

$\overline{XX} \frac{101}{9}$

1936 ~ 1-3





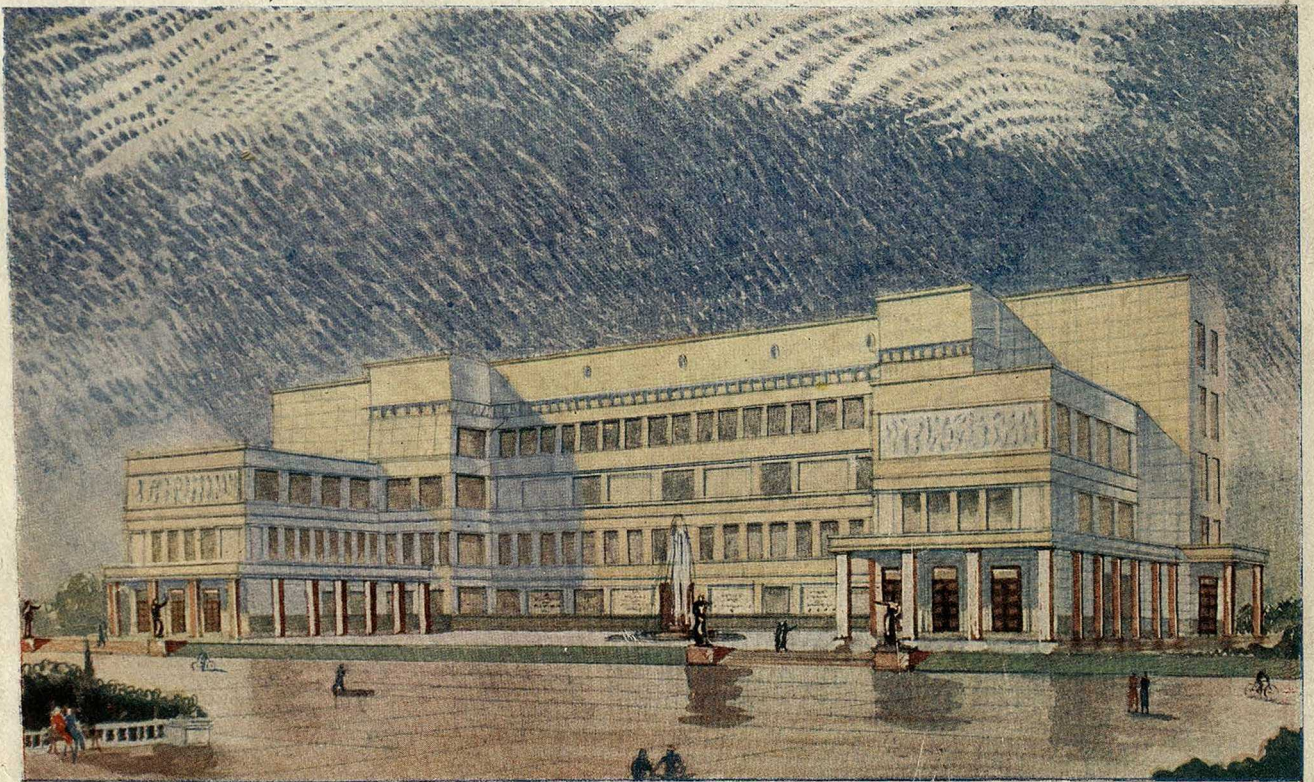


2015593975

Всесоюзная  
Библиотека  
имени  
В. И. Ленина

# СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

XV 101  
9



Проект школы. Автор проф. Ф. Д. Фридман

1 9 1 3 6

И В Д А Н И Е М О С С О В Е Т А

# ТЕХНО-ХИМИЧЕСКИЙ ЗАВОД № 1

ГОСПРОМКОМБИНАТА КРАСНО-ПРЕСНЕНСКОГО СОВЕТА

Горбатый пер., д. 4.

Телефон К-3-95-83

## ВЫРАБАТЫВАЕТ

**ОЛИФУ АЛЮМИНИЕВУЮ,  
ОЛИФУ НЕФТЕНАЖНУЮ,  
ОЛИФУ НАТУРАЛЬНУЮ,  
ДЛЯ СУХИХ И МАСЛЯНЫХ КРАСОК**

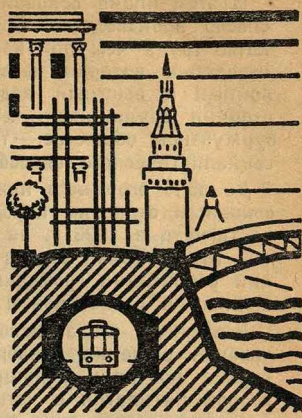
Масляные краски и эмаль всех цветов. Сухие краски всех цветов. Лазурь. Мыло. Мастика для полов. Синька для малярных работ. Синька для белья. Заряды и огнетушителям летние и зимние.

Принимает к исполнению: ксилолитовые работы из материала заказчика, а также из своего материала; берет в переработку масла на натуральную олифу и сухие краски на тертые, масляные и эмаль.

## ПОКУПАЕТ:

**ЦИНК, ОТХОДЫ, МАСЛА: КОНОПЛЯНОЕ, ЛЬНЯНОЕ, ПОДСОЛНЕЧНОЕ, КУКУРУЗНОЕ И ДР. В НЕОГРАНИЧЕННОМ КОЛИЧЕСТВЕ И ЖИРОВЫЕ ОТХОДЫ**

# СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ



1  
1936  
ЯНВАРЬ

XII ГОД ИЗДАНИЯ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ МОСКОВСКОГО СОВЕТА РК и КД

## П л а н с т а х а н о в с к о г о г о д а

Единственный во всем мире народ — советский народ — подвел итоги 1935 года с чувством великой гордости и радости. Эти чувства миллионов трудящихся нашей родины лучше всего выразил товарищ Сталин словами: «Жить стало лучше, товарищи. Жить стало веселее».

Единственная во всем мире страна — Союз Советских Социалистических Республик — уверенно смотрит в будущее. Эту уверенность масс и всей страны отчетливо выразил глава правительства товарищ Молотов, заявив в своем отчетном докладе на сессии ЦИК, что «улучшение материального положения рабочих и колхозников должно теперь пойти быстрее, чем раньше».

Вторая сессия ЦИК СССР VII созыва, которой ознаменовалось начало 1936 года, войдет замечательной страницей в летопись борьбы и побед страны строящегося социализма.

Сессии предшествовали многочисленные совещания лучших людей страны с руководителями партии и правительства, с вождем и учителем трудящихся Сталиным. Эти совещания показали, что стахановское движение — могучий резерв и предпосылка дальнейшего роста народного хозяйства, роста материального и культурного благополучия рабочих, колхозников и служащих. Горячее желание миллионов использовать эти резервы до дна — вот что выявили эти совещания.

И именно это явилось той базой, на основе которой сессия ЦИК приняла на 1936 год грандиозную программу дальнейшего роста народного хозяйства, роста материального благосостояния масс и мощного укрепления обороноспособности нашей родины.

Народное хозяйство СССР стало полностью социалистическим. «В этом смысле задачу ликвидации классов мы решили» (Молотов). Таков блестящий итог истекших трех лет второй пятилетки. В наступившем четвертом году второй пятилетки социалистическое строительство, опирающееся на всенародное стахановское движение, приобретает еще больший объем и размах. Прирост валовой продукции всей промышленности определен в 23% против 1935 года; общий объем капитальных работ по народному хозяйству установлен в размере 32.365 млн. руб.; прирост валовой продукции по сельскому хозяйству на 1936 год утвержден в размере 24,2% против продукции прошлого года — таковы величественные цифры, убедительно свидетельствующие о могуществе нашей страны, о бурном расцвете ее сил в ближайшем году.

Итоги 1935 года и особенно народнохозяйственный план на 1936 год целиком оправдали гениальное предвидение товарища Сталина о темпах роста социалистического хозяйства, высказанное им еще в январском объединенном пленуме ЦК и ЦКК ВКП(б) в 1933 году. Уже тогда товарищ Сталин предвидел воз-

можность «ко второй половине второй пятилетки взять новый мощный разбег как в области строительства, так и в области прироста промышленной продукции».

Правильность этого предвидения отчетливо видна из динамики промышленного производства за последние годы. Если в 1933 году — первом году второй пятилетки — вся крупная промышленность дала прирост валовой продукции по сравнению с предыдущим годом на 8,9%, а в 1934 году на 18,9%, то в 1935 году этот прирост уже определяется 22% и, наконец, на 1936 год он определен планом для всей промышленности в 23%.

Исчерпывающее объяснение причин этого нового подъема товарищ Сталин дал уже в историческом докладе об итогах первой пятилетки. Он отчетливо указал то главное звено, ухватившись за которое наша страна взяла новый мощный разбег, овладела новыми вершинами в строительстве социализма и вместе с тем открыла безграничные перспективы дальнейшего роста.

Это главное звено состояло в том, чтобы дополнить энтузиазм, пафос нового строительства, «энтузиазмом, пафосом о с в о е н и я новых заводов и новой техники, серьезным поднятием производительности труда, серьезным сокращением себестоимости».

В последующих высказываниях товарищ Сталин вновь и вновь выдвигал и развивал этот тезис. В исторической речи в мае 1935 года он с исключительной силой выдвинул лозунг — «кадры решают все» — лозунг, ставший знаменем новой полосы в строительстве социализма.

Сталинская забота о людях, о кадрах, о благосостоянии всего советского народа, пронизывает все решения второй сессии ЦИК СССР. Впервые за годы обеих пятилеток темпы роста промышленности, производящей средства потребления, превысят темпы роста промышленности, производящей средства производства. При росте валовой продукции всей промышленности на 23%, прирост по первой составит 23,7%, а по второй — 22,6%. Впервые за эти же годы темп прироста валовой продукции сельского хозяйства (24,2%) превысит темп прироста промышленной продукции (23%). Рост народного дохода на 26,5%; увеличение фонда заработной платы на 7,2 млрд. руб.; значительный рост реальной заработной платы в результате дальнейшего снижения цен на продукты широкого потребления и дальнейшего укрепления советского рубля; отпуск 17.638 млн. руб. на общекультурные нужды населения, то есть, на 3,6% больше чем в прошлом году, — все это и многое другое характеризует принятый сессией народнохозяйственный план как план огромного подъема зажиточности и культуры миллионов советских граждан, как боль-

шевицкую программу борьбы за социалистическое изобилие.

В этом плане основой является социалистический способ производства. Более высокая производительность труда чем при капиталистическом способе производства, которая неизбежно влечет за собой огромный и быстрый подъем материального благосостояния трудящихся, чего нет и не может быть в буржуазном обществе,—таковы отличительные черты социалистического способа производства.

До 85% огромного прироста валовой продукции по основным отраслям народного хозяйства должно быть достигнуто в 1936 г. за счет роста производительности труда. Такая задача разрешима только при условии реализации громадных потенциальных сил, заложенных в стахановском движении.

Развернув стахановское движение так, как этого требуют решения декабрьского пленума ЦК ВКП(б), страна по ряду ведущих отраслей выполнит план второй пятилетки в четыре года, что предопределяет досрочное выполнение всей второй пятилетки; в ряде отраслей производительность труда превысит уровень в передовых капиталистических странах, а по всему народному хозяйству вплотную подойдет к нему и, наконец, по уровню промышленного производства СССР в 1936 году прочно займет первое место в Европе по сравнению с высшим докризисным уровнем производства капиталистических стран.

Таковы замечательные перспективы замечательного стахановского года!

Из огромных сумм, ассигнуемых в 1936 году на новое капитальное строительство, значительная доля падает на осуществление генерального плана реконструк-

ции Москвы. Товарищ Молотов, особо подчеркнув это, вместе с тем отметил, что реконструкция Москвы и Ленинграда «будет иметь большое значение для повышения культуры нашего строительства во всей стране». Это налагает большую ответственность на всех строителей новой Москвы. Необходимо обеспечить быстрое развертывание стахановского движения среди строителей до уровня передовых в этом отношении отраслей народного хозяйства. Необходимо во что бы то ни стало достигнуть заданного правительства снижения стоимости строительства на 14%, в том числе, непосредственно по строительным работам на 14,5%. Необходимо строить в срок, дешево, доброкачественно и красиво!

Выполнить эти задачи многотысячный коллектив московских строителей сумеет только при условии коренного улучшения руководства каждой в отдельности стройкой, каждым рабочим-строителем.

Сейчас более чем когда-либо уместно вспомнить указание товарища Сталина на то, что «производственный план есть живая и практическая деятельность миллионов людей. Реальность нашего производственного плана — это миллионы трудящихся, творящие новую жизнь. Реальность нашей программы — это живые люди, это мы с вами, наша воля к труду, наша готовность работать по-новому, наша решимость выполнить план».

Подняв качество руководства на уровень великих задач стахановского года, армия московских архитекторов, инженеров, техников, хозяйственников, рабочих-строителей, партийных и непартийных большевиков сумеет образцово выполнить директивы сессии ЦИК в замечательном 1936 году.

## Председовская мобилизация сил

Для архитектурной общественности Москвы наступают ответственные дни: 10 марта открывается Московская областная конференция архитекторов — преддверие к Всесоюзному съезду, который как по объему, так и по значимости затрагиваемых тем будет несомненно иметь не только всесоюзное, но и международное значение.

Разительная картина: в то время, как в странах капиталистического Запада уделом архитектора является безработица и в лучшем случае жалкое прозябание; в то время, как по авторитетному заявлению крупнейшего буржуазного журнала «L'Architecture d'Aujourd'Hui» даже такие значительные архитектурные сооружения, как международная выставка 1937 года в Париже, не дают возможности выдвинуться истинным талантам, в то время, как фашизм вынуждает к эмиграции все талантливое и передовое в архитектурной среде Германии,—в это время в Москве соберется на свою областную конференцию ведущий отряд молодой советской архитектуры, дабы подытожить сделанное, наметить пути дальнейшей работы и продемонстрировать перед всем архитектурным миром, что московские архитекторы приходят к своему съезду единым, сплоченным отрядом. Вслед за этим будет заседать Всесоюзный съезд архитекторов — съезд больших достижений и гигантских задач, которые победоносное социалистическое строительство в СССР ставит перед архитекторами страны.

Гениальный сталинский генплан является неотъемлемой и значительной частью великой социалистической реконструкции нашей родины, уже превратившей захлавленную и убогую Рос-

сию времен царизма в могучий индустриально-колхозный СССР.

План этот особенно впечатляющий по своей грандиозности, если сравнить его с положением в капиталистических городах, где все осталось тем же, чем было 60—80—100 лет тому назад, где «...везде варварское равнодушие, беспощадный эгоизм с одной стороны и беспредельная нищета — с другой, везде социальная война, дом каждого в осадном положении, везде взаимный грабеж под охраной закона. И все это делается с такой бесстыдной откровенностью, что приходишь в ужас от последствий нашего общественного строя и удивляешься только тому, что вся эта безумная скачка может все еще продолжаться»<sup>1</sup>.

Стахановское движение, раскрывает невиданные горизонты в области увеличения производительности сознательного социалистического труда, спаренного с высокой техникой. Это движение представляет будущее нашей страны, ибо оно «содержит в себе зерно будущего культурно-технического подъема рабочего класса...», открывает нам тот путь, на котором только и можно добиться тех высших показателей производительности труда, которые необходимы для перехода от социализма к коммунизму (и уничтожения противоположности между трудом умственным и трудом физическим)<sup>2</sup>.

Таковы два узловых вопроса, которым предстоит быть в центре внимания Московской областной конференции архитекторов.

<sup>1</sup> К. Маркс и Ф. Энгельс, соч., том III, «Положение рабочего класса в Англии», изд. ИМЭЛ, стр. 320—321.

<sup>2</sup> И. В. Сталин. Реч. на Первом Всесоюзном совещании рабочих и работниц — стахановцев 14—17 ноября 1935 года. Стенографический отчет, Партиздат ЦК ВКП(б), 1935 год.



Осуществляют ли московские архитекторы — планировщики и проектировщики — в своей повседневной работе возложенные на них партией и правительством задачи, связанные с генпланом реконструкции Москвы?

Нашел ли архитектор свое место в стахановском движении?

На эти вопросы должны дать ответ участники конференции.

Несомненно и не нуждаются в особых доказательствах успехи, достигнутые за истекший год планировочными и проектными мастерскими Моссовета. Проведенная по прямой инициативе тов. Л. М. Кагановича перестройка районных планировочных мастерских и превращение их в магистральные, сыграли огромную роль в деле улучшения качества и ускорения планировки магистралей, — этих нервов новой Москвы. Проектные мастерские, также детище Лазаря Моисеевича, значительно улучшили свою работу и превращаются в действительно сплоченные коллективы с единым творческим стимулом и целеустремленностью.

1936 год — стахановский год и в то же время первый год осуществления сталинского плана реконструкции Москвы — ставит перед московскими архитектурными мастерскими чрезвычайно большие задачи. Достаточно назвать такие гигантские сооружения, как Всесоюзная академия наук и ВИЭМ, стройка которых начнется в этом году, как 2-я очередь метро, как застройка первых кварталов юго-запада и набережных, как начало работ по превращению 1-й Мещанской улицы в образцовую магистраль и т. д., чтобы стало понятно, что успешное осуществление строительного плана 1936 года во многом зависит от четкой и бесперебойной работы мастерских.

Следует однако сказать, что несмотря на отмеченные успехи, в мастерских еще не ликвидированы до конца некоторые явления, которым не может и не должно быть места в архитектурной среде нашей страны.

Сказанное в первую очередь относится к разрыванию большевистской критики и самокритики, тем более необходимой, что наша архитектура не создала еще своего социалистического стиля, который в полной мере выражал бы величие эпохи социалистической стройки.

В действительности же подобная товарищеская, но деловая творческая критика отдельных проектов не всегда имеет место. В некоторых случаях все еще наблюдаются пережитки того, что совсем недавно было подлинным бичом архитектурной общественности: кастовой замкнутости среди архитекторов, некоторого фетишизма в отношении работ заслуженных мастеров, страха перед тем, «как бы Иван Иванович не обиделся» или «Петр Петрович не рассердился».

Совершенно недостаточно ощущается в мастерских роль архитектора-коммуниста, как первого застрельщика в деле разрывания большевистской самокритики, первого отличника и борца за подлинно стахановские темпы и качество в работе, за снижение стоимости проектирования, за активное участие в работах по сни-

жению стоимости строительства, иными словами — за выполнение директив, данных руководителями партии и правительства на совещании по вопросам строительства в ЦК ВКП(б).

В этом разрезе не вполне удовлетворяет и работа секции критики Союза советских архитекторов, созданной по инициативе пленума союза. Ограничиваясь организацией дискуссионных вечеров, посвященных отдельным проектам, секция не углубляет своей работы и не в достаточной мере борется за творческую критику в производственной ячейке, то есть в мастерской.

Секция не организует критического разбора по комплексам проектов (школы, магистрали и т. д.), что несомненно расширило и обогатило бы кругозор московских архитекторов.

Помещенные в «предсъездовской трибуне» этого номера нашего журнала высказывания ряда московских архитекторов свидетельствуют о том, что ряд других немаловажных вопросов, волнующих архитектурную общественность, как, например, оплата молодых архитекторов, вопрос об авторском праве, архитектурное образование, все еще ждет своего разрешения.

Громадное значение имеет и вопрос об архитекторе на стройке, об его роли в дальнейшем развертывании стахановского движения в строительстве. Теперь уже не вызывает сомнений то положение, что архитектор не имеет права быть только «проектантом», что он наравне с инженером-строителем несет полную ответственность за осуществление своего проекта и за развертывание стахановского движения на стройке.

Для достижения этого требуется, с одной стороны, полная творческая перестройка архитектора и осознание им своей большой ответственности в деле выполнения грандиозных задач, поставленных партией перед каждым отдельным отрядом строительного фронта. С другой стороны, необходимо чтобы были точно определены и зафиксированы в нашем законодательстве права и обязанности архитекторов на стройке, чтобы был положен конец тому положению, при котором участие архитектора в осуществлении его проекта является только делом его личного желанья.

Московская областная конференция — генеральная репетиция готовности московских архитекторов к съезду — несомненно осознает все значение указанных задач. Она будет решительной мобилизацией сил московского отряда архитектурной армии, она представит съезду деловые соображения для разрешения проблем, она полным голосом скажет о своей готовности бороться за сталинский генплан, за стахановские методы в деле реконструкции Москвы.

Московский комитет партии и его секретарь тов. Н. С. Хрущев и Моссовет в лице тов. Н. А. Булганина уделяют неизменное внимание всем вопросам, связанным с архитектурной жизнью столицы. В этом гарантия того, что поставленные генпланом реконструкции Москвы великие задачи будут успешно выполнены.

Партийные и непартийные большевики московского отряда архитекторов оправдают доверие, оказанное им.



Школа на Мейеровском проезде. Выстроена по проекту проф. Фридмана  
 5-я архитектурно-проектная мастерская Моссовета  
 В 1936 году по этому же проекту будет строиться 14 школ

В. А. ДЕДЮХИН

Зав. Отделом проектирования Моссовета

# 1 5 0 Ш К О Л

Капиталистическая Москва, строившая большее количество доходных домов, богатых особняков, сотни церквей — меньше всего строила школьных зданий.

До последних дней перед революцией буржуазия выстроила в Москве всего 274 школы на 129.000 учащихся. Эта политика министерства народного просвещения была характерна для всех городов царской России. Революция выкинула вон этих «просвещенцев». Одними из первых объектов строительства после империалистической войны и Великой пролетарской революции были школьные здания. С 1927 по 1934 год в Москве было выстроено 35 новых больших школ на 79.000 учащихся. За 1935 год выстроено еще 72 школы на 125.000 учащихся и 1936 год даст новых школ на 264.000 учащихся.

Цифры школьного строительства дореволюционного периода и строительства 1935 и 1936 годов не сравнимы ни с точки зрения количества, ни с точки зрения качества. Исключительный размах школьного строительства свидетельствует об огромном внимании партии и правительства к нашей подрастающей смене, к будущим строителям коммунистической жизни.

5 месяцев строились 72 школы в 1935 году; 5 месяцев напряженной работы архитекторов, инженеров, рабочих-строителей дали огромное расширение сети школьных зданий. Строительство 1935 года было экзаменом не только для проектных и строительных организаций, но и

для руководства всех московских организаций и трестов. Не было ни одного отдела Моссовета, ни одного его треста, которые бы не приняли участия в этой стройке.

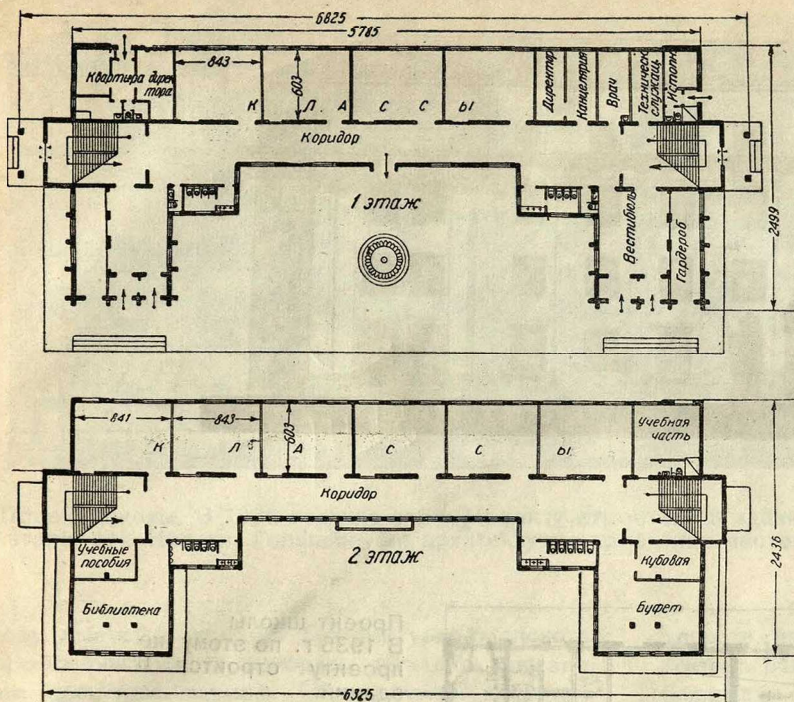
Опыт строительства 1935 года, несмотря на все его успехи, вскрыл неподготовленность проектных организаций и строителей к выполнению поставленных перед ними задач. Штурмовщина в проектных работах, не меньшая штурмовщина в производстве строительных работ, — все это отразилось на качественных показателях работы.

Обстановка строительства 1936 года другая. У нас есть огромный опыт, есть кадры, есть больше времени для организации работы. Московский комитет партии и Московский совет дали указания заложить фундаменты всех 150 школ строительства 1936 года осенью и в течение зимы вывести здания вчерне.

Такое решение является, не преувеличивая, историческим для строительной практики г. Москвы. Впервые в московском строительстве рытье котлованов, закладка фундаментов происходят в год, предшествующий году выполнения строительной программы.

Одновременное начало сооружения 150 школ показывает, что план реконструкции Москвы начат осуществлением с разворота работ на фронте строительства культурных сооружений.

Практика строительства 72 школ 1935 года, опыт строительства метрополитена, строительства «Волга—Москва» — дают все основания думать, что решение Московского Комите-



Школа на Мейеровском проезде. Планы этажей. Выстроена по проекту проф. Фридмана. 5-я архитектурно-проектная мастерская Моссовета

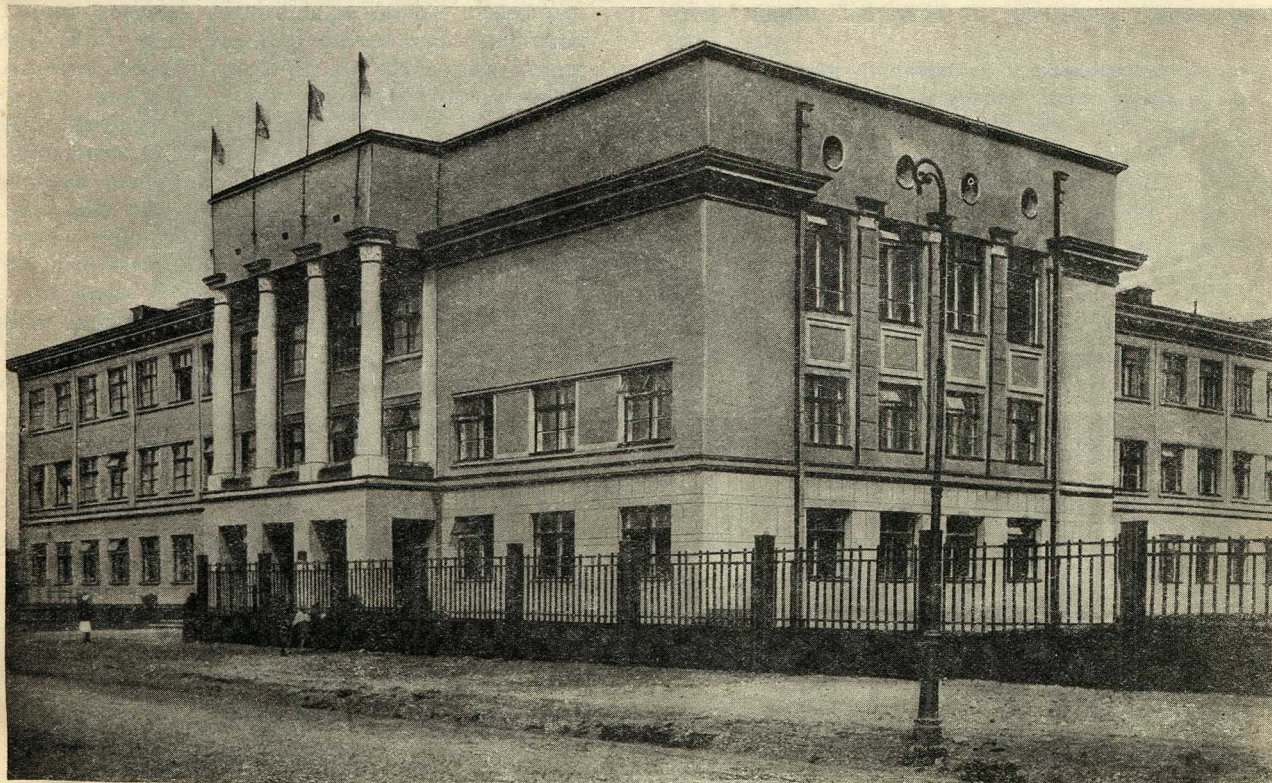
та партии об этом грандиозном строительстве школьных зданий не только будет выполнено, но и выполнено культурно, с использованием индустриальных методов строительства.

Для строительства 150 новых школ использовано 17 лучших проектов строительства 1935 года, переработанных в сторону улучшения внутренней планировки, уменьшения погонажла лестничных клеток, улучшения графиков движения, расширения площади занятой под раз-

девальные, вестибюли, уборные, буфеты. При этом все сделано не за счет новой кубатуры, а за счет более вдумчивого, рационального решения внутренней планировки школы.

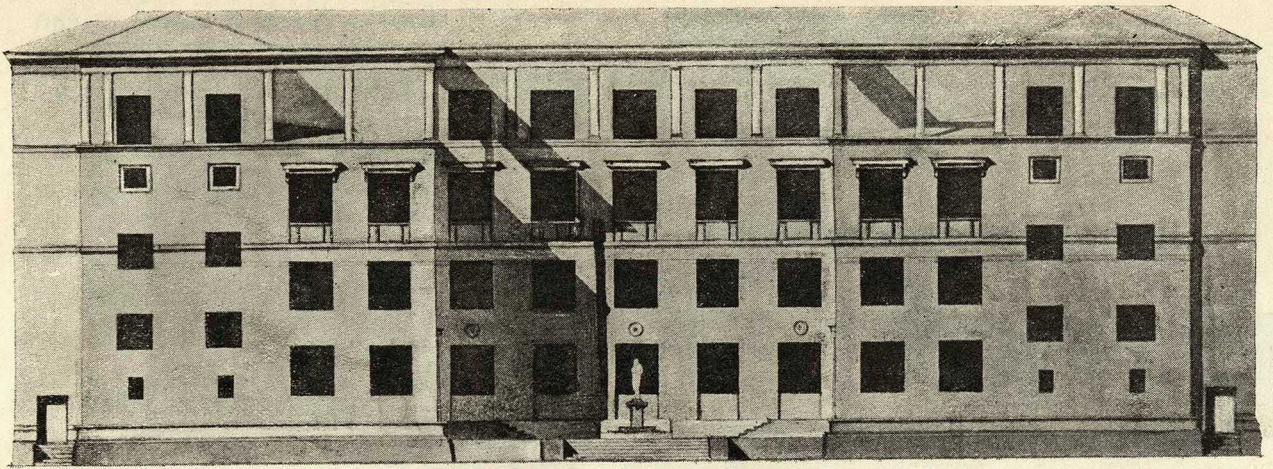
Общая кубатура школы в 1936 году утверждена в 15.084 м<sup>3</sup>. Против прошлого года прибавлено 500 м<sup>3</sup> на котельную с обслуживающими помещениями и склад топлива.

Во избежание всяких недоразумений с подсчетом объемов Отдел проектирования в этом



Школа на Дровяном переулке. Выстроена по проекту арх. Антонова 10-я архитектурно-проектная мастерская Моссовета





Проект школы. В 1936 году по этому проекту строится 13 зданий  
 Авторы арх. Каплун, Горфайн. 5-я архитектурно-проектная мастерская Моссовета

году выпустил условия архитектурно-планового проектирования, в которых детально описано все проектное задание. Строительная кубатура определяется по внешней площади застройки, умноженной на высоту здания 16,20 м (от тротуара до теплоизоляционной засыпки чердачного перекрытия), и подземная часть котельной — по площади застройки умноженной на 2,80 м (от пола первого этажа за вычетом высоты цоколя 0,70 м).

Классы остаются, как и в прошлом году в 50 м<sup>2</sup>, высотой в 3,50 м. Но для проектов, где авторы не стеснены габаритом, глубина помещений дана не 6, а 6,10 м, что вызывается требованием расстановки парт в классе. В классах обязательны стальные шкафы.

Изменения произошли в лестничных клетках. Общий погонаж лестницы в школе строительства 1935 года был 720 см, в этом году удалось его снизить до 540 см. Это дало экономию в площадях и материале (бетонные работы по ступеням).

Количество вестибюлей в школах 1935 года не было регламентировано. Изучив новые школы в эксплуатации, мы пришли к твердому решению строить школы с двумя вестибюлями, что и проведено в новых проектах. В подавляющем числе проектов удалось добиться увеличения площади вестибюля с 180 м<sup>2</sup> до 220 м<sup>2</sup>.

Рекреационные коридоры в строительстве 1935 года были шириной от 2,5 до 6 м. Коридоры в 2,5 м оказались явно узкими. С другой стороны чудес не бывает и шестиметровые коридоры

в школе, выстроенной по проекту архитектора Павлова \*) были получены за счет упрощения буфета и сужения вестибюля. На 1936 год школы запроектированы с коридорами от 3,5 до 4 м и только тракзитные коридоры оставлены в 2,5 м. Коридоры такой ширины, при запрете тупиковых коридоров, заменят недостающий зал рекреации, который будет строиться во вторую очередь.

Буфетная комната в 60 м<sup>2</sup> в 1936 году будет иметь при себе небольшую комнату, где размещаются плита для подогрева пищи, «Титан» и мойка для посуды.

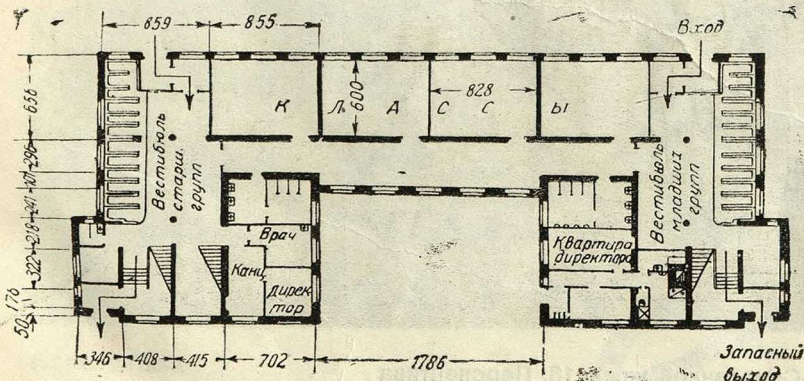
Библиотека — 70 м<sup>2</sup>, учительская — 30 м<sup>2</sup>, комната общественных организаций — 15 м<sup>2</sup>, канцелярия — 15 м<sup>2</sup>, кабинет директора — 15 м<sup>2</sup>, комната технических служащих — 15 м<sup>2</sup> — остаются таким образом в размерах проектов 1935 года.

Лаборатории физическая и химическая располагаются по возможности изолированно от классов в двух верхних этажах. Сохраняя их размер, как и прежде, в 70 м<sup>2</sup>, мы добавили к ним лаборантские в 15—18 м<sup>2</sup>, что также настоятельно требовали директора новых школ.

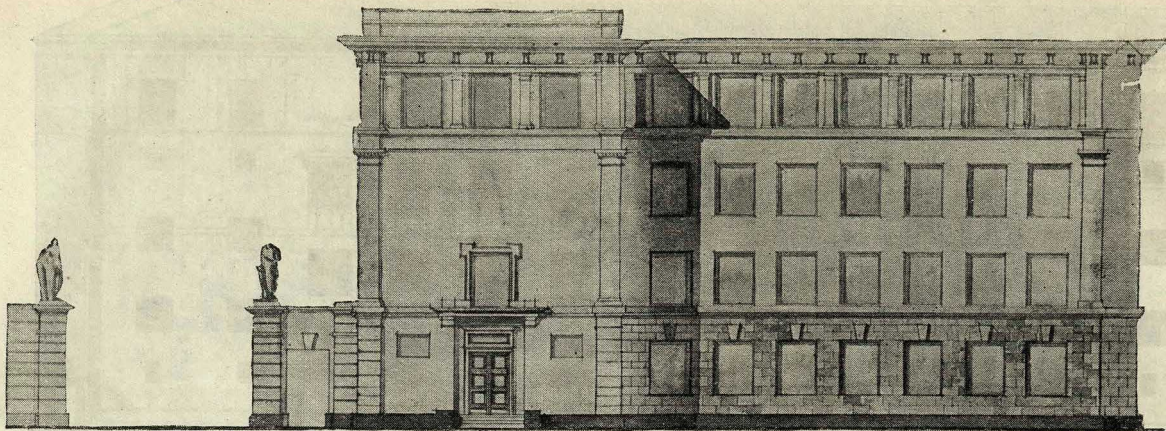
Совершенно новыми помещениями явились комната врача и кабинет заведующего учебной частью.

Все дополнительные площади, полученные за счет накопившегося опыта проектирования и более четко сформулированных требований к про-

\*) См. № 5 журн. «Строит. Москвы» за 1935 г.



План первого этажа



Проект школы, строящейся на Садово-Самотечной ул., д. 13. Фасад  
Автор проекта арх. Налетов. 1-я архитектурно-проектная мастерская Моссовета

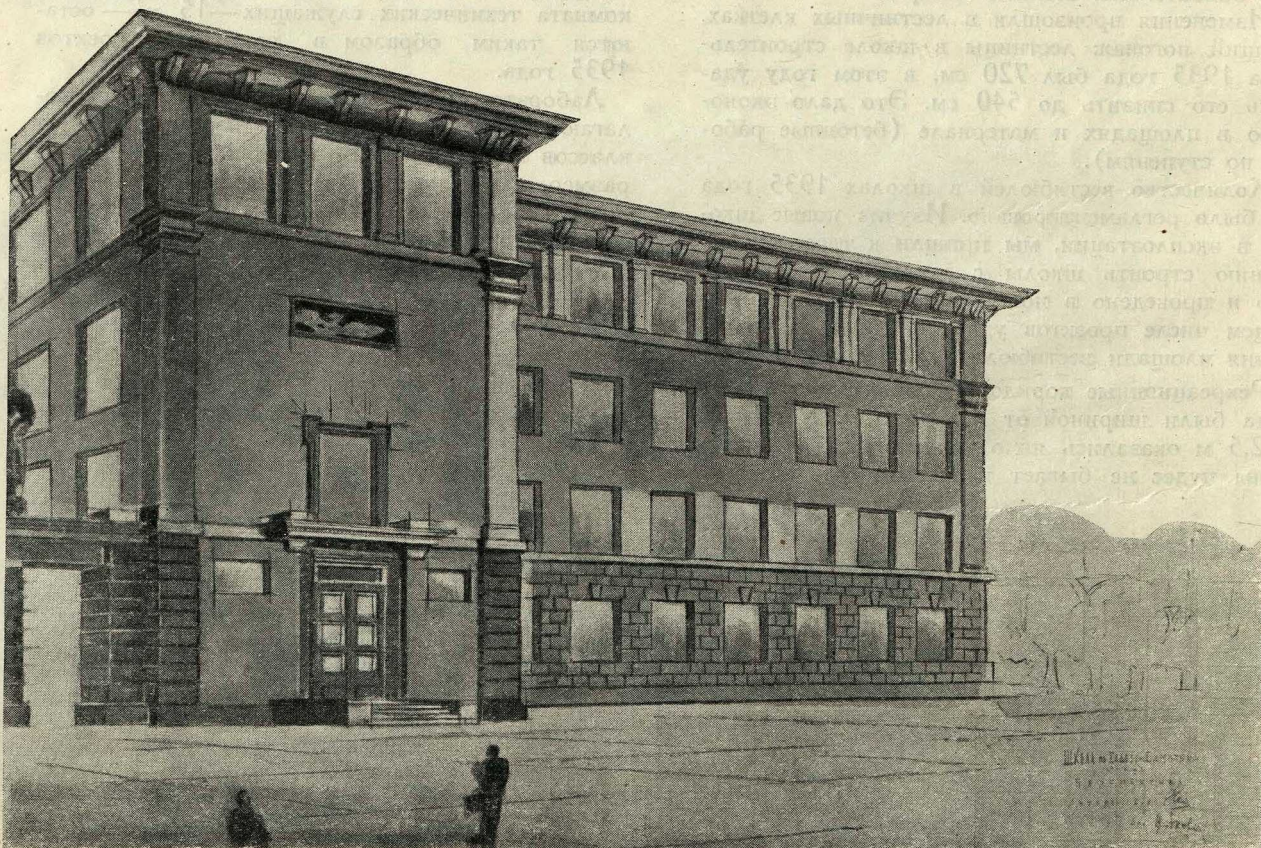
ектировщику со стороны Горно, бесспорно улучшили внутреннюю планировку школы.

Для наглядности происшедших изменений мы приводим сравнительную таблицу помещений, полагающихся по нормам и запроектированных в строительстве школ 1936 года по проектам разных авторов.

Предложение Президиума Моссовета о стандартизации деталей школьных зданий было архитекторами встречено на первых шагах если не в штыки, то без особого энтузиазма. Однако первые же стандарты на столярные изделия и перекрытия сыграли значительную роль. В строительстве 1936 года стандарт завоевывает себе почетное место. Отделом проек-

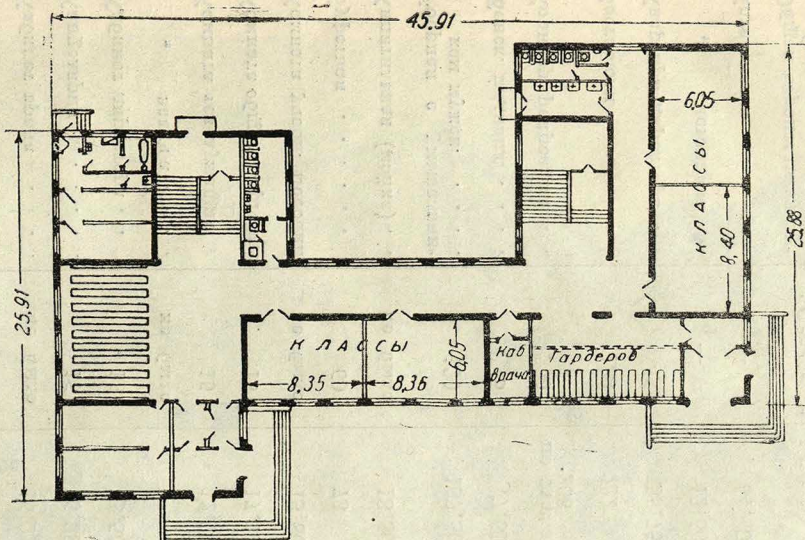
тирования запроектированы стандарты и типы многочисленных деталей строительства. Разработаны стандарты на двери: двухпольные в классы, двухпольные наружные, однопольные в уборные, на чердак, в подвал; оконные переплеты — летние и зимние в классах и коридорах и в подвалах; наличники, плинтуса, поручни, паркет, половой брус, рейка для панели, бетонные изделия — ступени, плиты для площадки, подоконные доски, плиты для перегородки. Стандартизируются также скобянка, электроаппаратура. Вводятся типовые перекрытия, колонны, перегородки, прямки, карнизы, гидроизоляция и т. д.

Индустриальный способ производства деталей

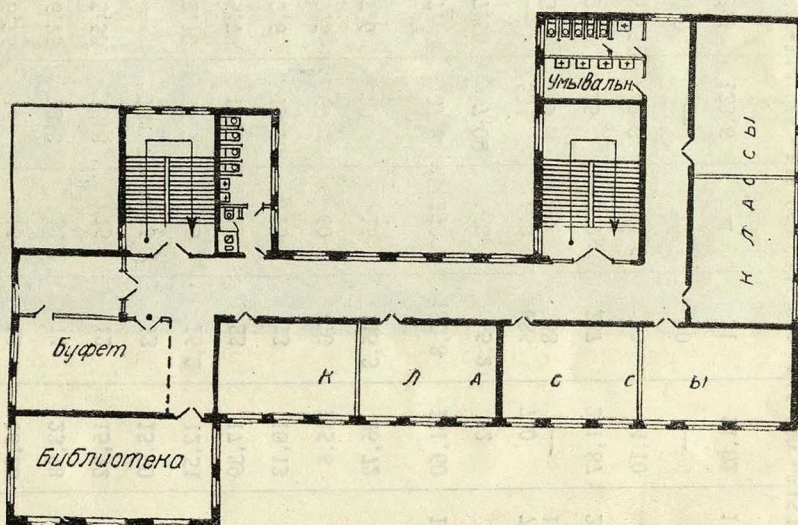


Проект школы, строящейся на Садово-Самотечной ул. д. 13. Перспектива

Проект школы. В 1936 г. по этому проекту строится 10 зданий.  
 Автор арх. Рыжков. Архитектурная мастерская НКТП № 2



План первого этажа



План второго этажа

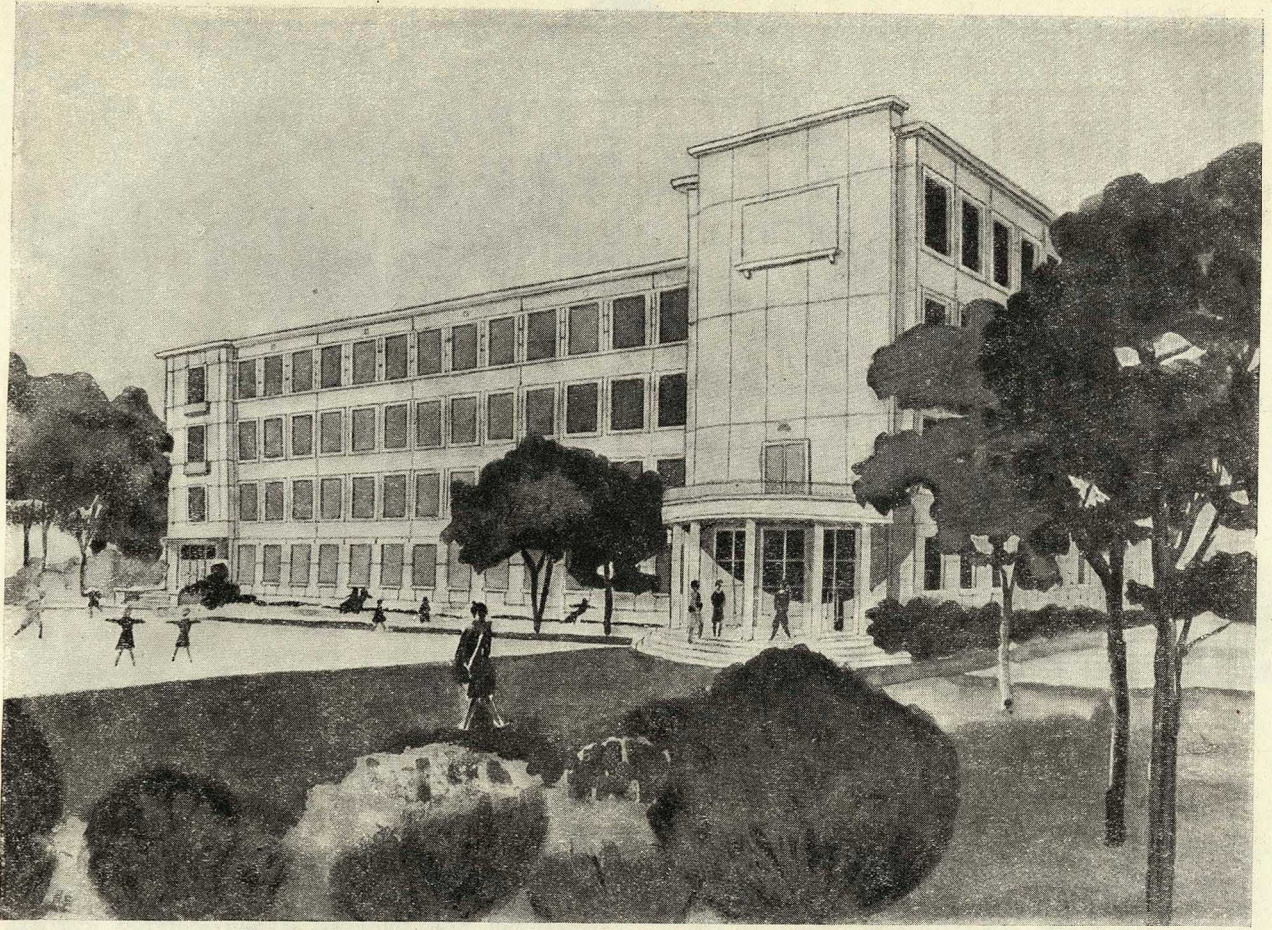


Перспектива

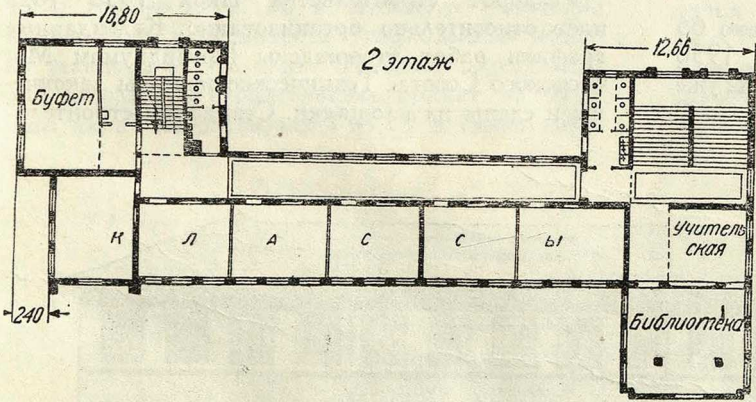


Наименование помещений	По заданию, утвержденному СНК	Площадь помещений в квадратных метрах																													
		Д у ш к и н а		П о п р о е к т а м		К р у п н о - б л о ч н а я ш к о л а		Г а з о в а я		Н а д е т о в а я		А р б у з о в а		К а д и н и н а		К у п о в - с к о л о		Г о х м а н а		Р о г а й - л о в а		Д ж у с а		К а н у с и - н о й, К у с а к о в а		Ф у р и - м а н а		А н т о н о в а		Ш ю т т е	
		I вариант	II вариант	I вариант	II вариант	I вариант	II вариант	I вариант	II вариант	I вариант	II вариант	I вариант	II вариант	I вариант	II вариант	I вариант	II вариант	I вариант	II вариант	I вариант	II вариант	I вариант	II вариант	I вариант	II вариант	I вариант	II вариант	I вариант	II вариант	I вариант	II вариант
Классы . . . . .	1 100	1 115,40	1 115,40	1 106,60	1 114	1 100	1 130,09	1 120	1 100	1 100	1 126	1 134,30	1 101,16	1 105	1 112,60																
Лаборатории . . . . .	140	158,60	151	133	140	140	141,10	14,2	130	137,36	135,16	138,70	151,80	64,8	140																
Лаборантские . . . . .	не было	25,50	25,50	54	40	30,6	29,32	26,4	27	32,41	53,28	20,50	32,2	22,00	32																
Библиотека . . . . .	70	73	69,5	69	70,8	66,5	63,37	72,6	65	60,96	67,58	69,34	67,20	69,8	70																
Учительская . . . . .	35	37	35,7	27	34	32	33,09	25,1	34	35,01	50,82	34,67	26	29,5	34,5																
Кабинет врача . . . . .	не было	16,25	16,25	15	15	13	16,20	16,5	15	18,61	16,01	16,70	16,2	13,65	14																
Кабинет директора . . . . .	15	16,25	16,25	13,8	14,2	14	23,93	16,6	15	9,00	20,76	15,48	16,2	21	16																
Кабинет директора . . . . .	15	15,50	15,50	13,8	15	12	15,32	16	15	9,27	11,76	10,51	16,2	14	16																
" завуча . . . . .	не было	—	—	14	15	13	15,80	11,55	15	19,87	16,01	8,10	26	—	16																
Комната техслужащих	15	12,70	12,10	15,76	15	16,2	12,51	5,1	15	19,88	16,60	16,60	15	12,3	14																
Комната обществ.органа.	15	17,10	15,7	15,76	15	33	17,39	25,1	16	32,12	16,01	20,50	26	13,9	22,5																
Комната учебн. пособий	не было	13,80	12,6	15,76	15	13	10,13	11,55	15,5	18,06	11,60	16,20	15,6	16,5	16																
Буфетная . . . . .	60	73	69,5	69	60	70	115,6	72,6	65	106,89	108,32	69,35	67,2	56	72																
Кипятильная (мойка) . . . . .	не было	18,50	17,6	29	15	15,3	26,72	25,1	13,5	17,63	19,20	28,05	17,4	13,8	15																
Уборная с умывальни-ком мужск. . . . .	120	157,50	157,0	107,8	170	180,8	161,60	133,78	165	143,44	145,14	139,10	131,5	156	—																
Двуск. индивид. . . . .	5	7,50	7,50	7,00	8	5,2	12	9,52	10	10,94	11,34	8,20	13,5	10	162,8																
Коридор рекреации . . . . .	500	по этажам 208	—	534 169	640	685 68	730	757 160,2	850	577,5 138,25	653,86	561,04 144,70	745 185,00	468	552 138,8																
Вестибюли . . . . .	180	222	212	235	229	237	201,87	202,7	220	239,30	185,90	195,5	50,4	180	220,6																
Квартира директора . . . . .	45	55,75	55,75	49,8	53,5	45	44,10	48,6	50	50,20	49,00	45	10,5	43,5	54,1																
" исполнника . . . . .	—	12,60	10,8	—	12	20	—	18	12	12,31	26,05	6,68	6,5	—	—																
Котельная . . . . .	—	64,50	63,5	133,6	—	31	91,02	110,5	100	86,7	96,39	71,84	132	—	30																
Общая строительная ку-баня . . . . .	14 584,5 м <sup>3</sup>	15 560 м <sup>3</sup>	15 084 м <sup>3</sup>	14 965 м <sup>3</sup>	15 050 м <sup>3</sup>	15 080 м <sup>3</sup>	15 090 м <sup>3</sup>	15 150,3 м <sup>3</sup>	15 152 м <sup>3</sup>	15 084 м <sup>3</sup>	14 886 м <sup>3</sup>	14 960 м <sup>3</sup>	15 200 м <sup>3</sup>	—	15 072 м <sup>3</sup>																

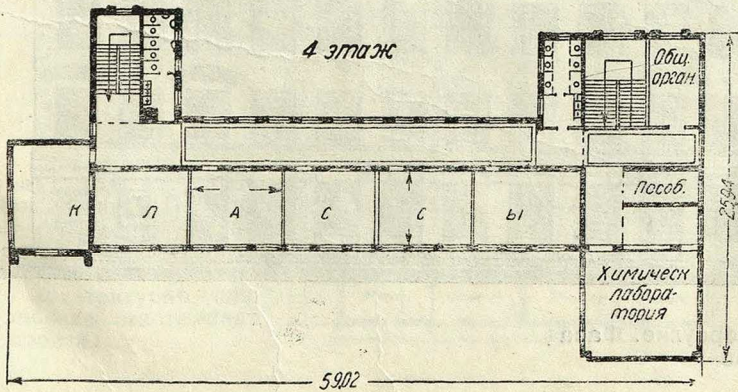




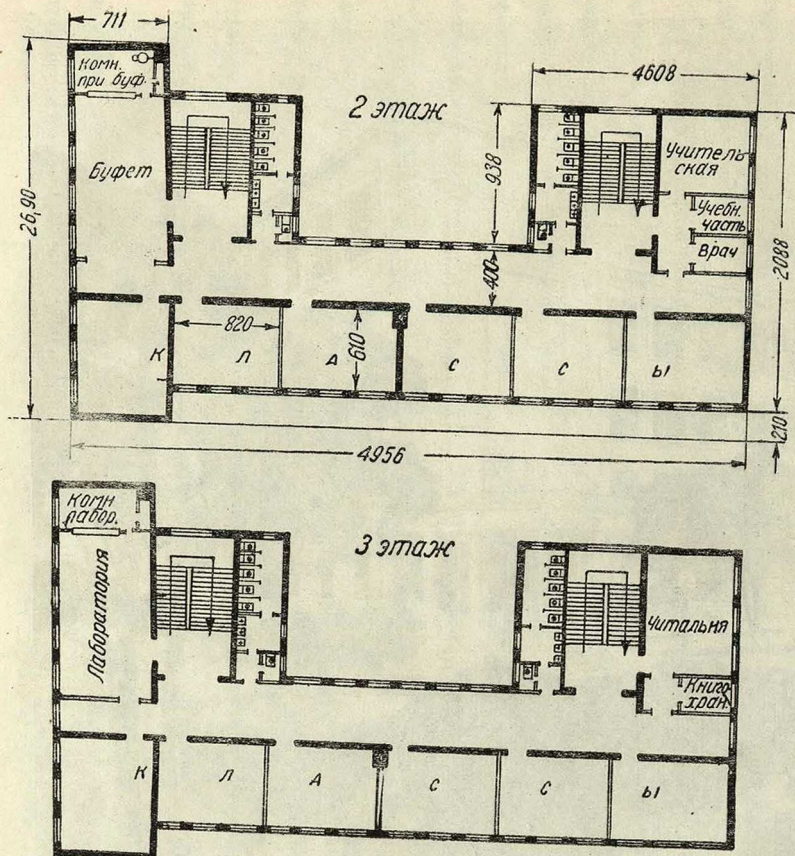
Перспектива



Проект школы, строящейся на Большой Садовой ул., № 17  
 Автор проекта арх. Шютте. 1-я архитектурно-проектная мастерская Моссовета.



Планы этажей



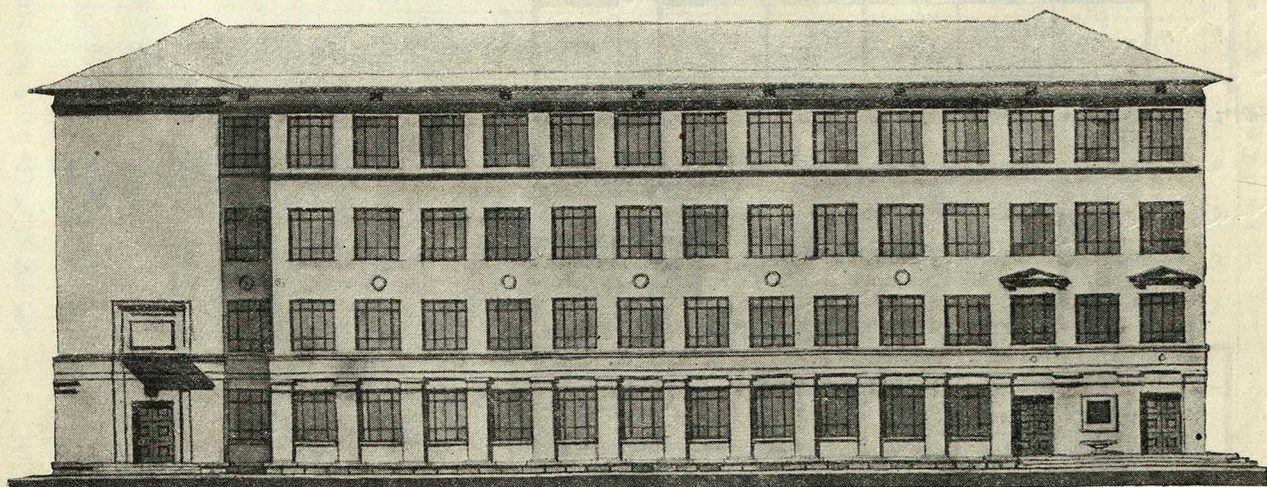
Проект школы, строящейся в Теплом переулке. Планы этажей.  
 Авторы арх. Арбузов и Кутуков. 6-я архитектурно-проектная мастерская Моссовета.

сооружения — один из залогов высокого темпа строительства и снижения стоимости строительства. Уложить стоимость кубометра в 53 руб. 30 к. можно при максимальной механизации всех строительных работ на площадке, при введении индустриального производства деталей, строжайшей экономии и такой организации работ, где нет потерь ни в рабочей силе, ни в материале.

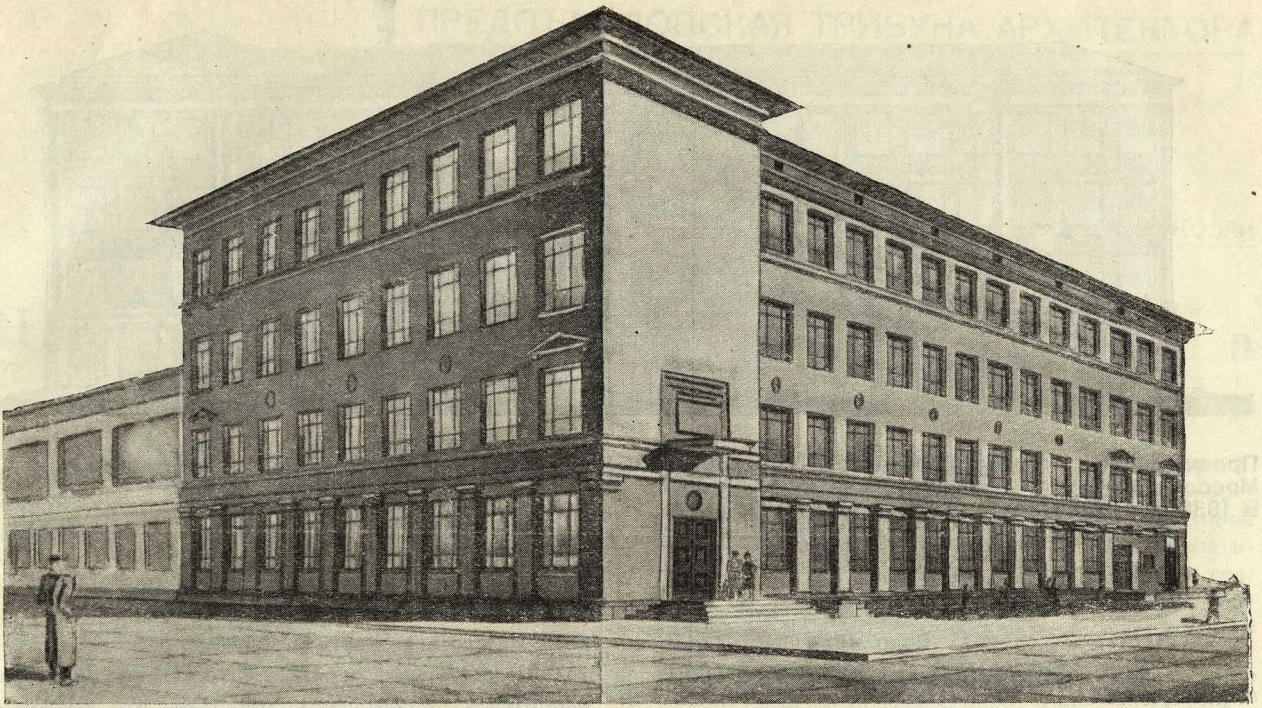
Для строительства 72 школ было сделано 66 проектов. Для строительства 150 школ 1936 года нами отобраны лучшие 17 проектов из уже построенных школ. Кроме того, разработано 9

новых проектов для участков, на которых применить старые проекты было невозможно. Проект арх. Фридмана будет повторен четырнадцать раз, проект арх. Каплуна — 13 раз, арх. Антонова — 8 раз, арх. Душкина — 9 раз, арх. Парусникова — 8 раз, арх. Глазова — 8 раз, арх. Джуса — 12 раз, арх. Машинского — 10 раз и т. д.

Разворот строительства школ 1936 года идет относительно организованно. Календарные графики работ утверждены Президиумом Московского Совета. Технические проекты закончены и сданы на площадки. Стандарты строитель-



12 Проект школы, строящейся в Теплом переулке. Фасад  
 Авторы проекта арх. Арбузов и Кутуков



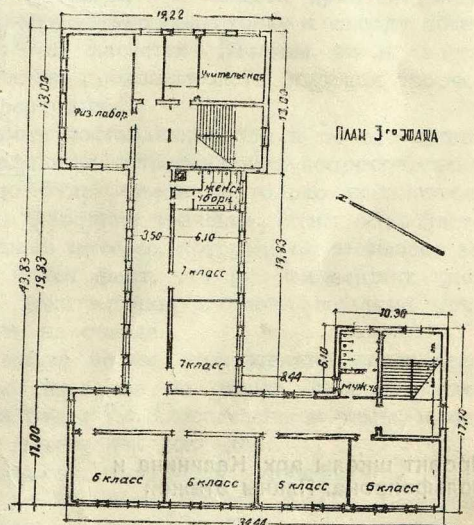
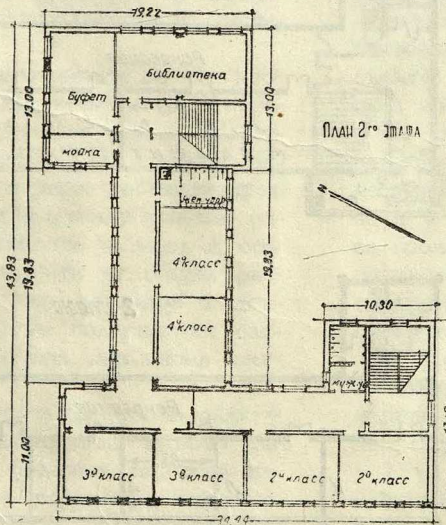
Проект школы, строящейся в Теплом переулке. Перспектива  
 Авторы проекта арх. Арбузов и Кутуков

ства утверждены. Однако сильно отстают изготовление смет в то время, как смета должна явиться организующим началом для производства всех работ. Вследствие несвоевременного изготовления и утверждения смет строительства 1935 года, мы имели большие перерасходы, которые вместе с перерасходами из-за бесхозяйственности строителей, переплат на транспорте, замены одних материалов другими — сильно удорожили работы.

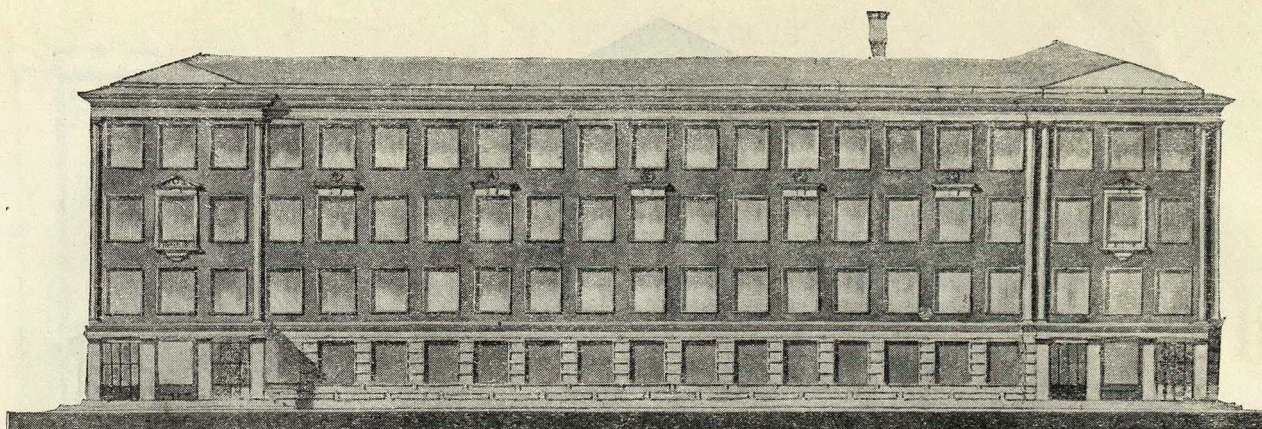
Утвержденный лимит для строительства 1936 года — 53 р. 30 к. кубометр — заставил в этом году пересмотреть утвержденные недавно технические условия. Основной фундамент для школьного строительства принят из бутового камня на растворах 1:1:9 в сухом грун-

те; 1:5 — в сыром грунте и 1:4 при высоком уровне грунтовых вод. Как правило фундаменты на сваях и железобетонных плитах исключены и только в случаях местного усиления оснований, при наличии глубоких впадин, старых колодцев, допускаются такие дорогие и сложные фундаменты. Усиление грунта разрешается путем песчаных подушек. В некоторых случаях будет разрешаться специальная гидроизоляция для подвальных помещений и котельных.

Наружные стены зданий по 120 школам кладутся в 2 кирпича на теплом растворе толщиной в 51 см., 15 школ строятся из крупных блоков. Силикатный кирпич будет применен в строительстве 15 школ, при чем кладка из него будет в 2,5 кирпича на холодном растворе



Проект школы, строящейся в Спасо-Песковском переулке. Планы этажей.  
 Автор арх. Кириллов.  
 2-я архитектурно-планировочная мастерская Моссовета



Проект школы. Авторы проекта арх. Калинин и Вольфензон. 6-я архитектурно-проектная мастерская Моссовета.  
В 1936 году по этому проекту строится 5 зданий.

1:1:9. В этих случаях цокольная часть стен должна быть обязательно сложена из красного кирпича.

Перекрытия 1, 2 и 3 этажей — по железным балкам, над котельной, вестибюлем, проходами к лестницам и под санитарными узлами перекрытия негорючие. Полы во всех классах — из пологого бруска, в коридорах — паркет, в вестибюлях — метлахская плитка или мозаика.

Перегородки из шлако-опилочных известково-цементных блоков малого объема и веса. Штукатурка — по маякам. Будут приняты все меры, чтобы в этом году перейти от «мокрой» штукатурки к «сухой».

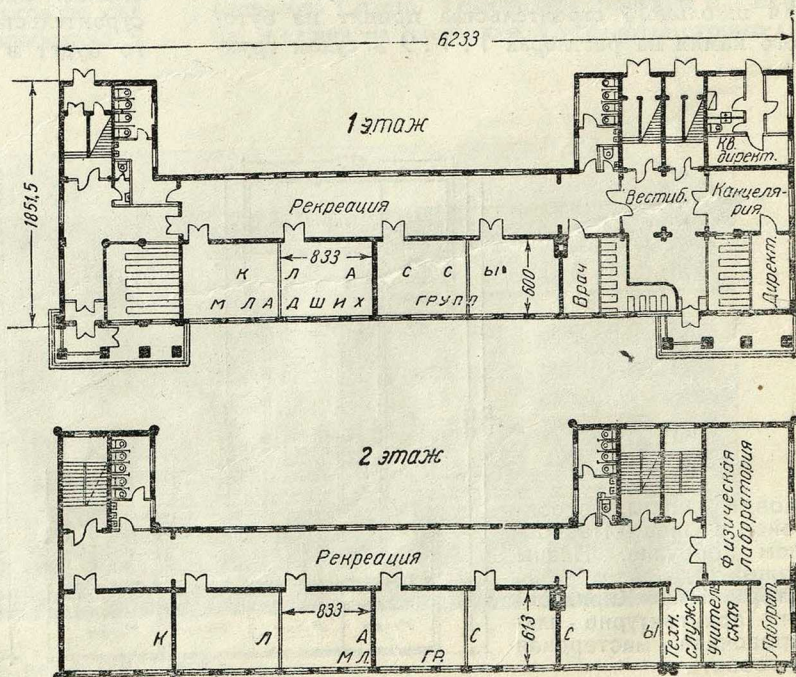
\*  
\*\*

Большевистское руководство Московского Комитета ВКП(б) и Президиума Московского Со-

вета вместе с широкими массами рабочих-строителей, инженеров и архитекторов на практике строительства 72 школ доказали, что «нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять».

Так будет и с новыми 150 школами. Начиная с июля нашими стахановцами-строителями будут сдаваться совершенно готовые школы. Борьба за это должна быть неослабной и решительной.

Стахановцы-строители в 1935 году показали чудеса производственных достижений. В 1936 году под большевистским руководством МК ВКП(б) и Моссовета они обеспечат окончание в срок 150 школ, построив их добротно, дешево и красиво.



Проект школы арх. Калинина и Вольфензона. Планы этажей

# Н а п о р о г е с ь е з д а

1936 год пройдет для архитектурной общественности Советского Союза под знаком Всесоюзного архитектурного съезда. С каждым днем, приближающим нас к съезду, становится все более ясной та огромная ответственность, которую на нас налагает съезд, его успешная подготовка и его успешное проведение.

Работа по подготовке к съезду фактически началась осенью 1932 года, и уже с самого начала она получила большой размах. Громадное значение в отношении подытоживания пройденного пути имело проведенное в мае прошлого года в Ленинграде Всесоюзное творческое совещание. Оно с несомненностью продемонстрировало общий творческий рост архитекторов и повышение среди архитектурной общественности чувства ответственности за поставленные партией и правительством грандиозные задачи. Оно дало неопровержимые доказательства тому, что наши архитекторы в процессе творческой перестройки осознали свою роль в деле построения социализма в нашей стране и что их значение как общественников и государственных деятелей неизмеримо возросло.

Одновременно с этим совещание подвергло ожесточенной критике и акцентировало внимание всей архитектурной общественности Советского Союза на тех искривлениях творческой линии, которые имелись налицо в связи с отходом от упрощенчества и зачастую выражались в неправильно понятой монументальности, как нагромождения гигантских архитектурных форм, подавляющих человека. Наояду с этим выразительность архитектурных форм и их насыщенность подчас понимались несколько примитивно, приводя на деле к театральности и напыщенности.

За истекший год в подготовке к съезду проделана большая работа. По всему СССР организованы филиалы и отделения Союза Советских Архитекторов (в числе 35). Следует однако сказать, что после первых достигнутых в начале года в подготовке к съезду успехов работа летом пошла на снижение и лишь к осени, когда нужно было перейти от общих рассуждений к определению тем докладов и докладчиков и к конкретизации подлежащих рассмотрению на съезде вопросов, она вновь ожилилась.

В ноябре 1935 года состоялся второй пленум Оргкомитета Союза, посвященный одному из самых больших и самых больных вопросов нашей действительности, — постановке критической работы в наших рядах. Развертывание критики и самокритики среди архитекторов нас,

как известно, ни в какой мере не удовлетворяет. Мы считаем, что необходимо в ближайшее время добиться такого развертывания деловой принципиальной самокритики, которая захватила бы всю архитектурную общественность и ставила бы и разрешала на отдельных конкретных примерах узловые творческие вопросы. Мы считаем, что такая критика и самокритика должна помочь широкому потребителю глубже и шире разбираться в вопросах архитектуры. Мы придерживаемся того мнения, что уже в считанные дни, отделяющие нас от съезда, в этой области необходимо добиться резкого перелома.

Если положение с подготовкой к съезду в столице и в крупнейших центрах страны может быть признано удовлетворительным, то на периферии обстановка иная, и здесь следует прямо сказать, что мы не использовали всех возможностей для мобилизации архитектурной общественности на местах вокруг вопросов съезда. Результаты проведенной по инициативе Оргкомитета ССА поездки его представителей на периферию для обследования положения на местах показали, что местные организации Союза проявляют недостаточную еще активность, что широких творческих дискуссий там в большинстве случаев не проводится и твердого организационного руководства работой по подготовке к съезду нет.

В связи с этим перед Оргкомитетом стоит боевая задача: расшевелить в оставшееся до съезда время архитектурную общественность на периферии, провести на местах широкие творческие дискуссии по наиболее острым и важным вопросам. Обеспечить в каждом архитектурном центре всестороннюю подготовку к съезду архитекторов. Что касается Москвы, то и здесь съезду должна предшествовать широкая творческая конференция.

По широте поставленных тем и по принципиальной важности затрагиваемых вопросов, съезд несомненно будет иметь не только всесоюзное, но и международное значение. Этим объясняется громадный интерес, который он вызывает за границей и тот факт, что ряд виднейших иностранных архитекторов изъявил желание присутствовать на съезде.

В настоящее время окончательно определено количество докладов на съезде. Включая пленарные их будет 72. Определены и темы основных пяти пленарных докладов:

1. О задачах советской архитектуры (докладчики гг. Алабян, Шусев, Колли, Симонов и содоклады представителей национальных республик).

2. Об архитектурном образовании и о подготовке высококвалифицированных мастеров строительного дела (докладчики гг. Крюков, Никольский Г. А. и Жолтовский).

3. Генплан реконструкции Москвы и вопросы планировки городов СССР (докладчик тов. Чернышев).

4. Архитектура за рубежом (докладчики гг. Иофан и Аркин).

5. Устав Союза Советских Архитекторов (докладчик тов. Александров).

Все основные доклады к съезду в данное время написаны.

Не подлежит никакому сомнению, что первый Всесоюзный Съезд Архитекторов явится важнейшим событием для всей архитектурной общности Советского Союза, идущей под руководством партии Ленина—Сталина к осуществлению величайших задач, поставленных перед нею.

Арх. А. И. РОЗЕНБЕРГ

## Н е р е ш е н н ы е з а д а ч и

Архитекторы СССР стоят перед событием огромной важности, перед первым Съездом архитекторов Союза, которому предстоит дать всей массе архитекторов ответ на ряд назревших принципиальных творческих вопросов.

Проходимый за последние годы творческий путь богат борьбой с упрощенчеством, эклектикой и конструктивизмом в архитектуре, к которым в последнее время присоединился и формализм, пытавшийся автоматически перенести в нашу действительность совершенно чуждые нам формы зодчества.

Не подлежит сомнению, что съезд, основное внимание которого будет посвящено задачам советской архитектуры и роли советского архитектора в построении коммунистического общества, даст всей массе архитекторов Союза ясную и четкую творческую линию, которой суждено положить конец идеологическим шатаниям, имевшим, к сожалению, до последнего времени место в нашей среде.

Я хотел бы сказать о том, что по-моему достойно особенно пристального рассмотрения на съезде.

1936 год несомненно явится для нашей страны стахановским годом. Могучее, всенародное движение будет захватывать все новые и новые пласты трудящихся. Страна перейдет (и уже переходит) к стахановским сменам, заводам, декадам, месяцам. И на базе этого движения, представляющего из себя новую, наивысшую ступень соревнования, мы добьемся таких побед, которые вчера еще казались немислимыми.

Однако, как показало проведенное в декабрьское совещание по вопросам строительства при ЦК ВКП(б), на этом блестящем фоне победоносно развертывающегося стахановского движения, строительство все еще является отстающим участком. Речи руководителей партии и правительства, слова товарищей *Молотова* и *Хрущева*, обращенные к строителям, налагают на каждого строителя, на каждого инженера и архитектора громадную ответственность. И это тем более, что 1936 год является первым годом осуществления сталинского плана реконструкции Москвы.

Мы строим пока еще медленно, плохо и главным образом дорого. И это в то время, когда стахановское движение выявило в каждом отряде рабочего класса неисчерпаемые резервы.

Эти резервы несомненно налично и в области строительства, и в области планировки и проектирования. Двинуть в ход все рычаги удешевления строительства, использовать с этой

целью все скрытые резервы, планировать, проектировать, строить дешево и высококачественно — такова наша основная и большая задача, таков пароль и лозунг на 1936 год.

Некоторые товарищи, к сожалению, понимают роль архитектора в удешевлении строительства чересчур упрощенно, узко — удешевление проектирования они считают своей единственной задачей. Слов нет, — и проектирование следует удешевить, однако, сводить нашу роль лишь в борьбе за это, значит не понимать неразрывной связи между архитектором и строительством, не понимать той *ответственности, которую в такой же мере, как и строитель несет архитектор за удешевление строительства в целом.*

Мне кажется, что съезд должен сказать веское слово по поводу задач, стоящих перед советскими архитекторами в свете стахановского движения и указаний совещания по вопросам строительства в ЦК ВКП(б).

Второй, не менее важный, вопрос об архитектурном образовании. В наши специальные вузы попадают юноши и девушки, окончившие среднюю школу, не имеющие ни производственного опыта, ни производственных навыков. Именно они составят ближайшие шесть-семь выпусков Архитектурного института и им предстоит принять участие в осуществлении плана реконструкции Москвы.

Тут следует без обиняков сказать, что существующее в данное время положение с архитектурным образованием ни в какой мере не гарантирует пополнения наших рядов технически подготовленными и знакомыми с вопросами производства и строительства архитекторами.

Окончивший Архитектурный Институт (основная наша кузница кадров) молодой архитектор обычно непосредственно из вуза попадает в проектную мастерскую. Здесь он либо на долгое время превращается в простого технического исполнителя чужих заданий, не имея возможности ни пополнить полученные теоретические знания, ни окунуться в производственную жизнь какого-нибудь строительства, либо, — и это отнюдь не лучше, — не укрепив своих знаний и не получив достаточного опыта, через самый короткий промежуток времени он выступает уже в качестве автора проекта, пополняя существующую еще к сожалению группу «архитекторов-рисовальщиков», оторванных от строительной жизни и от строительства как такового.

Я считаю, что съезд архитекторов не может пройти мимо подобных явлений. Так же как окончивший втуз молодой инженер обязан пройти производственную практику непосредственно на заводе и не может (быть посажен за чертежи в аппарат треста, так и молодой советский архитектор должен по окончании учебного заведения окунуться в производственную жизнь, и лишь укрепив свои теоретические знания практическим опытом, перейти к самостоятельной (или полусамостоятельной) работе по проектированию.

Третьим, с моей точки зрения, весьма важным вопросом является выращивание кадров в мастерских. Имеются случаи, когда мастера-архитекторы неправильно понимают свою роль в этом отношении. Такие горе-мастера либо вовсе отказываются от молодняка, либо превращают попадающих к ним только что сошедших со школьной скамьи архитекторов в простых технических исполнителей своих заданий, ни в какой степени не заботясь о выявлении их способностей, об их творческом росте и т. д., забывая, очевидно, слова тов. Сталина о том, что кадры надо беречь и растить, как садовник бережет и растит облюбванное им плодовое дерево.

Этим тенденциям должен дать резкий отпор именно такой авторитетный орган как Всесоюзный съезд архитекторов. Он должен прямо и недвусмысленно сказать, что бережное и внимательное выращивание кадров — первоочередная задача каждого руководителя мастерской, каждого опытного мастера — архитектора, и что тот, кто этой задачей пренебрегает, идет в разрез с директивами партии и правительства.

И, наконец, последний вопрос, на котором по моему съезду необходимо заострить свое внимание, — это вопрос о материально-правовом положении молодых архитекторов. Несмотря на то, что в этой области больше всего неурядок и ненормальностей, никто до сих пор глубоко не вдумывался в то, как навести в мастерских

такой порядок, при котором как материальные, так и правовые интересы молодежи были бы в полной мере обеспечены. То, что в данное время в этой области творится, совершенно нетерпимо и неправомерно.

Нередки случаи, когда молодые архитекторы лишаются права претендовать на участие или на соавторство в проекте, несмотря на то, что такое не вызывает сомнения. Само собой разумеется, что подобные явления деморализующим образом действуют на молодых архитекторов и терпимы быть не могут.

Еще больший хаос царит в области оплаты труда молодых архитекторов. В то время, как в отношении оплаты техников, чертежников и т. д. кое-какой порядок имеется, для молодого архитектора нет ни норм, ни расценки, ни нарядов, — словом ничего, что дало бы ему возможность определенным образом планировать свой заработок и строить свой бюджет. Оплата участия молодого архитектора в разработке проектов совершенно случайна и целиком зависит от мастера — автора проекта, который оплачивает труд своего помощника произвольно, по своему усмотрению. Подобное положение создает совершенно недопустимую материальную зависимость молодого архитектора от мастера.

Это самым отрицательным образом влияет на работоспособность архитектурного молодняка и подчас сводит на-нет развертывание творческой самокритики в мастерских. Указанный порядок может в отдельных случаях явиться источником произвола, совершенно недопустимого в наших условиях.

Несомненно, что Всесоюзный съезд архитекторов полным голосом поставит и разрешит намеченные здесь вопросы, он укажет место архитектора в стахановском движении и в борьбе за удешевление строительства, укажет пути развития архитектурного образования и разрешит вопросы роста и материально-правового положения архитектурного молодняка.

Арх. П. П. АНТОНОВ

Депутат Сокольнического Райсовета

## Б л и ж е к р а б о ч е й о б щ е с т в е н н о с т и

Творческая работа над созданием плана и образа, свойственного нашему социалистическому отечеству, требует от архитектора большой напряженной работы над собой в смысле изучения наследия прошлого и действительного понимания нашей прекрасной общественной жизни.

Покидая школьную скамью, мы не имеем того теоретического и практического багажа, который давал бы нам возможность эту задачу успешно и безболезненно разрешать. Некоторые из нас замыкаются в стены архитектурной мастерской и частично отрываются от практической жизни, от замечательной действительности, с ее стахановским движением, мировыми рекордами, энтузиазмом молодежи и т. д. Мы садимся за проекты, которые могут быть не менее оторванными от жизни, чем мы.

Такое положение тем более опасно, что своего социалистического стиля, который был бы равнозначущим тому, что в литературе именуется социалистическим реализмом, мы, архитекторы, еще не нашли. Мы отлично знаем, чем не должна быть советская социалистическая архитектура. Все мы против эклектики, голого конструктивизма, упрощенчества и т. д. Но как только дело доходит до того, чтобы утвердить свой стиль, вполне созвучный эпохе построения социализма, мы зачастую бродим в потемках и действуем в большой мере чисто интуитивно.)

Лишь этим можно объяснить тот факт, что ряд архитекторов, идеологическое направление которых не вызывает никаких сомнений, создают произведения, вызывающие в лучшем случае недоумение, а подчас и просто недовольство общественности нашей страны.

# Опыт сборного крупноблочного строительства

Совещание по вопросам строительства при ЦК ВКП(б), происходившее при личном участии тов. Сталина, наметило конкретные пути организации строительного производства, обеспечивающие высокие темпы и качество строительства и снижение его стоимости.

Основой в цепи мероприятий по организации строительства на новых началах является *создание мощной строительной индустрии*.

Сборное крупноблочное строительство, бесспорно являющееся одним из ведущих звеньев этой цепи, уже начало облекаться в реальные, практические формы.

По постановлению СНК РСФСР созданы: специальная организация по сборному крупноблочному строительству республиканского подчинения — «Росблострой» — при Наркомхозе РСФСР и трест индустриального строительства при Президиуме Ленсовета. Организован трест крупноблочного строительства при Президиуме Моссовета, при вновь созданных трестах строятся заводы крупноблочных конструкций.

Уже в 1936 году из крупных блоков в Москве будет строиться 15 школ и несколько жилых домов.

В связи с этим представляет интерес ознакомление с имевшей место в текущем году практикой постройки 2 школ в крупноблочных конструкциях в Пролетарском районе гор. Москвы. Постройка осуществлялась 26-й конторой Мосжилстроя (Начальник работ тов. Кучеров).

## Завод крупных блоков.

Для обеспечения строительства школ стеновыми крупными блоками была произведена реконструкция завода шлакобетонных камней на Остаповском шоссе (д. № 68-а).

В переоборудованном виде завод представляет одноэтажное здание, сложенное из шлакобетонных камней, с размерами в плане 77,5 м × 15,5 м.

В здании размещены: склад материалов, цех приготовления бетона с пристройкой для хранения цемента и помещением лаборатории, цех пропарки блоков с 19

камерами размером в 3,5 × 3,95 м каждая, расположенными по обеим сторонам продольной оси цеха: котельная для снабжения камер паром и заводская контора.

Продольные наружные стены цеха пропарки имеют деревянные крытые пристройки, из которых одна используется под цех заготовки деревянных форм, другая — под цех остывания блоков после пропарки.

Производительность завода крупных блоков определяется пропускной способностью пропарочных камер. Количество камер на заводе 19. Конструкция камер видна из рис. 3.

Полный цикл работы камер равен 24 часам и состоит из следующих операций: набивка блоков, загрузка и разгрузка камер — 4 часа; пропарка — 16 часов; простой камеры ночью при работе завода в 2 смены — 4 часа.

Емкость камер при принятых размерах блоков равна 2,5 м<sup>3</sup>.

Таким образом, пропускная способность всех камер, а следовательно и производительность завода, равняется 19 × 2,5 = 48 м<sup>3</sup> блоков в сутки.

На указанную пропускную способность камер рассчитана производительность смесительных машин цеха приготовления бетона.

Цех оборудован двумя растворомешалками для приготовления теплого бетона типа «Гау-Гокель» с емкостью ковша в 150 литров и одной бетономешалкой «Егер» емкостью ковша в 150 литров для холодного бетона.

## Технология изготовления блоков.

Котельный шлак доставляется на территорию завода по железнодорожной ветке.

При мощности завода в 48 м<sup>3</sup> блоков в сутки расход шлака выражается в 1,65 м<sup>3</sup> × 48 = 79,2 м<sup>3</sup>. Общесредний расход шлака выражается в 79,2 × 1,20 (коэффициент потери на мелкую фракцию) = 95 м<sup>3</sup>.

Из заводского склада шлак подается транспортером в приемный бункер шлакосортировки, имеющей следующие производственные показатели:

(Окончание статьи тов. Антонова)

Какой же путь ведет к преодолению тех колебаний, которые каждому из нас приходится испытывать в своей работе?

Я об этом уже говорил: большая работа по изучению наследия прошлого, окультивирование самого себя, действительное знание величайших памятников архитектуры всех времен.

Но не менее важным мне представляется *постоянное общение архитектора с рабочей ответственностью*.

В качестве председателя Архитектурной секции Сокольнического райсовета мне довелось убедиться в практическом значении такого общения. Мои беседы с рабочими, их здоровые и смелые суждения в отношении тех или иных архитектурных проектов, дали мне, молодому архитектору, чрезвычайно много в смысле идеологического выпрямления моего творчества и понимания тех форм зодчества, которые наиболее близки идеологии рабочего класса.

Надо сказать, что мы еще не научились так деловито, по-товарищески и резко критиковать, как нас этому учит партия, как учит Сталин. Мы критикуем с оглядкой, с опаской, боюсь, «как бы чего не вышло», «как бы кого не

юбидеть». Само собой разумеется, что такая «критика» ни творческому росту молодежи, ни становлению социалистического стиля в архитектуре содействовать не может.

Нам нужна совсем иная критика, — прямая, резкая и товарищеская. К критическому обсуждению отдельных проектов должна быть привлечена рабочая общественность. Пусть она выступит застрельщиком подобной критики, пусть расшевелит всю массу архитекторов на действительно большевистскую критику и самокритику, — и развитие архитектурного молодняка пойдет вперед семимильными шагами.

Каковы в свете этого задачи предстоящего архитектурного съезда? Они на мой взгляд заключаются в том, чтобы расшифровать, конкретизировать стиль советской архитектуры, наметить пути развития большевистской самокритики в рядах архитекторов, практически разрешить пути освоения техники производства строительных работ.

Разрешение этих вопросов съездом поможет нам, молодым архитекторам, работать с большей продуктивностью и уверенностью как над проектами, так и над осуществлением их в натуре.





Школа, выстроенная из крупных блоков на Ново-Рогожской улице

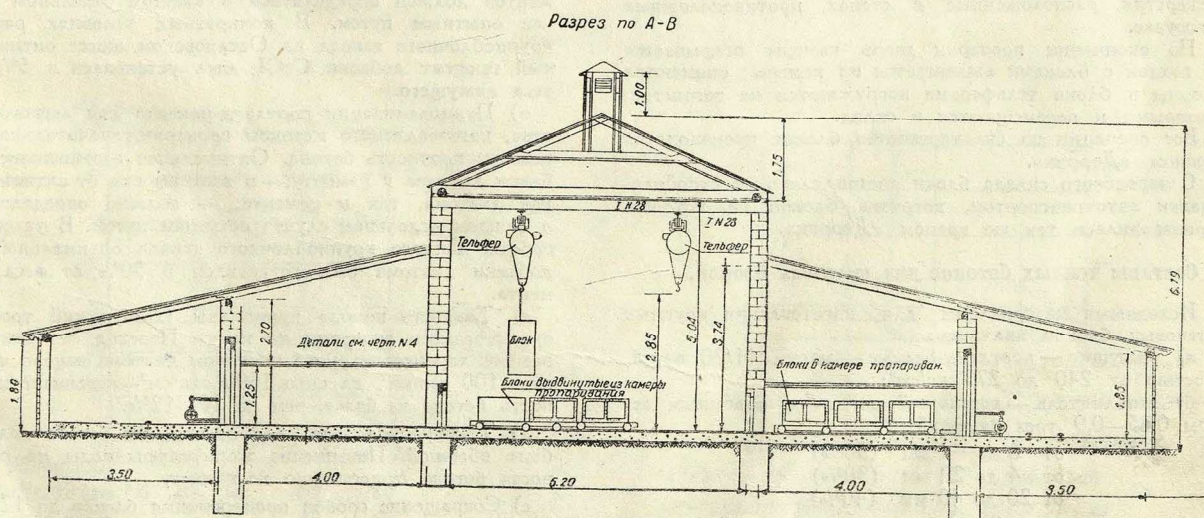
- а) конструктивная производительность просеивателя 8—10 м<sup>3</sup>/час;
- б) число оборотов сортировочного барабана — 18 об/мин;
- в) угол наклона барабана 6—8°;
- г) мощность мотора 3 НР;
- д) вес сортировки без двигателя 1050 кг.

Шлакосортировка перерабатывает шлак на три фракции: от 0 до 4 мм, от 4 до 20 мм, от 20 до 40 мм. Шлак крупнее 40 мм попадает непосредственно в шлако-

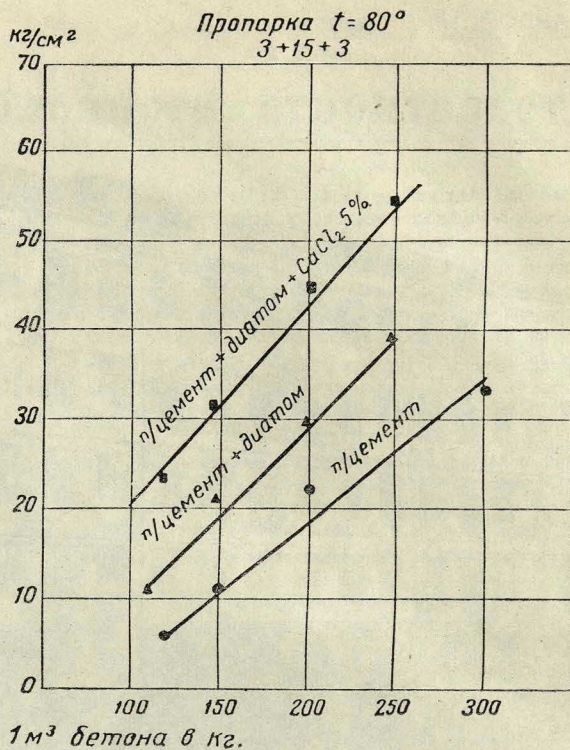
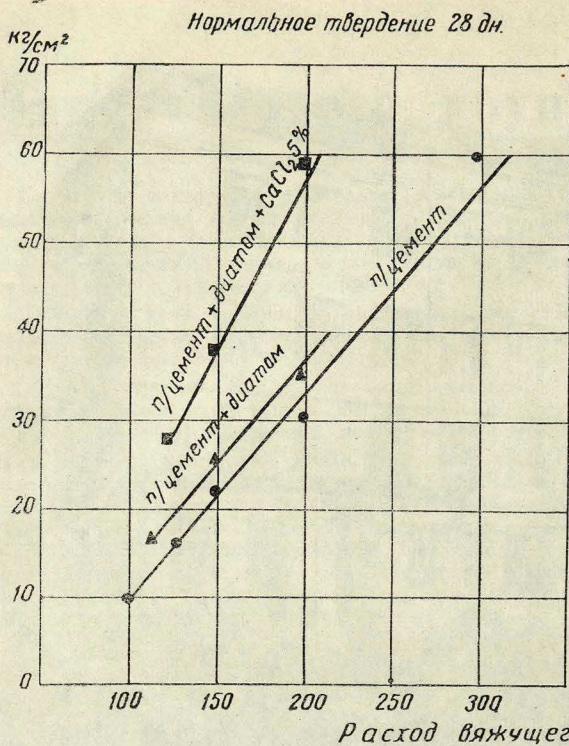
дробилку «Клеро», по выходе из которой вновь подается в шлакосортировку. Рассортированный на фракции шлак отвозится тачками в штабеля.

Цемент и молотый диатом, до поступления в растворомешалку, перемешиваются вручную до получения однородной по цвету массы.

Шлак и вяжущие погружаются в вагонетки мерными ящиками и направляются в цех приготовления бетона, где содержимое вагонеток высыпается в ковш растворомешалки. Для избежания встречных потоков, движение вагонеток производится по кольцевой схеме.



Завод № 1 Треста крупноблочного строительства. Разрез производственного корпуса завода



Диаграммы влияния расхода вяжущего на прочность легкого бетона

Приготовленный в растворешалках бетон из смесительного барабана выливается в приемный бункер, а из бункера поступает в ковш или опрокидывающий ящик, который поднимается и перемещается тельфером в цех пропарки, где содержимое ковша высыпается в формы изготовления блоков.

Уплотнение бетона, уложенного в формы, производится в большинстве случаев вручную и электровибратором, весом в 60 кг, с мотором, мощностью в 0,75 НР, дающим до 2.400 оборотов в минуту.

По уплотнении основной массы бетона в форме на лицевую поверхность блока (будущую наружную сторону стены) накладывается слой цементного раствора, толщиной в 10—15 мм. Этот слой является изолирующим от проникновения сырости и, с другой стороны, подготовительным для нанесения цветной наружной штукатурки, которая наносится тотчас же по уплотнении подготовительного слоя в 8—10 мм толщиной.

После набивки бетоном всех форм, расположенных на поддоне, и укладки слоя цветной штукатурки — поддон направляется в камеру. Дверь камеры закрывается, промазываются щели, и в камеру пускается пар.

Регулирование температуры пара производится кранами, расположенными снаружи камер.

Выпуск пара и охлаждение камер производится через отверстия, расположенные в стенах, противоположных загрузке.

По окончании пропарки дверь камеры открывается и поддон с блоками выдвигается из камеры; снимаются формы и блоки тельферами погружаются на вагонетки, которыми и перемещаются в склад.

Все операции по складированию блоков производятся краном «Деррик».

С заводского склада блоки доставлялись на стройплощадки автотранспортом, погрузка блоков на который производилась тем же краном «Деррик».

#### Составы теплых бетонов для крупных блоков.

Исходными материалами для изготовления крупных стеновых блоков являлись:

а) вяжущие — портланд-цемент — марки 11/20 активностью от 240 до 275 кг/см<sup>2</sup>;

б) заполнитель — котельный шлак — с объемным весом 0,85—0,9 трех фракций:

- от 0 до 4 мм (30%)
- от 4 до 20 мм (30%)
- от 20 до 40 мм (40%)

в) гидравлическая добавка к цементу — Добужский трепел, молотый;

г) катализаторы — хлористый кальций (технический) в растворенном состоянии (CaCl<sub>2</sub>) и соляная кислота (HCl).

Значительный расход портланд-цемента на м<sup>3</sup> теплого бетона до 300 кг при проектной прочности бетона R<sub>28</sub>—40 кг/см<sup>2</sup> заставлял искать пути по уменьшению расхода цемента без снижения заданной прочности бетона.

Разрешение этой задачи было поручено ЦНИП'у.

Задачей исследования ставилось:

а) изучение пуццоланизации шлакобетона на портланд-цементе путем введения в состав бетона части молотого диатомы и

б) уменьшение сроков пропаривания блоков за счет введения в бетон катализаторов.

Предварительные исследования показали следующее:

а) Введение в цементно-шлаковые растворы катализаторов CaCl<sub>2</sub> или HCl с последующей пропаркой — неэффективно.

б) в Пуццоланизованном цементе (портланд-цемент + молотый диатом) катализатор CaCl<sub>2</sub> дает лучшие показатели прочности, нежели HCl, как при естественном твердении бетона, так и при применении пропарки. Оптимальный процент добавки CaCl<sub>2</sub> для различных цементов должен определяться в каждом отдельном случае опытным путем. В конкретных условиях работы крупноблочного завода на Остановском шоссе оптимальный процент добавки CaCl<sub>2</sub> был установлен в 5% от веса вяжущего.

в) Пуццоланизация портланд-цемента для легкого бетона, изготавливаемого методом пропарки, значительно повышает прочность бетона. Оптимальное соотношение добавки диатомы к цементу, — в зависимости от активности как диатомы, так и цемента, — должно определяться в каждом отдельном случае опытным путем. В условиях работы данного крупноблочного завода оптимальной % добавки диатомы был установлен в 50% от веса цемента.

г) Тонкость помола пуццоланы (Добужский трепел) существенного значения не имеет. Переход от тонкости помола, характеризуемого проходом диатомы на сито через сито 100 отв/см<sup>2</sup>, на сито 1600 отв/см<sup>2</sup> — повышает прочность бетона на более, чем на 10—12%.

д) Температура воды для затворения бетона должна быть обычной. Повышение температуры воды на прочность бетона существенно не влияет.

е) Сокращение сроков пропаривания блоков до 12 часов (3 часа подъем пара, 6 часов пропарки при температуре 80—85°C, 1 час спуск пара, 2 часа загрузка и

выгрузки) уменьшает механическую прочность легкого бетона: без катализатора на 40% и с катализатором на 25—30%.

Проведенные опыты с ускоренным режимом пропарки следует считать крайне актуальными. Их полное разрешение обеспечит оборачиваемость камер на 100%.

ж) Данные прочности легкого бетона на пуццоланизированном цементе с катализатором в 90-дневном возрасте не дают оснований предполагать снижение прочности бетона во времени.

Результаты проведенных испытаний по введению добавок в легкий бетон видны из приводимых графиков 1, 2.

Эффективность введения добавок видна из графика 3.

Для проектирования состава легкого бетона заданной прочности по расходу вяжущего на м<sup>3</sup> бетона построены графики 4 и 5.

Итоги проведенных исследовательских работ дали возможность перевести работу завода крупных блоков на рецептуру 1:1:13 (портланд-цемент, диатом, шлак) + 5% CaCl<sub>2</sub> от веса вяжущего. Эта рецептура в основном сохранилась на все время работы завода по выпуску блоков для школ.

Контрольные испытания прочности легкого бетона заданной рецептуры, проводившиеся в течение всего периода работы завода для школ, показали, что установленный состав легкого бетона вполне отвечает заданной прочности.

Однако методы пуццоланизации портланд-цемента, примененные на крупноблочном заводе, как методы кустарные, рекомендованы быть не могут.

Заводы крупноблочных конструкций должны ориентироваться только на пуццолановый цемент заводского изготовления. Соответствующий счет крупноблочное строительство должно предъявить к цементной промышленности.

### Организация работ.

Организация работ по строительству крупноблочных школ следовало расчленить на три основные операции: изготовление, транспорт и укладку блоков (монтаж) представляющие единый циклично-построенный поток, — поскольку работа завода по изготовлению крупных блоков строилась на совмещенном графике (с монтажными работами на строительных площадках).

Практически такого единого потока создано не было.

Работа завода оказалась самым узким, самым ненадежным участком строительства.

Мы считаем полезным перечислить некоторые недостатки работы по всему циклу в их технологической последовательности, ибо эти недостатки так типичны, что, если не провести своевременно соответствующую профилактику, — они очень легко могут повториться в крупноблочном строительстве в 1936 году.

### I. Изготовление блоков.

Приготовление теплого бетона для крупных блоков производилось крайне неудовлетворительно. Отсутствие

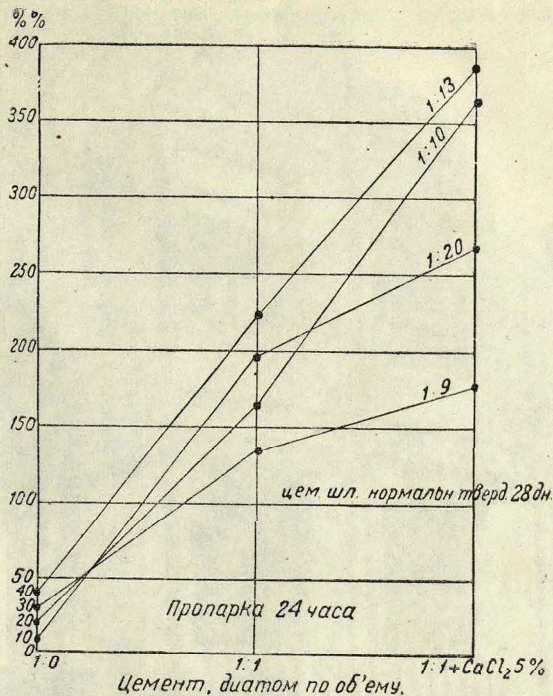


Диаграмма эффективности введения добавок в легкие бетоны на портланд-цементе

вала даже примерная дозировка воды, в результате чего шлакобетон всякий раз получался самой разнообразной консистенции: жесткий, пластичный, совсем жидкий и т. д.

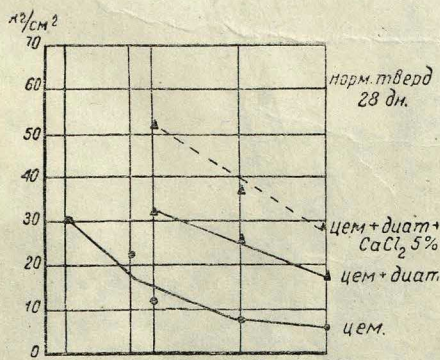
Укладка шлакобетона в формы и его трамбовка выполнялись с нарушением элементарнейших технических правил.

Шлакобетон высыпался в форму сразу слоем толщиной 35—40 см, протрамбовывать который не представлялось никакой возможности. Трамбование бетона производилось крайне небрежно и, по существу, сводилось к некоторому заглаживанию поверхности. Имевшийся на постройке вибратор почти не применялся.

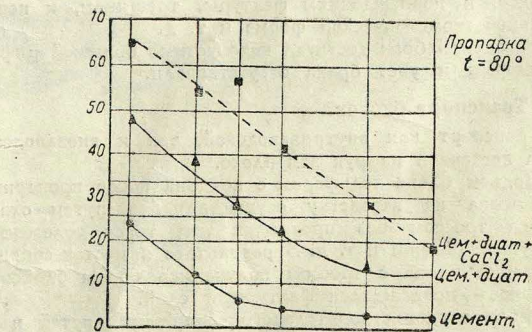
Все деревянные формы для формовки блоков были изготовлены крайне небрежно: с большими допусками, с непрямыми углами, искривлениями и т. д.

Уход за ними был из рук вон плох: они плохо очищались, перекосы выпрямлялись ударами топора или кувады.

Металлические формы, в подавляющем большинстве, тоже были изготовлены небрежно: с искривлениями, с неточными размерами и т. д. Обращение с ними было в такой же степени неудовлетворительным, как и с деревянными.

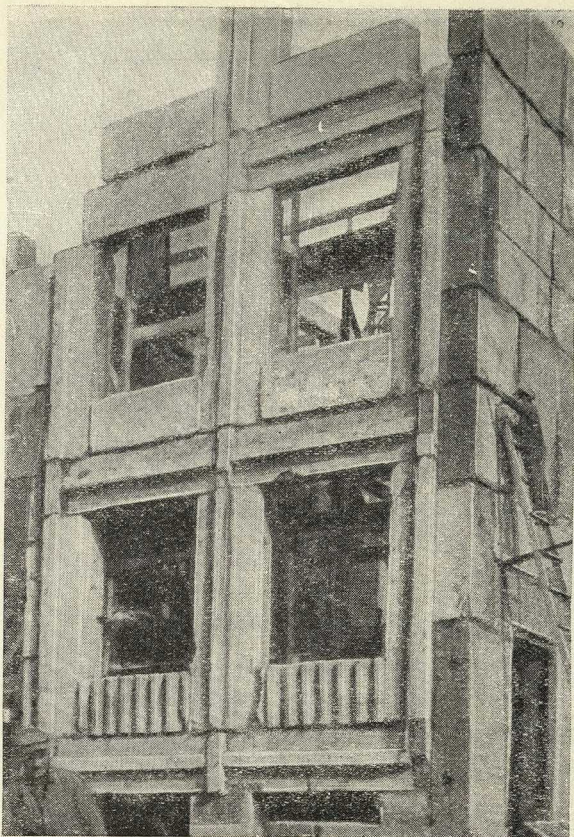


Объем дозир	1:9	1:12	1:1:13	1:1:16	1:1:20
Расход цем.	210	155	130	100	80
Расх диат.	-	-	65	50	40



Цемент	1:6	1:9	1:11	1:13	1:16	1:20
Цемент + диат	1:1:16	1:1:9	1:1:11	1:1:13	1:1:16	1:1:20

Диаграммы, характеризующие прочность бетонов при введении различных добавок



Монтаж здания школы из крупных блоков на Мясном бульваре

Загрузка в камеры и выгрузка металлических поддонов, вследствие неопрытанного содержания путей, требовали невероятно много времени и рабочей силы (иногда требовались усилия рабочих всего цеха), чем нарушался технологический процесс работы завода.

Пропарка блоков производилась без соблюдения надлежащего режима. Кривая пропарки нарушалась. Резкое повышение температуры пропарки вызывало многочисленные трещины в блоках, особенно в его фактурном слое.

Из-за конструктивных недостатков перекрытия камер, наличия металлических балок и пр., конденсационная влага, скопясь на перекрытиях, стекала на лицевую поверхность блоков и, вследствие наличия в ней окислов железа и пр., разрушала фактурный слой, создавала вымоины, ржавые пятна и т. д.

Вообще освоение блоков с фактурным слоем шло с большими трудностями, и только после прикомандирования к заводу ленинградского специалиста дело пошло на лад.

Перечисленные недочеты, кроме нарушения заводом графика выдачи продукции, привели к большому количеству дефектов в блоках: к множеству раковин, к разной плотности и разным физико-строительным свойствам блоков, к повреждениям фактуры, трещинам, к неправильной геометрической форме и т. д.

Заводской брак достигал недопустимо большой цифры. Бракераж и учет брака отсутствовали.

## II. Транспорт блоков.

Транспорт как внутризаводской, так и внезаводской был поставлен из рук вон плохо.

Подъем блока тельфером с поддона после пропарки и установка на вагонетку осуществлялись путем охвата блока тросом без прокладки под трос соломенных подушек, рогажи и т. д. В результате в местах соприкосновения блока с тросом получались околы блоков, а главное — повреждался фактурный слой.

Из-за неудовлетворительного содержания путей и поворотных кругов откатка блоков занимала много времени и увеличивала повреждения блоков.

Складирование блоков на заводской территории было превращено в беспорядочную свалку их на неподготовленную, невыравненную поверхность.

Погрузка блоков на автотранспорт производилась исключительно небрежно, без соблюдения элементарнейших предосторожностей. При перевозке блоки устанавливались в кузова автомашин без мягких прокладок, что увеличивало процент боя.

Не было организованной разгрузки блоков на строительных площадках; блоки не складывались, а сваливались где попало.

В результате такой безнадзорности и безответственности часть блоков окончательно калечилась транспортно-погрузочными операциями.

## III. Монтаж.

Беспорядочность складирования блоков значительно усложняла монтажные операции. Однако:

а) если учесть, что завод вследствие малой производительности и неполадок давал блоки на площадки в меньшем количестве, нежели это требовалось графиком монтажа;

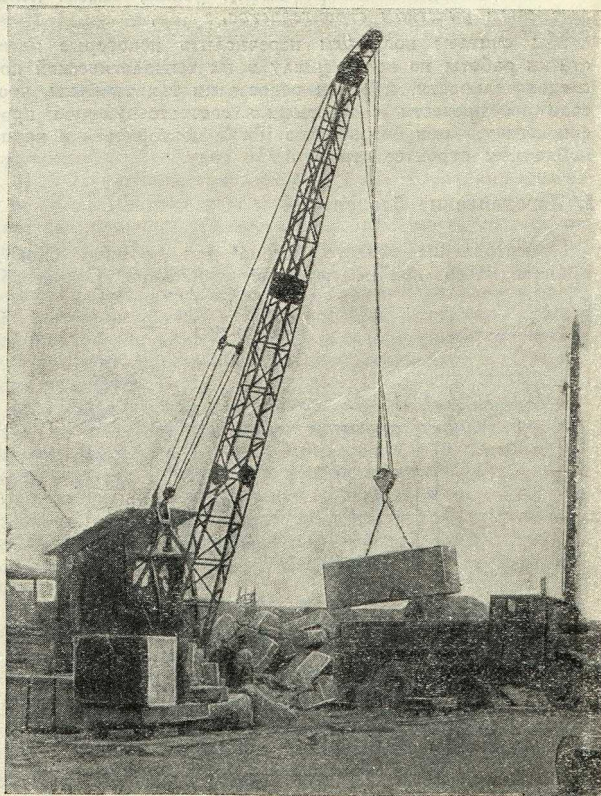
б) если завод снабжал площадки блоками *неком-плектно*, то есть с завозом излишних на данный день типов блоков и, наоборот, недодавал необходимых типов;

в) если монтажные краны в дневное время вынуждены были заниматься разгрузкой привозимых блоков, что при нормальных порядках они с успехом могли бы делать и ночью, то следует констатировать, что о монтаже, как о надлежаще организованном цикле работ, говорить не приходится: *работа шла самотеком.*

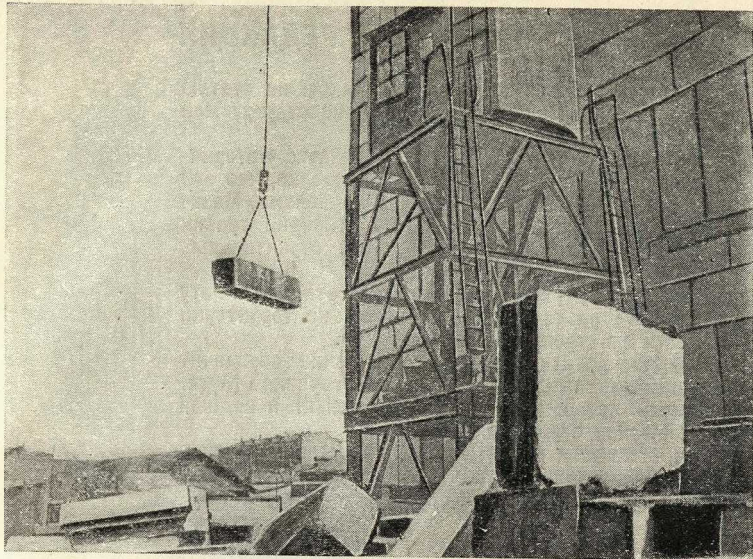
\*\*

Мы сознательно уделали внимание некоторым отрицательным сторонам организации работ, потому что их наличие и возможное повторение привело и может приводить к незаслуженной дискредитации крупноблочного метода строительства.

В то же время нельзя не отметить крайне важную положительную сторону этого строительства. Крупноблочное строительство школ, несмотря на отсутствие соответствующей базы, ненадежную работу завода, отсутствие подобранных кадров и т. д., все же обеспечило сдачу школ к началу учебного года и в качественном отношении не ниже, а во многих случаях выше школ выполненных в кирпичных конструкциях. Этим самым *крупноблочный метод лишний раз подтвердил свои основные преимущества, естественные для индустриального строительства.*

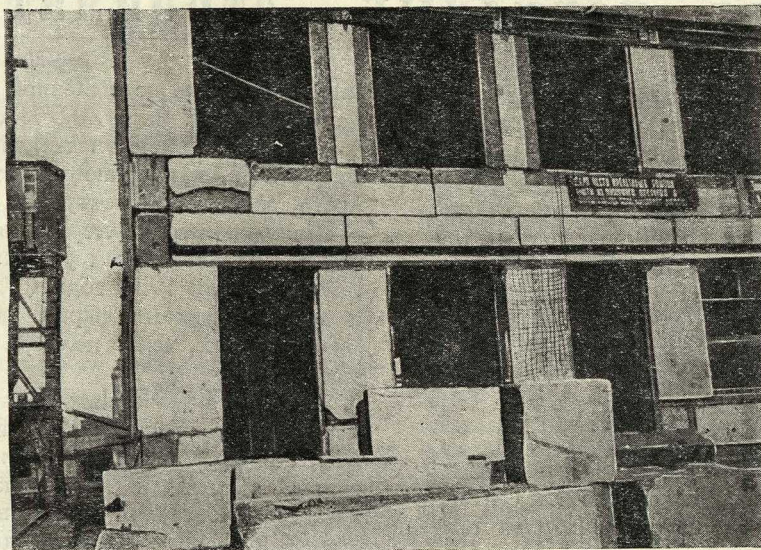


Неправильно организованная погрузка блоков. Склад завода крупно-блочного строительства № 1

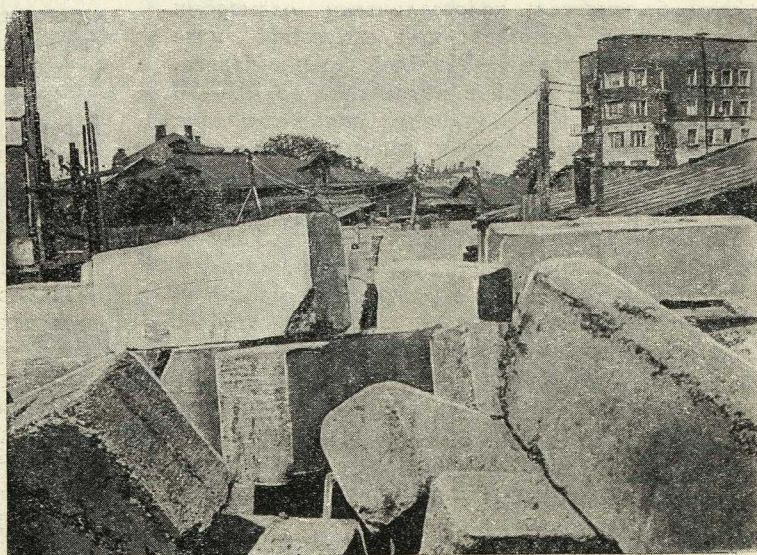


Фотодокументы о том, как у нас на некоторых строительствах обращаются с блоками

Нарушенная конфигурация блоков — как результат небрежного обращения с ними



Вид здания школы на Ново-Рогожской улице, смонтированного из блоков с поврежденным фактурным слоем



„Хранение“ крупных блоков на строительной площадке по Ново-Рогожской улице

Помещаемая ниже статья тов. Шнейдер В. Е. является откликом на статью тов. А. А. Мамуровского «Каменный строительный материал для реконструируемой Москвы» (см. № 12-й журнала за 1935 год).

Автор касается проблемы снижения стоимости местных строительных материалов главным образом за счет снижения расходов на транспорт. Бесспорно, что эти расходы играют решающую роль. Однако этим не исчерпывается вся проблема. Механизация добычи, механизация погрузки и разгрузки; промывка и сортировка гравия и т. д. — все эти вопросы также актуальны для снижения стоимости строительных материалов.

В одном из ближайших номеров журнала будут помещены другие отклики на эту статью, в частности по вопросу о подземной разработке известняков на территории самой Москвы в непосредственной близости от строительных площадок.

Актуальность этой проблемы очевидна; практическое ее разрешение обеспечит не только значительное удешевление стоимости самих строительных материалов (бута, щебенки, извести), но и даст возможность освободить железнодорожный и водный транспорт от перевозки части потребных Москве строительных грузов.

Редакция обращается с просьбой к читателям принять живейшее участие в обсуждении этих вопросов, приобретающих особо актуальное значение в свете задач, выдвинутых совещанием по вопросам строительства в ЦК ВКП(б).

В. Е. ШНЕЙДЕР

Институт Минерального сырья.

## Транспорт нерудных стройматериалов

При огромных размерах потребности реконструируемой Москвы в строительных материалах вопросы их транспорта становятся одной из центральных проблем.

Для характеристики объема предстоящих перевозок минеральных стройматериалов можно привести потребность в них на 1937 год, ориентировочно исчисленную по данным Горплана:

нерудные (бут, щебень, гравий, песок) 7,8 млн. т.  
 стеновые . . . . . 3,5 млн. т.  
 вяжущие (п. цемент, известь, алебастр и др.) . . . . . 1,5 млн. т.

Таким образом, тоннаж перечисленных минеральных стройматериалов, не считая леса и металла, уже в 1937 году в два-три раза превысит фактическое потребление 1934 года.

В настоящее время создается совершенно недопустимое положение, когда стоимость инертных наполнителей (щебень, гравий, песок) в единице бетона в два раза превышает стоимость портланд-цемента.

Это объясняется колоссальными размерами транспортных расходов: при отпускной цене 1 м<sup>3</sup> бутона и гравия в 8—9 рублей франко-карьер, их стоимость на стройке возрастает до 40—50 рублей за 1 м<sup>3</sup>. В этих условиях рационализация перевозок каменного сырья, имея в виду их огромные размеры, приобретает крупнейшее значение в удешевлении стоимости строительства.

Не менее острым становится вопрос об освоении количеств предстоящих перевозок минеральных стройматериалов и о разгрузке железнодорожного транспорта.

Прибытие минерально-строительных материалов в Московскую область (в старых границах) по всем видам транспорта в 1932 году составило 6,4 млн. т. или 17,8% от всей грузовой массы, в то время как хлебные грузы составляли 6,7%, лесные стройматериалы — 13,6%, а каменный уголь 15,3%.

В 1934 году поступление минеральных стройматериалов в Московскую область в новых гра-

ницах и только по железной дороге уже достигло 8,3 млн. т. или 20,5% от всех грузов.

Из этих количеств минерально-строительных материалов, прибывающих в Московскую область, около 40% поступает в столицу.

Прибытие стройматериалов заводского производства в Московский узел в 1934 году не достигло уровня 1932 года (1080 и 920 тыс. т.), а завоз каменного сырья за это время увеличился больше, чем в полтора раза (1252 и 2065 тыс. т.).

Даже при указанных, незначительных в сравнении с перспективами 1937 года, масштабах прибытия минерально-строительных материалов они сильно загружали Московский железнодорожный узел, составляя 17,1% всего прибытия грузов и превышая завоз ряда других массовых грузов в столицу (см. диаграмму № 1).

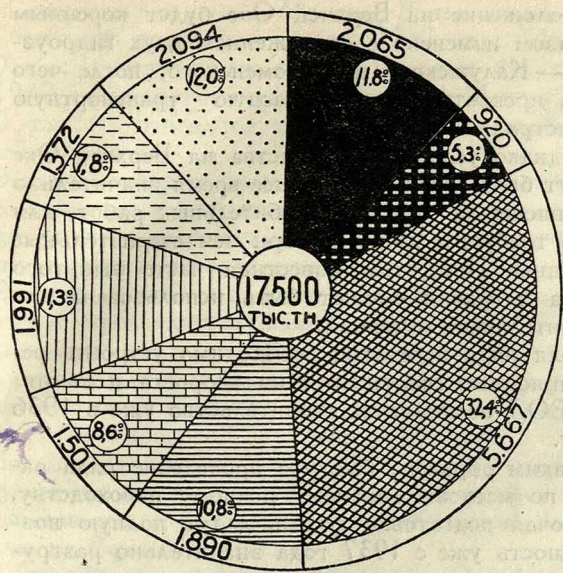
Уже в настоящее время, при сравнительно небольших количествах железнодорожных перевозок каменно-строительных материалов, мы испытываем значительные затруднения с их доставкой, поскольку железные дороги служат почти единственным видом транспорта нерудного сырья, а водные перевозки играют совершенно незначительную роль.

Завоз всех минеральных стройматериалов в Москву водой не достигает 300 тыс. т. в год\*. Ничтожность этой цифры очевидна при сравнении снабжения стройматериалами Москвы с другими мировыми центрами. Так, в Париж по реке Сене в 1913 году их было завезено 5.100 тыс. а по железной дороге только 1 млн. т. Удельный вес водного транспорта в доставке минеральных стройматериалов в Берлин равен 58,8%, в то время как для Москвы он выражается лишь в 11,8% (см. диаграмму № 2).

Наглядную картину нерациональности железнодорожных перевозок каменно-строительных

\* в эту цифру не входят перевозки песка и гравия самозаготовителями.

За 1934 год Москворецкой конторой завезено около 400 тыс. м<sup>3</sup> песка, добытого в районе Шелепиха — Кунцево.



- Каменно-строительн. материалы
- Цемент, кирпич, известб
- Топливо и нефтепродукты
- Лесоматериалы
- Хлебные
- Разные продов. грузы
- Черные металы, металл. изделия и машины
- Разные грузы

Диаграмма № 1. Прибытие грузов в Московский ж.-д. узел в 1934 году

материалов по Московской области дают составленные в ИМС'е карты, изучение которых приводит к следующим выводам.

Бутовый камень доставляется в Москву из южной части области, при чем средний пробег

его составил в 1932 году 200 км, а в 1934 году возрос еще более. Такой высокий для малоценного и громоздкого сырья радиус перевозок объясняется сосредоточением основной массы добычи камня в полосе Венев—Тула—Алексин, а в ряде случаев даже южнее линии Тула—Венев.

Пренебрежение к интересам железнодорожного транспорта и к снижению стоимости перевозок каменно-строительных материалов проявилось в игнорировании водных перевозок.

Так, мощный поток бута идет по линии Коломна—Москва параллельно Москва-реке, несмотря на то, что большая часть карьеров расположена в непосредственной близости от реки.

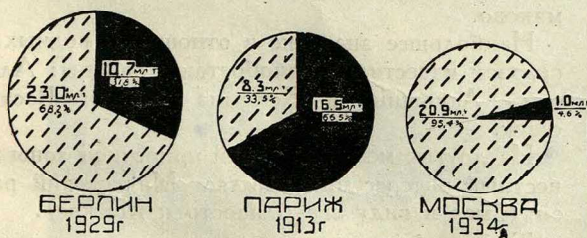
Точно так же из района гор. Алексина, где большинство карьеров находится у р. Оки, почти весь камень идет в Москву по железной дороге.

Что же касается гравия, то он доставляется в Москву по Октябрьской, Северной, Савеловской и Белорусско-Балтийской железным дорогам. Вследствие ориентации заготовителей на богатые гравием районы, весьма отдаленные от Москвы, средний пробег этого нерудоископаемого в 1932 году был равен 175 км, а в 1934 году достиг 260 км. Повышение удельного веса добычи гравия в отдаленных районах ведет к тому, что тонно-километраж по его перевозкам растет почти вдвое быстрее, чем сама добыча.

Между тем, если в 1932 году доставка в Москву минеральных стройматериалов московско-окским паромством составила 11,3% от ж.-д. завоза, то в 1934 году эта цифра снизилась до 8,8%.

Игнорирование водных перевозок уже привело к значительной загрузке железнодорожного транспорта. Поэтому преимущественная ориентация на железнодорожный транспорт впредь является совершенно недопустимой. Одной из важнейших установок развития промышленности стройматериалов Московской области следует

**ВСЕГРУЗООБОРОТ**  
(ПРИБЫТИЕ И ОТПРАВЛЕНИЕ)



**ПРИБЫТИЕ МИНЕРАЛЬНЫХ СТРОЙМАТЕРИАЛОВ**



ГРУЗООБОРОТ ЖЕЛ. ДОР., ВОДОЙ;

**ПРИБЫТИЕ ГРУЗОВ**

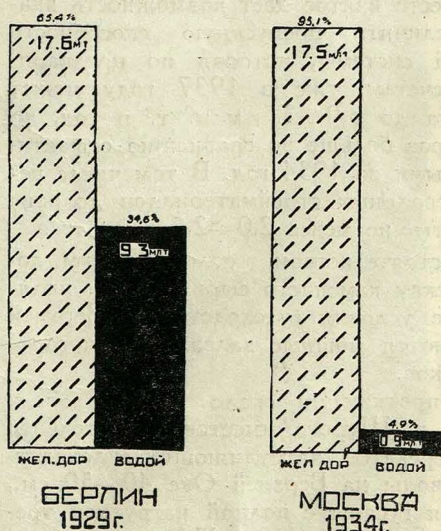


Диаграмма № 2. Участие водного транспорта в перевозках минеральных строительных материалов

признать сдвиг добычи каменного сырья к водным путям сообщения.

Ничтожные размеры доставки минеральных строительных материалов водным путем являются в значительной мере следствием невысокого уровня развития речного транспорта в Московской области, несмотря на то, что реки Ока и Москва протекают на обширнейшей территории области и для ряда ее районов являются единственным средством сообщения.

В грузообороте Московской области в 1934 году удельный вес водного транспорта составил лишь 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и в грузообороте столицы также лишь около 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Между тем на долю водных перевозок Берлина падает 32<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, а Парижа — 66<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (см. диаграмму № 2).

Предстоящая в ближайшие годы генеральная реконструкция Москворецкой системы, превращающая ее в составную часть грандиозного транспортного пути, соединяющего пять морей, позволит резко увеличить ее пропускную способность, исчислявшуюся до настоящего времени в пределах 1,5 млн. т, а фактически не превышавшую за последние годы — 600 — 700 тыс. т. Но и не дожидаясь коренной реконструкции системы, можно значительно увеличить ее пропускную способность.

Кроме упорядочения работы шлюзов путем введения твердого графика движения караванов в обе стороны и максимального сокращения простоев, имеется возможность удлинить продолжительность самого навигационного периода не менее чем на 20 дней.

В качестве радикального мероприятия выдвигается предложение о переделке голов шлюзов. Но и до этого увеличение пропускной способности системы может быть достигнуто путем осуществления ряда сравнительно несложных мер. Сюда относится уширение Бесединского и Софринского каналов, улучшение подходов к шлюзам (новые эстакады), ремонт подводных частей шлюзов (Беседа, Андреевка, Северка) и другие меры.

Что же касается затруднений судоходства на участке Рыболово—Марчуги, то они могут быть в значительной степени устранены путем уширения узких мест и осуществления прокопов.

Все это вместе взятое дает возможность значительно увеличить пропускную способность Москворецкой системы, которая по предварительным подсчетам, уже в 1937 году может быть доведена до 3,0—3,5 млн. т. в год, то есть в 4—5 раз больше по сравнению с фактическими данными за 1934 год. В том числе перевозки минеральных строительных материалов должны будут составить не менее 2,0—2,5 млн. т.

Вторым обстоятельством, осложняющим доставку в Москву каменного сырья водой, являются трудные условия судоходства по Верхней Оке, где имеются мощные залежи высокосортных известняков.

Здесь на протяжении около 190 км от г. Алексина до г. Щурова имеется значительное количество перекатов, затрудняющих судоходство. Глубина воды на Верхней Оке 40—50 см., тогда как для гусыни с полной нагрузкой требуется глубина в один метр. Поэтому гусыни, идущие из Алексина, приходится запрягать очень незначительно. За последнее время стали практиковать их догрузку в районе Озер.

Положение на Верхней Оке будет коренным образом изменено с сооружением двух гидроузлов — Калужского и Коломенского, после чего река превратится в прекрасную транспортную магистраль.

Однако условия судоходства на Верхней Оке могут быть уже в ближайшее время значительно улучшены за счет дноуглубительных работ, для чего требуется лишь две-три землечерпательные машины. При этом известная часть вынуженного песка и гравия сможет быть использована как строительный материал.

Для ряда перекатов необходимо устроить регуляционные сооружения из хвороста и камня; НКВД намечает их строительство уже в 1936 году.

Таким образом, быстрое проведение ряда работ по московско-окскому речному пароходству, включая подготовку флота, дадут полную возможность уже с 1937 года значительно разгрузить железнодорожный транспорт от перевозок бута, щебня и облицовочного камня, идущего в столицу из южной части Московской области.

Особенности распространения известняков создают для этого весьма благоприятные предпосылки, так как сырьевая база в приречной зоне не только не уступает по запасам и качеству камням районам, связанным с Москвой железными дорогами, но в ряде случаев превосходит их.

У самой Москвы, близко к уровню реки, выходят известняки и доломит (верхний карбон), могущие быть использованными для ряда работ. На юг по линии Подольск — Мячково по Москва-реке до Коломны и по Оке до Серпухова залегают известняки и доломиты, переслаивающиеся с мергелями (средний карбон). Они разрабатываются в многочисленных каменоломнях на бутовый камень, прочность которого колеблется от 100 до 800 кг/см<sup>2</sup>.

Наконец, по реке Оке от Серпухова до Калуги и в заокской части Московской области широко распространены известняки, с прочностью на сжатие от 800 до 2000 кг/см<sup>2</sup> (нижний карбон). Особенный интерес они представляют по реке Оке в Тарусском и Алексинском районах, а также близ ж.-д. станций: Михайлов, Венев и Хотьково.

Наибольшее значение в отношении водных перевозок известняка приобретают районы: Алексин — Ланьшино и Коломна — Пески — Воскресенск.

Из других месторождений приречной зоны известный интерес представляет Мячковский район (имея в виду его близость к Москве).

Так, в основном, решаются вопросы водных перевозок бута, щебня и местного облицовочного камня, месторождения которых относятся главным образом к южной части Московской области.

Передача бута и щебня на воду позволит значительно удешевить их перевозки. Даже в настоящее время, несмотря на высокий тариф московско-окского пароходства, вызываемый трудными условиями судоходства, водные перевозки обходятся значительно дешевле (примерно вдвое) железнодорожных.

Чрезвычайно широкие возможности разгрузки железнодорожного транспорта от перевозок каменного сырья для Москвы создаются благо-



даря сооружению канала Москва—Волга, открытие которого произойдет в мае 1937 года. Из 600 тыс. т. различных грузов, которые будут в 1937 году доставлены по каналу в Москву, 190 тыс. т. отводится на долю минеральных стройматериалов.

Эти возможности должны быть своевременно использованы прежде всего для снабжения столицы гравием, крупные месторождения которого расположены в районах канала.

Важное значение в этом отношении имеют карьеры строительства канала, которые с 1937 года смогут быть переключены на обслуживающие строительства в Москве, поскольку они располагают значительными запасами гравия (Икшанская и Таборско-Одинцовская группы).

Большой интерес представляют также крупные ресурсы гравия в русле р. Волги на участках, примыкающих к каналу (Кимры—Калязин), а также на Верхней Волге.

Таким образом, перевозки гравия по Октябрьской, Северной и Савеловской железным дорогам должны, начиная с 1937 года, все больше и больше сокращаться.

Кроме гравия по каналу в Москву может также доставляться старицкий известняк, а в будущем и декоративные камни из Ленинградской области, Карелии и других районов Союза.

\*\*\*

При огромных масштабах потребности Москвы в строительных материалах проблема транспорта бута, щебня, гравия и песка становится

не менее, если не более, важной и сложной, чем сама их добыча.

Нерациональное и случайное размещение карьеров нерудных стройматериалов, встречные железнодорожные перевозки и игнорирование водного транспорта уже теперь привели к значительной загрузке железных дорог, удлинению радиуса перевозок и удорожанию стоимости строительства.

Дальнейшая ориентация лишь на железнодорожный транспорт создала бы опасность такой перегрузки Московского железнодорожного узла, при которой неизбежны затруднения в снабжении столицы как стройматериалами, так и другими массовыми грузами.

Поэтому в основу плана развития промышленности каменно-строительных материалов Московской области должен быть положен принцип широкого использования водного транспорта путем нового размещения карьеров. Существующие водные пути сообщения, строительство канала Москва—Волга и геологические особенности сырьевой базы Московской области создают для этого чрезвычайно благоприятные предпосылки.

Перенесение добычи каменного сырья к воде ставит ряд срочных и ответственных задач перед московско-окским речным транспортом, который в настоящее время совершенно не подготовлен к крупным масштабам перевозок.

Наряду с этим детально должен быть проработан вопрос о применении автотранспорта для ближайших к Москве районов, а также об использовании порожняка для железнодорожных перевозок каменных стройматериалов.



Канал Москва-Волга. Законченный сооружением опытный участок канала

# Железобетонный мост через канал Москва—Волга

3 ноября комиссия НКПС произвела приемку нового огромного железобетонного моста у ст. Химки Окт. ж. д., представляющего собой несомненное достижение советской мостостроительной техники. Таких мостов еще не было в СССР, да и немного найдется во всем мире.

Строительство этого моста вызвано сооружением канала Москва—Волга. Мост спроектирован под четыре пути.

Конструкция моста — железобетонная, из двух бесшарнирных арок коробчатого сечения, с расчетным пролетом в 116 м. и стрелой подъема 29 м при длине моста 164,5 м. Мост с ездой посередине. Проезжая часть частично поддерживается подвесками, частично стойками. Два крайних пути расположены на консолях проезжей части, а два средних — между арками. Расстояние между осями арок 11 м.

Опорами моста служат сплошные бетонные массивы, основанные на железобетонных опускающих колодцах, в которые забиты деревянные сваи. Верхняя часть каждого устоя, примыкающего к земляному полотну, в целях уменьшения веса представляет собою коробчатую конструкцию, разделенную горизонтальными и вертикальными перегородками.

Работы по сооружению моста были начаты в ноябре 1934 г. и закончены в октябре 1935 г. Строительство осуществлялось Управлением строительства канала Москва—Волга при техническом руководстве и контроле Октябрьской ж. д. и НКПС.

Данные приемки свидетельствуют о высоком качестве сооружения. При тщательном осмотре поверхности бетона (как снаружи, так и внутри) опор, арок, проезжей части, подвесок и стоек, — совершенно не обнаружено видимых рабочих швов. Наоборот, имеет место однородность и одноцветность бетона, отсутствие пористых мест, раковин и трещин. Видимые поверхности железобетона насечены бочардой, что придает конструкции вид естест-

венного монолита. Остукивание бетона молотком дает чистый металлический звук.

Комиссия отметила отличное качество исполненных работ по железобетону в опорах и пролетном строении, обосновав свое заключение не только впечатлением наружного осмотра, но и данными испытания моста под нагрузкой; последняя состояла из четырех поездов.

В процессе испытания были произведены исследования: а) работы опор под действием временной нагрузки, приложенной статически и динамически; б) работы арок; в) работы связей между арками и работы поперечных балок; г) работы подвесок.

Вот главные результаты испытания:

а) наибольшие горизонтальные перемещения опор: полные — 0,25 мм., остальные — 0,10 мм.;

б) наибольшие вертикальные перемещения опор: полные — 0,88 мм., остальные — 0,41 мм.;

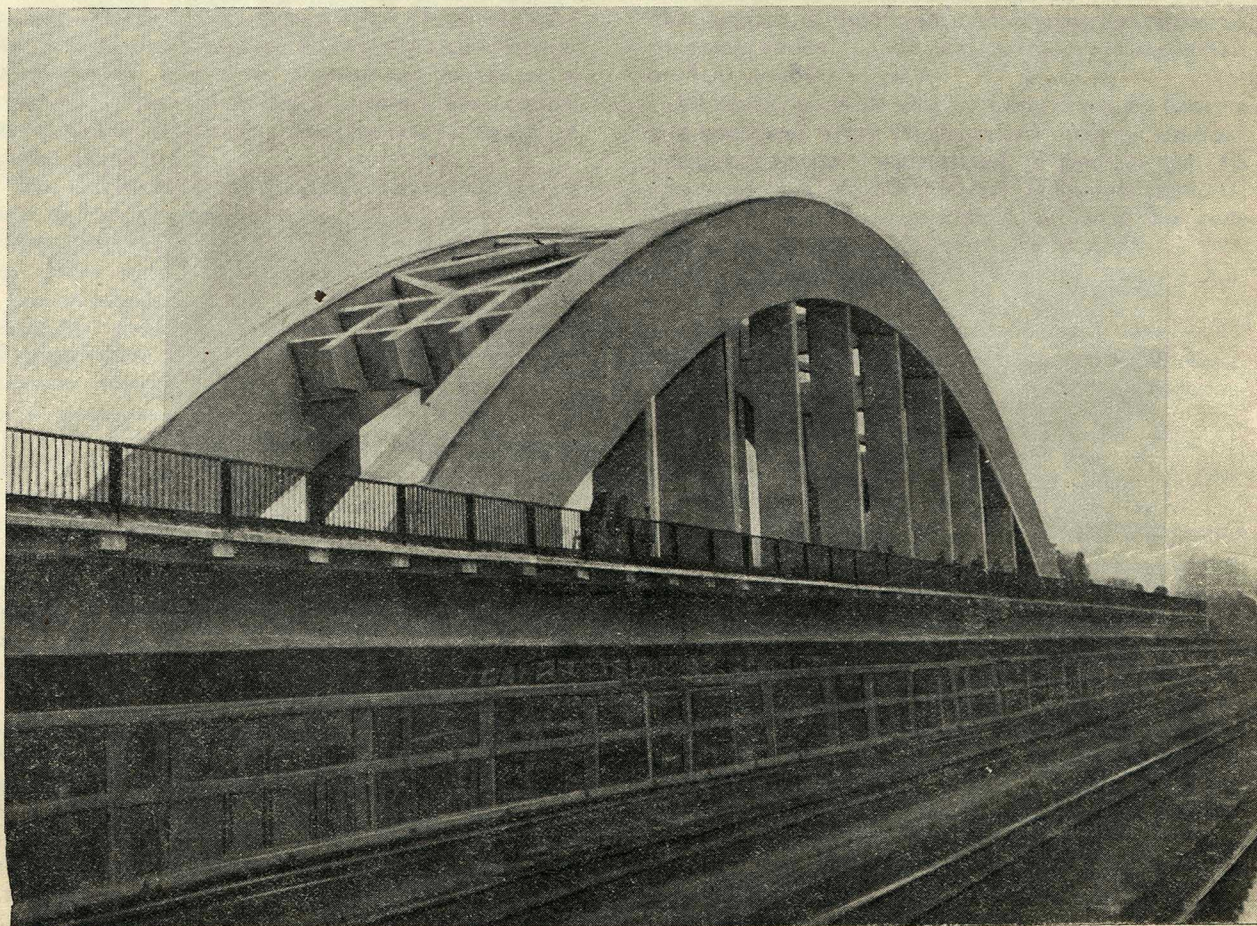
в) наибольшие прогибы в арках получены в их четвертях и достигают: для левой арки — 8,8 мм. и для правой — 8,10 мм.

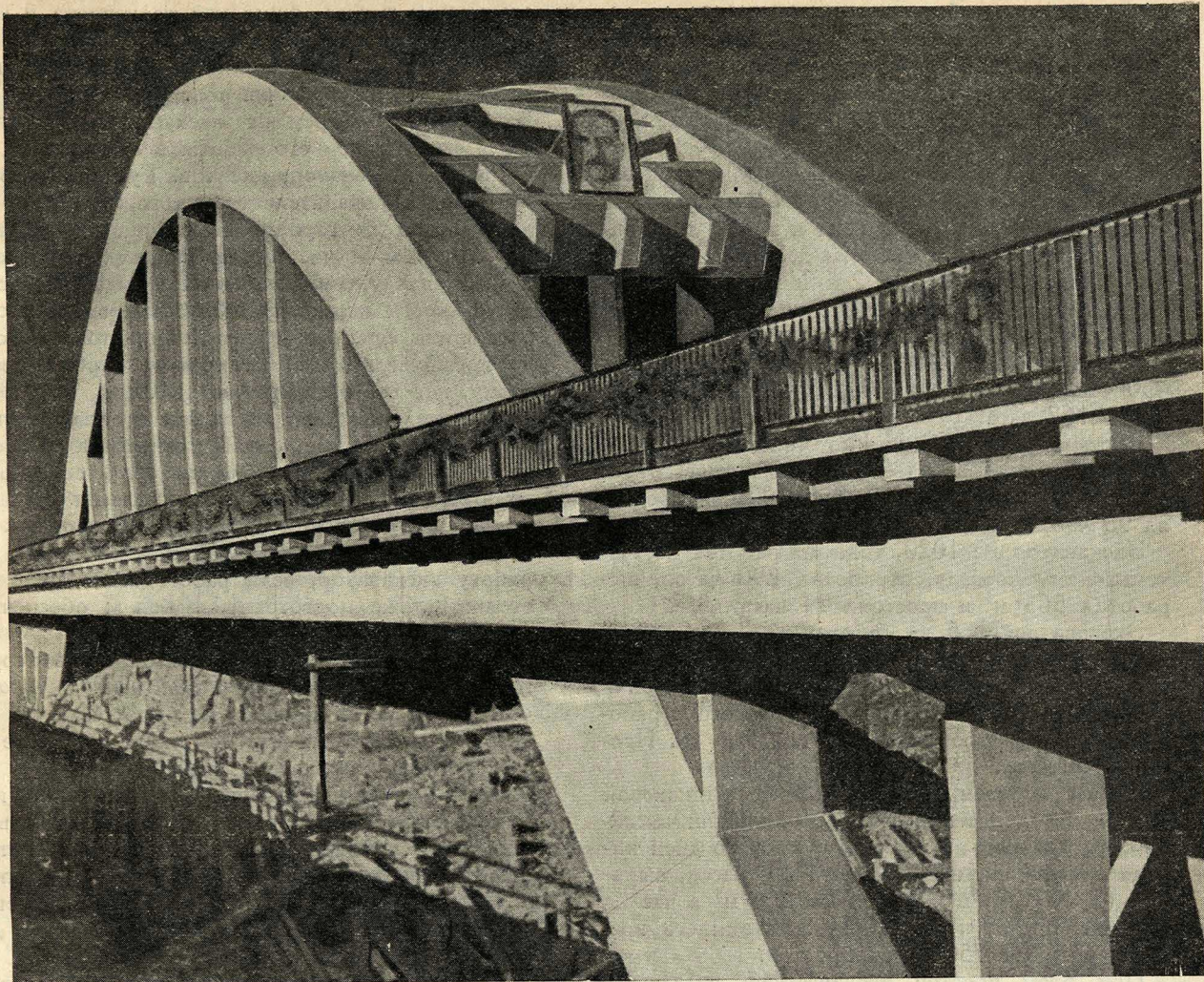
Принимая во внимание, что примененная при испытании нагрузка приблизительно на 25% ниже расчетной, можно считать с достаточной точностью, что прогиб при расчетной нагрузке был бы около 11 мм. Это составляет 50% от проектного.

Динамические добавки прогибов, положенные при пропуске 2 поездов по средним путям со скоростью в 3, 15, 30 и 45 км/час, не превосходят для арок 5%, а для проезжей части 10—15% соответствующих статических прогибов.

После окончания работ приемочной комиссии, 4 ноября 1935 г. мост был открыт для движения всех поездов Октябрьской ж. д. Принятая система моста (бесшарнирная арка с ездой по середине, на свайном основании) является весьма оригинальным и смелым решением.

Опыт, осуществленный впервые в СССР на Химкинском мосту, необходимо всесторонне учесть.





Железобетонный арочный мост через канал Москва—Волга у ст. Химки

## ЗА МЕХАНИЗАЦИЮ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ

ОТ РЕДАКЦИИ

Работа механизмов и организационная сторона дела Конторы механизации земляных работ Моссовета уже нашли частичное отражение в предыдущем номере журнала «Строительство Москвы», в отчете о созванном у Начальника Строительного управления по инициативе редакции журнала совещании работников этой конторы с директорами московских машиностроительных заводов.

Сегодня мы вновь возвращаемся к вопросу о работе механизмов этой конторы ставя на этот раз задачу показать — какими производственными возможностями располагает в данный момент эта контора и насколько полно использованы ею эти возможности.

А. П.

## Ликвидировать простой экскаваторов

Организованная в октябре 1935 года Контора механизации земляных работ Моссовета в текущем 1936 году должна освоить внушительную по объему производственную программу — вынуть около 1.675 тыс. м<sup>3</sup> земли на строительстве школ, больниц, жилых домов, набережных, водопровода, канализации и прочее.

Для выполнения этой программы контора должна иметь не менее 50 одноковшевых экскаваторов емкостью от 0,35 до 0,75 м<sup>3</sup> и не менее 25 других различных землеройных снарядов, а для транспортировки вынутой земли она долж-

на иметь 200—250 грузовых автомашин (из расчета 5 машин на 1 действующий экскаватор).

В настоящее время контора имеет только 7 экскаваторов типа «Комсомолец» и 2 траншейных канавокопателя. Все остальное вооружение поступит в распоряжение конторы к июню—июлю 1936 года.

Земляные работы контора производит подрядным способом по договорам с основными работодателями — трестами Строительного управления Моссовета, — при чем в силу этих договоров работодатели обязаны предоставлять не-

обходимый для обслуживания экскаваторов автотранспорт, готовить забои, подъездные пути и обеспечивать рабочие площадки светом.

С какой же интенсивностью и насколько производительно работают сейчас экскаваторы конторы?

Приведем данные о работе каждого экскаватора за весь истекший период их эксплуатации, то есть за декабрь 1935 года и за 16 дней января текущего года. Вот эти данные:

Экскаватор № 68 по 2-й Извозной ул. отработал за это время всего лишь 401 час, выработал 2095,9 м<sup>3</sup> и... простоял 195 часов.

Экскаватор № 71 по Песцовой ул. отработал 450 часов, выработал 3207,36 м<sup>3</sup> и... тоже простоял 162 часа.

Экскаватор № 76 по Истоминскому проезду на 16 января (работа еще не закончена) отработал 308 часов, выработал 3010 м<sup>3</sup> и простоял 98 часов.

Экскаватор № 1020, тоже на работах по Истоминскому проезду, отработал 290 часов, выработал 565 м<sup>3</sup> и простоял 94 часа.

Экскаватор № 5 на работах по Татищевской и 5-й Донской отработал 132 часа и выработал 546,4 м<sup>3</sup>. Простой экскаватора — 41 час.

Экскаватор № 1022 по ул. Горького отработал лишь 88 часов и выработал 566 м<sup>3</sup>. Простой 10 часов.

Таким образом, при далеко не одинаковой производительности все 6 действующих экскаваторов конторы за весь декабрь и 16 дней января отработали всего лишь 1669 часов, выработали 9991,46 м<sup>3</sup>, то-есть менее 6 м<sup>3</sup> в час на экскаватор при норме 10,44 для зимнего времени, и имели 750 часов простоя.

При этом простой экскаваторов вследствие аварийности механизмов составил 448 часов, а из-за отсутствия подготовленных забоев 238 часов. Отсутствие транспорта и света (вина работодателей) вызвало 64-часовой простой.

Совокупность всех этих причин обусловила крайне низкую производительность экскаваторов в целом. Если при работе с погрузкой в автотранспорт в зимнее время производительность одноковшевого экскаватора типа «Комсомолец» не должна быть ниже 10,44 м<sup>3</sup> в час и если молодой машинист-экскаваторщик конторы земляных работ Гуревич на своем «Комсомольце» 16 января опрокинул и этот «технически обоснованный предел»: вместо 104 м<sup>3</sup> за смену выработал 239 м<sup>3</sup>, то достигнутую конторой среднюю выработку на экскаватор в размере менее 6 м<sup>3</sup> в час нужно считать *совершенно неудовлетворительной*.

Производственные возможности конторы сами по себе значительно больше, нежели это может показаться на первый взгляд. Так, в графе «фактическая работа экскаватора» техническим руководством конторы совсем не учитывается известный резерв рабочего времени экскаватора, скрытый в так называемых «неизбежных», но, тем не менее, легко устранимых потерях: остановки и пуск мотора, отсутствие горючего, со-

скакивание тросса, ожидание транспорта и т. д. А между тем, как показало проведенное 13 января ЦНИС'ом наблюдение за работой лучшего экскаваторщика конторы тов. Гуревич, этот резерв рабочего времени экскаватора достигает 12% фактической его работы в смену.

Работа экскаваторщика тов. Гуревич является лучшим доказательством того, что (еще не достигнутая конторой!) выработка на экскаватор 10,44 м<sup>3</sup> в час не должна служить пределом. А между тем, рекордной (на данном этапе деятельности конторы) выработки этого экскаваторщика еще никто из машинистов конторы не превзошел, да и нет самого стремления к этому, нет соревнования.

Значительные простои из-за отсутствия подготовленных забоев, из-за транспорта и света, несомненно, могут и должны быть сведены к нулю путем решительного повышения соответствующих требований со стороны конторы к работодателям. В самом деле, зачем ставить на работу экскаватор, если работодатель не в состоянии даже подготовить забой и обеспечить экскаватор транспортом и светом?

Несомненно и то, что простоя экскаваторов из-за аварийности *по вине самой конторы в количестве 154 часов* могло и не быть, если бы руководство конторы не допускало к работе на экскаваторах технически неподготовленных работников и во-время позаботилось обеспечить действующие экскаваторы наиболее ходовыми запасными частями. Сейчас, после упомянутого нами совещания с директорами заводов, вопрос о запасных частях разрешен. Также разрешен вопрос комплектования и подготовки кадров для обслуживания экскаваторов.

Талый грунт в условиях зимней работы вдвое повышает производительность ковшевого экскаватора. Поэтому теоретически вполне обоснованные возможности полного оттаивания мерзлого грунта с помощью паровых игл и парового котла системы Шухова должны быть немедленно реализованы, тем более, что применение этого способа работ не требует значительных затрат.

\*\*\*

В настоящее время экскаваторный парк конторы находится под угрозой вынужденного бездействия. Это вызвано тем, что до сих пор еще не утверждены титульные списки строительства на 1936 год, а задание Моссовета по 13 реконструируемым домам (рытье котлованов и траншей) полностью выполнено. В связи с этим руководство конторы уже сейчас ставит экскаваторы на стройки, не подведомственные Строительному управлению Моссовета.

Для освоения всей мощности экскаваторов конторе нужны свои ремонтные мастерские и свой гараж на 150 машин.

Потребность в своих мастерских остро чувствуется уже сейчас. Отсутствие их превратится в очень узкое место как только экскаваторный парк конторы пополнится новыми экскаваторами.

## В ожидании заказов

Казенный оптимизм американских строительных журналов не стоит ни в каком соответствии с фактическим положением на строительном фронте. Это показала конференция 200 архитекторов Мичигана, заседавшая недавно в Детройте.

Согласно отчету «The Constructor», разговоры на этой конференции вращались в основном вокруг будущих благ, связанных с помощью, которую правительство собирается оказать строительству.

Председатель одного из крупнейших трестов Миддлтауна Гаральд Р. Хук заявил, что не менее 5.000.000 безработных смогли бы получить работу непосредственно в строительной

промышленности, «если бы осуществились надежды, связанные с новым процветанием».

В резком противоречии с этими проектами стояло скромное заявление президента Мичиганского общества архитекторов Клэра Дичи, сообщившего, что архитекторы мечтают о новых заказах и что «оформление кухонь и ванн должно стоять в центре их внимания».

## Беспросветное будущее

(«Le Génie Civil», № 16, Париж)

«Не менее 100.000 молодых французов посещает высшие учебные заведения. Среди этой молодежи налицо две концепции, являющиеся в действительности двумя иллюзиями: 1) что

всякий француз может получить диплом, 2) что каждый диплом имеет следствием получение работы. В результате этих иллюзий мы имеем новое явление: интеллектуальную безработицу. В некоторых профессиях имеется перенасыщенность кадров, это касается врачей, инженеров и т. д.

Что делать с этой молодежью, жаждущей работы и нуждающейся в заработке? Налицо временные меры, фактически паллиативы.

На последнем заседании «Общества политической экономии» в Париже все выступавшие говорили о том, что следует уменьшить контингент учащихся в высших учебных заведениях».

# МОСКВА НА СТРОИКЕ

## Накануне съезда архитекторов

★ Начались предсъездовские конференции. Первая Всеукраинская конференция архитекторов состоялась в Харькове 20—23 января. С 5 февраля заседала Краевая конференция архитекторов Горьковского края, которая, между прочим, занималась вопросом о генеральном плане реконструкции г. Горького.

7—8 февраля состоялась конференция архитекторов Татарской Республики, которая обсудила отчет Республиканского правления ССА и план Большой Казани. Всеукраинский съезд архитекторов назначен на 15 февраля, московская и ленинградская областные конференции — на 20 февраля.

★ Из Курска, Рязани и Ростова сообщают о развернувшейся подготовке к Всесоюзному съезду архитекторов. На фабриках и предприятиях этих городов архитекторами проводятся беседы и разборы отдельных проектов.

★ Выставка, посвященная архитектуре и строительству, откроется в помещении Постоянной строительной выставки к моменту открытия Всесоюзного съезда архитекторов.

Большой электрофицированный макет генплана реконструкции Москвы покажет основную схему магистралей города и наиболее крупные объекты жилищного, культурного и коммунального строительства.

★ Трест «Стройдеталь» организует к съезду выставку строительных деталей. Выставка будет помещаться в специально отстроенном жилом сборном бараке, изготовленном заводским способом.

## Механизация строительных работ

★ Госпланом РСФСР в 1936 году отпущено местным строительным ор-

ганизациям 30 млн. руб. на укрепление их технической базы. Средства эти направляются, главным образом, на вооружение строительных рабочих новым, технически усовершенствованным инвентарем и электрифицированными инструментами.

По данным Строительного управления НКХ РСФСР даже небольшие улучшения инвентаря дают значительный эффект. Применение на земляных работах юнховской лопаты по сравнению с обычной дает повышение производительности труда более, чем в два раза. Американская кельма по сравнению с нашим «мастерком» (лопаточкой) также значительно повышает производительность труда.

Особенно эффективно применение механизированных инструментов. Звено бетонщика Шарина на строительстве МАИ (контра № 4 Заводстрой) применением вибратора ускорило процесс укладки бетона в 5 раз. На строительстве второго часового завода применение электродрели ускорило работу в 8 раз. Вручную рабочий просверливает 25—27 отверстий в день, а электродрелью свыше 250 отверстий. Очень велика производительность электроотвертки. Вручную плотник привертывает не больше 180 болтов, с электроотверткой в пять раз больше. Однако, электронинструменты, особенно производственные ленинградского Электромашстроя, нуждаются в дальнейшем улучшении и особенно в уменьшении их веса.

★ Постановлением президиума Моссовета в 1936 г. расширяется работа Машиноштуркатурной конторы Стройуправления Моссовета. В 1934 г. контора работала только вурф-турбинами. Раствор подавался подъемниками. Механизировало полностью это производство применение насосов, самостоятельно выбрасывающих раствор, режим струи регулируется в соответствии с консистенцией раствора.

При работе вурф-турбины и насоса устраняется необходимость применения дефицитного алебастра.

В МШК в настоящее время чрезвычайно заинтересованы проектом организации так называемого «штукатурного комбайна», в составе раствора-мешалки, насоса и компрессора.

## Производство стандартных стройдеталей

★ Деревообделочный завод Мосжилстроя выпустил в 1935 г. 3000 стройдеталей, в том числе около 13.000 м<sup>2</sup> оконных переплетов и 10 тыс. м<sup>2</sup> дверей. В 1936 г. значительно увеличивается производственная программа завода. Он должен выпустит 40.000 м<sup>2</sup> оконных переплетов и 20.000 м<sup>2</sup> дверей.

Серийный выпуск этой продукции делает вполне реальным осуществление повышенной производственной программы и одновременно понижает себестоимость продукции.

★ Арплан дал указание механическому заводу Мосжилстроя изготовить для строящихся 150 школ Москвы форточные завертки и ручки с гагатом для парадных входных дверей.

★ Арпланом установлены в качестве стандартов образцы скобяных изделий — оконные и дверные ручки, шпингалеты, пружинные приборы, — изготовляемых Тульским заводом промкооперации и Маштехпромсоюзом.

★ Техпроект отдела проектирования Моссовета закончил разработку стандартов стройдеталей для школьного строительства. В порядке дня — разработка стандартов карнизов и профилей внешней и внутренней отделки зданий и других деталей жилищного строительства.

## На метрострое

★ На глубине 42 м. под землей на шахте № 55—56 ударными темпами закончен монтаж первого щита. Сборка железных конструкций щита была закончена за восемь дней до установленного срока. Монтаж производила комсомольская бригада (бригадир Краевский). С помощью этого щита будет пройдена часть тоннеля между Курским вокзалом и площадью Революции.

★ Инженеры треста «Подземгаз» гг. Адамов и Плошков представили в Метропроект *новый проект щита оригинальной конструкции*, при помощи которого все процессы — отбойка, уборка породы и продвижение самого щита — полностью механизированы. Совершение отпадает ручная проходка. Количество рабочих при щите резко сокращается. В своем заключении по поводу представленного проекта механизированного щита зам. начальника Метропроекта инж. Каханов отмечает тот большой интерес, который представляет конструкция этой тоннельной машины для последовательной механизации разработки породы в тоннеле и указывает на необходимость всестороннего изучения и уточнения проекта, предложенного гг. Адамовым и Плошковым.

★ Закончены работы по бетонировке кессона моста метро на правом берегу Москва-реки. Приступлено к работе по опусканию левобережного кессона на глубину 16 м.

## К проектированию Всесоюзной академии наук

★ 2-я архитектурная мастерская, руководимая акад. арх. А. В. Щусевым, приступила к проектированию грандиозного комплекса зданий, в которых разместится Всесоюзная академия наук, ее многочисленные институты, книгохранилища, музеи и т. д.

★ На участке, ограниченном набережной Крымского вала и Якиманкой, разместятся основные здания академии. Здесь, в непосредственной близости от гигантского здания Дворца Советов и от Центрального парка культуры и отдыха, будет помещаться здание президиума академии, соединенное с библиотекой и книгохранилищем на 10 миллионов томов. Здесь же будет отдел общественных наук с рядом институтов (Институт востоковедения, Исторический, Институт экономики и статистики и др.). Рядом с книгохранилищем расположится комплекс музеев академии с полезной площадью в 75.000 м<sup>2</sup>. Здесь будет 4 музея: географии, живой природы, человека и земной коры.

★ На 2-м участке, расположенном у Калужской площади, возникает огромный комплекс жилых зданий для сотрудников академии с 1200 квартирами.

Тут же будет группа ассоциаций: физической и математической; сейсмологический институт, институт энергетики, часть институтов биологиче-

ской ассоциации (надстройка существующих зданий) и др.

Общая площадь застройки составит на данном участке 7000 м<sup>2</sup>, не считая уже застроенных площадей.

★ За Калужской заставой разместится биологическая ассоциация с большим ботаническим садом, издательский комбинат, гараж на 200 автомашин и т. д.

★ На участке по Б. Ордынке, ограниченном Ст. Монетным и Пыжевским пер., расположится геологическая ассоциация. Здесь задача проектировщиков сводится к реконструкции и надстройке существующих зданий.

★ Некоторое представление о грандиозности зданий Академии наук могут дать следующие цифры: кубатура всего комплекса без жилых зданий, гаража и обслуживающих помещений составит около 1.700.000 м<sup>3</sup>. Общие расходы постройке составят полмиллиарда рублей.

★ Мастерская разработала несколько фор-проектов президиума и книгохранилища академии. В данное время в строительном управлении Академии разрабатывается окончательная программа строительства.

★ По остальным участкам строительства закончено уточнение программы и начато проектирование институтов. В связи с необходимостью сдать законченное здание института генетики (биологическая ассоциация) к предстоящему в 1937 году Международному съезду генетиков, 2-я мастерская приступила к срочному проектированию этого здания.

## Содержание

	Стр.
План стахановского года . . . . .	1
Предъездовская мобилизация сил	2
<b>В. А. ДЕДЮХИН</b>	
150 школ . . . . .	4
<b>ПРЕДСЪЕЗДОВСКАЯ ТРИБУНА</b>	
<b>АРХИТЕКТОРА</b>	
<b>Арх. Н. Я. КОЛЛИ</b>	
На пороге съезда . . . . .	15
<b>Арх. А. И. РОЗЕНБЕРГ</b>	
Нерешенные задачи . . . . .	16
<b>Арх. П. П. АНТОНОВ</b>	
Ближе к рабочей общественности . . . . .	17
<b>Инж. В. И. ТОЛКАЧЕВ</b>	
Опыт сборного крупноблочного строительства . . . . .	18
<b>В. Е. ШНЕЙДЕР</b>	
Транспорт нерудных стройматериалов . . . . .	24
<b>Инж. ПАШКОВСКИЙ</b>	
Железобетонный мост через канал Москва-Волга . . . . .	28
<b>А. П. Ликвидировать простои экскаваторов . . . . .</b>	29
<b>ЗА РУБЕЖОМ . . . . .</b>	31
<b>МОСКВА НА СТРОЙКЕ . . . . .</b>	31

## Sommaire

	Page.
Le plan de l'année stakhanoviste	1
Mobilisons nos forces pour le congrès . . . . .	2
<b>V. A. DEDIUCHINE</b>	
150 écoles . . . . .	4
<b>TRIBUNE DE L'ARCHITECTE</b>	
<b>Arch. N. J. KOLLI</b>	
Au seuil du congrès . . . . .	15
<b>Arch. I. A. ROSENBERG</b>	
Problèmes non résolus . . . . .	16
<b>Arch. P. P. ANTONOV</b>	
Soumettons les projets à la critique des travailleurs . . . . .	17
<b>Ingénieur V. I. TOLKACHOV</b>	
L'expérience des constructions en parpaings . . . . .	18
<b>V. E. SCHNEIDER</b>	
Le transport des matériaux non minéraux . . . . .	24
<b>Ingénieur PASCHKOVSKI</b>	
Pont arché en ciment armé près de la station Chimki . . . . .	28
<b>A. P. Il faut cesser les arrêts des excavateurs . . . . .</b>	29
<b>A L'ÉTRANGER . . . . .</b>	31
<b>MOSCOU EN CONSTRUCTION . . . . .</b>	31

## Contents

	Page.
The plan of the stakhanovite year	1
A mobilisation of forces to the congress . . . . .	2
<b>V. A. DEDJUCHIN</b>	
150 schools . . . . .	4
<b>THE TRIBUNE OF THE ARCHITECT</b>	
<b>Arch. N. J. KOLLI</b>	
On the eve of the congress . . . . .	15
<b>Arch. I. A. ROSENBERG</b>	
Problems which are not solved . . . . .	16
<b>Arch. P. P. ANTONOV</b>	
More attention for workers criticism . . . . .	17
<b>Eng. V. I. TOLKATCHEV</b>	
The experience of big block construction . . . . .	18
<b>V. E. SCHNEIDER</b>	
The transport of non ore materials . . . . .	24
<b>Eng. PASHKOVSKI</b>	
The concrete arch-bridge near station Chimki . . . . .	28
<b>A. P. We must make an end with staying idle of excavators . . . . .</b>	31
<b>NEWS FROM ABROAD . . . . .</b>	39
<b>MOSCOW IN CONSTRUCTION . . . . .</b>	31

Издатель Московский Совет РК и КД

Отв. редактор А. Булушев

Зам. отв. редактора Я. Грунт

Редакция: Г. Воронежский, В. Дедюхин, А. Заславский,

Н. Колли, И. Сидоров, И. Финкель, И. Черкасский, С. Чернышев.

Адрес редакции: Москва, ул. Станкевича, 22, телеф. Моссовет, доб. 2-10, 2-52-14 и 91-36.

Мосoblгортит 4038. Тираж 12.000  
39-я типография Мосoblполиграфа,  
ул. Скворцова-Степанова, 3.  
Статформат А—4—211-297 мм.  
4 п. л. Зак. тип. 20.

Рукописьлана в набор 9/1—1936 г.  
Подписано к печати 10-1-36.  
Тех. редактор М. Бондарев.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ  
ПОДПИСКА НА 1936 г.

# СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ, АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ  
ЖУРНАЛ МОСКОВСКОГО СОВЕТА РК и КД  
13 ГОД ИЗДАНИЯ

**ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:**

12 мес.  
24 номера — 36 руб.  
6 мес.  
12 номеров — 18 руб.  
3 мес.  
6 номеров — 9 руб.

Подписка принимается  
всюду на почте, у пись-  
моносцев, в отделениях  
„Союзпечати“ и в редак-  
ции „Строительство  
Москвы“. Москва, 9,  
ул. Ставкевича, 22.

Телефоны: 5-22-09;  
91-36;  
2-52-14.

„СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ“ — в 1936 году широко осветит ра-  
боты, связанные с выполнением генерального плана реконструкции  
Москвы.

„СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ“ — в 1936 году уделит особое место  
критическим обзорам наиболее значительных и характерных соору-  
жений Москвы и продукции отдельных мастерских.

„СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ“ — в 1936 году систематически и  
всесторонне будет освещать вопросы стахановского движения в  
строительстве; вопросы организации и механизации строительных  
работ; развертывания базы строительных материалов и прочие  
вопросы индустриализации строительства.

„СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ“ — в 1936 году детально покажет  
опыт проектирования и строительства Дворца Советов, метро 2-й оче-  
реди, канала Москва-Волга, сельскохозяйственной выставки, Акаде-  
мии Наук, новых жилых, школьных, больничных, театральных и т. п.  
зданий Москвы.

В КАЖДОМ НОМЕРЕ МНОГОЦВЕТНАЯ ОБЛОЖКА.

МОСКОВСКИЙ ОБЛАСТНОЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ ТРЕСТ  
ПО СПЕЦИАЛЬНЫМ РАБОТАМ

## МОССПЕЦСТРОЙ

ПРИНИМАЕТ ЗАЯВКИ  
НА 1936 ГОД  
на следующие виды работ:



Доводится до сведения всех строи-  
тельных организаций и хозорганов,  
имеющих потребность в выполнении  
указанных видов работ в 1936 году,  
что последние могут сделать свои  
заявки по следующей форме:

1. Место работ. 2. Количество работ  
в кв. метрах. 3. Сроки начала и окон-  
чания работ. 4. Наличие материалов.

**ЗАКАЗЫ и ЗАПРОСЫ АДРЕСОВАТЬ:**  
Москва, 5, Ладожская ул., 13/17,  
телефон Е-1-22-89, Е-1-22-88, Е-1-21-21.

**ИЗОЛЯЦИОННЫЕ.** Изоляция паротрубопроводов, холодильников,  
подвалов, фундаментов и пр.

**КРОВЕЛЬНЫЕ.** Устройство гольцементных, рубероидных, толевых,  
щепных, железнолевых и шиферных покрытий крыш.

**ВЕНТИЛЯЦИОННЫЕ.** Устройство шлако-алебастровых коробов и  
перегородок.

**ПАРКЕТНЫЕ.** Покрытие полов на рейке, асфальте и мастике  
„Асфальтин“.

**ПЛИТОЧНЫЕ.** Покрытие полов метлахскими плитками, облицовка  
стен, шкафов, ванн, столов и пр. глазурованной, стеклянной и  
другими плитками.

**МОЗАИЧНЫЕ.** Устройство мозаичных полов, моек, столов, подокон-  
ников и ступенек с укладкой.

**КСИЛОЛИТОВЫЕ.** Устройство ксилолитовых полов, лестниц, по-  
доконников и столов.

**НАСТИЛКА ЛИНОЛЕУМА.**

**МРАМОРНЫЕ.** Изготовление искусственного мрамора, облицовка  
колонн, стен, пилястров и пр.

**ШТУКАТУРНЫЕ.** Штукатурка фасадов мраморной крошкой.

**АСФАЛЬТОВЫЕ.** Пoles, покрытие дворов, мостовых и тротуаров.

**МОСТОВЫЕ.** Замощение булыжным камнем проездов, дворов, уст-  
ройство из щебня садовых дорожек и проезжей части всех видов  
шоссе.

**ТОРЦОВЫЕ.** Настилка полов деревянными (торцовыми) шашками.

**БЕТОННЫЕ.** Устройство всех видов бетонных подготовок, чистых  
цементных полов разрезных (на шашку) и цветных, установка  
бетонных и гранитных бортов.

**ПЛАНИРОВОЧНЫЕ.** Планировка участков, дворов и проездов с вы-  
полнением необходимых земляных работ, связанных с производ-  
ством асфальтовых мостовых, бетонных и других работ.



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 архитектурной 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 — 6 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, предоставляет 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 — 5 руб.

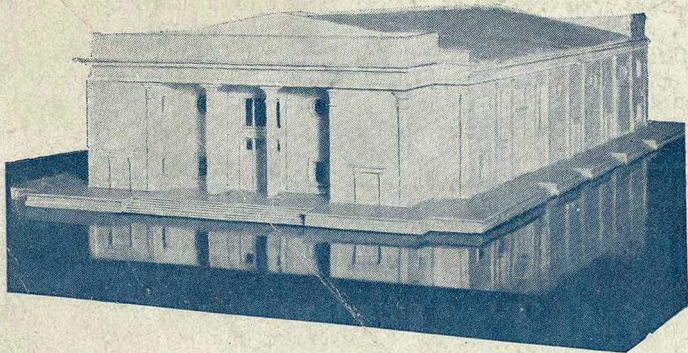
**ТИРАЖ ОГРАНИЧЕН**

Подписку и деньги направлять по адресу: Москва, Б. Дмитровка, 24, Изд-во Академии Архитектуры. Тек. счет № 150004 МОК Госбанка. Кроме того, подписка принимается уполномоченными издательства, снабженными специальными доверенностями, почтовыми отделениями, отделениями Союзпечати, техперiodикой ОНТИ и КОГИЗом.

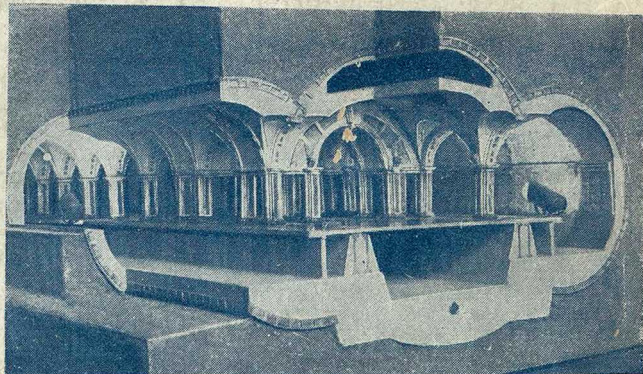
## МАКЕТНО-МОДЕЛЬНАЯ ФАБРИКА „ВСЕКОХУДОЖНИК“

Москва, 2-я Тверская-Ямская, 17. Телефон Д-3-22-49.

Палиха, 4. Телефон Д-1-19-88.



Макет проекта нового кино



Макет станции метро II очереди „Площадь имени Маяковского“

Мастерские фабрики „ВСЕКОХУДОЖНИК“ выполняют различные архитектурные и художественные макеты: макеты архитектурных деталей, модели художественной арматуры, действующие модели и макеты установок, машин, а также разнообразные объемные карты, схемы, таблицы, диаграммы и пр.

Соответствующее оборудование и кадры художников-специалистов, макетчиков-конструкторов, архитекторов, и квалифицированных мастеров позволяют мастерским выполнять работы любой сложности из любых материалов: металла, целлулоида, гипса, стекла и пр. с электрификацией и установкой на месте.

Фабрика принимает заявки на 1936 год по указанным выше адресам и телефонам. По желанию высылается представитель для ведения переговоров.