

$\overline{XX}$   $\frac{428}{68}$

1935

N 13-18



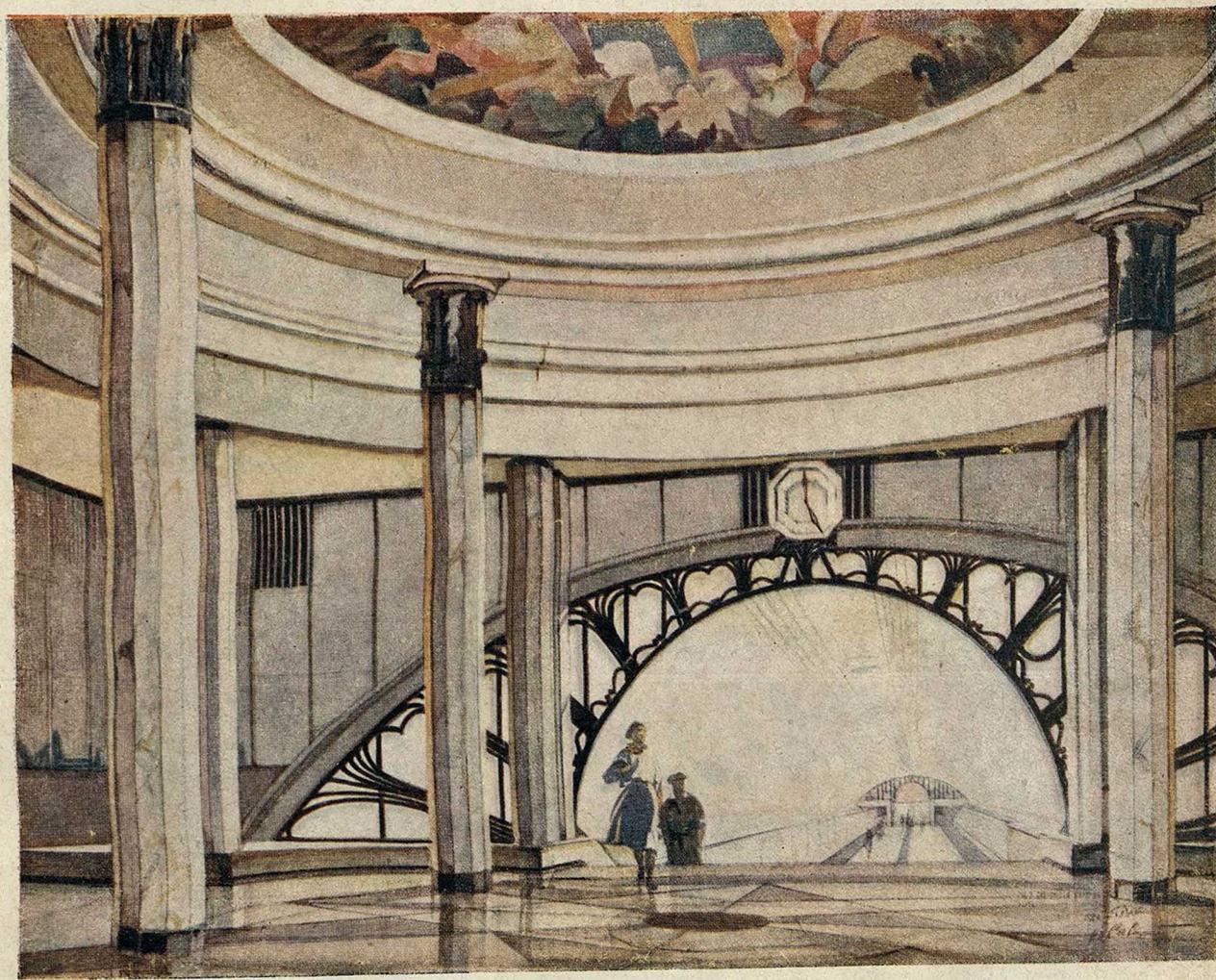


2015593976



# СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

XX 428  
68



Проект станции метро второй очереди «Аэропорт»  
Автор проекта арх. Б. С. Виленский, соавтор арх. Д. Савицкий

1 9 13-14 3 5

И В Д А Н И Е М О С С О В Е Т А

# ИЗОЛИТСТРОЙ

## ДОВОДИТ ДО СВЕДЕНИЯ

всех заинтересованных учреждений и предприятий, что на строительный сезон 1936 года приступил к приему заявок на следующие работы:

1. Производство изоляционных работ от потери тепла, замерзания и потения, теплофикационных линий с перегретой водой 130°C, паропроводов, аппаратов промышленных печей, сушилок и всевозможных холодильных установок.

2. Устройство толе-руберойдных крыш с отоплением и без отопления, шлако-алебастровых коробов и будок для вентиляции.

**ИЗОЛИТСТРОЙ** извещает, что при термоизоляционных работах им применяются новейшие достижения, дающие наивысший эффект:

Паропроводные объекты обкладываются обожженными (и без обжига лишь просушенными при нормальной температуре) термолитовыми с воздушными камерами сегментами, сформованными из инфузальной земли с древесными опилками. Это дает легкость, пористость и простую возможность укладки на объект и при надобности, снятия и укладки на другой объект; тем самым сохраняются изделия и снижается себестоимость работ. При крупных работах свыше 5000 кв. метров формовка и обжиг сегментов может производиться на месте работ, что дает возможность изготовить сегменты более легкими (за минованием гужтранспорта), т. е. с более высоким коэффициентом полезного действия.

Срок подачи заявок до 1 февраля 1936 г.

Не подавшие заявки в указанный срок в план работ на 1936 год не включаются, и ИЗОЛИТСТРОЙ не сможет гарантировать выполнение работ в строительный сезон — 1936 г.

МОСКВА, ПОКРОВСКИЕ ВОРОТА, БЕЛГОРОДСКИЙ ПРОЕЗД, д. № 25.  
ТЕЛЕФОНЫ 5-86-38 (Контора). Ж-1-49-80 (Склад).

## ВНИМАНИЮ Т. Т. ЧИТАТЕЛЕЙ

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА **1936** ГОД НА

# СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ



ОРГАН БОРЬБЫ ЗА СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ  
РЕКОНСТРУКЦИЮ ПРОЛЕТАРСКОЙ СТОЛИЦЫ

**В 1936** году выйдет **24** номера журнала

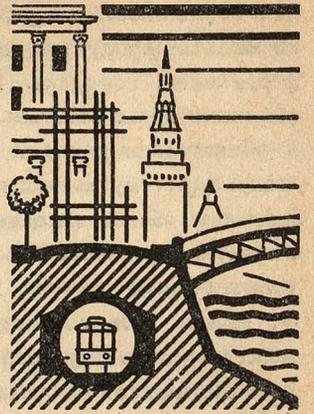
**В 1936** году журнал будет стремиться к дальнейшему улучшению качества издания

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на 12 месяцев—36 руб., на 6 месяцев—18 руб.,  
на 3 месяца—9 руб.

Цена отдельного номера — 1 руб. 50 к.

Подписка всюду на почте и в редакции, Москва, ул. Станкевича, 22,  
телефон 5-22-09, 91-36.

# СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ



13—14  
ОКТАБРЬ  
1935

XII ГОД ИЗДАНИЯ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ МОСКОВСКОГО СОВЕТА РК и БД

## РЕЧЬ товарища СТАЛИНА НА ПЕРВОМ ВСЕСОЮЗНОМ СОВЕЩАНИИ СТАХАНОВЦЕВ

### 1. Значение стахановского движения

Товарищи! О стахановцах здесь, на этом совещании, так много и так хорошо говорили, что мне, собственно, мало что остается сказать. Все же, раз меня вызвали на трибуну, придется сказать несколько слов.

Стахановское движение нельзя рассматривать, как обычное движение рабочих и работниц. Стахановское движение это такое движение рабочих и работниц, которое войдет в историю нашего социалистического строительства, как одна из самых славных ее страниц.

В чем состоит значение стахановского движения?

Прежде всего в том, что оно выражает новый подъем социалистического соревнования, новый высший этап социалистического соревнования. Почему новый, почему высший? Потому, что оно, стахановское движение, выгодно отличается, как выражение социалистического соревнования, от старого этапа социалистического соревнования. В прошлом, года три тому назад, в период первого этапа социалистического соревнования, социалистическое соревнование не обязательно было связано с новой техникой. Да тогда у нас, собственно, и не было почти новой техники. Нынешний же этап социалистического соревнования — стахановское движение, наоборот, — обязательно связан с новой техникой. Стахановское движение было бы невысказано без новой, высшей техники. Перед вами люди, вроде

т.т. Стаханова, Бусыгина, Сметанина, Кривоноса, Пронина, Виноградовых и многих других, люди новые, рабочие и работницы, которые полностью овладели техникой своего дела, оседлали ее и погнали вперед. Таких людей у нас не было или почти не было года три тому назад. Это — люди новые, особенные.

Далее. Стахановское движение это такое движение рабочих и работниц, которое ставит своей целью преодоление нынешних технических норм, преодоление существующих проектных мощностей, преодоление существующих производственных планов и балансов. Преодоление — потому что они, эти самые нормы, стали уже старыми для наших дней, для наших новых людей. Это движение ломает старые взгляды на технику, ломает старые технические нормы, старые проектные мощности, старые производственные планы и требует создания новых, более высоких технических норм, проектных мощностей, производственных планов. Оно призвано произвести в нашей промышленности революцию. Именно поэтому оно, стахановское движение, является в основе своей глубоко революционным.

Здесь говорили уже, что стахановское движение, как выражение новых, более высоких технических норм, представляет собой образец той высокой производительности труда, которую может дать только социализм и чего не может дать капитализм. Это совершенно правильно. Почему капитализм разбил и преодо-

лел феодализм? Потому, что он создал более высокие нормы производительности труда, он дал возможность обществу получать несравненно больше продуктов, чем это имело место при феодальных порядках. Потому, что он сделал общество более богатым. Почему может, должен и обязательно победит социализм капиталистическую систему хозяйства? Потому, что он может дать более высокие образцы труда, более высокую производительность труда, чем капиталистическая система хозяйства. Потому, что он может дать обществу больше продуктов и может сделать общество более богатым, чем капиталистическая система хозяйства.

Некоторые думают, что социализм можно укрепить путем некоторого материального поравнения людей на базе бедняцкой жизни. Это неверно. Это мелкобуржуазное представление о социализме. На самом деле социализм может победить только на базе высокой производительности труда, более высокой, чем при капитализме, на базе изобилия продуктов и всякого рода предметов потребления, на базе зажиточной и культурной жизни всех членов общества. Но для того, чтобы социализм мог добиться этой своей цели и сделать наше советское общество наиболее зажиточным, — необходимо иметь в стране такую производительность труда, которая перекрывает производительность труда передовых капиталистических стран. Без этого нечего и думать об изобилии продуктов и всякого рода предметов потребления. Значение стахановского движения состоит в том, что оно является таким движением, которое ломает старые технические нормы, как недостаточные, перекрывает в целом ряде случаев производительность труда передовых капиталистических стран и открывает, таким образом, практическую возможность дальнейшего укрепления социализма в нашей стране, возможность превращения нашей страны в наиболее зажиточную страну.

Но этим не исчерпывается значение стахановского движения. Его значение состоит еще в том, что оно подготавливает условия для перехода от социализма к коммунизму.

Принцип социализма состоит в том, что в социалистическом обществе каждый работает по своим способностям и получает предметы потребления не по своим потребностям, а по той работе, которую он произвел для общества. Это значит, что культурно-технический уровень рабочего класса все еще невысок, противоположность между трудом умственным и трудом физическим продолжает существовать, производительность труда еще не так высока, чтобы обеспечить изобилие предметов потребления, ввиду чего общество вынуждено распределять предме-

ты потребления не соответственно потребностям членов общества, а соответственно работе, произведенной ими для общества.

Коммунизм представляет более высокую ступень развития. Принцип коммунизма состоит в том, что в коммунистическом обществе каждый работает по своим способностям и получает предметы потребления не по той работе, которую он произвел, а по тем потребностям культурно-развитого человека, которые у него имеются. Это значит, что культурно-технический уровень рабочего класса стал достаточно высок для того, чтобы подорвать основы противоположности между трудом умственным и трудом физическим, противоположность между трудом умственным и трудом физическим уже исчезла, а производительность труда поднялась на такую высокую ступень, что может обеспечить полное изобилие предметов потребления, ввиду чего общество имеет возможность распределять эти предметы соответственно потребностям его членов.

Некоторые думают, что уничтожения противоположности между трудом умственным и трудом физическим можно добиться путем некоторого культурно-технического поравнения работников умственного и физического труда на базе снижения культурно-технического уровня инженеров и техников, работников умственного труда, до уровня средне-квалифицированных рабочих. Это совершенно неверно. Так могут думать о коммунизме только мелкобуржуазные болтуны. На самом деле уничтожения противоположности между трудом умственным и трудом физическим можно добиться лишь на базе подъема культурно-технического уровня рабочего класса до уровня работников инженерно-технического труда. Было бы смешно думать, что такой подъем неосуществим. Он вполне осуществим в условиях Советского строя, где производительные силы страны освобождены от оков капитализма, где труд освобожден от гнета эксплуатации, где у власти стоит рабочий класс и где молодое поколение рабочего класса имеет все возможности обеспечить себе достаточное техническое образование. Нет никаких оснований сомневаться в том, что только такой культурно-технический подъем рабочего класса может подорвать основы противоположности между трудом умственным и трудом физическим, что только он может обеспечить ту высокую производительность труда и то изобилие предметов потребления, которые необходимы для того, чтобы начать переход от социализма к коммунизму.

Стахановское движение знаменательно в этой связи в том отношении, что оно содержит в себе первые начатки, правда, еще слабые, но все же начатки такого именно культурно-техниче-

# КНИГА ИМЕЕТ

Листов печатных	Выпуск	В перепл. един. соедин №№ вып.	Таблиц	Карт	Иллюстр.	Служебн. №№№	№№№ списка и порядковый	200 г.
4	2	1935					906/123	



ского подъема рабочего класса нашей страны.

В самом деле, присмотритесь к товарищам стахановцам. Что это за люди? Это, главным образом, — молодые или средних лет рабочие и работницы, люди культурные и технически подготовленные, дающие образцы точности и аккуратности в работе, умеющие ценить фактор времени в работе и научившиеся считать время не только минутами, но и секундами. Большинство из них прошло так называемый технический минимум и продолжает пополнять свое техническое образование. Они свободны от консерватизма и застойности некоторых инженеров, техников и хозяйственников, они идут смело вперед, ломая устаревшие технические нормы и создавая новые, более высокие, они вносят поправки в проектные мощности и хозяйственные планы, составленные руководителями нашей промышленности, они то и дело дополняют и поправляют инженеров и техников, они нередко учат и толкают их вперед, ибо это — люди, вполне овладевшие техникой своего дела и умеющие выжимать из техники максимум того, что можно из нее выжать. Сегодня стахановцев еще мало, но кто может сомневаться, что завтра их будет вдесятеро больше? Разве не ясно, что стахановцы являются новаторами в нашей промышленности, что стахановское движение представляет будущность нашей индустрии, что оно содержит в себе зерно будущего культурно-технического подъема рабочего класса, что оно открывает нам тот путь, на котором только и можно добиться тех высших показателей производительности труда, которые необходимы для перехода от социализма к ком-

мунизму и уничтожения противоположности между трудом умственным и трудом физическим?

Таково, товарищи, значение стахановского движения в деле нашего социалистического строительства.

Думали ли об этом великом значении стахановского движения Стаханов и Бусыгин, когда они приступали к ломке старых технических норм? Конечно, нет. У них были свои заботы, — они стремились к тому, чтобы вывести предприятие из прорыва и перевыполнить хозяйственный план. Но добиваясь этой цели, им пришлось разбить старые технические нормы и развить высокую производительность труда, перекрывшую передовые капиталистические страны. Было бы однако смешно думать, что это обстоятельство может хоть сколько-нибудь умалить великое историческое значение движения стахановцев.

То же самое можно сказать о тех рабочих, которые впервые организовали в нашей стране Советы Рабочих Депутатов в 1905 году. Они, конечно, не думали, что Советы Рабочих Депутатов послужат основой социалистического строя. Они только оборонялись от царизма, от буржуазии, создавая Советы Рабочих Депутатов. Но это обстоятельство нисколько не противоречит тому несомненному факту, что движение за Советы Рабочих Депутатов, начатое в 1905 году ленинградскими и московскими рабочими, привело в конечном счете к разгрому капитализма и победе социализма в одной шестой части мира.

## 2. Корни стахановского движения

Мы присутствуем сейчас у колыбели стахановского движения, у его истоков.

Следовало бы отметить некоторые характерные черты стахановского движения.

Бросается в глаза прежде всего тот факт, что оно, это движение, началось как-то самопроизвольно, почти стихийно, снизу, без какого бы то ни было давления со стороны администрации наших предприятий. Более того. Это движение зародилось и стало разворачиваться в известной мере вопреки воле администрации наших предприятий, даже в борьбе с ней. Товарищ Молотов уже рассказывал вам о том, какие муки пришлось пережить тов. Мусинскому, лесопильщику в Архангельске, когда он тайком от хозяйственной организации, тайком от контролеров выработывал новые, более высокие технические нормы. Судьба самого Стаханова была не лучшей, ибо ему приходилось обороняться при своем движении вперед не только от некоторых чинов администрации, но и от некото-

рых рабочих, высмеивавших и травивших его за «новшества». Что касается Бусыгина, то известно, что он за свои «новшества» чуть было не полатился потерей работы на заводе, и лишь вмешательство начальника цеха тов. Соколинского помогло ему остаться на заводе.

Как видите, если и имело место какое-либо воздействие со стороны администрации наших предприятий, то оно шло не навстречу стахановскому движению, а наперекор ему. Стало быть, стахановское движение зародилось и развернулось как движение, идущее снизу. И именно потому, что оно зародилось самопроизвольно, именно потому, что оно идет снизу, оно является наиболее жизненным и непреодолимым движением современности.

Следует, далее, остановиться еще на одной характерной черте стахановского движения. Стоит она, эта характерная черта, в том, что стахановское движение разнеслось по всему лицу нашего Союза не постепенно, а с какой-то

невиданной быстротой, как ураган. С чего началось дело? Стаханов поднял техническую норму добычи угля впятеро или вшестеро, если не больше. Бусыгин и Сметанин сделали то же самое, один — в области машиностроения, другой — в области обувной промышленности. Газеты сообщили об этих фактах. И вдруг — пламя стахановского движения объяло всю страну. В чем тут дело? Откуда взялась такая быстрота в деле распространения стахановского движения? Может быть Стаханов и Бусыгин являются большими организаторами с большими связями в областях и районах СССР, и они сами организовали это дело? Нет, конечно, нет! Может быть Стаханов и Бусыгин имеют претензию быть великими фигурами нашей страны и они сами разнесли искры стахановского движения по всей стране? Это тоже неверно. Вы видели здесь Стаханова и Бусыгина. Они выступали на совещании. Это — люди простые и скромные, без каких бы то ни было претензий на то, чтобы стяжать лавры фигур всесоюзного масштаба. Мне даже кажется, что они несколько смущены тем размахом движения, которое развернулось у нас вопреки их ожиданиям. И если, несмотря на это, спички, брошенной Стахановым и Бусыгиным, оказалось достаточно для того, чтобы все это дело развернулось в пламя, — то это значит, что стахановское движение является делом вполне назревшим. Только движение, которое вполне созрело и ждет толчка для того, чтобы вырваться на волю, — только такое движение могло распространиться так быстро и нарастать, как снежный ком.

Чем объяснить, что стахановское движение оказалось делом вполне назревшим? Где причины того, что оно получило такое быстрое распространение? Каковы корни стахановского движения?

Их, этих причин, по крайней мере четыре.

1) Основой стахановского движения послужило прежде всего коренное улучшение материального положения рабочих. Жить стало лучше, товарищи. Жить стало веселее. А когда весело живется, работа спорится. Отсюда высокие нормы выработки. Отсюда герои и героини труда. В этом прежде всего корень стахановского движения. Если бы у нас был кризис, если бы у нас была безработица — бич рабочего класса, если бы у нас жилось плохо, неприглядно, невесело, то никакого стахановского движения не было бы у нас (*аплодисменты*). Наша пролетарская революция является единственной в мире революцией, которой довелось показать народу не только свои политические результаты, но и результаты материальные. Из всех рабочих революций мы знаем только одну, ко-

торая кое как добилась власти. Это — Парижская Коммуна. Но она существовала недолго. Она, правда, попыталась разбить оковы капитализма, но она не успела их разбить и тем более не успела показать народу благие материальные результаты революции. Наша революция является единственной, которая не только разбила оковы капитализма и дала народу свободу, но успела еще дать народу материальные условия для зажиточной жизни. В этом сила и непобедимость нашей революции. Конечно, хорошо прогнать капиталистов, прогнать помещиков, прогнать царских опричников, взять власть и получить свободу. Это очень хорошо. Но, к сожалению, одной лишь свободы далеко еще недостаточно. Если нехватает хлеба, нехватает масла и жиров, нехватает мануфактуры, жилища плохие, то на одной лишь свободе далеко не уедешь. Очень трудно, товарищи, жить одной лишь свободой (*одобрительные возгласы, аплодисменты*). Чтобы можно было жить хорошо и весело, необходимо, чтобы блага политической свободы дополнялись благами материальными. Характерная особенность нашей революции состоит в том, что она дала народу не только свободу, но и материальные блага, но и возможность зажиточной и культурной жизни. Вот почему жить стало у нас весело и вот на какой почве выросло стахановское движение.

2) Вторым источником стахановского движения является у нас отсутствие эксплуатации. Люди работают у нас не на эксплуататоров, не для обогащения тунеядцев, а на себя, на свой класс, на свое, советское общество, где у власти стоят лучшие люди рабочего класса. Поэтому-то труд имеет у нас общественное значение, он является делом чести и славы. При капитализме труд имеет частный, личный характер. Выработал больше, получай больше и живи себе, как знаешь. Никто тебя не знает и знать не хочет. Ты работаешь на капиталистов, ты их обогащаешь? А как же иначе? Для того тебя и наняли, чтобы ты обогащал эксплуататоров. Ты не согласен с этим, — ступай в ряды безработных и прозябай, как знаешь, — найдем других, более сговорчивых. Поэтому-то труд людей невысоко ценится при капитализме. Понятно, что в таких условиях стахановскому движению не может быть места. Другое дело — в условиях советского строя. Здесь трудовой человек в почете. Здесь он работает не на эксплуататоров, а на себя, на свой класс, на общество. Здесь трудовой человек не может чувствовать себя брошенным и одиноким. Наоборот, трудовой человек чувствует себя у нас свободным гражданином своей страны, своего рода общественным деятелем. И если он работает хорошо и

дает обществу то, что может дать, — он герой труда, он овеян славой. Понятно, что только в таких условиях могло зародиться стахановское движение.

3) Третьим источником стахановского движения следует считать наличие у нас новой техники. Стахановское движение органически связано с новой техникой. Без новой техники, без новых заводов и фабрик, без нового оборудования стахановское движение не могло бы у нас зародиться. Без новой техники можно поднять технические нормы в один-два раза — не больше. Если стахановцы подняли технические нормы в пять и в шесть раз, то это значит, что они опираются целиком и полностью на новую технику. Таким образом выходит, что индустриализация нашей страны, реконструкция наших заводов и фабрик, наличие новой техники и нового оборудования послужили одной из причин, породивших стахановское движение.

4) Но на одной лишь новой технике далеко не уедешь. Можно иметь первоклассную технику, первоклассные заводы и фабрики, но если нет людей, способных оседлать эту технику, техника так и останется у вас голой техникой.

Чтобы новая техника могла дать свои результаты, надо иметь еще людей, кадры рабочих и работниц, способные стать во главе техники и двинуть ее вперед. Зарождение и рост стахановского движения означают, что у нас уже родились такие кадры среди рабочих и работниц. Года два тому назад партия сказала, что, построив новые заводы и фабрики и дав нашим предприятиям новое оборудование, — мы сделали лишь половину дела. Партия сказала тогда, что энтузиазм строительства новых заводов надо дополнить энтузиазмом их освоения, что только таким путем можно довести дело до конца. Очевидно, что за эти два года шло освоение этой новой техники и народление новых кадров. Теперь ясно, что такие кадры уже имеются у нас. Понятно, что без таких кадров, без этих новых людей у нас не было бы никакого стахановского движения. Таким образом новые люди из рабочих и работниц, освоившие новую технику, послужили той силой, которая оформила и двинула вперед стахановское движение.

Таковы условия, породившие и двинувшие вперед стахановское движение.

### 3. Новые люди — новые технические нормы

Я говорил, что стахановское движение развилось не в порядке постепенности, а в порядке взрыва, прорвавшего какую-то плотину. Очевидно, что ему пришлось преодолеть какие-то препоны. Кто-то ему мешал, кто-то его зажимал, и вот, накопив силы, стахановское движение прорвало эти препоны и залило страну.

В чем тут дело, кто же, собственно, мешал?

Мешали старые технические нормы и люди, стоявшие за спиной этих норм. Несколько лет тому назад наши инженерно-технические и хозяйственные работники составили известные технические нормы применительно к технической отсталости наших рабочих и работниц. С тех пор прошло несколько лет. Люди за это время выросли и подковались технически. А технические нормы оставались неизменными. Понятно, что эти нормы оказались теперь для наших новых людей устаревшими. Теперь все ругают действующие технические нормы. Но они ведь не с неба упали. И дело тут вовсе не в том, что эти технические нормы были составлены в свое время, как нормы заниженные. Дело прежде всего в том, что теперь, когда эти нормы стали уже устаревшими, пытаются отстаивать их, как нормы современные. Цепляются за техническую отсталость наших рабочих и работниц, ориентируются на эту отсталость, исходят

из отсталости, и дело доходит наконец до того, что начинают играть в отсталость. Ну, а как быть, если эта отсталость отходит в область прошлого? Неужели мы будем преклоняться перед нашей отсталостью и делать из нее икону, фетиш? Как быть, если рабочие и работницы успели уже вырасти и подковаться технически? Как быть, если старые технические нормы перестали соответствовать действительности, а наши рабочие и работницы успели уже на деле перекрыть их впятеро, вдесятеро? Разве мы когда либо присягали на верность нашей отсталости? Кажется, не было этого у нас, товарищи? (*Общий смех*). Разве мы исходили из того, что наши рабочие и работницы так и останутся навеки отсталыми? Как будто бы мы не исходили из этого? (*Общий смех*). В чем же тогда дело? Неужели у нас нехватит смелости сломить консерватизм некоторых наших инженеров и техников, сломить старые традиции и нормы и дать простор новым силам рабочего класса?

Толкуют о науке. Говорят, что данные науки, данные технических справочников и инструкций противоречат требованиям стахановцев о новых, более высоких, технических нормах. Но о какой науке идет здесь речь? Данные науки всегда проверялись практикой, опытом. Наука, порвав-

шая связи с практикой, с опытом, — какая же это наука? Если бы наука была такой, какой ее изображают некоторые наши консервативные товарищи, то она давно погибла бы для человечества. Наука потому и называется наукой, что она не признает фетишей, не боится поднять руку на отживающее, старое и чутко прислушивается к голосу опыта, практики. Если бы дело обстояло иначе, у нас не было бы вообще науки, не было бы, скажем, астрономии, и мы все еще пробавлялись бы обветшалой системой Птоломея, у нас не было бы биологии, и мы все еще утешались бы легендой о сотворении человека, у нас не было бы химии, и мы все еще пробавлялись бы прорицаниями алхимиков.

Вот почему я думаю, что наши инженерно-технические и хозяйственные работники, успешные уже порядочно поотстать от стахановского движения, сделали бы хорошо, если бы они перестали цепляться за старые технические нормы и перестроились по настоящему, по научному, на новый, стахановский лад.

Хорошо, скажут нам. Но как быть с техническими нормами вообще? Нужны ли они для промышленности, или можно обойтись вовсе без всяких норм?

Одни говорят, что нам не нужно больше никаких технических норм. Это неверно, товарищи. Более того, — это глупо. Без технических норм невозможно плановое хозяйство. Технические нормы нужны, кроме того, для того, чтобы отстающие массы подтягивать к передовым. Технические нормы — это большая регулирующая сила, организующая на производстве широкие массы рабочих вокруг передовых элементов рабочего класса. Следовательно, нам нужны технические нормы, но не те, какие существуют теперь, а более высокие.

Другие говорят, что технические нормы нужны, но их надо довести теперь же до тех достижений, которых добились Стахановы, Бусыгины, Виноградовы и другие. Это тоже неверно. Такие нормы были бы нереальны для настоя-

щего времени, ибо рабочие и работницы, менее подкованные технически, чем Стахановы и Бусыгины, не смогли бы выполнить таких норм. Нам нужны такие технические нормы, которые проходили бы где нибудь посредине между нынешними техническими нормами и теми нормами, которых добились Стахановы и Бусыгины. Взять, например, Марию Демченко, всем известную пятисотницу по свекле. Она добилась урожая свеклы на гектар в 500 и больше центнеров. Можно ли это достижение сделать нормой урожайности для всего свекловичного хозяйства, скажем, на Украине? Нет, нельзя. Раньше пока говорить об этом. Мария Демченко добилась пятисот и больше центнеров на один гектар, а средний урожай по свекле, например, на Украине в этом году составляет 130—132 центнера на гектар. Разница, как видите, не маленькая. Можно ли дать норму для урожайности по свекле в 400 или в 300 центнеров? Все знатоки дела говорят, что нельзя этого делать пока что. Очевидно, что придется дать норму по урожайности на гектар по Украине на 1936 год в 200—250 центнеров. А норма эта не маленькая, так как в случае ее выполнения, она могла бы дать нам вдвое больше сахара, чем в 1935 году. То же самое надо сказать насчет промышленности. Стаханов перекрыл существующую техническую норму кажется раз в десять или даже больше. Объявить это достижение новой технической нормой для всех работающих на отбойном молотке было бы неразумно. Очевидно, что придется дать норму, проходящую где либо посредине между существующей технической нормой и нормой, осуществленной тов. Стахановым.

Одно во всяком случае ясно: нынешние технические нормы уже не соответствуют действительности, они отстали и превратились в тормоз для нашей промышленности, а для того, чтобы не тормозить нашу промышленность, необходимо их заменить новыми, более высокими техническими нормами. Новые люди, новые времена, — новые технические нормы.

#### 4. Ближайшие задачи

В чем состоят наши ближайшие задачи с точки зрения интересов стахановского движения?

Чтобы не разбрасываться, давайте сведем это дело к двум ближайшим задачам.

**Во-первых.** Задача состоит в том, чтобы помочь стахановцам развернуть дальше стахановское движение и распространить его вширь и вглубь на все области и районы СССР. Это с одной стороны. И с другой стороны — обуздать

все те элементы из хозяйственных и инженерно-технических работников, которые упорно цепляются за старое, не хотят двигаться вперед и систематически тормозят развертывание стахановского движения. Чтобы распространить всю стахановское движение по всему лицу нашей страны, для этого одних лишь стахановцев, конечно, недостаточно. Необходимо, чтобы наши партийные организации включились в это дело

и помогли стахановцам довести движение до конца. В этом отношении Донецкая областная организация проявила бесспорно большую инициативу. Хорошо работают в этом смысле Московская и Ленинградская областные организации. А как другие области? Они, видимо, все еще «раскачиваются». Например, что-то не слышно или очень мало слышно об Урале, хотя Урал является, как известно, громадным промышленным центром. То же самое надо сказать о Западной Сибири, о Кузбассе, где еще, по всем видимостям, не успели «раскачаться». Впрочем, можно не сомневаться, что наши партийные организации возьмутся за это дело и помогут стахановцам преодолеть трудности. Что касается другой стороны дела—обуздания упорствующих консерваторов из среды хозяйственных и инженерно-технических работников,— то здесь дело будет обстоять несколько посложнее. Придется в первую очередь убеждать, терпеливо и по-товарищески убеждать эти консервативные элементы промышленности—в прогрессивности стахановского движения и в необходимости перестроиться на стахановский лад. А если убеждения не помогут, придется принять более решительные меры. Взять, например, Наркомат Путей Сообщения. В центральном аппарате этого наркомата недавно существовала группа профессоров, инженеров и других знатоков дела—среди них были и коммунисты,—которая уверяла всех в том, что 13—14 километров коммерческой скорости в час является пределом, дальше которого нельзя, невозможно двигаться, если не хотят вступить в противоречие с «наукой об эксплуатации». Это была довольно авторитетная группа, которая проповедывала свои взгляды устно и печатно, давала инструкции соответствующим органам НКПС и вообще являлась «властителем дум» среди эксплуатационников. Мы, не знатоки дела, на ос-

новании предложений целого ряда практиков железнодорожного дела в свою очередь уверяли этих авторитетных профессоров, что 13—14 километров не могут быть пределом, что при известной организации дела можно расширить этот предел. В ответ на это эта группа вместо того, чтобы прислушаться к голосу опыта и практики и пересмотреть свое отношение к делу, бросилась в борьбу с прогрессивными элементами железнодорожного дела и еще больше усилила пропаганду своих консервативных взглядов. Понятно, что нам пришлось дать этим уважаемым людям слегка в зубы и вежливоенько выпроводить их из центрального аппарата НКПС (*Аплодисменты*). И что же? Мы имеем теперь коммерческую скорость в 18—19 километров в час. (*Аплодисменты*). Мне думается, товарищи, что в крайнем случае придется прибегнуть к этому методу и в других областях нашего народного хозяйства, если, конечно, упорствующие консерваторы не перестанут мешать и бросать палки в колеса стахановскому движению.

*Во-вторых.* Задача состоит в том, чтобы помочь перестроиться и возглавить стахановское движение тем хозяйственникам, инженерам и техникам, которые не хотят мешать стахановскому движению, которые сочувствуют этому движению, но не сумели еще перестроиться, не сумели еще возглавить стахановское движение. Я должен сказать, товарищи, что таких хозяйственников, инженеров и техников имеется у нас не мало. И если мы поможем этим товарищам, то их будет у нас несомненно еще больше.

Я думаю, что если эти задачи будут выполнены нами, стахановское движение развернется во-всю, охватит все области и районы нашей страны и покажет нам чудеса новых достижений.

## 5. Д в а с л о в а

Несколько слов насчет настоящего совещания, насчет его значения. Ленин учил, что настоящими руководителями-большевиками могут быть только такие руководители, которые умеют не только учить рабочих и крестьян, но и учиться у них. Кое-кому из большевиков эти слова Ленина не понравились. Но история показывает, что Ленин оказался прав и в этой области на все сто процентов. В самом деле, миллионы трудящихся, рабочих и крестьян трудятся, живут, борются. Кто может сомневаться в том, что эти люди живут не впустую, что, живя и борясь, эти люди накапливают громадный прак-

тический опыт? Разве можно сомневаться в том, что руководители, пренебрегающие этим опытом, не могут считаться настоящими руководителями? Стало быть, мы, руководители партии и правительства, должны не только учить рабочих, но и учиться у них. Что вы, члены настоящего совещания, кое-чему поучились здесь, на совещании, у руководителей нашего правительства,—этого я не стану отрицать. Но нельзя отрицать и того, что и мы, руководители правительства, многому поучились у вас, у стахановцев, у членов настоящего совещания. Так вот, спасибо вам, товарищи, за уче-

бу, большое спасибо! (Бурные аплодисменты).

Наконец, два слова о том, как следовало бы ознаменовать настоящее совещание. Мы здесь в президиуме совещались и решили, что придется как либо отметить это совещание руководителей власти с руководителями стахановского движения. И вот мы пришли к такому решению, что человек 100—120 из вас придется представить к высшей награде.

Голоса. Правильно. (Бурные аплодисменты).

Сталин. Если вы одобряете, товарищи, то мы это дело проведем.

(Участники совещания стахановцев устраивают бурную восторженную овацию товарищу Сталину. Весь зал гремит от рукоплесканий, мощное «ура» потрясает своды зала. Бесчисленные возгласы, приветствующие вождя партии товарища Сталина, несутся со всех концов. Оvation заканчивается мощным пением «Интернационала» — три тысячи участников совещания исполняют пролетарский гимн).

## ИЗ РЕЧИ ТОВАРИЩА В. М. МОЛОТОВА НА ПЕРВОМ ВСЕСОЮЗНОМ СОВЕЩАНИИ РАБОЧИХ И РАБОТНИЦ — СТАХАНОВЦЕВ (16 НОЯБРЯ 1935 г.)

...Строительство, по всем его отраслям, ведется у нас на десятки миллиардов рублей каждый год. Мы построили громадное количество новых заводов и фабрик. Мы создали за последние годы целые отрасли промышленности, которых раньше не было. Но надо прямо сказать, что мы крайне отстали в организации строительного дела и в организации производства стройматериалов, что, несмотря на громадные масштабы строительства, оно в большинстве случаев ведется по-старинке, с безобразным использованием механизмов и оборудования, на сезонном труде, без постоянных кадров. Но самым главным недостатком в строительстве следует признать **ПРИМИРЕНЧЕСКОЕ ОТНОШЕНИЕ** многих руководителей **К НЕВЫПОЛНЕНИЮ УСТАНОВЛЕННЫХ ПЛАНОВ** и, особенно, **К СРЫВУ УСТАНОВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА**. Если на фабриках и заводах выполнение производственных планов и установленной себестоимости стало, можно сказать, твердым законом, то в строительстве этого мы еще не обеспечили.

Разве все это не говорит за то, что как раз в строительном деле стахановское движение должно сыграть громадную обновляющую роль, а его-то здесь еще почти не слышно.

СТАЛИН. Правильно.

МОЛОТОВ. Есть отдельные рабочие, есть отдельные бригады и организаторы настоящего стахановского движения в строительстве. Но, товарищи, мы должны признать, что примиренческое отношение к срыву планов по строительству граничит с оппортунизмом, и мы должны покончить с подобными привычками.

СТАЛИН. Правильно.

МОЛОТОВ. Уверен, что вы, товарищи, все скажете, что это действительно правильно.

СТАЛИН. Правильно.

(АПЛОДИСМЕНТЫ).

# РЕЧЬ ТОВАРИЩА Н. С. ХРУЩЕВА

## НА ПЕРВОМ ВСЕСОЮЗНОМ СОВЕЩАНИИ РАБОЧИХ И РАБОТНИЦ — СТАХАНОВЦЕВ

Товарищи, слет лучших передовых людей рабочего класса, воспитанных нашей великой партией Ленина — Сталина (аплодисменты), людей, воспитанных товарищем Сталиным, — это показ роста нашего социалистического хозяйства, показ успехов, достигнутых рабочим классом нашей страны под руководством большевистской партии, под руководством нашего великого Сталина. (Аплодисменты).

На слете стахановцев рабочие советской страны дают новое доказательство своего культурного и политического роста, рост понимания интересов рабочего класса, которое воспитала в них наша славная коммунистическая партия. (Аплодисменты).

Стахановское движение — это огромный подъем широчайших масс рабочих и трудящихся, это — штурм старых методов работы на всех участках нашего великого социалистического строительства, это — выкорчевывание остатков капитализма в сознании людей, это — рост нового, социалистического сознания рабочего советской страны, который понимает, что он работает на себя, на свое государство, на свою прекрасную родину. (Аплодисменты).

Мы, товарищи, сами не всегда осознаем тот огромный переворот в понятиях, который сейчас происходит в самых широких массах нашего Союза, в каждом из нас.

Посмотрите на стахановцев, на самого Алексея Стаханова. Стаханов — шахтер, забойщик, но забойщик не с рбушком, не старый забойщик-шахтер, про которого раньше говорили: «на руднике упряжку отработал, две упряжки отработал». Это действительно была упряжка, потому что он залезал на четвереньках в забой, надевал пояс-лямку и эту лямку таскал в забое, рубя уголь вручную. Старые шахтерские песни неслучайно говорили, что «шахтер в шахту опускался, с белым светом распрощался». Эти песни отражали быт, бесправие, порабощение, угнетение людей под пятой капитала. Так было в Донбассе бассейне, так было во всех углах нашей страны, порабощенной капитализмом.

На слете выступал Никита Изотов, выступали другие товарищи и говорили, что надо усилить завоз в Донбасс радиоприемников, патефонов, пластинок, пианино и других так называемых «культурных товаров». А раньше, товарищи стахановцы, на руднике единственными учреждениями были — казенка и полицейский участок.

Нынешний быт шахтера отличается от старого, как день и ночь. На рудниках развернулось огромное строительство, работает сеть кино-театров, школ, издаются газеты; каждая шахта живет одной бодрой, напряженной жизнью со всей страной.

Рабочие и колхозники Советского союза должны твердо помнить, что эти успехи дались не сами, что их с бою взял рабочий класс под руководством нашей ленинско-сталинской партии, под руководством товарища Сталина. (Аплодисменты).

На лозунг товарища Сталина об освоении техники, о кадрах рабочие и колхозники ответили рекордами производительности на всех участках нашего социалистического строительства. Так возникло могучее стахановское движение.

Стахановское движение родилось в Донбассе, но оно быстро нашло отклик по всей стране, в частности в Москве и Московской области, на машиностроительных и текстильных предприятиях, в Подмосковном угольном бассейне.

Московские большевики и пролетарии гордятся своими стахановцами: Юсимом — сменным мастером завода «Шарикоподшипник» им. Кагановича, Сидоровым — рабочим-обтяжчиком фабрики «Буревестник», Макаровым — сменным мастером листопрокатного стана завода «Серп и молот», ткачихой Лысяковой с фабрики им. Фрунзе, Фадеевой — ткачихой Трехгорной мануфактуры, Бочаровой и Гусевой — ткачихами Дедовской фабрики.

В Подмосковном бассейне растет широкое движение, уже есть такие товарищи, как забойщик Бункин с 10-й шахты Донского района, Мосин — забойщик шахты 39-й Скопинского района, Самохин — проходчик штреков на шахте № 7 и сотни других, которые перевыполняют нормы на 200—250 проц., по-новому организуя свой труд. Стахановские методы работы уже привели к тому, что бассейн из месяца в месяц увеличивает добычу угля. В октябре по сравнению с сентябрем среднесуточная добыча выросла на 2.450 тонн, в ноябре по сравнению с октябрем — на 1.500 тонн в сутки. Это особенно важно, так как план бассейна все же еще не выполняет. В Подмосковном бассейне нам, московской партийной организации и горнякам бассейна, нужно еще упорно работать, чтобы сделать бассейн действительно передовым и полностью выполнить установленный план.

Мы знаем, какое внимание уделяет местным углям, в частности Подмосковному бассейну, товарищ Сталин.

Это внимание налагает на московскую партийную организацию, на рабочих и инженерно-технический персонал Подмосковного бассейна огромную ответственность. Мы обязаны перестроить работу шахт по-стахановски и покончить с позорным отставанием бассейна, который имеет все условия для значительного повышения добычи.



Под руководством тов. Кагановича наш железнодорожный транспорт добился больших успехов. Эти успехи дали нам возможность без малейших трудностей завезти в Москву необходимые запасы овощей, картофеля, фруктов, топлива, строительных материалов — всего, что необходимо для города. Но преступно было бы загружать транспорт грузами на далекое расстояние, в то время как уголь мы можем брать у себя в области в 200 км. от Москвы.

Мы должны помнить, что работы по реконструкции Москвы потребуют большого напряжения от ж.-д. транспорта, так как потребность Москвы по ряду строительных материалов уже с 1936 г. вырастает в 2—3 раза. Тем более необходимо по-стахановски поднять добычу угля в Подмосковном бассейне и облегчить работу железных дорог.

Вы знаете, товарищи, что Центральный комитет партии и правительство утвердили летом этого года сталинский план реконструкции Москвы, осуществление которого превратит столицу нашего пролетарского государства в прекраснейший город в мире. Этот план — блестящее доказательство роста нашей страны, доказательство правильности политики партии, потому что только громадные успехи социалистической перестройки нашего хозяйства позволили поставить такую грандиозную задачу, как реконструкция Москвы. Достаточно указать, что за 10 лет для московских пролетариев, рабочих, работниц, служащих мы должны выстроить 15 млн. кв. метров жилой площади, т. е. столько же, сколько имеет Москва в настоящее время. Другими словами, мы должны в 10 лет построить новую Москву, Москву хорошо оборудованных капитальных домов, архитектура которых создала бы прекрасную социалистическую столицу. (Аплодисменты).

Нам предстоит в будущем году громадные работы по строительству 150 школ, 800 тыс. кв. метров жилья, по замощению города асфальтом, по строительству мостов, канализации, водопровода, развертыванию работ на второй очереди метрополитена, по прокладке новых трамвайных линий, по реконструкции улиц и площадей.

Мы должны построить в 1936 г. 20 километров гранитных набережных в добавление к тем 18 км., которые мы строим и выстроим в этом году на Москва-реке, Яузе и канале. (Аплодисменты).

Товарищи, вы знаете, как «заботились» московские купцы о Москва-реке. Это была самая загрязненная часть города. Сейчас, в результате повседневных указаний и забот товарища Сталина, Москва-река будет самым красивым местом нашей социалистической столицы. (Аплодисменты).

Для работ 1936 года потребуется огромное количество рабочих. Московские организации обязаны развернуть движение стахановцев в строительстве, чтобы поднять производительность труда на земляных работах, на кладке

кирпича, на штукатурных и других отделочных работах. У нас есть отдельные строители-стахановцы, такие, как каменщик Орлов, штукатур Широков, плотники Кожиков и Семенов, но широкого стахановского движения в строительстве еще нет. А между тем именно здесь есть огромные резервы, использование которых может поднять во много раз производительность труда, ускорить темпы и улучшить качество строительства.

Успехи наши громадны, но мы должны твердо помнить, что враги рабочего класса еще не перевелись, что враги еще пакостят и будут нам пакостить и пытаться портить нашу работу. Нет сомнения, что враги рабочего класса попытаются любыми средствами бороться и со стахановским движением. Поэтому бдительность, твердость, беспощадность к врагу, к кулакам, контрреволюционным троцкистам, зиновьевцам, к оппортунистам, которым, конечно, не по душе стахановские методы борьбы за социализм, — эти качества нужно стахановцам воспитывать в себе и во всех рабочих.

Стахановцы должны все сделать для того, чтобы своей работой еще более укрепить авторитет нашей великой коммунистической партии и любовь к ней всей массы рабочих и колхозников. Мы должны помнить, что этот авторитет, эта любовь завоеваны кровью, завоеваны правильным руководством, завоеваны тем, что наша партия неуклонно всегда и всюду шла впереди и вела за собой рабочий класс от победы к победе. (Бурные, продолжительные аплодисменты).

Мы должны, товарищи, не забывать того, что успехи нашей страны опомны, но нас окружают капиталистические страны. Будем же нашей работой крепить оборону нашей страны, крепить боевую мощь нашей Красной армии!

Московская партийная организация приложит все силы к тому, чтобы стахановское движение превратилось в массовое движение, которое охватило бы все участки нашей работы: промышленность, транспорт, сельское хозяйство и развертывающуюся работу по сталинской реконструкции Москвы.

Стахановцы Москвы и Московской области после первого всесоюзного совещания стахановцев еще шире развернут стахановское движение в Москве и Московской области, еще выше поднимут производительность труда и, увлекая за собой всю массу рабочих и колхозников, под руководством Центрального комитета партии, под руководством товарища Сталина добьются новых побед на всех участках социалистического строительства.

Да здравствует наша великая партия — партия Ленина — Сталина!

Да здравствуют стахановцы нашего Советского союза!

Да здравствует вождь нашей партии и рабочего класса товарищ Сталин!

(Все встает, возгласы «ура», в зале продолжительные, долго не смолкающие аплодисменты).

# И т о г и с т р о и т е л ь с т в а и з а д а ч и 1 9 3 6 г о д а

«Осуществление установленного плана расширения, перепланировки и архитектурного оформления г. Москвы требует громадного строительства и реконструкции ее городского хозяйства, радикально улучшающего бытовые и культурные условия жизни населения города» (из постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г. о генеральном плане реконструкции г. Москвы).

Исходя из этого, в постановлении дана грандиозная программа строительства и реконструкции городского хозяйства Москвы. 1936-й год является начальным годом в деле осуществления этого плана, а 1935-й год — подготовительным.

Но подготовка в понимании большевиков никогда не ограничивается рамками чисто подготовительных мероприятий; большевистская подготовка означает действие, практически решающее часть из поставленных задач, действие, развиваемое наряду с всесторонней разработкой необходимых мероприятий для решения предстоящих задач.

Именно благодаря такому сочетанию удалось разработать генеральный план реконструкции Москвы не оторванный от жизни, а тесно связанный с ней, выдвинуть грандиозную перспективу, передний план которой уже частично воплощается и воплощен в жизнь, а уходящие вдаль контуры строго выверены опытом настоящего и учитывают грандиозные возможности растущей социалистической страны.

Подготовительный период к генеральному плану не ограничился 1935 годом, но в этом году подготовка сказалась с особенной силой, а по масштабам практической работы в целом ряде отраслей хозяйства этот год дал следующий решительный шаг вперед.

\*\*

В Москве сейчас строится 236 жилых домов, не считая 100 домов и 20 надстроек, законченных строительством и заселенных жильцами в течение первых девяти месяцев этого года. Жилая площадь ведущегося строительства выражается в 900 тыс. кв. метров; из этой площади должно быть закончено строительство до первого января 1936 года 346 тыс. кв. м. В отличие от прошлых лет строящиеся дома представляют опромные сооружения объемом в 30—40 тыс. м<sup>3</sup>, а в ряде случаев больше 50 тыс. м<sup>3</sup>, стоящие неизмеримо выше по своему внутреннему и внешнему оформлению, располагающие всеми видами благоустройства. Новые жилые дома уже начинают заметно преобразовать город. Появляются прекрасно оформленные здания. К ним присоединяются заканчиваемые строительством величественные сооружения гостиницы Моссовета и Дома СТО в Охотном ряду, дом Наркомлегпрома на Кировской, Дом Книги в Орликовом переулке и ряд

других административных зданий. Возводятся стены целого ряда крупных жилых домов, которые в ближайшие 6—9 месяцев, будучи законченными, внесут дальнейший ценный вклад в дело улучшения жилищного положения трудящихся и в дело архитектурно-художественного оформления города. Достаточно перечислить такие дома, как по Лаврушинскому переулку № 17, объемом 45,5 тыс. м<sup>3</sup>; по Померанцевскому переулку и Кропоткинской улице, объемом 22,8 тыс. м<sup>3</sup>; по Ленинградскому шоссе № 40, объемом в 33 тыс. м<sup>3</sup>; по 3-й Миусской улице № 4—6, объемом 49,7 тыс. м<sup>3</sup>; по Глинищевскому пер. № 7, объемом 49,7 тыс. м<sup>3</sup>; по Арбату 45/47, объемом около 20 тыс. м<sup>3</sup>; по Садово-Земляному валу — 2 дома объемом каждый свыше 30 тыс. м<sup>3</sup> и т. д.

При огромном размахе строительства налицо, однако, крайне медленные темпы его. Сдача в эксплуатацию преобладающей части домов затягивается, многие дома строятся свыше 2 лет, качество строительства, несмотря на достигнутые серьезные сдвиги, все еще неудовлетворительно, строительство на набережных еще не развернуто.

В 1936 году по жилищному строительству должна быть выполнена работа значительно большая по объему, чем в 1935 году. Должно быть построено 800 тыс. м<sup>2</sup> жилой площади, т. е. свыше, чем вдвое против 1935 года, при серьезном повышении качества строительства.

Большая часть домов, включаемых в программу 1936 года уже к началу этого года будет иметь определенную готовность; вероятно, что на 1936 год перейдет продолжение строительных работ не менее, чем по 125 домам с общей жилой площадью свыше 550 тыс. м<sup>2</sup>; готовность этих домов, в большинстве случаев будет колебаться в пределах от 30 до 40%.

Таким образом, первая задача в 1936 году будет заключаться в окончании строительства этих домов. Наряду с этим должно быть начато преимущественно на набережных строительство ряда новых домов, которое могло бы дать не менее 250 тысяч м<sup>2</sup> готовой жилой площади в 1936 году.

Но это не значит, что жилищное строительство в 1936 году выразится в размере 800 тыс. м<sup>2</sup>; действительный разворот работ несомненно будет значительно выше, т. к. требование непрерывного строительства в течение всего года означает необходимость подготовки «переходящего запаса» к концу года, запаса нормально заканчиваемого в начале следующего года.

При таком подходе программу жилищного строительства по Москве на 1936-й год возможно определить в 1100—1200 тыс. м<sup>2</sup> при 300—400 тыс. м<sup>2</sup> частично строящихся в 1936 году и заканчиваемых в 1937 году.

Ряд лет жилищное строительство в Москве, как и по всему Союзу, осуществляется несколькими застройщиками: Советом, жилищной

кооперацией и различными организациями, представляющими заводы и учреждения, подчиненными непосредственно союзным и республиканским Наркоматам. Такой же порядок сохраняется и на последующие годы.

Для Москвы этот порядок в 1936 году означает следующее распределение всей массы жилищного строительства: Моссовет — 200 тыс. м<sup>2</sup>; жилищкооперация — 30 тыс. м<sup>2</sup>, организации Союзного и Республиканского подчинения — 570 тыс. м<sup>2</sup>.

При таком распределении жилищного строительства между отдельными застройщиками вопрос об ответственности за выполнение всей программы находит вполне определенный ответ: отвечает за выполнение программы жилищного строительства в целом Моссовет, отвечает перед партией и правительством, перед рабочими и трудящимися столицы.

Перед Московским Советом стоит огромная и основная задача — организовать все строительство, выполняемое многими десятками организаций, установить жесткий контроль за выполнением плана, добиться наилучших показателей по темпам, качеству, стоимости строительства.

Новое жилищное строительство развертывается одновременно с продолжающимся из года в год восстановлением старого жилого фонда. Как по своим размерам, так и по стоимости старый жилой фонд Москвы представляет большую ценность, сохранение и улучшение которой в сочетании с новым жилищным строительством дает возможность коренным образом улучшить жилищные условия трудящихся г. Москвы.

В 1935 году программа капитального ремонта жилых домов Москвы выразилась в 60 млн. руб., что составляет около 30% от восстановительной стоимости жилого фонда. Капитальный ремонт произведен в 5,5 тыс. домах.

В 1936 году по жилищному ремонту предстоит осуществить еще более значительные задачи. План жилищного ремонта в 1936 г. еще не разработан. Но совершенно очевидно, что программа ремонта будет минимально в 1,5 раза выше, чем в 1935 году, что ремонт должен охватить значительно большее количество домов, что наряду с капитально-восстановительным ремонтом наиболее ценных домов, должен резко возрасти охват домов, требующих менее значительного ремонта, но подвергающихся дальнейшему ухудшению в результате влияния маловажных на первый взгляд дефектов.

В коммунальном хозяйстве \*\*

Важнейшее место в коммунальном хозяйстве занимают городской транспорт, водоснабжение, канализация, дорожное строительство, набережные и мосты. Во всех этих отраслях 1935 год принес ряд серьезных достижений.

Еще в 1934 году трамвай стал уходить с отдельных центральных улиц города: рельсы трамвая исчезли с Арбата и с ул. Коминтерна, его сменил здесь троллейбус. В 1935 году трамвайные рельсы исчезли с центральной части Ленинградского шоссе, переместившись на левую сторону его, с 1-й Мещанской улицы (переложены на 2-ю Мещанскую), с ул. Кирова, с Ма-

нежной улицы, подготавливается перенесение рельс с ул. Горького на параллельную ей 2-ю Брестскую улицу.

Под влиянием этого у некоторых товарищей стало складываться представление о трамвае, как об умирающем виде внутригородского транспорта. Такое представление совершенно неправильно, оно опровергается директивами ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР о повышении в ближайшие 3 года числа трамвайных вагонов и о прокладке новых трамвайных путей. Но наряду с этим предложено с наиболее напряженных по движению улиц трамвайное движение снять и перенести его на параллельные или в другие районы.

Уже в 1935 году трамвайная сеть обогащается двумя линиями на окраинах: от з-да «Богатырь» к Преображенской заставе и от з-да «Шарикоподшипник» к з-ду «Клейтук»; проведена значительная работа по ремонту трамвайных путей и вагонных парков, пущено в эксплуатацию новое трамвайное депо в Ростокино, начата перекладка на усовершенствованные основания ряда трамвайных линий — в Охотном ряду, по Петровскому бульвару, на Красноворотской площади, по Каланчевской улице, на Комсомольской площади и на ряде других участков.

Объем работ, как по ремонту путей, так и по перекладке их на усовершенствованные основания выше, чем в прошлые годы; улучшено состояние вагонного парка.

И тем не менее, перед Московским Советом стоят весьма серьезные задачи по приведению трамвая в состояние, соответствующее требованиям, предъявляемым к столичному трамваю.

Основной задачей на 1936 год является коренное улучшение путевого хозяйства. Пути московского трамвая, являются в их настоящем виде язвой, разъедающей трамвайное хозяйство: 550 км трамвайных путей почти целиком уложены на шпально-песчаных основаниях; лишь в последние годы началась перекладка путей на усовершенствованные основания, но она выражается в крайне незначительных масштабах. До 1935 года переложено лишь около 6 км путей, в 1935 году перекладывается еще около 5 км. Все это является ничтожным в сравнении с потребностью.

В 1936 году должна быть развернута работа по перекладке путей на протяжении до 120 километров (около четвертой части от общего протяжения). Эта задача исключительная как по своему объему, так и по сложности выполнения, поскольку она должна выполняться с соблюдением нормального обслуживания пассажиров.

Она может быть решена лишь при коренном изменении в методах путевых работ, при максимальном внедрении механизмов в путевое строительство, при тщательно продуманном графике работ, устанавливающим наиболее целесообразную очередность их производства.

Менее значительной по объему, но очень важной в смысле повышения технического уровня хозяйства, является работа по автоматизации управления стрелками, по механизации очистки путей, по смене несовершенных крестовин и стрелок.

Не останавливаясь на других вопросах трамвайного хозяйства, укажем, что предположи-

тельно объем капитальных затрат по трамвайному хозяйству в 1936 году превзойдет объем работ 1935 года в 2,5—3 раза. Это говорит за то, что работы 1936 года явятся серьезным началом в решении задач, выдвинутых ЦК ВКП(б) и Совнаркомом по реконструкции трамвайного хозяйства.

В течение 1935 года вдвое увеличился объем троллейбусного хозяйства: к концу 1935 года количество троллейбусов составит 64 единицы против 32 к началу этого года. Введена в эксплуатацию новая линия по Арбату до Дорогомиловской заставы, проложена новая троллейбусная линия от центра до Крестовских башен в конце 1-ой Мещанской улицы.

Уже сейчас троллейбусы перевозят значительное количество пассажиров, хотя по сравнению с трамваем их роль еще весьма слаба. За 9 месяцев 1935 года трамвай перевез 1408 млн. пассажиров (92,6% от общего числа перевозок), автобусы—75,2 млн. чел. (4,9%), метро — с начала эксплуатации — 21,2 млн. чел., троллейбусы — 12,8 млн. чел. (0,9%).

В 1936 году троллейбусный парк должен увеличиться не менее, чем на 100 единиц, троллейбусы сумеют при этом перевести от 40 до 45 млн. пассажиров и их место в пассажирообороте станет значительнее.

Задачи 1936 года по троллейбусному хозяйству: приобретение новых машин, обеспечение их гаражами, создание ремонтных предприятий для троллейбусов. И здесь, так же как по трамвайному хозяйству, в 1936 году предстоит увеличение объема капитальных работ в 2—2½ раза против 1935 года.

1935 год не дал сколько-нибудь заметного роста автобусного хозяйства, зато значительно обновился автобусный парк за счет внедрения отечественных машин и вытеснения пришедших в негодность автобусов заграничных фирм. В 1936 году количество автобусов должно увеличиться не меньше чем на 250 единиц, т. е. парк должен возрасти свыше чем на 50%. В связи с этим необходимо строительство нового крупного автобусного гаража.

Дальнейший рост получит и таксомоторный парк. Количество такси к концу 1935 года составляет около 500 машин, в 1936 году оно должно быть увеличено по крайней мере на 450 машин, т. е. почти удвоено. Для этого также потребуется новое гаражное строительство.

Таким образом 1936 год приведет к значительному усилению всех видов внутригородского транспорта. Особенно напряженно и широко развернется в этом году строительство линий метрополитена 2-й очереди, которые должны быть пущены в эксплуатацию в течение 1937 года.

\*\*

чата; в 1935 году начато строительство новой Сталинской водопроводной станции на волжской воде мощностью суточной подачи в 50 млн. ведер в сутки, в 1936 году работы по строительству станции еще более усиливаются с расчетом пуска первой очереди на 2 млн. ведер в начале 1937 года. Но эти работы по реконструкции водоснабжения не ограничиваются.

Еще в 1934 году было в основном закончено строительство новой водопроводной станции на Москворецкой воде в Черепкове. В начале 1935 года станция вступила в эксплуатацию на мощность в 6 млн. суточной подачи; в 1935 году строительство станции продолжалось и к концу этого года она войдет в эксплуатацию на полную свою мощность в 12 млн. ведер. В течение 1935 года укладывается около 7 км мощных магистральных линий водопровода и 24 км разводящих водопроводных линий.

В 1936 году должно быть проложено не менее 12 км магистралей, отводящих воду Сталинской водопроводной станции и 15 км магистралей внутригородской территории, прокладка сетей должна резко возрасти и составить 45—55 км.

Поставленная задача повышения уровня водоснабжения требует проведения огромной работы по канализации, являющейся самым отсталым участком городского хозяйства. В 1935 году развернулись большие работы по сооружению канализационных коллекторов — общим протяжением свыше 11 километров. Особо важное значение имеет прокладка Ново-Люблинского канала, с помощью которого возможно усилить отвод сточных вод за пределы города свыше чем на 20 млн. ведер в сутки. Одновременно в 1935 году строятся 2-й нижний канал и левобережный Яузский канал, имеющий решающее значение для канализования Сталинского района.

Программа по канализационному строительству выполняется, однако, в 1935 году очень плохо. В оставшиеся месяцы до конца года предстоит осуществить более половины от годового объема работ. В следующем же — 1936 году объем работ по канализации должен увеличиться против планового задания 1935 года в 2—2½ раза.

Наиболее важными работами по канализации в 1936 году будут: сооружение новой очистной станции аэрации в Люблино на мощность в 8—12 млн. ведер суточной очистки; прокладка 32 км каналов; прокладка 45—53 км разводящих канализационных сетей; постройка новой насосной станции.

Таким образом, мощность канализационных сооружений только в 1935 году должна быть увеличена почти на 50%; такой объем в прошлом можно было осуществить лишь за 5—6 лет. Еще более значительна программа на 1936 год.

\*\*

Сотнями тысяч кубометров вынутого грунта и десятками тысяч уложенного бетона отмечается каждый день на строительстве канала Москва—Волга. Приближается момент обогащения реки Москвы волжской водой, через 2 года город получит огромную массу воды для целей водоснабжения. Подготовка к ее приему уже на-

По директивам партии и правительства набережные Москва-реки должны превратиться в центральную городскую магистраль. Еще в 1933 году начались работы по облицовке набережных Москва-реки гранитом. К концу 1934 года около 11 км берегов приняли бла-

гоустроенный, красивый вид; в течение 1934 года было облицовано 4,5 км берегов. 1935 год оставил далеко позади достижения предыдущих лет: на этот год была установлена программа облицовки в 18 км. Благодаря повседневному руководству МК ВКП(б) удалось ликвидировать отставание в первой половине года и есть все основания рассчитывать на полное выполнение заданной программы к концу 1935 года.

Таким образом, к началу 1936 года будут одеты в гранит берега на протяжении около 29 км, в том числе на протяжении 23 км по реке Москве, около 4 км по Водоотводному каналу и 2 км по реке Яузе. Уже сейчас очевидно, что набережные реки Москвы будут красивейшими в мире.

В 1936 году программа строительства набережных должна возрасти еще более: предполагается построить не менее 20 км. При этом объеме работ гарантируется своевременное выполнение задания по сплошной облицовке берегов рек Москвы и Яузы и Водоотводного канала до начала 1939 года на протяжении 69 километров.

\*\*

Из года в год булыжные покрытия сменяются на усовершенствованные мостовые; уже к началу 1935 года свыше одной четвертой части всей замощенной площади проездов покрылось асфальтом. 1935 год привел к максимальному по сравнению со всеми предыдущими годами росту асфальтовых покрытий.

Первоначально установленная программа в 648 тыс. м<sup>2</sup> оказалась недостаточной и ее пришлось неоднократно увеличивать; в результате, исполнение за 1935 год выразится в 800 тыс. м<sup>2</sup> асфальтовых покрытий. Наиболее крупные работы проделаны в этом году по Тульской, 1-ой Мещанской улицам, на Комсомольской площади, по Рублевскому, Ленинградскому и Ярославскому шоссе.

Благодаря дорожным работам совершенно изменилось лицо ряда важнейших проездов: в широкую магистраль превратилось Ленинградское шоссе; недоступная еще недавно для безрельсового транспорта Кировская улица стала после снятия трамвайных путей широкой двухполосной в обе стороны магистралью; превратилась в мощную магистраль 1-я Мещанская улица, расширенная вдвое на всем своем протяжении; Комсомольская площадь стала неузнаваемой.

В 1936 году дорожные работы должны быть проведены еще в большем размере. Объем работ составит от 1 000 до 1 200 тыс. м<sup>2</sup>. Асфальтом будут покрыты проезды вдоль набережных, строящихся в 1935 году, магистрали и площади, подлежащей расширению в 1936 году, в их числе Ново-Слободская, Бутырская улицы, Манежная площадь, Дорогомиловская улица, площадь Киевского вокзала, загородные шоссе и подъезды к ним, ряд проездов, застроенных новыми домами, междупутья в трамвайных линиях.

По объему дорожных работ 1936 год должен дать эффект, по крайней мере равный двум предшествующим годам вместе взятым.

\*\*

В 1936 году начнется огромное мостовое строительство. Чтобы выполнить директиву ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР о переустройстве Москворецких мостов к началу 1938 года, в 1936 году нужно будет начать строительство 4 новых мостов — Б. Каменного, Крымского, Б. Краснохолмского и Москворецкого. По этим мостам должно быть закончено сооружение опор, на заводах должны изготавливаться металлические части для пролетных строений.

Объем предстоящей в 1936 году работы по мостовому строительству — исключительный в практике мирового мостостроения.

\*\*

Не останавливаясь на других, менее значительных работах, можно сделать общий вывод.

1936 год для коммунального хозяйства Москвы будет годом максимального строительства по сравнению со всеми предыдущими годами; предстоит выполнить работу, для которой до революции требовались многие десятки лет, работу, по сравнению с которой работа предшествующих лет — 1935 и 1934, не говоря уже о предыдущих годах, представляется скромным началом.

В культурном строительстве 1936 год явится также выдающимся. В 1935 году впервые за всю историю Москвы школьный фонд резко увеличился за счет постройки в 4-месячный срок 72 школ, из которых 12 были начаты постройкой до 1935 года. В 1936 году должно быть построено 150 новых школ, т. е. в течение одного года примерно столько же, сколько построено за все предшествующие годы революции.

Переломным годом явится 1936 год и для строительства сети здравоохранения. Если до сих пор строительство учреждений здравоохранения велось в небольших объемах и крайне медленными темпами, то в течение одного 1936 года должно быть построено 15 небольших новых больниц, несколько детских яслей, 40—50 амбулаторий в жилых домах и ряд других учреждений здравоохранения.

В 1931 году июньский пленум ЦК ВКП(б) по докладу т. Кагановича Л. М. предложил московским организациям разработать программу социалистической реконструкции Москвы и ее хозяйства. В течение 4-х лет московские организации под непосредственным руководством и при личном участии Лазаря Моисеевича разрабатывали генеральный план столицы. Вдохнителем всех наших работ является т. Сталин, вникающий во все мелочи городского хозяйства столицы, давший все принципиальные установки ее перепланировки.

1936-й год — первый из десяти лет — ставит по-новому и неизмеримо более значительные задачи во всех областях городского хозяйства. Но выросли наши силы, неизмеримо возросла социалистическая мощь страны, выкованы новые кадры преданных делу социализма людей. Большевики и пролетарии Москвы под руководством МК ВКП(б), под руководством т. Хрущева выполнят поставленные перед ними партией и правительством задачи.

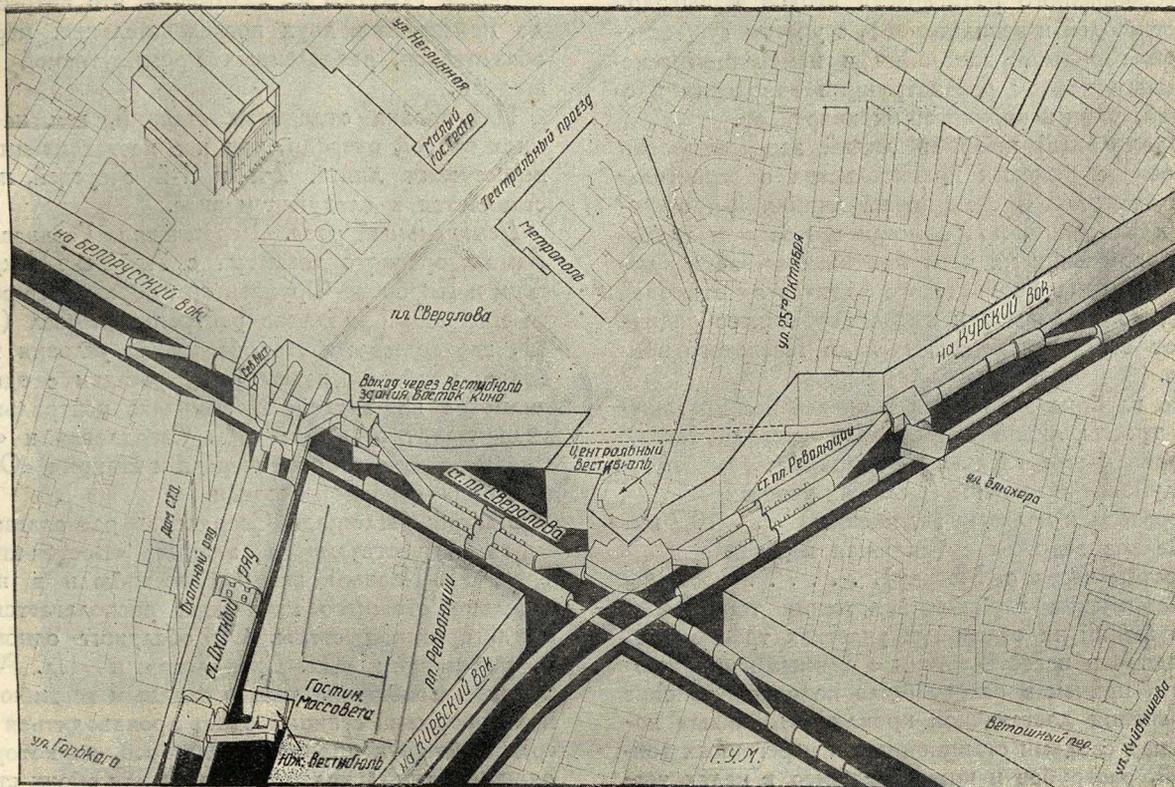


Рис. 1. Схема узавки узла на площ. Свердлова.

Инж. В. А. РАТНЕР  
Л. А. БРОДСКИЙ

## Вторая очередь Московского метрополитена

10 сентября 1935 г. закончен и представлен на утверждение в Наркомтяжпром СССР технический проект и генеральная смета строительства 2-й очереди Московского метрополитена.

Инженерно-техническим коллективом Метропроекта выполнена большая и ответственная работа. Закончена она была точно в срок, назначенный Наркомом тяжелой промышленности т. Орджоникидзе.

В основу проекта положено специальное правительственное решение, неоднократные личные указания Л. М. Кагановича, данные им в процессе разработки эскизного проекта, и указания Московского комитета партии и лично Н. С. Хрущева.

В проекте 2-й очереди полностью учтен и отображен опыт строительства и эксплуатации 1-й очереди метро и введен ряд существенных изменений и улучшений как в конструктивном отношении, так и в методах организации, механизации и производства работ. Значительные улучшения введены и в планировку станций и вестибюлей.

Большое внимание в проекте было уделено архитектурно-художественному оформлению станций и вестибюлей метро.

\*\*

Вторая очередь строительства Московского метрополитена, общим протяжением 20,2 км, обслужит наиболее напряженные магистрали сто-

лицы удобным и технически самым совершенным массовым видом транспорта. Метро свяжет между собой наиболее крупные промышленные, физкультурные центры (стадион «Динамо», стадион им. Сталина), основные железнодорожные вокзалы (Курский, Белорусский, Киевский и Саратовский) и центр столицы.

С окончанием строительства всех линий 2-й очереди (1939 г.) наша столица будет иметь сеть метрополитенных линий, общим протяжением около 32 километров, состоящую из трех взаимно пересекающихся в центре диаметров (Кировско-Фрунзенского, Арбатско-Покровского и Горьковско-Замоскворецкого).

Первая часть второй очереди, находящаяся в настоящее время в стадии развернутого строительства, даст Красной столице уже в 1937 году дополнительных 13,7 километров метрополитенных линий по следующим направлениям:

1. Продолжение Арбатского радиуса—от Смоленской площади до Киевского вокзала—1,66 км.

2. Покровский радиус—от Манежа до Курского вокзала—3,42 км.

3. Горьковский радиус—от площади Свердлова до Аэропорта—8,62 км.

Размещение станций для линий первой части 2-й очереди зафиксировано постановлением Совнаркома СССР (май 1935 года).

Расположение каждой из станций в отдельности принято из условий наиболее удобного и

целесообразного размещения входов и выходов (вестибулей и эскалаторов), с учетом существующей городской застройки и намеченной генеральным планом реконструкции городских площадей, улиц и окружающих кварталов.

Продольный профиль линий запроектирован на основе решения правительства о строительстве тоннелей и станций на линиях 2-й очереди, в основном, при помощи щитов при глубоком заложении на всем протяжении, за исключением конца Горьковского радиуса за станцией Стадион «Динамо» и конца Арбатского радиуса от ст. «Смоленская пл.» до Киевского вокзала.

По глубине заложения тоннелей все протяженные трассы линий 2-й очереди (первая часть) распределяется следующим образом:

Глубокое заложение (включая участки перехода к мелкому заложению) . . . 10,2 км.

Мелкое заложение (включая переход мостом через р. Москву) . . . . . 3,5 «

Назначение глубины заложения тоннельных сооружений на отдельных участках трассы производилось в соответствии с данными гидрогеологии, причем в основу было положено условие сохранения достаточной кровли устойчивых пород над сводами станционных и перегонных тоннелей, раструбов и щитовых камер в целях устранения каких-либо осадков дневной поверхности.

\*\*

На Горьковском радиусе запроектировано пять станций: 1) «пл. Свердлова», 2) «Триумфальная площадь», 3) «Белорусский вокзал», 4) стадион «Динамо», 5) «Аэропорт». Среднее расстояние между станциями — 1812 м. Все станции глубокого заложения, кроме ст. «Аэропорт».

На Покровском радиусе запроектировано две станции: «Пл. Революции» и «Курский вокзал» — обе глубокого заложения. Расстояние между этими станциями — 1701 м.

На продолжении Арбатского радиуса запроектирована одна станция — «Киевский вокзал» мелкого заложения. Расстояние от нее до ст. «Смоленская площадь» составит 1.345 м.

На каждой станции предусмотрено устройство двух входов (подземных вестибулей) с поверхности, по одному с каждого конца станции.

Размещение надземных вестибулей, а также взаимное расположение всех элементов станционного комплекса запроектированы, исходя из трех основных условий:

а) увязка выходов и входов в метрополитен с городской планировкой, а также с направлением людских потоков и городского движения на поверхности;

б) расположение входов и выходов по возможности в существующих или в проектируемых капитальных зданиях;

в) максимальное сокращение путей следования пассажиров от входа с городской поверхности до станционной платформы.

С этой целью на станциях глубокого заложения, во всех случаях, когда условия городской планировки и застройки это допускают, запроектирована непосредственная выдача пассажиров посредством эскалаторов с уровня станционной платформы на уровень пола входных надземных вестибулей. Для некоторых станций, вследствие

большой глубины их заложения, это потребовало применения двух последовательных маршей эскалаторов, разделенных промежуточной площадкой.

Планировка отдельных станций, как на линиях второй очереди, так и в местах взаимного пересечения линий 2-й и 1-й очередей, представляется в следующем виде.

**Центральный узел.** Пересечения Горьковско-Замоскворецкого диаметра с Арбатско-Покровским и Кировско-Фрунзенским образуют в районе площади Свердлова центральный узел (рис. 1), где должны быть обеспечены условия наиболее удобной взаимной пересадки с одного диаметра на другой. В комплекс центрального узла входят станции: «Пл. Свердлова» и «Пл. Революции» — второй очереди и станция «Охотный ряд» — первой очереди.

Станция «Площадь Свердлова» располагается вдоль существующего здания «Восток-кино» (рис. 3). Первый входной вестибюль в виде отдельно стоящего павильона располагается у Китайгородской стены. Он обслужит одновременно станции «Пл. Свердлова» и «Пл. Революции». Сообщение между входным вестибюлем и платформами станций будет производиться посредством двух маршей эскалаторов, из которых один (верхний) является общим для обеих станций. Высота подъема от станционных платформ до уровня пола входного вестибюля составляет для станции «Пл. Свердлова» — 34,5 м. и для станции «Пл. Революции» — 28,0 м.

Юго-восточный конец станции «Пл. Свердлова» будет обслуживаться через существующий северный входной вестибюль станции «Охотный ряд» и подземный переход, который соединит подземный вестибюль ст. «Охотный ряд» со ст. «Пл. Свердлова». Эта планировка даст возможность пересадки пассажиров со станции «Пл. Свердлова» на ст. «Охотный ряд» и обратно без необходимости выхода на поверхность.

**Станция «Площадь Революции».** Расположение станции в плане обусловлено, с одной стороны, необходимостью отодвинуть станцию в направлении к Ильинским воротам, где коренные породы довольно устойчивы, а с другой стороны — размещением упомянутого входного вестибюля, общего для данной станции и для станции «Пл. Свердлова» (рис. 5).

Второй вестибюль, обслуживающий северо-восточный конец станции, размещается в существующем доме по Блюхеровскому переулку. Сообщение между станционной платформой и уровнем входного вестибюля намечено при помощи двух маршей эскалаторов с общей высотой подъема 36,0 м.

Пересадка пассажиров со станции «Пл. Революции» на ст. «Пл. Свердлова» и обратно будет производиться через общий для обеих станций подземный вестибюль.

**Станция «Триумфальная площадь».** Один входной вестибюль станции размещен в угловой части нового здания театра им. Мейерхольда в целях наилучшего обслуживания пассажиропотоков Триумфальной площади и ул. Горького (рис. 11). Второй вестибюль запроектирован в существующем жилом доме на углу ул. Горького (№ 91) и Тверского-Ямского пер.

**Станция «Белорусский вокзал».** Расположение станции определено размещением входных ве-

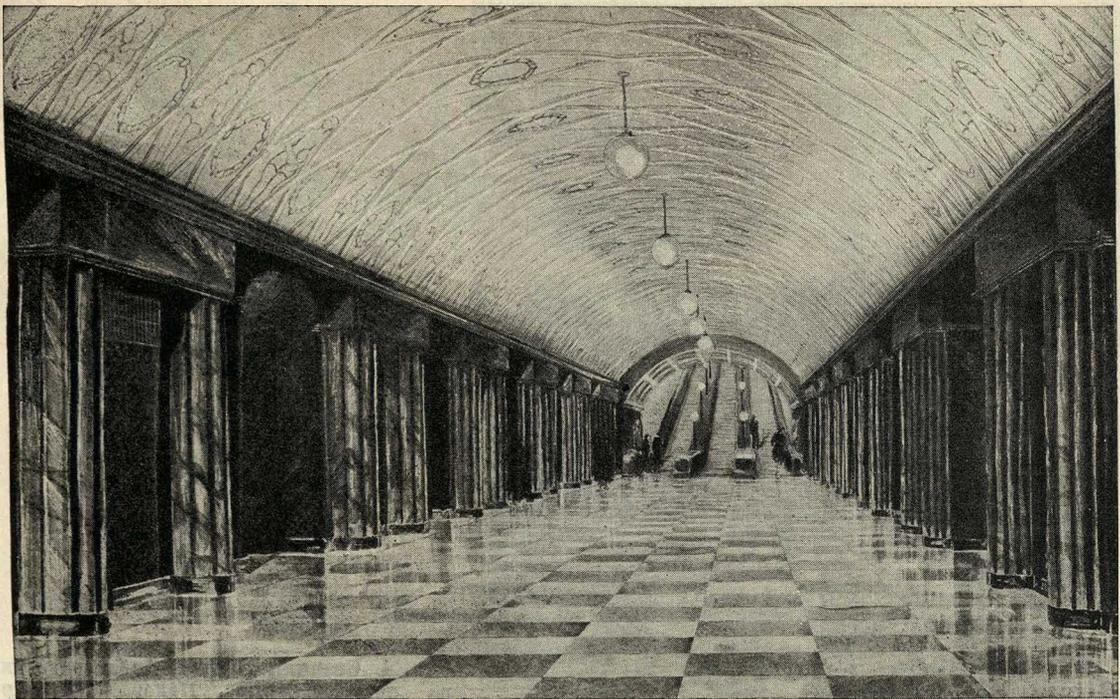


Рис. 2. Станция Горьковского радиуса „пл. Свердлова“.  
 Центральный распределительный зал.  
 Автор проекта арх. М. Н. Львов.  
 3-я проектная мастерская Моссовета.  
 Конструктор инж. А. Ф. Денищенко.

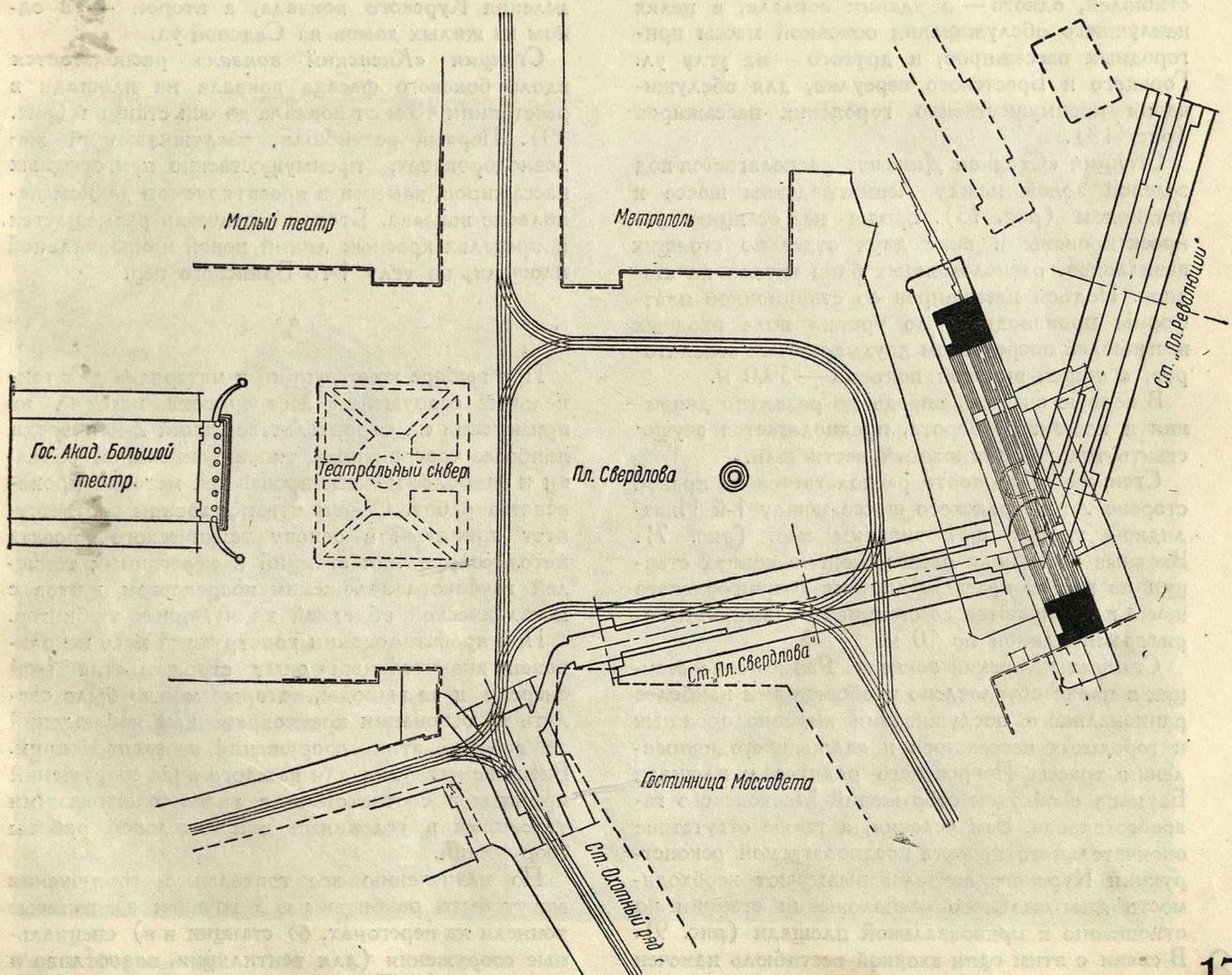


Рис. 3. Генеральный план.

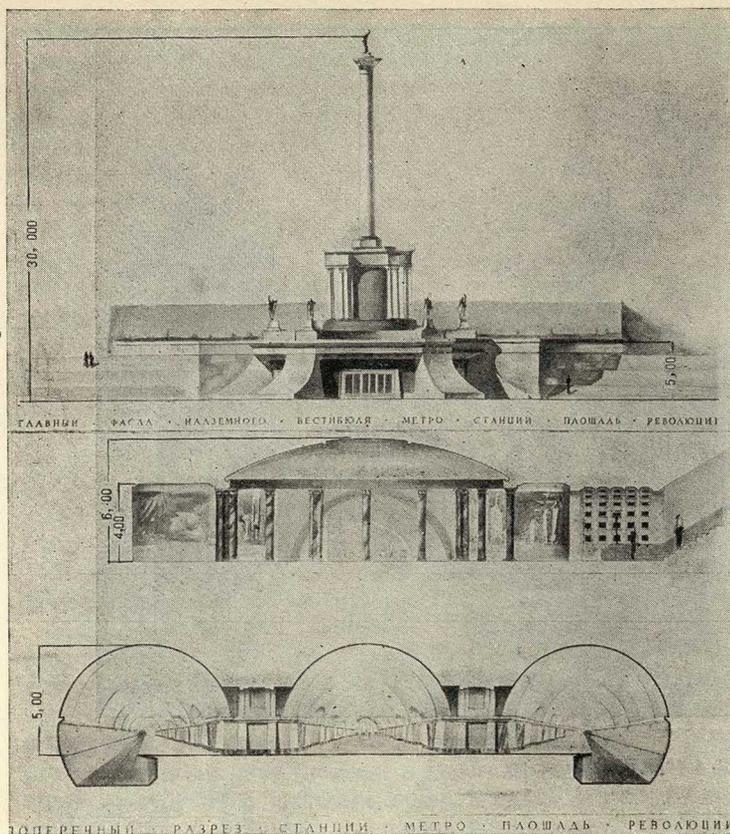


Рис. 4. Станция „Курско-Арбатского диаметра „пл. Революции“. Поперечный разрез по подземному платформенному залу, подземному залу вестибюля, надземному вестибюлю на пл. Свердлова.

Автор проекта арх. Г. Т. Крутиков.  
3-я проектная мастерская Моссовета.

стибюлей, одного — в здании вокзала, в целях наилучшего обслуживания основной массы пригородных пассажиров, и другого — на углу ул. Горького и Брестского переулка, для обслуживания преимущественно городских пассажиров (рис. 13).

Станция «Стадион Динамо» располагается под зеленой зоной между Ленинградским шоссе и стадионом (рис. 15). Входы на станцию запроектированы в виде двух отдельно стоящих павильонов, расположенных близ входов на стадион. Подъем пассажиров со станционной платформы производится до уровня пола входных вестибюлей посредством двухмаршевых эскалаторов, с общей высотой подъема — 39,0 м.

В первую очередь, впредь до развития движения и пассажирооборота, предполагается осуществить только один южный вестибюль.

Станция «Аэропорт» располагается по правой стороне Ленинградского шоссе между 1-й Инвалидной улицей и Ровинским пер. (рис. 7). Входные вестибюли расположены в концах станции по новым красным линиям Ленинградского шоссе и сообщаются со станцией подземными коридорами длиной по 10 м.

Станция «Курский вокзал». Размещение станции в плане обусловлено требованиями наиболее рационального обслуживания железнодорожных и городских пассажиров и дальнейшего направления трассы Покровского радиуса к площади Баумана с обходом сооружений Московского газового завода. Эти условия, а также отсутствие окончательного проекта предполагаемой реконструкции Курского вокзала, вызывают необходимость диагонального расположения станции по отношению к привокзальной площади (рис. 9). В связи с этим один входной вестибюль намечен на месте существующего здания багажного от-

деления Курского вокзала, а второй — в одном из жилых домов на Садовой ул.

Станция «Киевский вокзал» располагается вдоль бокового фасада вокзала на площади в расстоянии 40 м от вокзала до оси станции (рис. 19). Первый вестибюль, обслуживающий железнодорожных, преимущественно пригородных пассажиров, намечен в проектируемом дачном павильоне вокзала. Второй вестибюль размещается в пределах красных линий новой привокзальной площади, на углу 1-го Брянского пер.

\*\*

При выборе конструкций и материала для тоннельных сооружений Метропроект исходил из применения на строительстве линий 2-й очереди наиболее совершенных типов тоннельной отделки и наиболее механизированных методов производства работ. Обоим этим условиям соответствует принятый в основу технического проекта метод сооружения станций и перегонных тоннелей глубокого заложения посредством щитов с металлической отделкой из чугунных тубингов.

При проектировании конструкций был использован значительный опыт строительства 1-ой очереди и те выводы, которые можно было сделать на основании кратковременных наблюдений за работой этих сооружений в эксплуатации. Внешние нагрузки для каждого вида сооружений приняты в соответствии с гидрогеологическими условиями и условиями действительной работы сооружений.

По назначению все тоннельные сооружения могут быть разбиты на 3 группы: а) путевые тоннели на перегонах, б) станции и в) специальные сооружения (для вентиляции, водоотлива и электроток). По способу возведения сооруже-

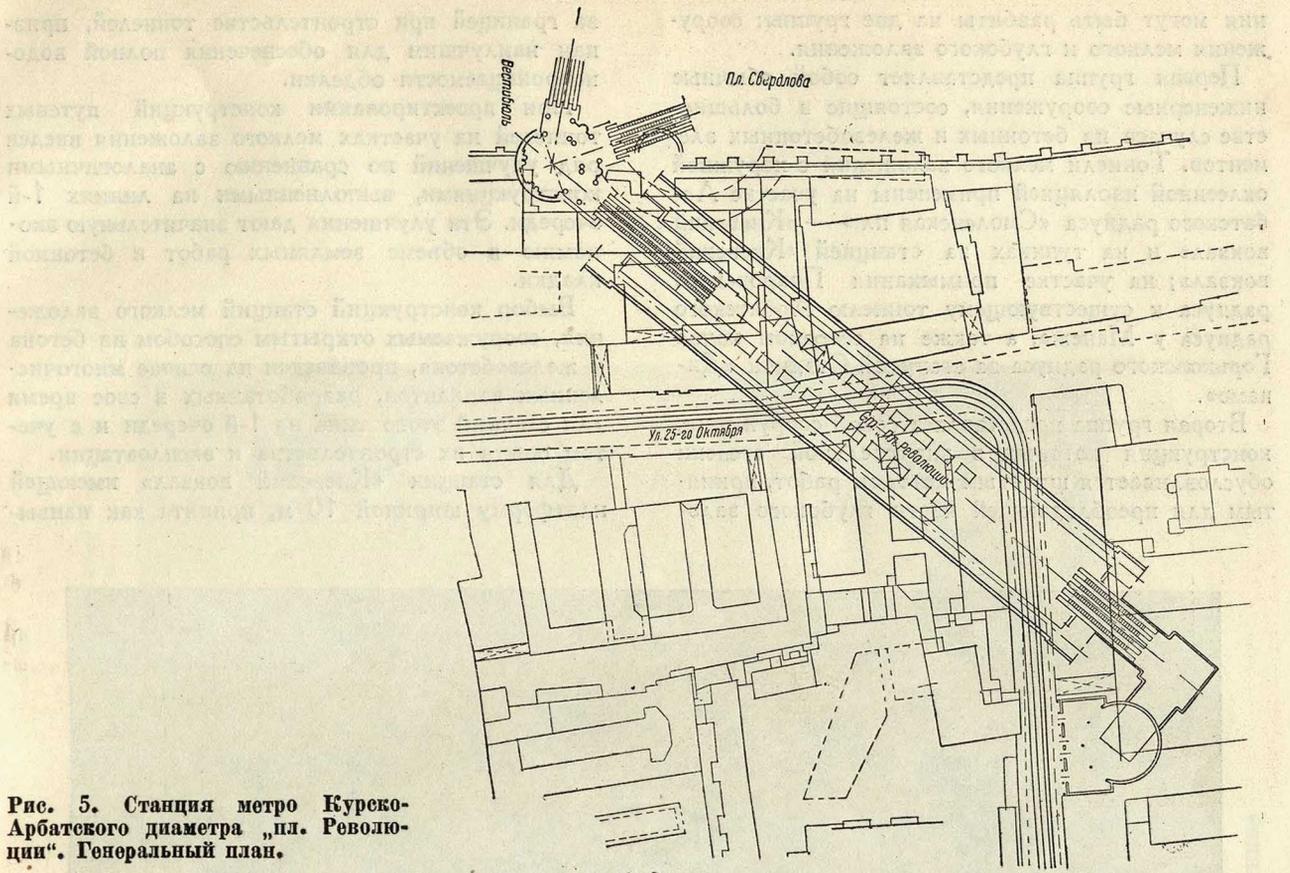


Рис. 5. Станция метро Курско-Арбатского диаметра „пл. Революции“. Генеральный план.

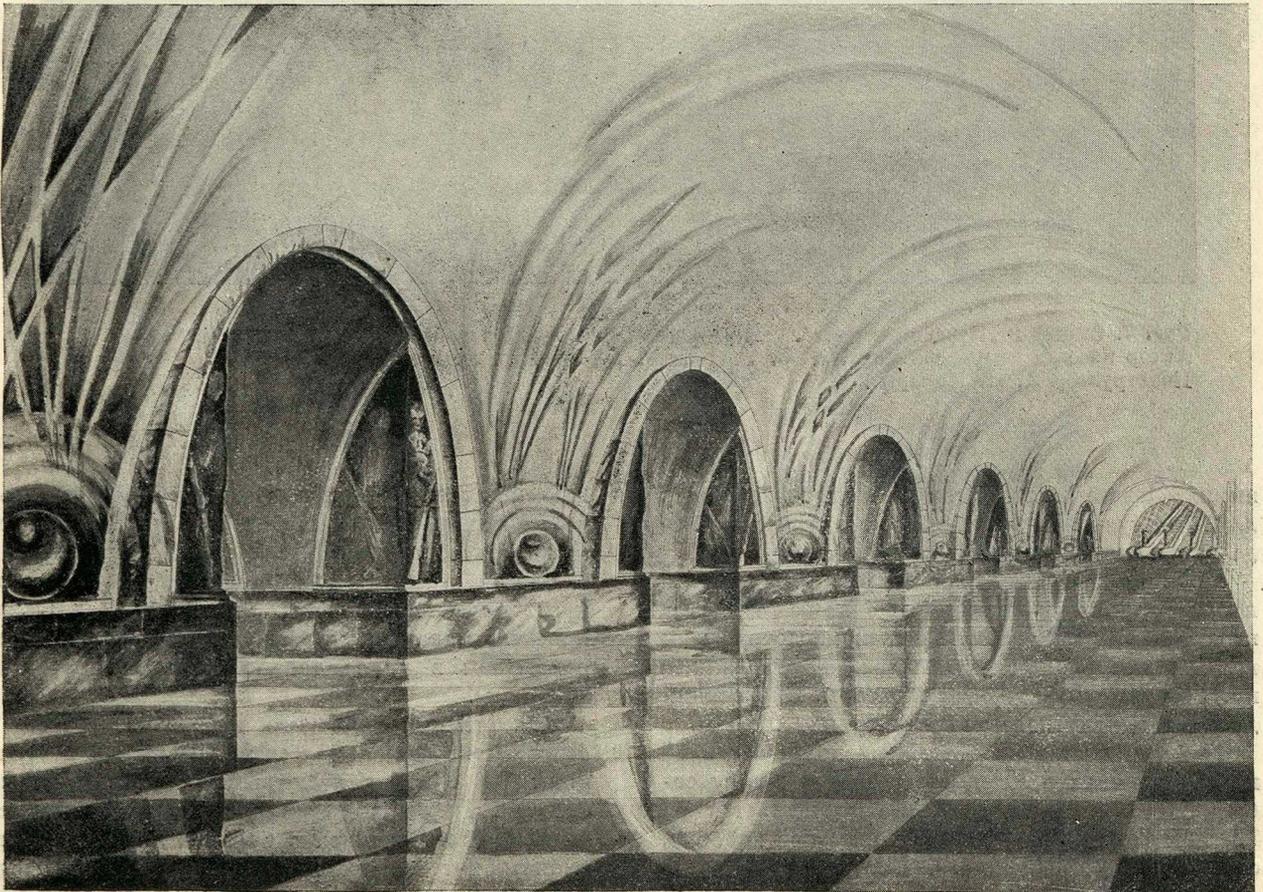


Рис. 6. Перспектива.  
Автор проекта оформления арх. А. Н. Душкин. 3-я проектная мастерская Моссовета.  
Конструктор инж. Н. М. Комаров.

ния могут быть разбиты на две группы: сооружения мелкого и глубокого заложения.

Первая группа представляет собой обычные инженерные сооружения, состоящие в большинстве случаев из бетонных и железобетонных элементов. Тоннели мелкого заложения с наружной оклеенной изоляцией применены на участке Арбатского радиуса «Смоленская пл.» — «Киевский вокзал», и на тупиках за станцией «Киевский вокзал»; на участке примыкания Покровского радиуса к существующему тоннелю Арбатского радиуса у Манежа, а также на северном конце Горьковского радиуса за станцией Стадион «Динамо».

Вторая группа представляет собой сооружения, конструкция которых в значительной степени обуславливается щитовым методом работ, принятым для преобладающей части глубокого заложения.

за границей при строительстве тоннелей, признан наилучшим для обеспечения полной водонепроницаемости обделки.

При проектировании конструкций путевых тоннелей на участках мелкого заложения введен ряд улучшений по сравнению с аналогичными конструкциями, выполненными на линиях 1-й очереди. Эти улучшения дают значительную экономию в объеме земляных работ и бетонной кладки.

Выбор конструкций станций мелкого заложения, сооружаемых открытым способом из бетона и железобетона, произведен на основе многочисленных вариантов, разработанных в свое время для станций этого типа на 1-й очереди и с учетом опыта их строительства и эксплуатации.

Для станции «Киевский вокзал» имеющей платформу шириной 10 м, принята как наивы-

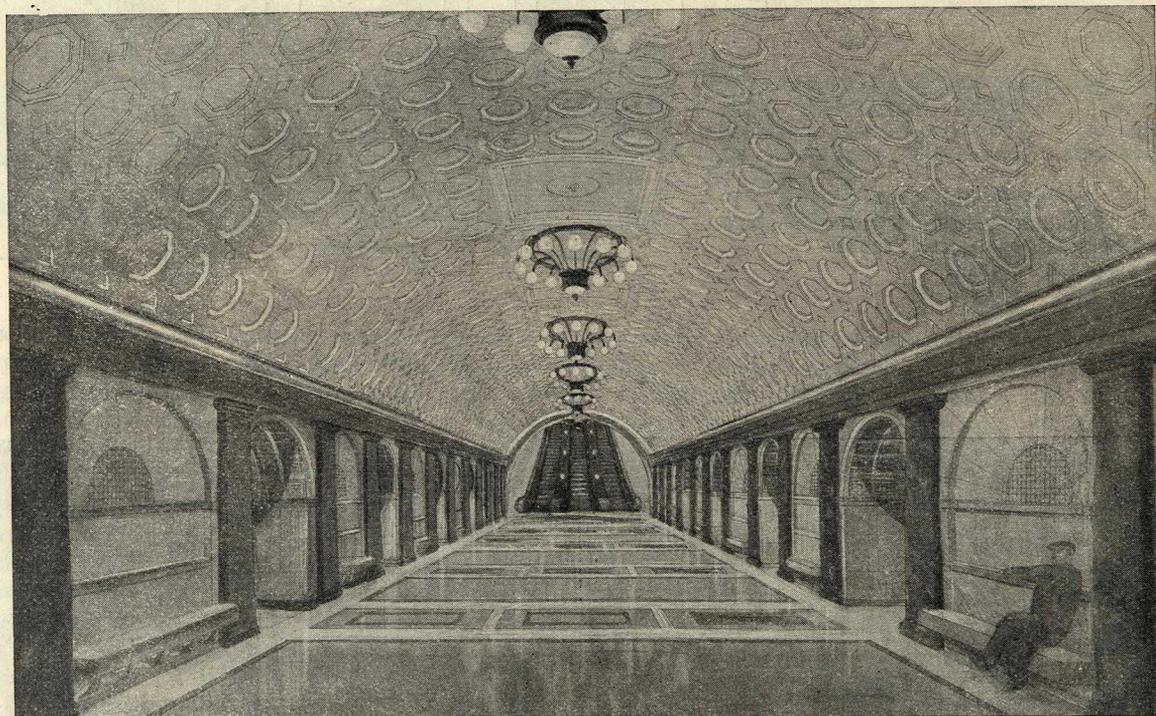


Рис. 7. Станция „Курский вокзал“. Распределительный зал. 1 вариант. Автор проекта оформления арх. Л. С. Теплицкий. 2-я проектная мастерская Моссовета. Конструктор Н. М. Комаров.

жения. Основным типом тоннельных конструкций для этих участков является металлическая обделка из чугунных тубингов.

Тубинги применены как на участках щитовой проходки, так и на небольших отрезках трассы с переменным сечением тоннелей (раструбы и камеры для устройства съездов, ответвлений и пр.), сооружаемых горным способом. Внутренний диаметр однопутного тоннеля принят 5,46 м.

Тубинг состоит из отдельных колец шириной по оси тоннеля 0,75 м, соединенных между собой болтами; каждое кольцо составляется из 12-ти сегментов, представляющих собой коробку, открытую внутрь тоннеля. Борты сегментов по соприкасающимся плоскостям снабжены желобками, служащими для расчеканки в них свинцовой проволоки. Этот способ заделки швов между сегментами, получивший широкое применение

годнейшая конструкция схема при двух продольных рядах колонн с шагом в 7,0 м и расстоянием между рядами в 4,40 м.

Вторая станция мелкого заложения — «Аэропорт» — имеет платформу шириной в 7,0 м и запроектирована без промежуточных колонн с перекрытием в виде однопролетной железобетонной рамы.

Для станций глубокого заложения принята в основу принципиальная схема, аналогичная станциям 1-й очереди «Охотный ряд» и «Красные ворота», а именно — трехсводчатое поперечное сечение с расположением в боковых тоннелях станционных путей и посадочных платформ, а в средней части распределительного зала, длина которого равна или несколько менее длины станции, в зависимости от расположения эскалаторов. В отличие от станций 1-й очереди, обделка всех



Проект станции Арбатско-Курского диаметра «Площадь Революции»  
Передельца центрального зала  
Автор проекта арх. Г. Т. Крутиков



Проект станции Арбатско-Курского диаметра «Площадь Революции»  
Перспектива  
Автор проекта арх. А. Душкин



Рис. 8. Станция „Курский вокзал“. Перспектива. 2 вариант.  
 Автор проекта оформления арх. Л. С. Теплицкий. 2-я проектная мастерская Моссовета.  
 Конструктор инж. Н. М. Комаров.

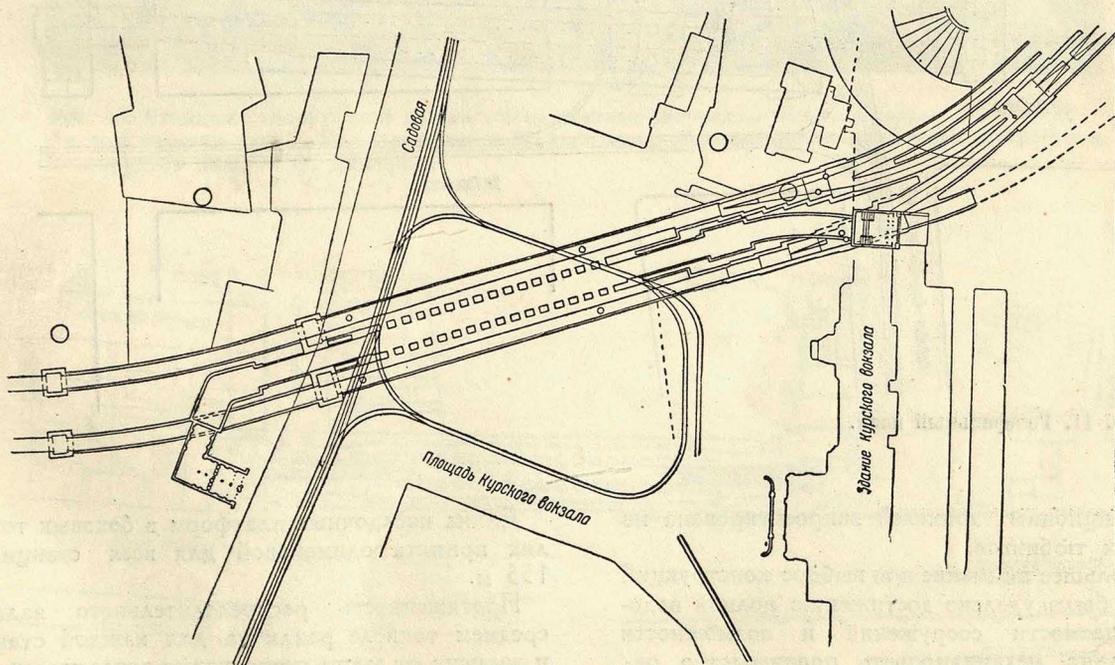


Рис. 9. Генеральный план.



Рис. 10. Станция „Триумфальная площадь“. Перспектива распределительного зала.  
 Автор проекта арх. С. М. Кравец, руководитель Архитектурной мастерской Метростроя.  
 Конструктор инж. Н. И. Ушаков.

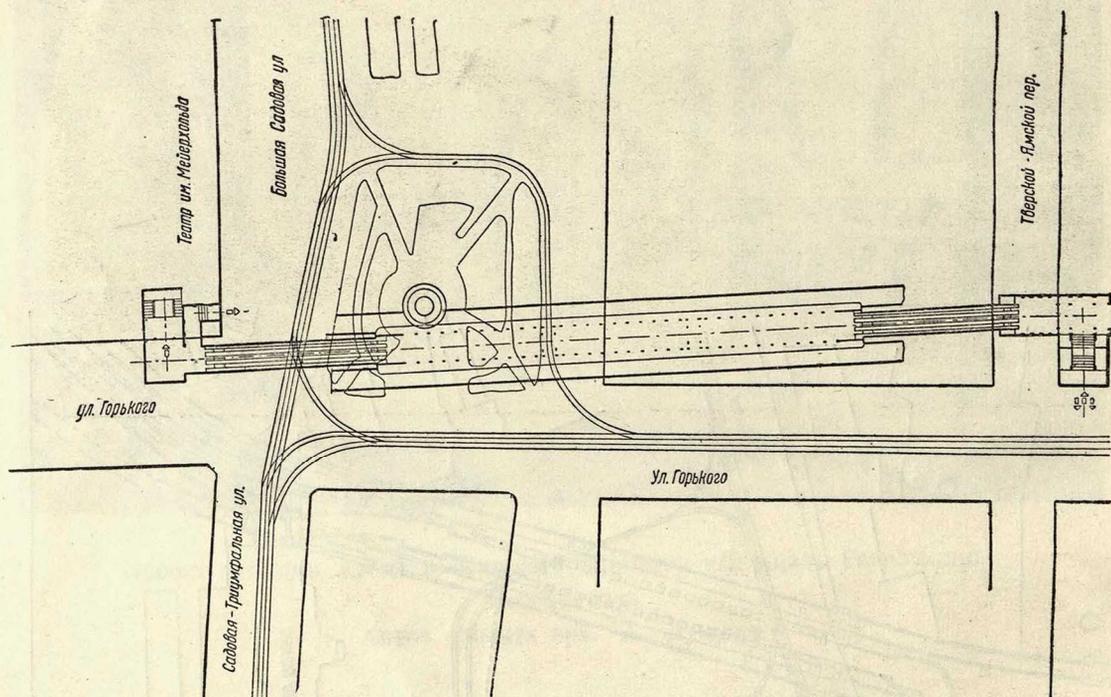


Рис. 11. Генеральный план.

трех станционных тоннелей запроектирована из чугунных тубингов.

Наибольшее внимание при выборе конструкций станций было уделено достижению полной водонепроницаемости сооружений и возможности максимально механизировать производство работ.

Длина посадочных платформ в боковых тоннелях принята одинаковой для всех станций — 155 м.

Протяженность распределительного зала в среднем тоннеле различна для каждой станции и зависит от места примыкания эскалаторов. Последнее в свою очередь зависит от условий раз-

мещений надземных Вестибюлей на поверхности. Длина среднего зала в соответствии с этим колеблется от 124 м. на ст. «Белорусский вокзал» до 65 м. на ст. «Пл. Свердлова».

\*\*

Большое значение в общем решении станций и вестибюлей имеет архитектурное и световое оформление последних.

Специфические условия подземных сооружений метрополитена с их ограниченными габаритами требуют такого архитектурного оформления, которое зрительно скрадывало бы массивность и грузность конструкций (пилоны, своды, устои) и создавало бы впечатление легкости и воздушности сооружений.

Задача эта разрешается соответственной архитектурной обработкой элементов инженерных со-

оружений, профилировкой перекрытий, сводов, карнизов и т. д., членением пилонов, применением соответствующего полированного мрамора, гранита, искусственных облицовочных материалов и пр. Архитектурная обработка дополняется правильным распределением искусственного освещения, создающим впечатление обилия света и воздуха, заставляющим пассажиров забывать о том, что они находятся глубоко под землей.

Освещение станций 2-й очереди запроектировано с большим разнообразием архитектурно-декоративного оформления осветительных приборов. В качестве материала предполагается использование цветных металлов, бронзы и пластических масс.

Стекло запроектировано — молочное для путей платформ и эскалаторных тоннелей и граненое, хрустальное, типа «Баккара» — для центральных зал и вестибюлей.

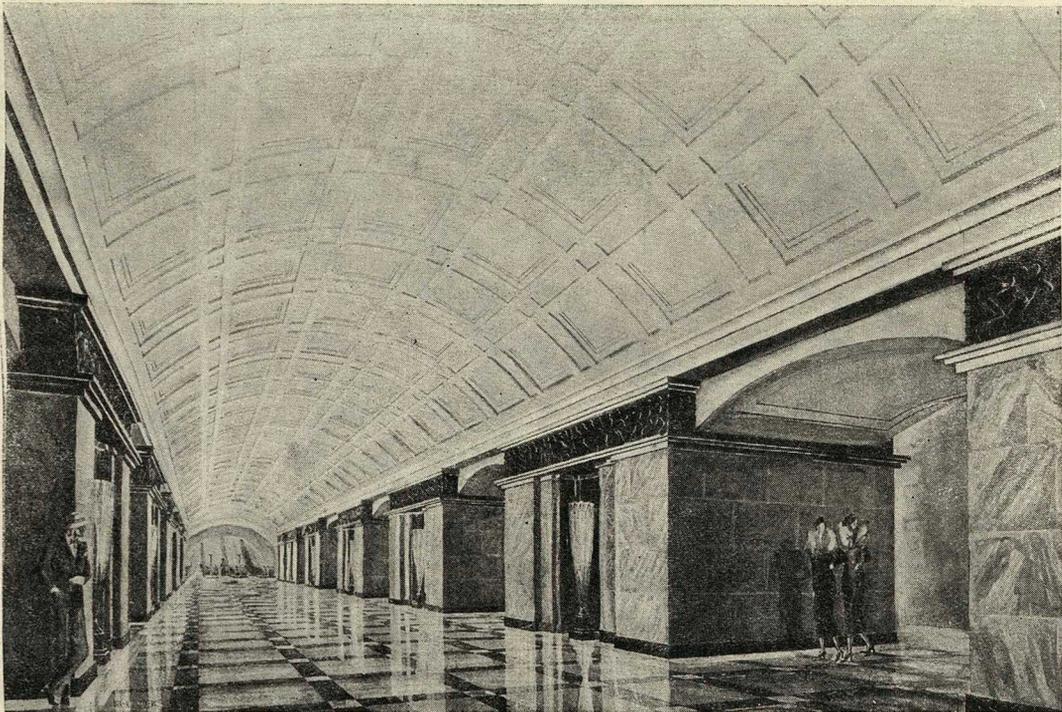


Рис. 12. Станция „Белорусский вокзал“. Перспектива распределительного зала. Авторы проекта арх. Н. Н. Андриканис и Н. А. Быкова. Архитектурная мастерская Метрострой. Конструктор инж. В. Н. Дмитриев.

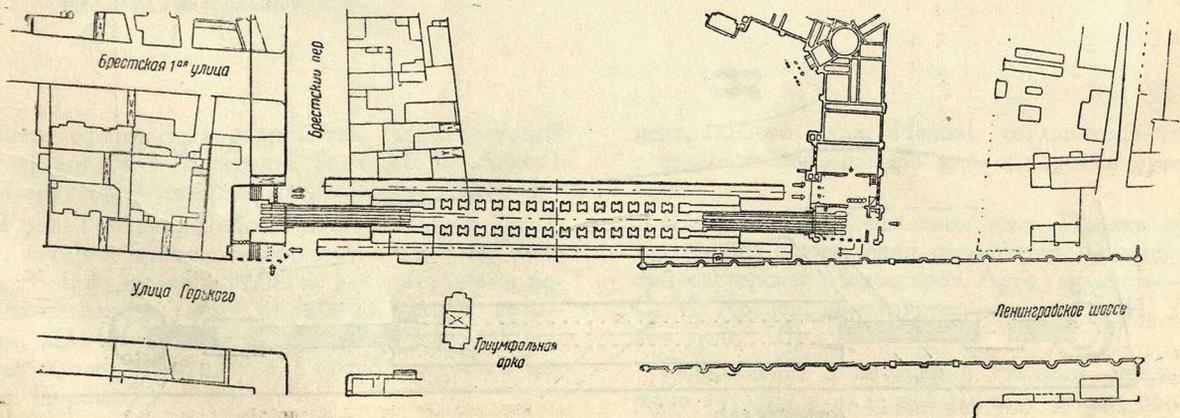


Рис. 13. Генеральный план.

Опыт освещения станций 1-й очереди показал, что фактура полированных материалов (мрамор, гранит, глазурованные плитки и т. п.) дает необходимую «игру» лишь при освещении прямыми источниками света.

Отраженное освещение, наоборот, мертвит полированные материалы и создает «вялость» архитектурных форм. Явление это особенно дает себя чувствовать при применении целиком отраженного света. Наилучший эффект дает комбинированное освещение, т. е. полуотраженное, в качестве основного освещения, и направленное прямое, в качестве декоративного. Если полуотраженное освещение дает наилучшие показатели при применении молочного стекла, то прямое направление может дать очень хороший архитектурно-декоративный эффект при применении хрустального, шлифованного или граненого стекла. Во избежание блескости должен быть, конечно, выбран соответствующий рисунок шли-

фовки (типа призматического стекла «Голофан» и т. п.).

По этим соображениям для многих станций запроектированы большие бронзовые люстры с применением молочного, матового и шлифованного хрустального стекла. Для центральных зал люстры эти совмещают общее и декоративное освещение. Для боковых тоннелей (платформенных зал) проектируется освещение преимущественно светильниками замкнутой формы с использованием молочного стекла. Такого рода освещение для платформенных зал является наиболее целесообразным, так как дает возможность применения достаточно мощных источников света, удобно в эксплуатационном отношении и лишено блескости, что особенно важно для создания нормальной адаптации зрения водителей поездов.

Архитектурное оформление отдельных станций таково.

*Станция «Пл. Свердлова».* — Проект архитек-

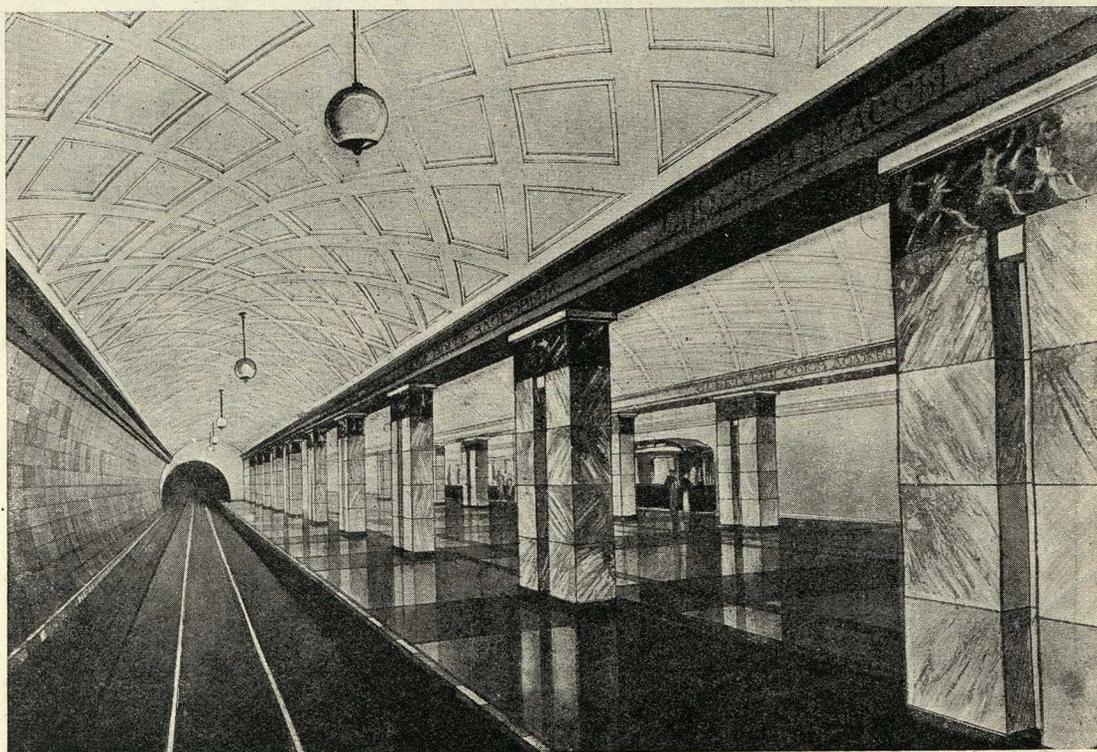


Рис. 14. Станция «Стадион Динамо». Перспектива. Авторы проекта оформления арх. Лихтенберг и Ю. А. Ревковский. Архитектурная мастерская Метростроя. Конструктор инж. Е. М. Гринзайд.

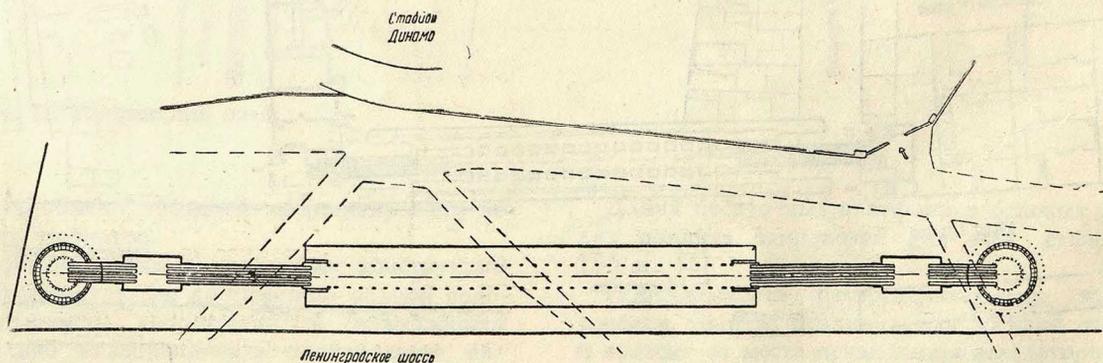


Рис. 15. Генеральный план.

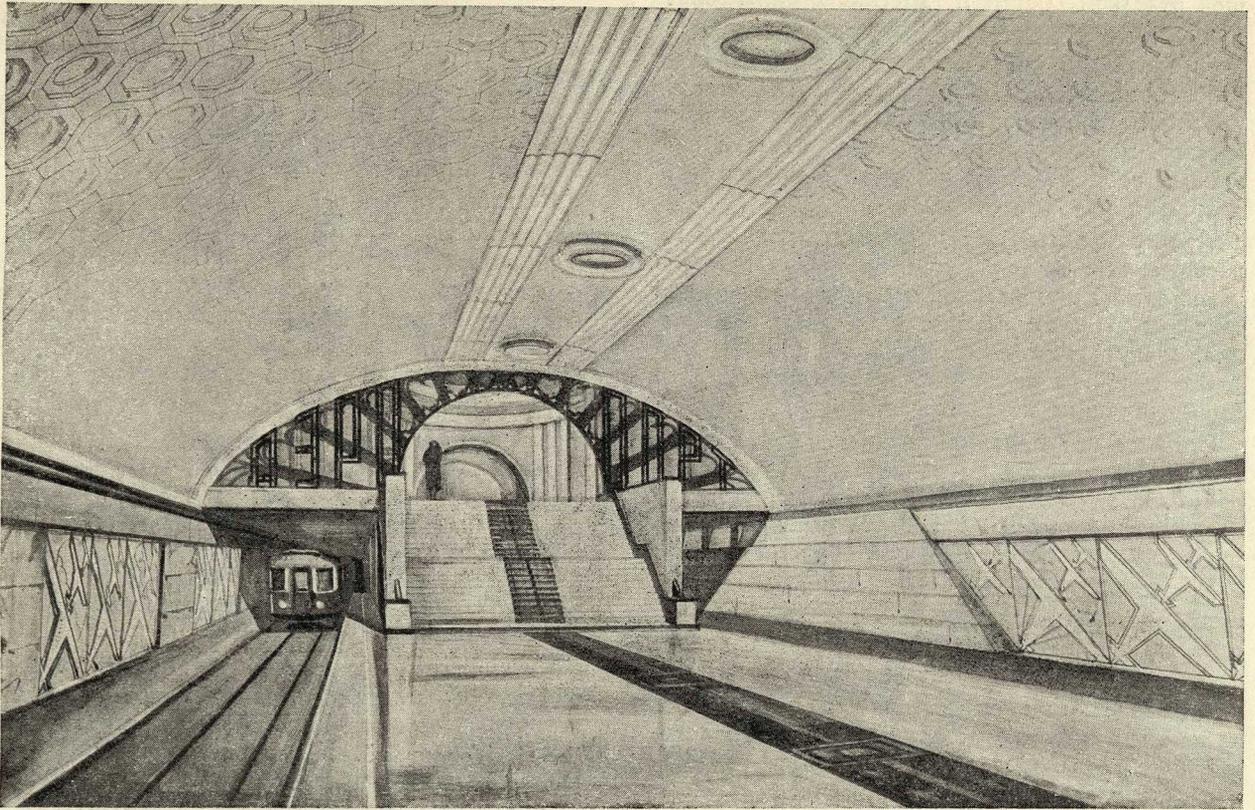


Рис. 16. Станция „Аэропорт“. Перспектива. Автор проекта оформления арх. Б. С. Виленский, соавтор арх. Д. В. Савицкий. Архитектурная мастерская НИИТЭ № 2.

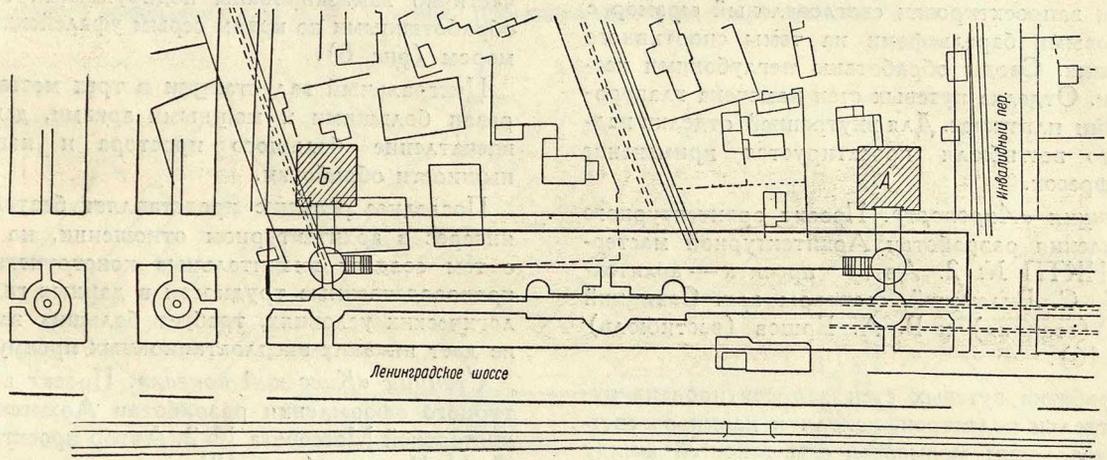


Рис. 17. Генеральный план.

турного оформления разработан Архитектурной мастерской № 3 Моссовета (арх. М. Ф. Львов) Конструктор — инж. А. Ф. Денищенко (рис. 2).

В целях создания впечатления большей легкости, автором применена обработка тяжелых конструктивных пилонов станции декоративными полуколоннами, а также обработка сводов кессонами. Для отделки пилонов, цоколей и стен наметен мрамор трех цветов, с преобладанием красного (шроша).

Станция автором в основном решена правильно. Вызывают некоторые возражения антаблемент предпилонных портиков и характер карниза

центрального зала. Нельзя согласиться также с применением мрамора для облицовки путевых стен.

Станция «Триумфальная пл.». Проект архитектурного оформления разработан Архитектурной мастерской Метростроя. Автор проекта — арх. С. М. Кравец, конструктор — инж. Н. И. Ушаков (рис. 10).

Оформление конструкций станций предложено автором в виде продольных аркад, обработанных в духе итальянского Ренессанса, с богатой профилировкой колонн, лепными украшениями, фресковой росписью сводов и соответствующую

щей отделкой люстр и других осветительных приборов.

Для отделки колонн намечен мрамор двух цветов: красного и светло-серого. Для отделки граненой поверхности путевых стен намечен светлый марблит. Для внутренней отделки надземных вестибюлей проектируется мрамор (колонны) и марблит (стены).

Проект представляет попытку «театрализовать» архитектуру станции, учитывая расположение ее на Триумфальной площади, насыщенной театрами. Проект вызывает серьезные возражения. Общий тон архитектуры станции — боярско-теремной никак не отвечает характеру такого сооружения как метро Красной столицы.

*Станция «Белорусский вокзал».* Проект архитектурного оформления разработан Архитектурной мастерской Метростроя. Авторы проекта — арх. Н. Н. Андриканис и Н. А. Быкова. Конструктор — инж. В. Н. Дмитриев (рис. 12).

Массивные формы пилонов станции облегчены путем вертикального членения, с устройством полукруглых неглубоких ниш. Обработка сводов запроектирована неглубокими кессонами.

Для отделки пилонов станции и стен вестибюля намечен розовый уральский мрамор и бронзовые барельефы. Отделка путевых стен запроектирована глазурованными плитками.

*Станция «Стадион Динамо».* Проект архитектурного оформления разработан Архитектурной мастерской Метростроя. Авторы проекта — арх. Лихтенберг и Ю. А. Ревковский. Конструктор — инж. Е. М. Гринзайд (рис. 14).

Для отделки конструктивных металлических колонн запроектирован светлозеленый мрамор с бронзовыми барельефами на темы спортивного движения. Своды обработаны неглубокими кессонами. Отделка путевых стен намечена глазурованными плитками. Для внутренней отделки надземного вестибюля проектируется применение фото-фресок.

*Станция «Аэропорт».* Проект архитектурного оформления разработан Архитектурной мастерской НКТП № 2. Автор проекта — архитектор Б. С. Виленский, соавторы арх. Савицкий Д. Б. (станция) и В. А. Ершов (вестибюль) (рис. 16).

Обработка путевых стен запроектирована путем отделки пилястров, цоколя и карнизов светлым уральским мрамором, а плоскостей между пилястрами в виде витражей, освещаемых изнутри. Потолок обработан неглубокими кессонами. В орнаментах использованы темы авиации.

Для внутренней отделки надземного вестибюля намечен белый и розовый мрамор (колонны и стены), а для отделки фасадов гранит и терразит.

Станция представляет интересное решение, дающее впечатление необходимой воздушности всего сооружения. Обращает на себя внимание неувязка архитектуры вестибюля и станции, решенных в совершенно различных стилях.

*Станция «Пл. Революции».* Проект архитектурного оформления разработан Архитектурной мастерской Моссовета № 3. Автор проекта — арх. А. Н. Душкин. Конструктор — инж. Н. М. Комаров (рис. 6).

Массивные пилоны станции оформлены в виде аркад с обработкой углов пилонов монументальными барельефами на темы революционного движения.

Для отделки цоколя пилонов намечен лабрадор, для арочных наличников серый и красный мрамор, а для путевых стен фарфоровые плитки.

Решение станции «Пл. Революции», предложенное арх. Душкиным, представляет собою интересный архитектурный прием. Примененные автором арки создают, благодаря своему ритму, впечатление большой цельности. Вместе с тем правильно примененное освещение создает необходимое облегчение верхней части конструкций.

По этой же станции представлен второй проект арх. Г. Т. Крутиковым (рис. 4). Этот проект также представляет интерес. Вызывает однако возражение ничем не оправданная форма боковых проемов (проходов). Кроме того, в условиях эксплуатации подземных сооружений (при возможном проникновении влаги) применение больших поверхностей в живописи является весьма нежелательным.

*Станция «Курский вокзал».* Проект архитектурного оформления разработан проектной мастерской Моссовета № 2. Автор проекта — арх. Л. С. Теплицкий. Конструктор — инж. Н. М. Комаров.

Автором проделана большая творческая работа и представлено два варианта архитектурного оформления станции: по первому варианту пилоны обработаны плоскими мраморными пилястрами с неглубокими нишами, своды кессонированы (рис. 7). По второму варианту пилоны частично замаскированы подпружными арками, обработанными по краям серым уфалейским мрамором (рис. 8).

Центральный зал станции в трех местах прорезан большими и мощными арками, дающими впечатление большого простора и известной пышности обработки.

Последнее решение представляет безусловный интерес в архитектурном отношении, но вместе с тем создает значительные конструктивные и производственные трудности в данных гидрогеологических условиях, требует больших затрат и не дает никаких эксплуатационных преимуществ.

*Станция «Киевский вокзал».* Проект архитектурного оформления разработан Архитектурной мастерской Моссовета № 2. Автор проекта — арх. Д. Н. Чечулин (рис. 18).

Станция запроектирована с плоским перекрытием, опирающимся на два ряда круглых колонн. В обработке широко применен фарфор и фаянс как для покрытия стен, так и для отделки колонн и капителей. Базы колонн и путевых пилястров обработаны красным мрамором.

Архитектура станции имеет излишне пышный характер. Для станции метро желательно более строгое решение.

Проделанная авторами-архитекторами большая творческая работа, несмотря на ряд отдельных недостатков, в целом представляет собою чрезвычайно ценный материал, который в значительной своей части может быть принят за основу при дальнейшей проработке архитектурного оформления станций и вестибюлей метро 2-й очереди.

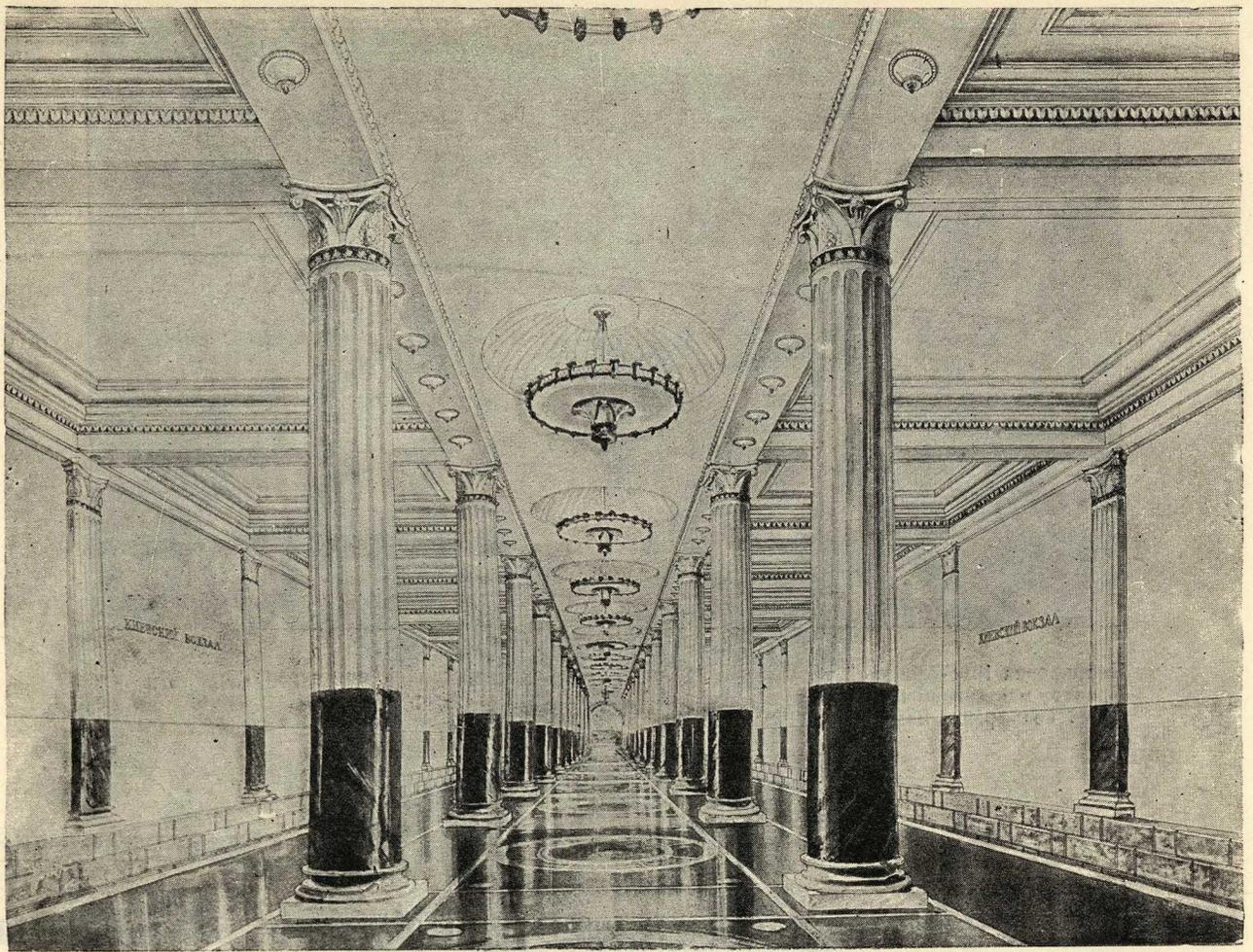


Рис. 18. Станция „Киевский вокзал“. Перспектива.  
 Автор проекта оформления арх. Д. Н. Чечулин. Проектная мастерская Моссовета № 2.

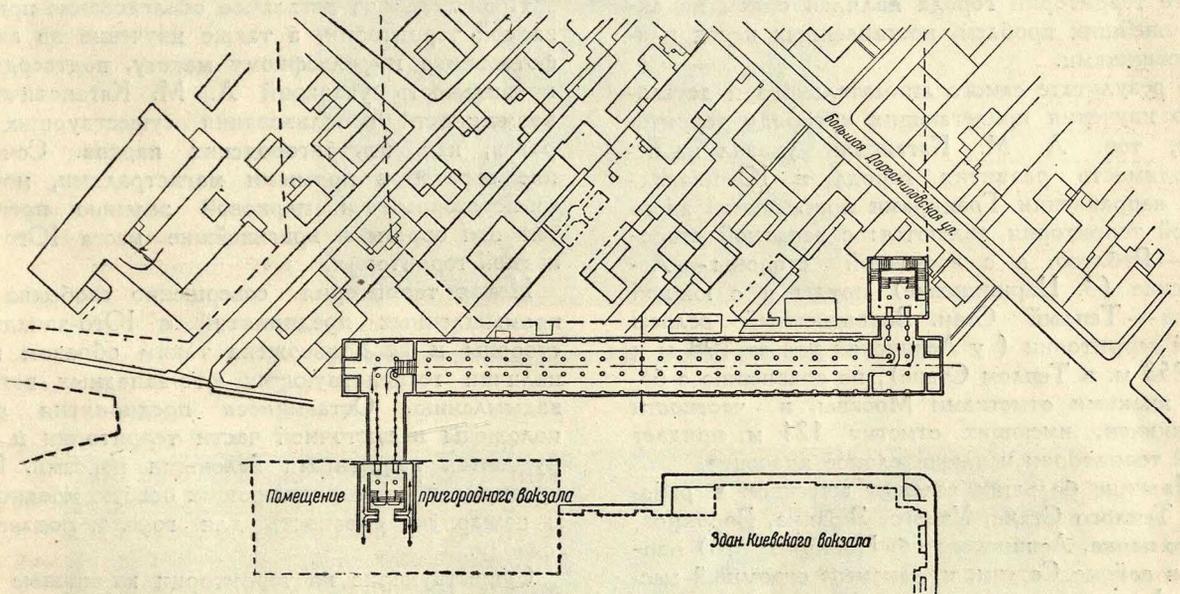


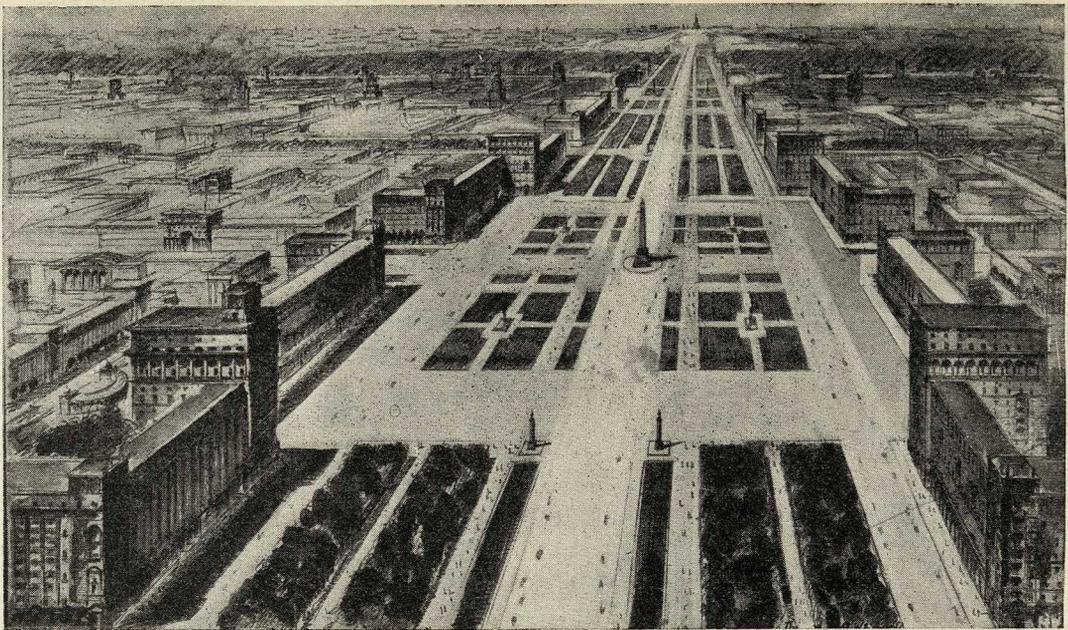
Рис. 19. Генеральный план.

\*\*

Разработанный проект 2-й очереди метро был детально рассмотрен специальной экспертной комиссией под председательством тов. Гинзбурга С. З. В работе комиссии участвовало свыше 200 крупнейших специалистов.

Проведенная экспертизой большая работа по рассмотрению технического проекта и уже имею-

щиеся предварительные заключения комиссии подтверждают правильность всех основных положений проекта и дают основание считать, что вторая очередь Московского метрополитена займет достойное место в великом сталинском плане реконструкции гор. Москвы, а архитектурное оформление станций и вестибюлей метро отобразит величие и красоту социалистической эпохи.



Планировка Юго-Западной территории Москвы. Перспектива главной магистрали. Проект мастерской по планировке центра. Руководители акад. арх. Шуко и проф. Гельфрейх. Зам. арх. Кириллов.

А. М. ЗАСЛАВСКИЙ

## Юго - Запад — новая территория Москвы

При разработке генерального проекта планировки Москвы, вопрос о расселении населения и росте территории города являлся одной из актуальнейших проблем, поставленных перед планировщиками.

В результате самого внимательного и детального изучения прилегающих к городу территорий, тов. А. М. Каганович указал на необходимость развития города в Юго-западном направлении. Границами прирезанной здесь новой территории являются: с западной стороны — Рублево, а с восточной стороны — Ленинские (б. Царицинские) пруды и с южной части — Теплый Стан. Возвышенный рельеф этой территории (у Ленинских гор от 198 м и до 253 м. в Теплом Стане), по сравнению с более низкими отметками Москвы, в частности Лужников, имеющих отметку 121 м, придает этой территории исключительное значение.

Наличие больших зеленых массивов в районах Теплового Стана, Узкого, Зюзина, Воронцовского парка, Ленинского (б. Царицинского) парка, в районе Сетуни, и, наконец, огромный массив Ленинских гор, спускающихся величественным амфитеатром к реке, а также возможность создания ландшафтов в различных частях, с учетом существующей зелени, и богато открывающиеся перспективы, увеличивают художественное и архитектурное значение этой территории.

Возможность увеличения водоемов реки Сетуни и обводнения ряда небольших речек: Фильки, Кровянки, Чертановки и др., а также создания ряда искусственных бассейнов и частичное обводнение имеющихся оврагов, — все это

позволяет изменить водный баланс этой территории.

Произведенное детальное обследование прирезанной территории, а также изучение по аэрофотосъемке и рельефному макету, подтвердили правильность указаний А. М. Кагановича о возможности использования существующих оврагов, как внутригородских парков. Сочетание оврагов с прямыми магистралями, мостами-переходами и парковой зеленью превратит эти овраги в красивейшие места Юго-западной территории.

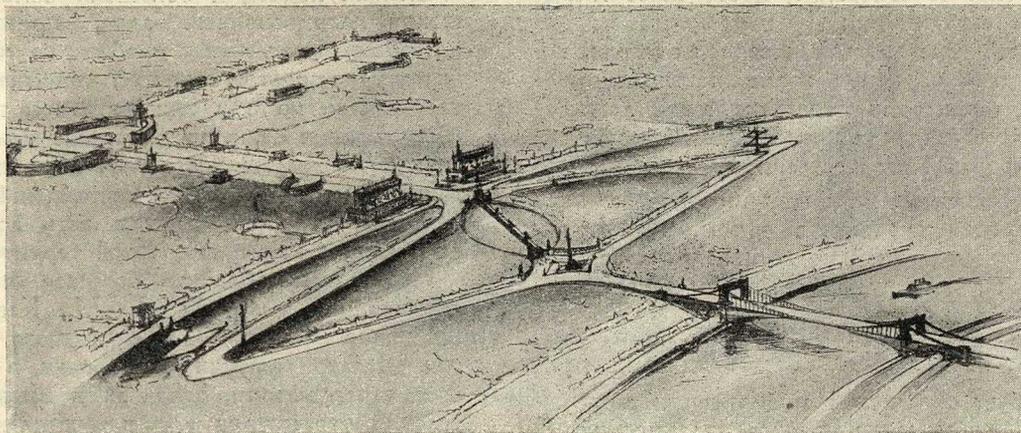
Новая территория совершенно свободна от промышленных предприятий с Юго-западной стороны и не подвержена таким образом при наличии господствующих юго-западных ветров задымлению. Остающиеся предприятия расположены в восточной части территории и окружаются защитными зелеными поясами. Ряд предприятий, представляющих особую вредность и пожарную опасность для города, подлежит выводу.

Существующие на территории кирпичные заводы постепенно будут выводиться, а до этого будут максимально использованы для предстоящего жилищного строительства.

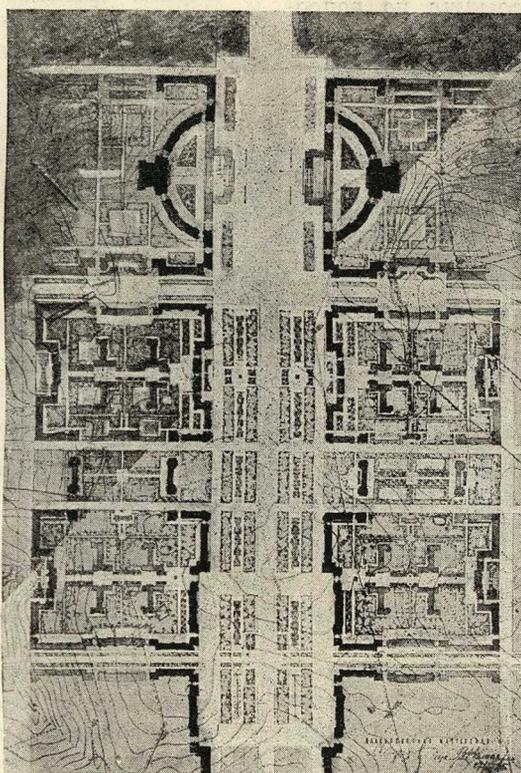
На последнем заседании Арплана А. М. Каганович поставил перед московской организацией актуальную и реальную задачу приступить в 1936 году к освоению Юго-западной территории и начать на ней жилищное строительство.

Наряду с большой программой жилищного строительства, осуществляемого в Москве и в первую очередь по набережным города, намеча-

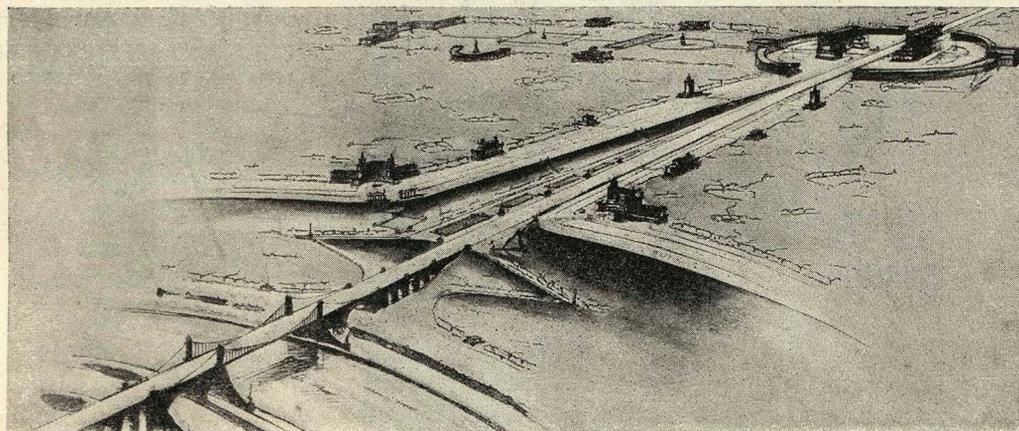
Планировка Юго-Западной территории Москвы. Проект мастерской по планировке Центра.  
Руководители акад. арх. Щуко и проф. Гельфрейх. Зам. арх. Кириллов.



Переход Москва-реки (вариант).



Генеральный план застройки первой очереди.



Переход Москва-реки (вариант).

ется осуществление нескольких десятков жилых домов на этой территории.

Творческое соревнование, проведенное между крупными московскими архитекторами по архитектурной идее застройки первой очереди, показало, какие огромные возможности открывает новая территория перед советской архитектурой в деле создания прекрасных образцов архитектуры нашей величественной эпохи.

Уже сейчас перед московскими организациями стоит практическая задача о том, чтобы приступить к немедленной подготовке канализации, водопровода, теплофикации и газоснабжения новой территории.

Поставленная перед московскими организациями задача начала освоения территории в 1936 году требует творческой мобилизации архитекторов на составление проекта планировки. К этой работе уже привлечен целый ряд организаций, институтов и специалисты различных отраслей городского хозяйства.

Прошедшая недавно конференция по вопросам геологии этой территории поставила целый ряд принципиальных вопросов перед геологами и гидрологами, связанных с освоением этой новой территории и особенно по исследованию оползневых явлений Ленинских гор.

Основные идеи, которые положены в разработку генерального проекта планировки Юго-запада, даны на одном из последних заседаний Арплана т. Кагановича Л. М.

В основном эти указания заключаются в том, чтобы наряду с центральной магистралью, соединяющей Дворец Советов по прямому направлению через Лужники с центром Юго-западного района, использовать существующие основные магистрали, связывающие город с новой территорией и заняться пробивкой ряда новых направлений, в частности продолжением магистрали от Кропоткинской набережной, через мало застроенную территорию Хамовников и далее по направлению к Калужскому шоссе.

Все эти магистрали своим направлением открывают перспективы на Дворец Советов.

Центральная осевая магистраль предполагается широкой зеленой полосой, соединяющей зеленые массивы Теплого Стана с парком Ленинских гор.

Особое значение приобретают поперечная магистраль, которая соединит Рублевское шоссе с Каширским, и ряд полукольцевых направлений, задача которых связать радиальные магистрали между собой и с восточной и западной частями Москвы.

Особенности совершенно свободной от застройки территории и ее живописные условия создают возможность разработать такую совершенно новую систему планировки, которая от-

вечала бы всем современным требованиям социалистического города.

Смелый подход и большой размах в разрешении планировочных задач, принципиальная постановка ряда новых проблем не только в архитектурно-пространственной организации этой территории, но и в инженерном и техническом оборудовании ее, а также новые принципы организации жилых кварталов, возможность создания совершенно новых направлений и площадей,—все это должны нам дать архитекторы, работающие над планировкой территории.

Необходимо обратить большое внимание на реализацию указания Л. М. Кагановича о возможности наиболее свободного и творчески смелого решения планировки в отдельных частях территории, создавая в зависимости от условий территории ряд новых планировочных систем и локальных центров, органически увязанных с общей системой территории города.

Особо стоят перед планировщиками и инженерами транспортниками и дорожниками вопросы городского транспорта, продолжения метрополитенных линий, прокладки новых мостов, связывающих Лужники с Ленинскими горами, где исключительно велика разность отметок.

Вопросы вертикальной планировки этой территории, учитывая пересеченность местности в отдельных ее частях, необходимость создания нормальных уклонов для магистралей, недопущение частых пересечений на магистралях с организацией в наиболее ответственных пересечениях движения магистралей в 2 уровнях, являются также важнейшими проблемами в планировке этой территории.

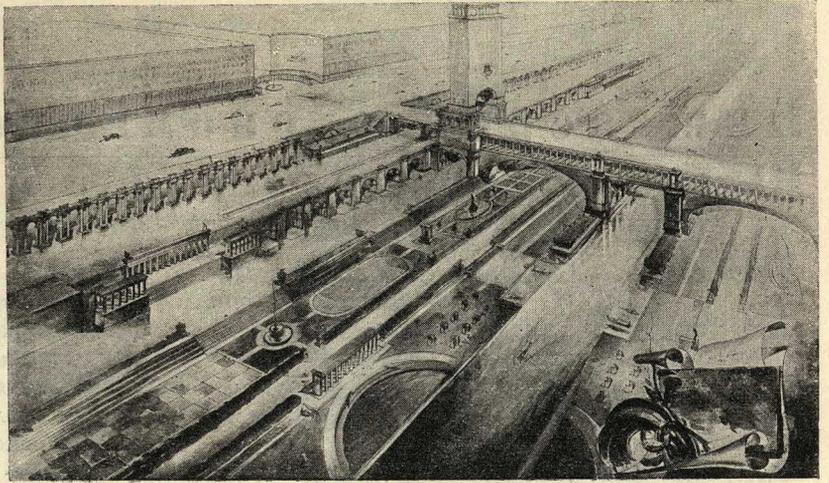
Совершенно особо стоит вопрос о реконструкции железнодорожного узла.

Решение ЦК ВКП(б) и СНК СССР о переносе Окружной жел. дор. ставит перед транспортниками и планировщиками вопрос о такой трассировке Окружной ж. д. или реконструкции железнодорожного узла на Юго-западе, которая не создавала бы в Юго-западной части города новых планировочных затруднений.

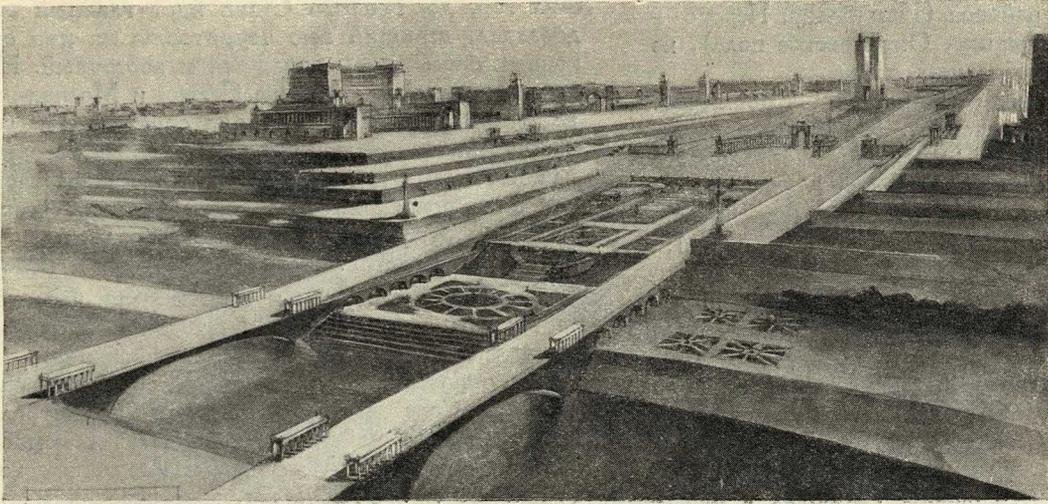
Рациональное размещение складов, гаражей, больниц и других культурно-бытовых и коммунальных учреждений является важнейшей и принципиальной задачей в организации этой новой части города.

Опрямленная напряженная работа, которая ведется над разрешением всех этих проблем специальной планировочной мастерской многочисленными архитекторами, инженерами, транспортниками, геологами, экономистами и т. д., руководство ею т. т. Л. М. Кагановича и Н. С. Хрущева — залог успешного создания в кратчайшие сроки новой лучшей части лучшего города в мире.

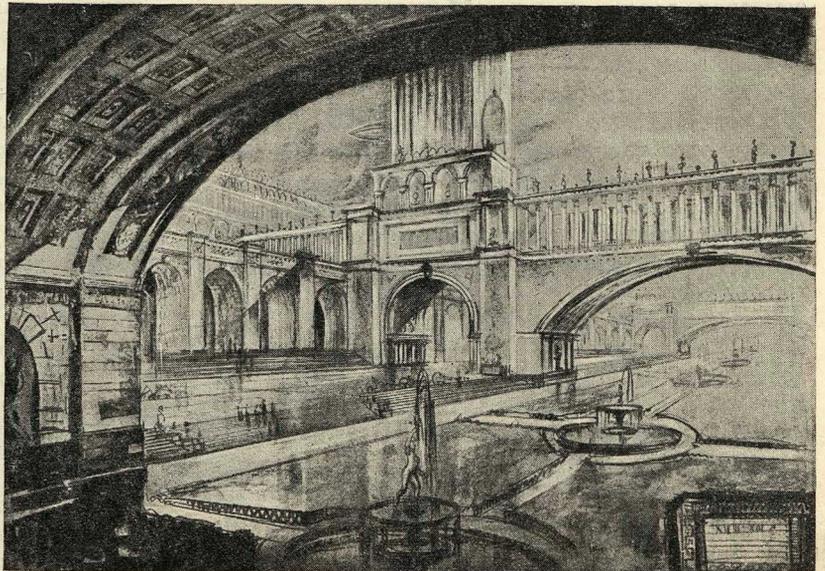
Планировка Юго-Западной территории Москвы. Проект 5-й проектной мастерской Моссовета. Руководитель, проф. Фридман.



Перспектива главной магистрали.



Переход Москва-реки.



Перспектива главной магистрали.

# Инженерно-экономические вопросы Юго-Западного района

СНК СССР и ЦК ВКП(б) в своем постановлении от 10/VII—1935 г. предложили при застройке города исходить из плотности заселения на гектар жилого квартала в 400 человек. При этих условиях в черте существующего города может быть расселено около 2,5 млн. человек. Следовательно для расселения остального населения (2,5 млн. чел.) должны были быть выбраны новые территории. Развитие Москвы на север было отвергнуто из-за недостаточно благоприятных санитарных условий и ввиду наличия в этом направлении уже сложившихся промышленных и населенных центров. В восточном и западном направлениях оказалось возможным вести дальнейшее освоение уже связанных с Москвой районов (Измайлово, Перово — Кусково, Текстильщики, Октябрьское поле), но в сравнительно небольших размерах.

Юго-западное направление, инициатором освоения которого является Л. М. Каганович, дает все предпосылки для создания образцового жилого района социалистической Москвы.

По генеральному плану в пределах Юго-западного района намечается расселить до 1,5 млн. человек. Незначительная в данное время его заселенность, высокое расположение, большое количество зелени, богатый рельеф и вполне удовлетворительное санитарное состояние — дают возможность и основание к размещению здесь строительства в крупных размерах уже с 1936 г.

По предварительным наброскам внешняя граница Юго-западного района (включая и парковое кольцо) проходит по территории Ленинского и Кунцевского районов через следующие пункты: Ленино, Чертаново, Узкое, Теплый Стан, Орлово, Марфино, Немчиновка и Екатериновка на Рублевском шоссе. Внутренней границей для проектирования понимается (идя с северо-запада на юго-восток) Москва-река от Серебряного бора до Шелепихи, Окружная железная дорога и опять Москва-река от 3-да им. Сталина до Борисова. Общая площадь в указанных границах около 19 тыс. га, из которых под лесом около 6 тыс. га.

В пределах очерченной территории следует отметить уже сложившиеся районы — Кунцево, Фили \*), Потылиху \*) и Ленино, в которых проживает около 90 тысяч человек. Кроме них на Юго-западной территории расположено до 60 мелких деревень с населением в 130—135 тысяч человек.

В Серебряном бору, с. Узком, с. Черемушках, Марфине, Вольинском, Мазилове и др. расположен ряд санаториев и домов отдыха. Находящиеся в пределах Юго-западного района промышленные предприятия размещены концентрированно, в основном в 3 пятнах — в Кунцеве, в Филях и в Котлах. Имеется 7 кирпичных заводов, которые разбросаны по всей территории.

Сельское хозяйство Юго-запада имеет в основном овощной характер. В Ленинском районе особенно развито садово-огородно-ягодное производство и молочное животноводство. Колхозными землями занято около 14 тыс. га и совхозами около 5 тысяч га. Под садами в Ленинском районе находится около 2 тыс. га, в Кунцевском — 300 га.

\*\*

Условия рельефа ставят перед планировкой района серьезнейшую задачу. Высотные отметки от р. Сетуни до Ленинских прудов колеблются от 115 до 243,6 м. У с. Теплый Стан отметка достигает 253,4 м. По линии от Ленинских гор, до Теплого Стана идет главный водораздел, делящий всю территорию на два основных бассейна — западный и восточный. На запад и восток — к реке Сетунь и Москва-реке территорию разрезают ряд оврагов. Эти условия делают вертикальную планировку серьезнейшим элементом проекта планировки. Основная планировочная ось района является естественным продолжением новой магистрали, идущей от Дворца Советов.

Технически сложным и еще не решенным является вопрос о мостах—переходах из Лужников на новую территорию. Напрашивающееся решение о постройке моста по трассе магистраль Дворца Советов — центральная магистраль Юго-западного района, осложняется огромной разницей уровней Лужников и Ленинских гор (около 80 м). Отсюда вытекает необходимость подхода от центра Москвы к Москва-реке эстакадой и выхода на правом берегу траншеей глубиной до 30 м, или тоннелем.

Геологические условия Ленинских гор в настоящее время изучаются. Техническая сторона вопроса вскоре будет ясна, экономическая же вызывает сомнения. Переход должен быть осуществлен, как минимум, для двухпутного движения рельсового транспорта, двух линий в каждую сторону автомобильного движения и пешеходов. Создание эстакады, моста и тоннеля общим протяжением свыше 3 км при сплошном 3% уклоне и при поперечном габарите в 20—25 м явится вряд ли целесообразным. Очевидно, более приемлемым окажется вариант перехода двумя мостами по обеим сторонам от основной оси, так как условия рельефа и развитие трасс позволяют выйти в этом случае на правом берегу значительно легче. Вопрос этот подлежит серьезному изучению и явится одной из коренных технических проблем планировки Юго-западной территории.

\*\*

Основным условием правильного решения планировки Юго-западного района является четкое зонирование его по отдельным видам использования. Под промышленностью здесь в настоящее время занято около тысячи га. Наиболее крупные и ценные предприятия собраны

Планировка Юго-Западной территории Москвы. Проект 7-й проектной мастерской Моссовета. Руководитель арх. Мельников.

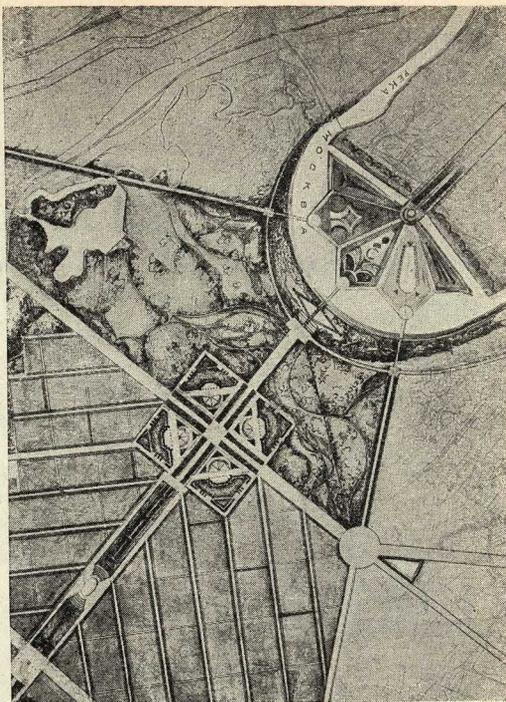
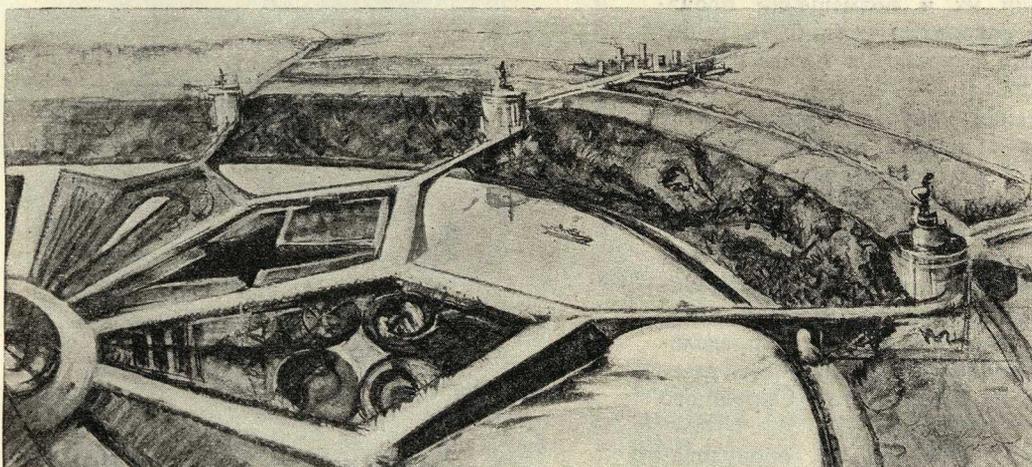
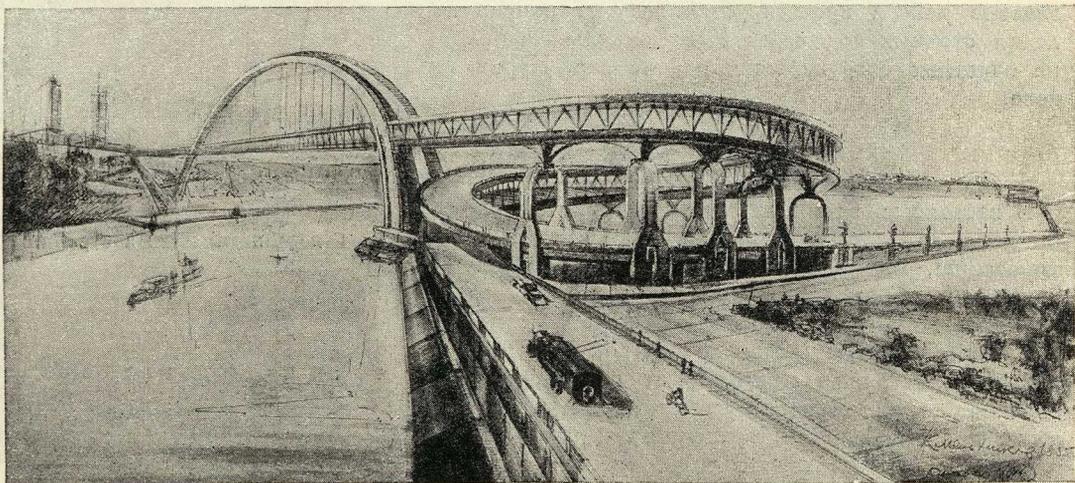


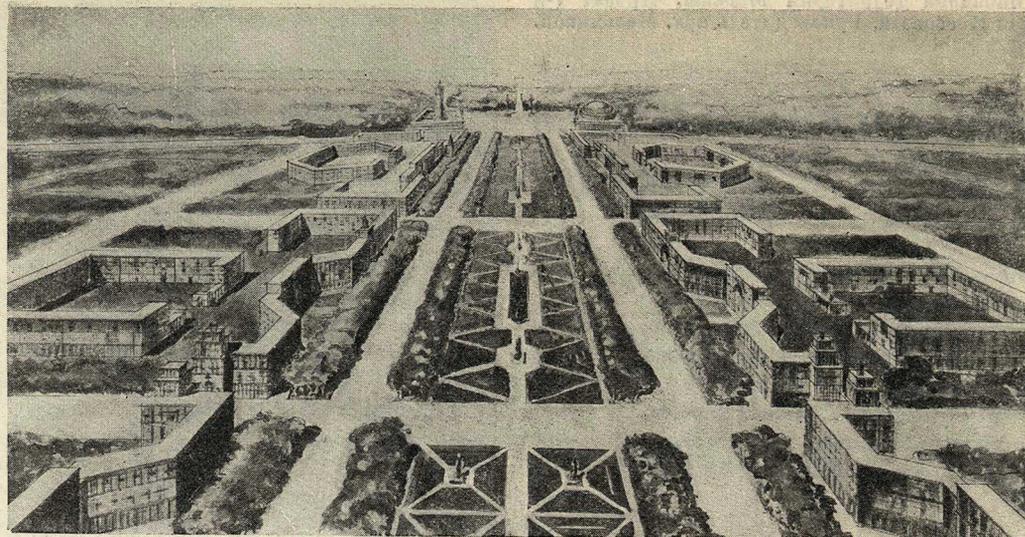
Схема планировки 1-й очереди.



Переход через Москва-реку.



Эскиз пандусного моста.



Планировка Юго-Западной территории Москвы. Проект 6-й проектной мастерской Моссовета. Руководитель проф. Колли.

Перспектива застройки первой очереди.

в 3 пятнах (Фили, Кунцево, Котлы) и должны быть сохранены в перспективе. Кирпичные же заводы, занимающие 650 га, нельзя оставить среди жилой застройки. Вопрос о постепенном свертывании их и возмещении производства в других районах, может быть решен только в результате разработки плана организации строительства.

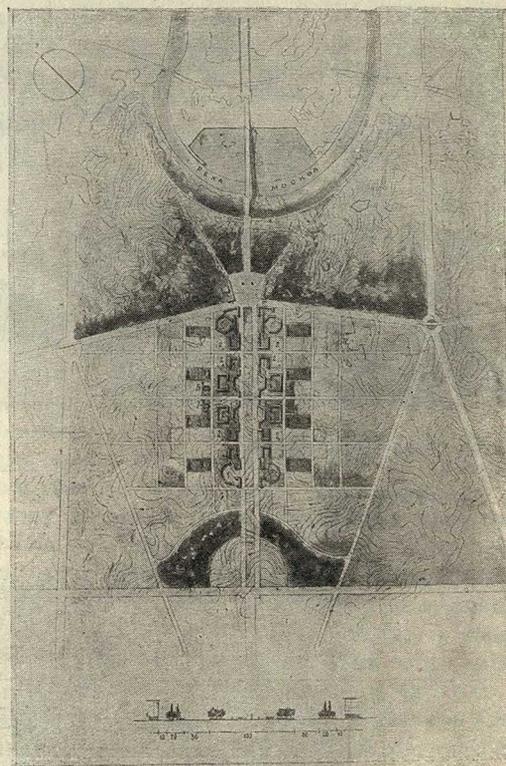
Окружная железная дорога отрезает этот район от Москвы и мешает созданию рациональной связи его с центром города. Вынос дороги предпринят постановлением ЦК и СНК от 10/VII—1935 года. На восток движение с дороги должно быть перенесено на Курскую или Саратовскую линию, на западе — на линии Западной или Балтийской дорог. Смыкание кольца должно будет произойти где-то за пределами Юго-западного района, возможно по трассе проектировавшегося среднего Окружного кольца.

Вопросы санитарно-технического оборудования Юго-западного района в настоящее время уже достаточно ясны. Водоснабжение может быть осуществлено в основном за счет подачи воды от Рублевской насосной станции и распределения ее через проектируемые резервуары у Теплового Стана, Тропарево и Зюзино. Канализование района проектируется за счет направления сточных вод через Юго-западный канал на очистные сооружения в районе дер. Курьяново.

\*\*

В настоящее время широко развернуты работы по дальнейшему изучению района, проектированию, планировке и проектированию инженерных сооружений. Ведется геологическое изучение территории. Обследуются зеленые насаждения, почвы, сельское хозяйство, сады, санитарное состояние, микроклимат района, современное состояние населенных мест и мест отдыха, промышленности, транспорта и т. д.

Ведется проектирование инженерного оборудования территории и социально-культурной организации района, разрабатывается план организации строительства. При этом вся работа



Генеральный план застройки первой очереди.

ведется в расчете на освоение района уже с 1936 года.

Проектирование Юго-западного района дело чрезвычайно сложное и большое, требующее включения в него всех отделов Московского Совета и ряда Наркоматов, с их научно-исследовательскими и проектными организациями.

Планировка Юго-Западной территории Москвы. Проект 3-й проектной мастерской Моссовета. Арх. Крутиков.

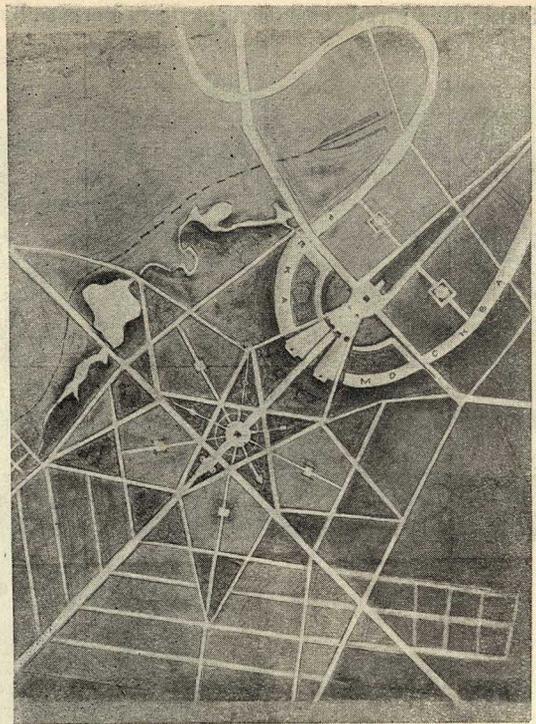


Схема планировки территории.

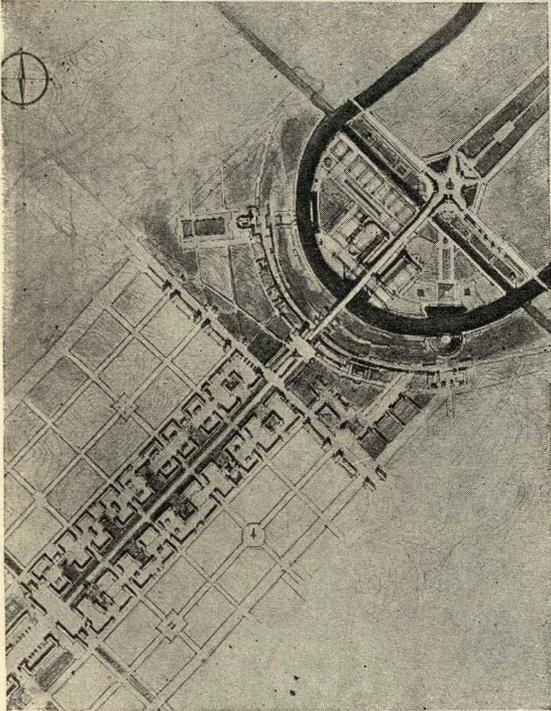
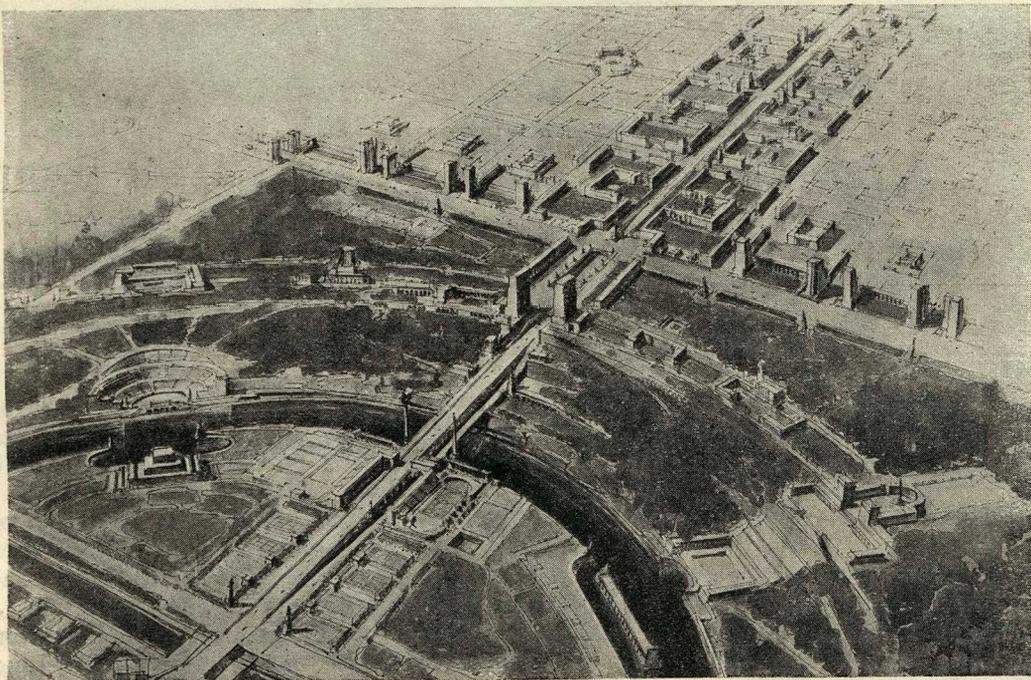
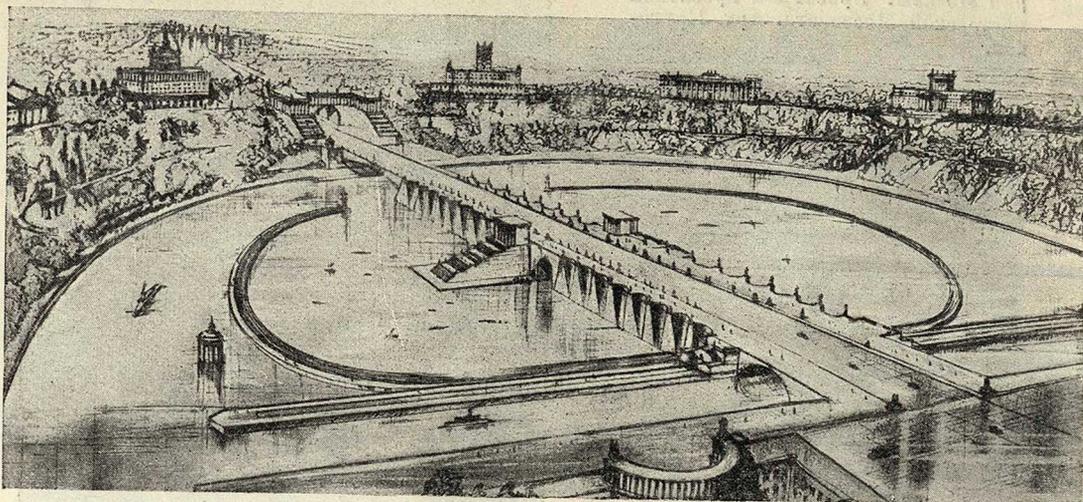


Схема планировки 1-й очереди.

Планировка Юго-Западной территории Москвы. Проект 3-й проектной мастерской Моссовета. Арх. Аркин, Мушинский.



Перспектива застройки 1-й очереди.



Переход Москва-реки.

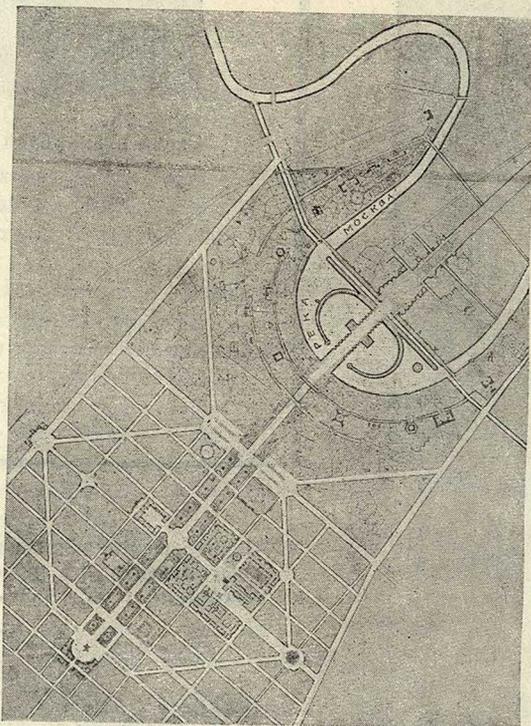


Схема планировки 1-й очереди.

С. Г. КОБЗАРЬ

## Как организовать транспорт Юго-Западной территории

Освоение Юго-западной территории и застройка первой очереди ее уже в 1936 году ставит ряд задач по рациональной организации транспорта, обеспечивающего регулярную и быструю связь населения этой территории с центром города.

В настоящее время к району проектируемой застройки 1-й очереди подходят два вида городского транспорта — трамвай и автобус. Из них основным является трамвай, линия которого проходит по территории будущей застройки от Калужской заставы до ф-ки Союзкино. Ав-

тобусные же маршруты проходят только по Калужскому шоссе, расположенному на восток застраиваемого участка на расстоянии от него 1,5 — 2,0 км.

Таким образом, в настоящее время эта территория с центром Москвы связана слабо. Непосредственно территория будущей застройки обслужена маршрутом № 35 (челнок), линия которого требует спрямления и смягчения уклонов. Направление по Калужской улице имеет довольно интенсивное движение, около 45 поездов в час.

Дальнейшие возможности усиления интенсивности движения по направлению Калужская застава — Октябрьская площадь, являются сравнительно ограниченными, так как даже существующие маршруты не в полной мере обслуживают потребности населения района.

Направление вдоль Бережковской набережной обладает еще более ограниченной пропускной способностью из-за того, что на участке от Бородинского моста до конечной петли у дер. Потылиха имеется один путь с разъездами. Указанное обстоятельство делает существующую пропускную способность этого направления в 11,7 поездов в час близкой к исчерпанию.

Автобусные маршруты, проходящие вблизи района застройки совпадают в основном с направлением трамвая по Калужской улице, и обслуживают они район также совершенно недостаточно.

При предполагаемом количестве населения в застройке 1-й очереди на 1936 г., обеспечивающем расселение 42.000 человек спрос на транспортные средства определится количеством трудовых поездок в максимальные утренние часы т. е.  $42.000 \times 0,7 = 29.000$  пассажиров, а принимая поправку на рабочих и служащих, места работы которых будут связаны с новым районом

Планировка Юго-Западной территории Москвы. Проект 3-й проектной мастерской Моссовета. Арх. Душкин.

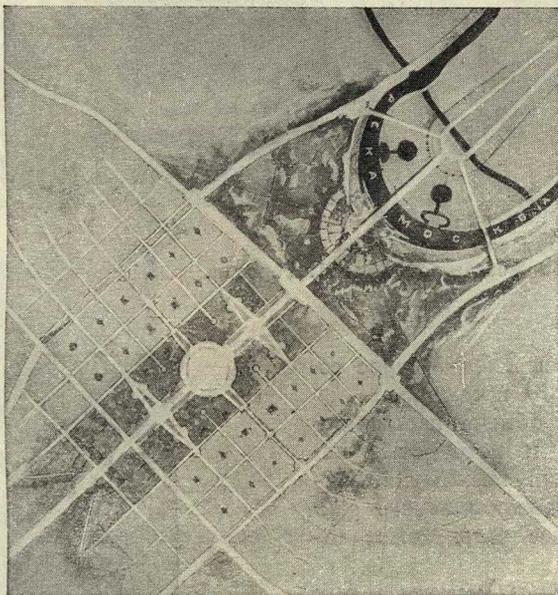
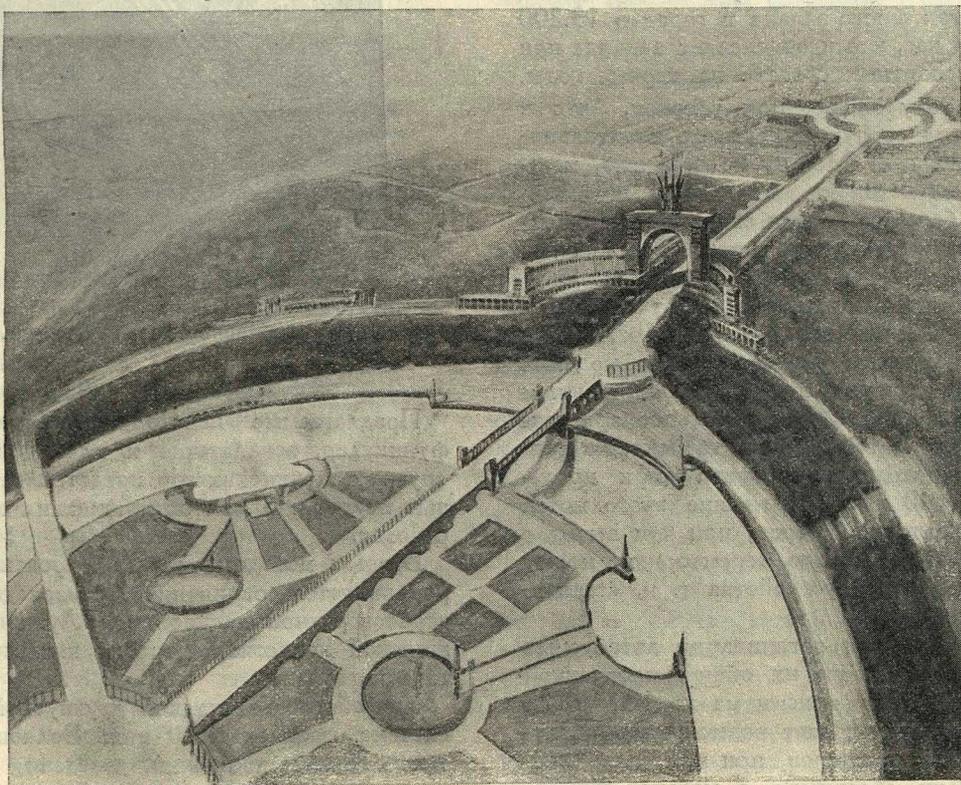
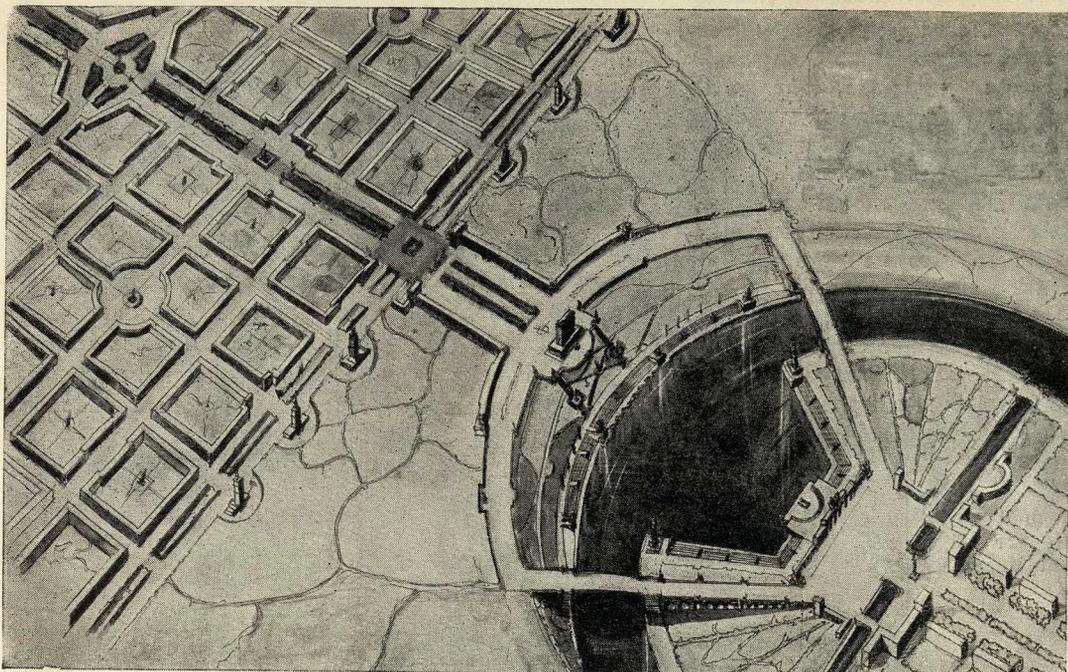


Схема планировки первой очереди.



Переход Москва-реки.



Перспектива застройки первой очереди.

**Планировка Юго-Западной территории Москвы.  
Проект 4-й проектной мастерской Моссовета. Арх. И. Голосов.**

и не потребуют перевозки, в 25% — спрос составит ориентировочно 22.000 пассажиров.

Для определения полного объема пассажиропотоков необходимо учесть и нетрудовые поездки, совпадающие с часами максимума. Отсюда общее количество пассажиров нового района в утренние максимальные часы может составить около 26.400 чел.

Принимая количество утренних максимальных часов в два (от 7 до 9 утра), с учетом начала работы на предприятиях с 8 часов, а в учреждениях с 9 до 10, мы получим возможный пассажиропоток с юго-запада в город в 13.200 пассажиров в час, что и определяет задание при расчете транспортных средств на первые годы.

Разрешить эту задачу при условии, что в ближайший год сооружение нового капитального моста через реку Москву не намечено, можно различными методами.

Возможна беспересадочная связь района с центром, с сооружением временного моста через реку.

При сооружении временного моста необходимо наиболее экономичное его расположение, с минимумом земляных работ при соблюдении требуемых подъемов. Вторым обязательным условием является удовлетворительное архитектурное решение и технические требования подмосковного судоходного габарита (при пролетах не более 40 м). Сооружение этого моста возможно в кратчайший срок, при чем выход с правого берега на новую территорию может быть обеспечен путем устройства т. н. «серпантин».

Такое решение при организации автобусных маршрутов и доведении их общей пропускной способности в часы максимума до 120-ти 28 местных машин в час даст возможность обслужить до 3500 пассажиров, при чем связь района может быть обеспечена с любыми пунктами города без пересадок.

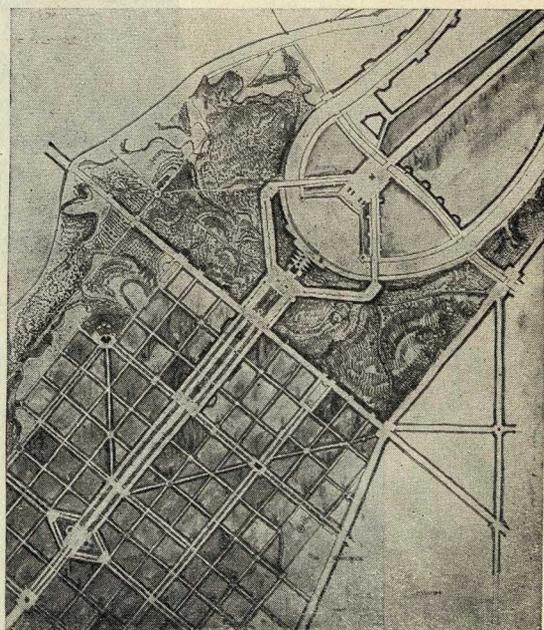
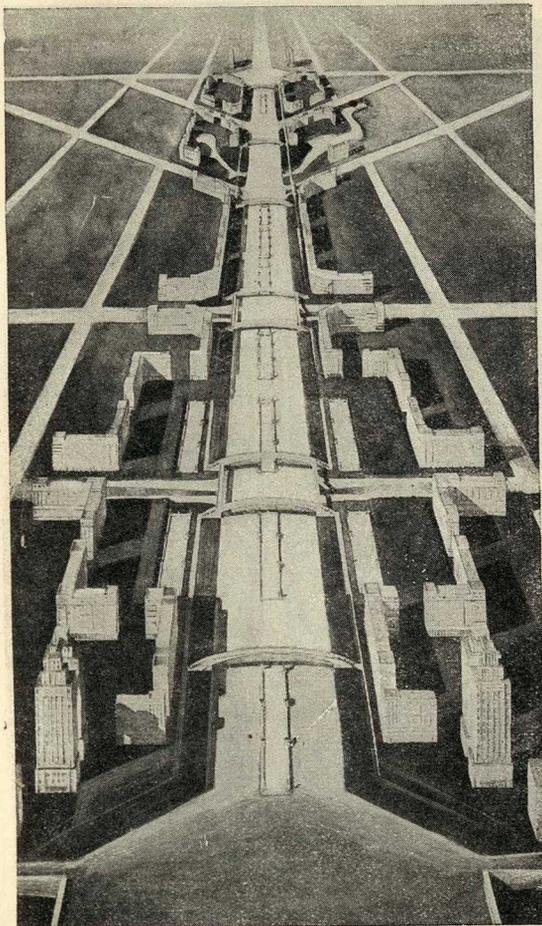


Схема планировки первой очереди.

Предлагаемые некоторыми транспортниками фуникулер, эскалаторы и т. п. для подъема и спуска с Ленинских гор представляет существенные неудобства для обслуживания пассажироперевозок.

Вторым методом транспортирования пассажиров является соединение Юго-западного района первоочередной застройки с Лужниками пассажирской подвесной дорогой канатного или эстакадного типа.

Устройство эстакадной двухпутной дороги, по системе, предложенной инж. Волковским К. К., при круговом движении, доведения емкости пассажирского вагона до 80 чел. и организации движения 3 вагонных поездов с интервалом



Перспектива главной магистрали.

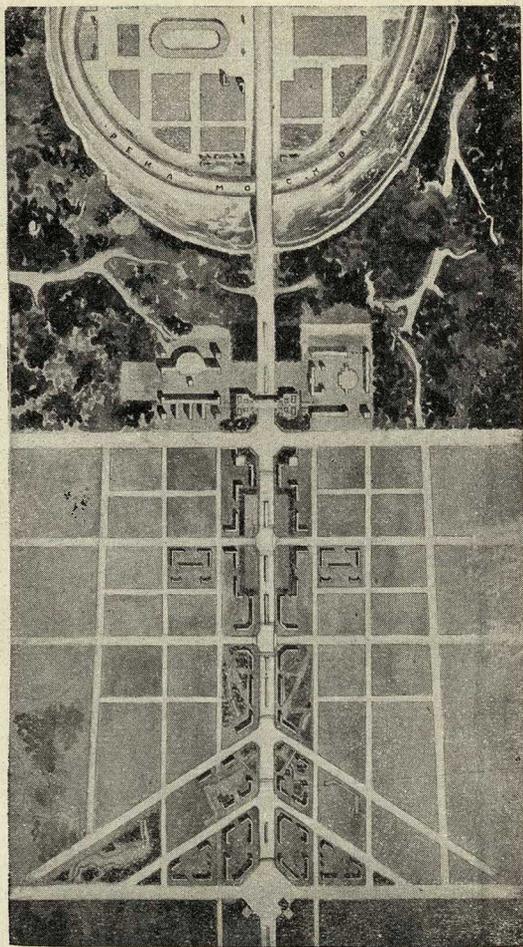


Схема планировки 1-й очереди.

**Планировка Юго-Западной территории Москвы. Проект худ. Стенберг.**

через 1,5 — 2 минуты — требует сооружения временного моста через реку Москву. Провозоспособность по этому варианту определится в 9 600 пассажиров в час.

Предлагаемый вариант может рассматриваться как возможный. Он отличается конструктивной разработанностью, невысокой строительной стоимостью (100 — 150 тыс. руб. с подвижным составом). Но он требует серьезной проработки с точки зрения архитектурного оформления. Во всяком случае, вариант представляет несомненный интерес, как временная мера.

Устройство плавучей переправы (типа паромов) через реку Москву в месте пересечения ее проектируемой магистрали нецелесообразно из-за ее низкой пропускной способности и сезонности использования.

В качестве варианта, не требующего сооружения временного моста через реку, может быть предложено устройство канатной дороги.

Осуществленные типы пассажирских канатных дорог имеют реверсивное (маятниковое) движение и обладают весьма низкой пропускной способностью до 350 человек в час, которая может быть удвоена за счет технических усовершенствований существующего типа. Значительное увеличение пропускной способности канатных дорог может быть достигнуто путем придания дороге, вместо маятникового, кругового движения, изменения конструкции, увеличения емкости подвижного состава до 40 — 50 человек и совершенного изменения тягового оборудования.

Осуществление такого типа дороги с производительностью 5.000 — 6.000 пассажиров в час считается принципиально возможным, однако, оно требует еще серьезной теоретической и экспериментальной проработки.

Новый тип этой дороги предложен инж. Вигдоревичем. Стоимость 1 км линии определена в 750 тыс. руб., а стоимость подвижного состава для обслуживания намечаемого пассажирооборота 1 млн. руб.

Наконец, для использования существующих направлений необходимы следующие мероприятия: смягчить профиль и уложить второй путь по линии трамвая маршрута № 35 от села Воробьева до ф-ки Союзкино; построить новую трамвайную двухпутную линию от конечной петли у дер. Потылиха до ф-ки Союзкино; уложить второй путь по Бережковской набережной от Бородинского моста до Потылихи со сносом трех двухэтажных домов по Бережковской набережной; построить новые двухпутные трамвайные линии по новым проездам Юго-западной территории; довести пропускную способность указанных линий до 60 поездов в час.

Указанные мероприятия при средней емкости поездов с 170 чел. позволят обслужить 10.000 пассажиров в час, при условии повышения интенсивности существующих маршрутов до 60 поездов в час по каждому направлению. Остальную часть пассажиров можно будет вывезти двумя автобусными маршрутами, при условии доведения их пропускной способности до 60 машин в час.

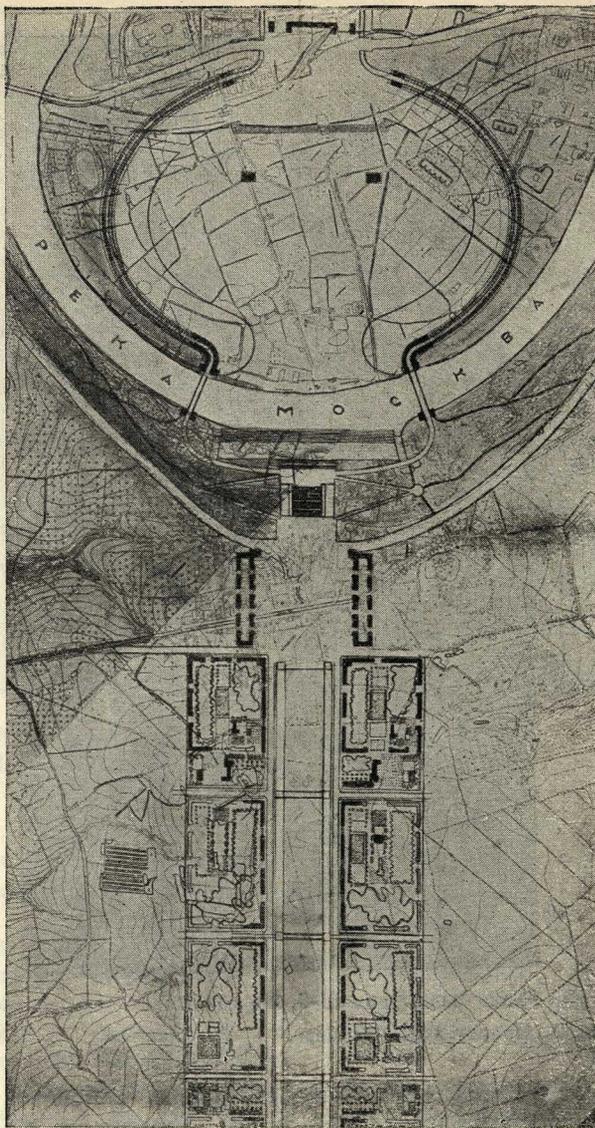


Схема планировки 1-й очереди.  
Арх. Ладовский.

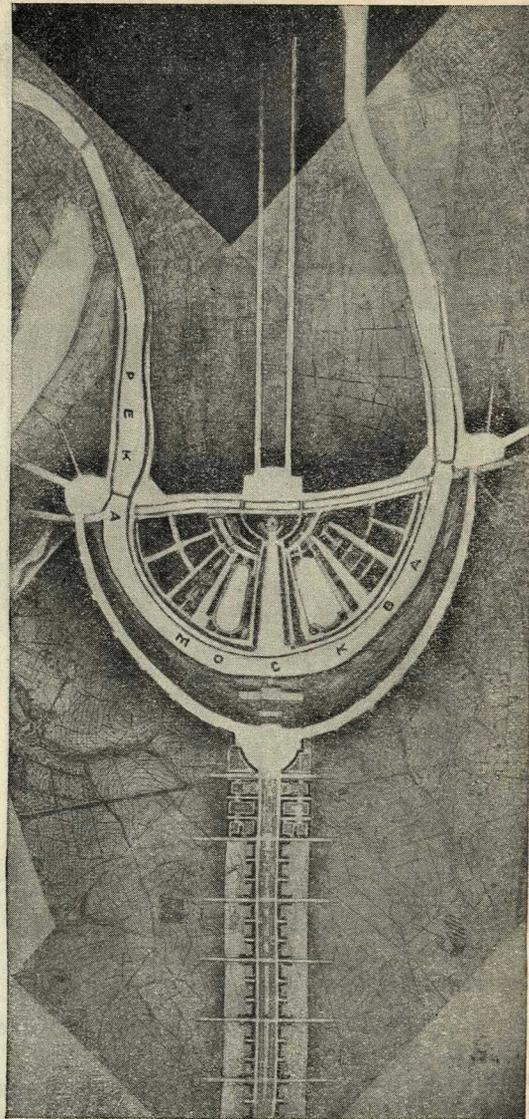
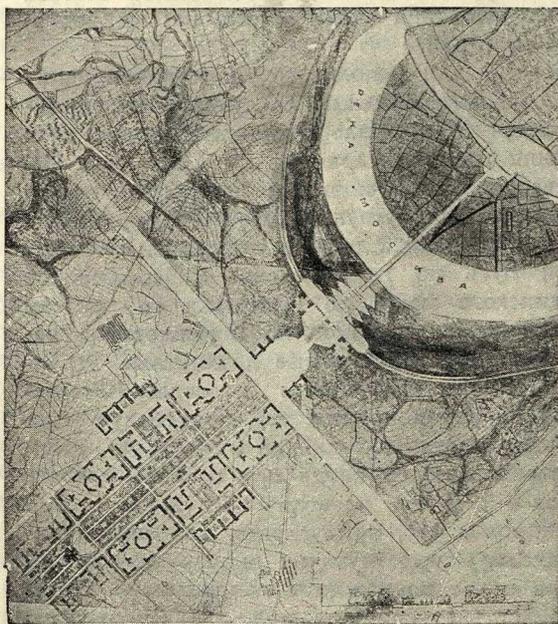


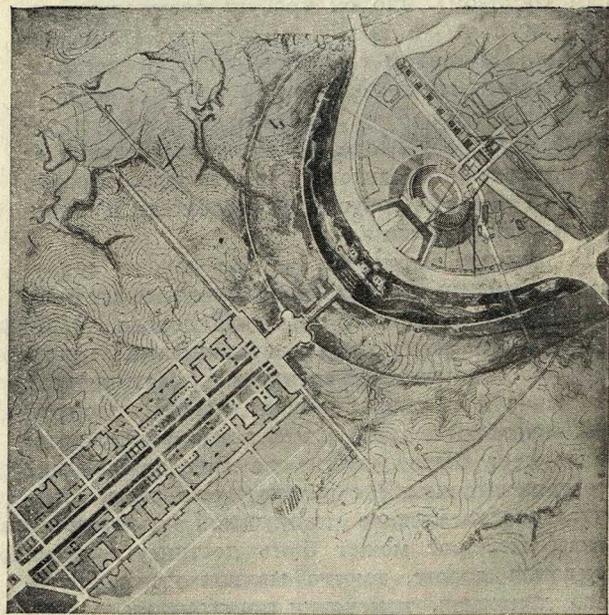
Схема планировки 1-й очереди.  
Арх. Меделев.

Планировка Юго-Западной территории. Проекты 5-й планировочной мастерской Моссовета.



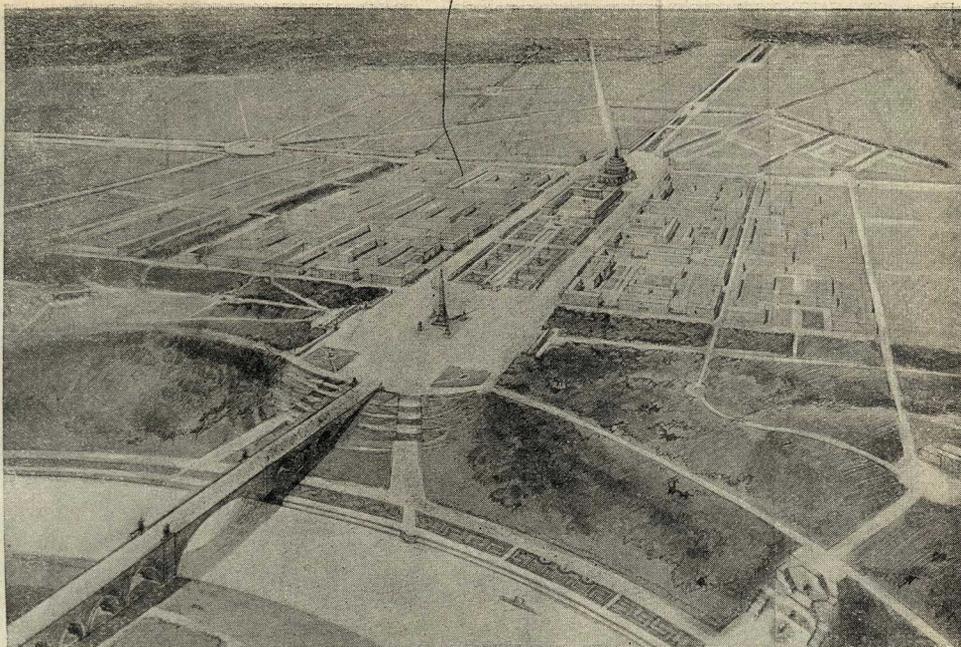
40 1-ый вариант

Планировка Юго-Западной территории Москвы. Проект 9-й планировочной мастерской Моссовета. Руководитель арх. Бабуров. Зам. арх. Шквариков.



2-ой вариант

Планировка Юго-Западной территории Москвы. Проект 8-й планировочной мастерской Моссовета (набережных Москва-реки). Руководитель арх. Мешков. Зам. руководителя арх. Тизенберг.



Переход Москва-реки.

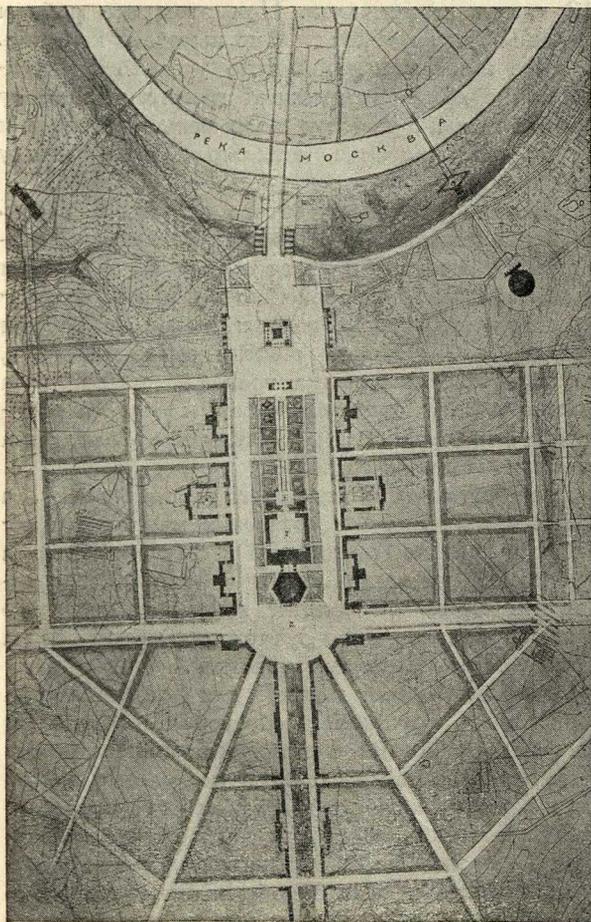


Схема планировки 1-й очереди.

Помещенные выше проекты планировки Юго-Западной территории Москвы представляют работы, выполненные в порядке привлечения всех архитектурных мастерских Моссовета к разработке основной идеи планировки. Публикуемые проекты представляют собою первоначальные эскизы. Они содержат в себе ряд интересных мыслей. Однако, все они грешат рядом существенных недостатков. Почти все авторы решили только центральную магистраль территории, не давая плана всего района. Большинство авторов при проектировании не считались с имеющимися зелеными массивами, с рельефом местности. В некоторых проектах ясно чувствуется абстрактный, отвлеченный подход к вопросу. Нелепо, например, проектировать целую сеть каналов по улицам на высоте чуть ли не в 100 м. над уровнем реки, в местах, где своей воды нет; совершенно неприемлемы профили главной магистрали, доведенные некоторыми авторами до 500 м.; очень сложен и дорог переход Москва-реки мостом на 70-метровой высоте, вызывающим постройку дамбы длиной 600 м.

По созданию Моссоветом специальной мастерской по планировке Юго-Западной территории под руководством арх. Л. О. Бумажного, вся дальнейшая проектная работа была передана ей. Эта мастерская уже разработала ценные материалы. Сделано 7 схем планировки различных вариантов плана, макет в масштабе 1 : 5000, макет в масштабе 1 : 10000.

Основной упор мастерская сделала на решении выходов двух главных магистралей в центр города, на нахождение основных центров территории. После того, как был решен скелет плана района было приступлено к планировке сети улиц. На основе всей работы был найден участок для застройки 1-ой очереди. Для этого участка, в настоящее время, уже разработано 8 проектов застройки следующими мастерскими: мастерской Юго-Западной территории (два варианта); проектными мастерскими Моссовета №№ 2, 3, 4, 5, 6, 10 и 11.

В одном из ближайших №№ «Строительства Москвы» эти проекты будут опубликованы.

Редакция



Секретарь МК ВКП(б) тов. Н. С. Хрущев—осматривает ход работ по строительству набережных.

Проф. А. Е. СТРАМЕНТОВ

## Набережные в Москве и за рубежом

Планом работ 1935 года было предусмотрено строительство в столице 18 км гранитных набережных, из которых 12 км строятся по берегам реки Москвы, а 6 км были распределены между Яузой, на которой облицовывается участок от Устьинского до Высокояузского моста и Обводным каналом. Яуза одновременно с устройством набережной расширяется до 25 м вместо существовавшего русла в 14—16 м.

Строительство набережных, развернувшееся у нас с 1933 г. для Москвы является новым делом и представляет значительную сложность главным образом потому, что берега р. Москвы образованы путем насыпки на них разных грунтов, размывающихся во время весенних и осенних паводков.

В 90-х годах в Москве было построено всего около 4-х км набережных в пределах города (Кремлевская, Москворецкая, Софийская, Раушская и Кропоткинская). Из 38 км набережных р. Москвы, которые должны быть покрыты гранитом — за 1933—34 г. построено, примерно, 7,5 км. и в текущем году должно быть построено 18 км.

В качестве основной конструкции набережных МК ВКП(б) и Моссоветом была принята откосная стенка из гранитных плит с постановкой гранитного парапета. Высота гранитной стенки колеблется в пределах от 7 до 9 м. В текущем году на некоторых набережных будут установлены художественно оформленные металлические литые решетки с гранитными тумбами. В частности, такие решетки будут поставлены на Яузе и Обводном канале.

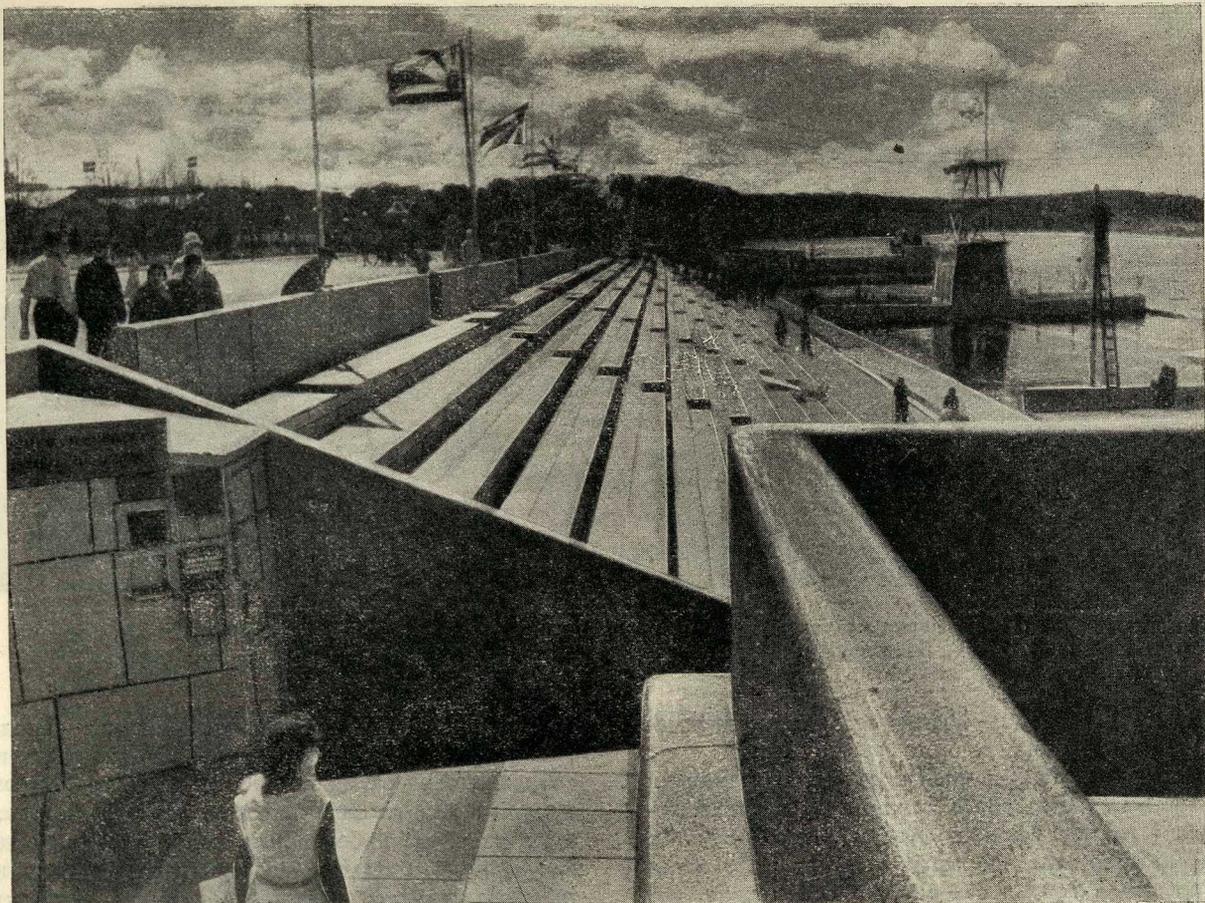
О грандиозности программы 1935 г. могут дать некоторое представление следующие цифры: требуется произвести свыше 600.000 м<sup>3</sup>. земля-

ных работ, уложить 65.000 м<sup>3</sup>. железобетона, уложить 125.000 м<sup>2</sup>. гранитных плит, построить 12 сходов и причалов. При этом все работы должны быть исключительно высокого качества. Особое внимание необходимо уделить архитектурной отделке набережных гранитом, подбору цветов камней, размеру швов между камнями и тщательной пригонке отдельных плит между собою.

Основные трудности этого огромного строительства вызваны недостаточной механизацией работ, особенно в части обработки и укладки гранита. Если, по сравнению с 1933 г., в текущем году укладку бетона и земляные работы удалось до некоторой степени механизировать, то обработка и укладка гранита остаются на уровне техники древних времен и ведутся вручную. Это отражается на темпах производства работ и на их качестве.

Приобретение заграничного оборудования, а затем и изготовление советских машин для обработки гранита, околки его и сверления дыр, а также мощных камнепильных машин для распиловки гранита — обеспечат замену дефицитного и квалифицированного ручного труда как раз на наиболее ответственных участках.

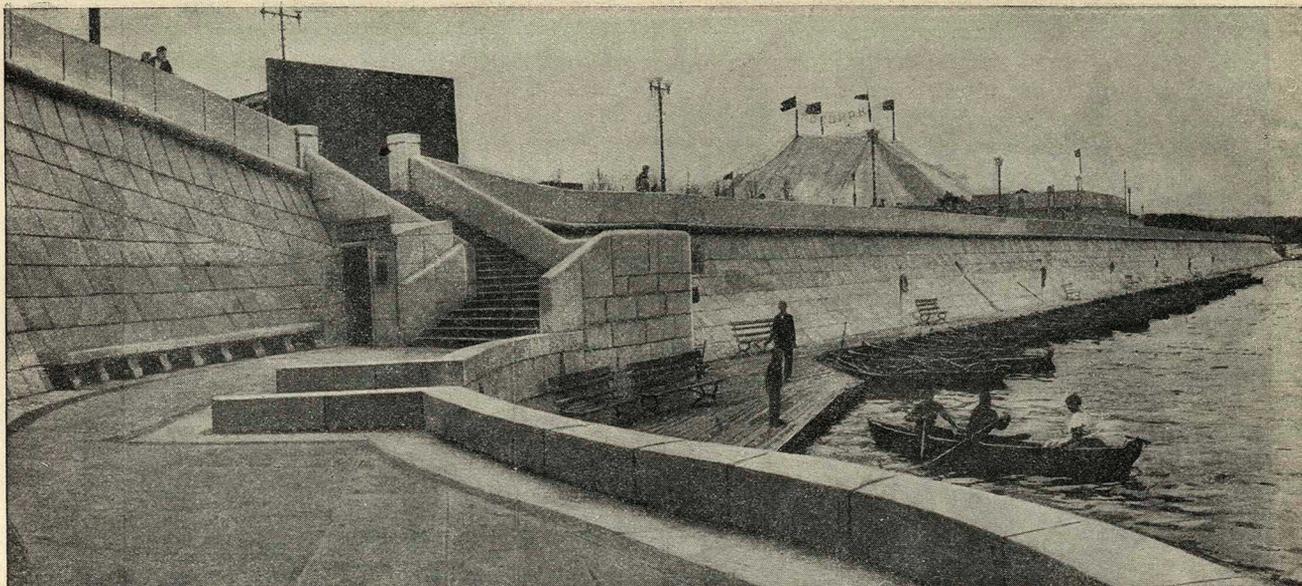
Обработка одной плиты для строительства набережных вручную требует 6 человеко-дней; изготовление плиты с помощью машины может быть произведено в течение нескольких часов. То же следует сказать и об обработке построенной набережной, когда требуется прочистка гранита (бочарда). Применение пневматических бочард позволит ускорить работу, примерно в 8—10 раз. Для обработки километра построенной набережной надо иметь, примерно, 200 человек квалифицированных каменотесов, работу кото-



Новая набережная—стадион Центрального парка культуры и отдыха им. Горького.  
Выстроена по проекту арх. Власова.



Сход на Смоленской набережной.  
Выстроен по проекту арх. Француза.



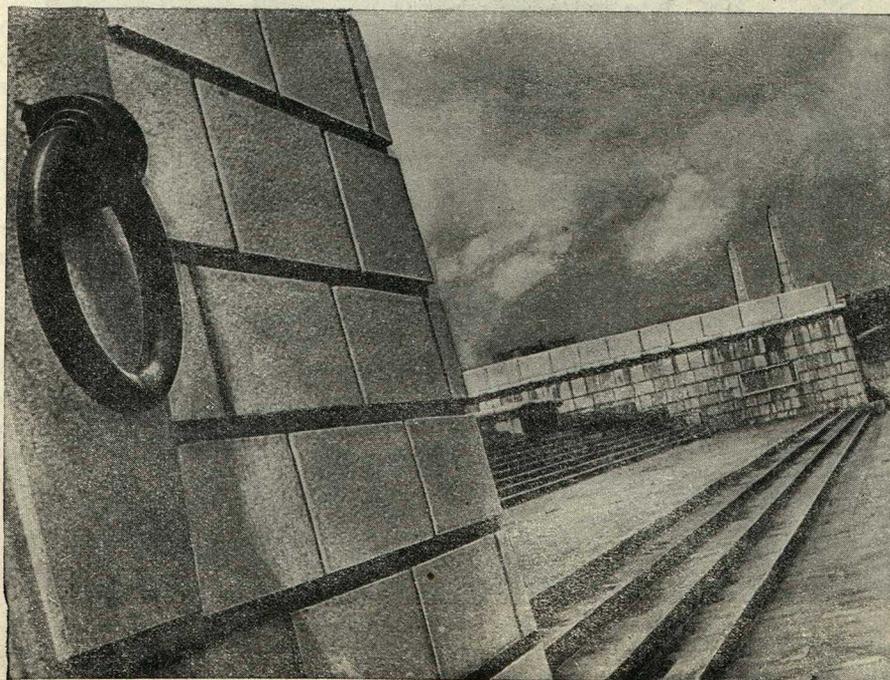
**Набережная Центрального парка культуры и отдыха им. Горького. Выстроена по проекту арх. Власова.**

рых можно заменить 4 компрессорами с пневматическими бочардами.

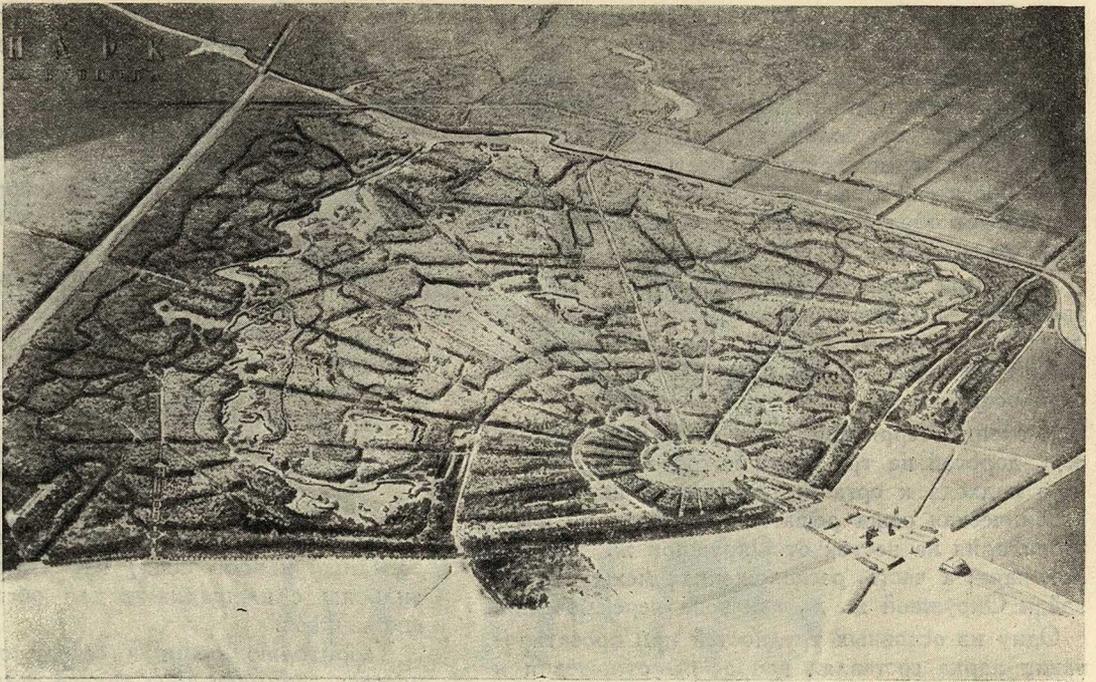
Во время недавней моей поездки за границу я осматривал набережные в наиболее крупных городах (Берлин, Мюнхен, Кельн, Стокгольм). Со всей категоричностью могу отметить, что наши набережные, говоря совершенно объективно, являются лучшими из всех виденных мной: тщательность отделки, архитектура самих набережных и материал—все это гораздо выразительнее, солиднее и красивее у нас, нежели в крупнейших европейских городах. Например, в Берлине набережные реки Шпрее облицованы темным песчаником; вследствие узости самой реки и низкого качества материала, которым облицованы берега, набережные представляют собой весьма непрезентабельное зрелище. В Мюнхене на реке Инсар набережные устроены из бетона с очень плохой внешней обработкой и имеют довольно убогий вид.

Набережные в западно-европейских городах рассматриваются, только как чисто утилитарные сооружения — укрепление берега для того, чтобы не полз грунт. Эстетическая сторона, а также использование набережных, как места для отдыха—на заднем плане. Огромным контрастом, например, является здание прекрасной архитектуры, всемирно известного технического Музея на берегу реки Инсар в Мюнхене и убогое оформление бетонных набережных, из которых местами торчат доски от опалубки.

Оформление сходов также очень убого: они расположены чрезвычайно редко и являются по существу служебными лестницами для прохода к воде. Говорить о том, чтобы использовать их для размещения больших масс зрителей не приходится. О таких сооружениях, как построенный в Центральном Парке К. и О. им. Горького гранитный стадион на берегу, за границей даже мечтать не могут.



**Сход к Москве-реке у Киевского вокзала. Выстроен по проекту арх. Француза.**



Планировка 1-й очереди Сокольнического парка им. Бубнова,  
Арх. А. Барра, И. Петров.

Арх. А. Я. КАРРА  
С. Н. СЕМЕНОВ

## Планировка Сокольнического парка

Реконструкция Москвы, превращение ее в единственный по красоте и величию мировой пролетарский центр, должна найти свое отражение и в облике столичных парков.

Сокольнический парк культуры и отдыха им. Бубнова является одним из общегородских парков Москвы, планировка и благоустройство которого поставлены, наряду с некоторыми другими главнейшими парками, на очередь историческим постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) о генеральном плане реконструкции Москвы. Недавно закончена схема планировки этого парка. Задача статьи — ознакомить читателей с основными установками этой схемы.

\*\*

Магистралью, проходящей вдоль р. Яузы, Сокольническая роцца связывается со всеми основными парками Москвы, а составляющий продолжение роцци Погонно-Лосиный остров является частью окружающего город зеленого кольца. От Сокольнического и Измайловского парков зеленая полоса проникает по р. Яузе в жилые массивы города. Этим определяется место Сокольников в парковой системе Москвы.

Территория парка охватывает собственно Сокольническую роццу (600 га) и часть Погонно-Лосиного острова: на севере до водоохранной зоны Мытищ и на востоке — до трассы восточной ветви канала Волга — Москва (3.900 га), а всего 4.500 га. Это — около одной седьмой современной территории всей Москвы.

Еще несколько лет и от наследия прошлого (засоренность территории мелкой, пришедшей в

негодность дачной застройкой, запущенные пруды, отсутствие элементарного благоустройства, загрязненная Яуза и т. д.) не останется ничего. Сокольники превратятся в один из самых благоустроенных и красивых парков Москвы, с развитой системой оздоровительных и физкультурных учреждений.

Основное внимание на данной стадии проектирования было сосредоточено на территории Сокольнической роцци, подлежащей освоению в ближайшие годы. С меньшей детализацией проработана планировка Погонно-Лосиного острова, как осваиваемого за пределами десятилетнего периода.

Посещаемость парка на проектный период определена для летнего выходного дня в 85 тыс. и для рабочего дня в 40 тыс. человек.

В настоящее время на территории Сокольнической роцци и в поселке Белокаменном проживает около 12.500 человек, имеющих в большинстве свое хозяйство. Строительство парка несовместимо с сохранением этого поселка на территории роцци. В ближайшие годы поселок подлежит постепенному выводу.

Поскольку Сокольники бедны водой, проблеме обводнения парка было уделено значительное внимание. Вода — один из основных элементов построения паркового ансамбля. Вода, по выражению Рейтона — «глаз пейзажа». Значение ее в композиционном построении парка прекрасно доказано историческими примерами Версаля, Марли, Детского Села и др. Вода была любимейшим композиционным приемом Лентора и на

питание ненасытных фонтанов и каскадов Версаля расходовались громадные средства.

С постройкой канала Волга — Москва организация системы прудов на территории Сокольников не представит больших трудностей. Эти благоприятные возможности полностью использованы в проекте. Генеральный план Москвы предусматривает образование в долине реки Ички громадного водного пространства (около 1000 га).

На озере развернется работа Яхт-клуба и авиоспорт. Вблизи озера разместятся дома отдыха и лесные гостиницы. Живописная автодорога соединит эту часть парка с Сокольнической рощей.

Членение территории р. Яузой и Окружной жел. дорогой на три части потребовало различного подхода к организации частей парка: Сокольническая роща решается как парк К. и О., территория на восток от Окружной ж. д. — как лесопарк, а часть, расположенная между р. Яузой и Окружной ж. д., как зона переключения.

Одну из основных трудностей при проектировании парка составлял вопрос об отношении к существующей системе лучевых просек — попытаться ли ее в основу проектирования или попытаться найти новое решение, нарушающее сложившуюся систему. Авторы проекта остановились на первом решении, как обеспечивающем наибольшую сохранность ценнейших зеленых насаждений.

В основу организации территории парка положено членение ее на зоны активного и тихого отдыха. Зона активного отдыха занимает территорию между главным входом и Поперечным просеком. Менее ценный лесной массив, наличие открытых годных под застройку площадей, близость участка к городу и существующие на этой территории сооружения, предопределили принятое решение.

Политико-воспитательная работа и массовая художественная деятельность парка в основном сосредоточивается между 4 и 5 лучевыми просеками. Составляя основную композиционную ось парка, этот сектор, начинаясь от главного входа в парк, проходит через всю основную территорию рощи. Сооружения сектора располагаются по его основной оси и завершаются Павильоном СССР.

Полукругом у главного входа располагается сектор художественного воспитания и развлечения.

Питомники как мешающие разрыванию массовой работы переносятся в глубину парка на территорию Погонно-Лосинового острова. Лесопарк частично будет служить базой посадочного материала для города. На территории, освобождаемой от питомников, сосредотачивается основная группа зрелищных устройств (театр, цирк, кино и пр.), легко доступных как со стороны Сокольнического вала, так и с Богородского шоссе.

Физкультурный сектор располагается между 6 просеком и Богородским шоссе. Ближе к главному входу группируются массовые формы работы, а далее к Оленьим прудам — формы более углубленные.

Демонстрационное ядро физкультурного сектора запроектовано на пересечении Богородского шос-

се и 1-го Сокольнического проезда. Внутри сектора среди зелени разбросаны отдельные площадки и уголки тихого отдыха. Вблизи физкультурного сектора, в полосе, охватывающей по периметру северо-восточную часть парка, размещаются сооружения и устройства оборонной пропаганды. Наличие достаточного водоема позволит развить здесь оборонную работу и на воде.

Территория между юго-западной границей парка, поперечным и третьим просеком отведена под организацию детского сектора. Среди прекрасной зелени располагаются здесь и теперь детские сооружения. Рядом с «Золотым прудом» скоро появятся новые водоемы, которые протянутся до Оленьих прудов. Искусственные парки и выемки создадут излюбленную детьми обстановку для различных игр.

При трех основных входах в парк (главный, западный и восточный) намечаются ясли и павильоны с площадками для обслуживания дошкольников.

Территорию рощи к северу от поперечного просека занимает зона тихого отдыха. Хороший сосновый лес, водные поверхности и удаленность от города создают благоприятные условия для отдыха. В этой зоне разбросаны культпривалы и опорные точки углубленного отдыха — отель-пансионаты и база однодневного отдыха.

По принципу организации зоны тихого отдыха решен и участок между р. Яузой и Окружной жел. дор.

Сокольники издавна являются любимым парком москвичей в зимнее время.

Тысячи лыжников направляются в Сокольники зимой. Десятки тысяч их будут скользить по территории Погонно-Лосинового острова через несколько лет, когда будут проложены лыжные «магистральи», устроены привалы и специальные лыжные станции (летом функционирующие в качестве велостанций). Трассы основных лыжных дорог намечены по периметру рощи и по 6-му просеку. Они переходят в разветвленную сеть лыжных дорог Погонно-Лосинового острова.

Обширные катки намечены у главного входа, в зоне развлечений, в детском секторе и у восточного входа. Ледяные дорожки по вновь проектируемому Поперечному и по части Майского просека свяжут катки между собою.

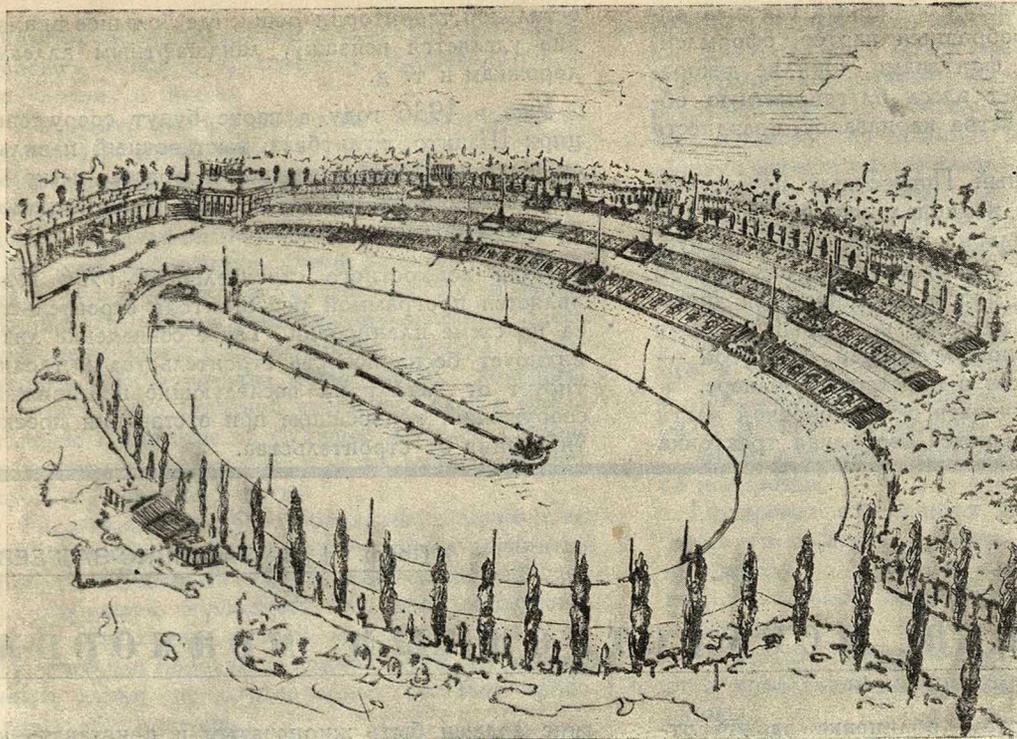
Главный вход в парк решен в едином архитектурном ансамбле с районной площадью.

Система парковых дорог увязывается с подводящими к парку городскими магистральями.

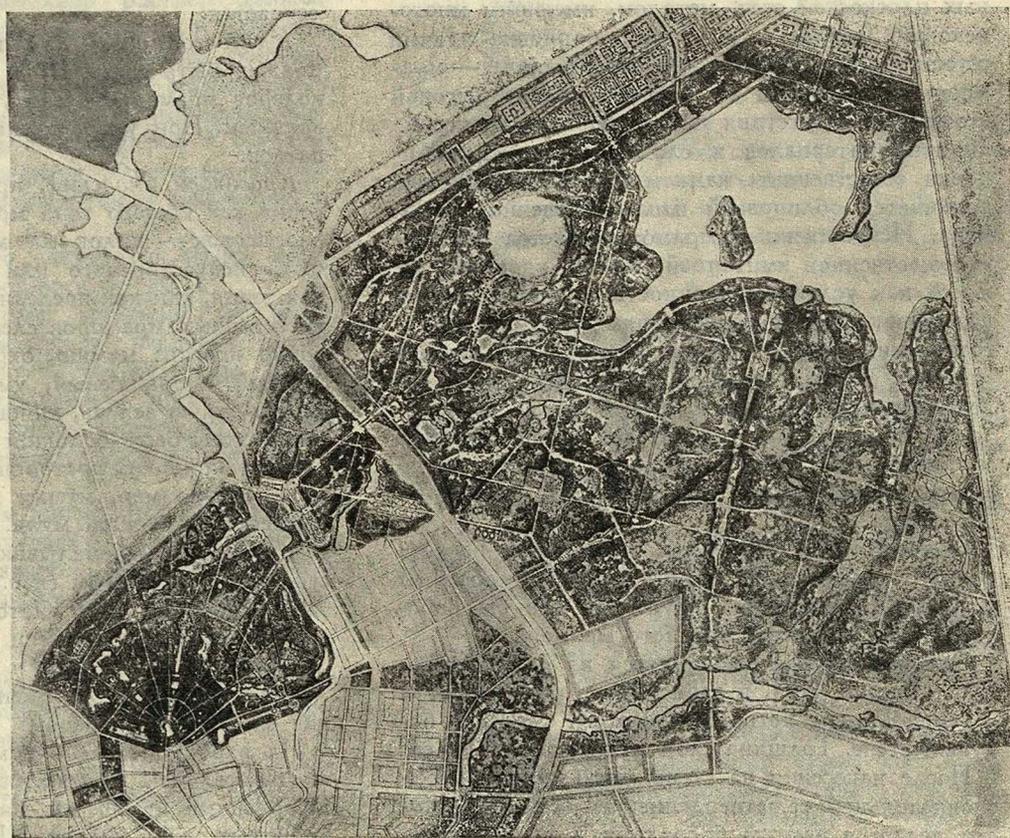
Кладя в основу композиционного решения рощи исторически сложившуюся сетку просек, проект реконструирует ее: частично закрываются аллеи, создаются новые магистральи и открытые пространства за счет вывода всех непарковых сооружений, намечена пересадка и новая посадка растений и т. д.

Круг трактуется как обширный парадный вестибюль. Чтобы раскрыть перспективы на основные просеки парка, круг освобождается от высокой растительности, заменяемой клумбами, розетками, боскетами и т. д. Такое оформление круга создаст впечатление организованной широты и простора.

Начало аллеи закрепляется скульптурными точками, подсказывающими основное содержа-



Эскиз архитектурного узла в Сокольническом парке.  
Арх. А. Карра, И. Петров.



Планировка Сокольнического парка культуры и отдыха им. Бубнова.  
Арх. А. Карра, И. Петров.

ние соответствующих разделов парка (детская группа, физкультурник и т. д.).

От круга берет свое начало основная композиционная ось парка, пронизывающая всю зону активной работы и завершающаяся крупным

сооружением. Эта основная магистраль — широкое поле для разворачивания политико-массовой работы. Она решается, как аллея каскадов. Водяной каскад главной аллеи завершается большим водоемом овальной формы, по сторо-

нам которого намечается обширный садовый амфитеатр и террасообразный партер, оформленный цветниками и фонтанами. Обилие декоративной воды создает здесь благоприятную обстановку для устройства карнавалов, празднеств и феерий.

Реконструированный Поперечный просек намечен как «Аллея национальностей». По ней располагаются павильоны национальных республик, с головным сооружением — павильоном СССР. Поперечный просек заканчивается двумя входами, один из которых восточный — решен широкой и эффектной лестницей, а другой — западный — выдержан в плоскостной манере.

Строгой геометричности сетки головной части парка противопоставляется свободная трактовка

остальной территории роши, где большое внимание уделяется пейзажу, ландшафтными аллеям, дорожкам и т. д.

Уже в 1936 году в парке будут сооружены цирк Шапито, культбаза, выставочный павильон, база школьника старшего возраста, несколько аттракционов и ряд игровых, оздоровительных и спортивных площадок.

План конкретного строительства 1936 года является программой первого года строительства по схеме планировки. Такое совпадение ликвидирует бесплановость строительства и гарантирует от затрат на последующие передвижки сооружений, неизбежные при отставании проектирования от строительства.

Проф. И. И. ЗАГРИВКО-ЗАГРЕЕВ

## Облицовка искусственным мрамором

Отделочным работам, облицовке зданий отводится в настоящее время на стройке почетное место.

Одним из старейших и наилучших методов отделки зданий, обработки внутренних и наружных плоскостей стен, методом, имеющим многовековую давность, является облицовка зданий естественными каменными материалами — мрамором, гранитом и др. Однако в силу высокой стоимости, отсутствия иногда поблизости стройки этих материалов и сложности работ, облицовка естественным камнем во многих случаях заменяется облицовкой из искусственного мрамора. Искусственный мрамор является высокохудожественной имитацией, вполне удовлетворяющей как условиям прочности и долговечности облицовок, так и требованиям эстетики. В изготовлении искусственного мрамора есть немало «темных мест», секретов, знакомых лишь отдельным мастерам этого дела. В целях ознакомления широких масс строителей с рецептурой и методами этой работы, ниже мы осветим их по опыту строительства 1-й очереди гостиницы Моссовета.

Основой для нанесения облицовки искусственного мрамора на стены является обычная цементная штукатурка, служащая как бы рабочим слоем для искусственного мрамора.

Эта штукатурка выполняется из раствора состава 1 : 3 и 1 : 4, в зависимости от влажности и температур, в которых предстоит работать будущей стене. Толщина слоя штукатурки 1—3 см.

После нанесения на стены штукатурки, перед окончательным ее затвердением по всей поверхности делается насечка бороздами в виде крестообразно-расположенных неглубоких борозд, идущих наклонно к горизонту в 50—60 мм одна от другой при глубине в 3—5 мм.

Материалами для искусственного мрамора, предназначенного для облицовки внутренних отапливаемых помещений являются: гипс—алебастр, клей столярный, красители и вода.

Гипс должен быть самого высокого качества, мелкоизмолотый, без примесей, чисто-белого цвета и несхватившийся. При пробе на осызание

гипс должен быть жирноватым и приставать к пальцам. Разбавленный водой и на клею он должен быстро твердеть, но не ранее 10 мин., несколько нагреваться и увеличиваться в объеме. Перед применением в дело порошок гипса просеивается.

Клей столярный для приготовления мрамора должен быть светлым, во избежание затемнения колеров мраморного слоя, чистым, сухим и прозрачным. При ударе куски клея должны рассыпаться.

Красители (краски), применяемые для получения как общего тона мрамора, так и цветных разрисовок — жилок на мраморе, — не должны быть искусственного или органического происхождения, так как последние непрочны. Для искусственных мраморов следует применять следующие краски: мумию, охру, ультрамарин, крон желтый и оранжевый, умбру, лазурь, индиго, французскую зелень, киноварь, сажу и др. Краски должны быть большой натуральной чистоты, не иметь никаких посторонних добавок или примесей. Например, мумия не должна содержать примесей кирпичной муки. Перед употреблением в дело краски перемальваются в порошок и просеиваются на мелком сите.

Вода должна быть чистой, пресной, без содержания растворов солей и мути, комнатной температуры.

Изготовление искусственного мрамора происходит следующим образом:

На рабочем столе — помосте укладываются в горизонтальном положении деревянные щиты, сколоченные из 25 мм досок и укрепленные на прибитых снизу рейках. Щиты покрываются однорядным холстом или мешковиной. На полотнище насыпается, предварительно просеянный слой чистого гипса или, в зависимости от намечаемого основного тона мрамора, смесь с добавлением соответствующих красителей. Толщина гипсового слоя — 2—3 см.

Гипс и краска в сухом виде тщательно перемешиваются между собой до получения основного по цвету колера искусственного мрамора, причем пропорция составных частей определяется и регу-

лируется заданным цветом стены. Перемешивание порошка гипса с красителями производится в подбочьях и бочках.

Получение цветных жилок на мраморе достигается двумя способами.

По первому способу основной слой составляется методом насыпки и разброса по щиту одновременно различных составов гипса и красителей. При этом добиваются, чтобы направление, форма и структура жилок искусственного мрамора подражали рисунку естественного мрамора. Здесь уже дело зависит от искусства мастера. Необходимо, чтобы укладка подбираемых колерных составов была сквозной через весь слой и имела главное отражение на будущей лицевой стороне искусственного мрамора, т. е. на нижней стороне слоя, обращенной к щиту.

По второму способу, образование мраморных жилок производится применительно к заданному рисунку. Гипсовый или гипсовокрасочный слой на холщевине бороздится или процарапывается через всю толщу ручной железной лопаточкой. Полученные борозды шириной 5—8 мм засыпаются одним из заготовленных составов гипсовокрасочных колеров.

Приготовленный гипсово-красочный сухой слой закрывают сверху также холстом или мешковиной и начинают равномерно поливать сверху из лейки 10%-ным раствором столярного клея (эмульсия). Предварительно раствор должен быть опробован на одновременность и однородность схватывания с гипсом. Клеевой раствор, проникая в находящийся между полотнищами гипсовый слой с красителями, пропитывает, смачивает его и превращает постепенно в студенистое состояние. Избыток клеевого раствора проходит через нижнее полотнище мешковины и через щит.

По объему клеевого раствора в общей массе гипсового раствора остается 8—10%.

Гипсовый мокрый слой (студень), не дожидаясь момента его схватывания, переносят вместе с щитом к назначенному участку стены. Быстрым движением поворачивают щит со стола и прижимают его к стене. Предварительно на столе с гипсового слоя снимается верхнее полотнище.

Пропитанный клеем гипсовый слой прекрасно схватывается с поверхностью, проборожденной и предварительно смазанной жидким гипсовым раствором, и крепко пристает к стене. Щит вниз сводят скольжением.

При постановке и увязке отдельных щитов нужно руководствоваться точно общим рисунком мрамора по выданному проекту. Щиты укладываются рядами в шахматном порядке.

Операции по отделке затвердевшего гипсового слоя на стене сводятся к получению глянцевої поверхности. ✓

Сначала неровности на поверхности мрамор-

ного слоя разрыхляют железной щеткой. Далее, для получения более ровной поверхности, ее протрачивают рубанком-циглей. По окончании остружки вся плита мрамора шпаклюется теми же составами, из которых она выполнена. Излишняя шпаклевка снимается лопаткой, выбоины и раковины заравниваются. Шпаклевка просыхает в течение 2—3 дней. Далее шлифуется мраморный слой крупнозернистым песчаником или пемзовым камнем №№ 1, 2, 3.

Отшлифованная поверхность плитного слоя на стене шпаклюется вторично тем же составом, что и в первый раз. Шпаклевка сушится 1—2 дня, после чего поверхность снова шлифуется более мягким песчаником.

После шлифовки мраморный слой подвергается полировке.

Полировка эта ведется 3—5 раз и производится итальянским ручным оселком. В перерывах между полировками слой шпаклюется клеевой шпаклевкой с последующей 1—2 дневной просушкой.

Окончание полировочных операций обозначается появлением на мраморном слое красивого глянца.

Для изготовления 1 м<sup>2</sup> искусственного мрамора необходимо следующее количество материалов:

Гипса. . . . .	53—55 кг
Красок. . . . .	0,5—1,5 кг
Клея столярного. . . . .	3—4 кг
Воды из лейки. . . . .	.810 л

Общая стоимость работ 1 м<sup>2</sup> 100% 60-80 руб.

Общая стоимость изготовления с материалом 1 м<sup>2</sup>. . . . . 95-125 руб.

Выполнение карниза обходится в 2-3 раза дороже.

Это примерно, вдвое, втрое дешевле облицовки 1 м<sup>2</sup> стены естественным мрамором.

Разновидностью искусственной мраморной облицовки для внутренних отапливаемых помещений является облицовка сухими, готовыми плитами искусственного мрамора.

Приготовление этих мраморных плит производится в основном так же как и мокрого гипсового слоя. Размер плит около 1 м<sup>2</sup>.

Особенностью является лишь метод укрепления плит на стене. Во время изготовления их на задних стенках заделываются железные крючки или петли. Костылями или проволокой плиты укрепляются к стене и пространство между ними и стеной заливается гипсовым или цементным раствором. Соединение плит между собой осуществляется металлическими шипами, укрепленными в их ребрах. Все пустоты и дыры при скреплениях заливаются раствором.

Помещая интересное письмо командира РККА тов. Никитина, считаем необходимым отметить, что некоторые его предложения уже предусмотрены генеральным планом реконструкции Москвы. Так:

1) Трасса метрополитена в Измайлово будет направлена не только по Курскому радиусу, но и от Сокольников, благодаря чему гигантский стадион им. Сталина будет обслуживаться метрополитеном с двух сторон.

2) Мост через Москва-реку на траверсе 1-й Бородинской и Дружинниковской ул., намечен к строительству. Так же обстоит дело и с мостом

близ стыка Ростовской и Саввинской набережных.

Неправ автор, когда он подвергает сомнению правильность направления трассы Павелецкого радиуса, считая, что, упираясь в вокзал, эта линия не имеет перспективы прироста. Во-первых нам крайне необходимо в ближайшие же годы соединить линиями метро все вокзалы столицы, являющиеся очень мощными пунктами пассажиропотоков. Во-вторых этот радиус может быть в дальнейшем продолжен в Пролетарский район. Перспектива прироста, следовательно, для него есть, и немалая.

Редакция.

Уважаемый товарищ редактор!

Прошу Вас опубликовать некоторые мои предложения, связанные с генеральным планом реконструкции Москвы.

## О трассах метро

1. В соответствии с принятыми генпланом реконструкции Москвы направлениями главнейших магистралей города, казалось бы целесообразным трассу метро на Измайлово продолжить не от Курского вокзала, а от Сокольников (вдоль Стромынки, Преображенской и Черкизовской ул. и далее — в Измайлово).

2. Покровский радиус после Курского вокзала не вести параллельно Сокольническому радиусу, как было запроектировано (через Спартаковскую, Бакунинскую ул., пл. Журавлева, Семёновскую пл. и т. д.), а провести далее по одному из следующих вариантов:

а) или мимо ЦАГИ (ул. Радио), через Лэфортово и далее в район Электрогородка (шоссе Энтузиастов);

б) или в юго-восточном направлении к заставе Ильича и далее вглубь Пролетарского района.

Это даст больший охват района, чем вариант, ныне существующий.

3. Направление трассы Павелецкого радиуса оказывается в стороне от магистрали Балчуг — Б. Ордынка — Добрынинская пл., — пл. Серпуховской заставы — Серпуховское шоссе. Эта трасса упершись в Саратовский вокзал, дальше не имеет перспективы прироста.

Тут есть две возможности. Или:

а) основную трассу Горьковско-Замоскворецкого диаметра продолжать от Москва-реки к югу, в сторону Серпуховской заставы, сделав ветку к Саратовскому вокзалу, или:

б) строить новый Саратовский вокзал в районе Даниловского вала и быв. Даниловского монастыря, т. е. в месте пересечения «Валового» кольца<sup>1</sup> с магистралью Шелепиха—Октябрьская пл.—автозавод им. Сталина. Не обязательно иметь пассажирский вокзал в голове жел.-дор. участка,— можно оставить товарную станцию быв. Р.-У. ж. д. на существующем месте, а пассажирский вокзал построить к югу от товарной станции, т. е., как я указывал, в районе пересечения Дубининской ул., Даниловского вала и

новой магистрали. В этом случае направление Замоскворецкого радиуса метро даст и выход к новому Саратовскому вокзалу и совпадет с Замоскворецкой магистралью города.

## О мостах

1. Вполне назрела необходимость постройки моста на траверсе 1-ой Бородинской и Дружинниковской ул. Не говоря о том, что этот мост необходим будет при проведении магистрали «Белорусский вокзал — Киевский вокзал», он необходим и теперь, ибо он даст прямой выход из района Белорусского вокзала, Грузин и Пресни в район Дорогомилово. Во-вторых, он даст разгрузку Бородинского моста.

Необходима постройка мостов и на магистрали Шелепиха — Октябрьская пл. Тут потребуются 2 моста: один к востоку от Даниловского кладбища, второй — где-либо близ стыка Ростовской и Савинской набережных (где-либо в районе Вражских переулков).

Наличие этих трех новых мостов через Москва-реку даст богатые возможности в направлении движения из разных районов города в сторону Киевского вокзала, Кунцева и Филей.

2. Для того, чтобы замкнуть кольцо Камер-Коллежских валов, необходимы новые мосты: один в районе Калужской заставы (где-либо рядом с мостом Окружной ж. д.), второй — в районе «упора» Даниловского вала в Саратовскую ж. д. с выходом в Ленинскую слободу.

Возможно, что постройка этих четырех мостов предусмотрена за пределами первого десятилетия, но мне кажется, что постройка Пресненского моста против выхода ул. Дружинников на стык Пресненской и Смоленской набережных) весьма назрела. Его наличие даст возможность уже теперь проложить трамвайный путь от Киевского вокзала вдоль 1-й Бородинской улицы (которая при постройке метро реконструируется), через новый Пресненский мост, по ул. Дружинников к Зоопарку, далее по Кр. Пресне до Малой Грузинской ул., по М. Грузинской ул. и по Грузинскому валу к площади Белорусского вокзала.

## О направлении трамвайных путей

1. Постановление ЦК и СНК ставит грандиозные задачи перед трамвайной сетью.

При конкретизации плана развития трамвайной сети необходимо, по моему мнению, придерживаться следующего положения.

Мы имеем мощный вид городского движения — метрополитен. Его задача — перебрасывать в короткий срок массы людских потоков на значительные расстояния. Уже опыт эксплуатации первой очереди подтвердил это. Когда же будут построены Горьковский и Покровский радиусы, а затем и Замоскворецкий — потребность в поездке именно в метро, а не на другом виде городского транспорта, у населения разовьется еще более.

*Задача трамвайного движения будет состоять в том, чтобы из районов и мест, лежащих в стороне от трасс метро, подвести пассажиров к станциям последнего.*

Следовательно, схема трамвайной сети должна быть построена так, чтобы наилучшим образом обеспечить разрешение этой задачи. К примеру: к станциям метро, расположенным на Ленинградском шоссе, трамвай должен подвозить пассажиров из районов Тимирязевской академии, Савеловского вокзала, Масловки и т. д. К станции метро у Белорусского вокзала или у Садовой-Триумфальной — из районов Кр. Пресни, Новослободской ул., Александровской пл., пл. Коммуны и т. д.

В течение последних 4—5 лет (после декабрьского пленума МК ВКП(б) 1930 г. и пленума Моссовета от 13 декабря 1930 г.) развитие трамвайной сети шло, главным образом, в направлении обеспечения межрайонных связей с соответствующей разгрузкой центра.

Теперь упор должен быть сделан на развитии трамвайного движения, как средства подвоза пассажиров к наиболее современному виду городского транспорта — метрополитену.

2. Следует тщательно проанализировать *вопрос о длине трамвайных маршрутов*. Нужны ли нам такие линии, как из села Богородского в с. Потылиху (маршрут № 4) или з-д им. Войкова — Конная пл. (маршрут № 45)? Любое нарушение уличного движения в одном месте парализует на некоторое время движение на всем таком вытянутом маршруте. И чем протяженность маршрута больше, тем по теории вероятности — больше возможность появления перебоев в движении по данному маршруту.

Быть может, когда был единый трамвайный тариф, удлинение маршрута имело под собой некоторый экономический базис, так как оно давало некоторые льготы для населения, могущего выбирать такую комбинацию маршрутов, которая имела бы меньше пересадок. Но теперь, при тарифификации проезда по станциям, это соображение не имеет значения.

3. *Направление* многих межрайонных маршрутов трамвая не имеет под собой хозяйственно-экономического обоснования. Скажем, тот же маршрут № 4: разве связаны предприятия Богородска или Сокольников с Потылихой? Нет. А с другой стороны, имеется отсутствие весьма нужной трамвайной связи группы авиопредприятий, расположенных вдоль Ленинградского шоссе и Петровского парка, с Филиями, где расположен з-д № 22. Почему-то з-д № 22 оказался связанным с маршрутом №№ 30, 31 и 42 с Электrozаводом, Курским вокзалом и Ленинской сло-

бодой, а не с районом Петровского парка или с районом ЦАГИ и ВИАМ'а.

4. Поэтому при начертании схемы новых трамвайных путей (400 километров), и при новой маршрутизации трамвайного движения, следует учесть: а) наличие в Москве метрополитена; б) оптимальную длину маршрутов, в) вполне определившуюся за последние годы экономическую связанность предприятий одного административного района города с предприятиями другого района.

## **Ж. д. строительство в черте города**

1. В границы «Новой Москвы» попадет с течением времени ряд ныне существующих дачных железнодорожных платформ. Убогая архитектура этих платформ всем известна. Необходимо, чтобы НКПС приступил к архитектурному оформлению этих железнодорожных остановок, которые должны переменить «провинциальный» облик и стать *городскими* сооружениями, достойными украсить внешность социалистической Москвы.

2. К части этих остановок должны быть подведены и трамвайные пути и линии автобусов. Это даст разгрузку основных вокзалов от некоторой части пассажиров.

3. После постройки новой Окружной железной дороги и связанной с этим разгрузки ныне существующей Окружной ж. д. от товарного движения — становится вполне возможным использование старой Окружной железной дороги, как средства *внутригородского пассажирского движения* (электрофицированного при этом). В этом отношении нам следует использовать опыт Берлинской Окружной дороги, которая в значительной степени разгружает остальные виды городского транспорта (подземку, трамвай и автобус), благодаря существующей на ней частоте движения электрических пассажирских поездов, удобству размещения станций) у пересечения главнейших уличных и железнодорожных магистралей, у крупных предприятий и т. д.) и большой скорости перевозки.

Наша Московская Окружная железная дорога (существующая), охватывающая такие пункты как Лосиноостровская, Черкизово, Измайлово, Шарикоподшипник, Велозавод, з-д им. Сталина, Кожухово, восточную опушку Ленинских гор, Девичье поле, Дорогомилово, Покровское-Стрешнево и Тимирязевская с.-х. Академия — вполне пригодна для развития на ней массовых внутригородских (межрайонных) пассажирских перевозок.

Нужно лишь после снятия с дороги товарных потоков ее электрофицировать и устроить побольше (и в нужных местах) остановочных платформ.

4. С такой же целью можно использовать передаточную линию от Белорусского вокзала (мимо Савеловского вокзала, Крестовской заставы) к пл. Москва — III Сев. ж. д.

При электрификации Белорусской линии МББ ж. д. и Курской линии МК ж. д. по этой ветке возможно пропускать местные пассажирские поезда, скажем, от Кунцева, как западной окраины Новой Москвы до ст. Ленино-Дачное, как юго-восточной окраины города, или до ст. Люблино.

При электрификации Митьковской ветки можно пропускать поезда от Кунцева и до Перова.

## Связь в реконструируемой Москве

1. Нет сомнения, что при планировке площадей в 31,5 млн. га будут учтены вопросы дислоцирования в новых районах не только культурно-бытовых учреждений, но и административно-управленческих (новые райсоветы и райкомы — если потребуется, отделения милиции, пожарные депо, банки и пр.).

Но есть такой Наркомат, низовые предприятия которого даже в Москве, даже в центре Москвы, ютятся в каких-то клетушках, на задворках, в магазинах и т. д. Это Наркомат Связи.

Не хотелось бы, чтобы в новой Москве (т. е. той, которая раскинется на добавляемых 31,5 млн. га) мы имели бы почтово-телеграфные отделения такого же вида, как и в существующей Москве.

В этом вопросе наша советская общественность должна подтянуть и аппарат НКСвязи и Гор. Отдел Связи, чтобы они уже теперь дали свои наметки в отношении размещения своих низовых точек.

Это поможет проектирующим и строительным организациям учесть заранее необходимость отвода в том или ином здании соответствующей площади для почтового отделения, с надлежащим выходом на улицу и т. д.

2. Освоение новых районов потребует постройки новых районных АТС. Если по некоторым прирезаемым к Москве направлениям можно еще обойтись наличными зданиями районных АТС и лишь усилить их оборудование, то в отношении например, Юго-западной территории с площадью равной почти 1/2 существующей площади города, нужно заранее готовиться к постройке новой АТС емкостью примерно в 30—40 тысяч абонентов.

Заранее готовиться — это значит заранее составлять и строительный план и размещать заказ в промышленности на станционное, абонентское и линейно-кабельное оборудование.

В. Н. Никитин

## Б и б л и о г р а ф и я

### Л. Перчик. «Большевицкий план реконструкции Москвы». Партиздат. 1935 г.

Написанная в связи с постановлением ЦК и СНК от 10/VII 1935 г. о плане реконструкции Москвы брошюра Л. М. Перчика является не только прекрасным комментарием к постановлению, но широко использует это постановление для наглядного и очень популярного разъяснения, как различия между городом социалистическим и городом капиталистическим, так и для разъяснения учения марксизма о путях строительства городов при социализме и политики партии в деле социалистической реконструкции городов, оставшихся нам в наследство от капитализма.

Тов. Л. М. Перчик сумел убедительно показать куда ведет любое отклонение от генеральной линии партии в этом вопросе. Автор напоминает нам о реакционных предложениях сохранения старого облика Москвы и

о предложениях так называемых «левых» вывести из Москвы основную промышленность и, следовательно, основные пролетарские кадры, т. е. по существу разоружить Москву.

Партия отвергла реакционные планы правых и «левых». Руководствуясь учением Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина, партия создала подлинно научный план социалистической реконструкции столицы СССР.

Тов. Перчик сумел выразительно показать, как выглядит в действии программа реализации указаний товарища Сталина относительно заботы о человеке и его растущих всесторонних запросах. Под жилые кварталы отведены самые здоровые и самые красивые части города — холмистые набережные и новый Юго-западный район с наветренной стороны на Ленинских горах. Эта же забота о человеке, о создании для него красивой и яркой жизни сказалась в подходе к решению архитектуры социалистической Москвы.

Москва наполнится солнцем, светом, воздухом, водой, зеленью и делается социалистической не только по ее содержанию, но и по ее прекрасным формам.

Некоторым дефектом книги является недостаточное раскрытие роли архитектуры и других видов искусства в соцгороде. В книге не показана картина бытовой и архитектурно-планировочной организации жилых кварталов в сопоставлении с жилыми районами и в особенности рабочими кварталами капиталистического города. Жаль, что в книге отсутствуют приложения — самый текст постановления ЦК и СНК от 10 июля, решения Московского партактива в связи с этим постановлением и наиболее характерные решения советской общественности в связи с постановлением.

Книга написана простым, живым языком и читается с интересом.

С. М. Горный

## Огюст Шуази. История архитектуры. Том первый.

Перевод, дополнения и комментарии В. Д. Блаватского, Б. П. Денике, В. В. Павлова, А. С. Стрелкова под общей редакцией проф. А. А. Сидорова. Издательство Всесоюзной Академии Архитектуры. М. 1935 г.

Грандиозный размах архитектурного творчества в нашей стране, обусловил широкое развитие архитектурной учебы и изучения архитектурного наследства. Давно назревшая у нас потребность в руководстве по истории архитектуры отчасти удовлетворена выпуском первого советского издания труда О. Шуази. Этот труд, правда, не является ни самым полным (по охвату материала разных эпох), ни самым свежим из числа имеющихся в иностранной литературе курсов этого предмета. Автор его умер в 1909 г., а рецензируемый первый том его вышел в 1899 г. Тем не менее, этот труд не потерял своего значения до сих пор, как самый серьезный очерк истории архитектурных конструкций и как наиболее сжатый и в то же самое время оригинальный обзор всей архитектурной практики до эпохи промышленного капитализма.

Приветствуя издание работы Шуази, мы считаем совершенно правильным и критическое отношение к ней, проявленное редакцией, которая снабдила этот том предисловием, примечаниями в конце книги и очень существенными дополнениями к каждой главе. Не приходится возражать и против сокращений, сделанных редакцией. Вместо 12 глав французского издания советское издание имеет только 7 (и кроме того в виде приложения дана глава о догреческой архитектуре). Семь сохранных глав посвящены наиболее важным национальным архитектурам древнего мира: 1) Египет, 2) Передняя Азия (Месопотамия, Ассирия), 3) Древняя Персия, 4) Индия, 5) Китай и Япония, 6) Древняя Греция, 7) Древний Рим.

Однако, дополнения и комментарии к тексту Шуази, написанные Московскими искусствоведами, имеют ряд более или менее значительных недочетов.

Автор предисловия явно преувеличивает заслугу Шуази, утверждая категорически, что «достоинство труда — в том, что он всегда основан на непосредственном личном наблюдении и изучении». Это утверждение противоречит указанию самого Шуази, который во французском издании ясно делит все свои рисунки на три группы. Буквою «R» он обозначает рисунки, сделанные им при непосредственном изучении памятника; буквою «V» обозначает рисунки, заимствованные откуда-нибудь, но дополненные, или видоизмененные на основании личного осмотра; буквою «P» отмечает рисунки, сделанные только на основании книжных репродукций.

С другой стороны, автор предисловия пытается чрезмерно сужить зна-

чение данной книги, заявляя, что «се честное информационное изложение сразу укажет, что она не претендует ни на социологическое объяснение архитектуры прошлого, ни даже на учет тех сторон ее, которые вводят историю архитектуры в орбиту общей истории искусств». Если первая половина этой фразы справедлива, то вторая кажется непростительно легкомысленной, так как ознакомление с трудом Шуази «сразу укажет» на учет им художественных приемов и эффектов и на нередкое приведение аналогий из области других искусств. Так, например, характеризуя общий процесс развития египетского искусства, «Шуази упоминает и о той благородной скульптуре, характерные черты которой воплощены в Луврском Сфинксе» (стр. 60). Рассматривая греческую архитектуру, он не только указывает в разных местах на художественный вкус и чувство гармонии у греков, но и заканчивает главу абзацем, несущим показательное заглавие: «Параллельный ход развития архитектуры, изобразительного искусства и литературы в греческом мире», и так далее.

Если, несмотря на все это у Шуази все-таки не получается настоящей истории архитектуры, то это происходит с одной стороны оттого, что его замечания относительно художественного оформления не носят систематического характера и не поднимаются на высоты марксистского историко-художественного анализа, а с другой стороны оттого, что он не охватывает всей совокупности памятников и не дает подробных описаний зданий.

Методологические дефекты отражаются и на внешности книги, композиционное построение которой нельзя признать удачным. В принципе Шуази делит материал каждой главы на три части: 1) конструкции, 2) формы и пропорции, 3) обзор памятников. Но это деление им не проводится всюду последовательно. Отсутствие связанности в изложении можно было бы, конечно, извинить, если бы материал был распределен безусловно систематически. Но к сожалению, он раздроблен на множество мелких параграфов не одинакового значения, часто без логической связи между ними. В общем труд Шуази построен по типу учебника. Но и таковым он у нас не может быть хотя бы потому, что в нем отсутствуют описания важнейших архитектурных шедевров, а рисунки очень схематичны и не всегда верны.

Все четыре комментатора книги не восполняют всех пробелов Шуази. Написанные Павловым, Стрелковым, Денике и Блаватским дополнительные главы представляют собою самостоятельные очерки развития архитектуры данной страны, в которых новый материал привлекается в ущерб дополнительной разработке материала, затронутого у Шуази. Но на ограниченном месте невозможно было дать связную и полную историю этого предмета, а привлечение нового материала без каких бы то

ни было препродукций сделало их очерки мало полезными для рядового читателя, не видевшего упоминаемых ими памятников.

К сожалению, даже сама характеристика указанных в дополнительных главах зданий не всегда оказывается правильной. Так, В. В. Павлов дает неверную характеристику египетской архитектуры эпохи Среднего Царства, утверждая, что в ней, не было найдено ничего принципиально нового, равноценного оптимистическому специфическому архитектурному Древнего или Нового царства» (стр. 69). О лучшем сооружении этой эпохи — храме фараонов Ментухотепов в Дейр эль-Бахри — В. В. Павлов высказывает ошибочное суждение, отрицая удивительную новизну архитектоники массы в этом памятнике мирового значения. В этом издании нельзя видеть простую вариацию мотива пирамиды на цоколе; это двухэтажное здание, увенчанное пирамидой, не ориентировано ввысь, как храм Наузир-Ра, а скомпановано в значительной мере вширь. Из всех египетских храмов усыпальница Ментухотепов наиболее соответствует нашему представлению о величественном дворце и должна занять видное место в изучаемом нами архитектурном наследии.

Добросовестные статьи Блаватского являются самыми большими дополнениями в первом томе. Но они также не удовлетворяют нас: их недочеты особенно ощутительны в виду того, что они посвящены двум важнейшим главам этого тома: Греции и Риму. Беспорно, глава Шуази, посвященная архитектуре древней Греции является одною из самых ярких и удачных частей всего труда. Но и она, подобно главе о древнем Риме, не свободна от досадных дефектов, которые не исправлены ни редактором, ни комментатором. В переводе встречаются такие лягусы, как например выражение «глазированные плиты» вместо «глиняные плиты» и т. п. Некоторые рисунки неверны. Достаточно указать на рис. 257-В, дающий план Парфенона, или рис. 347-В, дающий якобы акведук в Сеговии, а в действительности ничего общего с ним не имеющий. Допустимо ли ограничиваться таким грубо приблизительным наброском плана Эрехфейона, который дан на рис. 252?

Текст ни в какой мере не заменяет рисунков. Неточность этих последних не оговорена ни у Шуази, ни у его дополнителей.

Иллюстративный материал книги скуден и бледен. Приходится предъявить серьезные упреки по адресу издательства Всесоюзной Академии архитектуры, которое пожалело средств на снабжение книги хорошими фотографиями.

Необходимо, чтобы во втором издании 1-го тома (уже готовящемся) были не только переработаны дополнения и примечания, но и совершенно обновлен подбор иллюстраций.

Г. С. Корсунский

## Стахановское движение в строительстве

◆ По данным Главстройпрома, строителями-стахановцами являются исключительно кадровые строительные рабочие, работающие безотрывно на стройках с 1927—28 гг. Эта группа квалифицированных рабочих еще не велика в строительстве. Задача дня — вовлечь в стахановское движение широкие массы строителей.

◆ Заводстрой перебрасывает стахановцев-каменщиков с одной стройки на другую с целью передать свой опыт высокопроизводительной работы новым бригадам.

◆ Главстройпром издает популярные памятки для строительных рабочих. В этих памятках-брошюрах наглядно показывается, какими приемами, какой организацией бригадной работы и рабочего места, его обслуживания стахановцы-строители добились рекордного перевыполнения норм и высокого качества работы.

◆ Каменщик Петр Семенович Орлов — «старейший» стахановец на московских школьных стройках. Его бригада выполнила в рекордные сроки кладку стен школьного здания на Кропоткинской ул., 12. П. С. Орлов — подлинный организатор кирпичной кладки. Она обычно проводится «с червячка», способ, при котором каждый кирпич приходится обмазывать раствором отдельно. Орлов убедил свою бригаду перейти на работу с прижимом. Раствор расстилается лопатой, кирпич кладется подряд. Эта система сопровождается в бригаде Орлова четкой организацией труда, когда учитывается каждая минута. В бригаде установлены 3 участка работы. В то время, как на одном участке идет кирпичная кладка, в другом подготавливается рабочее место, а на третьем воздвигаются леса. Много внимания уделяет Орлов подсобным рабочим. Основной костяк бригады работает с 1929 г., все рабочие хорошо сработались. Бригада в пять раз увеличила производительность труда против нормы. Бригада в 19 человек укладывает 60 тыс. штук кирпича в день.

◆ Штукатур Гарати на стройке второго дома советов на 2-й Извозной улице добился рекордных показателей, выполняя с бригадой план в среднем на 200—250%.

◆ Маляр Арсеньев на строительстве дома Комитетов СТО, применяя основные принципы работы Стаханова, выполняет план на 250—300%.

◆ Бригада арматурщиков Рыжкова на строительстве театра Красной Армии добилась выполнения плана на 200%.

◆ Проходчик Метростроя тов. Шейхутдинов, награжденный орденом Ленина за ударную работу на строительстве метро 1-й очереди, по возвращении из Донбасса, где он знакомился с работой Стаханова, применил стахановский метод на шахте

№ 52 (2-я очередь) и дал за смену 250% нормы, выдав «на гора» вместе с т. Савельевым 11,3 м<sup>3</sup> твердого известняка.

Вслед за этим комсомольцы шахты №№ 55—56 гг. Ракигин и Пимакин поставили новый рекорд, выдав «на гора» 16,1 м<sup>3</sup> при норме на двоих 3,2 м<sup>3</sup>.

◆ Несмотря на разительные успехи стахановских методов работы, опрокидывающих все установленные технические нормы, многие строительные организации проявляют безразличие к новым производственным достижениям, порой саботируя обслуживание и подготовку рабочего места для стахановцев. Так, бригада Орлова, перейдя на кладку стен домов для рабочих реконструируемого автозавода им. Сталина, встретила с трудными условиями работы. Ради кажущейся «экономии» бригаду лишили столов для кладки материалов и некоторых других приспособлений.

◆ В Центральном институте труда (ЦИТ) организуется выставка и демонстрация производства по стахановским методам. В экспонатах, рисунках, чертежах, плакатах и брошюрах этой выставки большое место занимает показ стахановских методов работы в строительстве.

## Канал «Москва — Волга»

◆ Минувшую годовщину Великой пролетарской революции строительство канала Москва—Волга встретило окончанием 76 сооружений. Свое обязательство дать к ноябрю 70 сооружений коллектив строительства перевыполнил.

В числе 76 находится одно из самых сложных сооружений канала — Волжская бетонная плотина. Плотина образует огромное водохранилище протяжением в 120 километров. На плотине выполнено одной выемки грунта 960 тыс. м<sup>3</sup>. Объем выполненных работ по бетону и железобетону—245 тыс. м<sup>3</sup>. Непосредственно к бетонной плотине примыкает гидростанция. Начинаются усиленные работы по бетонированию гидростанции.

◆ Закончено сооружение трубы на р. Сестре. Ее назначение — пропуск под каналом р. Сестры, ввиду того, что русло реки ниже русла канала. Труба, как и волжская бетонная плотина, сооружена в русле реки, на правом берегу. Труба запроектирована в виде трехкоковой железобетонной рамы. Общая ее длина 176,76 м. В гидротехнической практике трубы, подобные сестринской, встречаются редко. Объем работ по выполнению трубы таков: выемка грунта 438 тыс. м<sup>3</sup>, насыпи 91 тыс. м<sup>3</sup>, железобетона и бетона — 40 тыс. м<sup>3</sup> и арматуры — 2300 тонн.

◆ Весьма крупным сооружением является Яхромский шлюз. Это первый шлюз, который заканчивается непосредственно на канале. На Яхромском шлюзе закончена укладка бетона. В зимние месяцы здесь бу-

дут производится работы по монтажу затвора верхней и нижней головы.

◆ Сложным участком явилась глубокая выемка на канале. Здесь надо было осилить большой объем земляных работ — около 11 млн. м<sup>3</sup>. На этой работе широко были применены различные виды большой и малой механизации. Экскаваторы «Ковровец» и «ППГ» блестяще выдержали испытания. Хорошие результаты дало применение механического крочника, изобретенного на строительстве. Он в значительной степени облегчал труд тачечников, механизмуя транспортировку грунта на значительные высоты. Широкое применение имел также смыв гидромониторами грунта с платформ.

◆ Закончен строительством Химкинский ж.-д. мост. Из 4 путей моста два проходят посредине между двумя арками и два пути — на консолях по одному с каждой стороны. Проезжая часть прикреплена к аркам железобетонными подвесками и частично — стойками. Это сооружение является крупным достижением в области мостостроения. Размеры моста следующие: длина 162 метра, высота над уровнем воды — 14 метров; величина пролета 116 метров. По мосту открыто движение поездов.

◆ Перервинский шлюз, Перервинская плотина, Карамышевская плотина, ряд земляных плотин, помимо того, большое число отдельных сооружений на протяжении всей трассы канала, закончено стройкой к Октябрьским торжествам.

◆ Эксплуатация Перервинского шлюза развивается. За трехнедельный период с 17 октября по 9 ноября проделано 225 шлюзований. Общее число пропущенных судов 800, из них: пароходов 275. Механизмы шлюза работают безотказно.

◆ Форсируются бетонные работы на строительстве тоннеля под каналом на Волоколамском шоссе. Это шоссе пересекается каналом ниже горизонта воды в канале почти на 8 метров. Тоннель имеет протяжение в 150 м. Тоннель — двухпролетный. Дно канала над тоннелем облицовывается клинкером. Архитектурное оформление тоннеля разработано проектной мастерской Моссовета № 6.

◆ Досрочно выполнен план земляных работ на 1935 год в 48.800.000 м<sup>3</sup>, строительство канала Москва — Волга поставило задачей до 1 января 1936 года увеличить объем выполненных земляных работ до 60 млн. м<sup>3</sup>. Всего на строительстве необходимо сделать около 150 млн. м<sup>3</sup> земляных работ. Из них в 1934 году сделано около 35 млн. м<sup>3</sup>.

◆ «Работать зимой, как летом» — этот лозунг руководителя стройки наркома т. Ягоды — коллектив строителей осуществит на деле. Зима должна быть полностью использована на подготовку к тем гигантским объемам работ, которые предстоят строительству в 1936 году.



## Скульптурное украшение постоянной всесоюзной строительной выставки

К XVIII годовщине Октябрьской революции открылся барельеф скульптора И. А. Менделевича, украшающий верх фасада здания Постоянной всесоюзной строительной выставки.

В свое время был организован конкурс на проект барельефа. Однако, представленные работы не удовлетворяли требованиям — в большинстве проекты отражали вчерашний день строительства — кустарные, отсталые формы труда на стройке. Рабочий, поднимающий на козе кирпич — был центральной фигурой представленных эскизов.

Механизация и машинизация строительства — основная тема барельефа скульптора И. А. Менделевича. На барельефе изображены 10 фигур в  $1\frac{1}{2}$  натуры, с общей скомпанованной панорамой строительства. Дворец советов, ДнепрогЭС, Театр Красной армии и другие значительные объекты строительства нашей страны отражены на барельефе. Но в центре барельефа живые люди, — строители в их труде и учебе. Здесь рабочие, уже овладевшие техникой строительного дела, механизмами крупно-блочного строительства, пневматическими механизмами и др. Здесь же комсомольская молодежь, овладевающая наукой. Здесь, наконец, интересная фигура рабочего в момент пятиминутного отдыха, оглядывающая тру-

ды своих рук, величественную панораму строительства, фигура мыслящего, сознательного строителя нового мира.

Барельеф принят комиссией в составе: начальника Главстройпрома арх. Гинзбурга, арх. бр. Весниных, арх. Людвиг и др.

По отзыву арх. Людвиг, барельеф отражает идею постоянной строительной выставки, по масштабам и рельефности вполне соответствует архитектурному решению здания.

Барельеф исполнен из железобетона, химически окрашенного под бронзу. Размеры его  $28,0 \times 3,3$  м.

## Перед съездом архитекторов

♦ Всесоюзному съезду архитекторов предшествуют областные и республиканские совещания, главным образом, по вопросам жилищной архитектуры. Совещания, опираясь на местный опыт, должны обсудить следующие вопросы: архитектура, строительство и ансамбли жилых массивов, национальные особенности в архитектуре жилья, искусства и художественная промышленность в жилищном строительстве, стандартизация и индустриализация в жилищном строительстве. Эти же вопросы будут обсуждаться в жилищной секции Всесоюзного съезда архитекторов.

♦ На крупнейших предприятиях Москвы намечено проведение конференций по архитектуре и строительству жилищ и оформлению рабочих поселков.

♦ Оргкомитетом намечены предсъездовские конференции директоров и архитекторов крупных промышленных предприятий. Такие конференции в первую очередь будут созваны в Москве и Ленинграде. На их рассмотрение ставятся следующие вопросы: планировка заводских территорий, архитектурная композиция промышленных зданий, бытовые и административные сооружения промышленных предприятий, сообщения об опыте проектирования и планировки заводов Сталинградского тракторного, автозавода им. Сталина, «Серпа и Молота», Горьковского автозавода, канала Москва—Волга.

♦ Оргкомитетом утверждена программа секции съезда по проектному делу. Сюда входят сообщения с мест о состоянии проектного дела, его организация, конкурсы — права и обязанности автора проекта, нормы проектирования и расценки работ.

♦ Открытие Всесоюзной архитектурной выставки намечено 5 февраля. В связи с этим, прием материалов заканчивается 15 ноября. Отборочная комиссия заканчивает свою работу к 1 декабря.

♦ Сроки проведения местных архитектурных октябрьских конкурсов продлены до 1 февраля. Результаты Всесоюзного конкурса будут объявлены к 1 мая 1936 г.

## По проектным мастерским

♦ Согласно приказу наркома железнодорожного транспорта Л. М. Кагановича коренным образом реорганизовано проектное дело на транспорте. Создана мощная организация — Союзтранспроект. Во главе Союзтранспроекта стоит проф. А. А. Горинов.

Для проектирования наиболее ответственных объектов усилена проектная организация — Трансгражданпроект, возглавляемая проф. Я. Г. Катковым. Трансгражданпроект разрабатываются типовые проекты сооружений, в частности, издается альбом типовых проектов гражданских станционных и дорожных сооружений.

♦ Проектная мастерская Наркомтяжпрома работает над проектом советского павильона на международной парижской выставке 1937 г. Работы ведутся под руководством А. А. и В. А. Весниных и проф. А. Я. Гинзбурга.

♦ 1-я проектная мастерская Московского архитектурного института разрабатывает технический проект культурно-бытового корпуса для Лефортовского студенческого городка Наркомтяжпрома. Корпус включает клуб с учебными помещениями, ки-

но, залы для спорта. Та же мастерская заканчивает работу над техническим проектом Ташкентского индустриального института.

♦ 2-й проектной мастерской Московского архитектурного института разрабатывается проект студенческого стадиона в Москве для втузов Наркомтяжпрома. По заказу ГУУЗ стадион должен вмещать 50 тыс. зрителей. Над проектом работают архитекторы: З. М. Розенфельд, И. Н. Гуляев, Г. Я. Вольфензон и др.

## Новое жилищное строительство

♦ К 1 января 1936 г. должны быть закончены строительством 140 новых домов. На стройке 20 домов график строительства срывается.

К началу января должно быть закончено строительство 15 домов, предназначенных для заселения 20000 строительных рабочих.

♦ Новый трест коммунального строительства объединяет радиаторный завод им. Войкова, «Красный Металлист», «Лифт» и «Искра», Укрепление производственной базы треста обеспечивает выполнение программы по выпуску к 1936 г. ванн, радиаторов, колонок, газовых плиток и счетчиков.

## В санитарном институте им. Эрисмана

♦ Санитарная оценка Юго-западной территории Москвы. Президиум Моссовета привлек Институт им. Эрисмана к работам, связанным с осуществлением генерального плана реконструкции Москвы. В связи с этим Институту надлежит проработать ряд санитарно-гигиенических во-

просов, касающихся реконструкции всей столицы. В первую очередь Институтом будет дана общесанитарная характеристика нового юго-западного района. Гигиенисты — санитарные врачи и инженеры должны сказать, где целесообразно строить те или иные объекты, какие территории использовать для мест отдыха и другого назначения, будут указаны территории, непригодные для заселения и т. д., а также охарактеризованы с санитарной стороны климат, зеленые насаждения, промышленные предприятия и водоемы всего района.

◆ *Исследование облицовочных материалов канала Москва — Волга.* По заданию Управления строительства канала Москва — Волга Институт им. Эрисмана изучил различные сорта облицовочных материалов в отношении влияния их на свойства воды. Выяснилось, что смесь грунтов с

битумами не оказывает вредного влияния на физические свойства воды, не повышает окисляемости и концентрации электролитов. Смесь грунтов с силикатами, наоборот, резко ухудшает свойства воды. Поэтому необходимо воздержаться от применения последних в качестве облицовочных материалов.

◆ *Санитарная характеристика района Перово-Кусково — Н. Гиреево.* Институт провел работу по санитарной характеристике района Перово-Кусково — Н. Гиреево. В ней дается описание климата, водоемов, зеленых насаждений, промышленности, застройки, благоустройства и т. п.

### Гидромониторы

На реконструируемом Подольском цементном заводе намечено широкое

применение гидромеханизации работ в карьерах. Вполне доброкачественный известняк лежит здесь под большим слоем земли. Снятие кубометра земли экскаваторами обходится в 6—7 рублей. Гидромеханизация этих работ снизит стоимость вскрышных работ до 3 рублей.

Для использования гидромониторов требуются по близости большой водоем и мощные насосы. На реке Пахре строится насосная станция мощностью в 1000 м<sup>3</sup> воды в час, откуда вода будет подаваться к забою по трубам под давлением в 15 атмосфер. В карьере будет установлено 3 гидромонитора, которые в первую очередь должны снять 200 тыс. м<sup>3</sup> земли. Для обслуживания всей гидромеханической установки потребуются 35—40 человек, вместо 500 человек при работе экскаваторами для такого же объема выемки земли.

## Содержание

	Стр.
Речь товарища Сталина на первом Всесоюзном совещании стахановцев . . . . .	1
Из речи тов. В. М. Молотова на первом Всесоюзном совещании рабочих и работниц — стахановцев (16 ноября 1935 г.) . . . . .	8
Речь тов. Н. С. Хрущева на первом Всесоюзном совещании рабочих и работниц — стахановцев . . . . .	9
<b>Г. Е. ВОРОНЕЖСКИЙ</b>	
Итоги и задачи . . . . .	11
<b>Инж. В. А. РАТНЕР</b>	
<b>Инж. Л. А. БРОДСКИЙ</b>	
Вторая очередь Московского метрополитена . . . . .	15
<b>А. М. ЗАСЛАВСКИЙ</b>	
Юго Запад — новая территория Москвы . . . . .	28
<b>Л. ВОЛКОВ</b>	
Инженерно-экономические вопросы Юго-Западного района . . . . .	32
<b>С. Г. КОБЗАРЬ</b>	
Как организовать транспорт Юго-Западной территории . . . . .	36
<b>Проф. А. Е. СТРАМЕНТОВ</b>	
Набережные в Москве и за рубежом . . . . .	42
<b>Арх. А. Я. КАРРА</b>	
<b>С. Н. СЕМЕНОВ</b>	
Планировка Сокольнического парка . . . . .	45
<b>Проф. И. И. ЗАГРИВКО-ЗАГРЕЕВ</b>	
Облицовка искусственным мрамором . . . . .	48
<b>ИЗ ПИСЕМ ЧИТАТЕЛЕЙ . . . . .</b>	<b>50</b>
<b>БИБЛИОГРАФИЯ . . . . .</b>	<b>52</b>
<b>МОСКВА НА СТРОЙКЕ . . . . .</b>	<b>54</b>

## Sommaire

	Page.
Discours du camarade Staline à la première conférence pan-unioniste des émules de Stakhanov . . . . .	1
Extrait du discours du camarade V. M. Molotov à la première conférence pan-unioniste des ouvriers et ouvrières stakhanovistes (16 novembre 1935) . . . . .	8
Discours du camarade N. S. Khrushchev à la première conférence pan-unioniste des ouvriers et ouvrières stakhanovistes . . . . .	9
<b>G. E. VORONEJSKY</b>	
Resultats et taches . . . . .	11
<b>Ing. V. A. RATNER</b>	
<b>Ing. L. A. BRODSKY</b>	
La deuxième tranche du metro-politain de Moscou . . . . .	15
<b>A. M. ZASLAVSKY</b>	
Le nouveau territoire au sud-ouest de Moscou . . . . .	28
<b>L. VOLKOV</b>	
Problèmes de genie et économiques du rayon sud — ouest . . . . .	32
<b>S. G. KOBZAR</b>	
Comment organiser les transports au territoire sud-ouest . . . . .	36
<b>Prof. A. E. STRAMENTOV</b>	
Les quais de Moscou et les quais a l'étranger . . . . .	42
<b>Arch. A. J. KARRA</b>	
<b>S. N. SEMENOV</b>	
La planification du Parc de Sokolniki . . . . .	45
<b>Prof. I. I. ZAGRIVKO-ZAGREYEV</b>	
Revêtement de marbre artificiel . . . . .	48
<b>LETTRES DE LECTEURS . . . . .</b>	<b>50</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE . . . . .</b>	<b>52</b>
<b>MOSCOU EN CONSTRUCTION . . . . .</b>	<b>54</b>

## Contents

	Page.
Comrade Stalin's Speech at the First All-Union Conference of Stakhanovites . . . . .	1
Exerpts from Comrade V. M. Molotov's Speech at the First All-Union Conference of Men and Women Stakhanovites (November 16, 1935) . . . . .	8
Comrade N. S. Khrushchev's Speech at the First All-Union Conference of Men and Women Stakhanovites . . . . .	9
<b>G. E. VORONEZHSKY</b>	
Results and Tasks . . . . .	11
<b>Eng. V. A. RATNER</b>	
<b>Eng. L. A. BRODSKY</b>	
Second section of the Moscow Subway . . . . .	15
<b>A. M. ZASLAVSKY</b>	
South-West — new Moskow territory . . . . .	28
<b>L. VOLKOV</b>	
Engineering and economic problems of the South-Western district . . . . .	32
<b>S. G. KOBZAR</b>	
How to organize transport of the South — Western district . . . . .	36
<b>Prof. A. E. STRAMENTOV</b>	
Embankments in Moscow and abroad . . . . .	42
<b>Arch. A. J. KARRA</b>	
<b>S. N. SEMENOV</b>	
Planning of Sokolniki park . . . . .	45
<b>Prof. I. I. ZAGRIVKO-ZAGREYEV</b>	
Facing with artificial marble . . . . .	48
<b>READER'S LETTERS . . . . .</b>	<b>50</b>
<b>BIBLIOGRAPHY . . . . .</b>	<b>52</b>
<b>MOSCOW IN CONSTRUCTION . . . . .</b>	<b>54</b>

Издатель Московский Совет Рабочих и Красноармейских Депутатов  
 Отв. редактор А. Булушев  
 Зам. отв. редактора Я. Грунт  
 Редакция: Г. Воронежский, И. Е. Черкасский, В. Дедюхин,  
 А. Заславский, Н. Колли, И. Сидоров, И. Финкель, С. Чернышев.

Адрес редакции: Москва, ул. Станкевича, 22,  
 телеф. Моссовет, доб. 2-10, 1-95-07, 5-22-09 и 91-36

Мособлгортит 28045. Тираж 15.000  
 39-я типография Мособлполиграф, ул. Скворцова-Степанова, 3.  
 Статформат А-4—211-297 мм.  
 7 п. л. Зав. тип. 875.

Рукопись слана в набор 31/X 1935 г.  
 Подписано к печати 11/XII 1935 г.  
 Зав. редакцией А. Подляшук.  
 Тех. редактор М. Бондарев.



ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ

НА 1936 ГОД

# АРХИТЕКТУРА СССР

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ  
ОРГАН СОЮЗА СОВЕТСКИХ  
АРХИТЕКТОРОВ

В ЖУРНАЛЕ ШИРОКО  
ОСВЕЩАЮТСЯ

Архитектурная жизнь в СССР и за границей.

Вопросы теории и истории архитектуры.

Творчество крупнейших мастеров и коллективов советской архитектуры.

Проблемы планировки, строительства и архитектурной реконструкции городов.

Архитектура жилищ, общественных и производственных сооружений, парков, и садов, физкультурных и санаторно-курортных сооружений.

Журнал богато иллюстрирован, в каждом номере не менее 100 репродукций.

### ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

12 мес. — 72 руб., 6 мес. — 36 руб.,  
3 мес. — 18 руб.

Цена отдельного номера — 6 руб.

ПОДПИСКУ НАПРАВЛЯЙТЕ ПОЧТОВЫМ ПЕРЕВОДОМ: МОСКВА, 6, СТРАСТНОЙ БУЛЬВАР, 11, ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ, ИЛИ СДАВАЙТЕ ИНСТРУКТОРАМ И УПОЛНОМОЧЕННЫМ ЖУРГАЗА НА МЕСТАХ. ПОДПИСКА ТАКЖЕ ПРИНИМАЕТСЯ ПОВСЕМЕСТНО ПОЧТОЙ И ОТДЕЛЕНИЯМИ СОЮЗПЕЧАТИ.

# АРХИТЕКТУРНАЯ ГАЗЕТА

ОРГАН СОЮЗА СОВЕТСКИХ  
АРХИТЕКТОРОВ

АРХИТЕКТУРНАЯ ГАЗЕТА широко освещает задачи советской архитектуры и ее место в социалистическом строительстве.

АРХИТЕКТУРНАЯ ГАЗЕТА уделяет особое внимание творческим проблемам советской архитектуры, освещая теорию и практику различных творческих течений в советской архитектуре, в свете последовательной большевистской принципиальности, борясь за создание архитектуры, достойной нашей волиной эпохи.

АРХИТЕКТУРНАЯ ГАЗЕТА широко освещает проблемы критического освоения наследия прошлого и использования зарубежного опыта, проблемы связи и синтеза со смежными искусствами, живописью и скульптурой.

АРХИТЕКТУРНАЯ ГАЗЕТА имеет специальное иллюстрированное приложение к каждому номеру, где даются проекты и планы работы мастерских всего СССР.

АРХИТЕКТУРНАЯ ГАЗЕТА выходит раз в пятидневку при ближайшем участии и постоянном сотрудничестве лучших архитектурных сил СССР.

### ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

12 мес. — 15 руб., 6 мес. — 7 руб. 50 коп.,  
3 мес. — 3 руб. 75 коп.

Цена отдельного номера — 25 коп.

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ.

М 2777



ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 1936 ГОД НА ЖУРНАЛЫ  
ИЗДАТЕЛЬСТВА ВСЕСОЮЗНОЙ АКАДЕМИИ АРХИТЕКТУРЫ

# АРХИТЕКТУРА ЗА РУБЕЖОМ

ОРГАН ВСЕСОЮЗНОЙ АКАДЕМИИ  
АРХИТЕКТУРЫ

6 номеров в год 6

ЖУРНАЛ ставит себе целью подробное ознакомление советских архитекторов и строителей с текущей архитектурной жизнью и наиболее ценными достижениями технической и архитектурно-художественной мысли за рубежом.

ЖУРНАЛ имеет своих корреспондентов за границей, дает анализ современной архитектуры и обзоры новейшей периодической литературной печати на Западе, уделяет особое внимание иллюстрационному материалу.

ЖУРНАЛ печатается на меловой бумаге и богато иллюстрирован.

Объем номера — 6 печ. лист.

### ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

на год — 30 руб., на 6 мес. — 15 руб.

Цена отдельного номера — 5 руб.

ТИРАЖ ОГРАНИЧЕН

# АКАДЕМИЯ АРХИТЕКТУРЫ

ОРГАН ВСЕСОЮЗНОЙ АКАДЕМИИ  
АРХИТЕКТУРЫ

6 номеров в год 6

ЖУРНАЛ, являясь руководящим органом в области социалистической архитектуры, ставит своей задачей вооружение архитекторов марксистско-ленинской теорией в борьбе за подлинную социалистическую архитектуру.

ЖУРНАЛ всесторонне освещает научно-исследовательскую и учебную деятельность Всесоюзной академии архитектуры, разрабатывает наиболее ценные документы архитектурного наследия прошлого, восстанавливает в отделе «Трибуна архитектора» возможность советской общественности дискуссионно обсуждать творческие пути и методы нашей архитектуры и строительной техники.

ЖУРНАЛ печатается на меловой бумаге, с многочисленными иллюстрациями и чертежами.

Объем номера — 10 печ. лист.

### ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

на год — 30 руб., на 6 мес. — 15 руб.

Цена отдельного номера — 6 руб.

ТИРАЖ ОГРАНИЧЕН

Подписку и деньги направлять по адресу: Москва, Б. Дмитровка, 24, Изд-во Академия Архитектуры. Тен. счет № 150004 МОН Госбанка. Кроме того, подписка принимается уполномоченными издательства, снабженными специальными доверенностями, почтовыми отделениями, отделениями Союзпечати, техпериодикой ОНТИ и КОГИЗ'ом.

## ВСЕСОЮЗНЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ ВОДОСНАБЖЕНИЯ, КАНАЛИЗАЦИИ, ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ И ИНЖЕНЕРНОЙ ГИДРОГЕОЛОГИИ НКТП СССР ВОДГЕО

(Бывший Институт водоснабжения и санитарной техники  
и Гидротехгеоинститут)

Москва, ул. Кирова, д. № 24, Кривоколенный пер., д. № 7. Телефоны: дирекция  
К-4-10-55, К-0-88-26.

Институт имеет целью комплексное научно-исследовательское разрешение вопросов водного хозяйства и инженерной гидрогеологии в тяжелой промышленности и др. отраслях промышленности. На него возложено изучение проблем: промышленного водоснабжения, канализации, инженерно-гидрогеологических исследований, связанных с изучением подземных вод и грунтов, гидротехнических сооружений, связанных с водоснабжением и разработкой мероприятий по защите сооружений от вредного действия поверхностных и грунтовых вод.

## ОСНОВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАБОТ:

1. Вопросы экономии металла и замены импортных металлов отечественными в санитарно-техническом и гидротехническом строительстве.
  2. Рационализация существующих систем водоснабжения, канализации.
  3. Вопросы рационализации гидротехнических работ, их производство и организация.
  4. Вопросы гидротехники, связанные с использованием грунтов.
  5. Вопросы инженерной гидрогеологии, связанные с обслуживанием строительной промышленности и других отраслей народного хозяйства, соприкасающихся в своей работе со стройпромышленностью.
  6. Вопросы типизации и стандартизации санитарно-технических сооружений.
  7. Разработка методов очистки сточных вод предприятий различных отраслей промышленности.
  8. Разработка методов очистки и улучшения качества воды для производственных целей.
  9. Разработка вопросов утилизации сточных вод и ценных веществ, в них находящихся.
  10. Экспертиза проектов водоснабжения, канализации, гидротехнических сооружений, очистных сооружений для сточных и питьевых вод.
  11. Консультация по всем указанным вопросам.
- СОСТАВ ИНСТИТУТА: секторы — водоснабжения, гидротехнических сооружений, канализации, технологии воды, инженерной гидрогеологии; КОНСУЛЬТАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ БЮРО.

Институт имеет два филиала: Ленинград, ул. 3-го июля, 50б; Баку, наб. Губанова, 65.