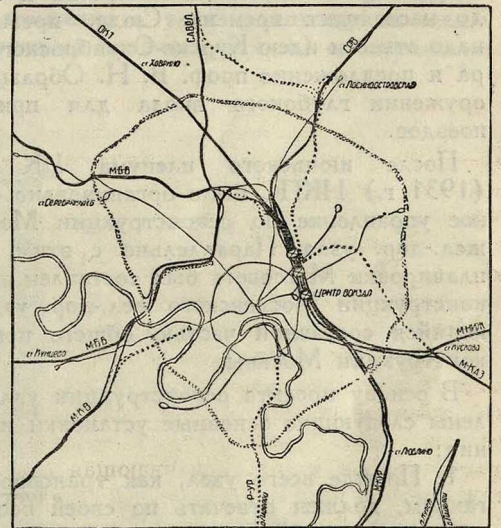
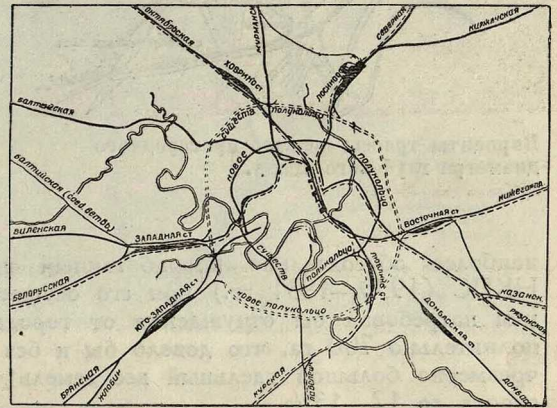
Грузовая работа узла достигла в 1934 г. 40 млн. тонн, увеличившись за последние шесть лет (с 1928 г.) почти в два раза, а по сравнению с довоенным уровнем более чем в три раза. Из всего объема грузооборота узла на долю прибытия приходится около 50%, на долю отправления около 10% и на долю транзита около 40%.

Так же, как и по пассажирскому движению, отдельные направления узла работают с неодинаковой интенсивностью. Первой грузовой магистралью Москвы является Рязанское направление, подвозящее до 22% всего прибытия грузов; за ним следует Курское—13% и Киевское—11%.

Главную работу по пропуску транзита несет Окружная ж. д. Загрузка узла транзитом создает большие затруднения в его работе, требует лишних маневровых средств, лишнего путевого развития станций, а значит и территорий и приносит огромный ущерб как городу, так и узлу.

Проект реконструкции узла

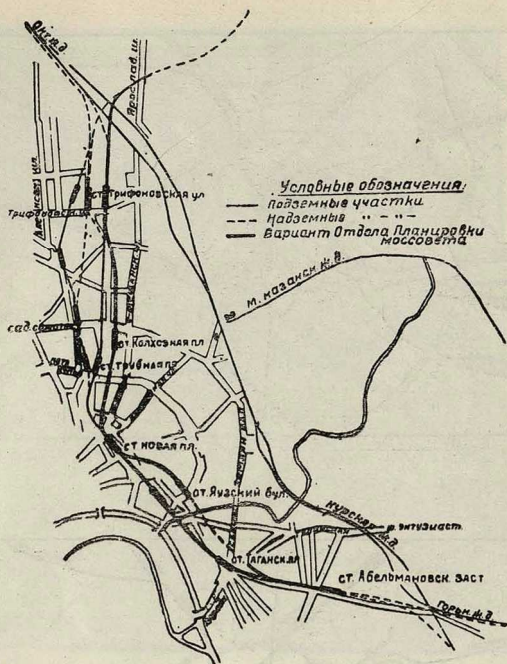
Столь крутой подъем работы узла Москвы, рост его значения, выявившиеся эксплуатационные затруднения и недостатки его схемы породили за время с 1920 по 1933 г. ряд проек-



Различные варианты реконструкции Московского ж. д. узла: инж. Ныrkова, проф. Земблинова, проф. Бернацкого.

тов его переустройства (проф. В. Н. Образцова—1921—1925 г.; инж. Ныrkова Н. М.; проф. С. В. Земблинова—1919 г.; проф. Бернацкого Л. Н.—1921—1922 г.; проект узлового совещания НКПС—1926—1927 г. и ЦУЖЕЛ'а НКПС—1930 г.).

Все эти проекты сейчас сильно устарели. Все они решали задачу без учета интересов перепланировки социалистической столицы. Например,



Варианты трассы первого пригородного диаметра глубокого ввода.

наиболее обстоятельно проработанный проект НКПС (1930—1931 гг.) при его осуществлении потребовал бы отчуждения от города дополнительно 700 га, что довело бы и без того чрезмерно большой удельный вес земель транспорта до 12—13%.

Вместе с этим необходимо отметить, что довольно значительная часть идей и предложений старых проектов весьма интересна и актуальна до настоящего времени. Сюда, прежде всего, надо отнести идею Курско-Октябрьского диаметра и предложение проф. В. Н. Образцова о сооружении глубокого ввода для пригородных поездов.

После июньского пленума ЦК ВКП(б) (1931 г.) НКПС было организовано специальное управление по реконструкции Московского жел.-дор. узла. Параллельно с этим, Отделом планировки Моссовета был составлен проект реконструкции Московского жел.-дор. узла, являющийся составной частью общего проекта реконструкции Москвы.

В основу проекта реконструкции узла поставлены следующие основные установки и требования:

1. Прежде всего узел, как транспортный организм, должен отвечать по своей вооруженности и пропускной способности задачам освоения не только намечаемого по генеральному плану местного грузооборота в 40—50 млн. тонн и пассажирооборота в 350 млн. пассажиров, но его реконструкция должна предвидеть запас пропускной способности не менее как на 30%.

2. План реконструкции должен найти оптимальное решение по увязке всех элементов узла с социалистической перепланировкой Москвы, стремясь в частности: а) к наибольшему сокращению земельных площадей, находящихся теперь под жел. дорогами, сортировочными и техническими станциями, депо и т. д.; б) к полной электрификации всего движения в узле; в) к разгрузке узла от транзитных потоков; г) к со-

кращению количества и роли тупиковых вокзалов, путем сооружения районных проходных вокзалов и путем установления беспересадочной связи пригородных местностей с центром города.

3. Проект реконструкции должен создать новую техническую базу, предусмотреть сооружение новейшего типа сортировочных и технических станций и вокзалов, наметить сооружение необходимого количества путепроводов с тем, чтобы все пересечения ж. д. с городскими проездами происходили в разных уровнях и т. п.

Дальнее и пригородное движение

Прежде всего, должна быть решена задача разгрузки узла от излишнего дальнего транзитного движения. Дальнее пассажирское движение, оканчивающееся в Москве, отдалять от центральных районов города нецелесообразно, так как это вызвало бы значительные перепробегии внутригородского транспорта.

Отвод дальних транзитных поездов в обход Москвы можно осуществить двояко: либо путем пропуска их через существующую Окружную ж. д., либо через проектируемое новое кольцо. Но насколько такое мероприятие целесообразно для грузовых потоков, настолько оно не оправдывает себя для пассажирских поездов. Достаточно сказать, что транзитные поезда, как правило, населены не только транзитными пассажирами, следующими через Москву, но и пассажирами, следующими в Москву и из Москвы, число которых достигает 40—50%.

В проекте признана необходимость и целесообразность разгрузки узла от транзитных поездов, не имеющих московских пассажиров, путем отвода их на обходные направления и пропуска транзитных поездов, населенных частично московскими пассажирами, через узел.

Освоение потока дальних пассажиров в крупном городском центре с развитым ж.-д. узлом лучше всего решается при помощи железнодорожных диаметров, пересекающих город с расположением на них ряда проходных вокзалов.

Организация движения по диаметрам дает возможность освободить город от технических станций для отстоя пассажирских поездов, сохранив в пределах города только железнодорожные линии, по возможности заключенные в тоннели. Пропуском дальних поездов через диаметры достигается удобная пересадка пассажиров от одного направления на другое, не выходя из вокзала, уменьшение пути следования пассажиров по городу.

Наконец, проведение железнодорожных диаметров создаст более равномерное распределение вокзалов по территории города и позволит избежать излишнего скопления пассажиров по городским магистралям.

Для освоения сильно растущего потока дальних поездов схема дальнего движения решается в Московском узле по системе двух сквозных через город диаметров:

- в) Курско-Октябрьского, сохраняющего существующую трассу (север—юг), но развиваемого до 4 путей для дальнего и части пригородного электрического движения;

- б) Восточно-Западного, соединяющего Казанскую дорогу с Белорусской и Киевской.

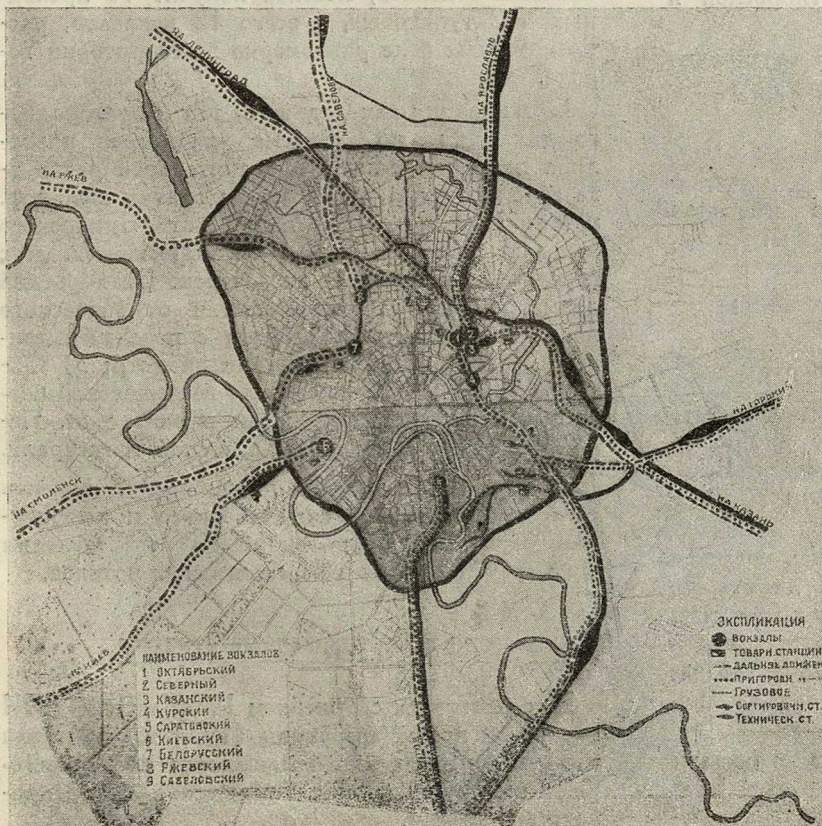
**Схема реконструкции
Московского ж.-д. узла.**



Профиль Курско-Октябрьского диаметра за-
проектирован в схеме с таким расчетом, чтобы
от Курского вокзала до Комсомольской площа-
ди включительно диаметр пролегал в тоннеле.
Восточно-западный дальний диаметр также бу-
дет в основном тоннельного типа.

Кроме двух диаметров схема включает ре-
зервный полудиаметр для связи Белорусской
линии с Курско-Октябрьским диаметром.

Принятая в проекте схема организации приго-
родного движения в узле базируется на следу-
ющих основных предпосылках: а) электрифика-



**Схема существующего ж.-д. узла
в Москве.**





ция всего движения в узле; б) почти полная ликвидация тупикового пригородного движения; в) доставка пригородных пассажиров без пересадки до центральных районов города.

Схема предвидит перевод всего пригородного движения на два тоннельного типа внеуличных сквозных диаметра (глубоких ввода) и частично на Курско-Октябрьский диаметр.

Первый диаметр в соответствии с решением июньского (1931 г.) пленума ЦК ВКП(б), намечен по трассе, соединяющей Курско-Горьковскую ж. д. с Северной и Октябрьской и проходящей по городу через следующие пункты: Абельмановская застава, пл. Дзержинского, Трубная пл. и далее вдоль Трубной и Мещанской улиц, через территорию Балтийской товарной станции, на соединение с Октябрьской и Северной магистралями.

Второй диаметр намечен по трассе соединения Саратовской линии через центральную часть города с Белорусской жел. дорогой.

Трассы диаметров запроектированы тоннельного типа, в отличие от эстакад, пересекающих капиталистические города и имеющих свои большие отрицательные стороны: пыль, шум, загромождение улиц, обезценивание прилегающих жилых кварталов и т. п. Так, например, эстакады берлинского диаметра крайне загромождают улицы и нарушают архитектурно-планировочные интересы города.

Часть пригородного движения может быть пропущена по Курско-Октябрьскому и Восточно-Западному диаметрам. По Саратовско-Белорусскому диаметру возможен пропуск дальних поездов.

Проект реконструкции узла, основывающийся на системе двух сквозных дальних диаметров, полудиаметров и двух сквозных пригородных глубоких вводов, намечает: сокращение числа и работы тупиковых вокзалов; переустройство части вокзалов в проходные и постройку на диаметрах ряда новых вокзалов.

По проекту ликвидации подлежат вокзалы: Саратовский, Октябрьский, Савеловский и Балтийский. Превращается в проходной Белорус-

ский вокзал, сохраняются Северный, Казанский и Киевский.

Сооружаются вновь следующие вокзалы:

1) На Курско-Октябрьском диаметре: Южный в районе Ленино, Пролетарский в районе Хохловки, Курский — на месте существующего, Дзержинский — в районе Камер-Коллежского кольца и Крестовских башень и Останкинский.

2) На Восточно-Западном диаметре два новых вокзала: Западный в районе ст. Очаково и в центральной части города.

3) На Белорусской линии в районе новой прирезаемой Юго-западной территории сооружается вокзал в Кунцево.

Таким образом, вместо существующих 9 тупиковых вокзалов, Москва получит 10 проходных и 2 тупиковых, а всего 12 вокзалов, распределенных более равномерно по территории города.

Организация как дальнего, так и пригородного движения по системе диаметров позволила поставить вопрос о значительной разгрузке города от жел. дорог путем снятия жел.-дор. путей: 1) Савеловской линии от Бутырского вокзала до пересечения с Октябрьской ж. д. с передачей движения на Курско-Октябрьский диаметр; 2) Балтийской линии от Ржевского вокзала до Окружной дороги с передачей движения на Курско-Октябрьский диаметр; 3) Октябрьской ж. д. от вокзала до Митьковской ветки и 4) пассажирской петли в районе ст. Перово—Сортировочная на Казанской магистрали.

В итоге направления пассажирских потоков совершенно изменят свой характер и конфигурацию, что наглядно видно из сопоставления схем существующих и перспективных потоков.

Технические и сортировочные станции

В соответствии с решением IV областной и III городской партконференции (1934 г.) проектом признано целесообразным вынести за черту города все пассажирские технические и сортировочные станции.

Взамен ликвидируемых технических станций за Окружной железной дорогой намечены к сооружению три новые: Северная в районе ст. Бескудниково Савеловской ж. д.; Южная — на месте ст. Люблино Курской линии или в районе ст. Люблино; Западная — в районе ст. Очаково Западной ж. д.

Взамен выводимых из города сортировочных станций (Подмосковная, Перово, Сортировочная, Кусково и др.) в схеме намечено сооружение пяти новых мощных сортировочных станций. Восточной, Южной, Западной, С.-Западной (Ховрино) и Северной (Лосиная).

Организация товарного движения

Для отвода от Москвы грузового транзита проект предусматривает окончание сооружения Большого Восточного кольца и постройку новой Окружной жел. дороги на расстоянии 15—20 км от Москвы.

Существующая Окружная ж. д. предназначена для местного товарного движения, все примыкания ветвей переносятся на ее наружную сторону. В районе кольца располагается 12 общемосковского значения складских прирельсовых баз при следующих развиваемых товарных станциях: Белокаменная, Черкизово, Перово, Угрешская, Коломенское, Москва II Западная, Фили, Лихоборы, Пресня, Владыкино и Ростокино.

В черте города намечено ликвидировать следующие товарные станции и ветви, мешающие планировке города: Митьковская со станцией Митьково, Лизинская со ст. Лизино, Симоновская со ст. Симоново и товарные станции: Октябрьская, Балтийская, Северная, Сокольники, Горьковская, Смоленская и Бойни. Взамен ст.

Бойня оставляется заводская станция для обслуживания прилегающей промышленности.

Намечены к оставлению в черте города 8 товарных станций: Рязано-Уральская, Курская, Казанская (на место ст. Сортировочная), Северная (у пл. Северянин), Бутырская, Белорусская (в районе ст. Пресня) и Москва I и II Западных.

Решение сложных и крупных планировочных задач, связанных с присоединением к городу нового Юго-западного района с Ленинскими горами, — поставили задачу реконструкции и частичного вывода Окружной жел. дороги в части ее южного и юго-западного сектора, в обход Москва-реки и всего Юго-западного района.

Составлены несколько вариантов решения этого вопроса. Окончательное его решение должно быть принято лишь после детального проектирования.

**
*

Эффект от реконструкции узла по намеченной схеме диаметров и колец коренным образом разрешит проблему движения в узле, отдаст в распоряжение города значительные территории, снизив до 4,5% долю железнодорожных территорий, разгрузит городской транспорт, даст возможность улучшить организацию связи отдельных районов города между собою и предоставит пассажирам полные удобства.

Намеченная реконструкция узла, которая в ближайшее время будет подвергнута рассмотрению, увязанная с развитием сети метрополитена, даст Москве идеальное решение задачи, далеко оставляя за собою все крупнейшие города Запада и Америки, не могущие в силу своей капиталистической природы планомерно разрешить подобные задачи.

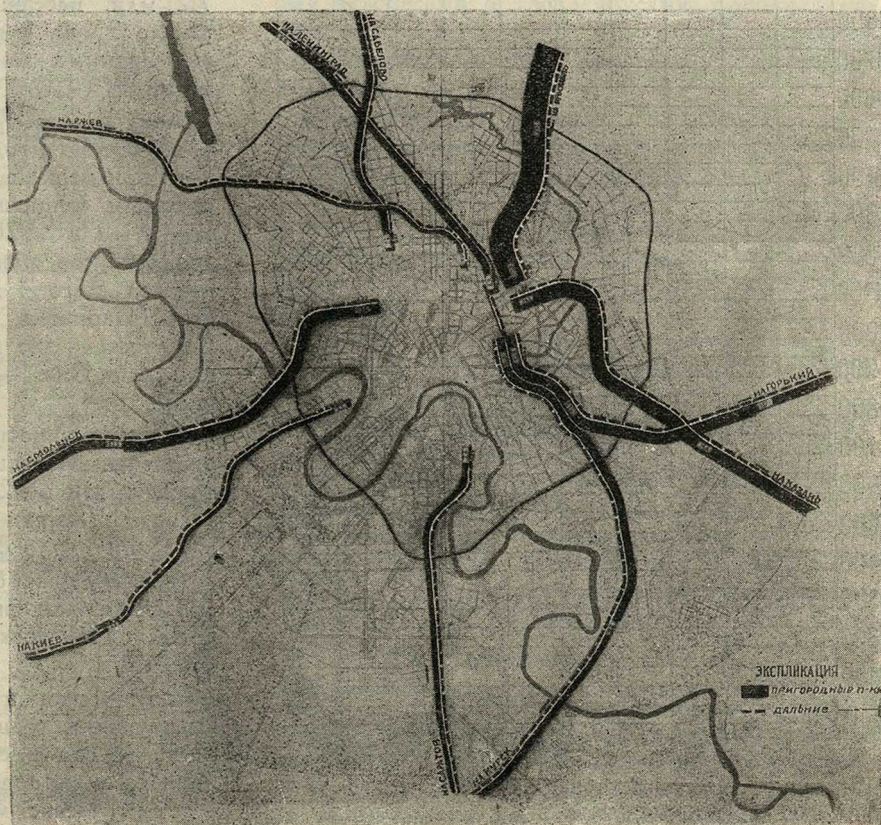


Схема ж. д. пассажиропотоков за 1934 год. (Перспективную схему пассажиропотоков см. на обложке).

Внутригородской транспорт Москвы

По сравнению с довоенным периодом общий объем внутригородских перевозок Москвы увеличился в восемь раз, а подвижность городского населения — почти в четыре раза.

В 1934 г. в Москве трамвай, автобус, троллейбус перевезли 2 млрд. пассажиров, тогда как в 1913 г. их было перевезено лишь 250 млн.

По объему внутригородских перевозок Москва не только далеко оставила позади такие города, как Берлин и Париж, но и приблизилась к Нью-Йорку, где население превышает московское почти в два раза (около 6,5 млн. человек).

Подвижность населения Москвы в два раза выше берлинского и значительно превышает подвижность населения других зарубежных городов. Эти города из-за кризиса и безработицы переживают период резкого сокращения перевозок. Наиболее резкое сокращение перевозок отмечается в Берлине. Здесь с 1928 года объем работы внутригородского транспорта уменьшился свыше чем на одну треть и в настоящее время ниже довоенного.

Вся тяжесть обслуживания городского пассажирооборота Москвы падает на трамвай. Трамвайные перевозки составляют 95% числа перевезенных пассажиров.

Этот вид городского транспорта получил за годы революции колоссальное развитие. Протяженность трамвайных линий достигла 538 км одиночного пути против 262 км в 1913 г. Парк вагонов за тот же период увеличился почти в два раза: с 1 256 в 1913 году и 1 349 в 1927/28 году до 2 475 на 1 Января 1935 года.

Однако, еще больший рост количества перевозок создал большее напряжение в движении. Нагрузка трамвайной сети Москвы чрезвычайно велика и превышает даже нагрузку метрополитенных сетей крупнейших городов Запада. По другому виду массового транспорта — автобусу — объем перевозок за истекшие годы увеличился с 50,7 млн. пассажиров в 1927/28 г. до 92,3 млн. в 1934 г., т. е. на 80%. Инвентарный же парк машин увеличился с 163 единиц до 400 на 1 января 1935 г., или в два с половиной раза. Сеть автобусных сообщений увеличилась за то же время с 162 км до 336 км.

В обслуживании городских перевозок автобусный транспорт играет, несмотря на значительное развитие, еще недостаточную роль. Автобус принимает на себя в Москве всего около 4—5% пассажирооборота города, в то время как в городах с меньшим пассажирооборотом, как в Берлине и Париже, на автобус падает соответственно 10% и 19,0% городских перевозок, а парк машин достигает 700 в Берлине и 1 500 в Париже.

Наконец, 1½ года назад Москва получила еще один вид транспорта — троллейбус. За этот короткий период троллейбусом перевезено 7,2 млн. пассажиров. Количество машин достигло 33 на 1 января 1935 г. и 50 в настоящее время, а длина линии 31,4 км одиночного пути.

Лондон, где троллейбусное движение открыто в 1929/30 году, насчитывает всего 29,0 км пути при парке в 60 машин. В Чикаго, в городе с самым мощным троллейбусным движением, открытым в 1928 году, насчитывается 114 троллейбусов, при сети в 49,7 км. Во Франции имеется всего 4 загородных троллейбусных линии (Париж и Марсель) с 17 машинами, в Германии — две небольшие междугородные линии и в Вене — одна линия с пятью машинами.

Кроме общественного массового транспорта, население Москвы обслуживается еще автотранспортом в 528 таксомоторов и около 6 000 легковых машин (из них в индивидуальном владении около 800 машин).

К числу уже отмирающих видов транспорта относятся легковые извозчики. В настоящее время их в Москве около 400 против 5 000 в 1928 г.

Техническая и материальная отсталость существующих транспортных средств, в условиях роста города и спроса населения на перевозки, привела к историческому решению о строительстве в Москве метрополитена.

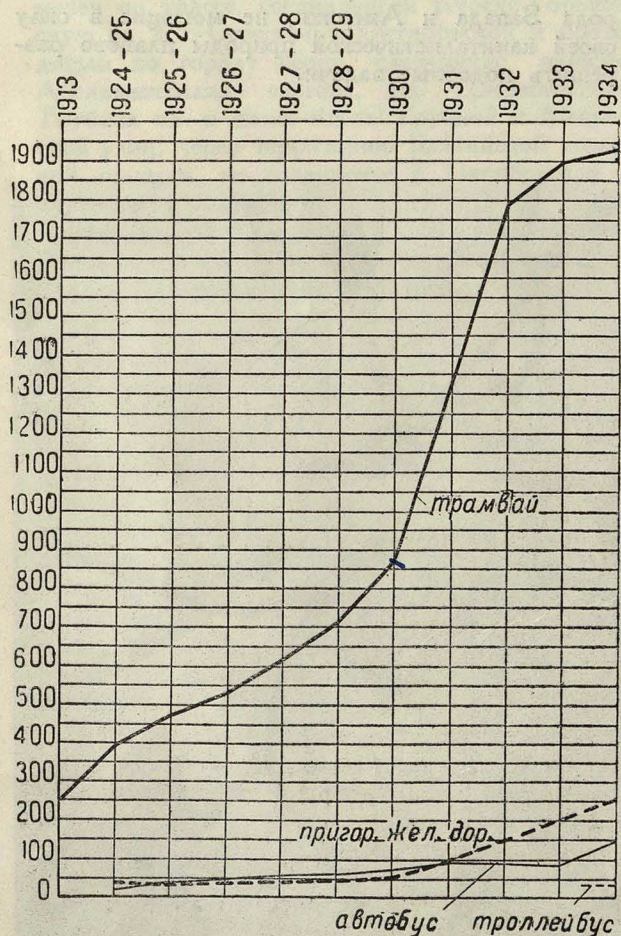


Диаграмма пассажиропотоков внутригородского транспорта Москвы.

С 15 мая 1935 г. в эксплуатацию уже вступили первые две линии московского метрополитена. Эти линии в настоящее время перевозят от 150 до 300 и более тысяч пассажиров в день.

Предпосылки реконструкции

Намеченное генпланом увеличение населения города до 5,0 млн. человек, дальнейшее повышение материального и культурного уровня и благосостояния широких масс, наряду с увеличением вдвое территориальных границ города (до 60 тыс. га) и перепланировкой города, выдвигают новые задачи в решении транспортной проблемы Москвы.

При населении Москвы в 5 млн. человек общий объем внутригородских перевозок определен в 4125 млн. пассажиров, а коэффициент подвижности в 790 поездок на жителя в год. Огромный рост пассажирооборота города требует рационального выбора транспортных средств для его обслуживания.

Анализ основных показателей по таким видам транспорта, как скорость передвижения, себестоимость перевозок, провозная и пропускная способности, приводит к выводу, что основным и ведущим видом транспорта Москвы должен в дальнейшем явиться метрополитен. Строительство и развитие его дадут не только быстрые, удобные, дешевые сообщения для трудящихся, но и обеспечат разгрузку уличной сети от надземного движения по всем основным магистралям города.

В дальнейшем использование автомобиля для обслуживания значительной части поездок трудящихся становится совершенно несомненным. В связи с этим, автотранспорту должна быть обеспечена возможность самого широкого раз-

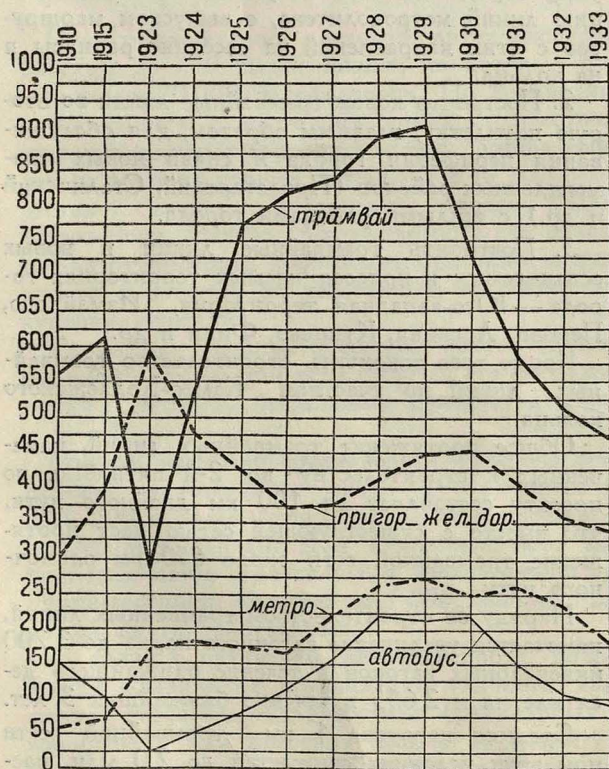


Диаграмма пассажиропотоков внутригородского транспорта Берлина.

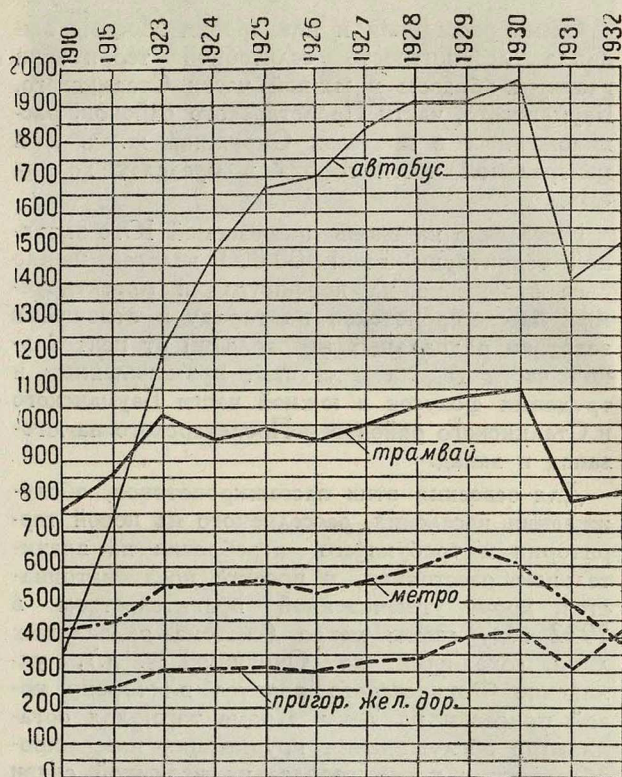


Диаграмма пассажиропотоков внутригородского транспорта Лондона.

вития. Необходима рациональная планировка и благоустройство уличной сети и правильная организация системы обслуживания (гаражи, места стоянки, станции обслуживания и т. д.). Поэтому в проекте, разработанном Отделом планировки, намечается полная реконструкция профилей существующих магистралей со снятием трамвайного движения по наиболее узким и перегруженным, по мере вступления в эксплуатацию линий метро. Намечается замена трамвая автобусами и троллейбусами, пробивка новых магистралей, а в наиболее напряженных по движению пунктах, сооружение пересечений в разных уровнях.

При росте других видов транспорта, роль трамвая однако не уменьшается, но характер обслуживания несколько изменяется.

Роль трамвая в проекте сводится к обслуживанию, главным образом, периферии города и новых, присоединяемых территорий, что, однако, требует значительного развития и этого вида транспорта.

Проект реконструкции и развития городского транспорта Москвы базируется на следующих основных установках:

- а) полное обслуживание потребности населения в передвижении;
- б) введение в эксплуатацию новых средств сообщения (метро, троллейбус);
- в) рост автотранспорта;
- г) размещение транспортных сетей в плане города в соответствии со схемой планировки на принципе координированной работы всех видов транспорта.

Метрополитен

При трассировании линий метрополитена проект исходит из необходимости обслужить мощные, установившиеся потоки по всем основным и загруженным направлениям города.

Схема расселения и планировки Москвы выявила дефицитность селитебной территории главным образом в южной части Сталинского, Бауманского, части Пролетарского районов, расположенных в пределах Окружной ж. д. и в центральной части города в пределах кольца «Б».

Расселение на вновь прирезаемой Юго-западной территории до 1 500 000 человек нашло свое отражение на конфигурации проектируемых пассажиропотоков по городу в отношении загрузки радиальных направлений от центральной части города и сгустка промышленных и трудовых фокусов в южной части Бауманского и Сталинского районов и Пролетарского на юго-запад и запад.

Для освоения этих пассажиропотоков, обслуживания населения, расселяемого на новой территории и требующего переброски на значительные расстояния, в проекте предусматривается, кроме утвержденной правительством в 1932 году схемы метро (система радиальных линий, доходящих до Окружной ж. д.), удлинение Фрунзенского радиуса в сторону новой прирезки на 7 км. Кроме того, для организации обслуживания крупнейших пассажирообразующих точек города, их взаимной связи по кратчайшим направлениям и в обход центра, проект намечает сооружение метрополитенного кольца большого радиуса. Намеченное в проекте кольцо большого радиуса позволит обслужить крупнейшие пункты пассажирооборота, как Белорусский, Савеловский, Балтийский вокзалы, Сокольнический парк культуры и отдыха им. Бубнова, Электрозавод, «Серп и молот», завод им. Кагановича, ЗИС, Центральный ПКиО им. М. Горького, Киевский вокзал и др.

Общая схема линий метро намечается проектом в 115,5 км и состоит из перечисленных ниже направлений.

Наименование линий.	Отстро-енная	II оче-редь	III оче-редь	IV оче-редь.	Итого
Кировский радиус: Охотный ряд — Черкизово	5,4	—	5,5	—	10,9
Фрунзенский радиус: Охотный ряд — Ленинские горы	3,2	—	2,1	7,0	12,3
Арбатский радиус: Библиотечка им. Ленина — Кутузово	2,3	1,7	1,8	—	5,8
Покровский радиус: Библиотечка им. Ленина — стадион	—	10,7	3,0	—	13,7
Горьковский радиус: Охотный ряд — Всехсвятское	—	5,8	3,1	—	8,9
Замоскворецкий радиус: Ильинские ворота — Черемушки	—	3,6	5,1	—	8,7
Таганский радиус: Охотный ряд — завод им. Сталина	—	—	7,5	—	7,5
Дзержинский радиус	—	—	7,8	—	7,8
Краснопресненский радиус: Кировские ворота — Ваганьково	—	—	—	6,7	6,7
Рогожский радиус: Кировские ворота — Соколиная гора	—	—	—	8,2	8,2
Камер-Коллежское кольцо	—	—	—	25,0	25,0
Итого	10,9	21,8	35,9	46,9	115,5

В основу расчета положено, что нагрузка на 1 км метрополитенной сети составит до 15,0 млн. пассажиров в год.

При общей протяженности намеченной метрополитенной сети в 115,50 км, метрополитеном может быть освоено до 1 750 млн. пассажиров, что по отношению к общему пассажирообороту города составит около 40%.

Намеченный объем перевозок метро в Москве превышает по абсолютным цифрам перевозки метро во всех крупнейших городах мира, за исключением Нью-Йорка, а по удельному весу во внутригородском пассажирообороте отстает только от Нью-Йорка и приближается к удельному весу парижского метро.

Трамвай

Средняя плотность трамвайной сети в настоящее время составляет 0,85 км двойного пути на 1 км² территории, против 1,14 км в Вене, где трамвай занимает по удельному весу, примерно, такое же место, как и в Москве; 1,06 км в Париже и 1,15 в Нью-Йорке. По абсолютным размерам трамвайная сеть в Москве в 1,25 раза меньше Венской и в 2,7 раза меньше Берлинской, в 2 раза меньше Парижской и Лондонской и почти в три раза меньше Нью-Йоркской.

Объем строительства трамвайных линий в проекте принят в 400 км одиночного пути. При территории города в 60 тыс. га протяженность трамвайной сети должна достигнуть около 1 000 км одиночного пути.

При размещении трамвайной сети в плане города проект исходит из необходимости ликвидации неравномерности густоты трамвайной сети. С этой целью в проекте намечается:

1. Снятие трамвайных путей с центральных улиц города по мере вступления в эксплуатацию линий метрополитена, с выпуском маршрутов с этих направлений на соседние радиусы и на кольца.

2. Построить новые трамвайные линии во вторую пятилетку, главным образом, для обслуживания периферии города и связи новых промышленных районов (Пролетарский, Сталинский и др.) с жилыми районами города.

3. Построить трамвайные линии в новых осваиваемых и присоединяемых территориях города — Юго-западная территория, Измайлово, Перово, Лосиная, Кунцево, Фили и др.

Кроме того закончить строительство трамвайных линий по участкам Камер-Коллежского кольца.

Общее протяжение трамвайных линий, намеченных к строительству во 2-й пятилетке по проекту составляет до 100 км двойного пути, что вместе с существующей сетью даст протяжение трамвайной сети около 650 км одиночного пути.

Наряду со строительством трамвайных линий, намечается увеличение вагонного парка до 3 200 инвентарных вагонов в течение ближайшего десятилетия и 2 655 в течение ближайших 3 лет.

Средняя нагрузка 1 км трамвайной сети при этих условиях снижается до 2,0 млн. пассажиров, что приближается к нормальной нагрузке трамвайной сети во всех крупных городах мира.

Для обслуживания увеличенного в проекте парка вагонов, намечается сооружение семи новых депо в районах: Соколиной горы, Ростокино, Калошино, Владыкино, Фили и Н. Котлы.

Автобус и троллейбус

Громадное развитие в проекте получает автобусное и троллейбусное движение. Удельный вес этих видов транспорта в обслуживании внутригородских перевозок повышается до 25% против 4—5% в настоящее время, что составляет до 1 млрд. пассажиров в год.

Проектом развития автобусного и троллейбусного транспорта намечается введение их в эксплуатацию на магистралях:

где отсутствует трамвай и проведение его по размерам потоков или техническим условиям нецелесообразно;

где сняты трамвайные линии;

по новым направлениям во вновь осваиваемых районах и по пробиваемым новым магистралям;

по загородным шоссе в ближайшие пригороды.

Общее протяжение автобусной и троллейбусной сети проектируется до 1200 км, не считая пригородной в 350 км, а парк машин повышается с 1,2 в настоящее время до 4,5 машин на одиночный километр длины линий. В связи с этим, потребный парк определен в 3000 автобусов и 3000 троллейбусов, из коих 1500 автобусов и 1000 троллейбусов в течение ближайших 3 лет. Для обслуживания его необходимо строительство около 40 новых гаражей, емкостью до 150 машин каждый, и не менее 4 авторемонтных заводов.

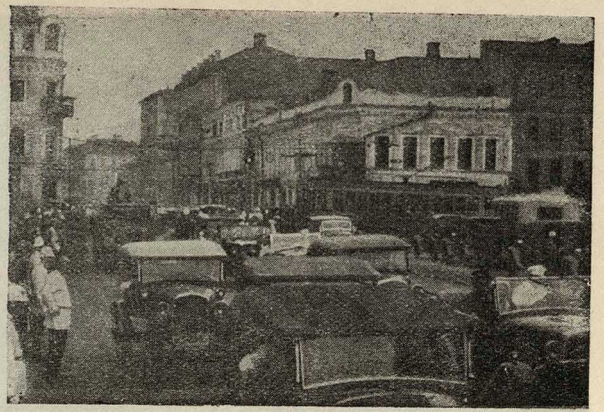
Автотранспорт

План намечает рост легкового автотранспорта Москвы до 100 тысяч машин, из которых будет около 20 000 таксомоторов. По сравнению с имеющимся в настоящее время количеством машин в крупных городах Европы, Москва выйдет на одно из первых мест, хотя в то же время отстанет еще от отдельных городов США (Нью-Йорк, Чикаго, Лос-Анджелос), где развитие автотранспорта происходит стихийно, не подчинено плановому воздействию и вызывает закупорку движения.

Громадное развитие автопарка потребует правильной организации всей системы его обслуживания (гаражей, бензиновых колонок, стоянок и т. п.).

Планом намечено организовать широкую сеть гаражей, в том числе около 100 крупных на 300, 500 и более машин для такси и учрежденческих автомобилей. Для индивидуальных машин намечается строительство многоэтажных гаражей-гостиниц, емкостью до 1 000 машин, и гаражей внутриквартальных.

В связи с развитием автотранспорта потребуются правильная организация уличного движения, строительство автострад (радиальных и кольцевых) для освоения потока автомобилей, выезжающих за город. Потребуется также соответствующая организация городских перекрестков, являющихся, как показывает заграничная



В часы „пик“ на улицах Москвы.



Ломаное движение на Арбатской площади, вследствие несовпадения осей отдельных частей бо.

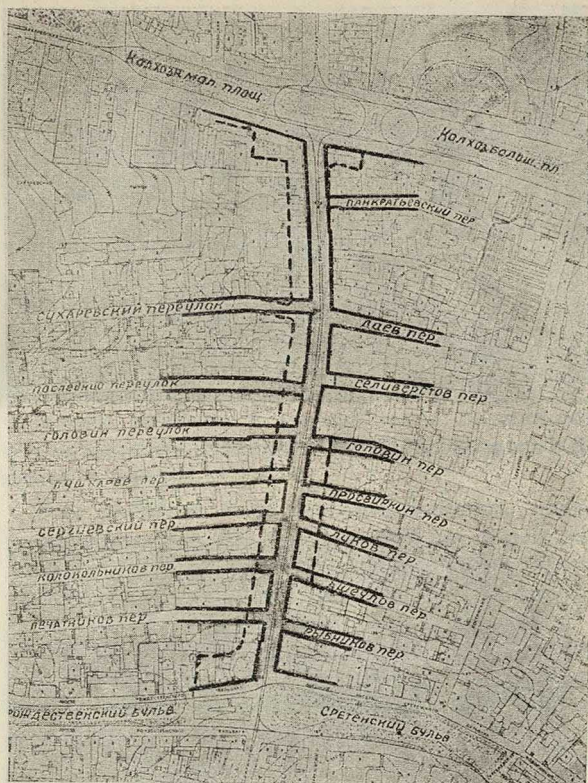
практика, одной из главных помех для бесперебойного движения автомобилей. На перекрестках с наиболее интенсивным движением (пересечение Бульварного и Садового колец с основными радиальными магистралями и пр.) необходимо предусмотреть организацию движения в разных уровнях, путем устройства коротких эстакад и выемок с использованием рельефа местности (например, спуск от Сретенских ворот к Трубной площади по Бульварному кольцу, от Зацепы к Таганской пл. по Садовому кольцу, спуск к мосту с Красной пл. и др.).

На перекрестках с большой интенсивностью автомобильного и пешеходного движения предусматривается сооружение архитектурно оформленных мостиков или коротких тоннелей для пешеходов, подобно имеющимся в Лондоне и запроектированным в ряде других заграничных городов.

Уличная сеть

Система уличной сети Москвы, как и большинства старых крупных городов, сложилась в результате стихийного развития города.

Сеть радиальных и кольцевых магистралей Москвы в основном сложилась к концу XVIII века, т. е. в период отсутствия механизированного транспорта, и в настоящее время все с большей и большей очевидностью обнаруживает



Сретенка. Улица со многими пересечениями.

несоответствие требованиям современного городского транспорта.

Основными транспортными артериями Москвы в настоящее время являются 17 радиальных магистралей и два кольца.

Напряженность движения на этих магистралях достигает уже сейчас цифры порядка 50—60 трамвайных поездов и 300—400 автомобилей в час максимального движения, т. е. пределов пропускной способности линии трамвая и ленты автодвижения.

Почти все магистрали, за исключением нескольких реконструированных в последнее время (Моховая, Театральный пр.), отличаются крайней узостью, кривизной, большой частотой пересечений, а некоторые и неблагоприятным профилем (Рождественский и Среденский бульвары и др.).

Стандартной шириной радиальных магистральных улиц Москвы является габарит в 18—20 м (Кировская, ул. Горького, Маросейка, Покровка, Арбат, ул. Герцена, Петровка, Солянка, Пятницкая, Полянка, Дмитровка и др.). Это при наличии трамвайных путей не позволяет дать больше одной ленты движения с каждой сто-

роны, или более двух лент на тех магистралях, где трамвайные пути сняты или отсутствуют.

Другим не менее существенным недостатком основных магистралей Москвы является несовпадение осей улиц. Примером могут служить ул. Кирова у Красных и Кировских ворот, соединение Малой и Большой Дмитровки и ул. Коминтерна—Арбат, Китайский пр.—Солянка и др. Несовпадение осей приводит к сложной организации движения и снижению пропускной способности магистрали.

Эти недостатки уличной сети Москвы еще более углубляются частотой пересечений, достигающей по ул. Горького 60 м, Неглинной—80 м., Дмитровке—90 м, Сретенке—100 м, Солянке—120 м, Арбату—80 м, ул. Герцена—70 м, Якиманке—90 м и т. д.

Центр города из-за недостаточного развития обходных магистралей крайне перегружен. По 17 радиальным магистралям в центр города (ограниченный по существу тремя площадями—им. Свердлова, Дзержинского и Ногина) в час максимального движения поступает до 450 трамвайных поездов, свыше 3 000 автомобилей и 200 автобусов. Здесь движение носит крайне напряженный характер, и уже сейчас эти площади с трудом справляются с возложенными на них функциями.

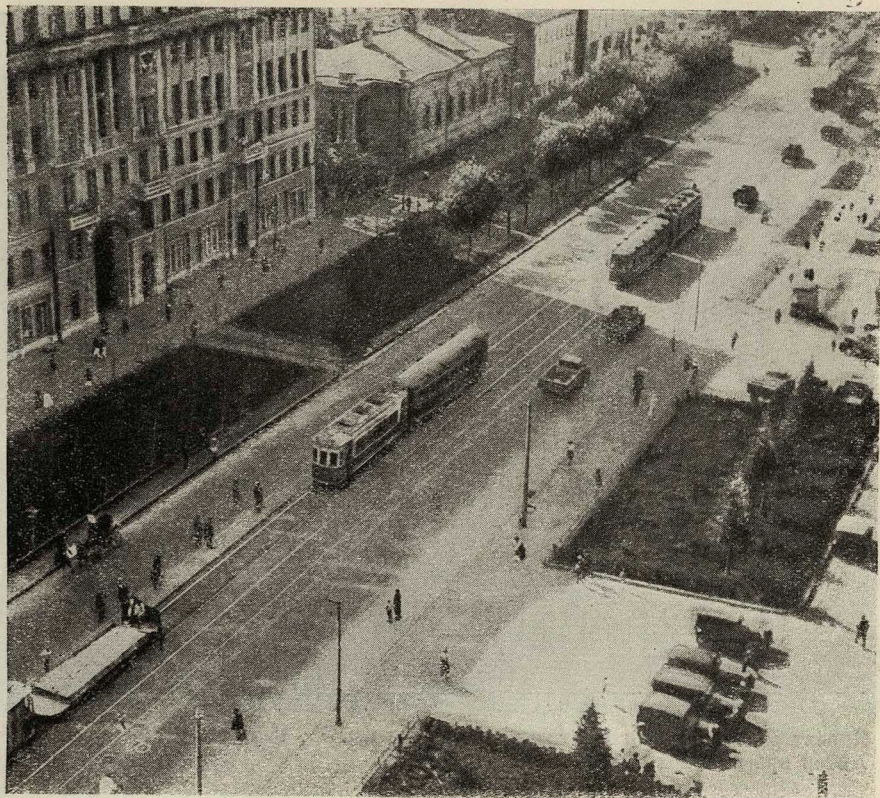
Полная реконструкция транспорта Москвы возможна лишь при параллельном и одновременном разрешении как транспортной, так и планировочной задач.

Колоссальные возможности, которыми обладает наша столица, благодаря победе пролетариата и гениальному руководству нашей партии, позволяют идти в деле реконструкции Москвы еще более смелыми путями.

Мы можем создать совершенно новые магистрали, обеспечивающие кратчайшую связь между отдельными пунктами города по совершенно новым направлениям и в обход центра. Такими направлениями являются предусмотренные планом четыре новых обходных магистрали.

Помимо сооружения обходных магистралей, планом намечается организация центрального полукольца по направлению пл. Дворца советов—ул. Огарева—Кузнецкий мост—Комсомольский—Спасоглинищевский пер. Планом намечено также значительное расширение центра города, объединение радиальных улиц в диаметры, пробивка параллельных улиц и др.

Наряду с расширением и спрямлением существующих улиц, пробивкой новых магистралей, план намечает укрупнение кварталов и превращение сети мелких переулков во внутриквартальные проезды. Это значительно облегчит условия движения по основным магистралям и устранил существующую частоту пересечений.



АРХ. В. ДОЛГАНОВ

С и с т е м а о з е л е н е н и я М о с к в ы

I

Леса и болота, овраги и реки, разделяя московские слободы XVI—XVII столетий, глубоко вклинивались в город деревянных домов и соломенных кровель. Опасность пожаров, враждебных нападений, условия обороны диктовали необходимость широких разрывов между крепостными сооружениями и смежной с ними застройкой. Радиальные зеленые клинья — по берегам Москва-реки, Яузы и Неглинной — объединяли кольца свободных просторов вокруг Кремля, стен Китай-города, Белого и Земляного городов и связывали их с загородными лесами. Эта случайная «система» зеленых насаждений дополнялась большим количеством зелени приусадебных угодий (огородов и садов).

Население города росло. Городская застройка зажата кольцами крепостных ограждений, уплотнялась, разрывая цепь зеленых насаждений и отбрасывая к периферии крупные зеленые массивы. Отсутствие благоустройства в городе и антисанитарное состояние его беспокоили «хозяев города». Делаются робкие попытки озеленения города.

На месте скрытых стен появляются кольцевые бульвары по границам Белого и Земляного городов. Под влиянием Запада сооружаются отдельные загородные усадьбы с парками, открытыми для ограниченного круга посетителей.

В то же время в XIX веке свободные территории, главным образом, по берегам рек, поглощаются растущей промышленностью. Сти-

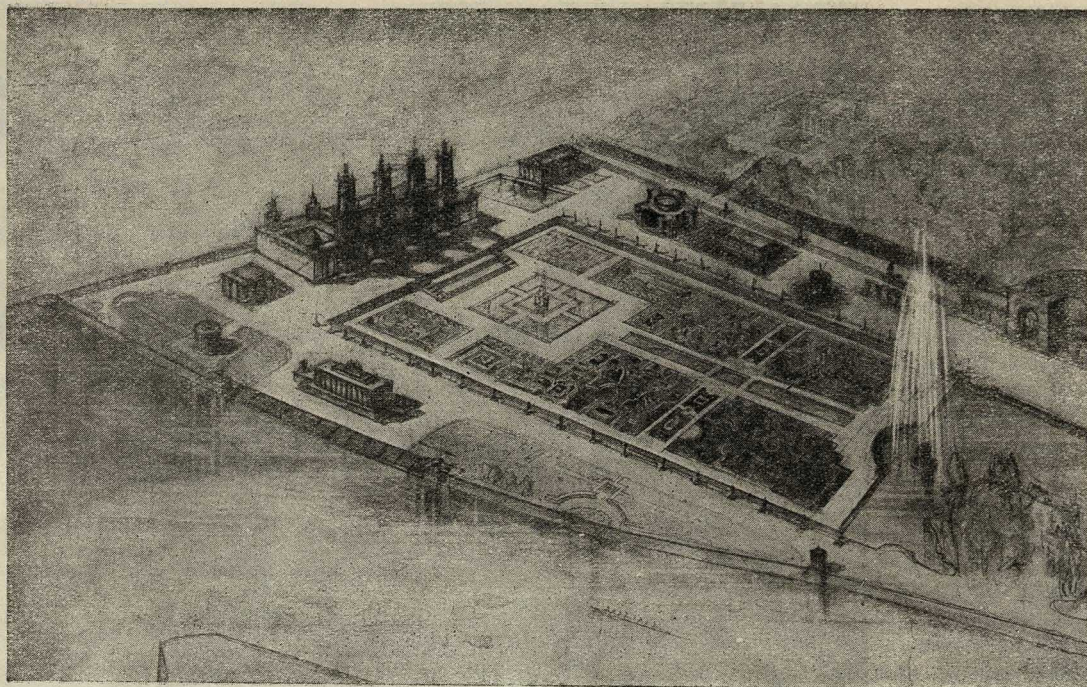
хийная городская застройка почти полностью уничтожает в центральных районах крупную зелень. В результате случайность в расположении зелени общего пользования и раздробленность имеющейся внутриквартальной зелени на довольно многочисленные, но мелкие придомовые участки частного пользования.

В Москве начала XX века отдельные мероприятия городской управы по разбивке скверов и садов, при частной собственности на землю, не только не могли создать какую-нибудь систему озеленения, но даже компенсировать быстро исчезающую зелень.

В результате мы получили в наследство очень неравномерно распределенную по территории города зелень общественного пользования. Так в Садовом кольце на человека приходится зелени около $\frac{1}{2}$ м², а в кольце Камер-Коллежского вала — до 30 м². Или по отдельным районам: в Кировском районе на человека приходится зелени около 1 м², а в Сокольническом — 281 м².

За годы революции проделана большая работа по озеленению города. Площадь зеленых насаждений в 1913 году была 801 га, а к 1934 году — 4637 га. Озеленение проводилось, главным образом, в районах наиболее насыщенных промышленностью и бедных зеленью — Пролетарском, Сталинском, Кировском и др.

Наибольший размах работы приняли после июньского пленума ЦК ВКП(б) в 1931 году. Создан ряд парков в Пролетарском и Сталинском районах. Проложены новые бульвары,



Проект реконструкции Центрального парка им. М. Горького.
Автор проекта арх. Власов.

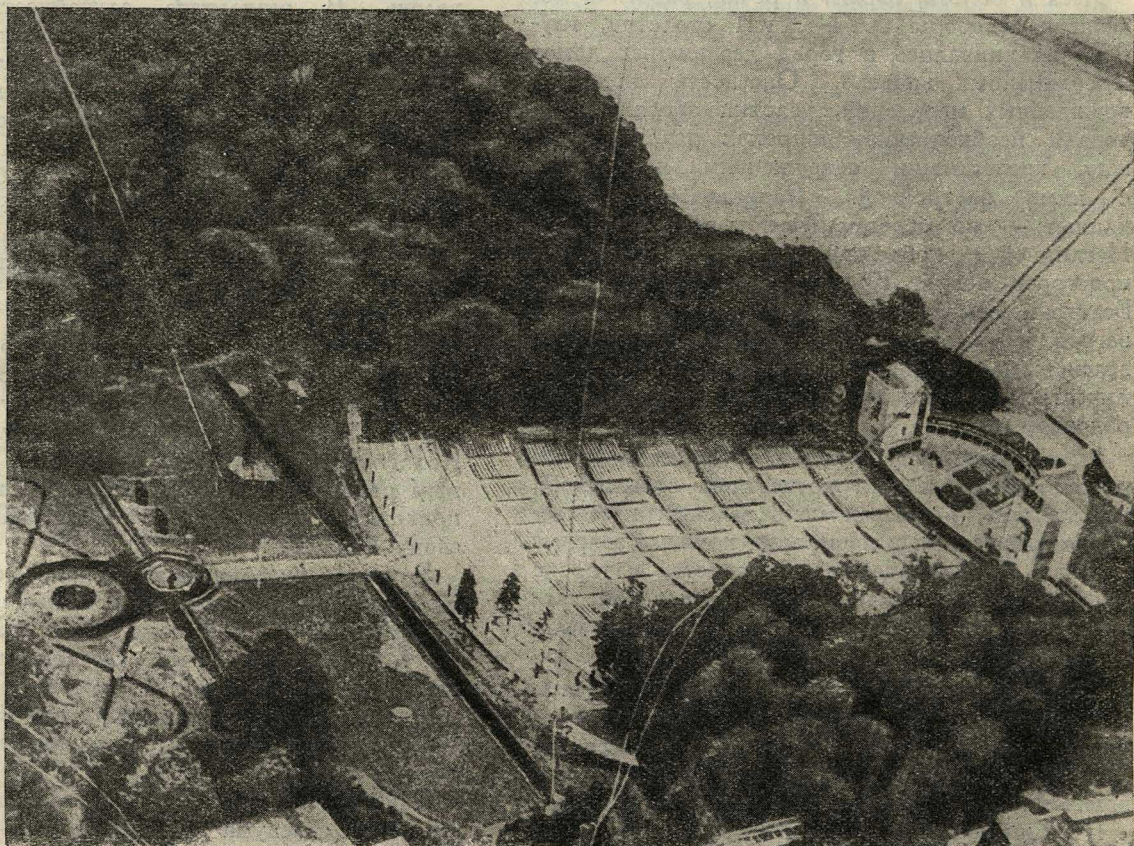
озеленяются рабочие поселки и промышленные площадки. За период с 1931 г. по 1934 г. высажено 806 тысяч деревьев и около 3 млн. кустарников.

II

По генеральному плану реконструкции Москвы размер зеленых насаждений города увеличивается с 4637 га до 20 212 га. Москва среди

крупнейших городов мира выходит по озеленению на одно из первых мест.

Схема озеленения сохраняет основы исторически сложившегося города. Холмистый рельеф города, Москва-река и Яуза, разрезающие город, большие зеленые массивы Ленинских гор, Измайловского парка им. Сталина, центрального парка им. Горького, Сокольников, Останкина и других дают возможность создать це-



Зеленый театр в Центральном парке культуры и отдыха им. М. Горького.



В парке при Центральном Доме красной армии.

лостную систему зеленых насаждений, увязанную с архитектурой магистралей, набережных и площадей города.

Основные зеленые массивы (городские парки) будут вклиниваться в город, равномерно обслуживая его и связывая городской центр с периферией. Городские парки будут объединяться между собой зелеными кольцами (буль-

варами) и внешним защитным лесопарковым поясом и дополняться равномерно распределенными по городу отдельными пятнами насаждений (районных парков).

Система зеленых насаждений Москвы строится из следующих элементов: 1. Защитный пояс вокруг города — заповедники, лесопарки и парковые дороги. 2. Общегородские пар-



Сокольнический парк культуры и отдыха им. Сталина. Главная аллея на кругу.

ки. 3. Районные парки и сады. 4. Бульвары и уличное озеленение. 5. Озеленение кварталов. 6. Озеленение промплощадок, защитных и охранных зон.

Защитный лесопарковый пояс вокруг города, примыкающий к загородным полям и лесам, явится их продолжением и будет служить резервуаром чистого воздуха для города. Лесопарковый пояс будет иметь ширину до 10 км.

В лесопарковый пояс включатся следующие лесные массивы: на востоке — Погоно-лосинный остров, Измайловский зверинец; на юго-западе — леса в районе Теплый стан; на западе — Рублевский лес и Серебряный бор; на севере — Бескудниковский и Медведниковский леса.

и верхней террасы гор — 80 м), вид на центральную часть города, красивый изгиб реки, здоровая зелень. По положению своему на территории реконструируемой Москвы парк этот явится основным, наиболее приближенным к центру города. Через главный проспект нового юго-западного района города и долину реки Сетунь в одну систему с центральным парком связываются два парка, обслуживающие этот новый район (один у Теплого стана, другой — в долине реки Сетунь). Оба парка с высоких мест из лесных загородных массивов поведут чистый воздух через Центральный парк Ленинских гор полосами зелени по набережным Москва-реки и проспекту Дворца советов к самому центру города.



Озеленение новых кварталов Москвы.
Внутренний двор жилого дома на Усачевке.

Город и парки свяжутя специальными парковыми дорогами, которые будут продолжены по наилучшим в архитектурном отношении местам.

К лесопарковому кольцу примкнут, являясь его продолжением, основные городские зеленые массивы — 15 городских и 1 центральный парки. Общая их площадь превысит 14 000 га. Парки эти, в основном, строятся из существующих зеленых массивов с их дальнейшим расширением, перепланировкой, архитектурным оформлением и обводнением.

Парки равномерно обслуживают весь город. В северной половине города они будут обводняться каналами Волга—Москва и Яузой, а парки южной половины — Москва-рекой и р. Сетунью.

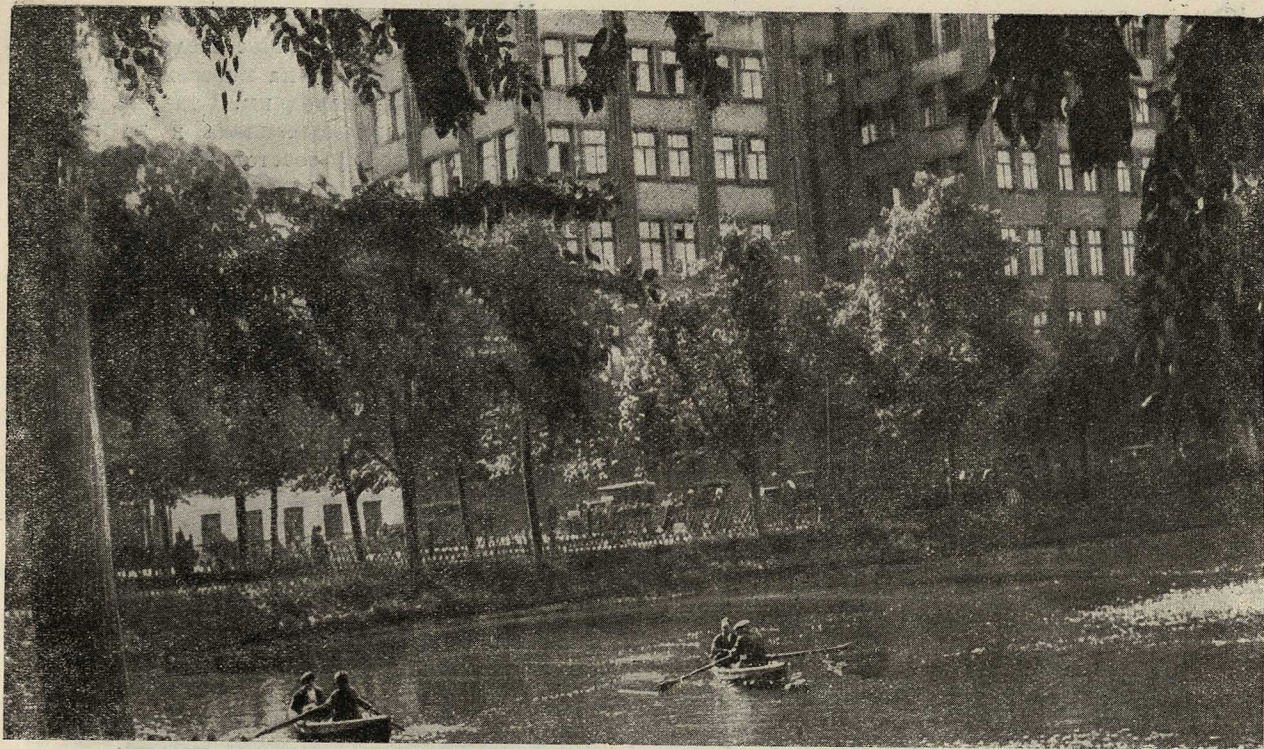
Ленинские горы — одно из лучших по архитектурным возможностям мест Москвы: прекрасный рельеф (разница уровня Москва-реки

Продолжением этой зеленой артерии будет другая артерия — долины реки Яузы и Серебрянки, снабжающие центр города чистым воздухом из лесов Измайлова и Сокольников.

Мощный Измайловский парковый массив в полторы тысячи га будет дополнен большим прудом по долине речки Серебрянки.

Сокольнический парк им. Бубнова (около 450 га) связывается с громадным лесопарком Погоно-лосинового острова, являющимся его продолжением и завершением основного городского зеленого (диаметра, идущего с юго-запада от Теплого стана и р. Сетуни на северо-восток до Погоно-лосинового острова. Безводные ныне Сокольники получают целую систему прудов и прекрасную прогулочную водную дорогу — реку Яузу.

Третья полоса, питающая центр здоровым воздухом, пройдет от Останкинского парка по долине бывшей реки Неглинной, по Самотеч-



Чистопрудный бульвар.

ному и Цветному бульварам и завершится благоустроенным бульварным кольцом.

Останкинский парк (около 625 га), объединяющийся с Свибловским и Медведковским лесопарками, получит водную прогулочную дорожку — Северный канал из Химкинского водохранилища до Яузы.

Два парка западной половины города — Лихоборский на севере (510 га) и Краснопресненский на юге (81 га) — свяжутся между собой бульварами в один комплекс через Тимирязевский (390 га), Петровский (92 га) и Ваганьковский (52 га) парки. Это будет внутренняя парковая система западной половины города.

Покровско-Стрешневский парк у Химкинского водохранилища с Фили-Кунцевским явятся внешней системой этой половины города.

При планировке парка у Химкинского водохранилища (122 га) большая разница уровней бассейна и долины ниже водохранилища даст возможность создать парк с эффектными фонтанами, каскадами, прудами для катания с спорта.

Высокие берега Кунцева с видом на вновь застроенные территории западной части города, на красивые изгибы речного русла дадут возможность получить прекрасный парковый ансамбль площадью до 2 000 га.



Сквер у Смоленской площади.

Юго-восточная часть города (в основном Пролетарский район) будет обслуживаться тремя большими парками, граничащими с лесопарковым поясом: Кусковским, Кузьминским и Коломенско-Ленинским. Все эти парки хорошо свяжутся с районом водными путями по восточному каналу и по Москва-реке. Существующие пруды будут расширены и обводнены. С высоких берегов Коломенского откроются прекрасные виды на вновь застроенную территорию юго-востока Москвы и архитектуру московских плотин и возможного порта. Все три парка свяжутся между собой парковыми прогулочными дорогами. Площадь первого около 600 га, второго 670 га, третьего 1 700 га.

В дополнение к сети общегородских парков будет создана система районных парков и садов, равномерно обслуживающих город.

Основной расчет в расположении парков — пешеходная досягаемость. Парки создаются на базе существующих, а также вновь за счет пустырей и малоценной, мелкой застройки. Число таких парков намечено свыше пятидесяти.

В виде примеров можно указать на Лефортовский парк (40 га) в Сталинском районе, расположенный на Яузе. Он явится одним из звеньев зеленой полосы, оформляющей обводненную Яузу. Ленинский (б. Симоновский) парк Дворца культуры — сердце Пролетарского района — района заводов-гигантов. Вы-

дам. Кроме кольцевых направлений будут создаваться бульвары и уличное озеленение на ряде улиц, как например, на набережных, на магистральной Солянка—завод им. Сталина, на участке около Шарикоподшипника и на главном проспекте — Дворец советов — юго-западная территория.

Городская зеленая сеть общественного пользования дополняется *внутриквартальными садами*. При укрупнении кварталов до 9—15 га, благодаря объединению раздробленных внутриучастковых зеленых насаждений и новым посадкам, будут созданы зеленые массивы, входящие в архитектурный ансамбль квартала. Особое внимание будет при этом обращено на обслуживание детей игровыми площадками, тихими зонами, водными бассейнами и прочее.

Большое внимание обращается на *озеленение промплощадок и их защитных зон*. Так, в Пролетарском районе расширением зеленых насаждений вокруг Мясокомбината создается изоляция его от жилых районов. Точно так же изолируются и другие предприятия, представляющие некоторую вредность для жилых районов.

Для охраны водных бассейнов, пожарной изоляции и ограждения очистных сооружений будут также созданы защитные посадки.

По балансу территории место зеленых насаждений в плане города иллюстрируется следующей таблицей:

В кольце «Б»				От «Б» до Окружной жел. дороги			
В настоящее время		Проектируемое		В настоящее время		Проектируемое	
га	%	га	%	га	%	га	%
50,91	2,6	246,0	12,0	1 820,1	9,5	5 024,4	26,2
От Окружной ж. д. до старой границы города		От Окружной ж. д. до новой проектируемой границы		Всего в границах старой городской черты		Всего во вновь проектируемой границе города	
га		га		В настоящее время		Проектируемое	
га	%	га	%	га	%	га	%
2 766,5	48,1	14 946,4	39,2	4 637,6	17,3	20 212,4	34

сокий берег, красивый изгиб реки — место, которое будет одним из лучших в Москве.

III

Кроме улучшения и расширения существующих бульваров по линии А и Б, будут созданы бульвары по новым кольцевым направлениям: Новому Камер-Коллежскому и парковому коль-

Парки общегородского значения займут свыше 14 000 га, внутригородская зелень — до 6 000 га, защитное лесопарковое кольцо — шириной до 10 км. В жилом квартале зелеными насаждениями будет занято до 30% площади квартала. Всего зелени общественного пользования придется на 1 жителя, исключая лесопарковый пояс, до 40 м².

Москва будет здоровым городом.

Выше качество проектирования

Вопросам архитектуры партия и правительство уделяют исключительное внимание. Нигде ни в какую эпоху архитектор — автор проекта не был наделен такими широкими полномочиями, какие ему присвоены в нашей стране.

Столь широкие права и возможности налагают на архитекторов особую ответственность за качество выпускаемой ими продукции, за плановое решение и за качество работ и деталей на постройках, авторами которых они являются.

Приведем примеры из практики московского строительства, дающие нам право высказать ряд претензий к некоторым архитекторам, мало заботящимся о качестве своей продукции.

Проект жилого 7-8 этажного дома Аэрофлота на Ленинградском шоссе 4-6. Автор проекта руководитель 5-й мастерской арх. Фридман; референт Отдела проектирования — Круглов. В проекте упущены были элементарные вещи: пять санитарных узлов 6-го этажа расположены были над жилыми комнатами; 3 санитарных узла 3-го этажа расположили над комнатами яслей; угловые комнаты 6-го этажа для жилья были мало пригодны (большие застекленные поверхности); перегородки в комнатах домашних работников попадали в окна; плоское перекрытие над 7-ым этажом было запроектировано деревянным без учета «приятных» последствий от перекрытий такого характера; в общежитии 5-го этажа не намечалось помещений для подогрева пищи и кипятильников.

Проект детского сада и яслей по Можайскому шоссе № 81 (Управление коменданта Московского Кремля). Автор проекта инж. Муравьев. Референт Отдела проектирования арх. Самойлов А. В.

Проект имел следующие недочеты: уборная и умывальная детсада (2-ой этаж, правое крыло) расположены над палатой-боксом; душевая и умывальная его расположены над раздевальной; туалетная яслей (правое крыло) — расположена над приемной.

Проект жилого дома № 5-7 по Глинищевскому переулку для РЖСКТ работников МХАТ им. Горького, театра им. Горького и театра им. Станиславского. Это 8-этажный жилой дом с 13-тиэтажной средней частью. Автор проекта арх. Г. И. Луцкий (проектная мастерская № 2 НКТП), руководитель мастерской проф. Голозов П. А. Просматривал проект референт Отдела проектирования Татаринов.

В этом проекте ванны и уборные 8-го этажа автор разместил над жилыми комнатами; две лестницы заключены в одну клетку, здание примыкает к стене соседнего дома с отступом щелью. Часть квартир по плану уродлива. Запроектированы в угоду фасада однокомнатные квартиры. Совершенно неудовлетворительны экономические показатели; отношение кубатуры к жилой площади 7,4 и 0,56 жилой площади

к полезной. Устройство башни ничем не оправдывается.

Дом Туркменского постоянного представительства по Филипповскому переулку 22-24. В здании этом, строящемся с улучшенной отделкой, ванны комнаты расположены на главный фасад; часть дворового угла дома нависает над 2-этажным жилым соседним домом; санитарный узел размещен над жилой комнатой. Проект 9-ой мастерской. Автор — арх. Владимиров.

Рекорд невнимательности проектирования побили авторы проекта *механосборочного цеха завода имени КИГ по Панской ул. № 12.* Проект составлен «Промстройпроектм» (управляющий Падосек). Проектировал инженер Покровский. Просматривал проект референт Отдела проектирования Самойлов.

Здесь умудрились большое крыло пятиэтажного здания запроектировать по границе соседнего участка, не выехав на место и не посмотрев, что за здания стоят у соседа. А там находится большое здание с окнами по всему фасаду. Не удосужился посмотреть место в натуре до утверждения проекта и референт Отдела проектирования. В результате проект пришлось целиком пересоставить.

Недавно проект корпуса был представлен в исправленном виде. Но исправления сделаны не лучше, чем сам проект. Во всех этажах производственного корпуса в торцевой стене в 32,48 м. заделываются все оконные проемы, в уборные 2-го этажа можно попасть только через заточечное отделение и через инструментальное отделение.

Проект жилого 8-ми этажного дома Наркомлегпрома по Б. Дмитровке № 19-21 составлен мастерской № 9; авторы арх. Владимиров и Луцкий. Рассмотрен проект референтом Татариновым. Отделом проектирования проект рассматривался три раза и был утвержден. Побывал он и в управлении пожарной охраны, в охране труда, в 10-ой планировочной мастерской, в Высшем совете физической культуры, в институте Эрисмана, в Горздравотделе, в Санитарной инспекции.

И все же, после всех рассмотрений в столь авторитетных учреждениях оказалось, что душевые в 7-ом этаже расположены над жилой комнатой; совершенно недостаточно помещение для хранения топлива (в условиях малога закрытого двора); две лестничные клетки в 1-м этаже объединены в одном помещении, вследствие чего в случае пожара одной лестницы — задымится и другая; вход в подвал магазина и квартиры из общей лестничной клетки; крыша 8-ми этажной части здания покрывается руберойдом и закрыта со всех четырех сторон парапетами.

При рассмотрении проекта в четвертый раз в Отделе проектирования не были выполнены требо-

бования пожарной охраны о необходимости устройства переходных балконов (при наличии одной лестницы в многоэтажных домах требование это довольно скромное).

По большинству этих проектов Отделом проектирования уже внесены соответствующие изменения по требованию Строительного надзора.

**

Все приведенные факты дают нам право поставить ряд вопросов архитекторам, руководителям мастерских, крупнейшим специалистам Москвы, референтам Отдела проектирования. Почему ими допускаются такие ошибки и неряшливость при составлении проектов? Почему они не проявляют при просмотре проектов должного внимания к мелочам? Почему нет должной профилактики в проектировании, проверки проектов еще в стадии консультации, в мастерских?

Потребовалось возвращать проекты до тех пор, пока проектировщики нашли возможным выполнить все требования.

Эти примеры говорят о том, что порядок утверждения проектов должен быть немедленно изменен.

В заключение два слова о взаимоотношениях между архитекторами-авторами проектов и районными инженерами Отдела строительного надзора. Архитектор-автор проекта должен знать районного инженера, осуществляющего надзор за постройкой, ведущейся по его проекту, и контактировать с ним работу, заставляя через районного инженера выполнять постройку точно по проекту. К сожалению, имеют место отдельные случаи обратного порядка, когда требования по улучшению качества работ, исходящие от районных инженеров Отдела строительного надзора, не встречаются поддержки архитекторов и строители используют авторитет их для оставления в переходящем строительстве плохих старых стандартов (1932 г.). Например, на стройке по Гороховской ул. 4 для оставления очень плохих столярных изделий прибегли к авторитету сперва арх. Львова, а затем и к авторитету акад. арх. И. А. Фомина.



Проект архитектурного оформления Московского аэровокзала. Фасад со стороны летного поля. Авторы проекта арх. Кринский и Рухлядев.

АРХ. ВЕГЕ

Под углом зрения повышенных требований

(Из практики Отдела проектирования Моссовета)

Привлечение высококвалифицированных архитекторов к рассмотрению, оценке и утверждению проектов внесло живую струю в работу Отдела проектирования Моссовета, который становится действенным проводником решений партии и правительства по реконструкции Москвы.

Ниже мы дадим оценку трем наиболее характерным и крупным объектам, рассмотренным недавно в Отделе проектирования, полагая, что для проектировщиков представляет немалый интерес конкретная критика и мотивы, по которым принимаются и не принимаются проекты.

Аэровокзал на Ленинградском шоссе

Перед авторами стояла трудная задача — из невзрачного сооружения сделать нечто более похожее на аэро-вокзал. С этой задачей авторы не справились.

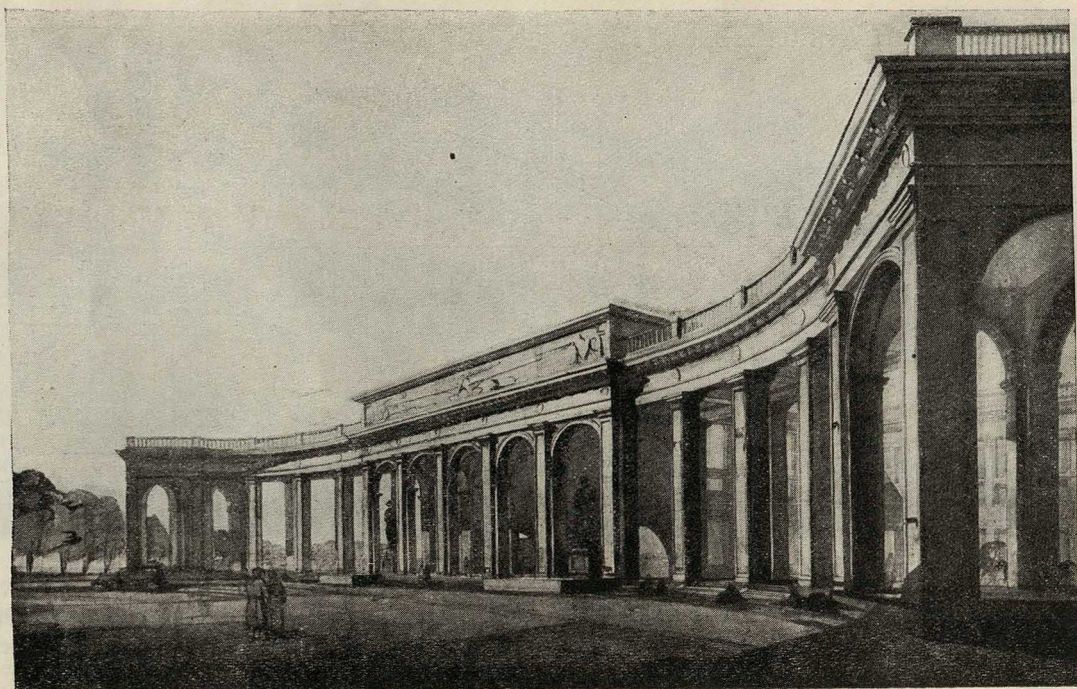
Прав был арх. Мордвинов, давший отзыв по

проекту, что нужно было при решении задачи исходить из содержания объекта, важно было найти какой-то типичный характер сооружения, найти тип архитектуры радостно-бодрый, вызывающий ощущения, близкие к тому, что мы испытываем, глядя на летное поле.

В представленном же проекте не чувствуется идеи. Видна попытка размельчения форм, облегчения их, но авторы не добились преодоления тяжести существующего здания.

Не использованы скульптура и живопись для большего выражения идейного содержания. А именно в скульптуре полно и выразительно могли быть показаны героика, пафос завоевания воздушного пространства.

Бедно выражен и весь ансамбль. Аэропорт Москвы — весьма значительное место столицы. Вход в аэропорт должен ярко отражать это его значение. Но архитекторы вход спроектировали в виде нескольких столбиков с крышей. Никакой идеи, никакого замысла!



Архитектурное оформление Московского аэровокзала. Главный вход.
 Авторы проекта арх. Кринский и Рухлядев.

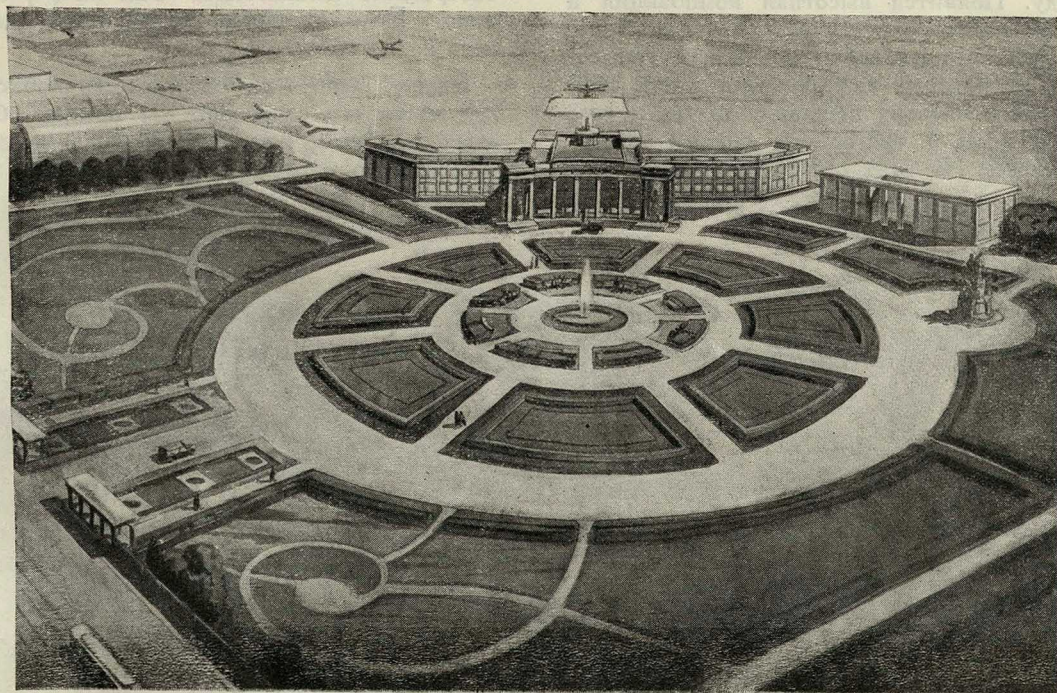
Весь участок в целом тоже не организован в пространстве: где-то в глубине поставлен памятник, якобы для уравнивания существующей архитектуры. Геометрически это правильно. Но геометрия — это не архитектура.

Здание аэроклуба имеет несколько обтекающую поле форму и по конфигурации является зданием не центрального порядка, а подчиненным чему-то. По проекту арх. Рухлядева и Кринского получается, что это здание, все части его подчинены... фонтану. Конечно, в центре надо поставить нечто более значительное, на-

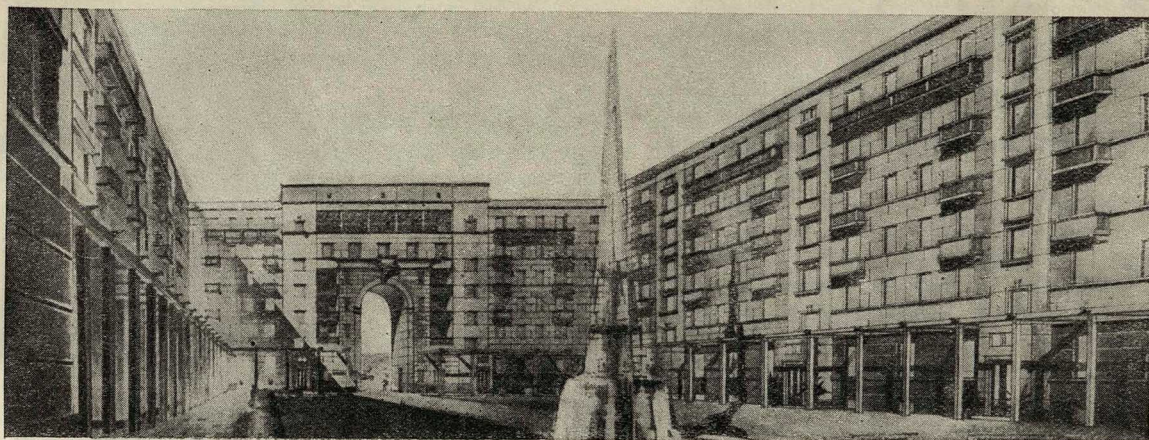
пример памятник, который раскрывал бы громадное идейное содержание воздухоплавания нашей страны.

Фасад со стороны летного поля размельчен и вместе с тем ступеван. Плохо читается тяжелая каменная надстройка.

Аэровокзал — очень значительное сооружение. Авторам необходимо переработать представленный проект с учетом решения всего ансамбля площади Аэропорта и получения большой выразительности самого здания.



Архитектурное оформление Московского аэровокзала. Перспектива.
 Авторы проекта арх. Кринский и Рухлядев.



Проект РЗСКТ „Пищевая Индустрия“. Внутренний двор.
Автор проекта арх. Маркузе.

Проект дома РЗСКТ «Пищевая Индустрия» на Дмитровском шоссе

Основным дискуссионным вопросом в этом проекте явилась целесообразность акцентирования парадного центра, каким автор подал это здание в окружающем районе.

Дом этот намечается на участке, ограниченном с восточной стороны Дмитровским шоссе, с запада новопроектируемым проездом и с юга Тимирязевским парковым проездом. Участок находится недалеко от площади, а перед домом на восток располагается большая открытая озелененная территория, предполагаемая под большое или клубное строительство.

Арх. Кожин, анализируя место расположения участка, справедливо указал, что когда будут оформлять площадь, на последней несомненно возникнет высотная композиция, которая закроет стоящие позади сооружения, построенные в 1930 году. Появится высотная композиция и со стороны магистрали. В результате на коротком промежутке магистрали возникнут три сооружения, из которых каждое будет иметь свой акцент: одно в сторону площади, другое в сторону магистрали и третье — в сторону Дмитровского шоссе. Из этих соображений ясно, что

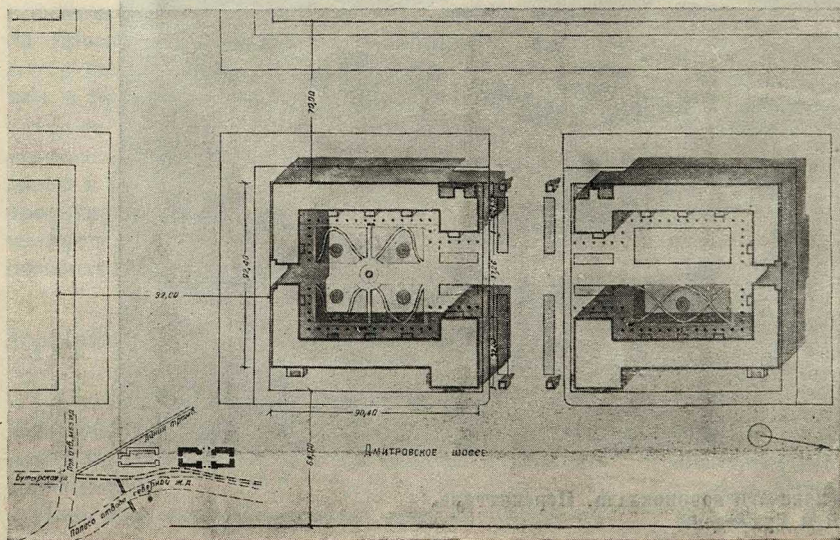
правильнее было бы не придавать фасаду данного здания такого подчеркнутого акцентированного центра.

Парадный въезд во двор запроектирован так, что он якобы представляет собой начало оформления крупнейшего архитектурного ансамбля. И огромный архитектурный удар, сделанный с улицы, пропадает впустую. Зритель не получает никакого разрешения, когда он пройдет двор обычный и ничем по архитектуре не примечательный.

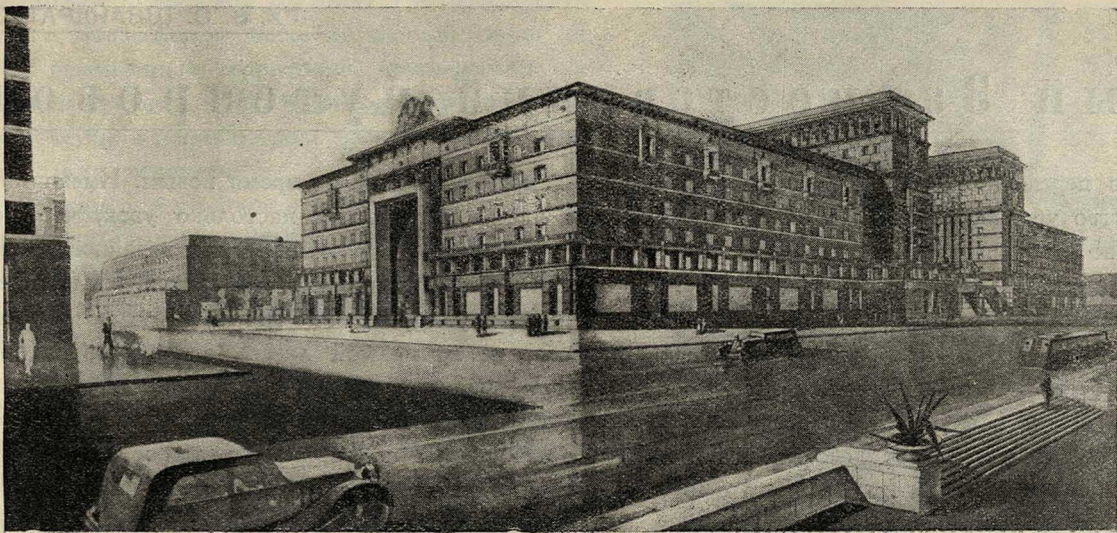
Автор пытался создать видимо сильную ось в центре здания и всячески архитектурно подчеркивал ее. Однако, если смотреть на здание с торцов, то и здесь у здания чувствуется самостоятельная ось. Получается спор между фасадами.

Детали композиции тоже приходится подвергнуть критике. Стены здания автор членит рядом горизонтальных поясов. Даны эти пояса совершенно механически. Они ничего не выражают. Если их снять, то от этого здание ничего не потеряет.

Здание решено на тяжелом стиллобате. Верхней части его следовало бы придать большую легкость. Автор же на легкие колонны дал сверху тяжелую нагрузку.



Проект РЗСКТ „Пищевая Индустрия“. Генеральный план.
Автор проекта арх. Маркузе.



Проект РЖСКТ „Пищевая Индустрия“. Перспектива.
Автор проекта арх. Маркузе.

Проект не утвержден из-за недоработанности в части этажности, из-за перегрузки двухкомнатными квартирами, и, главное, из-за недостаточности проработки роли этого здания в ансамбле участка.

Гараж Мосавтотранса

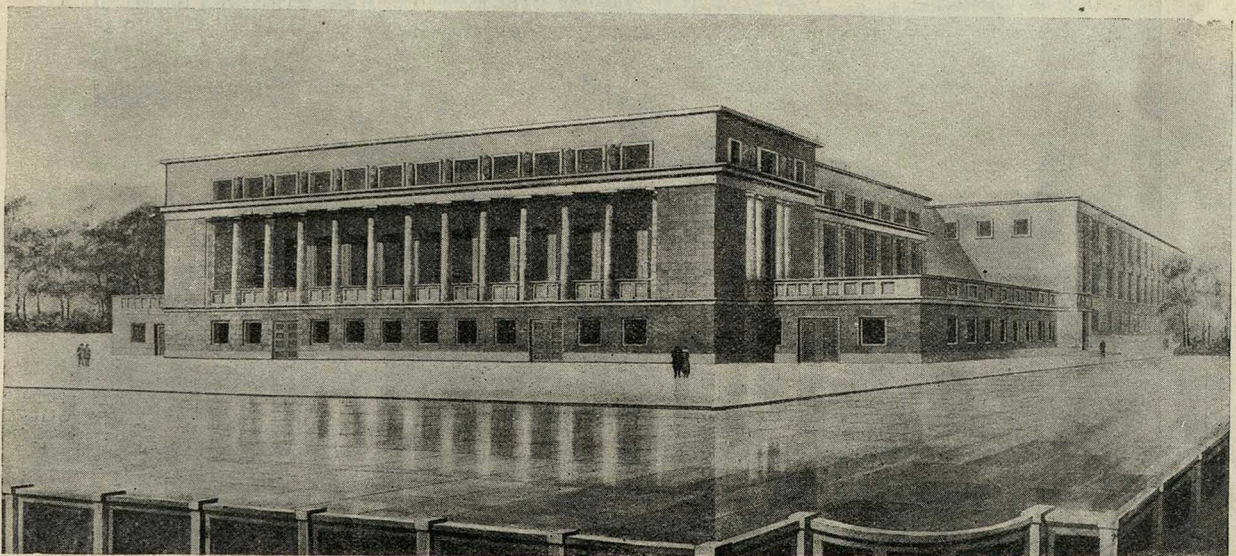
Трактовка автором проекта всего объема гаража совершенно не приемлема. Проект подходит скорее для дворца или для административного здания, но не для гаража.

Главный фасад здания выведен на второстепенную улицу в полосу отчуждения ж. д., между тем на главную магистраль выведен невыразительный фасад.

Ложность создания обширной лоджии за колоннадой вряд ли окупается желанием обогатить объемную композицию. Этот прием ухудшает и функциональную сторону, уменьшая освещенность внутри гаража. Архитектурное оформление здания автору необходимо коренным образом переработать с учетом большей согласованности назначения здания и его фасадов и проработки пропорций отдельных частей.

**

Из рассмотренных проектов следует сделать один общий вывод: архитекторы должны больше думать над связью формы и содержания. Реконструкция социалистической столицы нас к этому обязывает.



Проект гаража Мосавтотранса на 400 машин на Ярославском шоссе. Перспектива.
Авторы проекта арх. Моргунов, внж. Давидович.

Новый Закрестовский путепровод

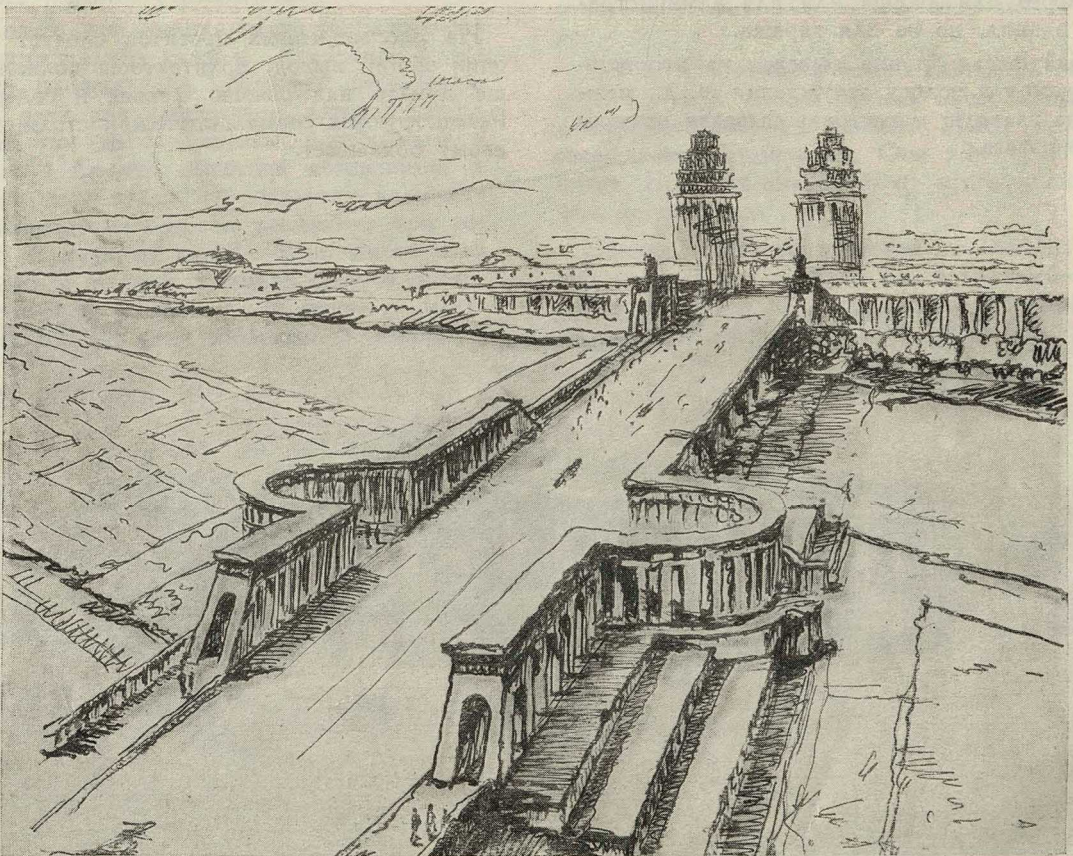
Одним из пережитков старой Москвы является множество убогих, узких путепроводов, перекинутых во всех частях города через жел. дорожные линии. Построенные в свое время различными частными железнодорожными обществами, они имели своей единственной целью обеспечение беспрепятственного движения поездов в черте города. Совершенное игнорирование этими дорогами интересов городского хозяйства и вопросов архитектурно-художественного оформления привело к постройке безобразных, 10—12-метровой ширины, путепроводов, заколоченных наглухо досками выше человеческого роста.

Эти путепроводы стали «узким местом» в развитии нашего Московского городского хозяйства. С одной стороны они, при возрастающем транспорте, начали жестко лимитировать своими размерами и произвольным расположением развитие отдельных магистралей, с другой стороны — их безобразный вид противоречит требованиям архитектурно-художественного оформления нашей столицы.

Одним из показательных примеров таких путепроводов является Закрестовский, намеченный

к замене в ближайшее время новым. Имеющийся здесь путепровод настолько узок, что не допускает даже двухколейного трамвайного движения. Соединяет он 42-метровую 1-ю Мещанскую улицу со 100-метровым Ярославским шоссе не по прямой линии, а по кривой, образуя колено, так как строители путепровода из соображений экономики расположили его не по оси улиц, а под прямым углом к железнодорожным путям. Все это создает здесь беспрепятственные «пробки» и лимитирует развитие Закрестовского района с большим количеством жилых городков, с Останкинским парком и с такими заводами, как «Калибр», «Мосэлемент», «Мехкомбинат» и т. д. Архитектурное «оформление» старого путепровода тоже находится на уровне подобных утилитарных сооружений до-революционного железнодорожного творчества.

Архитектурный проект нового Закрестовского путепровода разработан в бывшей 4-й планировочной мастерской Моссовета архитектором М. С. Жировым в тесном контакте с Гормо-стом, составившим технический проект данного путепровода.



Проект Закрестовского путепровода и реконструкция Закрестовских башен. Перспектива. Автор архитектурного оформления арх. М. С. Жиров.

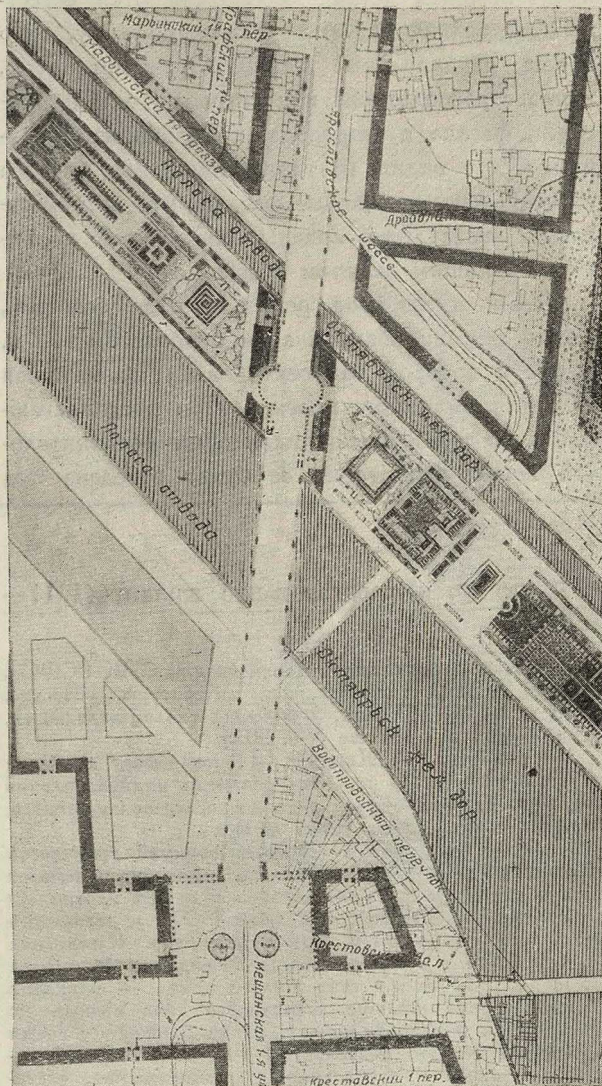
Новый путепровод соединит 1-ю Мещанскую ул. с Ярославским шоссе по прямой линии через пониженную территорию Октябрьской железной дороги, через территорию соединительной ветки и через остров, расположенный между этими дорогами.

Общая протяженность путепровода с подъездами получается довольно внушительная—свыше 700 м, а ширина—33 м, и автор трактует его как большой отрезок главной магистрали 1-ая Мещанская — Ярославское шоссе.

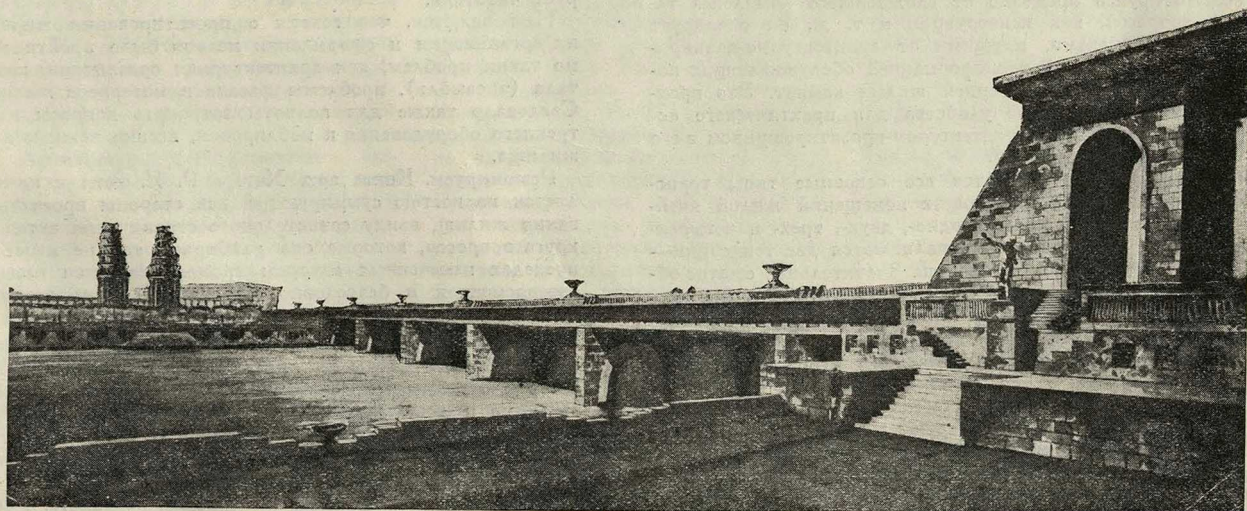
Весь ансамбль путепровода делится на три отрезка: большой путепровод над Октябрьской жел. дор., малый путепровод над соединительной веткой и остров, запроектированный под зелень для отдыха. Для решения всего ансамбля использованы, во-первых, беспокойный рельеф местности и, во-вторых, Закрестовские башни, трактованные в проекте после некоторой реконструкции и надстройки, как архитектурно-пространственное начало путепровода. Вокруг башен проектируется по схеме планировки района новая площадь, заканчивающаяся в сторону путепровода колоннадой. Вся площадь несколько подсыпается. Подъем путепровода начинается непосредственно от колоннады.

Путепровод решен весьма монументальной архитектурой и все три части его очень удачно объединены в одно целое.

Большой путепровод покоится на шести опорах, решенных каждая тремя мощными арками. Опоры перекрываются большими карнизами, оформленными чугунной литой решеткой и постаментами на узлах. Карниз и все остальные



Генплан.



Перспектива.

архитектурные детали облицовываются естественным белым камнем. Благодаря тому, что опоры, параллельные железнодорожным путям, в плане расположены под острым углом к проекции фасада путепровода, в большинстве случаев будут видны не торцы отдельных опор, а их сокращенные боковые фасады, что будет создавать впечатление аркады, перекрытой карнизом с большим вылетом вперед.

Малый путепровод решен в виде большой, богато кессонированной арки с пролетом в 22 м, рядом с которой запроектирована аналогичная арка для городского проезда. При предполагающейся в дальнейшем ликвидации соединительной ветки, территория ее будет отведена под

расширение городской магистрали, а обе запроектированные арки будут служить для сквозного городского движения.

Остров между двумя путепроводами отводится, как мы уже выше сказали, под зелень и обращается в удобное место отдыха. Поэтому автор проекта оформляет насыпь на острове не обычными подпорными стенками, а большими террасами, архитектурно обработанными камнем и богато наполненными скульптурой. Самая насыпь венчается колонадой, заканчивающейся арками в массиве стены и связывающей большой и малый путепроводы в одно архитектурное целое. Для возможности езды с насыпи на остров, запроектированы по круту двойные пандусы.

БИБЛИОГРАФИЯ

Р. Я. ХИГЕР. «Проектирование жилищ (1917—1933)».

Академия коммунального хозяйства при СНК РСФСР, главная редакция строительной литературы. Москва, 1935 г. 85 стр., 92 илл., 5 больших таблиц-вкладышей, цена 7 руб., в переплете 8 р. 50 к.

Автор книги, арх. Хигер Р. Я., показывает в обзоре периода 1917—1933 гг. пути развития индивидуальной квартиры от «довоенного» типа до послереволюционного, а также поиски новых типов жилья.

Вскрывая ошибочность основных позиций урбанистов и дезурбанистов, автор, правильно исходя из установок важнейших документов — постановления ЦК партии «О работе по перестройке быта» (май 1930 г.), резолюции июньского пленума ЦК по докладу тов. Кагановича Л. М. (1931 г.), постановления президиума Моссовета от июля 1932 г. «О типе жилого дома» — приходит к выводу, что жилище квартирного типа отнюдь не является ни в данный момент, ни на ближайшее время «устаревшим». Это позволяет ему со всей остротой поставить вопрос о необходимости суммирования, систематизации, обобщения и критического использования для дальнейшей работы того огромного опыта, что накопился в области проектирования жилья за истекшие после революции годы.

Часть поставленных перед советской архитектурой задач в области жилья он решает в следующих главах своей книги: 1) классификация жилых ячеек; 2) опыт проектирования ячеек обычного типа; 3) обобщение вспомогательных помещений; 4) жилые ячейки пространственного типа; 5) трудовой график движения в жилой ячейке; 6) архитектурное оформление жилищ.

В I и II главах, на основании большого проектного материала, автор строит «классификацию» жилых ячеек. Абстрагируясь временно от сложнейшего комплекса таких вопросов, как конструкции и т. д., он оперирует двумя признаками, идущими от архитектурно-планировочного приема: 1) трансформацией обслуживающих помещений и 2) организацией жилых комнат. Это представляет значительные удобства для практического использования таблиц архитектором-проектировщиком в его повседневной работе.

В классификации даются все основные типы трансформирования обслуживающих помещений жилой ячейки, через которые прошли одно-, двух-, трех- и четырехкомнатные квартиры и устанавливаются две тенденции — одна существовавшая ранее — на значительное сжатие обслуживающих помещений и другая, противоположная, направленная на обогащение жилой ячейки всеми необходимыми обслуживающими помещениями. Последняя тенденция, возникнув на определенном этапе реконструктивного периода, особо сильное выражение находит в наши дни. К достоинствам таблиц и схем следует отнести то, что они ясно ориентируют читателя в том: а) какие вообще возможны приемы плановых решений ячеек различного типа, б) какие из них пользовались наибольшим распространением в практике проектирования.

Суммарные таблицы одно-, двух-, трех-, четырехкомнатных ячеек и таблицы угловых секций, прилагаемые в конце книги с указанием экономических показателей,

удобны в пользовании и представляют значительный вклад в проектировочное дело, так как помимо хронологии и показа наиболее употребительных решений, дают при вдумчивом просмотре, возможность анализа архитектурного качества жилья. Сейчас это тем более необходимо, что нас волнуют поиски не только экономического типа жилья, но и одновременно жилья красивого и удобного. В этом смысле заслуживают внимания материалы главы 4-й.

Глава 3-я — «Обобщение вспомогательных помещений» — на конкретном материале проектных организаций трактует о пройденном этапе обобщения, когда все вспомогательные помещения выносятся за пределы жилой ячейки. Определенный интерес представляет открытая автором и выведенная в главе 5-ой формула «Динамического минимума», дающая возможность цифрового выражения трудового графика движения в жилой ячейке. Это одна из наиболее удачных попыток, по линии взаимосвязи основных помещений, установить более или менее объективные критерии рациональности жилья. В приложениях к этой главе автор дает ряд отрывков из брошюры Бернеж «Если бы женщины строили жилища», ставящих в форме фельетона перед архитектором вопрос о необходимости уделять достаточное внимание трудовым процессам, происходящим в жилье.

Глава «Архитектурное оформление жилищ» написана в отличие от других, слишком общо. Правильно отмечая резкий сдвиг в существующей проектной практике в сторону отхода от унылых штампов оформления к обогащению фасадов декоративными элементами, автор допускает, однако, промах тем, что не дает конкретного анализа и оценки архитектурных проектов жилища, приведенных в последней главе. Наличие многих архитектурно-неравноценных иллюстраций, при отсутствии выявленного к ним отношения автора книги, дезориентирует читателя.

Нам кажется, что говоря о проектировании жилищ, их организации и оформлении нельзя было пройти мимо таких проблем, как архитектурная организация квартала (ансамбль), проблемы фасада и интерьера жилища. Следовало также для полноты затронуть вопросы внутреннего оборудования и мебелировки, весьма важные для жилища.

Резюмируем. Книга арх. Хигера Р. Я. хотя и не является полностью суммирующей все стороны проектирования жилища, ввиду сознательного ограничения автором круга вопросов, которые она разбирает, тем не менее в пределах намеченных автором границ, является весьма своевременной и безусловно отвечающей давно назревшей потребности.

Книга эта может служить учебным пособием для втузов. Особенно ценны в книге таблицы, составленные автором в результате просмотра 10 000 чертежей и приведенные в достаточно стройную систему. Классификация характеризует автора книги как вдумчивого систематика и хорошего аналитика, прошедшего большую, кропотливую и весьма удачную работу.

Книга издана аккуратно, в хорошем переплете. Учитывая массу иллюстраций и таблиц, цену книги следует признать умеренной.

Арх. А. Я. КАРРА.

Как избежать подтеков на фасадах

На стенах многих недавно выстроенных зданий, облицованных мраморной крошкой и т. п. облицовками (например, здание Института им Ленина на Советской ул., дом Госбанка на Неглинной) через 2-3 года со времени их окончания, появились пятна и подтеки.

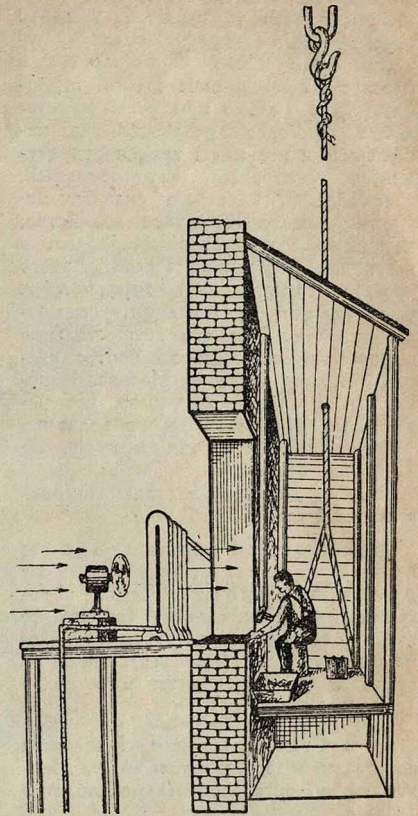
Лаборатория строительства Дома обороны, желая предупредить возможность появления таких дефектов на Доме обороны, проработала такой состав смеси, который, сохраняя фактуру материала, позволяет избежать образования подтеков. По мнению лаборатории пятна образует портланд-цемент, содержащий большое количество извести солей, которые растворяются атмосферными осадками и нарушают ровность тона.

Лаборатория предложила вместо одинаково тонко измельченной мраморной крошки применять раздробленный мрамор по гранулометрической шкале. Это обеспечивает долговечность фактуры. Вместо портландского цемента с обильным количеством извести солей лаборатория предложила применить пуццолановый цемент. Этот цемент смешивается с золотистой охрой в шаровой мельнице. Когда состав становится достаточно однородным, к нему добавляют известковое молоко, предварительно процеженное через сито 400 отверстий на 1 см². После этого процессы оштукатурки идут обычным путем.

Остроумный метод зимних отделочных работ

На постройке здания Комитетов СТО зимние отделочные работы на фасаде велись с помощью подвижных подъемных лесов.

Подъемная деревянная люлька длиной 20 м и высотой в 2 м укреплена была на 2 металлических шпренгелях. Верхняя часть ее и крыша утеплялись слоем шевелина. Люлька подвешивалась на тросах и представляла собой кабину свободно передвигающуюся в любом направлении. В здании с левой стороны окон были устроены площадки, на которых устанавливались радиаторы с вентиляторами позади. Воздух, гонимый вентилятором через радиатор, поступал через открытое окно внутрь кабины. Благодаря этому при самых больших морозах температура внутри кабины была в 20° тепла.



Подъемная люлька для зимних отделочных работ.

Высота кабины делалась с тем расчетом, чтобы применявшийся на облицовку раствор успевал совершенно высохнуть ко времени передвижения люльки.

Х р о н и к а М о с к в ы

РЕОРГАНИЗАЦИЯ ПЛАНИРОВОЧНОГО ДЕЛА

★ Закончена перестройка работы Отдела планировки Моссовета. Согласно постановлению МК ВКП(б) и Моссовета вместо существовавших районных планировочных мастерских созданы магистральные архитектурно-планировочные мастерские.

Архитектурно-планировочные мастерские детально разрабатывают планировку магистралей, набережных и площадей с разработкой плана их застройки, архитектурно-объемного решения ансамблей отдельных отрезков магистралей. Для этого каждый автор-архитектор мастерской прикрепляется к определенному участку магистрали, площади и т. д.

К началу октября сформировались магистральные архитектурно-планировочные мастерские. Они значительно укрупнены по сравнению с прежними мастерскими. Назначены руководители этих мастерских: по магистрали Ленинградское шоссе — завод им. Сталина — акад. А. В. Щусев, по про-

спекту Дворца Советов и центру города акад. В. А. Щуко и проф. Гельфрейх, по магистрали Останкино — Серпуховское шоссе — проф. Г. Б. Бархин, по магистрали ул. Кирова — Измайлово — проф. Н. Я. Колли, по набережным Москва-реки и водоотводного канала от Дворца Советов до Кожухова — арх. Гольц, по набережной Москва-реки от Лужников до Кунцева — арх. А. И. Мешков. Далее создана специальная мастерская по планировке Юго-западной территории — под руководством арх. Л. О. Бумажного. Кроме того реорганизована специальная архитектурно-планировочная мастерская по пригородной зоне (руководитель арх. Бабуров) и организована мастерская по паркам, озеленению и по художественно-скульптурному оформлению города — под руководством арх. В. Долганова.

★ Согласно принятой МК и Моссоветом новой схемы организации архитектурно-планировочного дела, в каждом районе Москвы начали работать районные архитекторы с точно определенными функциями и правами. Обязанностью районных архитекторов является детали-

зация планировки района; планировка резервируемых за городом и прилегающих к городским районам пригородных территорий, уточнение красных линий магистралей, проездов и площадей, разработка архитектурно-планировочных заданий на проектирование отдельных зданий, контроль за строительством на своей территории, разработка проектов текущих мероприятий по оформлению района. Назначены в качестве районных архитекторов по Дзержинскому району арх. Егоров, по Сокольническому арх. Каньгин, по Бауманскому — арх. К. Майер, по Сталинскому — арх. Терехин, по Пролетарскому — арх. Колесов, Кировскому — арх. Мушинский, Ленинскому — арх. Николаев, Фрунзенскому — арх. Тизенберг, Красно-Пресненскому — арх. Козелков и Октябрьскому — арх. Кондрашев.

★ При Отделе планировки Моссовета начало функционировать Бюро общей планировки, которое согласовывает работу архитектурно-планировочных мастерских и районных архитекторов.

ВОПРОСЫ СТРОИТЕЛЬСТВА

★ В строительном управлении Моссовета поставлен вопрос (инициатор главный инженер стройуправления проф. Декабрун) об организации всего строительства в Москве по принципам единой стройплощадки. Только при этом условии будут наиболее целесообразно использованы все виды транспорта (грузевой, тракторный, автомобильный, трамвайный), базисные склады, механизированное карьерное хозяйство, мощные заводы стройматериалов, в частности бетонные. Против этого проекта возражают наркоматские строительные организации, ссылаясь на то, что его осуществление вызовет чрезвычайную централизацию строительства в Москве. Впрочем, и оппоненты признают, что необходимо укрупнить и объединить транспортные средства и производственную базу.

Вопрос находится в стадии предварительной дискуссии.

★ В Москве организованы новые тресты строительной промышленности. Трест крупнооблочного строительства (управляющий т. Никитин), трест нерудноскопаемых (упр. т. Измайлов), трест по производству отделочных материалов (упр. т. Розенблит).

★ В Стройуправлении Моссовета поставлен вопрос (инженером т. Марковым) об организации производства

столярных и плотничных верстаков, инструментов, приспособлений для строгания кромок досок, тисков.

★ Начальником Стройуправления Моссовета утвержден тов. Черкасский И. Е.

★ В Тучкове пущен завод клинкерного кирпича, на котором установлен мощный пресс, производительностью до 1500 шт. кирпича в час.

★ Президиум ЦК союза рабочих жилищно-коммунального строительства объявил всесоюзное соревнование на звание лучшего каменщика, штукатура, плотника, маляра и других ведущих строительных профессий и на освоение стахановских методов работы.

★ На шахте № 57 Покровского радиуса Метростроя была испытана опытная бетон-пушка конструкции инженеров Рудермана и Капланского (завод № 1 Метростроя). Снаряд предназначен для пневматического транспортирования и укладки готового бетона на строительстве подземных сооружений. Первый опыт дал благоприятные результаты. Испытательная комиссия признала, что применение пневматического бетонного укладчика на кесонной работе значительно ускорило проходку ствола.

★ Опытные работы Центральной лаборатории строительного управления местной промышленности установили возможность использования золы подмосковных углей для изготовления вяжущего материала — извещково-золяного цемента. Через два года московские ТЭЦ дадут свыше 680 тыс. тонн золы. Вместо того, чтобы вывозить золу за пределы города как ненужный отход, ее можно будет превратить в доброкачественный вяжущий материал.

ШКОЛЬНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

★ Отдел проектирования Моссовета, Стройуправление, МОНО, произвели отбор лучших проектов школ для школьного строительства 1936 г. К числу лучших отнесены проекты школ архитекторов: Куповского, Антонова, Капустиной и Куаскова, Глазова, Кесслера, Рыжкова, Фридмана, Ершова, Джус, Машинского, Аркина, Душкина, Парусникова, Крутикова, Владимирова, Каплун, Дульгьер, Фомина и Калугина, Калинин и Вольфензон.

★ С октября приступлено к зимнему строительству 150 школ в Москве (возведение зимой стен). Принимаются меры к быстрому до морозов, проведению земляных работ. На некоторых стройплощадках решено применить экскаваторы для рытья котлованов.

Содержание

	Стр.
НА НОВОМ ЭТАПЕ	1
Инж. П. А. КУРЕНКОВ	
Реконструкция железно-дорожного узла Москвы	3
С. Г. КОБЗАРЬ	
Внутригородской транспорт Москвы	12
Арх. В. ДОЛГАНОВ	
Система озеленения Москвы	17
Инж. Б. ГУСМАН	
Выше качество проектирования	23
Арх. ВЕГЕ	
Под углом зрения повышенных требований	24
Арх. В. О. ШНАЙДРАТУС	
Новый Закрестовский путепровод	28
БИБЛИОГРАФИЯ	30
НОВОЕ НА СТРОЙКАХ	31
ХРОНИКА МОСКВЫ	31

Sommaire

	Pages
A LA NOUVELLE ETAPE	1
Ing. P. A. KOURENKOV	
La reconstruction du réseau ferroviaire de Moscou	3
Š. G. KOBZAR	
Les transports interurbains de Moscou	12
Arch. V. DOLGANOV	
L'aménagement de boulevards, de parcs, de squares à Moscou	17
Ing. B. GOUSMAN	
Pour une meilleure élaboration de projets	23
Arch. VEGE	
Du point de vue des exigences accrues	24
Arch. V. O. SHNAIDRATUS	
Le nouveau tracé de la route Zakrestovski	28
BIBLIOGRAPHIE	30
ACTUALITES DES CONSTRUCTIONS	31
MOSCOU AU COURS D'UN MOIS	31

Contents

	Page
AT THE NEW STAGE	1
Eng. P. A. KURENKOV	
Reconstruction of Moscow Railway Junction	3
S. G. KOBZAR	
Inner City Transport of Moscow	12
Arch. V. DOLGANOV	
System of Tree and Shrub Planting in Moscow	17
Eng. B. GUSMAN	
Keep the Quality Standard of Projecting High	23
Arch. VEGUE	
Under the Angle of Increased Demands	24
Arch. V. O. SHNAIDRATUS	
New Roads beyond the Krestovskiy Terminus	28
BIBLIOGRAPHY	30
SOMETHING NEW ON THE CONSTRUCTION SITES	31
MOSCOW FOR THE MONTH	31

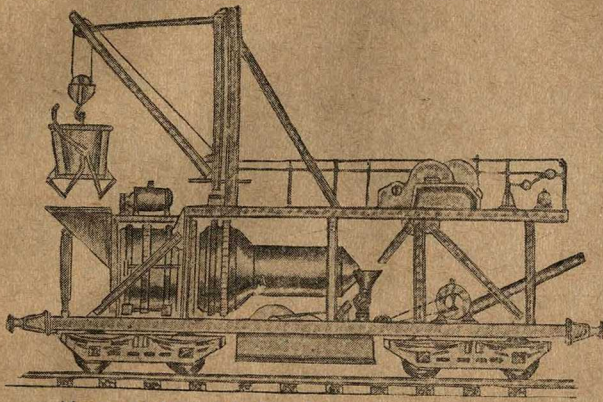
Издатель — Московский Совет Рабочих и Красноармейских Депутатов

Отв. редактор А. Булушев
Зам. отв. редактора Я. Грунт
Редакция: Г. Вороножский, В. Дедюхин, А. Заславский, Н. Колли, И. Сидоров, И. Финкель, С. Чернышев.

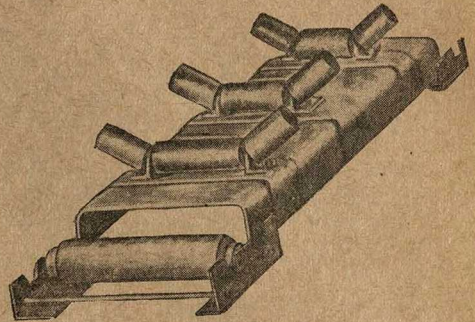
Адрес редакции: Москва, ул. Станковича, 22, телефон Моссовет, доб. 2-10, 5-22-09 и 91-36

Мособлгортит 25153. Тираж 14.000.
39-я типография Мосбиблиографа,
ул. Свирцова-Степанова, 3.
Статформат А—4—211—297 мм.
4 п. л. Зак. тип. 785.

Рукопись слана в набор 14/IX 1935 г.
Подписано к печати 25/X 1935 г.
Зав. редакцией А. Подяшук.
Тех. редактор М. Бондарев.



Машина для укладки бетона



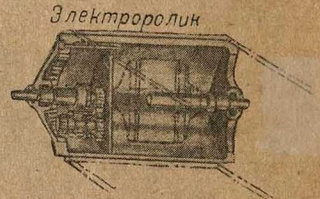
Звеньевой транспортер



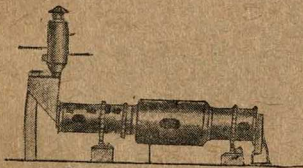
Растворонасос

ГЛАВСТРОЙПРОМ

ИКТП ЕСМ

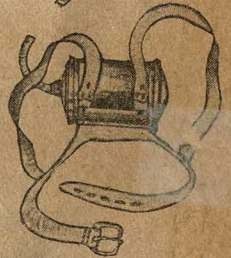
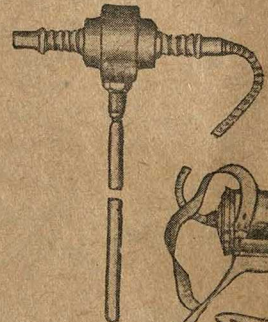


Электроролик



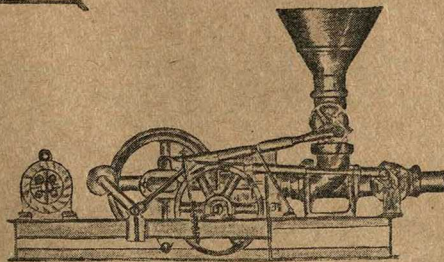
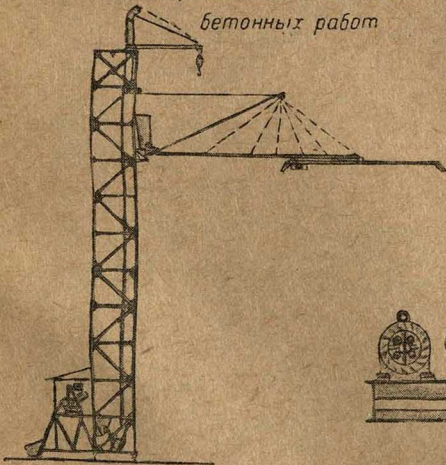
Аппарат для гашения извести

„СТРОЙПРОЕКТМЕХАНИЗАЦИЯ“
 КОНТОРА ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ
 МАШИН И УСТАНОВОК ДЛЯ
 МЕХАНИЗАЦИИ СТРОИТЕЛЬНЫХ
 РАБОТ УЛ. КИРОВА 20. ТЕЛ. 76-04



Вибраторы Первибраторы

Передвижная мачта для бетонных работ



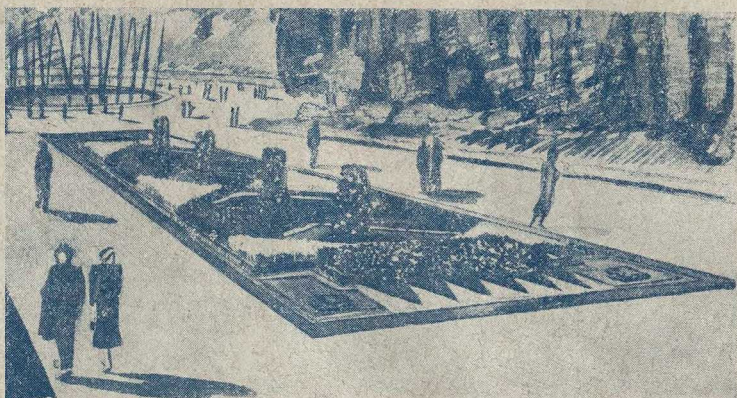
Бетононасос

Handwritten signature

Цена 1 рубль

ПРОЕКТНО- ПЛАНИРОВОЧНЫЙ СЕКТОР

**ГОСЗЕЛЕНСТРОЯ
НККХ РСФСР**



ПРИНИМАЕТ

к выполнению заказы на составление всевозможных проектов по зеленому строительству: озеленение населенных мест, промышленных площадок, участков санаторий, домов отдыха, пионер-лагерей и пр.

ПРОЕКТИРОВАНИЕ общегородских и районных ПК и О, лесопарков, городских садов, бульваров и скверов, защитных зон и т. д.

СОСТАВЛЕНИЕ проектов на сооружения, связанные с озеленяемыми площадями: дома отдыха, физкультурбазы, павильоны, эстрады, беседки, парашютные вышки и пр.

АДРЕС ГОСЗЕЛЕНСТРОЯ: Москва, центр, ул. Ракина, 7/14, тел. 3-58-65

МОСКОВСКИЙ ОБЛАСТНОЙ ПРОЕКТНЫЙ ТРЕСТ

АДРЕС: Москва, Кузнецкий Мост. Угол Рождественки, № 15/6, тел. 4-97-62

ПРИНИМАЕТ ЗАКАЗЫ

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

ПРОЕКТЫ ВЫПОЛНЯЮТСЯ В УСЛОВИЯХ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО АВТОРСКОГО НАДЗОРА ЗА СТРОИТЕЛЬСТВОМ.