

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

1936 ~ 4-6



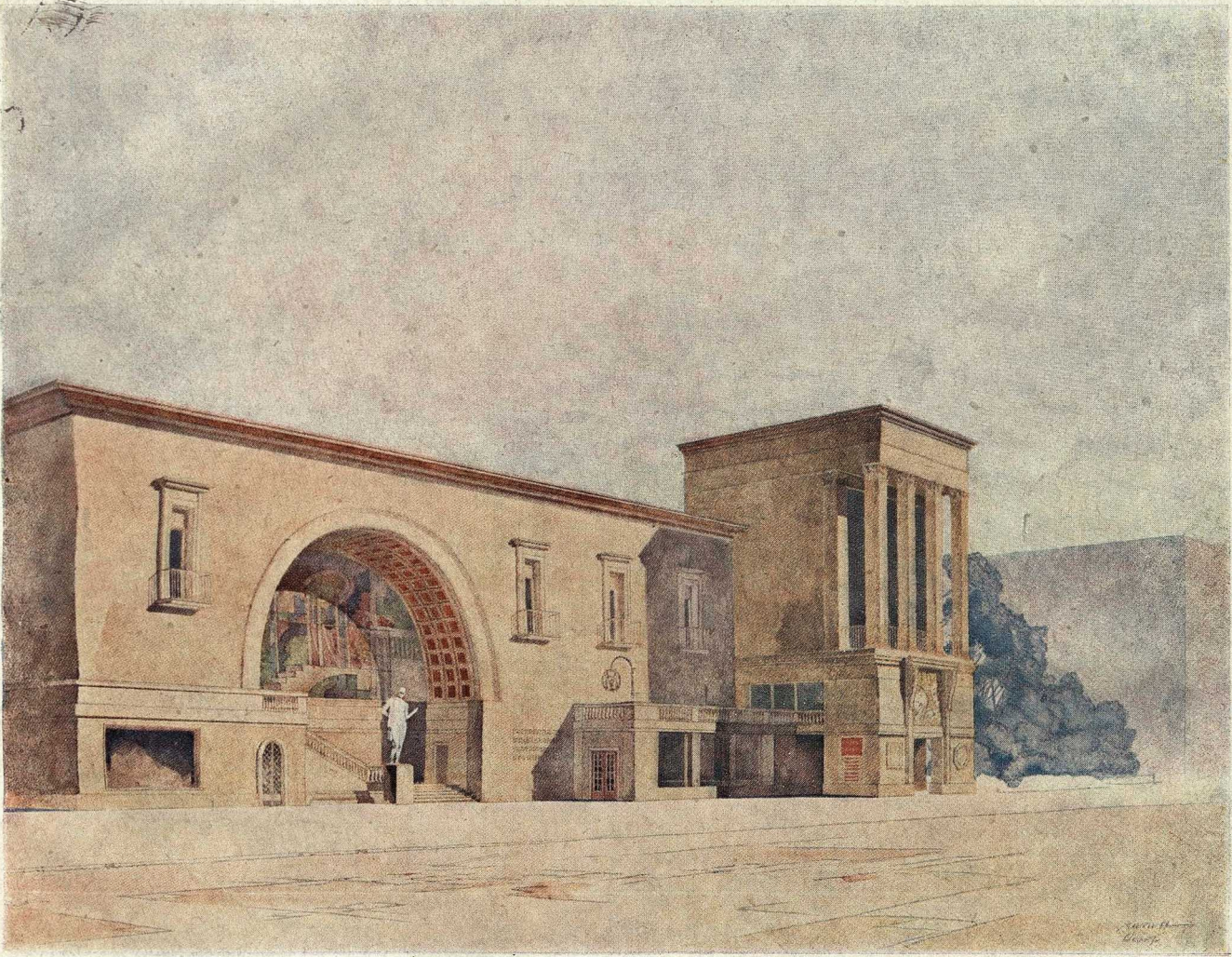


2015593974

Всесоюзная
Библиотека
имени
В. И. Ленин.

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

XX 101



Проект бытового корпуса Лефортовского студенческого городка. Перспектива главного фасада.
Автор арх. А. В. Ливин, соавтор арх. А. А. Осмер.

1 9 4 3 6

ПОСТОЯННАЯ ВСЕСОЮЗНАЯ СТРОИТЕЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

ОТКРЫТА ВЫСТАВКА

„СТРОИТЕЛЬСТВО И АРХИТЕКТУРА СССР“

ОСНОВНЫЕ ОТДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:

1. Строительные и отделочные материалы.
2. Инженерные конструкции.
3. Организация, механизация и производство строительных работ.
4. Санитарно-техническое строительство.
5. Реконструкция гор. Москвы.
6. Архитектура городов РСФСР.
7. Архитектура национальных советских республик.
8. Промышленное строительство и архитектура.
9. Жел.-дорожно-транспортное строительство.
10. Авто-дорожно-транспортное строительство.
11. Монографии мастеров архитектуры СССР.
12. Архитектурное образование.
13. Строительство и оборудование жилищ.

ВЫСТАВКА ОТКРЫТА ЕЖЕДНЕВНО, КРОМЕ 1, 7, 13, 19 и 25 чисел
месяца, с 12 час. дня до 10 час. вечера.

Для организованных групп по предварительным заявкам
выделяются экскурсоводы.

АДРЕС: Москва, Фрунзенская набережная 70, прямое сообщение на автобусе
№ 23. Метро до ст. „Парка Культуры“ им. Горького, трамваи №№ 42, 47 и Б, авто-
бус „Б“ до Крымской площади. Дальше от Крымского моста — трамвай „Фрунзен-
ская набережная“ 3-я остановка.

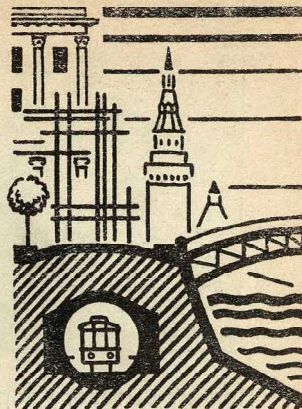
Справки и заявки по телефону Г-3-62-08 и Г-3-79-93 доб. 43 (экскурсионный отдел).

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

XIII ГОД ИЗДАНИЯ



4

1936
ФЕВРАЛЬ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ МОСКОВСКОГО СОВЕТА РК и КД

Напряженно готовиться к съезду

В свете дискуссии, проведенной после опубликования статей «Правды» о формализме в искусстве, стало совершенно очевидно, что наряду с огромным большинством творческих работников, упорно ищущих действительно новых реалистических путей развития советской архитектуры, имеются некоторые работники, стоящие на старых отвергнутых позициях, идущих вразрез с линией партии в вопросах искусства.

Не менее бесспорно и то, что подготовка к Всесоюзному съезду архитекторов не проходила в обстановке того принципиально-четкого и острого разоблачения всех и всяческих поборников враждебных нам направлений в искусстве, которое единственно могло обеспечить плодотворную творческую работу съезда. В частности, на некоторых республиканских, краевых и областных предсъездовских конференциях было больше «взаимного отпущения грехов» и расшаркивания, чем принципиальной критики и самокритики.

Открытие первого Всесоюзного съезда архитекторов назначено на 15 ноября 1936 года.

Оставшееся до съезда время должно быть использовано для полного усвоения смысла и значения статей центральной печати об искусстве; для окончательного разоблачения «новаторов» типа Мельникова и Леонидова и «украшателей», декорирующих проектируемые ими здания при помощи смещения стилей всех времен и народов; для усиления борьбы против конструктивистских «хвостов» в работе ряда наших мастеров; для развертывания в каждой архитектурной производственной ячейке такой постановки критики и самокритики, которая вообще исключала бы возможность выхода недоброкачественной архитектурной продукции. Поиски и становление социалистического стиля, который бы в полной мере соответствовал нашей насыщенной и радостной жизни, будут происходить в постоянной и непримиримой борьбе со всеми отклонениями от партийной линии в вопросах искусства.

Особо ответственные задачи стоят в период подготовки к съезду перед московскими архитекторами.

Стахановский год — в то же время первый год осуществления сталинской десятилетки реконструкции Москвы. От размаха работы, от того, насколько удастся создать уже в этом году на новых и реконструи-

руемых магистралях Москвы полноценные высокохудожественные ансамбли, во многом зависит дальнейший успех всей работы. Следует открыто сказать, что первые проектные работы 1936 года, проходившие за последнее время перед экспертной комиссией Отдела проектирования, внушают в этом отношении некоторые опасения.

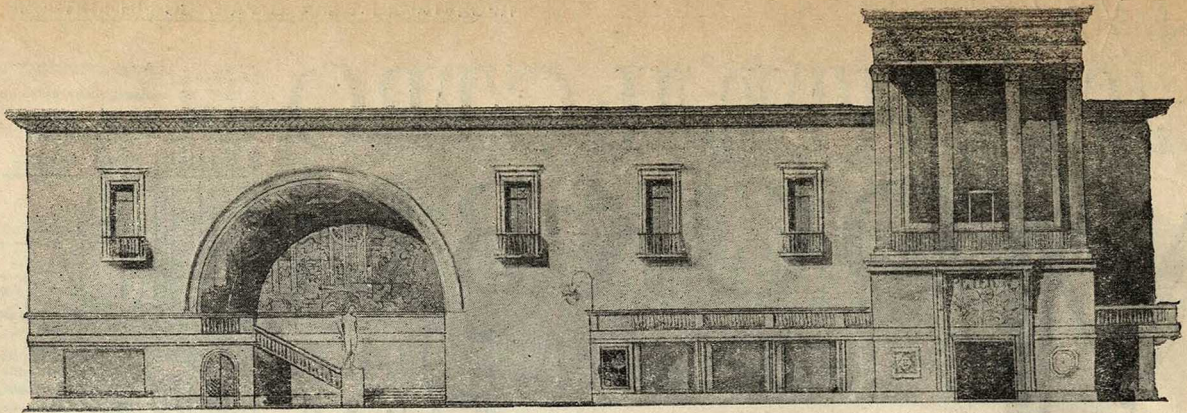
Разве можно всерьез говорить об ансамбле, когда, например, архитектор Кулагин, проектирующий один из домов по 1-й Мещанской улице, не попытался увязать его даже со своим «соседом» — домом, проектируемым арх. Лебедевым. Где уж тут говорить об усвоении наших требований в области архитектуры, когда бригада в составе архитекторов Минкова, Нестерова и Яковлева (которым можно сделать «скидку» только на молодость) проектирует дом на той же 1-й Мещанской в стиле русской «классики» довоенных годов.

И тут мы упираемся в отсутствие правильной постановки критики в наших мастерских как среди мастеров, так и среди большинства архитектурного молодняка.

Оргкомитет Союза, его московская организация должны до съезда провести громадную работу среди московских архитекторов, причем центр тяжести этой работы следует перенести именно в производственную ячейку — в мастерскую. Каждый выходящий из мастерской проект должен получить открытую, большевистскую оценку со стороны ее работников, оценку, которая прежде всего вскрывала бы идею, сущность каждого проекта.

Совсем иной размах должна получить работа секции критики и теории Союза. Мы ждем от нее обстоятельной критики проектов ансамблей и отдельных сооружений новой Москвы. Мы ждем, что она систематически будет продолжать начатое «Правдой» дело и при разборе каждого объекта, каждого здания будет поднимать критику на принципиальную высоту.

Подготовка к съезду должна вестись неослабными темпами с тем, чтобы к концу стахановского года московские архитекторы могли рапортовать съезду, партии, стране прекрасными, подлинно социалистическими по форме и по содержанию проектами и готовыми сооружениями.



Проект бытового корпуса Лефортовского студенческого городка. Главный фасад.
Автор арх. А. В. Ликин Соавтор арх. А. А. Осмер

Арх. Н. УМАНСКИЙ

З а д а ч а д о к о н ц а н е р е ш е н а

(О бытовом корпусе студгородка в Лефортове).

Здание бытового корпуса Лефортовского студенческого городка представляет собой комплекс помещений бытового и общественного назначения и состоит из следующих групп помещений: клуба, кино, библиотеки, амбулатории, столовой, почты, сберкассы, магазина, мастерских и жилых помещений (квартира коменданта и комнаты для приезжающих).

Здание расположено в открытом дворе, образуемом жилыми корпусами и корпусом детского сектора, примыкая одной стороной к улице и остальными ориентируясь на открытый двор.

В первом этаже расположены столовая со всеми подсобными помещениями, магазин, почта, сберкасса и жилые помещения. В первом же этаже расположен и вестибюль кино.

Второй этаж занят группой клубных помещений, кино-залом с фойе, амбулаторией и спортивной группой. Остальные помещения расположены в 3 этаже.

План корпуса представляет собой замкнутый четырехугольник с квадратным двором посередине, связанный с остальным участком арочным проездом.

Здание запроектировано из кирпича с обработкой наружных фасадов цветной штукатуркой.

Наиболее значимые помещения интерьера предполагается по проекту отделать искусственным мрамором и лепными плафонами.

Площадь застройки корпуса — 2880 м². Строительная кубатура — 39.872+2733=42605 м³.

Отдельные группы помещений запроектированы так, что дают возможность их самостоятельного использования независимо от остальных.

Трудная задача размещения большого количества помещений различного назначения в одном корпусе на небольшом участке — разрешена автором проекта в общем удачно.

В плане есть композиционное начало, и здание не представляет собой механического конгломерата различных помещений.

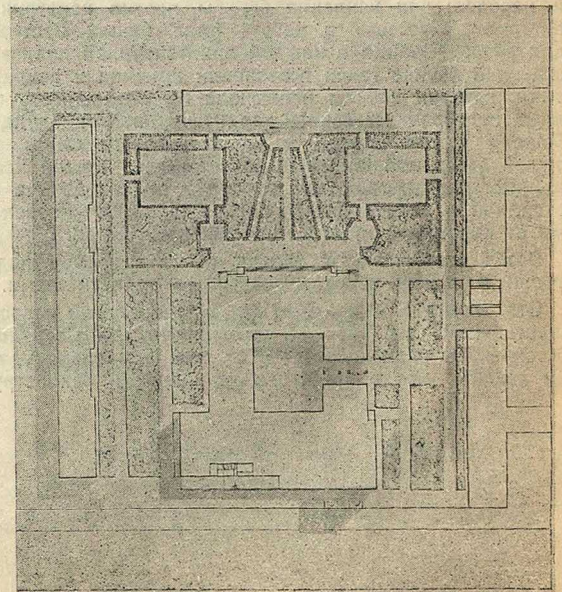
Следует отметить общий прием решения плана, создающий внутренний хозяйственный двор, в силу чего представляется возможность трактовать всю остальную территорию участка как сад.

Из отдельных групп помещений планово удачно как в смысле эвакуации, так и формы и пропорций отдельных помещений решен кино-зал с подсобными помещениями. Автор нашел прием, достаточно акцентирующий эту часть здания, композиционно не выключая ее однако из общего комплекса.

Зрительный зал удачно связан с залом игр и танцев, имеется возможность превратить последний в дополнительное фойе.

Как положительный момент в решении плана можно также отметить размещение зала-столовой и спорт-зала, которым обеспечены двухстороннее освещение и сквозное проветривание.

К недостаткам плана нужно отнести злоупотребление коридорами, лишенными прямого освещения.



Генплан

КНИГА ИМЕЕТ

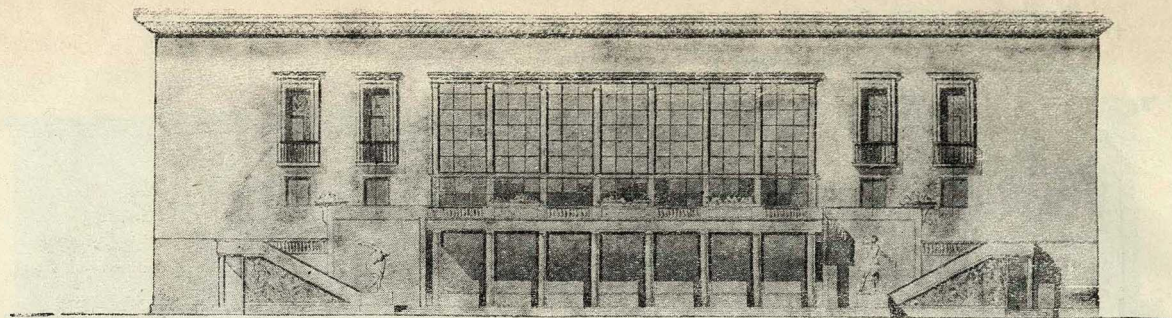
Листов печатных	Выпуск	В перепл. един. соедин №№ вып.	Таблиц	Карт	Иллюстр.	Служебн. №№	№№ списка и порядковый	200г.
3		1956			2		928	74

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark





Фасад

щения и возможности их естественной вентиляции. Этот прием лишает полноценности клубную группу и является безусловно порочным в решении амбулатории.

Совмещение входа в амбулаторию, расположенную во втором этаже, с входом в жилые помещения 1-го этажа неудачно и противоречит санитарным нормам.

Переходя к оценке внешнего оформления здания, следует прежде всего остановиться на фасаде со стороны улицы, являющемся, очевидно, главным фасадом. Решенный достаточно просто, он не лишен определенного эффекта и даже некоторой монументальности. Несимметричная композиция дала возможность автору придать зданию интимность, не лишив его однако общественного характера. Удачно решена широкая арка-ниша с открытой лестницей в клуб и витражем из цветного стекла—прием, пространственно обогащающий композицию и как бы связывающий здание с внешним пространством. Композиционно правильным, но менее удачным по трактовке является угловой портик, который по своему масштабу и некоторой размельченности элементов вступает в противоречие с общим решением фасада. Плоскость стены, являющаяся фоном для двух описанных композиционных приемов, решена сдержанно и со вкусом.

Досадное впечатление оставляет одноэтажный выступ магазина, почему-то появившийся на

главном фасаде. Возможно, что автор хотел этим приемом связать с плоскостью стены значительно выступающий угловой портик. Но нужно признать, что связью это никак не является, и в результате выступ только дешевит всю композицию фасада, решенного с определенным вкусом и чувством меры.

Давая в общем положительную оценку решению главного фасада, надо признать, что архитектурная трактовка всего объема здания лишена того единства, которого мы вправе требовать от полноценного архитектурного сооружения. Каждая из четырех сторон здания трактуется по-своему, отвечая на какие-то, свойственные только этой стороне, композиционные законы.

Если фасад со стороны улицы решен несимметрично двумя крупными контрастирующими элементами, то противоположный фасад имеет симметричную композицию и иной характер членений (более мелких), благодаря чему приобретает и иную масштабность при тех же абсолютных размерах, что и первый.

Проект представляется качественно неравноценным в своих отдельных элементах. Как в решении плана, так и фасадов, наряду с удачно решенными отдельными узлами, есть еще слабо продуманные и недоработанные. Заметна определенная спешка в работе. Автор до конца не продумал и не разрешил во всех деталях поставленную перед ним задачу.

Арх. Н. КОСТОЧКИН

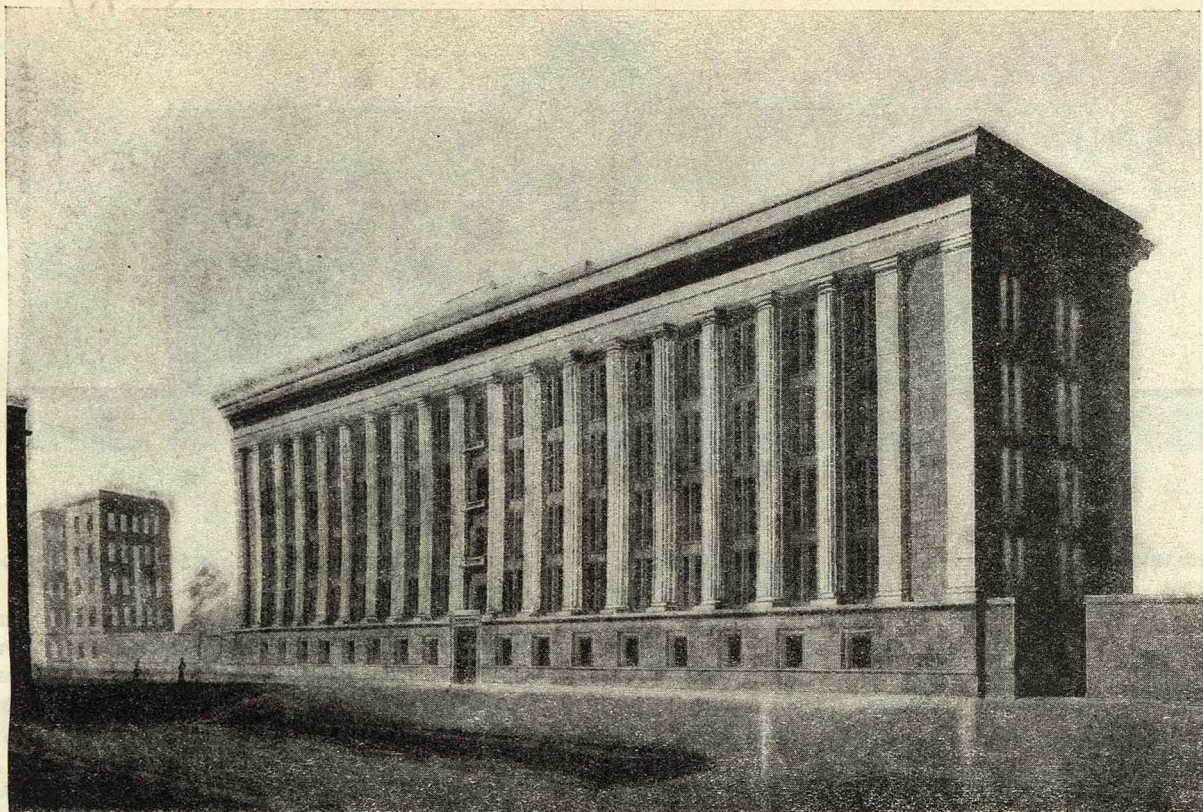
Геокартохранилище

Здание геокартохранилища имеет своим целевым назначением хранение материалов, дающих исторически объективную картину географического развития нашего Союза, пополнение географических карт и планов во всесоюзном масштабе и научное изучение этого материала.

При кубатуре в 42 тыс. м³ в здании будут храниться 3 с половиной миллиона геокарт и планов. Эта внушительная цифра включает 1 миллион особо ценных карт и планов, для хранения которых предназначен первый этаж, что дало автору проекта геокартохранилища арх. М. М. Чуракову повод наложить на него и особый архитектурный отпечаток, придав ему вид цоколя с маленькими квадратными зарешеченными окнами.

Отведенный для геокартохранилища участок по Н. Кузнецкой улице Кировского района в 6 тыс. м² будет застроен на 30%, остальные 70% участка падают на имеющееся большое древонасаждение, с чем автору естественно пришлось особо считаться.

В объемно-пространственной композиции проект в окончательном решении имеет форму тавра. Полка тавра — главный объем — предназначена во всех пяти этажах для собственно хранилища и запроектирована фронтом на красную линию улицы. Ребро тавра, вмещающее обслуживающие помещения хранилища, запроектировано во внутрь участка, к зеленой его части. В данном случае автор хорошо продумал организацию территории и увязал ее с функциональным



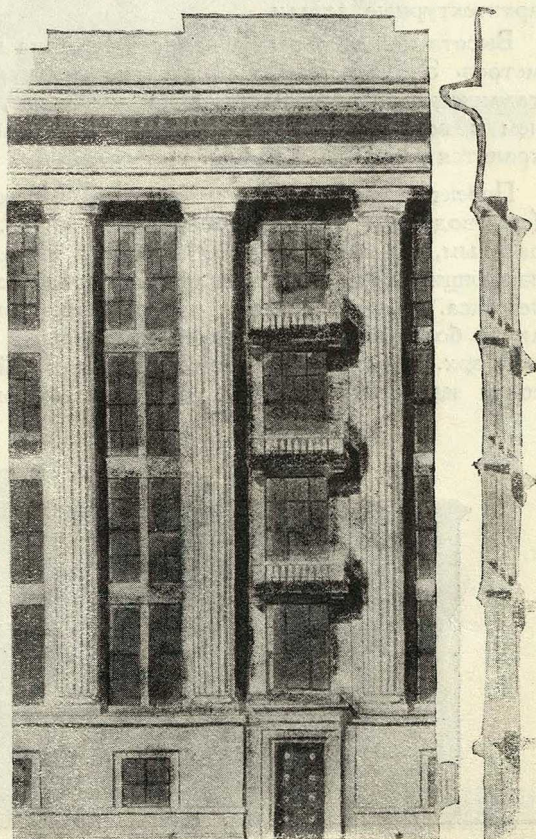
Проект института геодезической изученности—геокартохранилище. Перспектива, Автор арх. М. М. Чураков

назначением сооружения. Те части хранилища, в которых не ведется систематической умственной работы, он располагает выходящими на шумную часть участка улицы, подвергая их всем аэрационным воздействиям, что является одной из положительных сторон проекта. Что же касается помещений, предназначенных для сосредоточенного умственного труда (читальный и выставочный залы геокарт, научные кабинеты сотрудников и т. д.), то они расположены в тихой и к тому же хорошо озелененной части участка.

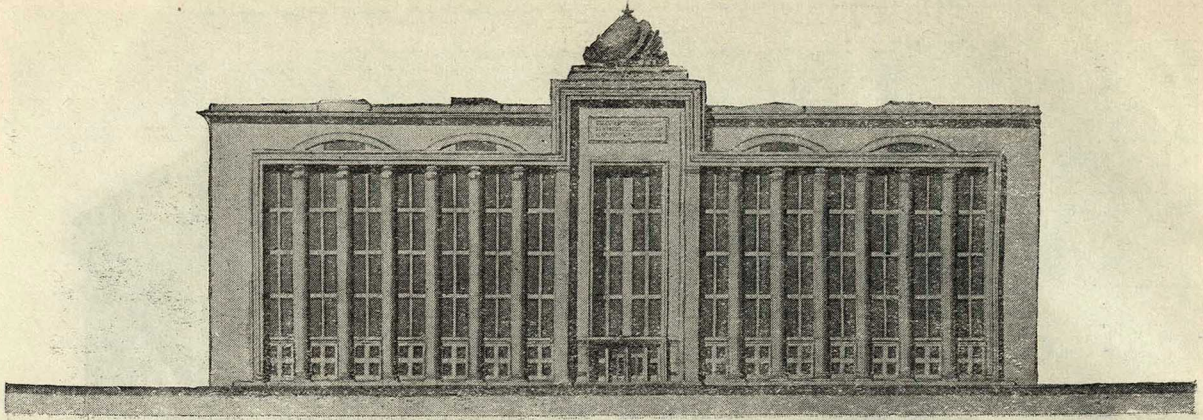
Посетитель хранилища попадает через вестибюли в основной композиционный центр, четко разгружающий потоки на лестницу, в выставочный зал, в дирекцию и в два фронта хранилищ. При помощи террасирования несколькими ступенями автор ориентирует посетителя на помещения по степени их значимости. Можно только пожалеть о том, что в решении интерьера уделено недостаточное внимание архитектурной профилировке. Груба и случайна кессонировка потолков, механично сочетание круглых и квадратных колонн, ордер которых не имеет единства с ордерами колонн фасада, отчего в целом решение интерьера выглядит сырым. Решение выставочного зала проходным является большим минусом, тем более, что зал представляет собой связующее звено между вестибюлем с одной стороны и бухгалтерией и канцелярией с другой. Зал должен во что бы то ни стало получить самостоятельный вход и выход, в противном случае его нормальное функционирование немислимо.

Широкая лестница во втором этаже приводит посетителя непосредственно в помещение катало-

гов. Справа происходит выдача карт и планов, слева расположены читальный зал и кабинеты обработки. Последние несколько удалены от хра-



Деталь фасада



Первый вариант фасада

нилища, что является существенным недостатком. Для того, чтобы в них попасть, необходимо пройти читальный зал, что с одной стороны нарушает тишину и с другой делает зал проходным, так что и в этой части узел в планировочном отношении является нерешенным.

Читальный зал дан одним из классических приемов — круг, вписанный в квадрат. Такое решение зала мы имеем у крупного русского зодчего эпохи неоклассицизма М. Ф. Казакова, который применил его в зале Мясницкой больницы. Однако, зал гекартохранилища не представляет собой механической копии указанного приема. У Казакова круг колонн вписан по касательной квадрата и зал решен односветным, а в данном сооружении автор для лучшего функционирования зала отодвинул колоннаду и запроектировал зал двухсветным. Однако и здесь в решении интерьера грубы и не прорисованы архитектурные детали.

Высота каждого этажа запроектирована в 4,8 метров. Этаж хранилища частично делится металлическими перекрытиями на две части, причем в верхней части на железных стеллажах хранятся геокарты и планы.

Проект сделан в 10-й мастерской Моссовета (руководитель проф. Кокорин) арх. М. М. Чураковым, побывавшим в 1912 году в Италии и находящимся под сильным влиянием позднего ренессанса. Следует сказать, что, несмотря на наличие большой архитектурной культуры, в проекте арх. Чуракова нет того дерзания и той высокой идейности, которые одни только могут

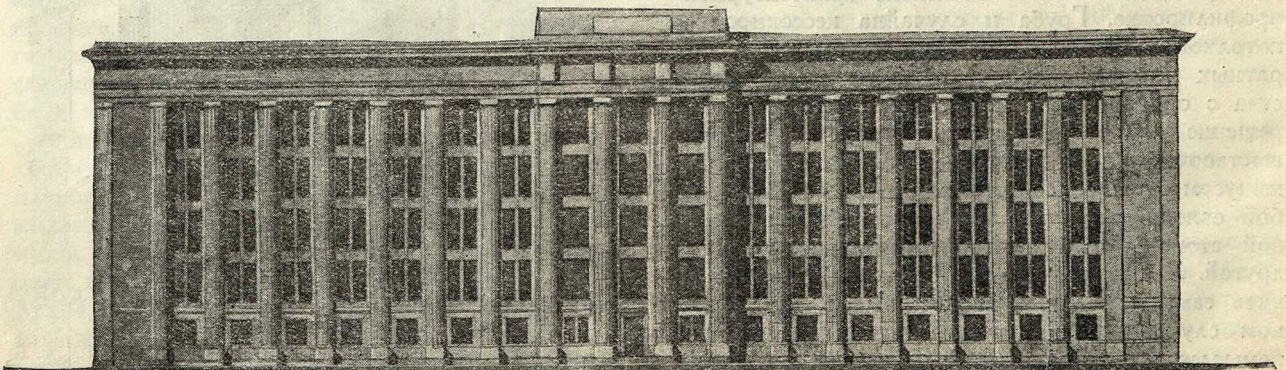
поднять архитектурное произведение над средним уровнем.

К окончательному архитектурному решению автор пришел в результате проработки пяти вариантов, несмотря на то, что он имел возможность остановиться на втором из них, принятом заказчиком, что несомненно свидетельствует об его исключительной добросовестности.

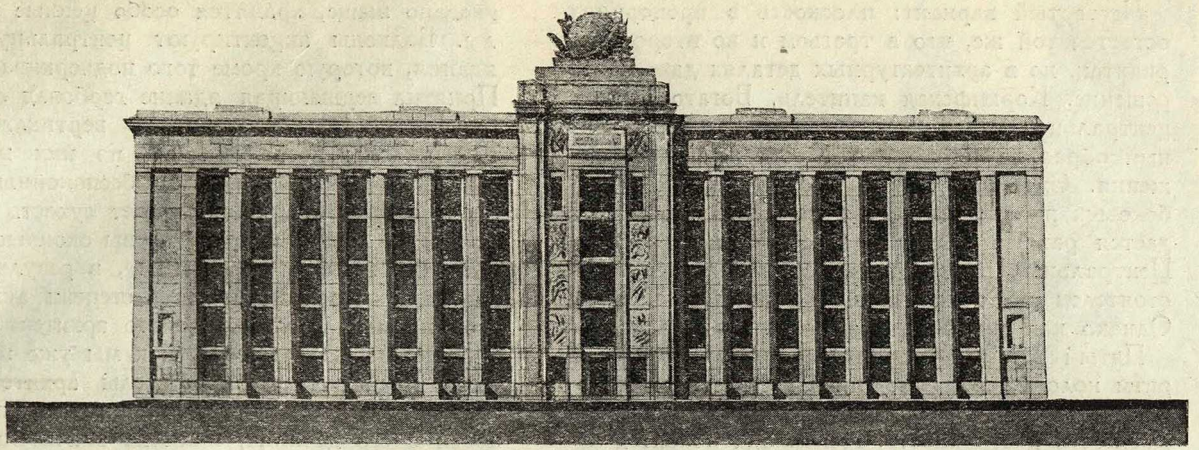
Первый вариант несколько беспокоен, модернизован в пропорциях и деталях. Рама ничего общего не имеет с колоннадой и своим скачком вверх в центре разваливает плоскость на две части. Не проработаны и не архитектурны арочки над рамой. Архитектура с непонятной претензией на новизну. Проект рассматривался в 1934 г.

Второй вариант утвержден в Отделе проектирования Моссовета. Налицо спокойная монументальность. Архитектурные отношения высоты к длине. Несколько беспокойно решение центра с чужеродным верхом и четырьмя большими сухарями. В целом здание не имеет базы основания и зрительно воспринимается уходящим в землю, что является следствием большой длины колонн с отрывом от них боковых пилонов. Плоскость разваливается на две части через центр.

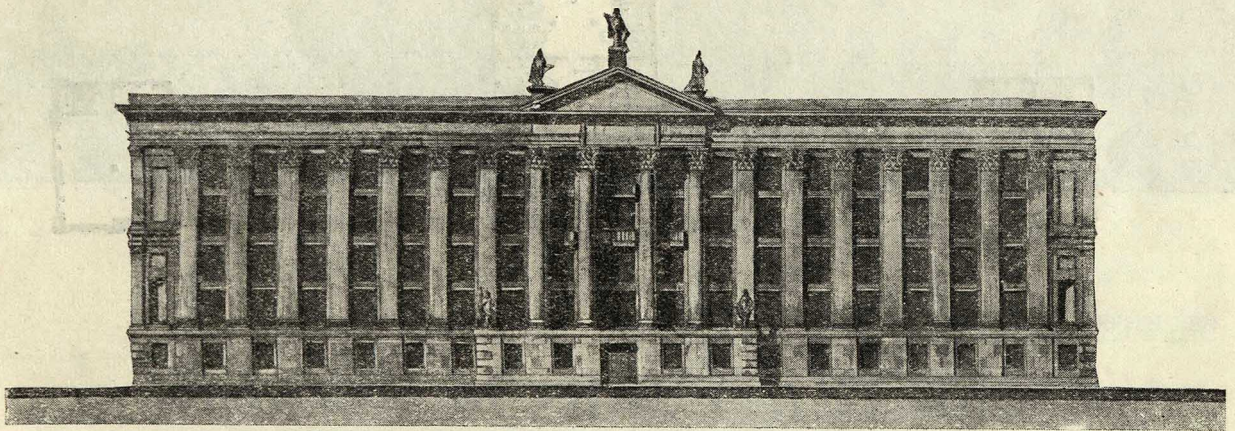
Третий вариант близок ко второму, но с большим развитием центра, несколько успокоен развал плоскостей на две части. Однако центральная часть по отношению ко всей плоскости чужеродна, она высккивает из целого и стремится к самостоятельному существованию. Введением в боковые пилоны ниш закрепляется, и как бы вытаскивается из земли плоскость.



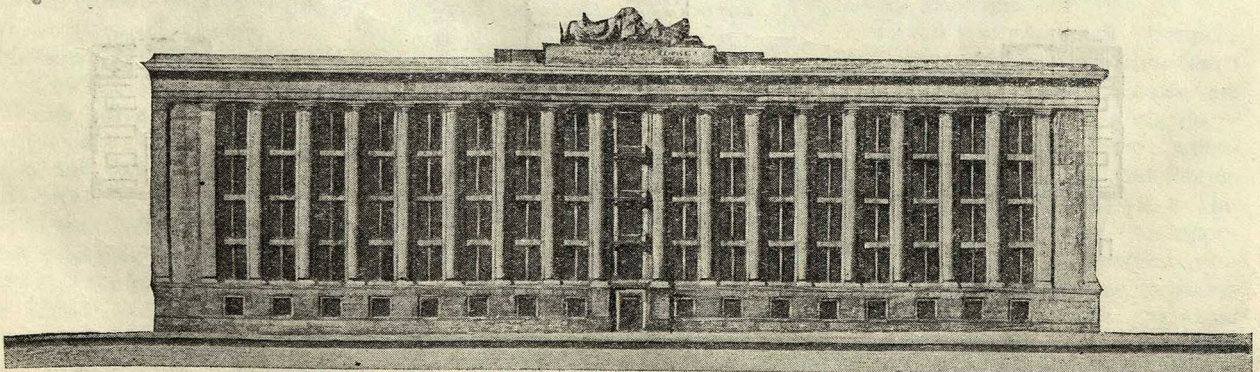
Второй вариант фасада, утвержденный отделом проектирования Моссовета



Третий вариант фасада



Четвертый вариант фасада



Пятый вариант фасада, разработанный по утвержденному проекту (второй вариант)

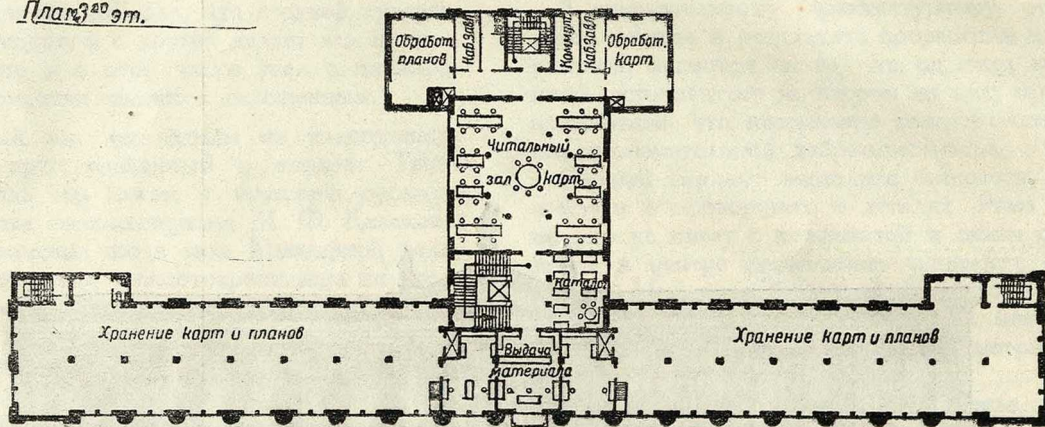
Четвертый вариант: плоскость в пропорциях остается той же, что в третьем и во втором вариантах, но в архитектурных деталях дано новое решение. Коринфская капитель. Богато решена центральная часть. Архитектурно-художественный образ не соответствует содержанию сооружения. Смешаны ордера главной плоскости и боковых пилонов, путается масштабность и создается разрыв между плоскостью и пилонами. Центральный портал непропорционален и самостоятелен по отношению к задней плоскости. Однако найдена база для колонн и пилястров.

Пятый вариант — окончательный: спокойный ритм колонн, совпадающий с внутренним решением стеллажей, создает некоторую монументальность и стройность. Колоннада покоится на особо выделенном первом этаже, в котором, как

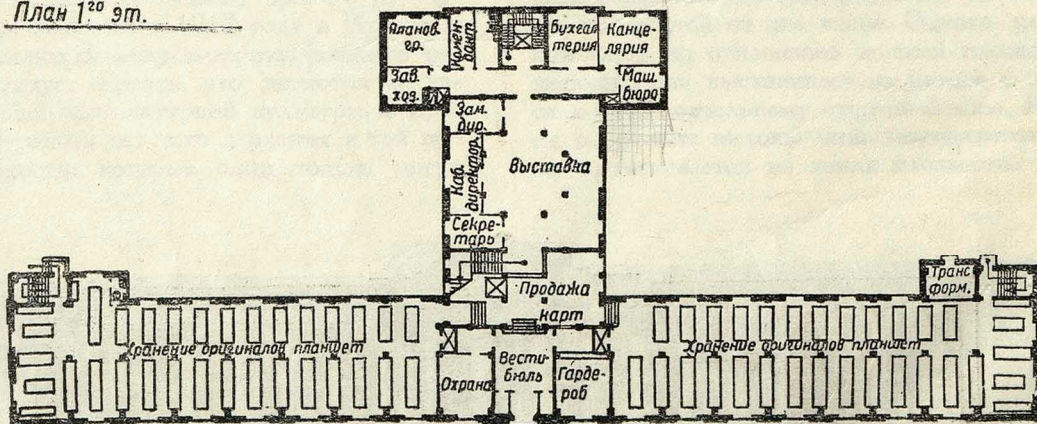
указано выше, хранятся особо ценные материалы. Балконы акцентируют центральную часть здания, которую кроме того подчеркивает аттик. Приятна вершающая здание гербовая скульптура. Гармоничны членения по вертикали. Боковые пилоны после изъятия из них ниш (см. третий вариант) несколько беспокойны. Отсутствие энтазиза колонн создает сухость и монотонность. Недостаточно решены оконные проемы и междуэтажные «простенки», в результате чего лишь в незначительной степени акцентируется промышленный характер архитектуры.

В целом, хотя проект, как мы уже подчеркивали, не выходит за пределы архитектурного «среднячества», мы наблюдаем в нем, в особенности в его деталях, наличие значительной архитектурной культуры.

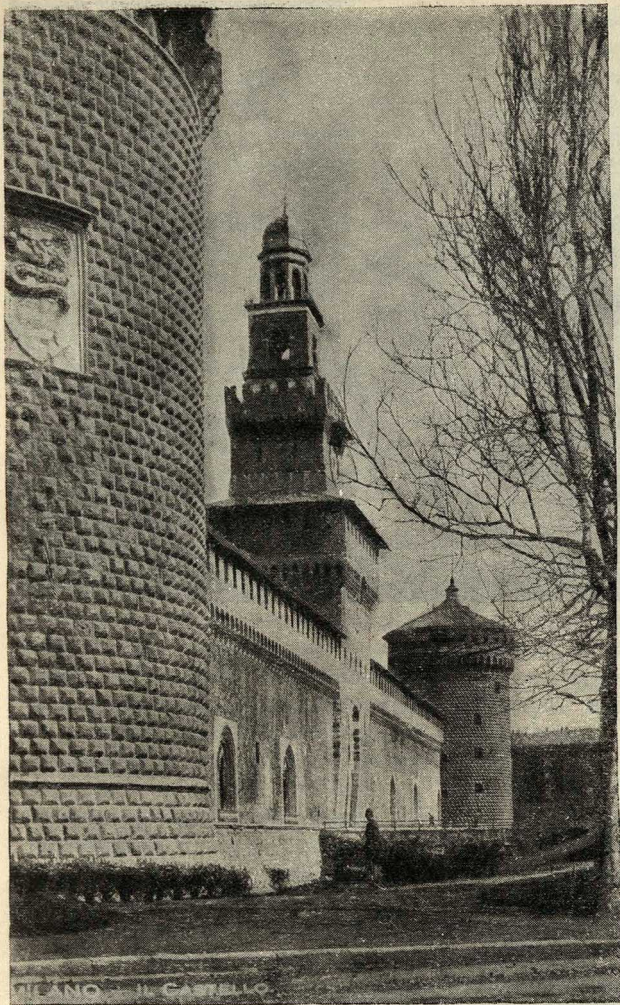
План 3^{го} эт.



План 1^{го} эт.



Планы третьего и первого этажей



Милан. Замок



Флоренция. Улица и дворец Веккио

Проф. С. Е. ЧЕРНЫШЕВ

ИТАЛИЯ, ФРАНЦИЯ, АНГЛИЯ

(Записки участника международного конгресса архитекторов в Риме)

Делегаты советских архитекторов на последний международный архитектурный конгресс в Риме имели возможность непосредственно ознакомиться как со многими западноевропейскими памятниками архитектуры, так и с современным состоянием архитектурного творчества в капиталистической Европе.

На этот раз меня как работника по планировке Москвы особенно интересовали работы, ведущиеся за границей в области планировки городов.

В беседе с главным инженером Рима совершенно отчетливо вырисовался подход к планировке города. В лучшей части Рима располагаются кварталы для состоятельных классов. Здесь отличные виллы, хорошая планировка улиц, озе-

ление; в рабочих кварталах и там, где проживает население, связанное с сельским хозяйством, — совершенно иная картина.

И такое своеобразное зонирование города свойственно не только планировке Рима, но и других европейских городов.

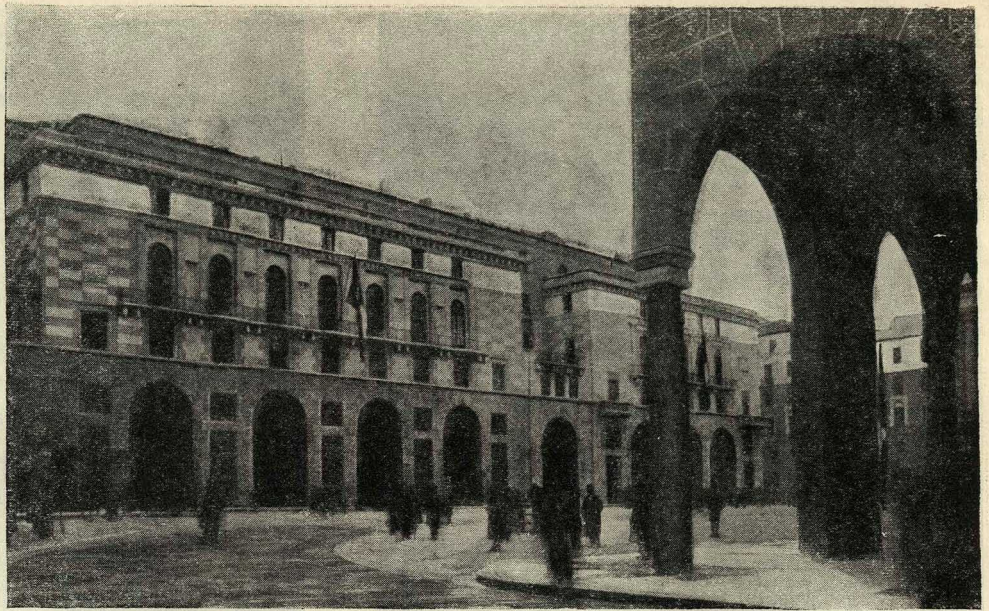
В красивейшем из европейских городов — Париже — мы видели рабочие поселки, сооруженные из ящиков и фанерных щитов. В Риме и Лондоне мы наблюдали неприглядные антисанитарные рабочие районы.

Среди заново созданных улиц следует выделить несколько магистралей, проложенных в старых густо застроенных частях города. Их назначение заключается в улучшении связи

между отдельными кварталами. Затруднения, связанные со сносом частнособственнических жилых сооружений, наличие значительного количества исторических памятников ограничивают прокладку подобных улиц и их протяжение. Обычно они очень коротки.

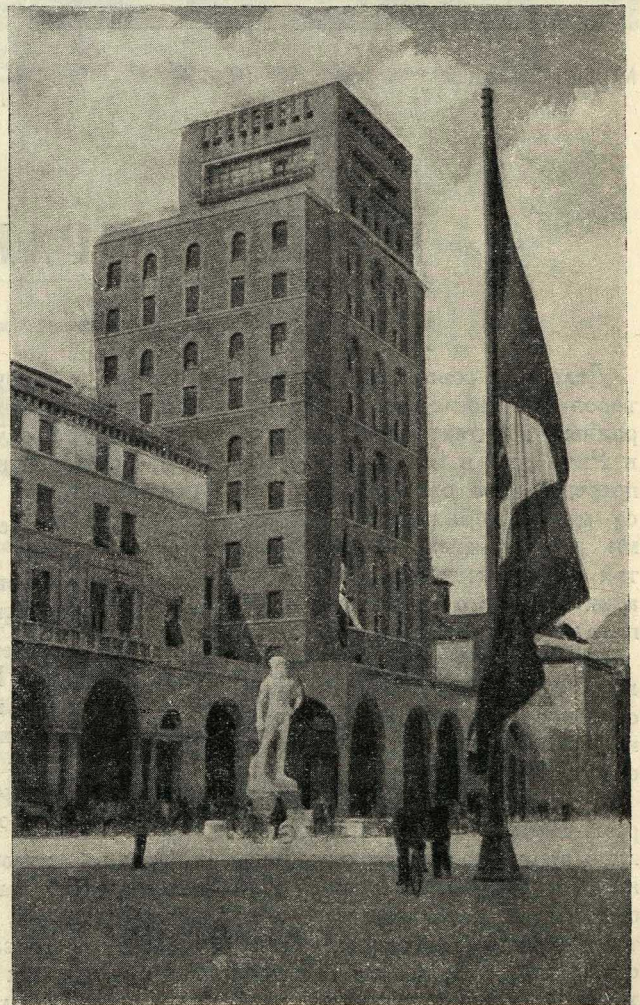
Такой актуальный вопрос, как организация транспортного движения, в Риме никого не интересует. И это понятно — там не ждут большого развития автомобильного движения. То же мы наблюдаем и в Париже. Руководитель планировочных работ в последнем указывал на сокращение автодвижения. Впрочем, это заметно бросается в глаза всякому, кто бывал раньше в этом городе. Таков результат кризиса.





Брешиа.

Площадь Победы



Наиболее яркое впечатление произвел на меня контраст между обилием проектов планировки и ничтожностью масштабов их осуществления. Подавляющая масса европейских городов имеет проекты планировки, но лишь единицы добиваются их утверждения. На практике и эти города проводят лишь отдельные скромные планировочные мероприятия.

Вопрос упирается в частную собственность на землю и строения. За проектами планировки скрывается борьба спекулирующих групп. Осуществление планировки требует отчуждения земель и громадных средств на возмещение владельцев. И едва зарождается проект планировки, как начинается бешеная спекуляция земельными участками, делающая невозможной реализацию проекта. Основным элементом перерабатываемого в настоящее время плана Парижа является нанесение в регулярном порядке ряда улиц для разгрузки центра. Но, когда ставился вопрос о перспективе, о возможных сроках, ответ получался самый неопределенный.

Мы спросили главного инженера в Риме: когда же будет осуществляться план застройки одной из частей города? Он ответил: «мы не знаем, пойдут ли владельцы на то, чтобы строить здесь».

Неудивительно, что за границей наилучшей планировкой ча-

сто признается та, которая наименьшим образом затрагивает частные интересы.

Необходимость увязки проекта с многочисленными собственниками земельных участков и строений обрекает проекты планировки на бесплодие. Вот почему так часты на международных конгрессах жалобы на невероятные трудности проведения планировочных работ в условиях капитализма.

В сознание наиболее передовых элементов проникает мысль о том, что только в социалистических условиях возможна реальная планировка. Наиболее ярко эта мысль была выражена крупнейшим градостроителем Мартином Вагнер, сказавшим, что единственная страна, поднимающая вопросы планировки и градостроения на исключительную высоту, — это Советский союз.

В области планировки за границей десятки институтов ведут большую исследовательскую работу. Нам удалось установить отношения с парижским институтом урбанизации. Выяснилось почти полное незнакомство с проводящимися обширными планировочными работами в Советском союзе. Присутствие и активная работа нашей делегации на последнем архитектурном конгрессе в Риме, отдельные доклады в Риме и Париже, а также встречи с представителями архитектурно-

планировочной науки и практики значительно способствовали осведомлению их о нашей работе.

К положительной стороне европейского градостроительства следует безусловно отнести уличное благоустройство. Устройство проезжей части с ясно очерченными границами движения, хорошо проработанные детали составляют характерную черту многих улиц не только Парижа и Рима, но и других городов, не исключая малоинтересного Берлина.

Также нужно отметить индустриализацию строительства. Примером индустриализации строительства, максимальной механизации процессов, большого применения стандартов является поселок Дранси под Парижем. Поселок строился около года и вскоре будет готов. Фирма, строившая поселок, создала фильм, показывающий строительство с самого возникновения. Показаны план квартир, заготовка материала, конструкции, сборка их, наконец, готовая квартира и «комфортабельная жизнь», которая, по мнению кинорежиссера, должна здесь протекать*.

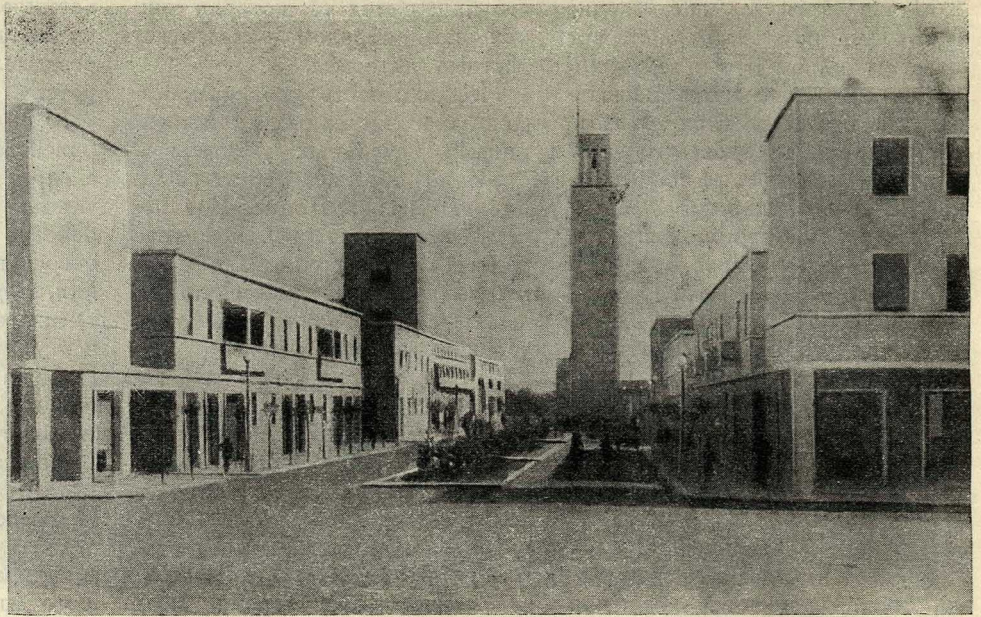
★

Особенность итальянских городов, в частности Рима, в от-

* Подробнее это строительство описано в статье арх. Симбирцева в № 3 «Строительства Москвы».



Милан.
Площадь
центрального
вокзала



Сабаудия.
Новая улица

личие от французских городов, не исключая и Парижа, состоит в том, что они воспринимаются не как система, а как отдельные ее точки: постройки такого-то столетия, девятые годы, начало двадцатого века.

Планировка Рима недостаточно ясна даже мне, несмотря на сравнительно хорошее знакомство с городом. Приходилось все время ориентироваться по плану.

В Риме, Милане и других крупных итальянских городах резко бросаются в глаза две части города: старые кварталы и город, возникший в течение последних десятилетий.

Проходя по старой итальянской улице, невольно ищешь простора. Поэтому особенно приятно воспринимаешь перебивающие их площади, небольшие по размерам, но кажущиеся в силу контраста обширными.

Среди жилых домов, довольно простых, с типичным для итальянских фасадов делением, то здесь, то там прорывается какое-нибудь заметное по своей архитектуре сооружение, часто церковное, богато украшенное скульптурой эпохи Барокко с сильными, энергичными формами. Такая улица почти всегда заканчивается площадью с общественным или иным сооружением, замыкающим перспективу.

Улицы новых частей города, созданные почти на совершенно свободной территории, мало похожи на улицы старых кварталов. Они значительно шире, прямее, обстроены более благоустроенными жилыми домами,

но в них нет художественного обаяния старых улиц Рима, Флоренции и других городов.

Здесь отсутствуют замыкающие перспективы и интересные сооружения. Площади представляют собою простые перекрестки уличного движения.

Площади в новых частях Рима бесформенны. Здесь дома — только соседи и единственное, что их объединяет, — это характер оформления в стиле немецкого модерна. Налицо какая-то слепота к великому наследию прошлого, от которого другие не могут оторвать глаз.

Архитектура домов продолжает традиции римского Барокко. Здания в 5—6 этажей в архитектурном отношении вполне грамотны.

Совершенно разрушают общий характер сложившейся архитектуры новые сооружения, построенные в стиле итальянского модерна. Вычурность форм, ненужные украшения говорят об утрате чувства меры и пропорции. Воспитанная веками тонкость сменяется в период фашизма чертами грубости, изысканность в выборе форм уступает место нагромождению деталей. Новые дома, выстроенные на главных улицах Рима и в других городах Италии, вырываются из общего тона архитектуры.

Позднейшие улицы Рима застроены не сплошным фронтом, а отдельными домами, что создает хорошую игру освещенных и затененных поверхностей.

Прославленную Виа-дель-Империо, между Капитолием и Ко-

лизеем, нельзя, строго говоря, назвать улицей. Пока это только расчищенное от прежней застройки пространство, раскрывающее вид на Колизей и примыкающие памятники: развалины Форума, памятник Виктору Эммануилу и др.

Во всяком другом городе такой эксперимент был бы нетерпим, однако наличие исключительных памятников античного Рима примиряет с подобным положением.

Мы осмотрели два новых городка: Литорию и Сабаудию. Они построены на месте осушенных Понтийских болот. Это небольшие комплексы чисто административного назначения, построенные культурно и нарядно. Однако по сравнению с нашими масштабами они кажутся игрушечными.

Нельзя признать удачной попытку построения основного ансамбля в Сабаудии. Замыкание перспективы главной улицы tower башней бедно, и весь ансамбль из небольших гладких домиков производит впечатлительные макета.

Из нового строительства следует также отметить город Брешиа. Центральная площадь в виде правильного прямоугольника оформлена со всех сторон сооружениями по проекту архитектора Пьячентини, крупнейшего зодчего современной Италии.

Разрешение архитектурного ансамбля не стоит на большой высоте и не отличается особенной тонкостью вкуса, но попытка объемного решения и создания силуэта выделяет эту

площадь среди нового строительства Западной Европы.

Проводимое в больших масштабах озеленение улиц смягчает жесткость современной итальянской архитектуры. Сглаживают эту жесткость также материал, качество строительства, высокая культура рабочего, богатство фактуры сооружений: мрамор различных цветов и оттенков, травертин, стекло, замена дерева тонким металлом, цветная штукатурка насыщенных колоритных поверхностей.

Иное впечатление производят дома дешевых квартир. Застройка производится целыми кварталами, с прорывами. Здесь оборудование низкого качества и благоустройство не удовлетворяет. Достаточно сказать, что дома не оборудованы центральным отоплением. Зимой греются у таганчиков, наполненных углем.

В Риме, Милане, Болоньи мы нашли прекрасные образцы привокзальных площадей. Вокзал в Милане по своей архитектуре неинтересен — монументальное грубое здание, — но перед ним распланирована просторная площадь, украшенная хорошим сквером. По оси вокзала и площади проложена широкая улица с хорошими тротуарами, обсаженными зеленью. Такое оформление въезда в город производит благоприятное впечатление.

Также нарядно решена привокзальная площадь в Болоньи: на ней расположен фонтан, вечером эффектно освещенный. Не лишена красоты и привокзальная площадь в Риме.

**

В Париже так же, как и в Риме, поражает контраст между старым и новым городом. Средневековый Париж имеет узкие улицы и живописную архитектуру сооружений. Современный Париж строится на свободных территориях окраин. Мы видели несколько поселков. Архитектура зданий не представляет большого интереса. Бросается в глаза отрыв архитектуры от планировки. Здесь нет заботы об ансамбле. Планировкой Парижа занимаются не архитекторы, а геодезисты — и это сразу чувствуется.

В итальянской улице общий фон домов перебивается отдельными выделяющимися сооружениями прошлого. Для французской улицы более специфичен

сплошной одновысотный фронт застройки. После анархичной застройки окраин Парижа домами разной этажности, особенно благоприятное впечатление производят некоторые улицы со сплошной линией карниза, спокойно обрамляющего фронт домов одинаковой этажности.

Общественные сооружения в Париже встречаются только на площадях. Они не растворяются в окружающей застройке, а заметно преобладают, все же объединяются в общий ансамбль.

Парижской улице, не обладающей такими исключительными памятниками, как итальянская, своеобразную красочность придает витринный фронт магазинов и кафе, выходящих на тротуары. Особенно интересны освещенные по вечерам ткани навесов.

К лучшим парижским улицам-бульварам принадлежат знаменитые Тюиллеры, Булонский и Венсенский лес. Они мало застроены и прекрасно сохраняются. На Елисейских полях произведена замена деревьев, пострадавших от автомобильных газов, взрослыми деревьями. Для перевозки таких деревьев имеются специальные автомобили. Наиболее посещаемый детьми Люксембургский сад на лето украшается пальмами и другими растениями, убираемыми на зиму.

Второстепенные улицы Парижа мало привлекательны. Здесь меньше зелени, нет обобщающего верхнего контура фасадов, архитектура бедна.

В самое последнее время в общий тон парижской улицы стали вкрапываться сооружения упрощенной архитектуры. Раньше дома подобного стиля строились далеко от центра; теперь их можно встретить и в центральных частях города. И все же эта архитектура носит здесь свой особый, французский характер. Она более изящна чем у немцев. Упрощенные формы иногда обогащаются какой-нибудь изысканной деталью, на которые французы большие мастера. Прекрасны кованые решетки балконов.

Украшением Парижа являются мосты. Пересекая Сену, они хорошо продолжают улицу. Некоторый интерес представляет двухъярусный мост Пасси. Автомобильное движение проходит по нижнему ярусу, над ним — эстакада для метро, которое в этой

части города проходит высоко над землей.

Чрезвычайно удачно решена площадь Инвалидов. Она хорошей формы и пропорций, замыкается Дворцом Инвалидов. За исключением проезжей части все остальное пространство озеленено.

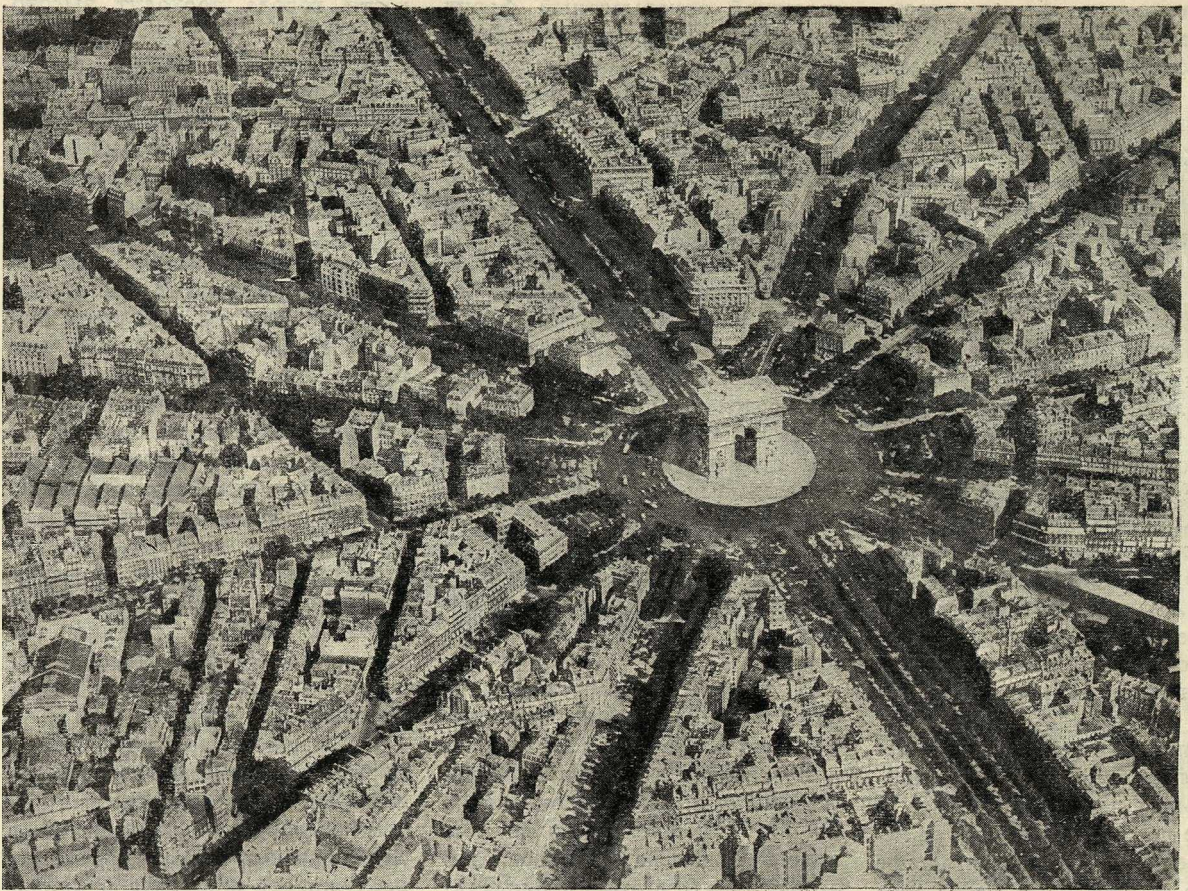
В крупнейших европейских городах под проезжую часть улицы или площади отводится ширина, не большая, чем это требуется графиком движения, остальная ширина отводится под тротуары, бульвары, иногда газоны, поскольку чрезмерная неоправданная графиком движения ширина проезжей части связана с излишними затратами на дорогостоящее покрытие и не оправдывается увеличением пропускной способности улицы, так как последнее парализуется поперечным движением на перекрестках.

В Париже в настоящее время пробуют разрешить задачу организации уличного движения путем устройства пересечений в двух уровнях. Такое решение заслуживает внимания и анализа.

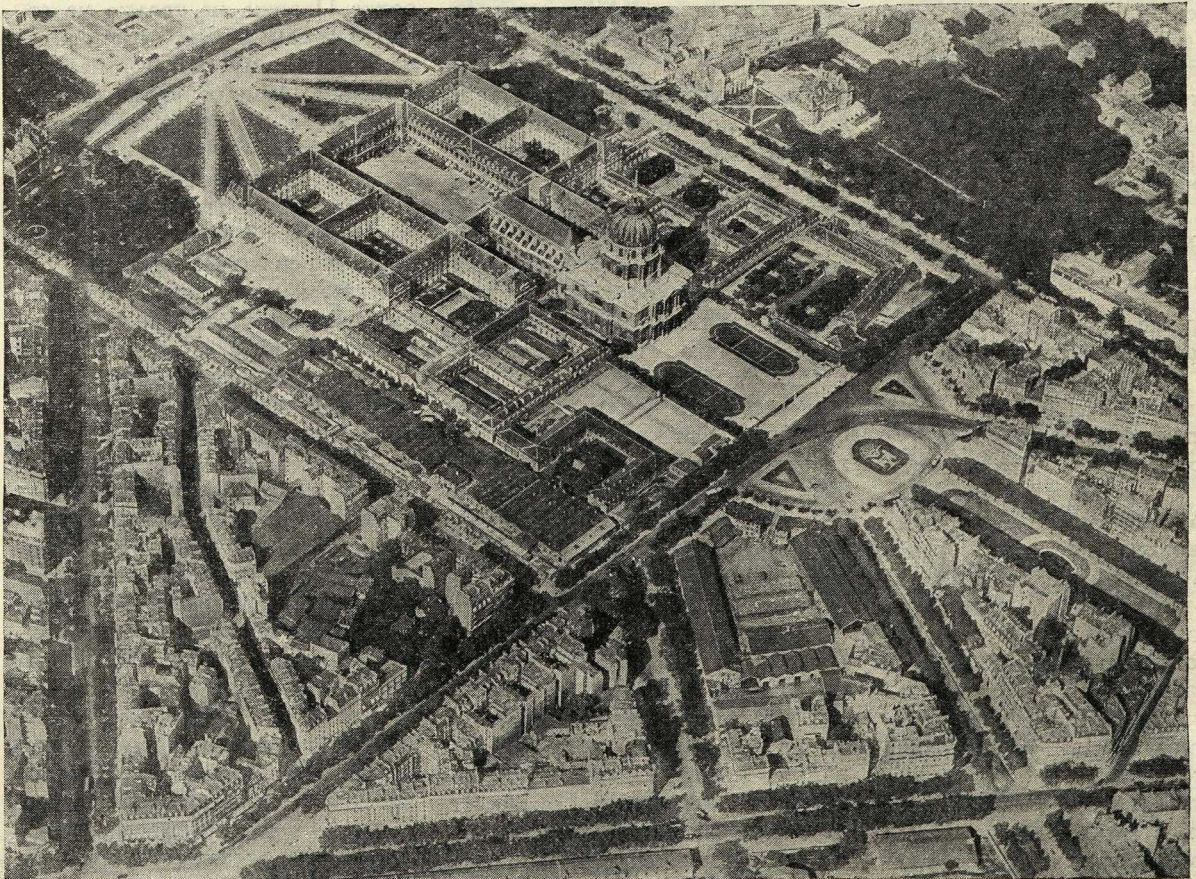
Архитектурно-планировочные решения новых частей города редко удачны. Так, во вновь построенном университетском городке Парижа не только не создано ансамбля, но эта проблема повидимому даже и не ставилась. Павильоны различных государств, построенные в различных стилях, размещены без всякого общего замысла. Классика и конструктивизм, павильоны греческий и китайский — все здесь перемешано: «какая-то окрошка», как выразился показывавший нам этот городок архитектор Женеэр. Павильон для греческих студентов представляет собою даже не подражание, а прямую фальсификацию классики.

Другим примером может служить поселок Дранси под Парижем. Это комплекс 3—4-этажных жилых домов с пятью шестнадцатизэтажными башнями. Он не лишен некоторого архитектурного значения, но обработка самих сооружений не усиливает его. Аскетическое однообразие в решении повторяющихся частей комплекса не создает радостного ансамбля жилья.

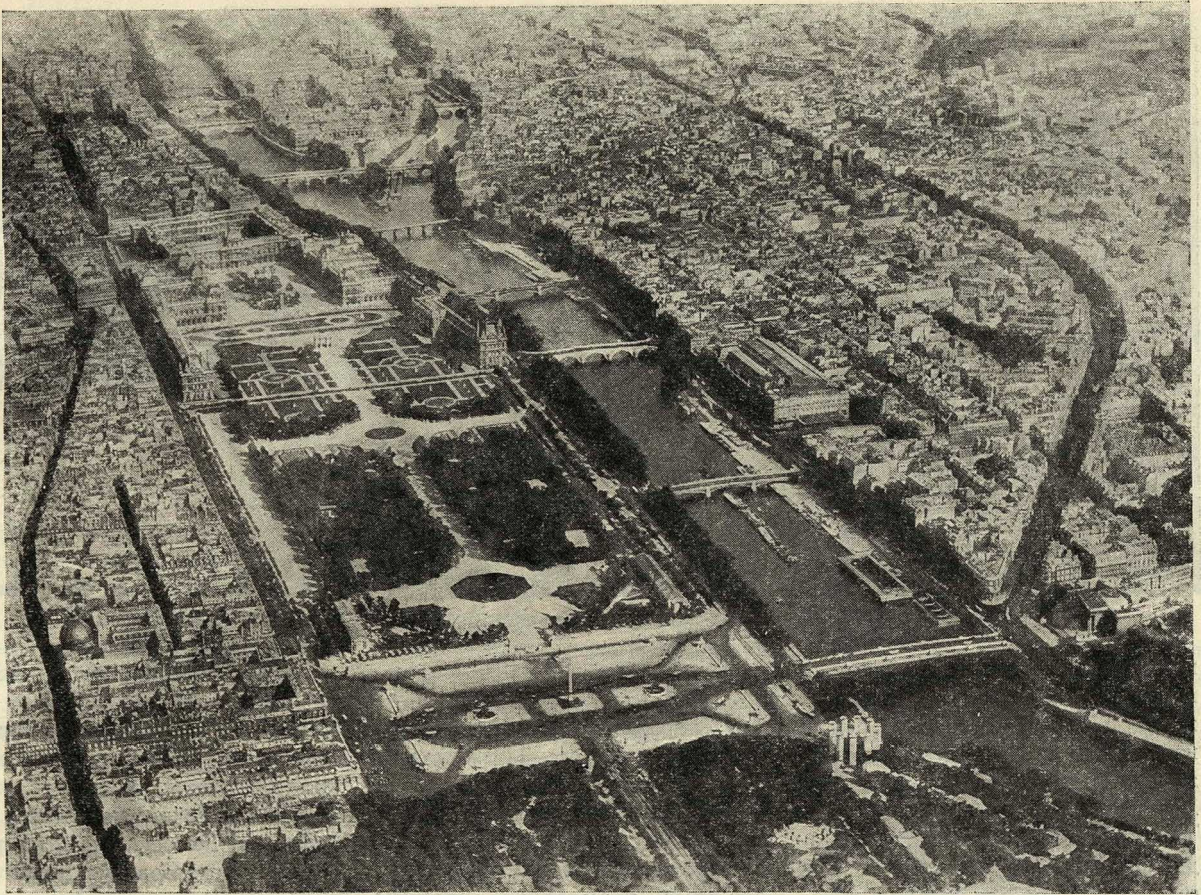
Большое впечатление производит центр Парижа — площадь Согласия с Елисейскими поля-



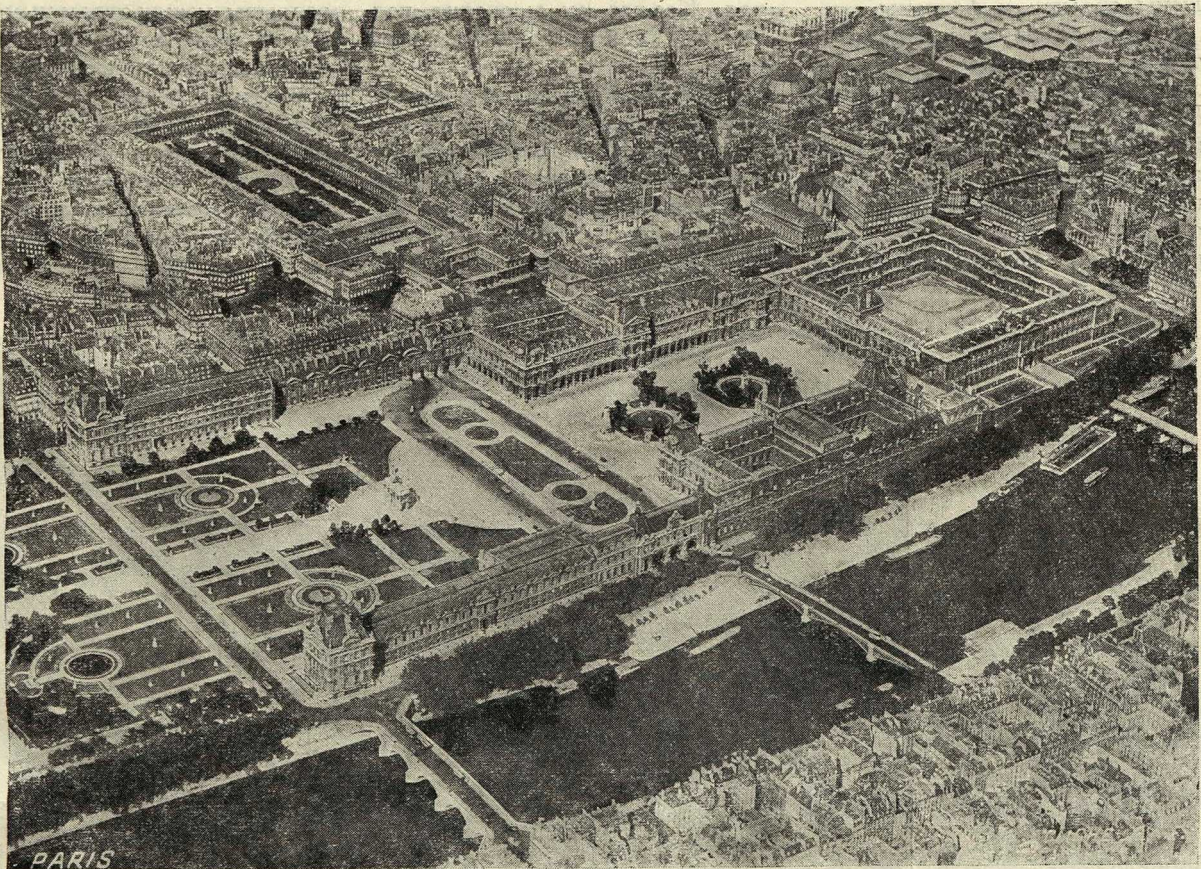
Париж. Площадь Звезды (снимок с самолета)



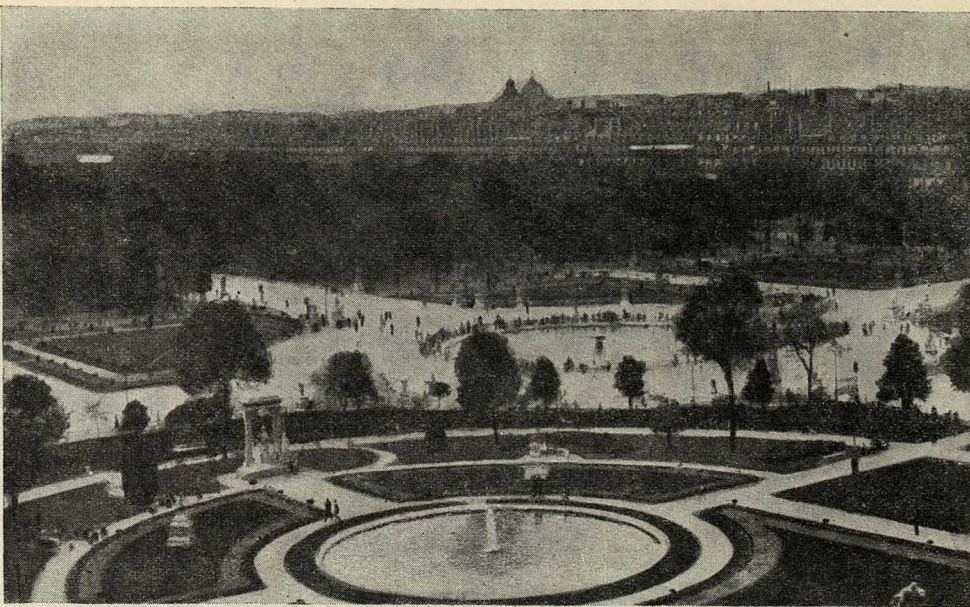
14 Париж. Ансамбль у Дворца Инвалидов (снимок с самолета)



Париж .Площадь Согласия, Тюиллери и Лувр (снимок с самолета)



Париж. Лувр и Тюиллери (снимок с самолета)



Париж. Сад Тюиллери

ми. Эта площадь, окруженная парками, с перспективами по главной композиционной оси в направлении Елисейских полей, замыкается с одной стороны Луврским дворцом и с другой — Триумфальной аркой на площади Звезды. По поперечной оси с центра площади взгляд останавливается на римском портике церкви Мадлен, по другую сторону перспектива замыкается портиком дворца палаты депутатов. В центре площади размещены обелиск и фонтаны.

Несмотря на снос ряда кварталов и раскрытие вида на Коллизей, Форум и т. д., Виа-дель-Империо в Риме все же не производит впечатления центра, какое несомненно создает площадь Согласия. Центр Лондона с его площадями и узкими улицами также менее выразителен.

**

Центральные улицы Лондона (Оксфорд Стрит, Пикадилли и т. д.) буквально задыхаются от автомобильного движения. Сплошной массой ползут автомобили, среди которых выделяются двухэтажные провоздки автобусы. Десятки, если не сотни, автомобилей накапливаются на перекрестках в ожидании очереди для пересечения улицы. В центре Лондона нет надземного трамвая. Кое-где он проходит под землей, вообще же оттеснен к периферии.

Попытки разрешить транспортную проблему сводятся к скромным планировочным мероприятиям и, главным образом, к регулированию движения.

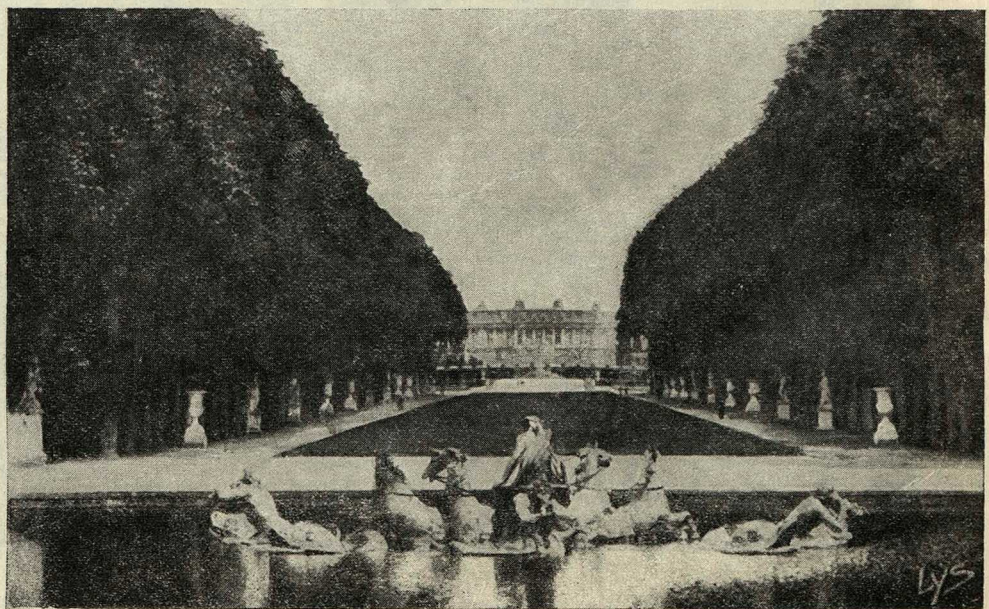
В архитектурном отношении наиболее интересными являются

произведения эпохи английского ампира.

Значительное количество сооружений готического стиля придает силуэтность площадям.

Хаотическая застройка набережной Темзы, несмотря на отдельные выразительные куски (здание парламента), не создает ансамбля. Нет ничего связывающего один берег реки с другим. Оформление Сены в центральной части Парижа несравненно интереснее. Там большие разрывы между отдельными объемами, обилие зелени обостряют восприятие реки в связи с городом.

Хороши в центральной части Лондона скверы. Некоторые из них удачно оформлены архитектурными сооружениями. Скверы, прилегающие к улицам, разряжают застройку и вносят раз-



16 Версаль. Королевская аллея и пруд Аполлона



Лондон. Парламент и Вестминстерский мост



Лондон. Лондонский мост

нообразии в наиболее застроенную часть города. Жилые улицы Лондона резко отличаются от улиц Берлина, Парижа и других европейских столиц прежде всего своей этажностью. Обычно это целые блоки 2-, реже 3-этажных домов с палисадниками, выходящими на улицу. Архитектура улиц однообразна. Некоторые звенья блока подчас пестрят неожиданной окраской.

Архитектура домов, построенных в последнее время, носит характер итальянского ренессанса в английской трактовке. В отдельных случаях и здесь сказались влияние конструктивизма.

В отличие от архитектуры XVIII столетия и эпохи ампира с их корректной переработкой хороших образцов итальянского ренессанса, архитектура более позднего времени утратила утонченность старых мастеров. Чувствуется налет модерна. Иллюстрацией к перепадам ренессанса, но без хорошей прорисовки, может служить Бушхауз.

Из последних построек привлекает внимание дом королевского общества архитекторов. Простой корректный фасад. Заметно большое влияние шведского архитектора Остберга, автора стокгольмской ратуши. В интерьере много изящества. Отличные материал и работа.

**

Строительство на западе не имеет ни наших масштабов, ни наших темпов. Оно еле теплится. Новые сооружения не производят большого впечатления ни по архитектуре, ни по плану. Однако оборудование и отделка заслуживают исключительного внимания.

Нажатием кнопки раздвигаются стенки веранды, убегают жалюзи и получается комната на открытом воздухе; кино с раздвижной крышей; отопление помещений через пол и потолок и т. д.

Выработка строительных де-

талей поставлена за границей хорошо. Качество работ высокое. В этом отношении там есть чему поучиться.

В целом же советского архитектора поражают упадок реального строительства, отрыв планировки от архитектуры и полная бесперспективность.

Чувством безнадежности, жалобами на свое положение были проникнуты выступления делегатов различных стран на последнем международном архитектурном конгрессе.

И, слушая эти выступления, мы невольно переносились мыслью в Союз, в Москву, где кипит грандиозная работа, где не хватает рабочих рук, где нет препятствий, сковывающих творческую мысль и тормозящих осуществление проектов, где нет таких трудностей, которые не преодолевались бы народом, охваченным единым могучим порывом к построению социализма.



Лондон. Кингсуэй



Лондон. Трафальгар Скуэр

Архитектор и индустриализация строительства

О Т Р Е Д А К Ц И И

Автор помещаемой ниже статьи совершенно правильно мобилизует внимание архитектурной общественности и соответствующих организаций на конкретных и неотложных вопросах индустриализации строительства. Эта задача находится в центре внимания Президиума Моссовета, при котором создана специальная комиссия, возглавляемая тов. Мельбардом, занимающаяся вопросами стандартизации строительства.

Однако независимо от срока окончания работы этой комиссии, предложение автора статьи — арх. Блохина о разработке единых стандартов в каждой архитектурно-проектной мастерской заслуживает внимания. Такое мероприятие, будучи проведено в кратчайшие сроки, могло бы на наш взгляд значительно содействовать внедрению индустриальных методов в строительстве, а стало быть снижению стоимости строительства и его качественному улучшению.

Редакция обращается к работникам Отдела проектирования и архитектурно-проектных мастерских с предложением высказать свои соображения по затронутым арх. Блохиным вопросам.

В конце прошлого года на совещании по вопросам строительства в ЦК партии строители получили ряд директивных установок.

Руководствуясь этими директивами, архитектор должен в корне изменить навыки своей прежней работы, протекавшей, как правило, под знаком сугубой кустарщины в строительстве. Приходится, к сожалению, отметить, что Отдел проектирования Моссовета сделал еще очень мало для изжития этой кустарщины, для внедрения в сознание архитекторов необходимости предусматривать в проекте возможность индустриализации строительства.

Только недавно в системе Отдела проектирования в Техпроекте был создан еще далеко не окрепший сектор стандартов, которому, по сути дела, предстоит играть руководящую роль в индустриализации строительства и внедрении стандартов в проектирование.

Однако, сейчас в каждой проектной мастерской авторы работают над разрешением заданий замкнуто, индивидуально, стараясь как можно оригинальнее решить поставленную перед ними задачу, чтобы как-нибудь даже случайно не повторить приема или какой-либо детали, встречающейся в проекте другого автора. Единственная общая черта архитекторов, объединенных одним руководством, — это общее, как правило, архитектурное направление в разрешении вопросов внешнего оформления. Но в погоне за авторской индивидуальностью, некоторые архитекторы совершенно забывают о необходимости удешевления и индустриализации строительства. Вот почему тот или иной строительный трест, ведя строительство по нескольким проектам одной и той же проектной мастерской, не может суммировать работу отдельных строений для введения хотя бы незначительных признаков индустриализации.

Возьмем для примера оконные переплеты, двери, лестничные ступени и т. д., — что ни автор, то свои детали, размеры и рисунок, иногда имеющие очень незначительное расхождение, но все же не дающие возможности объединить их в один производственный процесс на стройзаводе.

Несомненно, что руководитель мастерской не только должен влиять на общее архитектурное направление своих авторов, но должен кроме того оказывать влияние на весь объект в целом

со всеми его деталями как во время проектирования, так и во время строительства.

Почему бы, скажем, руководителю той или иной архитектурно-проектной мастерской не выработать для своей мастерской детали оконных переплетов, дверей и т. д. и не применять их во всех проектах? Кто сможет упрекнуть его в том, что он повторяется, если только он сам уверен, что предлагаемые им детали лучше, рациональнее и красивее, чем применяемые другими руководителями мастерских?

Указанная система должна быть распространена на все детали: ступени, наличники, полы, конструкции перекрытий и т. п. Это будет решительным и верным шагом по пути к индустриализации строительства.

Возьмем, например, мастерскую академика А. В. Щусева и его авторов тт. Куровского А. В., Чечулина Д. Н. и Теплицкого Л. С. Кто сможет найти в их работах хотя бы малейший намек на единство различных деталей сооружений, на общие пути к индустриализации проектируемого ими строительства, а со стороны А. В. Щусева — хоть малейшую попытку помочь им в этом?

В пределах одной мастерской, не говоря уже об Отделе проектирования в целом, архитекторы могут сделать очень многое для дела индустриализации строительства и тем самым пополнить директивы правительства.

В 1936 году нам предстоит проектировать главным образом жилые здания. Для 150 московских школ все проекты уже налицо, и на стройплощадках работа идет полным ходом.

В проектировании школ под непосредственным нажимом Н. А. Булганина удалось ввести известную долю стандартизации и типизации ряда деталей и конструкций, что дало возможность наладить производство ряда стройдеталей индустриальным способом.

Однако даже при таком воздействии некоторые архитекторы остались верны себе и ввели в некоторых школах по несколько индивидуальных оконных переплетов, отступили от стандарта габаритов лестничных клеток.

При проектировании жилищного строительства архитекторы должны полностью учесть практику школьного строительства и направить свои усилия на применение в проектах макси-

мального количества элементов зданий, заготовленных индустриальным методом.

Основой для каждого жилого дома или комплекса всегда является жилая ячейка—она должна быть так запроектирована, чтобы можно было, сохраняя основные конструктивные размеры, трансформировать ее и получать различное количество жилых комнат.

Исходя из этого, все основные конструкции и детали могут быть запроектированы как сборные с изоготовлением их на стройдворах и заводах индустриальным методом. Это относится к междуэтажным перекрытиям — как деревянным, так и несгораемым,—к перегородкам, стропилам, окнам, дверям, полам, наличникам и т. д.

На долю строителей останется их сборка и пригонка на место. Все эти части здания не раз проверены в отношении их сборности, и подобный метод ведения работы, вероятно не вызовет сомнений ни у одного из архитекторов.

Правда, зачастую этот метод работы вызывает при проектировании некоторые трудности для архитектора, но зато он значительно облегчает труд строителей, дает им неограниченные возможности для развертывания стахановских методов работы.

Наиболее трудно переводимая на индустриальные методы часть строительства—это отделочные, штукатурные и малярные работы. В этой области сейчас должна наиболее интенсивно работать мысль наших архитекторов.

Надо совместно со строителями решить задачу — как поставить на место совершенно законченные отделкой, окрашенные, с прирезанными приборами окна и двери, чтобы не терять времени на покраску столярки. При заводском производстве этих работ можно было бы добиться лучшего их качества и меньших затрат времени при монтаже.

Архитектор должен забыть о кустарном методе тяги карнизов шаблоном и перейти к мон-

тажу заранее заготовленных заводским способом частей карнизов.

В американской практике этот вопрос разрешается просто: архитектор выбирает по каталогам различных фирм то, что больше подходит к его архитектурному замыслу, и заказывает соответствующие карнизы.

Пусть же наши архитекторы поставят это дело хотя бы в пределах каждой мастерской на рельсы индустриализации, разработают типовые профили карнизов, и тогда московские строители будут иметь всего 11 заказчиков (по количеству мастерских) без умножения этого числа на количество отдельных авторов в каждой мастерской.

Если Отдел проектирования возглавит борьбу за стандартизацию, укрепит свой сектор стандартов необходимым количеством квалифицированных архитекторов, то указанное количество заказчиков несомненно и дальше уменьшится, что даст возможность выработать каталог карнизов для заказа стройиндустрии, могущий удовлетворить запросы всех авторов московских мастерских.

Поскольку Москва в деле строительства занимает ведущее место, не подлежит сомнению, что детали по образцам, апробированным московскими архитекторами и освоенным стройиндустрией, смогут найти массовое распространение и на периферии. Вместе с тем не надо забывать, что каталоги чертежей деталей, освоенных и апробированных на деле, скорее внедряются в жизнь, чем чертежи отвлеченных альбомов, хотя бы и очень хорошо разработанные. Это подтверждает хотя бы практика пользования пояснительной запиской Мосстроя и его стандартными чертежами, в отличие от практики пользования альбомами Цескомбанка и ему подобных.

Архитекторы должны сомкнутым фронтом начать борьбу за внедрение в строительство индустриализации, как основного фактора снижения стоимости и улучшения качества.

Инж. Б. П. ГОРБУШИН

Новые приемы использования ценных пород дерева

Генеральная реконструкция Москвы, строительство таких гигантов социалистической культуры, как Дворец Советов, Академия наук СССР, Дом Наркомтяжпрома и другие, предъявляют огромный спрос на ценные породы дерева в качестве одного из наиболее эффективных и эффектных средств высокохудожественной отделки внутренних помещений. Этот спрос тем более естественен, что при высоких художественных качествах отделка твердыми и ценными породами дерева (даже в современных условиях полной ее неорганизованности) обходится значительно дешевле прочих отделочных работ. Так, например, при фактических современных стоимостях облицовок поверхностей гранитами, кварцитами и лабрадорами от 750—1500 р/м², мраморами 250—400 р/м², мраморовидными подмосковными известняками (типа «протопоповского» и «та-

русского» камня) 200—250 р/м², искусственными мраморами 100—150 р/м² и т. п., стоимость отделки внутренних поверхностей дубовой фанерой, при широкой ручной кустарщине выполнения, не превышает 50—75 р/м². Ясно, что за счет индустриальной подготовки полуфабрикатов из твердой и ценной древесины, механизированной укладки и окончательной отделки в конструкциях и эта цифра будет резко снижена.

Привлекательность интерьера, отделанного твердыми и ценными породами дерева, не только не уступает естественным и искусственным мраморам и прочим ценным породам камня, но, наоборот, во многих случаях значительно превосходит их.

Художественная вариация цветовыми нюансами одного только дуба—от светло-золотистой до темно-мореной фактуры (а ведь дуб даже не

принадлежит к категории ценных пород), — примененная для отделки интерьера, дает высоко эстетическое оформление. Картина еще более выигрывает, когда, наряду с дубом и его контрастными черными вкраплениями «мореных» тят, карнизов и обрамлений, включается «величественный явор» с его спокойной нежно-серебристой фактурой и стройным тонким рисунком годичных слоев, либо «игристый явор» с его нежно-волнистой или даже муаровой текстурой.

Тисс, в виде общеизвестного «красного дерева», либо близкий к нему эвкалипт, разнохарактерные модуляции клена — до серо-серебристых и голубых включительно, живописно-розовый «медвежий орех» и близкое к нему «железное дерево», смугло-коричневый карагач с бурной контрастной текстурой, либо близкий к нему, но более спокойный в рисунке каштан, спокойно-розоватая груша, пестрая акация, живописнейший муаро-коричневый чинар (особенно при тангентальном распиле), желтый ясень, оригинальные палисандр, кипарис и бархатное дерево, бело-желтая слива, белые граб и кедр, а также совершенно исключительные по живописности рисунка наплывы карельской березы, грецкого ореха, карагача, ильмового капа и т. п. — все это, даже в естественных своих фактурах, без протрав, металлизаций, рифления и прочих лицевых отделок древесины, дает в руки архитектора разнообразнейшие средства художественной отделки интерьера и оборудования.

Интересные имитации получаются при этом путем нескольких протрав и покрасок: под красное дерево — из вяза, вишни, кедра и ясеня; под черное дерево — из дуба, граба, сливы, яблони и т. п.

Широкий круг протрав, морения, вощения, матирования, лакировок, глазировок, эмалировок, полирования, металлизации, золочения, серебрения, бронзирования, резьбы, рифления, мозаики, инкрустаций, выжигания и накладных украшений обогащает использование указанных пород дерева. Известно, что культура использования дерева в таких странах, как Япония, Швеция и т. д., доведена как с производственной, так и с эстетической стороны до изумительного совершенства.

**

Исключительная по своей архитектурно-художественной значимости задача более широкого вовлечения в наше строительство твердых и ценных пород древесины требует совершенно новой организации всего этого дела. Прежде всего должна быть выделена в самостоятельную отрасль лесного хозяйства вся эксплуатация ценных и твердых пород дерева.

В связи с этим должно быть поставлено широкое и планомерное изучение всех мест произрастания указанных древесных пород. В это дело должна быть вовлечена в первую очередь Академия наук СССР в лице ее Совета по изучению производительных сил СССР и прочие организации, ежегодно осуществляющие широкие экспедиционные обследования всех районов Советского союза.

Надо безотлагательно взяться за многолетние отчеты многочисленных экспедиций Академии наук, которые, содержа в себе ценнейшие мате-

риалы по данному вопросу, остаются неиспользованными.

Такая научная база даст в руки хозяйственных организаций богатейший материал для интенсивного развития новой актуальнейшей отрасли лесного хозяйства, не замыкаясь в одни лишь районы Закавказья и не ограничиваясь робкими шагами в южной Киргизии.

Наряду с этим должна быть выпущена литература по ценным породам дерева, начиная хотя бы с переводной. Полное отсутствие такой литературы (как ни в одной отрасли техники), с которым мы столкнулись при изучении этого вопроса, обязывает немедленно его ликвидировать. В срочном порядке должны быть пересмотрены, а вернее созданы заново, совершенно невразумительные «технические условия по приемке ценных пород дерева», которые остались нам в наследство от Московской товарной биржи и которые на сегодня, при всем их исключительном несовершенстве, представляют почти единственную практическую литературу по данному вопросу.

Так же должны быть доработаны и апробированы «Технические условия по хранению ценных пород дерева», которые в виде предварительного проекта оформлены нами по данным и при живейшем участии «Лесопrodukта» по линии Управления строительства Академии наук СССР. Высокая стоимость этой древесины, чрезвычайное разнообразие специфики отдельных пород и высокая роль времени выдержки для придания им необходимого качества делают вопросы хранения и выдерживания ценных пород дерева важнейшим звеном в общем цикле мер по созданию высокой культуры использования ценной древесины с соблюдением при этом конечно и всех требований противогрибковой профилактики.

**

Остановимся на новых приемах использования ценных пород дерева в конструкциях, которые без ущерба для качества позволили бы решительно снизить стоимость ценных пород и тем самым экономически стимулировать их широкое развитие.

Вопрос касается индустриальной механизированной переработки надлежащим образом выдержанной и искусственно подсушенной ценной древесины в высококачественные полуфабрикаты, удобные для широкого применения их в строительной практике.

Таковыми полуфабрикатами нам представляют венированные фанера, столярные щиты, плиты инжигита и материалы типа американского «флексвуда».

Венированная фанера представляет собою в конечном результате обыкновенную рыночную фанеру (ольховую и березовую), которая в качестве последнего поверхностного, отделочного слоя имеет тонкий шпон ценных пород дерева толщиной 0,65 мм. За счет столь ничтожного расхода ценной древесины на 1 м² отделочной поверхности резко сокращается стоимость, а многослойная структура отделочной плиты ограждает ее от коробления (попутно-многослойная структура повышает звукоизоляционные качества).

Венированная фанера, имеющая широкое распространение в США и в Европе, изготавливается у нас пока лишь одним заводом в Старой Руссе.

Венированные столярные плиты представляют собой щиты толщиной от 8 до 40 мм, размерами от 150×320 до 150×500 см, получаемые путем склеивания тонких досок на ребро по типу общеизвестной в междуэтажных и чердачных перекрытиях древесоплиты, с наклеенным на нее с одной или двух сторон шпоном ценной древесины толщиной 0,65 — 0,80 мм. Окрашенные таким слоистым строением от коробления, эти плиты представляют собою лучший фабрикат для филенок дверей, стеновых панелей, потолочных кессонов и предметов мебели.

Производство этих плит в индустриальном порядке пока у нас не организовано; венирование их ценными породами дерева выдвигается нами впервые, но, по аналогии с венированной фанерой, не должно встретить каких-либо затруднений.

Венированный инжилит представляет собою обклеенные с одной или двух сторон шпоном ценной древесины плиты и фанеры, изготовленные по методу ВНИИЖС из отходов древесины*; измельченные на прутковой мельнице в волокнистую массу древесные отходы запрессовываются на горячем прессе либо в инжилитовую фанеру (толщиною 4—6 мм и объемным весом 600—1000 кг/м³) либо в плиты «сухой штукатурки» (толщиною 12—15 мм и объемным весом 350—600 кг/м³) и вслед за тем, по аналогии с венированной фанерой, обклеиваются тонкими листами (0,65 мм) ценной древесины.

Применяя при прессовании не гладкие, а рельефные матрицы с определенным рисунком, можно без всяких затруднений получить венированный инжилит с художественными рельефными рисунками в поверхностном слое ценных пород древесины. Возможно получение таким путем и художественных рельефных инкрустаций венированного инжилита в виде медальонов, плафонов, кассет, рамок профилированных поясков и т. п.

И, наконец, флексвуд представляет особо тонкий (0,10—0,15 мм) шпон ценных пород дерева, наклеенных на какую-либо хлопчатобумажную или льняную ткань в виде совершенно исключительных по красоте, сворачиваемых в рулон, обоев.

Производство инжилита освоено у нас и в лабораторном и в полужаводском масштабе; венирование его ценными породами дерева, не вызывающее затруднений в осуществлении, выдвигается нами впервые.

Вопрос о производстве флексвуда является новым, требующим лабораторной и производственной проработки, хотя имеющиеся у нас образцы американских флексвудов и литература по их изготовлению обеспечивают беспрепятственный выпуск этих материалов в наших производственных условиях. Гибкость флексвуда определяется пропаркою древесины, а получение тонкого шпона — остротой лущильных ножей.

Во всех приведенных разновидностях полуфабрикатов ценной древесины последняя применяется в виде облицовочных листов тонкого шпона толщиной от 0,10 до 0,65 мм, полученных на фанерно-лущильном станке с острыми ножами и наклеенных при помощи клеемазочных вальцов и фанерного горячего пресса на основу с последующей шлифовкой и полировкой на специальном шлифовально-полировочном станке. Фанеро-ребросклеивающий, фанеро-фуговальный станки и фанерные ножницы механизмируют процессы качественной склейки, разглаживания, раскроя и обрезки фабриката. Непосредственное участие в подборе рисунка художников и архитекторов обеспечивает надлежащий подбор текстуры.

Основным ведущим агрегатом является при этом общеизвестный горячий фанерный пресс, объединяющий процесс венирования с процессом утилизации любых древесных отходов на изготовление инжилита в качестве одной из разновидностей основ венирования, либо в качестве самостоятельных термо- и звукоплит, растительного войлока и т. п.

Пропарочный котел для распаривания отходов древесины, ножевая дробилка и прутковая мельница для измельчения древесины в однородную волокнистую массу, вместе с указанным горячим фанерным прессом для прессования плит и фанер и побочным мелким оборудованием, обеспечивают индустриальную переработку отходов дерева в ценный продукт.

Изготавливаемое всецело из советских материалов и на советских заводах трестом Лесбуммашина, приведенное здесь основное (довольно несложное) оборудование решает вопрос массового индустриального выпуска указанной выше продукции в любых вариациях мощности: от постоянной *многпрессовой* фабрично-заводской установки районного значения (со всеми четырьмя отделениями — по выпуску венированной фанеры, столярных щитов, инжилита и флексвуда) до небольшой временной *однопрессовой* установки в виде стройдвора на стройплощадке.

Создаваемый, по нашему предложению, на строительстве Академии наук СССР подобный однопрессовой (стройдвор) при капиталовложениях в 250 тыс. рублей будет давать венированную продукцию ценных пород из заготовленной и выдерживаемой в настоящее время древесины.

Регулируя сменами работу пресса — в начале строительства с уклоном на большой выпуск термо- и звукоплит, фанер и войлока инжилита, а в последующем с уклоном на процессы венирования, — строительство Академии обеспечит себя вначале новейшими термоизоляционными и звукоизоляционными материалами (типа американских мезонитов, упсонов, инсулитов и т. п.), а вслед за тем, постепенно осваивая и развивая процессы венирования, получит столярные щиты, плиты, фанеру и рулонные обои с художественной поверхностной фактурой натурального явора, чинара, карагача, каштана, карельской березы, грецкого и медвежьего ореха, груши, тиса, эвкалипта, палисандры и т. п. — включительно до красного, розового, голубого и черного дерева и прочих любых цветовых его модуляций, притом не только в гладких, плоско-

* См. Б. П. Горбушин, «Плиты и фанера из отходов древесины», «Строительная промышленность № 7 за 1934 год.

стных оформлениях, но и в разнообразных рельефных.

Расположение такого стройдвора на площадке строительства обеспечивает участие в подборе текстуры архитекторов — авторов проекта. Возможность дублировать однопрессовую установку на то количество прессов, которое будет необходимо для полного выполнения задачи, обеспечит строительство всей необходимой ему продукцией ценной древесины для изготовления дверей, стальных панелей, потолочных кессонов, музейного и прочего интерьера, а также и указанных выше флексуудов для обклейки стен.

Аналогична организация и более мощной стационарной производственной установки в виде постоянно действующего завода.

Ничтожный расход чрезвычайно пока дефицитной ценной древесины на 1 м^2 поверхности за счет ничтожной ее толщины (десять доли миллиметра взамен $40\text{--}50$ мм ценнодеревяной доски и бруска), полная механизация всех процессов производства и гибкость разворачивания его по мере освоения и роста потребностей без какого-либо омертвления капиталовложений, простота укладки в дело (с применением элементарного механизированного инструмента) — все это значительно снижает стоимость продукции.

Таким образом не только в сопоставлении с существующими ценами на мраморные и прочие отделки, но даже и в сопоставлении с приведенными выше современными фактическими стоимостями ценнодеревяных работ ($50\text{--}75 \text{ р/м}^2$), имеются совершенно непреложные показатели полной возможности многократного их удешевления. Вполне реальной при таких условиях представляется нам конечная стоимость готовой отделки в пределах до $10\text{--}15 \text{ р/м}^2$, поскольку стоимость обыкновенного инжилинта (без венирования) определяется в $1\text{--}2 \text{ р/м}^2$, а готовой венированной фанеры III сорта по данным Фанеропреста — в $1\text{--}1,5 \text{ р/м}^2$, стоимость же укладки в конструкции с окончательной отделкой и учетом отходов трудно представить себе превышающей $5\text{--}10 \text{ р/м}^2$, в особенности при применении механизированного инструмента.

Столь высокий экономический эффект, при одновременном достижении совершенно исключительного эстетического эффекта, должен привлечь к себе внимание всех, кому близки интересы генеральной реконструкции Москвы и прочих городов Советского союза.

Высокотехническая индустрия отделочных работ на базе ценных пород древесины имеет в нашей стране все предпосылки для быстрого и всестороннего развития.

Инж. Б. Ф. ЕРМИЛОВ

Канатдортранс

Нужна-ли пассажирская канатная дорога в Москве?

(В порядке обсуждения)

Пассажирские канатные дороги за границей пользуются заслуженной популярностью. Горные вершины, курорты, горные климатические станции и гостиницы, города и населенные места широко используют там этот вид транспорта.

На рис. 1. приводится тип первой пассажирской канатной дороги, осуществленный до 1906 года в ряде городов: в Милане, Женеве и др.

Рис. 2 показывает дорогу, построенную в 1911 году в г. Иокогаме в Луна-парке (Япония).

Наш Советский союз не имеет пассажирских канатных дорог, хотя потребность в них назрела давно. Сейчас вопрос о строительстве таких дорог находится в стадии окончательного разрешения. Уровень нашей тех-

ники вполне позволяет обойтись в освоении этого вида транспорта без всякой иностранной помощи.

Первая пассажирская канатная дорога уже спроектирована и будет построена на Кавказе в текущем году. Нет сомнения, что в ближайшие годы будет построено несколько таких же дорог и они прочно войдут в наш повседневный обиход, так как перспективы их развития у нас достаточно велики. Горные, нередко совсем неприступные местности нашей страны и задачи наибо-льшего всестороннего развития национальностей этих местностей (например, Верхней Сванетии и других «орлиных гнезд» Кавказа), промадное развитие туризма, реконструкция и создание новых курортов, постройка горных санаторий и климатических станций и, наконец, ко-

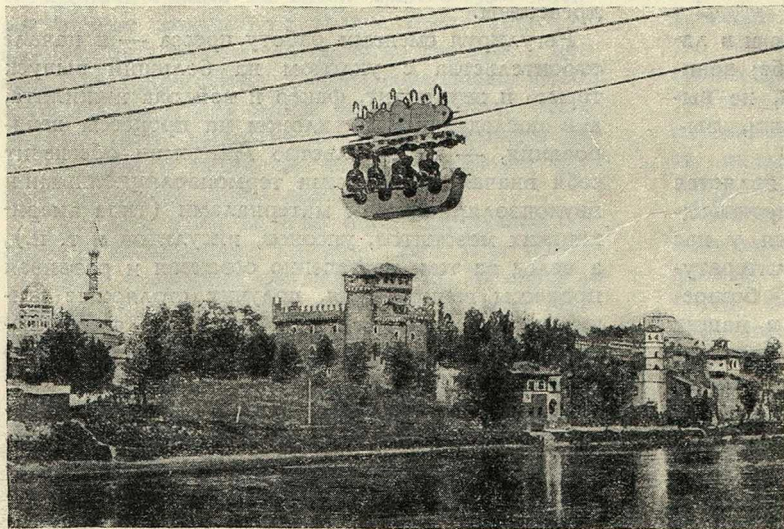


Рис. 1. Тип первой пассажирской канатной дороги

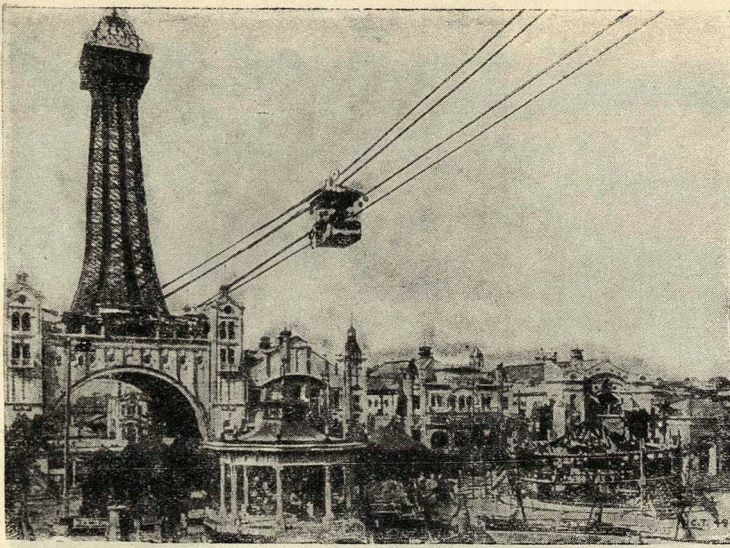


Рис. 2. Дорога в Луна-Парке в гор. Ионогама

лоссальный рост и строительство новых социалистических городов — вот далеко не полный перечень перспектив интенсивного развития канатных пассажирских дорог.

Сейчас мы проектируем такие дороги в Верхней Сванетии, в Крыму (Ай-Петри), в Кисловодске, Железободске, Сочи и его окрестностях и, наконец, в Москве.

За последнее время выдвинута грандиозная идея постройки канатной дороги на вершину Эльбруса. Осуществление этой идеи потребует от нас высокого мастерства и преодоления громадных трудностей, так как такой дороги нет еще в мире.

* *

Что же представляет собой современная пассажирская канатная дорога?

Ее составные части — это конечные, а при большой длине — и промежуточные станции, высотные опоры, канатный путь, тяговое устройство, подвижной состав и предохранительное устройство.

«Путевое хозяйство» дороги состоит из двух параллельных стальных канатов (диаметром 40—65 мм), называемых несущими. Эти канаты на одном конце дороги наглухо закреплены в массив, а на другом натягиваются тяжелыми грузами. Через определенные промежутки, в зависимости от особенностей рельефа, несущие канаты поддерживаются специальными башмаками, в которых они могут свободно проскальзывать, благодаря чему выравнивается натяжение в канатах. Башмаки укреплены на поддерживающих высотных опорах (рис. № 3) из металла или железобетона. При современном уровне техники расстояние между опорами доходит до 1.600 м, а их высота — до 60 м.

Канатный путь, допуская самые крутые подъемы, практически совершенно не зависит от рельефа и может быть проложен не только в любой горной местности, но и через такие препятствия, как самые широкие реки и озера, целые поселки и города. Таким достоинством не обладает больше ни один из видов транспорта.

Канатные пассажирские дороги, в отличие от грузовых, строятся исключительно с маятниковым движением, что объясняется повышенными требованиями безопасности сообщения.

Дорога имеет всего два вагона, причем каждый из них движется вперед и назад по своему несущему канату. Вагоны связаны между собой тяговым канатом так, что прибытие их на противоположные конечные станции происходит одновременно. На одной из конечных станций тяговой канат огибает шкивы лебедки, которая и приводит его в движение в ту или другую сторону. На противоположной конечной станции этот канат получает предварительное натяжение специальным натяжным мостом. Несущие канаты совершенно гарантированы от обрыва. Скорость движения вагонов доходит до 18 км в час.

Вагоны пассажирских дорог делаются с кузовами различной формы (рис. №№ 4 и 5), но всегда с расчетом максимально удобного обозрения пассажирами окружающих пейзажей. Емкость вагонов доходит до 50 человек. Конечные станции, как правило, состоят из двух частей: входной, куда прибывают с линии вагоны и где производится посадка и высадка пассажиров, и поме-

щения для различного механического оборудования. Иногда, учитывая удобство пассажиров, здесь же устраиваются залы ожидания.

Большим ограничением в применении пассажирских канатных дорог является маятниковое движение, дающее небольшую, убывающую с увеличением длины дороги, провозную способность. Длина дороги редко делается больше 3 км; при этом, применяя самые большие вагоны, можно перевезти в час не более 250 человек в каждую сторону. Естественно, что в связи с этим рационализаторская мысль у нас и за границей работает над созданием дороги с кольцевым движением многих вагонов по одной линии, позволяющим во много раз повысить провозную способность дороги. В случае удачного разрешения этой проблемы, пассажирские канатные дороги из вспомогательного транспортного средства несомненно превратятся в самый распространенный способ сообщения.

Особенно интересны перспективы развития таких дорог в городах, так как канатный путь, как уже упомянуто нами, позволяет вести дорогу в любом направлении, не считаясь ни с какими препятствиями.

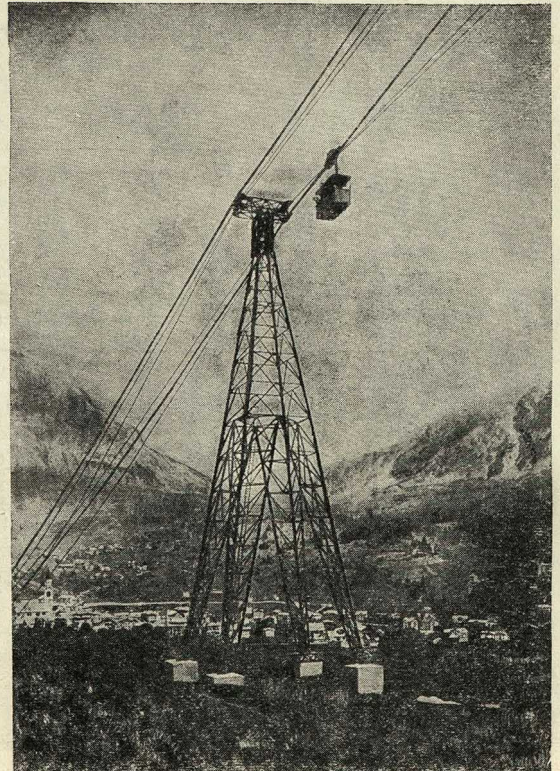


Рис. 3. Опора канатной дороги в Италии высотой 40 метров

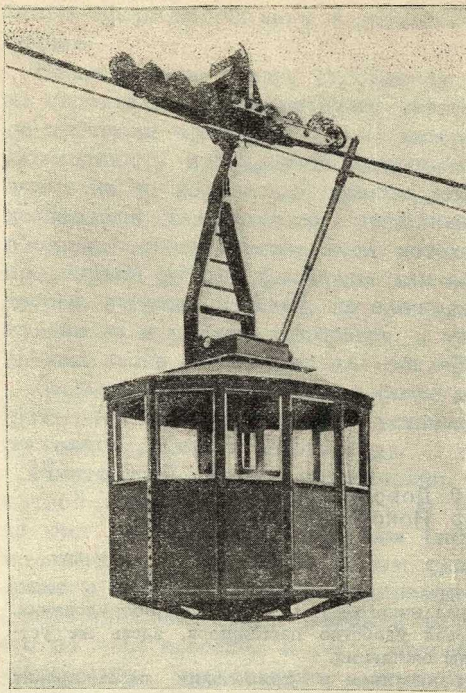


Рис. 4. Вагон с двенадцатиугольным кузовом

* * *

Разговоры о постройке в Москве пассажирской канатной дороги ведутся уже несколько лет. Вначале такую дорогу предполагалось построить для соединения Парка культуры и отдыха им. Горького, с территорией постоянной Строительной выставки. Дорога должна была пересечь Москва-реку и могла перевозить до 600 человек в час. К сожалению, эта интересная идея не встретила широкой поддержки общественности, и дело заглохло, несмотря на то, что уже были произведены необходимые изыскания.

Вторично идея постройке пассажирской канатной дороги возникла летом 1935 года, в связи с генеральным планом реконструкции Москвы.

Новые территории, за счет которых будет расти Москва, как известно, больше, чем наполовину, состоят из

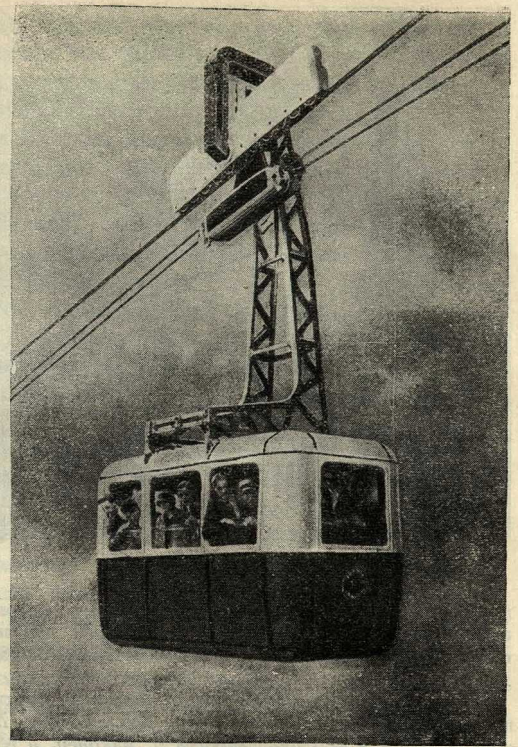
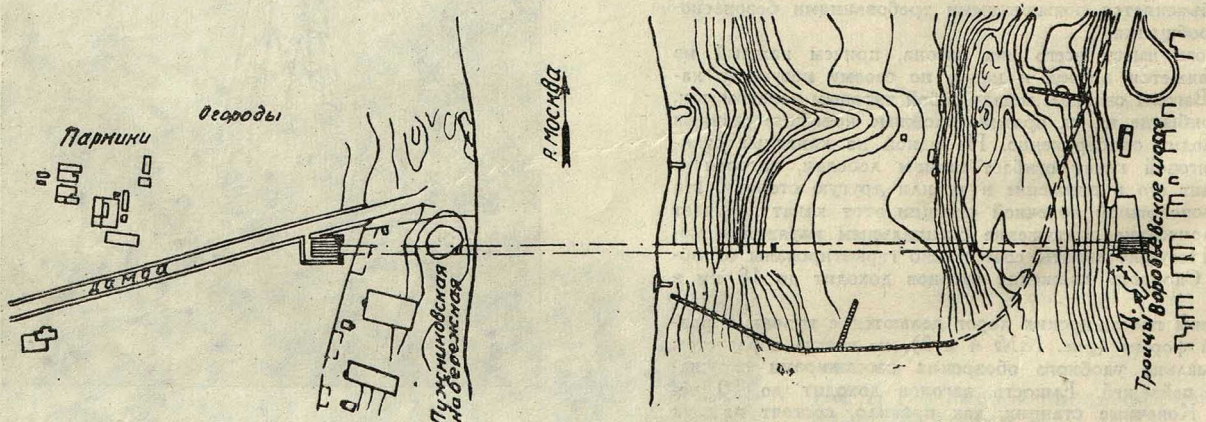
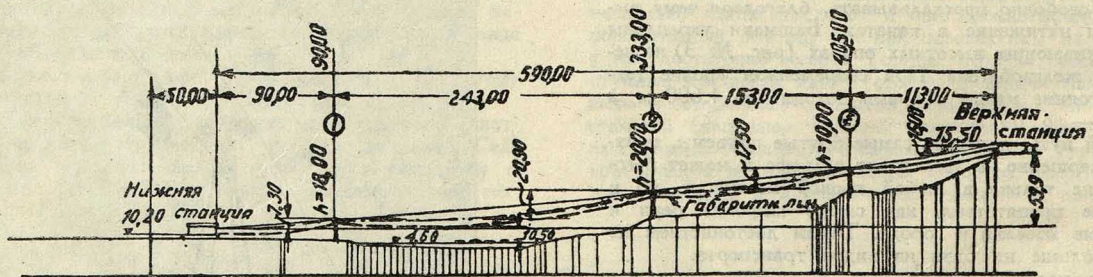


Рис. 5. Вагон с кузовом обтекаемой формы

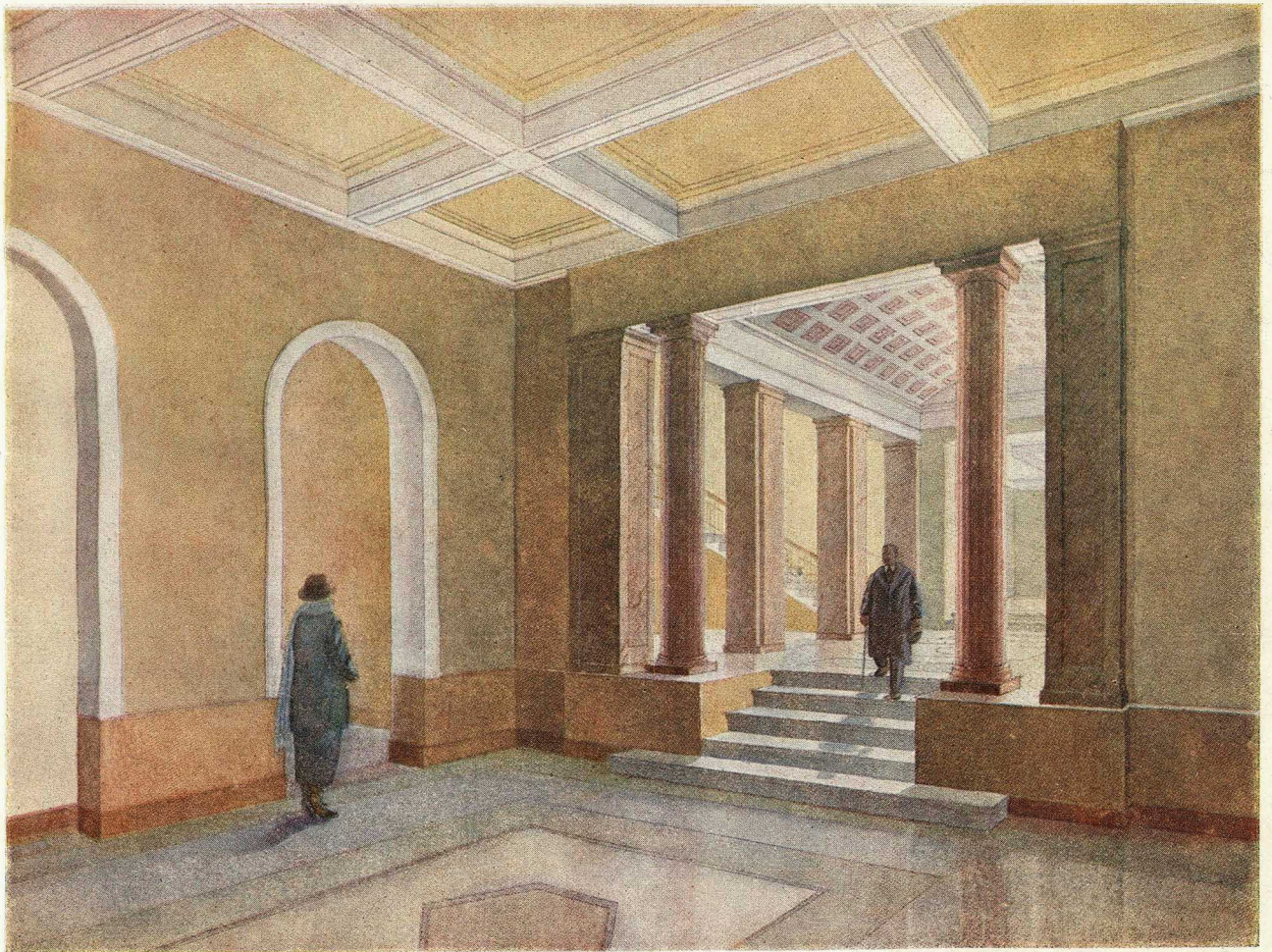
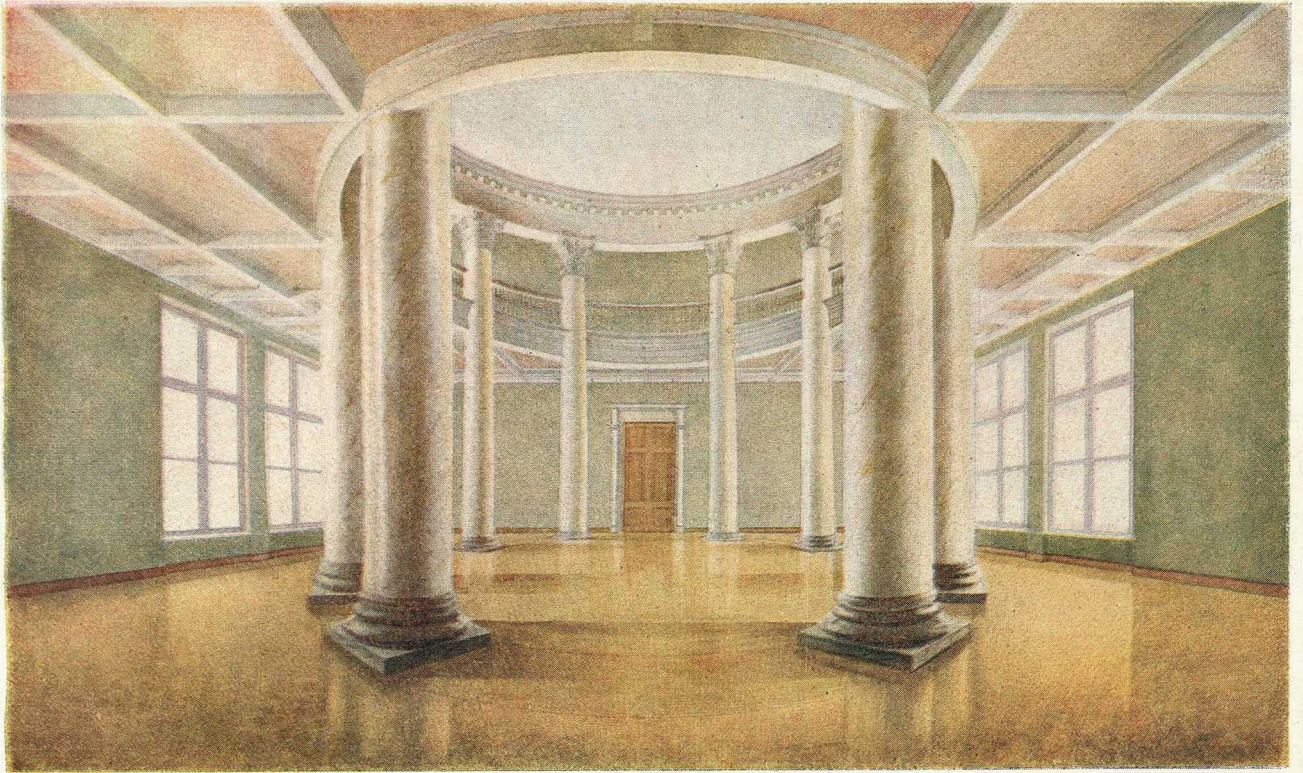
площадей, прилегающих к городу с юго-западной стороны, и расположены за Ленинскими горами.

Пассажирской канатной дорогой предполагается соединить низкий Лужниковский берег Москва-реки с противоположным высоким берегом Ленинских гор, параллельно будущему мосту. Проектируемая дорога, являясь таким образом средством вспомогательного транспорта (к магистральному), возьмет часть громадного пассажиро-потока с направления юго-западный участок — центр города.

Помня указание тов. Сталина об огромном значении Москва-реки как основной магистрали города, можно



24 Рис. 6. Рельеф и профиль местности и проектируемая трасса дороги Ленинские горы — Лужники



Геокартохранилище.
Здание строится по проекту арх. М. М. Чуракова.
Вверху — читальный зал.
Внизу — вестибюль.

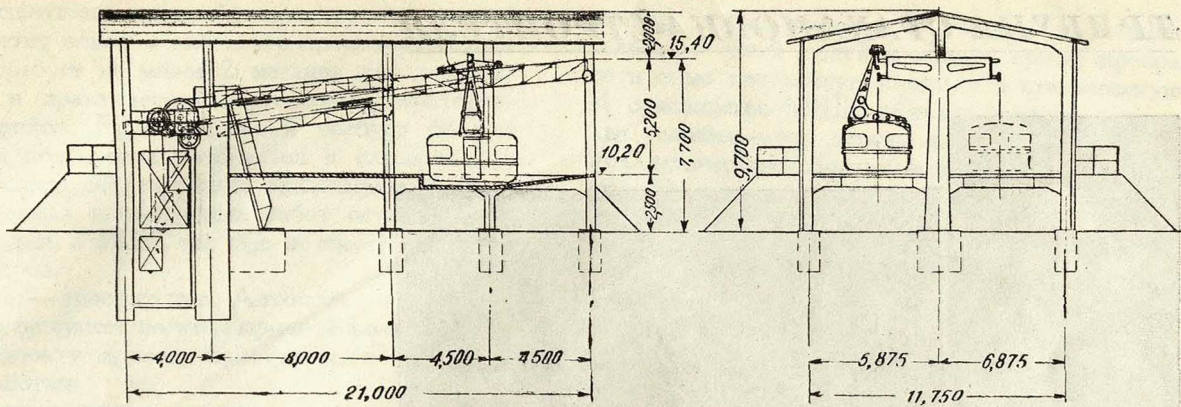


Рис. 7. Нижняя станция проектируемой канатной дороги

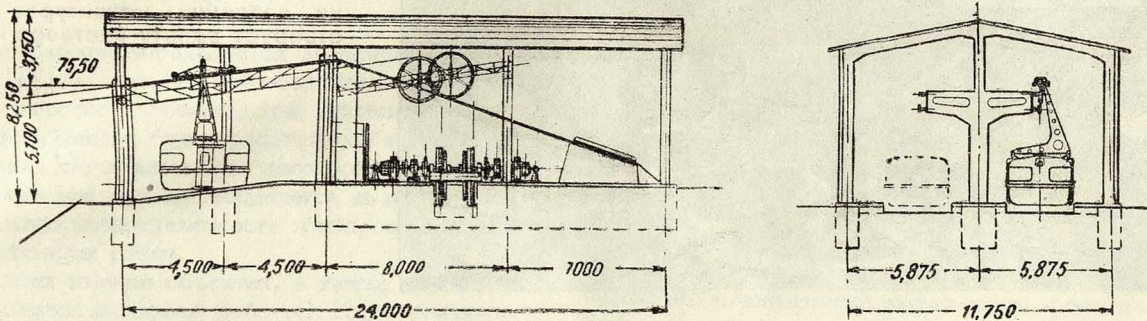


Рис. 8. Верхняя станция дороги

смело сказать, что канатная дорога положительно разрешит задачу быстрой и непосредственной связи этой магистрали с крупным населенным районом юго-запада.

Всесоюзной конторой Канатдортранс, являющейся единственной в СССР организацией канатного транспорта, составлен эскизный проект указанной дороги, дающий возможность представить себе это сооружение.

Тип дороги полностью соответствует приведенному выше описанию этих дорог. Нижняя станция дороги (рисунок № 6) располагается в 100 метрах от берега Москва-реки и примыкает к дамбе, являющейся основным направлением пассажиро-потоков (дамба идет к будущему мосту). Основание нижней станции располагается выше горизонта весенних вод, которые обычно заливают Лужниковский берег, и это гарантирует бесперебойную работу дороги круглый год.

Станция запроектирована железобетонной конструкции (рисунок № 7). Передняя часть станции служит для посадки и высадки пассажиров, а задняя часть вмещает натяжные мосты со шкивами и контропрузы, дающие канатам первоначальное натяжение. Верхняя станция дороги располагается на Ленинских горах, у Калужского шоссе. Конструкция этой станции также железобетонная (рисунок № 8). Передняя часть станции служит для посадки и высадки. В задней части расположено машинное отделение с приводными лебедками тягового и тормозного канатов, электродвигателями и приборами управления. Здесь же находится бетонный массив, в котором закреплены несущие канаты.

Трасса дороги (рисунок № 6) пересекает Москва-реку на высоте, обеспечивающей свободный пропуск судов. Поддерживающие высотные опоры железобетонной конструкции расположены: одна — высотой 16 м — на левом берегу и две — высотой 18 и 20 м — на правом берегу, по склону Ленинских гор.

Вагон дороги (рисунок № 9) состоит из 8-колесной тележки, из коробки с автоматическим тормозом, подвески и кузова. Для того, чтобы пол кузова во время движения вагона по канату, изменяющему своей уклон, оставался горизонтальным, подвеска прикреплена к ходовой тележке шарнирно и, значит, в продольном направлении может раскачиваться. Во избежание сильных раскачиваний устроен специальный амортизатор. Кузов запроектирован закрытого типа, но с большой площадью застекления. Для пассажиров устроены мягкие сиденья; имеются две двери.

Вместимость вагона, а следовательно и провозная способность дороги запроектированы в двух вариантах. По первому варианту принята вместимость вагона в 25 человек. Это — наиболее распространенное в практике решение для дороги нормального типа. По второму варианту принята вместимость вагона в 50 человек. Это решение дает дорогу утяжеленного типа. При необходимости еще большей, чем по второму варианту, провозной способности могут быть устроены две параллельных дороги.

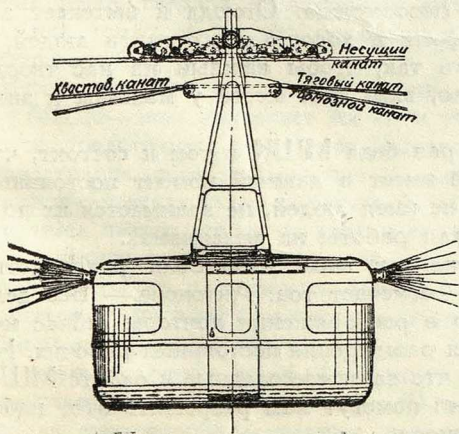
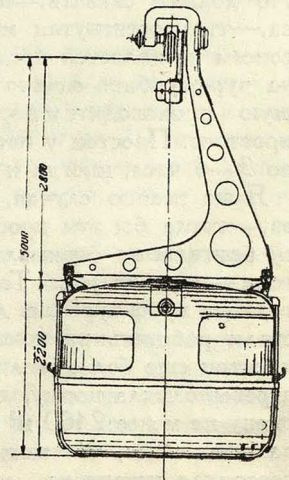


Рис. 9. Поперечный и продольный профиль вагона на 25 человек





Оператор машино-штукатурной конторы Моссовета тов. Антонова на собрании штукатуров демонстрирует работу раствора-насоса

Достигнутый рекорд — не предел

Лучшему оператору-сопловщику московской машино-штукатурной конторы тов. Антоновой только на днях исполнилось 24 года. Тем не менее она хорошо знает производство и по праву занимает первое место среди стахановцев МШК.

За полтора года образцовой работы в МШК она в совершенстве изучила и мастерски освоила вурф-турбину, а затем и компрессорную установку—этот высоко-эффективный агрегат, состоящий из компрессора и раствора-насоса.

Работая на вурф-турбине по набрызгу раствора и набросу грунта, тов. Антонова систематически перевыполняла нормы.

«Нормы я всегда перевыполняла, — говорит она:—по набрызгу раствора вместо 360 м² я давала на вурф-турбине 500 и 600 м², а по набросу грунта—400 и 450 м² вместо 320 м². Но должна сказать,—продолжает тов. Антонова,—что достигнутая мною производительность совсем не является предельной. Я убеждена, что на вурфтурбине можно дать значительно большую производительность, если не допускать простоев. Простои у нас были большие, нередко по 3—4 часа, иногда и больше.

Я не помню случая, — говорит тов. Антонова,—когда бы эти простои лично у меня и моей бригады не отнимали ежедневно менее полутора—двух часов!.. Так было, когда мы работали на вурф-турбине. А когда я и моя бригада стали работать на компрессорной установке, то простои еще более увеличились. И если я все же перевыполняла норму, давая вместо 1 500 м² за смену не менее 2400 м² поверхности, то ведь это далеко не все, что может и должна дать компрессорная установка.

Мне кажется, да и наши работники конторы утверждают это, что производительность компрессорной установки в работе по набросу грунта легко может быть доведена до 3500—4000 м². Лично я перед собой такую задачу поставила и надеюсь ее разрешить. Но для этого нужно хорошо организовать работу и устранить причины, вызывающие простои...

**

Производительность наших механизмов,—рассказывает тов. Антонова,—во многом зависит от нас самих, от операторов, сопловщиков, мотористов, слесарей и даже от тех чернорабочих, которые вслед за строителями подготавливают для нас и наших механизмов рабочую поверхность. Ведь далеко не все мы твердо знаем дело, не все имеем необходимую подготовку и производственные навыки. А успешная работа на механизмах без этого невозможна. Отсюда и вытекает задача: во-время и хорошо подготовить людей, и подготовить так, чтобы каждый из нас твердо усвоил дело, знал свое место у машины и знал машину.

Но как раз беда МШК в том и состоит, что контора не имеет в данный момент постоянных кадров и, не имея людей, не занимается их подготовкой для работы на механизмах.

Я не вижу в этом злого воли руководства конторы, — отмечает тов. Антонова.— Все дело в том, что в распоряжении конторы сейчас нет жилищ для размещения постоянных рабочих. Но я уверена, что заинтересованные в работе МШК организации помогут нам разрешить этот наболевший вопрос.

Разрешить его нужно безотлагательно, так как по личному опыту я знаю, что производственная учеба требует не менее 2 месяцев для теоретической и практической подготовки операторов-сопловщиков. Еще сложнее и требует больше времени подготовка мотористов и слесарей для технического обслуживания механизмов.

До начала штукатурных работ остались считанные дни, а МШК все еще не имеет необходимых кадров.

Боясь, — говорит тов. Антонова, — что наша контора не сумеет по этой причине во-время и по всему фронту дружно приступить к штукатурным работам.

Кстати, о фронте работ...

**

Фронт работы определяется договорами, которые МШК заключает с работодателями.

Мне известно, — говорит тов. Антонова, — что МШК в основном будет работать на строительстве школ. Но я знаю, что договоры на работы по школам все еще не заключены, и это вызывает полную неопределенность в вопросе о фронте предстоящих работ.

На каких именно объектах, в каком объеме и когда должны начаться работы? Как готовятся к этим работам наши работодатели? Обеспечены ли они необходимыми материалами — известью, песком и пр.? Предусмотрены ли в договорах с ними условия, гарантирующие нас — операторов МШК — от непроизводительных простоев по вине работодателей? В какой последовательности и в каком объеме будет подготавливаться для нас рабочая поверхность по каждому объекту?.. Вот вопросы, которые глубоко интересуют и волнуют нас — операторов МШК. Но на все эти вопросы сейчас никто не в состоянии дать нам исчерпывающего ответа.

**

Мы — операторы МШК, — говорит тов. Антонова, — хотим в предстоящем сезоне работать на своих механизмах так, чтобы выжать из них все, что они могут дать в руках стахановцев. Но для этого необходимо, во-первых, чтобы руководство МШК во что бы то ни стало и как можно скорее разрешило вопрос о подготовке кадров квалифицированных рабочих для работы на механизмах.

Во-вторых, — чтобы договоры с работодателями были немедленно заключены и в этих договорах была твердая гарантия от непроизводительных простоев наших механизмов по вине работодателей.

В-третьих, — чтобы каждый из нас — операторов МШК — знал наперечет все свои участки работ на предстоящий сезон, мог интересоваться и осуществлять свое наблюдение за подготовкой к машино-штукатурным работам на этих участках, имел закрепленные за ним, а не обезличенные, механизмы и уже теперь, до начала работ, знал «на-зубок» весь персональный состав своей бригады, начиная с моториста и кончая подсобным рабочим.

В этих условиях каждый из нас — операторов-сопловщиков МШК — сумеет по-настоящему освоить свои производственные участки и меха-

низмы, сумеет удвоить и утроить производительность своих людей и машин, сумеет превратить свою постоянную бригаду в стахановскую. И руководство МШК обязано создать для нас эти условия — эту основу для развернутого социалистического соревнования и мощного роста стахановского движения!..

**

Большое значение придает тов. Антонова не только качественному, но и количественному составу бригад, обслуживающих компрессорные установки.

«Опыт работы на компрессорной установке, — говорит она по этому вопросу, — воочию убедил меня в том, что в составе бригады, обслуживающей компрессорную установку, необходимо иметь помимо оператора, моториста, слесаря у компрессора и двух чернорабочих еще 2-3 человека для работы по очистке маяков и работы с правилом по заглаживанию плоскостей...»

Я твердо убеждена, что увеличение состава бригады на 2-3 человека значительно поднимет производительность механизмов и бригады в целом, позволит лучше организовать труд и обеспечит планомерный охват всего фронта работ.

Кроме того и оператору-сопловщику будет легче в этих условиях полностью осуществить свою роль организатора в бригаде и передать свой производственный опыт подсобным рабочим, из которых многие к концу сезона смогут и должны перейти на работу непосредственно у механизмов».

**

В заключение беседы тов. Антонова раскрывает свой «секрет» высокой производительности работы на механизмах.

«Этот «секрет», — говорит тов. Антонова, — состоит в том, что за время работы в МШК я твердо усвоила основные причины простоев и научилась предупреждать их.

Я поступаю так.

Ежедневно, минут за 45—50 до начала работ, прихожу на свой участок и проверяю исправность механизмов и наличие материалов для раствора. Затем встречаюсь с десятником стройки и вместе с ним осматриваю фронт работ и качество подготовленной под штукатурку поверхности.

Если все в порядке, то тут же составляю план размещения людей своей бригады по фронту и намечаю для каждого из них, в том числе и для себя, дневное задание. Минут за 10 до начала работ вызываю и ставлю по местам свою бригаду и при этом каждому говорю, что и как он должен сделать за смену.

Если же мой предварительный осмотр участка вскрывает какие-либо неполадки, то я тут же, еще до начала работ, принимаю все необходимые меры к их устранению и недопущению простаивания людей и механизмов. Но, к сожалению, это не всегда удается, особенно в тех случаях, когда дело упирается в отсутствие материалов или неподготовленной поверхности для работы. В обоих случаях вина здесь работодателя».

«Уравнение со многими неизвестными»

Напряженные дни переживает московская машино-штукатурная контора.

Но не как результат ее активной производственной деятельности на участке отделочных работ в строительстве пришло это напряжение. Увы, контора давно свернула свою производственную деятельность и живет сейчас «предвидением больших работ» в предстоящем строительном сезоне.

Хозяйственная жизнь и производственная деятельность конторы во многом напоминают «уравнение со многими неизвестными».

Созданная два с лишним года тому назад, контора по сей день не имеет своих мастерских для ремонта механизмов. Нет у нее ни своего строительного двора, ни своих стендов для экспериментов с механизмами и растворами. Не располагает она и помещениями ни для лабораторий, ни для других подсобных цехов и работы научно-технических групп.

Отсутствует жилплощадь для размещения постоянных рабочих. Кроме одного дома на 75 одиночных мест, в распоряжении конторы нет ни единого метра собственной или закрепленной за нею жилплощади.

Между тем производственная программа конторы на 1936 год требует наличия не менее 700 человек одних лишь штукатуров, не говоря уже о рабочих других квалификаций.

Отсутствие жилплощади не дает возможности руководству конторы развернуть вербовку рабочей силы и организовать подготовку кадров высококвалифицированных рабочих для работы на механизмах.

Рабочих высокой квалификации — мотористов и операторов-сопловщиков — потребуется для предстоящих работ минимум 400 человек. Но на сегодня в распоряжении конторы условно насчитывается всего лишь 28 мотористов и 32 оператора-сопловщика.

Когда и каким путем будут найдены и подготовлены для работы на механизмах недостающие 340 человек — руководству конторы неизвестно.

— Все зависит от того, когда нам предоставят жилплощадь, — отвечает на этот вопрос управляющий конторой тов. Кувалдин.

Такой же ответ дает тов. Кувалдин и на вопрос о том, когда будет начата вербовка недостающих 600 человек штукатуров.

Необходимая жилплощадь, по словам тов. Кувалдина, конторе обещана давно; не было отказа в предоставлении ей и всех хозяйственных помещений, но тем не менее ни одно из многократных обещаний и заверений до сих пор не реализовано.

Естественно, что все это создает вполне очевидную угрозу срыва намеченных мероприятий по вербовке рабочей силы и подготовке квалифицированных кадров, тем более, что до начала отделочных работ остались считанные дни.

**

Контора имеет на вооружении 110 вурф-турбин с полным оборудованием, 57 мощных растворо-насосов, 17 компрессоров и ряд мелких подсобных механизмов, необходимых для производственной деятельности конторы.

Однако руководство конторы склонно рассматривать такую вооруженность механизмами как явно недостаточную, устаревшую и ставит вопрос о немедленном изъятии с вооружения не менее 90 вурф-турбин и замене их своеобразными агрегатами: мощный растворо-насос + компрессор, дающими в сравнении с вурф-турбинами в 5 раз большую производительность при одном и том же количестве обслуживающего персонала.

За желательность такого перевооружения говорит не только высокая производительность указанных нами агрегатов, но и значительно меньшие (при их применении) потери раствора и более высокое качество самой механизированной штукатурки.

Но в связи с этим возникает вполне закономерный вопрос: так ли уж целесообразно немедленное и при том коренное перевооружение, если «полная несостоятельность» вурф-турбин как механизмов отнюдь не доказана, если не дальше как год — полтора тому назад на их приобретение и хозяйственное освоение израсходовано свыше 500 тыс. рублей и, наконец, если эти механизмы еще далеко не достигли сроков своей производственной амортизации?

Мы задаем этот вопрос еще и потому, что намечаемое руководством конторы перевооружение сопряжено с необходимостью быстрого его осуществления (время не ждет) и требует наличия 52 компрессоров, тогда как на сегодня в распоряжении конторы их имеется всего лишь 17, к тому же нуждающихся в дополнительном оборудовании и переделке.

С каким же вооружением вступит в предстоящий сезон отделочных работ машино-штукатурная контора?

52 растворо-насоса, 17 некомплектных компрессоров — вот что реально имеется в распоряжении конторы. Кроме этого — предположения получить от заводов недостающие 35 компрессоров в течение ближайших 2 месяцев. Предположим, что заводы дадут МШК в этот срок требующиеся компрессоры. Можно ли даже при этом условии считать положение благополучным? Нет, нельзя!

Исключительная напряженность и серьезность положения станут очевидными, если учесть ряд моментов практической подготовки к предстоящему сезону штукатурных работ.

Имеющиеся механизмы требуют основательного ремонта, но ремонт их не организован: нет мастерской.

Для компрессоров и растворо-насосов потребуется не менее 10 тыс. погонных метров резиновых шлангов, но в наличии их едва насчитывается 500 метров. Откуда, когда и вообще поступят ли в распоряжение конторы недостающие шланги—работники конторы не знают. Известно только, что усиленные хлопоты пока что увенчались категорическим отказом.

Для растворо-насосов требуется 400—500 штук резиновых литых диафрагм (работа насосов без них невозможна), но к отливке и последующей обработке их еще не приступали, так как для этого необходимы специальные стальные формы. Отливка этих форм возможна лишь в заводских условиях. Но ни один из заводов, по заверению работников конторы, не соглашается выполнить этот заказ, и вопрос об изготовлении диафрагм также остается не разрешенным.

19 растворо-насосов требуют конструктивной переделки и приспособления их для работы в условиях передвижения. Такой же переделки и дооборудования требуют и 17 имеющихся компрессоров.

«Помогает» в этом конторе автогенносварочный завод «Теплосантехмонтаж», переделывая для конторы... по два насоса в месяц!

Простой арифметический подсчет убеждает в том, что переделка насосов и компрессоров не будет в этих условиях закончена в срок. Но работники конторы не проявляют необходимой

оперативности и настойчивости; они не нашли и не ищут практического выхода из создавшегося положения.

**

Объем отделочных работ в строительстве текущего года определяется суммой свыше 300 млн. рублей. Всемерное снижение себестоимости этих работ путем максимальной их механизации является одной из наиболее актуальных задач в строительстве.

Практическое осуществление этой задачи в значительной мере лежит на машино-штукатурной конторе. Но ни ее общее состояние далеко не сложившейся во всех отношениях организации, ни тем более ее сегодняшние показатели готовности к сезону отделочных работ в строительстве не говорят о том, что эта задача правильно понята и правильно осуществляется руководством конторы и заинтересованными в ее работе организациями.

Руководству конторы, с помощью Строительного управления Моссовета, следует безотлагательно разрешить все наиболее важные производственные вопросы, критически пересмотреть свои позиции в вопросе о механическом вооружении и по-боевому развернуть подготовку к сезону отделочных работ, обратив при этом особое внимание на вербовку и подготовку кадров, а также на механизацию затирочных и малярных работ.

За рубежом

„L'Architecture“ об архитектуре СССР

Члены делегации Союза советских архитекторов на Международном архитектурном конгрессе в Риме—товарищи Алабян, Аркин и Колли—по приглашению «Общества дипломированных правительством архитекторов Франции» приняли участие в созванной «Информационным центром архитектора» в Париже конференции для обсуждения вопросов советской архитектуры.

Конференция чрезвычайно ярко продемонстрировала большой интерес, вызываемый среди французских архитекторов всеми вопросами, связанными с советской архитектурой. Это видно хотя бы из того, что журнал «L'Architecture», официальный орган «Центрального общества архитекторов Франции» и «Общества дипломированных правительством архитекторов», в № 12 за 1935 год подробнейшим образом освещает конференцию, давая полное изложение докладов проф. Ар-

кина и проф. Колли, а также приветственной речи председателя «Общества дипломированных архитекторов» Мэгро.

Не менее характерен и размах прений, следовавших за докладами советских делегатов. Круг тем, интересующих французских архитекторов, чрезвычайно обширен. Стиль советской архитектуры, принципы работы и структура проектных мастерских, вопросы комплексной планировки и ансамбля, вопрос о клиентуре советского архитектора и оплате его труда, высшее архитектурное образование в СССР, положение иностранных архитекторов, работающих в Союзе,—таковы вопросы, подымавшиеся на конференции и подробно разъясненные советскими делегатами.

Председатель конференции выразил в своем заключительном слове полное удовлетворение парижских архитекторов встречей со своими советскими коллегами.

«Я несомненно выражу мне-

ние всех присутствовавших,—сказал он,—если заверю вас в том, что ваши высказывания нас чрезвычайно заинтересовали. Все мы испытали при ваших докладах удовольствие, больше того—радость от того, что нам удалось приобщиться к великим проблемам, разрешаемым вами.

Думаю, что после вашего отъезда нам придется не раз снова продумать сказанные вами слова, из которых мы несомненно извлечем пользу при нашей практической работе.

Поскольку вы вошли в нашу большую семью, выражаю надежду, что с разрешения вашего правительства мы сумеем организовать в СССР подлинно международный съезд, посвященный вопросам архитектуры, на котором мы могли бы коллективно и полно обсудить все интересующие нас вопросы».

В том же номере «L'Architecture» председатель «Общества дипломированных архитекторов» Мэгро посвящает богато

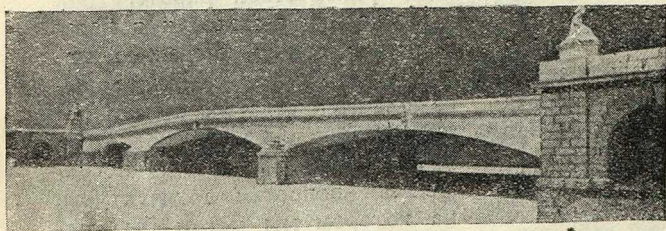
иллюстрированную статью вопросам советской архитектуры.

«Советская Россия, — пишет он, — наметила гигантскую программу строительства городов. Невозможно проводить аналогий между методами этого строительства в СССР и у нас, поскольку основа их совершенно различна. В то время, как во Франции все основано на уважении к частной собственности, в СССР отсутствие частной собственности на землю уничтожает многие трудности и облегчает многие решения».

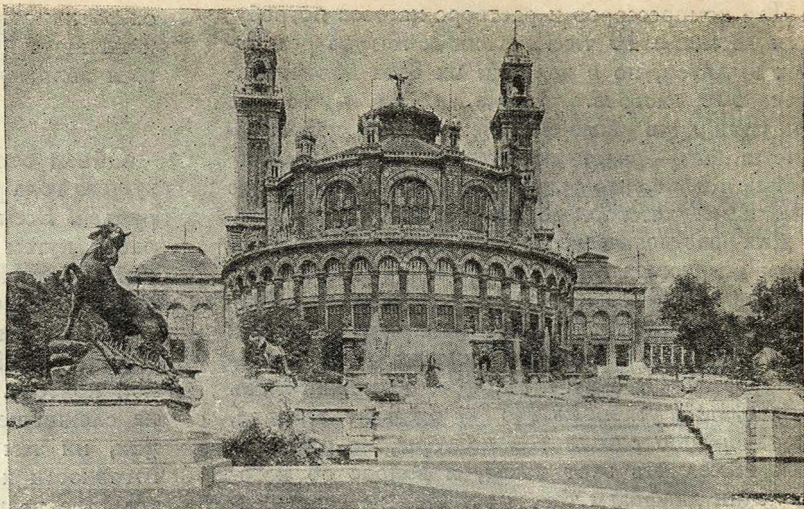
Поразительны изменения в Москве, ставшей истинной столицей. Город перерождается. Набережные цивилизуются, укрываются, снабжаются всеми архитектурными атрибутами. На самой реке уровень воды подымается на 2 метра. В нескольких километрах от города канал Волга—Москва победоносно прокладывает свой путь к столице.

Архитектурный стиль? Его еще ищут! В общем и целом чувствуется, что грубый утилитаризм и чересчур жесткий рационализм уступили место новому духу, проявляющемуся сейчас с полной силой.

Было бы неверно, говорить здесь, что я безоговорочно восхищаюсь работой наших советских собратьев. Наряду с блестящими достижениями имеются и глубокие ошибки, но это неизбежное следствие громадных дерзаний. Для нас решаемые в СССР проблемы являются откровением».



Макет нового моста Карусель, строящегося в Париже



Париж. Дворец Трокадеро. Здание сносится в связи с планировкой предстоящей международной выставки

ТРОКАДЕРО СНОСИТСЯ

Работы по сносу здания Трокадеро в Париже в полном разгаре. На месте этого, по мнению «L'Architecture d'Aujourd'hui», грузного антихудожественного здания должны возникнуть павильоны международной выставки 1937 года.

Журнал продолжает резкую полемику против выставочного комитета, указывая на то, что принятый им проект планировки новой магистрали, проходящей на месте Трокадеро, несовершенно и стоит несравненно ниже отвергнутых комитетом проектов.

КОНКУРС НА ДОМ С МЕТАЛЛИЧЕСКИМ КАРКАСОМ

(«L'Ossature Métallique», 1936, № 1)

Бельгийское общество по внедрению металла в строительную промышленность объявило конкурс на архитектурное оформление дома с металлическим каркасом. Конкурс открыт для всех архитекторов Бельгии и Люксембурга и предусматривает полное

приспособление оформления дома к требованиям, вытекающим из его конструкции, комфорт и удобства жилых ячеек, эстетику ансамбля и деталей и т. д.

Первая премия по конкурсу определена в 100.000 бельгийских франков.

НОВЫЙ МОСТ КАРУСЕЛЬ В ПАРИЖЕ

(«L'Architecture d'Aujourd'hui», № 11)

Мост Карусель в Париже был выстроен в 1834 г. по проекту инженера Полонсо, известного по его работам над металлическими арками. Однако в данное время старый мост не

удовлетворяет возросшим требованиям транспорта и должен быть заменен более широким мостом, проект которого уже разработан. Авторы проекта — инженеры Гаспар и Моран, архитектурное оформление принадлежит архитекторам Умбденштоку и Турри.

Приходится пожалеть о том, что этот проект не выражает той смелости и свежести мысли, которые были характерны для моста Полонсо или моста Александра III. Жаль, что наша эпоха менее дерзновенна, чем начало XIX века...

В ЭКСПЕРТНОЙ КОМИССИИ ОТДЕЛА ПРОЕКТИРОВАНИЯ

★ Экспертная комиссия Отдела проектирования Моссовета рассмотрела в марте месяце ряд проектов.

★ Ответственные задачи стояли перед автором проекта Института связи и архитектором Трубниковым, поскольку спроектированное им здание является лишь частью значительного комплекса построенных и проектируемых домов Академии связи.

Экспертная комиссия зафиксировала, что автор не увязал проект с другими зданиями Академии связи. Фасад представленного проекта неудовлетворителен и подлежит коренной переработке.

★ Особых возражений не встретил проект книжной базы КОГИЗа работы архитектора Антонова. Члены экспертного совета подчеркивали, что архитектор Антонов удачно решил фасады здания. Отмечено соответствие проекта технологическому процессу производства.

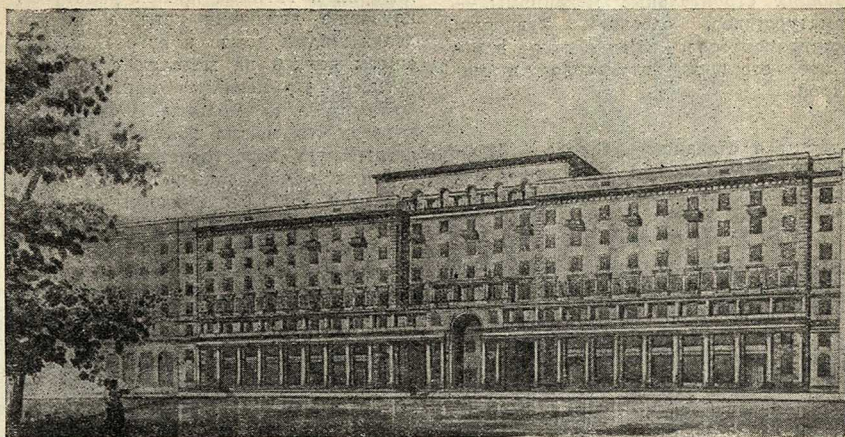
Проект утвержден, автору предложено доработать некоторые детали фасада.

★ Общее недоумение вызвал проект дома РЖСКТ «Автодорожник» на Ленинградском шоссе работы архитектора Ефимовича. Последний, очевидно, не извлек никаких уроков из критики его предшествующих работ и не счел нужным переработать насквозь эклектичный проект этого дома.

Председатель экспертной комиссии тов. Дедюхин подчеркнул полную неприемлемость проекта и поручил его в корне переработать в смысле придания фасаду здания правдивости и большей простоты.

★ Экспертная комиссия рассмотрела два технических проекта домов по 1-й Мещанской улице. Проект застройки дома 128—130 работы архитектора Кулагина признан неудовлетворительным. В выступлениях указывалось, что архитектура дома ни в какой мере не увязана с соседним домом, проектируемым архитектором Лебедевым.

В постановлении подчеркивается, что автор фактически не работал над изменением архитектурного оформления фасада, на чем настаивала экспертная комиссия при рас-



Проект дома по 1-й Мещанской улице. Перспектива. Авторы арх. Миннов, Нестеров и Яковлев

смотрении эскизного проекта дома. Автору предложено доработать проект. Проф. Бархину поручено проследить за этой работой.

★ Также неудовлетворительным признан проект жилого дома Моссовета № 77—85 по 1-й Мещанской улице работы комсомольской бригады в составе товарищей Минакова, Нестерова и Яковлева (проектная мастерская № 5).

Выступавшие подчеркивали, что комсомольская бригада провела достойную положительную оценку работы по проектированию дома. Однако тот факт, что бригада состоит из молодых архитекторов, только что сошедших со школьной скамьи, и что руководитель мастерской проф. Фридман не уделял бригаде должного внимания, привел к тому, что проект оказался неудовлетворительным.

Авторам предложено переработать проект, а проф. Фридману—обеспечить повседневное руководство их работой.

★ В основном положительную оценку получил проект дома Моссовета по Краснопресненской набережной работы проф. Кокорина и арх. Владимиров. Однако авторам предложено доработать проект в отношении изменения членения лестничных клеток, габарита оконных проемов и придания всему фасаду более радостного выражения.

ПОДГОТОВКА КАДРОВ СТРОИТЕЛЕЙ

★ В Строительном управлении Моссовета разработан и утвержден в соответствии с постановлением Совета Народных Комиссаров и Центрального Комитета ВКП(б) от 11 февраля 1936 года план подготовки новых квалифицированных кадров рабочих-строителей. В строительных трестах, подведомственных стройуправлению, приступлено к организации долгосрочных и краткосрочных курсов.

★ 1 сентября 1936 года в Москве открывается 3-годичная *строительно-художественная школа мастеров отделочных работ*. Эта школа будет готовить штукатуров-скульпторов, лепщиков, маляров, живописцев, обойщиков и мастеров столярно-мебельных и токарно-резных работ. Первый набор будет сделан в количестве 150 человек.

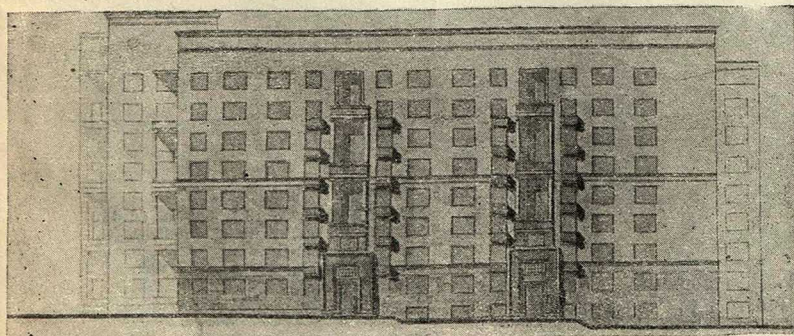
★ Одновременно открывается *строительно-индустриальная школа* для подготовки слесарей, мотористов, слесарей по монтажу железных конструкций, экскаваторщиков и газосварщиков. Первый год охватит учебой 150 человек.

★ Краткосрочными курсами (от 3 до 7 месяцев) в 1936 году будет подготовлено 4000 рабочих. Из них каменщиков, плотников, маляров и штукатуров—2100 человек; слесарей по санитарной технике—500; электромонтеров—240; механизаторов—510; по блочному строительству—200 и по отделочным профессиям—45 человек.

★ Для *стахановцев* открывается *школа мастеров социалистического труда* на 300 человек. Первый набор 150 стахановцев будет произведен 1 апреля и второй—1 сентября 1936 года. Школа десятников-мастеров открывается на 200 человек.

★ На 500 человек открыт институт *повышения квалификации хозяйственников и инженерно-технического персонала*.

★ 600 электромонтеров и слесарей, окончивших в этом году школы ФЗУ, поступают в распоряжение строительных трестов Москвы.



Проект дома Моссовета по Краснопресненской набережной. Фасад. Авторы проф. Кокорин и арх. Владимиров

★ Технической учебной со сдачей государственного технического экзамена по окончании курса (3 м-ца) будет охвачено 800 рабочих, обслуживающих строительные механизмы, — арматурщиков, слесарей, кузнецов, электромонтеров, каменщиков, плотников, столяров, штукатуров и маляров.

★ Для стахановцев завода «Оремз-насос» и Рублевской насосной станции трест «Мосводопровод» организовал 2-годичные курсы (без отрыва от производства) мастеров социалистического труда. Стахановцы с других предприятий треста будут объединены в дополнительную группу.

1142 рабочих различных профессий предприятий треста «Мосводопровод» будут обучаться в 1936 году на краткосрочных курсах повышения квалификации. Свыше 500 человек уже приступили к занятиям.

★ Центральный научно-исследовательский институт коммунальной санитарии и гигиены провел работу по изучению движения воздуха на моделях жилых домов и кварталов. Все опыты велись на моделях с плоской крышей. Применялись оригинальные флажки из целлюлоида. Опыты показали, что можно получить аэродинамическую характеристику как отдельных домов, так и группы их в той или иной комбинации расположения без промоздких и трудно выполнимых опытов в натуре.

Опыты подтвердили возможность изучения характера движения воздуха на моделях кварталов, предполагаемых к строительству.

★ Этот же институт на основе детального обследования и изучения ряда амбулаторий, диспансеров и поликлиник г. Москвы разработал санитарные правила устройства и содержания последних. В правилах

приведена схема устройства этих учреждений, санитарно-технического их оборудования и т. д.

★ В связи с реконструкцией Киевского вокзала институт обследовал приточно-вытяжную вентиляцию вокзала и разработал технические задания на проектирование новой приточно-вытяжной вентиляционной установки с учетом пропускной способности вокзала.

★ В связи с задачей оздоровления пролетарской столицы на основе генерального плана ее реконструкции институт изучает атмосферные загрязнения автотранспортом улиц Москвы. В результате изучения характера и концентраций «выхлопных» газов, выделяемых автотранспортом, институт наметит мероприятия по борьбе с этими загрязнениями и разработает санитарные требования в этой области.

Содержание

	Стр.
Напряженно готовиться к съезду	1
Арх. Н. УМАНСКИЙ	
Задача до конца не решена	2
Арх. Н. КОСТОЧКИН	
Геокартоохранилище	4
Проф. С. Е. ЧЕРНЫШЕВ	
Италия, Франция, Англия	9
Арх. В. Н. БЛОХИН	
Архитектор и индустриализация строительства	18
Инж. В. П. ГОРБУШИН	
Новые приемы использования ценных пород дерева	19
Инж. В. Ф. ЕРМИЛОВ	
Нужна ли пассажирская канатная дорога в Москве?	22
Трибуна Стахановца-строителя	
Достигнутый рекорд — не предел	26
А. ШАТОВ	
„Уравнение со многими неизвестными“	28
За рубежом	29
Москва на стройке	31

Sommaire

	Page.
Préparons nous exemplairement pour le congrès	1
Arch. N. OUMANSKI	
Une tâche non complètement résolue	2
Arch. N. KOSTOTCHKINE	
La maison du dépôt de cartes géographiques	4
Prof. S. J. CHERNYCHOV	
L'Italie, La France, l'Angleterre	9
Arch. V. N. BLOCHINE	
L'architecte et l'industrialisation du bâtiment	18
Ing. V. P. GORBOUCHINE	
Nouvelles méthodes dans l'utilisation de bois rare	19
Ing. V. F. YERMILOV	
Avons nous besoin d'un chemin de fer funiculaire a Moscou?	22
TRIBUNE DE L'OUVRIER-STAKHANOVISTE	
Notre réoord n'est pas une limite	26
A. CHATOV	
Un problème avec beaucoup d'inconnus	28
A l'ETRANGER	29
MOSCOU EN CONSTRUCTION	31

Contents

	Page.
For an exemplary preparation to the congress	1
Arch. N. UMANSKY	
A task not fully solved	2
Arch. N. KOSTOCHKIN	
The house of geographical maps	4
Prof. S. J. TSHERNYSHOV	
Italy, France, England	9
Arch. V. N. BLOCHIN	
The architect and the industrialization of construction	18
Eng. V. P. GORBUSHIN	
New methods in utilizing valuable wood	19
Eng. V. F. YERMILOV	
Do we need a funicular railway in Moscow?	22
THE TRIBUNE OF THE STAKHANOVITE WORKER.	
Our record is no limit	26
A. SHATOV	
A task with many unknown quantities	28
News from abroad	29
Moscow in construction	31

Издатель — Московский Совет РК и КД
 Отв. редактор А. Булушев
 Зам. отв. редактора Я. Грунт
 Редакционная коллегия: Г. Воронежский, В. Дедюхин, А. Заславский, Н. Кошкин, И. Сидоров, И. Финкель, И. Черкасский, С. Чернышев.
 Отв. секретарь редакции Е. Шнейдер.

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

Мособгорлит 10463. Тираж 15.000
 39-я типография Мособлполиграф. ул. Скворцова-Степанова, 3.
 Стаформат А-4—211-297 мм.
 4 п. л. Зак. тип. 214.

Рукопись сдана в набор 27/II—14/III—1936 г.
 Подписано к печати 1/IV—36 г.

Выпускающий Н. К. Кропивницкий

СТАНДАРТГИЗ

Открыта подписка на
АЛЬБОМ

„Пороки ДРЕВЕСИНЫ“

(к ОСТ 6719)

Альбом составлен Центр. научно-исследоват. институтом механической обработки дерева. Включает 288 цветных репродукций. 84 фототипии и 2 схематических рисунка 83 пороков древесины, характеризуемых ОСТ 6719. Цветные рисунки выполнены лучшими художниками-экварелистами по специально подобранным образцам.

Альбом „Пороки ДРЕВЕСИНЫ“ является наглядным пособием по изучению и распознаванию дефектов и повреждений древесины, служит необходимым дополнением к одноименному ОСТу.

Альбом дает возможность наиболее быстро и правильно распознавать пороки древесины при качеств. оценке последней на корню, в заготовленн. и обработанном виде, при обследовании пораженных построек и при специальном изучении древесины.

По своему объему и качеству выполнения рисунков альбом является единственным и первым в мире. Надписи в альбоме сделаны на русском, английском и немецком языках.

Охватывая всевозможные пороки древесины, возникающие во время ее роста, после заготовки, разделки и обработки, а также в древесине, употребляемой при сооружениях

СБЫТОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ „СТАНДАРТГИЗ“

ВЫШЛИ ИЗ ПЕЧАТИ НОВЫЕ КНИГИ:

1. НОВЫМИ ПУТЯМИ

Изд. газ. „Постройка“ 1935 г., 67 стр., 50 к.

Книга подводит итоги первых уроков стахановского движения на стройках Заводстроя и начинается речью т. Сталина на 1-м Всесоюзном совещании стахановцев. Сокращен. речи т.т. Молотова, Орджоникидзе. Статьи: орденосца Самарина участника Всесоюзн. совещания стахановцев, Управл. Заводстроя т. Борисенко, главн. инж. Заводстроя т. Корочанского „За новую стрит. технику“, инж. Печекина „Старое и новое в кирпичн. работах“, инж. Зельдовича „Итоги стахановск. работы штукатуров“, инж. Хнасинского „От пилы и топора — к электроинструменту“, инж. Макарова „Стахановцы-бетонщики“ и каменщика-стахановца Жмурина.

Изд. Стандартиза

2. Кацнельсон Н. С.— ЖЕЛЕЗОБЕТОН 1. РАСЧЕТ, КОНСТРУИРОВАНИЕ И СТАНДАРТИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ЭЛЕМЕНТОВ.

1936 г., 272 стр. альбом. формата, 12 р. 50 к.

Определение усилий в элементах конструкций. Основ. положения теории железобетона. Осевое сжатие и растяжение. Изгиб, расчет элементов железобетон. конструкций с учетом бетона на растяжение. Внецентрен. сжатие и растяжение. Плиты, опирающиеся по периметру. Примеры расчетов и др.

3. ПРОЕКТИРОВАНИЕ ПРОМЫШЛЕННЫХ ЗДАНИЙ Т. IV. СВЕТОТЕХНИКА, ТЕПЛОТЕХНИКА, ЛЭРАЦИЯ.

1936 г., 94 стр. альбомн. формата, 5 руб.

Анализ естествен. освещения многоэтаж. зданий. Графич. метод расчета и geometr. анализ естествен. освещения.

Комплекс. проектирование естествен. освещений в южн. районах. Правила проектирования и эксплуатация естествен. освещения. Проект общих норм по естествен. освещению. Инструкция по уходу за остеклен. поверхностями фанарей и окон. Проблемы теплотехники в современ. стрит. практике. Анализ функций внеш. ограждения и теплового режима и характеристика воздухообмена. Теорет. основы и расчет.

4. ИНОСТРАННЫЕ СТАНДАРТЫ НА КРОВЕЛЬНУЮ ЧЕРЕПИЦУ.

1936 г., 92 стр., 2 руб.

Британские, германские, австрийские, французские, польские, голландские, австралийские, японские и чешские стандарты и техн. условия.

5. ИНОСТРАННЫЕ СТАНДАРТЫ НА ПОРТЛАНДЦЕМЕНТ И ШЛАКОВЫЙ ЦЕМЕНТ.

1936 г., 103 стр., 2 руб.

Отбор проб. хим. анализ, физич. испытания, технич. условия и стандарты США, Англии и Германии.

6. Башмачников И. Е.— ПУЦЦОЛАНОВЫЙ ПОРТЛАНДЦЕМЕНТ.

1935 г., 123 стр., 2 р. 40 к.

Обоснование ОСТ'ов 5051, 5607, 5157, 6162. Вяжущие вещества в строительстве. Материалы, технолог. процессы производства.

7. Башмачников И. Е.— ПОРТЛАНДЦЕМЕНТ И ЕГО СТАНДАРТИЗАЦИЯ.

1935 г., 111 стр., 2 руб.

Обоснование ОСТ'ов 5157, 5051, 5036, 5894. Сырые материалы. Технолог. процессы пр-ва, тех. условия, физ.-мех. испытания сорта портландцемента.

Заказыва-
емое коли-
чество

А
З
Е
Р
Т
О
Я
И
Н
И
Л

8. Горлов С. А.— СТАНДАРТИЗАЦИЯ И КАЧЕСТВО КИРПИЧА.

1935 г., 131 стр., 2 р. 50 к.

Качествен. показатели, методы определения качества и приемка, характеристика качества кирпича по основ. производ. р-нам, иностран. стандарты на кирпич. ОСТ 5998.

9. ДЕРЕВЯННЫЕ СВЕРЛЕННЫЕ ТРУБЫ.

1936 г., 76 стр., 1 руб.

Стандарт 14/1636 Главстройпрома. Сортамент и техн. условия на изготовление и применение. Лесоматериал, устройство, правила сборки и укладки трубопровода.

10. Водяницкий Л. И. и Яковлев И. Ф.— ЗАВОДСКОЕ СТАНДАРТНОЕ ДОМОСТРОЕНИЕ

1935 г., 100 стр., 2 р. 15 к.

Производ. база и транспорт стандарт. дерев. домостроения. Монтаж стандарт. деревян. домов.

11. ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К РУЧНЫМ ХИМ. ОГНЕТУШИТЕЛЯМ

1935 г., 20 коп.

12. ВРЕМЕН. НОРМЫ ПОЖАРН. ОБОРУДОВАНИЯ для пожарн. ходов, производ. складов, служеб., обществ. и жил. помещений на объектах тяжелой пр-сти. 1935 г., 40 к.

ИМЕЮТСЯ КНИГИ:

13. Глебов С. А.— ФИЗИКО-МЕХАНИЧЕСКИЕ ИСПЫТАНИЯ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ

1934 г., 224 стр., 5 руб.

Практическое руководство для строительных лабораторий. Естествен. и искусствен. камни. Кровельные материалы. Вяжущие вещества. Дерево, металлы, бетоны. Новые стройматериалы. Дополнит. испытания, производимые сравнит. редко.

14. НОМОГРАММЫ ДЛЯ РАСЧЕТА ДЕРЕВЯННЫХ КОНСТРУКЦИЙ.

1933 г., 30 стр., 1 руб.

15. ЭВАКУАЦИЯ СООРУЖЕНИЙ.

1934 г., 64 стр., 1 р. 70 к.

16. Петров А. Г.— ТЕРМОИЗОЛЯЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ.

1935 г., 88 стр., 3 р. 50 к. Сборник общесоюзных стандартов.

ПРОДАЖА И ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАКАЗОВ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ (без задатка) производится: Книга-почтой Стандартгиза — Москва, Рыбный пер., 2, пом. 28 и отделениями Стандартгиза: Москва, Кузнецкий Мост 2; Ленинград — ул. Герцена, 11; Киев — ул. Воровского, 29; Свердловск — ул. Пушкинская, 1; Горький — ул. Свердлова, 9; Ростов н/Дону — ул. Энгельса 114; Харьков — Сергиевская ул., 3. Представительство при отделении КОГИЗа РСФСР.

Заказываемое количество

БЛАНК ЗАКАЗА

КНИГА-ПОЧТОЙ СТАНДАРТГИЗА

Москва, Рыбный пер., 2, пом. 28.

Вышлите наложенным платежом по адресу:

отмеченное количество книг.

Подпись

М. П.

«_____» 1936 г.

и т. д., альбом является необходимым для работников леса, деревообрабатывающих предприятий, строительства, транспорта, связи, машиностроения, вагоно-и обзостроения, жилищного и коммунального хозяйства, лесоторговых (снабжающих и экспортных) организаций, научно-исследоват. институтов, технических специальных библиотек.

Альбом печатается на плотной меловой бумаге на одной стороне. Работу выполняет фабрика „Гознак“.

Выдет из печати и будет разослан подписчикам не позднее октября 1936 г.

Стоимость альбома 250 руб. (включая пересылку).

При подписке вносится задаток 100 руб. Остальная сумма оплачивается при доставке (наложенным платежом).

Подписка принимается Гос. издательством „Стандартгиз“, Москва, ул. Куйбышева, Рыбный пер. 2, пом. 28, и отделениями изд-ва: в Москве — Кузнецкий мост 20; Ленинграде — ул. Герцена 11; Киеве — ул. Воровского 29; Горьком — ул. Свердлова 9; Ростове на-Дону — ул. Энгельса 115; Свердловске — Пушкинская ул. 1; Харькове — Сергиевская площадь 3, а также через уполномоченных, снабженных удостоверениями.

Москва, Рыбный пер., 2, пом 28.

„СТАНДАРТГИЗ“

БЛАНК ЗАКАЗА

Просьба выслать _____ экз. альбома „Пороки древесины“ по адресу: _____

Задаток в сумме _____ руб. выслан по почте на Ваш расчетный счет № 150173 в МОК Госбанка.

Подпись

М. П.

«_____» 1936 г.