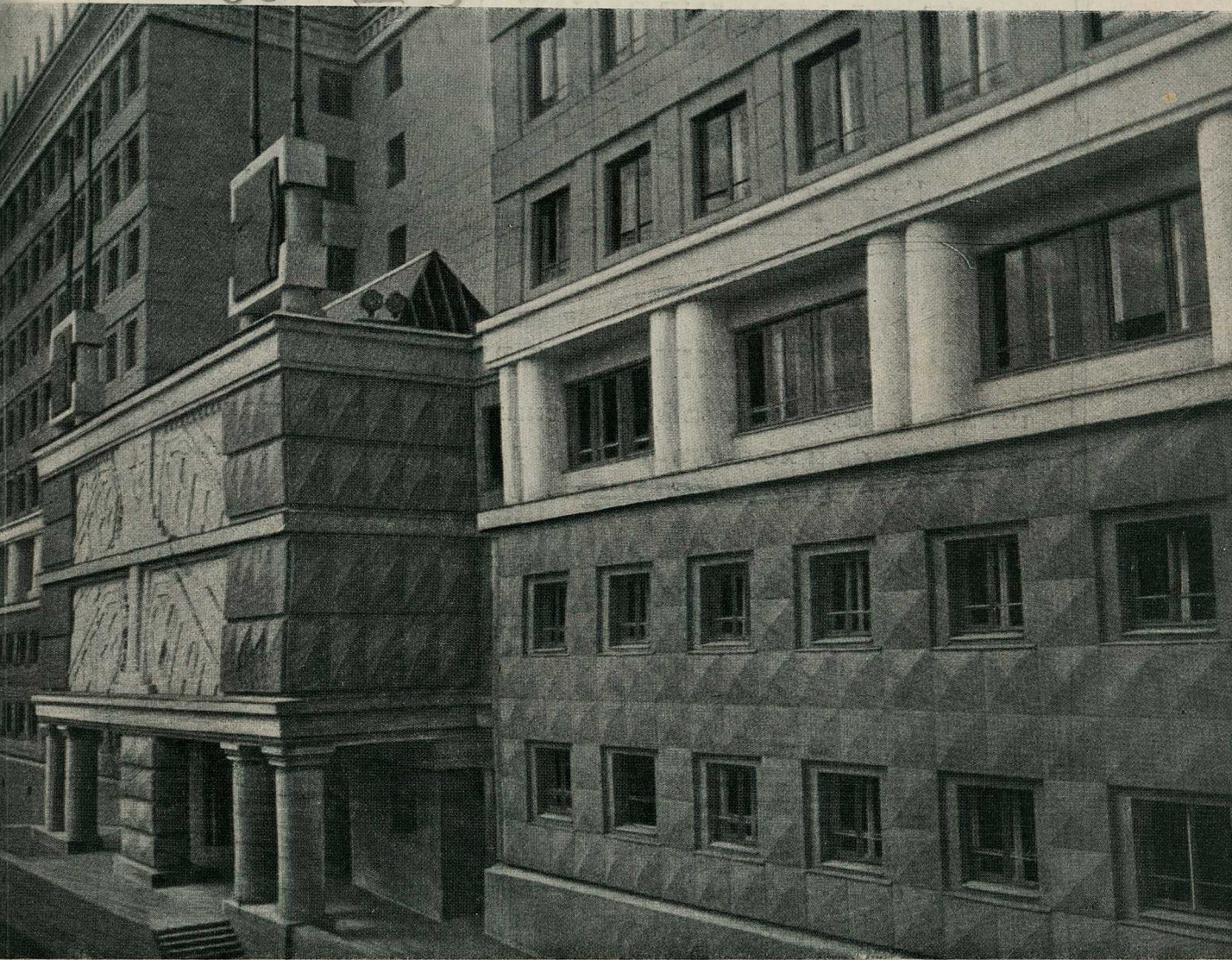


# СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

2.  
Всесоюзная  
БИБЛИОТЕКА  
ИМЕНИ  
В. И. Ленина

XX 428  
68.

XX 101  
9



Деталь дома Наркомата Обороны (первая очередь)  
Выстроен по проекту арх. Л. В. Руднева

1 9 16 3 6

ИЗДАНИЕ МОС С О В Е Т А

**НАРКОМТЯЖПРОМ — СССР**

**ВСЕСОЮЗНАЯ КОНТОРА  
ГЕОФИЗИЧЕСКИХ РАЗВЕДОК  
В.К.Г.Р.**

Москва, Каляевская, 5

Телефоны: Д-1-14-06; Д-1-96-82

**ПРИНИМАЕТ РАБОТЫ**

**на производство геофизических изысканий под промышленное и коммунальное строительство и разведку полезных ископаемых:**

1. Исследования под фундаменты инженерных и гражданских сооружений.
2. Определение водоносных зон и выделение зон минерализованных вод.
3. Определение мест притоков воды в скважинах.
4. Кароттаж (электрический) скважин, в целях уточнения литологических разрезов и корреляций.
5. Разведка и изыскание залежей местных строительных материалов.
6. Исследование сопротивлений грунтов по трассам проектируемых и существующих линий передач электрической энергии.
7. Исследования трасс проектируемых трубопроводов по определению коррозионных свойств грунта.
8. Определение зон коррозии трубопроводов, кабелей и прочих подземных металлических сооружений.
9. Исследования (окопирование и определение мощности) зон распространения вечной мерзлоты.
10. Консультация и техническая помощь по вопросам геофизических изысканий.
11. Исследования вибраций гражданских и инженерных сооружений.

# СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ



XX 428  
68  
XX 101  
9  
XIII ГОД ИЗДАНИЯ



№ 16

АВГУСТ 1936

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ МОСКОВСКОГО СОВЕТА РККВД

## Год стахановского движения

Прошел год с того знаменательного дня, когда Алексей Стаханов установил первый рекорд. Стук его отбойного молотка в ночь на 31 августа 1935 года прозвучал на весь мир. Примеру дотоле ничем неизвестного шахтера последовали тысячи и тысячи рабочих во всех отраслях народного хозяйства. Неудержимым потоком разлилось по нашей стране всенародное стахановское движение.

Индустриализация страны и новая техника; культурный подъем и коренное улучшение материального положения рабочих; внимание вождя трудящихся товарища Сталина, всей партии и советской общественности к людям, овладевающим техникой, — все это, в условиях, когда уничтожена эксплуатация человека человеком и труд стал делом чести и славы, подготовило первый рекорд Стаханова и могучий отклик на него трудящихся нашей страны.

«Стахановское движение разнеслось по всему лицу нашего Союза не постепенно, а с какой-то невиданной быстротой, как ураган... В чем тут дело? Откуда взялась такая быстрота в деле распространения стахановского движения?... Только движение, которое вполне созрело и ждет толчка для того, чтобы вырваться на волю, — только такое движение могло распространиться так быстро и нарастать, как снежный ком» (Сталин).

Стахановскому году предшествовало замечательное десятилетие, начатое XIV съездом партии, съездом индустриализации страны, в 1925 году. В это десятилетие под гениальным руководством товарища Сталина, трудящиеся Советского Союза одержали величайшие победы, которые определили собою развитие не только нашей страны, но и всего мира на целые века.

Эти исторические победы одержаны в непримиримой борьбе с троцкистами, зиновьевцами, ставшими передовым отрядом мировой контрреволюции, союзниками фашистов, агентами Гестапо. В жестокой борьбе со всеми врагами социалистической революции товарищ Сталин привел нашу страну к социализму.

Речь товарища Сталина о кадрах, произнесенная в мае 1935 года, явилась итогом этого великого и славного десятилетия. Золотые лозунги социалистического гуманизма о внимании к людям, о любовном воспитании и выращивании кадров возбудили величайший дух бодрости в народе, горячее стремление добиться новых, еще больших производственных, культурных и всяких иных успехов в социалистическом строительстве и в обороне нашей родины. И рекорд Стаханова в этой обстановке всеобщего подъема явился той «спичкой», которой «оказалось достаточно для того, чтобы все это дело развернулось в пламя» (Сталин).

Истекший год стахановского движения, несмотря на все трудности и препятствия, дал блестящие результаты. Во всех областях народного хозяйства это движение опрокинуло старые технические нормы. Уже

повсеместно установлены и успешно осваиваются новые, основанные на стахановских достижениях, значительно повышенные технические нормы.

Стахановцы нанесли сокрушительный удар рутине, косности, консерватизму, они заставили перестроиться тех ученых и инженеров, которые были склонны ссылкой на науку отстаивать отжившую свой век практику, забывая при этом, что сама наука должна повседневно проверяться новой практикой.

На новую высоту поднялось социалистическое соревнование, ибо «стахановское движение было бы невысказано без новой, высшей техники», тогда как социалистическое соревнование на первом этапе «не обязательно было связано с новой техникой» (Сталин). В совершенстве овладевшие новой техникой, сумевшие двинуть ее вперед, стахановцы тем самым указали путь, который ведет к стиранию противоположности между умственным и физическим трудом. За год стахановского движения как никогда широко развернулась техническая учеба, с огромным рвением масса рабочих различных профессий и специальностей взялась за повышение своей технической квалификации и общеобразовательной подготовки.

В свете этих итогов отчетливее видна захватывающая картина недалекого будущего нашей страны, когда вся масса рабочих по-стахановски овладеет новейшей и богатейшей техникой, которой оборудованы социалистические предприятия. Тогда наша страна вступит в новую полосу невиданного еще человечеством расцвета.

Стахановское движение подготавливает условия для перехода от социализма к высшему этапу революции — к коммунизму. В этом его великое историческое значение и именно это ярко подтверждено итогами первого года стахановского движения.

В исторической речи на I Всесоюзном совещании стахановцев товарищ Сталин глубоко раскрыл все стороны стахановского движения и тогда же предупредил, что оно имеет противников, которые «упорно цепляются за старое, не хотят двигаться вперед и систематически тормозят развертывание стахановского движения».

Истекший год оказался очень поучительным в этом отношении. Ряды стахановцев в короткий срок обильно пополнились передовыми рабочими. Уже нельзя было обеспечить высокопроизводительную работу этой армии применением отдельных разрозненных мероприятий. Нужна была коренная перестройка методов работы и руководства, которая только и могла дать условия для продуктивной работы тысяч стахановцев, для дальнейшего роста стахановского движения. Именно в этот период стахановское движение натолкнулось, с одной стороны, на упорное сопротивление консервативных элементов среди директоров, хозяйственников

и инженеров, а с другой стороны, на неумение ряда хозяйственников и инженеров при всем их глубоком сочувствии к стахановцам, организовать работу по-новому. Вот почему в начале этого года стахановское движение на отдельных участках приостановилось, а кой-где даже пошло на убыль. И только своевременно нанесенный удар по противникам движения, отстранение от руководства предприятиями людей, оказавшихся неспособными обеспечить успех стахановского движения, создал условия для дальнейшего его роста. Особенно после июньского пленума Совета при Наркоме тяжелой промышленности повсеместно усилилась борьба за освоение и перевыполнение новых норм. Ряды стахановцев вновь стали быстро пополняться. Начался новый подъем этого замечательного движения.

Так было в тяжелой промышленности. Так было и в других областях народного хозяйства. Но надо признать, что значительно хуже было и остается положение дел с развертыванием стахановского движения среди строителей, в частности среди московских строительных рабочих.

Вместе со всем рабочим классом московские строители горячо откликнулись на рекорд Алексея Стаханова. Они выдвинули из своей среды не мало людей, по-большевистски овладевших техникой своего дела. Имена их хорошо известны всей стране. Это орденосцы-строители Орлов, Самарин, Жмурин, Пацевич, Малышев, Черных, Жаров, Федоров и др. Это десятки таких стахановцев, как Ширков, Крутов, Березовский, Антонов и другие. Но тогда же, в самом начале стахановского движения, уже отчетливо обозначилось отставание строителей от других отрядов рабочего класса. К сожалению, этот крупнейший недостаток существует и поныне.

В самом деле, разве не факт, что многие руководители строек и трестов в течение чрезмерно длительного срока (а кой-где и по сие время) бюрократически ограничивали работу стахановцев так называемыми «пробами», вместо того чтобы своевременно обеспечить им переход от проб к повседневным стахановским нормам производительности труда! В конечном итоге, это топтание на месте приводило на отдельных стройках к ликвидации первых ростков стахановского движения, тормозило его рост.

Разве не факт, что еще и теперь на многих стройках стахановцы, направляющие все мысли и старания на то, чтобы каждую секунду своего труда использовать с предельной продуктивностью, вынуждены по вине безруких, неповоротливых начальников, прорабов, хозяйственников простаивать многие часы!

Наконец, большое опоздание с окончанием школьного строительства, особенно неудовлетворительное состояние строительства жилых домов, больницы, детских яслей и родильных домов свидетельствует о том, что кустарщина, рутинная, антимеханизаторские настроения все еще господствуют среди части руководителей строек, что развитию стахановского движения еще не уделяется должного внимания.

Других причин нет. Московские стройки достаточно обеспечены механизмами. Все дело в людях, в руководителях и организаторах строительства, в их умении перестроить всю свою деятельность и деятельность подчиненных им людей и организаций применительно к требованиям стахановского движения. Чтобы убедиться в этом, достаточно сопоставить итоги и опыт школьного строительства двух, взятых на выдержку районов Москвы: Москворецкого и Октябрьского. Первый строил двенадцать школ, второй только восемь. Первый все школы построил своевременно, и 13 275 детей 1 сентября хорошо, нормально начали учебный год в просторных, светлых классах новых школ. Иначе обстояло дело в Октябрьском районе. К началу учебного года была сдана только одна школа. В трех школах дети вынуждены были длительный срок заниматься в условиях крайне неблагоприятных. Здесь продолжались строительные работы. Остальные школы стали доступны для учащихся много позже первого сентября.

В чем причины такой разницы в итогах выполнения ответственного задания партии и правительства?

Только и исключительно в методах работы и руководства. В то время как на школьных стройках в Москворецком районе люди отказались от кабинетного руководства, настойчиво и конкретно боролись за план, за четкую организацию, за твердый график,—на стройках Октябрьского района не было делового плана работ на каждый день, график оказался безнадежно сломанным. В то время как в Москворецком районе тщательно изучали лучший опыт не только своих строек, но и строек соседних районов, всякое новшество живо подхватывали и насаждали на всех своих строительных площадках, имена лучших стахановцев окружали почетом, а их опыт организовано делали достоянием массы строительных рабочих, в Октябрьском районе некоторые горе-начальники строек, как, например, тов. Жарков, не переставали скулиить о недостатке рабочих и строительных материалов, не замечая истинных причин своих провалов — поразительной нераспорядительности, бесплодных споров, суевливости, которые влекли за собою бесконечные простои и ненужные сверхурочные работы.

Можно ли всерьез говорить при таком положении дела о развертывании стахановского движения среди строительных рабочих Октябрьского района?! Между тем, не только руководители строек этого района так позорно обанкротились. Мало чем отличаются от них руководители многих строек Пролетарского, Фрунзенского, Советского и некоторых других районов.

Большая доля ответственности за это падает на Строительное управление Моссовета, которое недостаточно оперативно руководило строительными трестами, не проявило большевистской настойчивости в борьбе за развитие стахановского движения, за преодоление элементов косности, консерватизма, антимеханизаторских настроений. В этом отношении Строительному управлению свойственны те же серьезные недостатки, которые, к сожалению, еще свойственны многим строительным трестам.

Постановление Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) об улучшении строительного дела и об удешевлении строительства от 11 февраля 1936 года открыло грандиозные возможности для быстрого развертывания стахановского движения среди строителей. Рабочие горячо откликнулись на это постановление, выдвинув новую плеяду блестящих стахановцев, каменщиков, штукатуров, плотников, маляров, паркетчиков и т. д. Однако, плохая организация работ, слабость работы по воспитанию кадров, в частности недопустимое забвение работы с ударниками — этим мощным резервом стахановского движения, медленное внедрение механизмов и индустриальных методов на строительстве тормозили и тормозят развитие стахановского движения. Рекорды лучших стахановцев по сие время не нашли должного распространения.

Теперь, в связи с окончанием первого года стахановского движения и в связи с приближением VIII чрезвычайного съезда советов, на котором будет обсуждаться и приниматься сталинский проект Конституции, во всей стране поднялась новая могучая волна стахановского движения. И строительные рабочие вновь и вновь демонстрируют свою готовность покончить с отставанием в развертывании стахановского движения в своих рядах. На стройках Москвы ширится и растет движение двухсотников и трехсотников-стахановцев, выполняющих новые нормы на 200—300 процентов. Инженерно-технические работники и хозяйственники, партийные и профсоюзные организации обязаны возглавить новый подъем стахановского движения среди строительных рабочих. Они обязаны извлечь все необходимые уроки из прошлого.

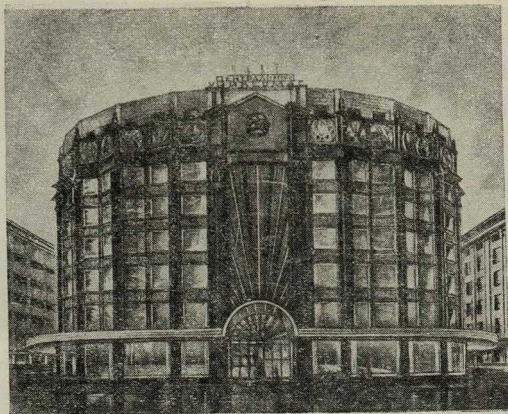
Прошел первый год стахановского движения. Вперед — конец стахановского 1936 года. Московские строители — инженеры, архитекторы, хозяйственники, рабочие — напрягут все силы, чтобы достойно окончить этот славный год и тем самым обеспечат решающее условие для успешного выполнения программы сталинской реконструкции Москвы в 1937 году.

# Проекты новых универмагов

Проблема проектирования и строительства крупных многоэтажных универмагов приобретает для столицы Советского Союза актуальное значение.

Проектирование новых типов универмагов ставит перед архитектором сложную задачу по созданию ответственных сооружений, которые бы в достаточной мере удовлетворяли своему функциональному назначению. Не в пример западно-европейской практике, проектирование универмагов в советской столице должно разрешить не только задачу предоставления максимума удобств покупателю, но также организации вполне удобного рабочего места для продавца и наиболее благоприятных условий его бытового обслуживания.

Не менее важная и ответственная задача стоит перед архитектором и в вопросе создания высокохудожественного внешнего образа универмага. Фасад торгового предприятия несомненно должен носить деловой характер, однако не менее очевидно, что стандартный тип торгового



Проект универмага на Комсомольской пл.  
Перспектива  
Автор проекта арх. Кравец

дома на Западе не отвечает нашим требованиям. Архитектор обязан учесть как ансамблевую застройку реконструируемой столицы и опорные архитектурные монументы на важнейших точках крупных магистралей и площадей, так и необходимость отражения в формах сооружения его социалистического содержания.

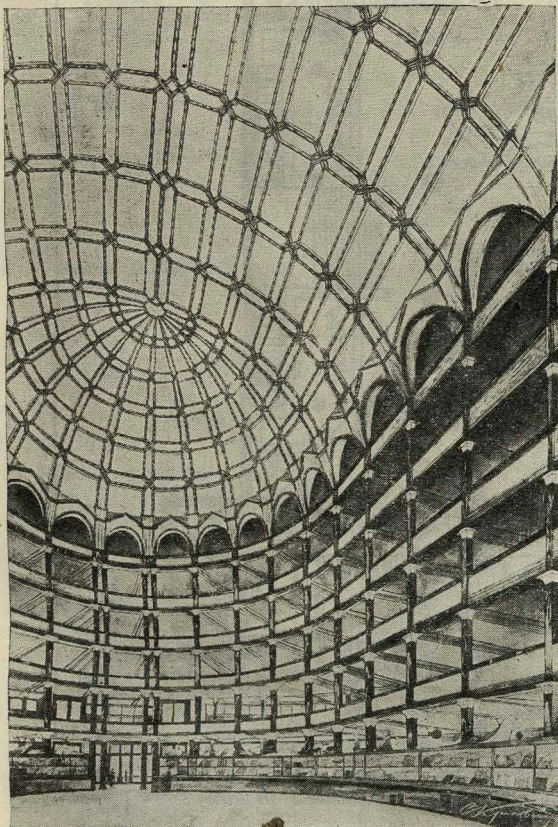
В свете этих задач мы приступаем к разбору материалов по проектированию универмагов на Комсомольской и Киевской площадях.

Три группы авторов работали над проектом универмага на участке Комсомольской площади: проектная мастерская Метропроекта в лице архитекторов Кравца и Напельбаума, мастерская Союзгипровноторга (арх. Буров и Емельянов) и 7-я архитектурно-планировочная мастерская (арх. Варенцов).

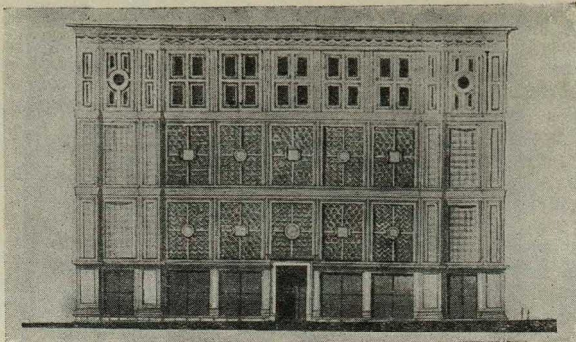
Проекты универмага на площади Киевского вокзала представили: 8-я планировочная мастерская Моссовета в лице архитектора Мешкова и две группы проектного отдела стройтреста Ленгорвноторга в лице архитекторов Рубанчика и Котонина.

Архитектор Кравец запроектировал генплан участка подковообразной формы с тем, чтобы здание выходило торцом на расширяемую в будущем Комсомольскую площадь. Торец здания рассчитан на видимость с Русаковской улицы. При этом автор проекта позволил себе несколько отойти от точного габарита красных линий и решил придать зданию совершенно самостоятельный геометрический рисунок из тех соображений, чтобы на монументальности здания не отражались тупые и острые углы. С планировочной и технологической стороны это дает большие преимущества, способствуя безотказной циркуляции публики.

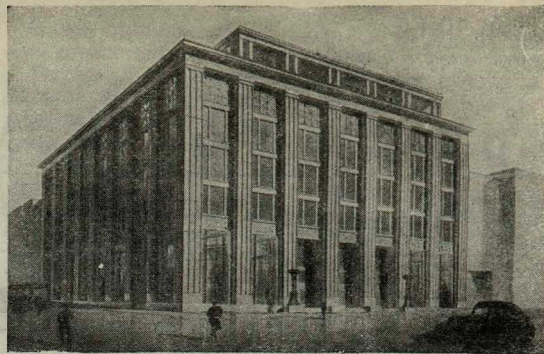
Судя по представленному ситуационному плану, здание универмага занимает до 90% предоставляемого участка. Эта чрезмерная застройка участка вызывает тем большие сомнения, что по границе с соседом запроектирован узкий дворик, имеющий в поперечном сечении отношение свыше 1 : 3, при высоте 3. В случае застройки соседнего участка, этот дворик, необходимый для универмага из хозяйственных и световых соображений, окажется в явно антигигиенических условиях освещенности и проветриваемости.



Интерьер



Проект универмага на Комсомольской пл.  
Фасад.  
Автор проекта арх. А. К. Буров

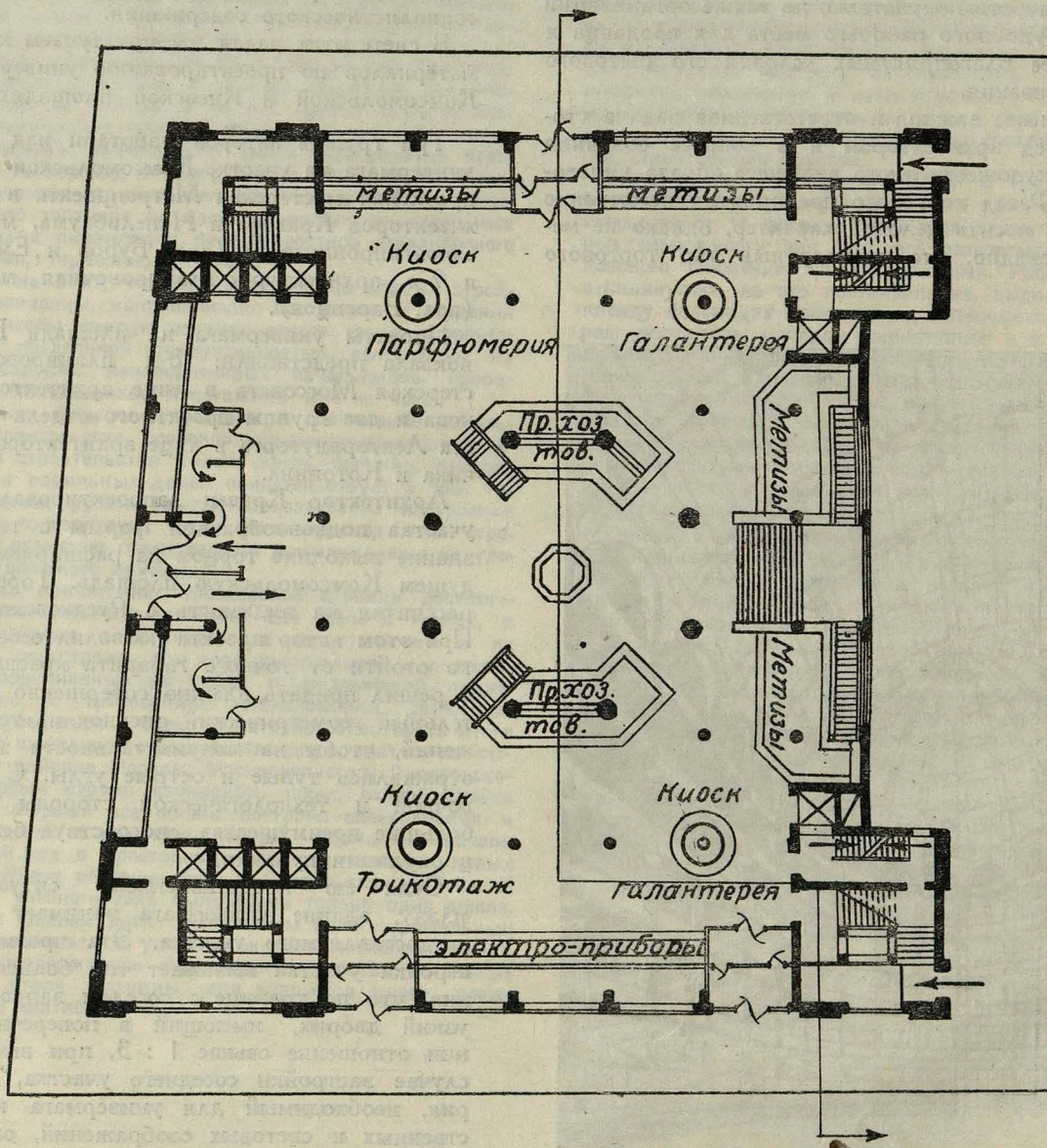


Проект универмага на Комсомольской пл.  
Перспектива  
Автор проекта арх. Варенцов

Весьма спорен избранный автором прием оформления здания со стороны площади по полукругности. Будучи приемлемым при равноценности Домниковской и Ново-Кировской улиц, он в данных условиях незаконномерен. Основной является Ново-Кировская улица, а ограничивающие улицу углы кварталов располо-

жены весьма случайно и требуют не клина, выходящего на площадь, а прежде всего, здания, способного держать и оформлять часть одной из сторон площади.

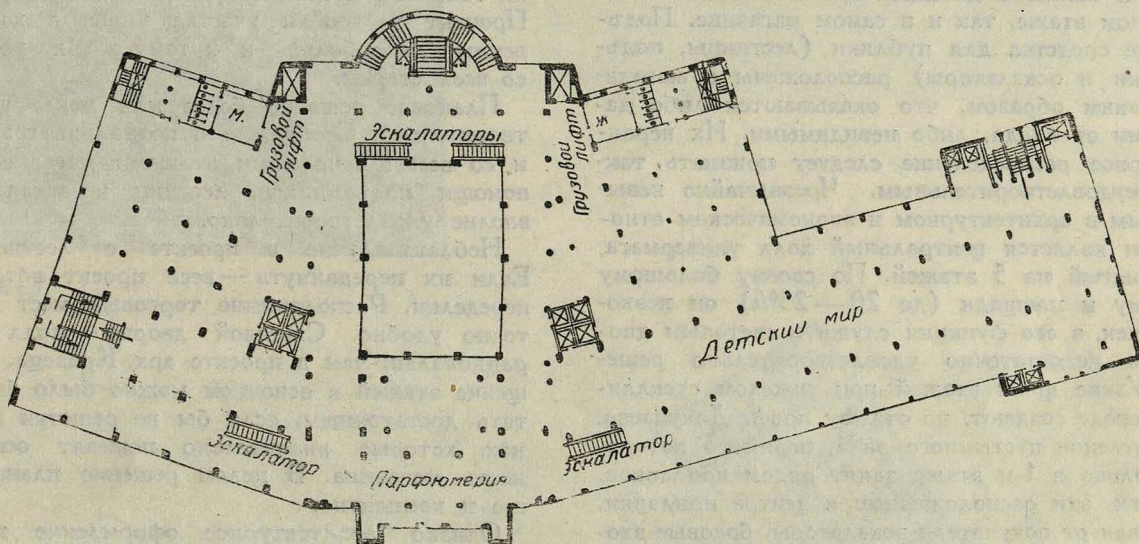
Здание универмага согласно проекту состоит из 5 торговых этажей и 2 этажей административно-хозяйственного назначения. График дви-



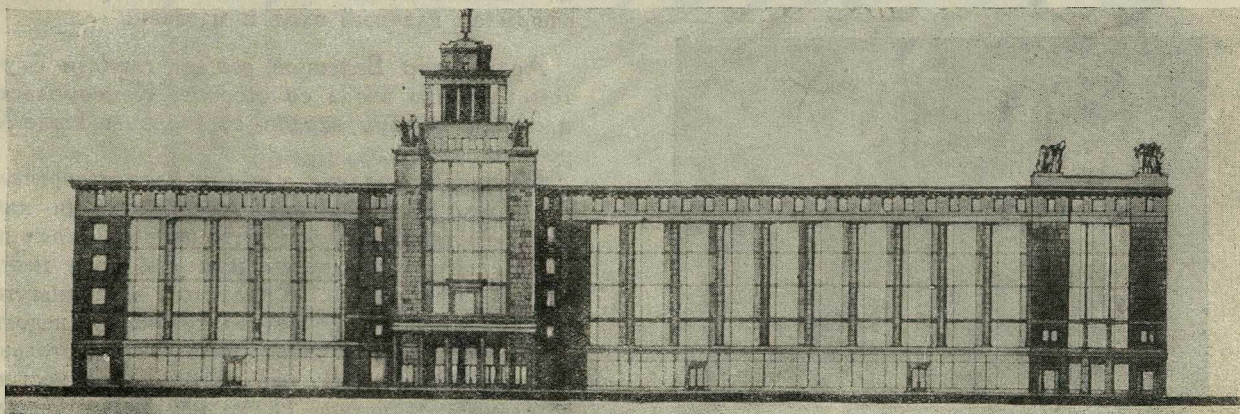
Проект универмага на Комсомольской пл. План первого этажа.  
Автор проекта арх. А. К. Буров



Проект универмага на Киевской пл. Перспектива  
 Автор проекта арх. А. И. Мешков



План второго этажа



Фасад

жения запроектирован одним центральным входом на главной оси, по двум прилегающим к площади улицам запроектировано два дополнительных входа. Для передвижения покупателей по этажам предусмотрено два эскалатора. Товары транспортируются по вертикали лифтами. Обслуживающие и бытовые помещения запроектированы в подвале.

Простое по своему начертанию решение плана здания имеет ряд дефектов и нарушений строительных правил. Так, например, в подвальном этаже (очень низком, 3 м) расположение лестниц — неудовлетворительно, а их количество явно недостаточно. Расположение здесь темных помещений-раздевалок, отделенных темным коридором от помещений спецодежды и душевых, удаленных в свою очередь от умывальных и уборных, а также бессистемное перемешивание этих помещений с помещениями отопления, аппаратных и аккумуляторной — неудовлетворительно. Лифты, служащие одновременно как для загрузки склада, так и для снабжения отделений товаром, будучи расположены в конце здания, не обеспечат нормального обслуживания. Товар будет неминуемо совершать ряд ненужных и излишне длинных пробегов как в подвальном этаже, так и в самом магазине. Подъемные средства для публики (лестницы, подъемники и эскалаторы) расположены в магазине таким образом, что оказываются либо далекими от входа, либо невидимыми. Их неравномерное распределение следует признать также неудовлетворительным. Чрезвычайно невыгодным в архитектурном и экономическом отношении является центральный холл универмага, раскрытый на 5 этажей. По своему большому объему и площади (до 20—25%) он неэкономичен, а его функция служить световым двориком недостаточно удовлетворительно решена. Узкие щели этажей при тяжелом стеклянном своде создают, по отзыву проф. Докучаева, впечатление пустынного зала, периметр которого только в 1-м этаже занят рядом прилавков. Кстати, эти расположенные в центре прилавки, скрывая от покупателя эскалаторы, боковые входы и другие отделения первого этажа, могут лишь дезориентировать его. Прогрессивно изменяющаяся высота первых пяти этажей универмагов (от 5 до 3,70 м.) создает затруднения как в отношении устройства лестниц, так и в вопросе освещения верхних этажей. Совершенно неудовлетворительно обслужены лестницами 6

и 8 этажи. Их положение нарушает строительные и пожарные нормы. Освещенность этих этажей — недостаточна. Решение клуба — схематично. Решение верхнего обостренного со всех сторон светового фонаря создает ряд затруднений в случае ремонта и очистки крыши от снега и мусора.

Внешнее оформление типично для универмага, но не найденные пропорции и детали здания и его модернизированный стиль вряд ли могут быть признаны подходящими для оформления одной из главных площадей столицы. Мы живем в эпоху социалистического реализма, когда должны вырабатываться четкие и ясные формы, не запутанные какими-то привкусами. Здесь же предлагается никому непонятное лучеобразное сияние. Обращает на себя внимание разорванность центра фасада с лучами из стекла над главным входом. Этот декоративный прием ослабляет стройность объема здания и воспринимается как несерьезный рекламный эффект. Проект безусловно требует большой переработки как в плановом, так и в архитектурном отношении.

Проект архитектора Бурова в части застройки генплана несколько удачнее чем у Кравеца. Процент застройки участка ниже, а хозяйственный двор больше и к тому же не застроен со всех сторон.

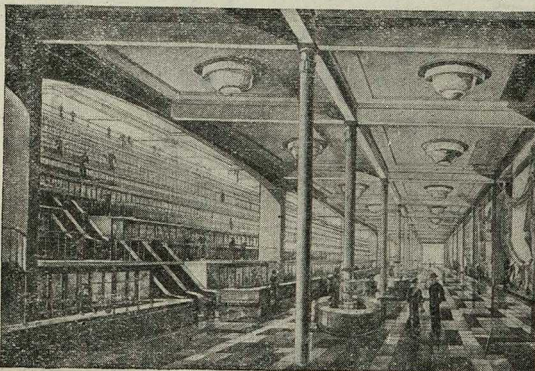
Плановое решение более или менее удовлетворительно. Сообщение с подвальным этажом и со всеми основными этажами магазина при помощи подъемников, лестниц и эскалаторов вполне удовлетворительно.

Неблагополучно в проекте с лестницами. Если их передвинуть — весь проект потребует переделки. Расположение торговых мест достаточно удобно. Световой дворик — холл более рационален, чем в проекте арх. Кравеца. Освещение этажей в основном можно было бы считать достаточным, если бы не решетки на окнах, которые значительно понизят освещенность магазина. В целом решение плана просто и компактно.

Однако архитектурное оформление здания неприемлемо. Фасад и общий объем выдержаны в характере флорентийского ренессанса, хорошем по членениям и пропорциям. Но его излишне мрачный тяжеловесный и замкнутый характер мало типичен для современного, а тем более для советского универмага. Четыре пояса здания делают его и без того солидный объем немасштабным. Несколько нерешительно оформлен главный вход в магазин.

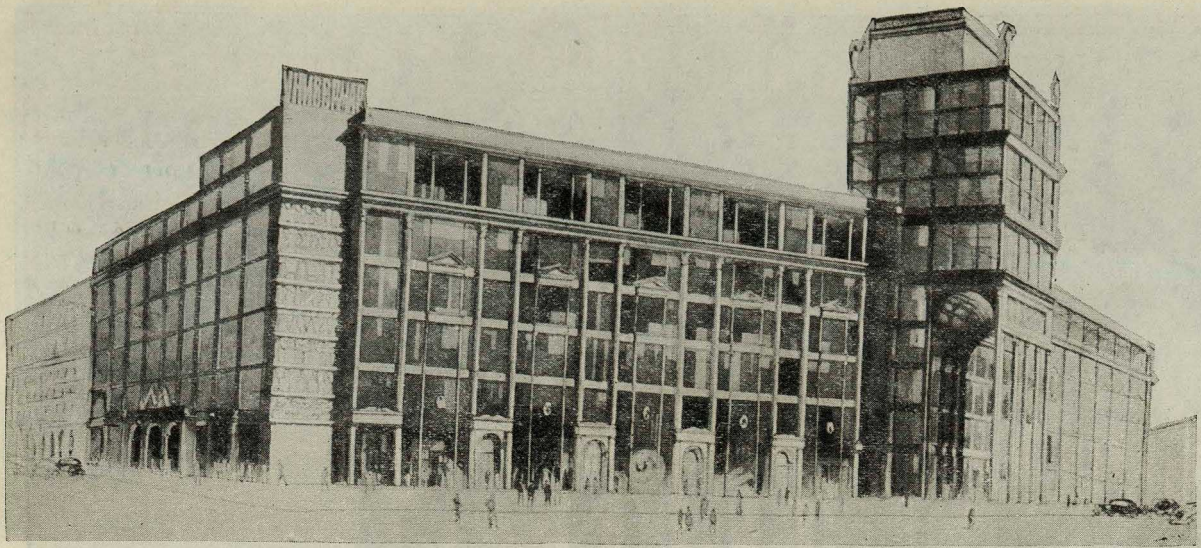
Архитектор Варенцов решает генплан с учетом главного входа со стороны Комсомольской площади и двух входов со стороны Ново-Киевской улицы.

Плакировка здания в общем удовлетворительна. Плохо смонтированы лестницы. Они находятся настолько глубоко, что попасть через них в отдельные помещения и к рабочим местам чрезвычайно трудно. Эскалаторы устроены также неудобно. Неудовлетворительны и недостаточны по площади санитарные узлы. Котельная так запроектирована, что в ней не разместиться котельное хозяйство. Также неудовлетворительно решено складское хозяйство. Грузовой подъемник расположен недостаточно удобно по от-

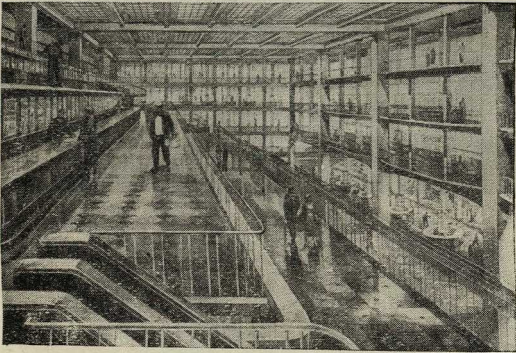


6 Проект универмага на Киевской площади. Интерьер. Автор проекта арх. А. И. Мешков

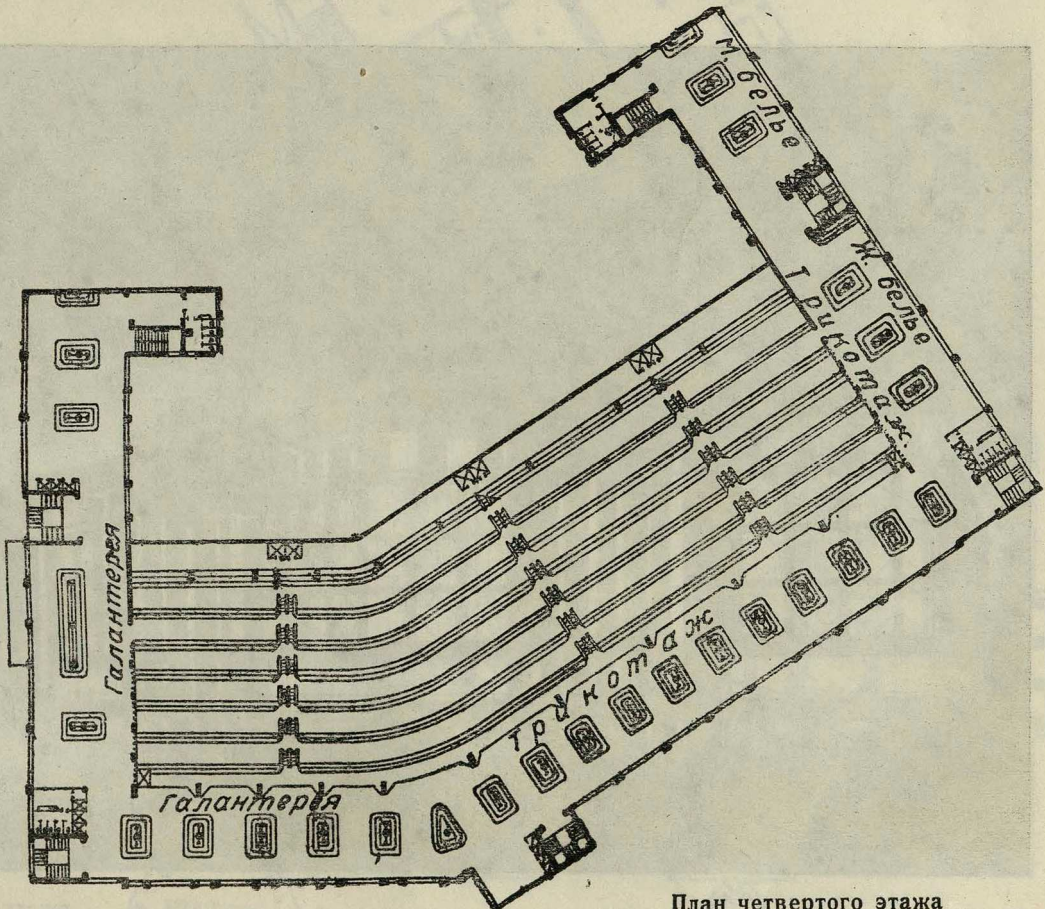




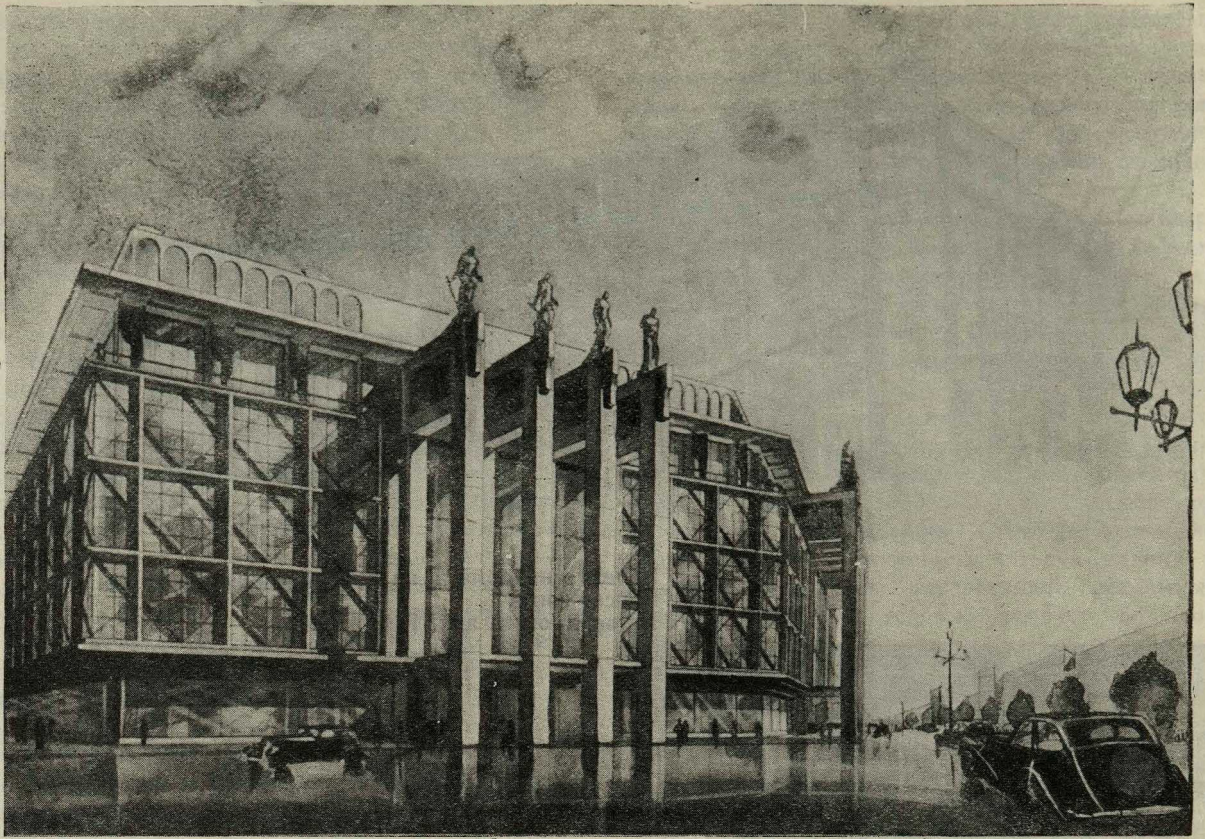
Проект универмага на Киевской площади.  
Перспектива.  
Автор проекта арх. Рубанчик



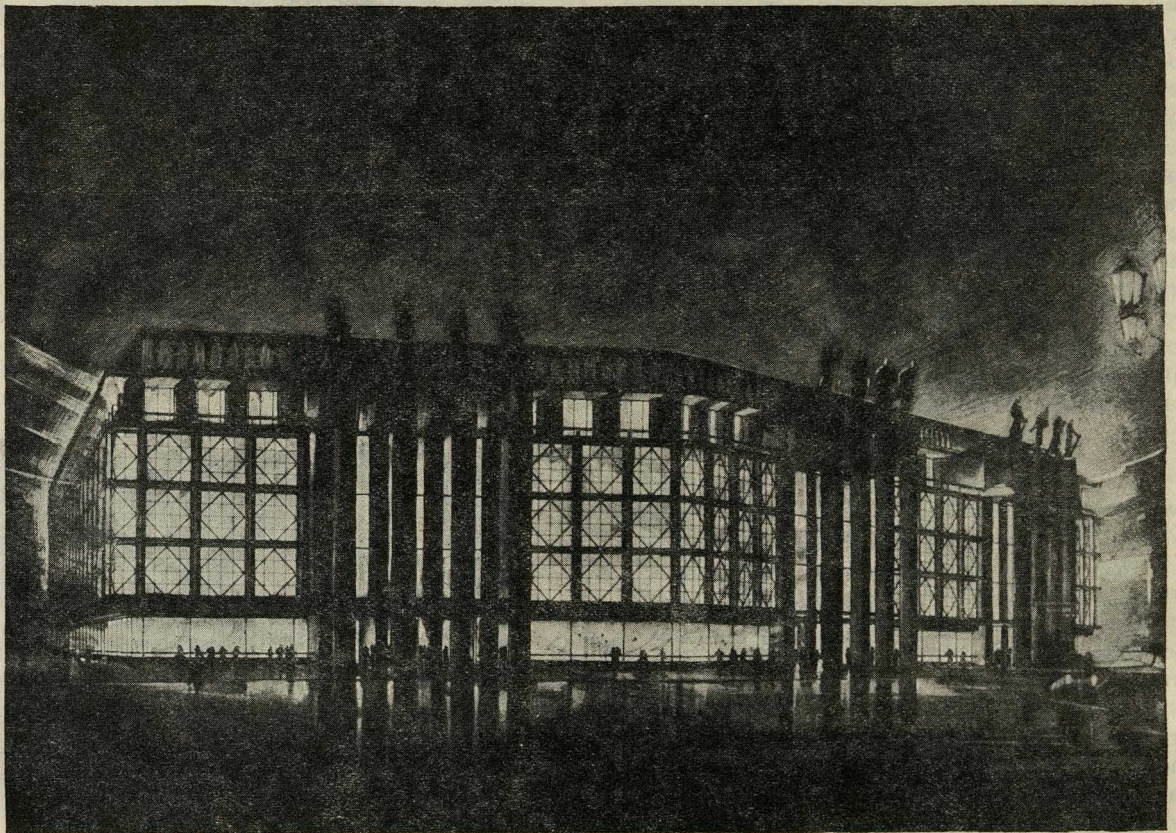
Интерьер



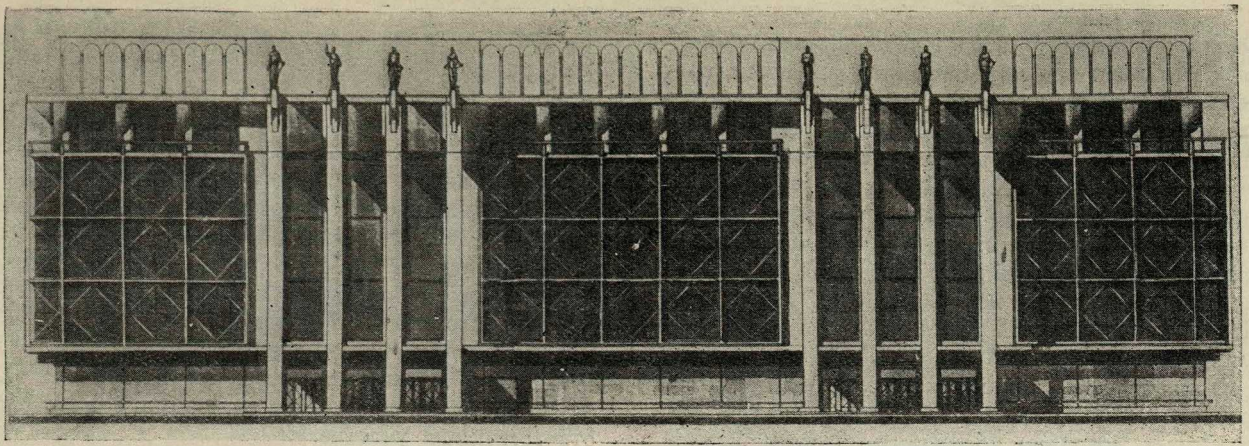
План четвертого этажа



Проект универмага на Киевской площади. Перспектива  
Автор проекта арх. Катонин



Перспектива при вечернем освещении



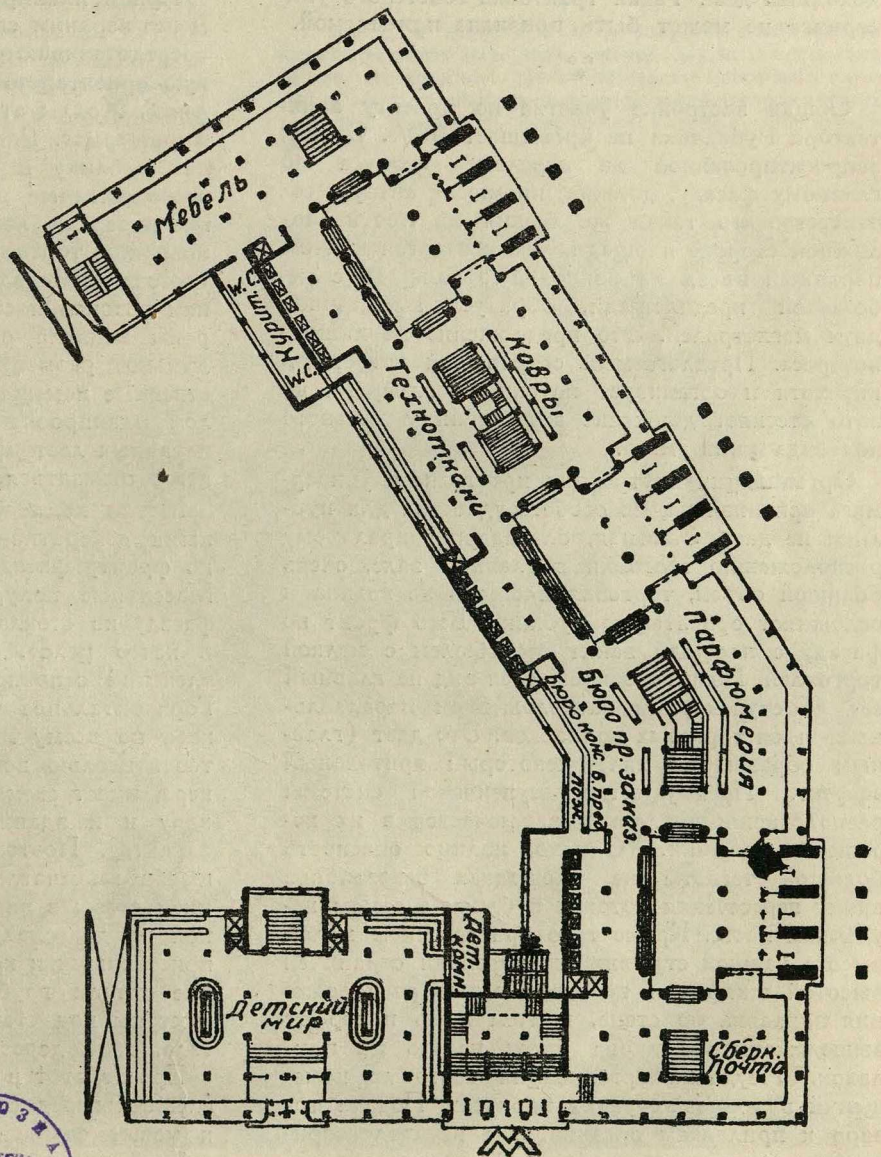
Фасад

ношению к складу. Холл и лестницы для публики, а также эскалаторы размещены неудовлетворительно. На 5-й этаж публика может попасть только через эскалатор, а лестниц нет.

Автор решает здание одним крупным ордером на площади. Прием в достаточной мере банальный и надоевший. Здание находится на ответственном участке большой многолюдной пло-

щади и должно быть обработано живописнее и интереснее.

Арх. А. И. Мешков придает участку на площади Киевского вокзала вид треугольника. И эта треугольная площадь обуславливает композицию всего здания. Тем не менее общая планировка участка решена недостаточно верно.



План первого этажа



Около здания находится Киевский вокзал, имеющий жалкий вид по сравнению с зданием универмага. На биссектрисе двух пересекающихся углов поставлена башня. В итоге один тупой угол дробится на два тупых угла и в результате получается недостаточная четкость композиции. Правильнее было бы акцентировать башню либо по отношению к главному фасаду, либо в другом направлении. Вообще здание должно быть лимитировано вокзалом, всей площадью. Постановка башни на биссектрисе путает весь план площади.

Главная часть здания кажется грузной, она требует значительного облегчения. Внутренний зал имеет довольно правильную форму, неплохо организовано рабочее место продавцов. Внутри здания во многих местах недостаточно освещение. Удовлетворительно решены входы, лестницы, эскалаторы. Недостатком планового решения нужно считать отсутствие лестниц, ведущих во двор к складам. Неудачно поставлен грузовой подъемник, причем чтобы в него попасть нужно прежде спуститься в подвал. Неудовлетворительно (в полукруглом помещении) решена котельная, неудобен мебельный отдел.

Внешнее архитектурное оформление решено трафаретно, шаблонно и напоминает типичный доходный дом. Такая трактовка советского универмага не может быть признана приемлемой.

\*\*

Общая застройка участка по проекту архитектора Рубанчика не превышает 60%. Башне, запроектированной на переломе корпуса по главному фасаду, должна, по мысли автора, соответствовать такая же башня на противоположной стороне площади, чем создается как бы парадный въезд на вокзальную площадь с небольшой предплощадью, образуемой слиянием двух магистралей. Это предложение не лишено интереса. Предлагаемый остров для автостоянки, хотя и организует потоки на площади, но зато стесняет движение автомашин у главного подъезда универмага.

Организация внутренних пространств универмага оригинальна, но особого удобства для публики не дает. Закимая, благодаря спиральному расположению торговли в главном зале, очень большой объем, торговая площадь не велика и осложняет ориентацию публики. Весь фронт по фасаду с площади занят вестибюлем с мелкой торговлей. Из него открывается вид на главный зал со ступенчатым расположением параллельных рядов торговых прилавков. Это дает (главным образом из зал) некоторый зрительный эффект. Преимущество ступенчатой системы расположения прилавков заключается в их хорошем освещении. Однако, налицо опасность большой тесноты на площадках эскалаторов ввиду пересечения потоков публики в самом неудачном месте. Кроме того при слишком малой высоте каждой ступени тип торговли ограничен высотой шкафов и необходимостью расположения прилавка по стене, причем пыль и сор от вышележащего балкона будет падать на прилавки. Неудачна организация торговых помещений в торцовых узких корпусах. Подача товара к прилавкам организована неудовлетворительно, так как при островной системе прилав-

ка два лифта не смогут его обслужить. В целом планировка не обеспечивает удобной торговли и не дает экономии в кубатуре.

Внешнее и объемное оформление чисто конструктивистское. Башня объемно организует центр фасада и скрадывает его перелом, но корбочный характер оформления и тоненькие колонны — непривлекательны. Сама башня скопанована также слабо. Верх ее объемно тяжел и неорганично покоится на опорах. Арка на тоненьких столбиках производит впечатление чисто декоративного «украшения».

В целом проект не разрешает полностью задачи хорошего советского универмага на столь ответственном участке.

\*\*

Проект архитектора Котонина решает генплан участка просторно и с удобным внутренним двором. Наличие нескольких громоздких подъездов в архитектурном отношении очень беспокойно. Вызывает сомнение глубокий тупиковый карман на противоположной к вокзалу стороне площади. Архитектурное оформление здания универмага создает масштаб, с которым трудно увязать как вокзал, так и позднейшую застройку площади.

Прием планировки тремя высокими, освещаемыми верхним светом, холлами, вокруг которых сосредотачиваются торговые площади, дает четкую ориентацию и достаточно парадное впечатление. Холлы открываются сразу же при входе в универмаг. Ряд патер-ностеров направляет из них публику в верхние этажи. Приемлемы и расположенные по бокам патер-ностеров широкие парадные лестницы. Однако, они отнимают половину торговой площади и даже в самой торговой площади создают узкие места по линии потоков посетителей. Очень удачно со стороны вокзала размещен детский сектор. Продумано размещены группы торговли и общественные помещения (сберкассы и т. п.). В целом планировка интересна, но чересчур много парадных лестниц. От некоторых из них можно легко отказаться.

Мотив композиции главного фасада громадными декоративными устоями на разноманном по фронту фасаде очень беспокоен и назойлив. Массивные полурамы торцов, прилепленные к фасаду из стекла, органически не увязываются в нечто целое. Пропорции как устоев, так и членений основного массива стен не выисканы. Горизонтальное членение в виде ленточного эркера по всему протяжению фасада, подчеркнутые консолю зонта карниза над балконом эркера, имеет схематичный, не масштабный к вокзалу и к зданиям обычного городского типа характер. Поэтому получается грубое не масштабное впечатление, усугубляющееся оформлением стены в виде гигантской клетки, наложенной на диагональную сетку. Порталы кажутся приставными и крайне примитивными по форме. Все детали грубы, особенно не архитектурны выступы под статуями на торцах полурам портала, типа деревянных кронштейнов.

Проект этот в целом также не решает поставленных перед современным универмагом задач и может служить лишь материалом для дальнейшей проработки.

# Архитектурное оформление магазинов Москвы

Реконструкция Москвы и связанные с нею вопросы благоустройства и архитектурного оформления улиц вызывают необходимость как во внешнем, так и во внутреннем оформлении магазинов нашей торговой сети.

Установки МК ВКП(б) и Моссовета о культурной торговле, о художественном оформлении магазинов и огромная важность этого вопроса заставляет архитекторов поставить сейчас перед собой большую задачу наилучшего решения внутреннего и внешнего оформления торговых помещений. Забота о покупателе и о продавце требует хорошо продуманной в технологическом отношении внутренней планировки магазинов.

Архитектурная общественность Москвы еще не осознала того, что этот фронт работы требует большого внимания и что поставленная перед нами задача в этой области должна быть разрешена наилучшим образом в самый кратчайший срок.

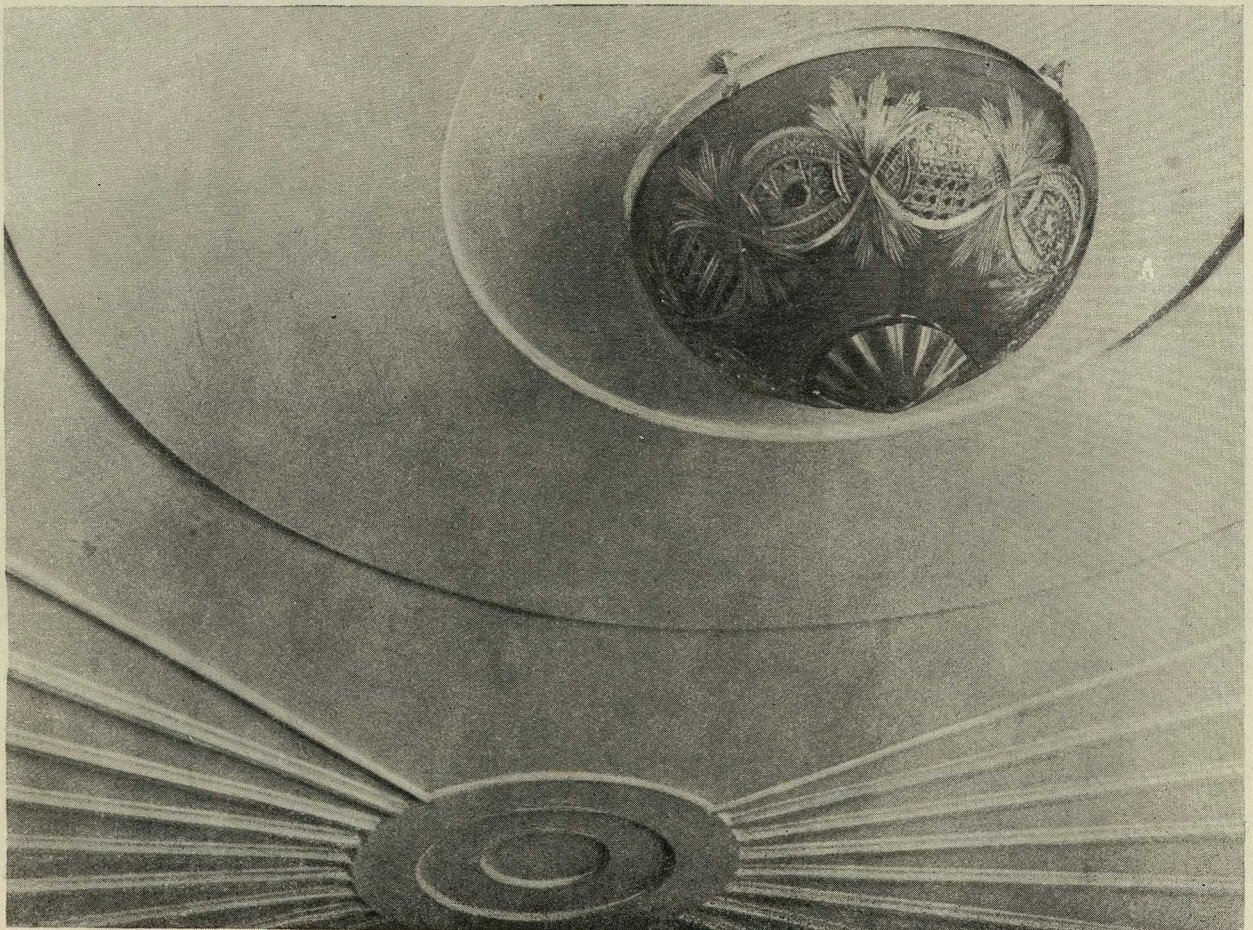
Большие средства, отпускаемые на оформление магазинчиков, позволяют решать их архитектуру гораздо лучше, чем это делалось до настоящего времени. Если бы был организован конкурс уже осуществленных в Москве проектов оформления магазинов с тем, чтобы выделить из них лучшие, то мы убедились бы, что образцо-

вые архитектурные решения торговых предприятий насчитываются буквально единицами\*.

Для большинства магазинов характерно не только плохое качество архитектуры, но и плохое качество строительных работ, что в основном объясняется спешкой, являющейся неизменным спутником строительства торговых помещений. Магазины, как правило, строятся «эскизно».

Рассмотрим отдельные объекты магазинов, оформленных в последнее время, не вдаваясь в данной статье в глубокий анализ архитектурных качеств их оформления, а отметив лишь основное, что предопределяет их архитектурный облик. Магазин санитарии и гигиены на ул. Горького отличается как по оборудованию, так и по оформлению большой модернизованностью. Всем известная шаровая арматура, примененная и в этом магазине, решена неудовлетворительно. Имеющиеся достоинства в архитектурном оформлении деталей пропадают из-за напыщенности и надуманности всей архитектуры магазина.

\* Автор статьи предлагает заинтересованным организациям устроить подобный конкурс для подытоживания опыта, накопленного при строительстве московских магазинов с тем, чтобы путем премирования авторов лучших проектов обеспечить повышение качества оформления магазинов.



Деталь оформления магазина хрустали на ул. Горького

Перейдем к магазину хрустальных изделий на ул. Горького. Прежде всего нужно отметить модернизованный рисунок потолка. Наивная арматура сделана из хрустальных вазочек, входящих в ассортимент товаров, которыми торгует магазин. Это решение совершенно неархитектурно. Применение объектов торговли в архитектуре — прием несомненно антихудожественный. В связи в этом вспоминается арматура в фруктовом магазине в виде кисти винограда. Кресла магазина скверной работы, обиты плохой материей. Ручки уже отломались и мебель производит жалкое впечатление. Колонны, обработанные деревянной рамкой, затянуты материей — сочетание дешевой легкой материи с деревом в данном случае совершенно неудачно.

Однако, в оформлении этого магазина имеются и положительные моменты. Удачны профили карнизов оборудования и расколеровка. Архитектору при внутреннем оформлении подчас мешают некоторые независимые от него причины, которые могут испортить его первоначальный замысел. Я имею в виду отсутствие разнообразного ассортимента отделочных материалов и некоторые с художественной стороны необоснованные требования заказчика.

Архитектура книжного магазина МОГИЗа на ул. Горького положительнее архитектуры разо-

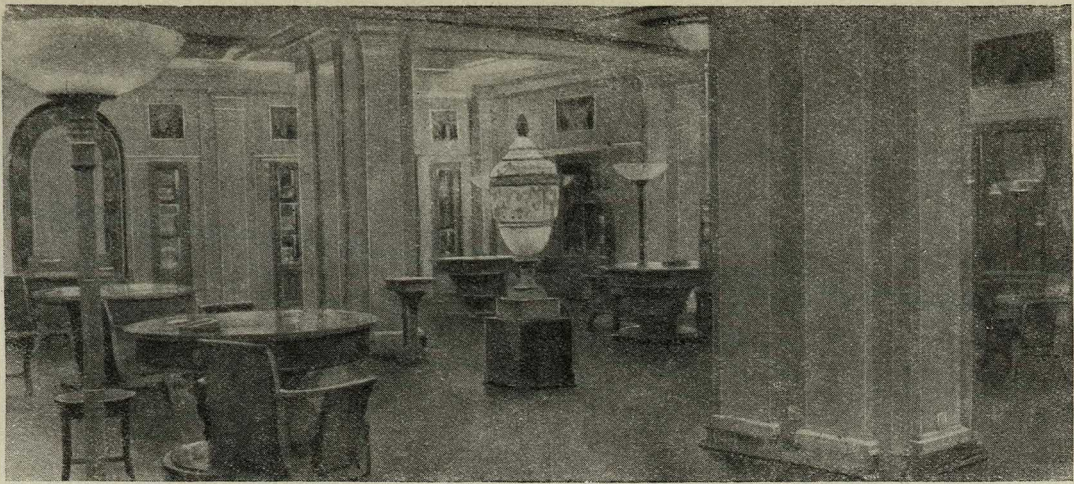
бранных торговых помещений. Жаль только, что автор оформления ввел голубую расцветку на стенах этого магазина, где все остальные тона имеют теплый, приятный коричневый колер. Автору больше удалось оформление последних комнат за исключением немасштабных надписей, поставленных на плоскости шкафов. Примечательный верхний свет в данном случае (светящийся потолок) не производит того эффекта верхнего света, который мы обычно имеем при этом приеме.

При осмотре кондитерского магазина на Маросейке легко установить, что на этот магазин затрачены большие средства (вплоть до естественного мрамора для облицовки стен, карельской березы для оборудования), но автор оформления мало что извлек из этих высококачественных материалов.

Арматура, висящая на подвязках узелком цепочках, имеет разную длину и висит косо. Возражения вызывают и торшеры, которые недостаточно хорошо прорисованы и настолько скверно выполнены, что имеют такой же небрежный вид, как и верхняя арматура. Положительным является рисунок пола и форма оборудования.

Общее впечатление от магазина остается неудовлетворительное. Очевидно, что спешность





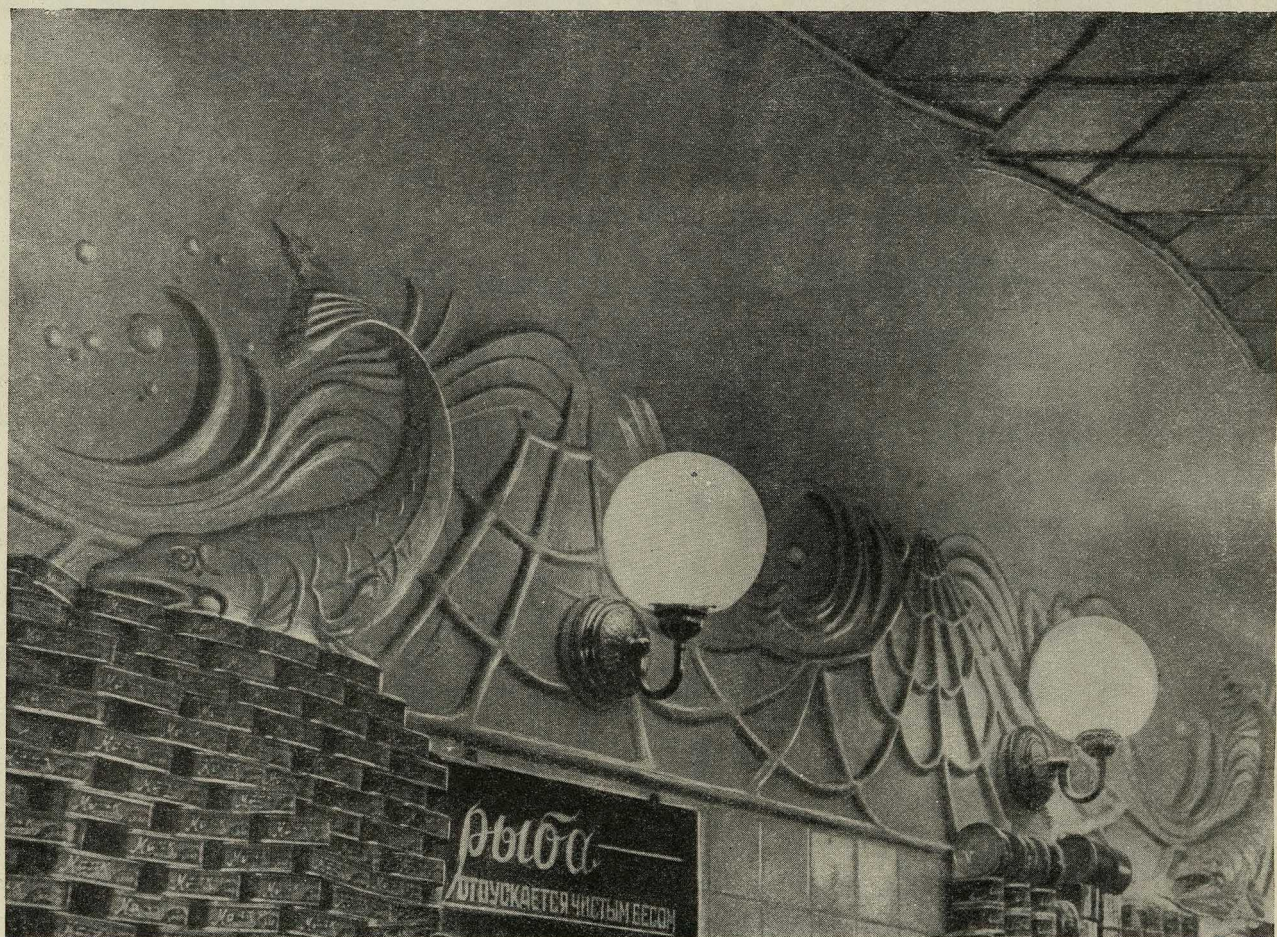
Оформление образцового магазина ТЭЖЭ в доме гостиницы «Москва»



Оформление образцового магазина МОГИЗ'а на ул. Горького

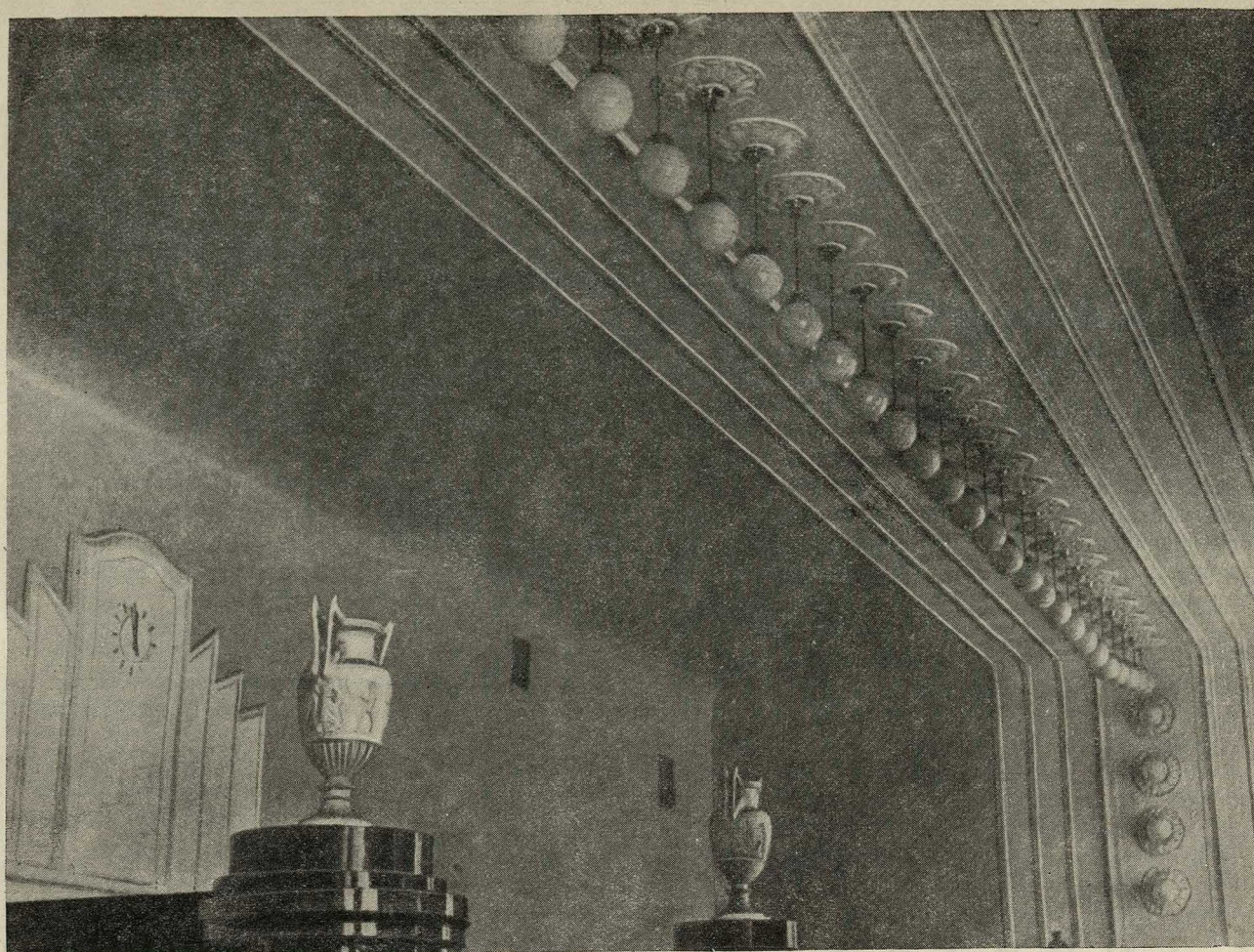


Деталь оформления кондитерского магазина на Маросейке

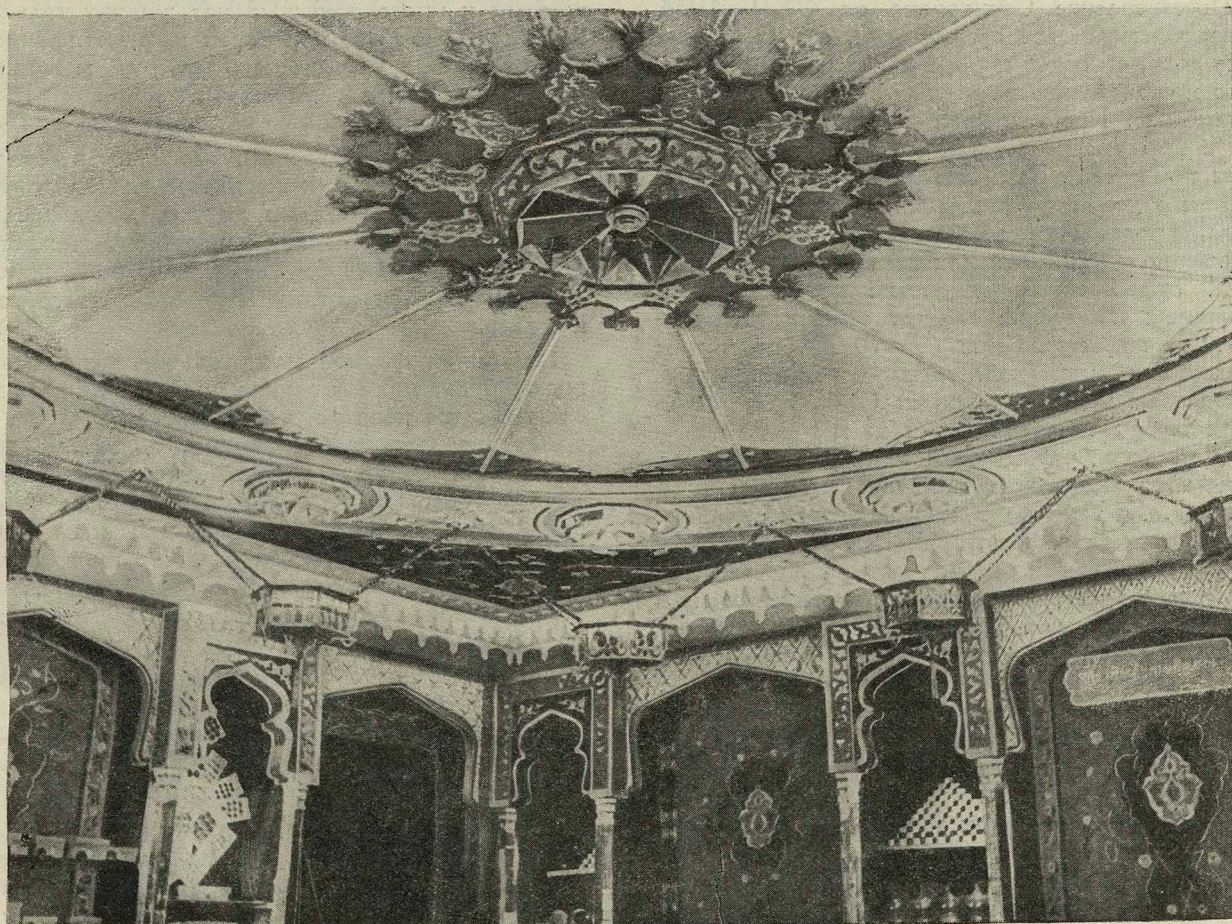


Деталь оформления рыбного магазина Союзрыбсбыта на ул. Горького





Деталь оформления обувного магазина в Столешниковом пер.



Деталь оформления магазина Моспластмасс на ул. Горького

работы не позволила хорошо продумать и создать действительно образцовое оформление торгового помещения.

Решенный мною и архитектором О. А. Стапан совместно с художниками Мирзояном и Гурецким магазин ТЭЖЭ в гостинице «Москва» испорчен тем, что в момент нашей заграничной командировки его чересчур «украсили» как вышитыми панно в нишах, так и большой насыщенностью живописными работами.

После решения плана магазина и его оформления поставлены были по технологическим соображениям горки — шкафчики у столов. Без нашего согласия был также изменен рисунок нижней части торшера, ставшего благодаря надстройке гораздо тяжелее.

Обувной магазин художника Замского в Столешниковом переулке может быть отнесен к числу удачных решений. Спорным является оформление потолка, но не подлежит сомнению оригинальность решения. Хорошо найдены профили оборудования. В общем магазин производит приятное и культурное впечатление. Нужно отметить, что этому содействует и лучшее чем в других магазинах качество строительных работ.

Рыбный магазин по ул. Горького, при всем внимании, проявленном к нему со стороны Наркомата, несколько навевен своими скульптурами и барельефами и поэтому проигрывает в архитектурном отношении.

Оформление магазина изделий из пластмассы по ул. Горького, настолько напыщено и несуразно, что в отношении этого объекта не может быть никакой архитектурной критики.

Учитывая возрастающие художественные требования в отношении архитектурного оформления магазинов, необходимо бросить архитектурные силы на этот участок работы, и весьма печально, что многие товарищи считают для себя эту работу недостаточно значительной и всячески от нее откешиваются. В результате мы имеем отставание в архитектурном оформлении торговых помещений.

Архитекторы обязаны помочь тем организациям, которые настойчиво проводят работу по оформлению магазинов и дать Москве такую архитектуру магазинов, которая соответствовала бы огромным достижениям во всех областях социалистического строительства и искусства.

Н. Ф. САВИН

## Строительство магазинов

Постановление Совнаркома от 4/ХІІ—1934 года обязывает все организации, строящие жилые дома, отводить первые этажи под магазины. Это постановление не всеми строителями понято правильно. Проектировщики часто не считаются с нормативами, установленными для торговых помещений. Это привело к тому, что помещения в домах, выстроенных в период до 1936 года, в подавляющем большинстве оказались совершенно неудобными для торговли.

К существенным недочетам проектирования торговых помещений следует отнести: недостаточную ширину здания (9—10 м), отсутствие подсобных помещений, обилие колонн, малые интервалы между колоннами (2—2,5 м), большая толщина колонн (до 1,25 м<sup>2</sup>) и т. д.

Для того, чтобы разместить торговый зал требуется помещение шириной минимум в 8 метров. Кроме того в первом этаже должны быть размещены некоторые подсобные службы (приемная для товаров, часть кладовых для товаров, хранение которых не допускается в подвале, комнаты для работников; контора и пр.), для которых потребуется дополнительная площадь шириной до 5 метров. Таким образом ширина торгового помещения в жилом доме должна быть принята в 13 метров. Между тем в большинстве новых домов, за редким исключением, где выстроены специальные пристройки по фасаду (Дом ударника НКПС Краснопрудная 24, дом на ул. К. Маркса 24 и пр.) ширина значительно меньше, так дома по Б. Пионерской (дом РЖСКТ), Хавско-Шаболовский рабочий поселок, дом НКЛП ул Горь-

кого 65 и много других имеют ширину только 9 метров. Конечно, при такой ширине помещения правильно организовать работу магазина не представляется возможным.

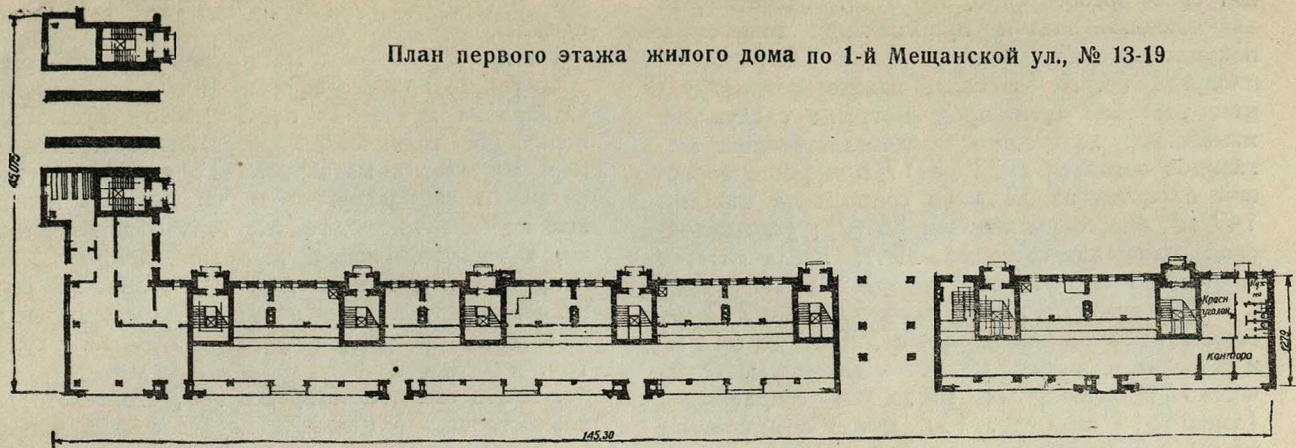
Однако и в проектах 1936 года этот вопрос окончательно не разрешен, особенно в отношении подсобных помещений, занятых лестничными клетками, шахтами лифтов, дополнительными ходами и т. д. Так в проекте 9-этажного дома НКЗ СССР по Смоленской набережной под магазин отводится неудобная подсобная площадь.

Идеальной формой площади торгового помещения будет прямоугольник, вытянутый по фасаду. Вполне понятно, что лестничная клетка в здании необходима, торгующие организации с этим мирятся, но все же вынуждены предъявлять требование, что бы их было не более одной на 23—24 метра. Это для магазинов, размещаемых на одной секции. Что же касается помещений магазинов, требующих большой площади, необходимо соединять 2—3 секции за счет переноса лестниц с фасада во двор.

Из помещенного в этом номера плана проектов 1936 года строительства по 1-й Мещанской видно, как часто поставленные лестничные клетки затрудняют работу в магазинах.

Наиболее значительным недостатком в проектировании магазинов до сих пор были колонны. Достаточно посмотреть на планы помещений дома завода Радиоприбор (Дантуэровка), НКвода (1-я Мещанская, 66), РЖСКТ (ул. Короленко, 14) и др.

План первого этажа жилого дома по 1-й Мещанской ул., № 13-19



Столбы-гиганты и слишком малый разрыв между ними ведут к потере значительной части полезной площади, отчего страдает рас планировка торговых секций.

Необходимо опорные столбы давать только железобетонные и расстояние между ними не менее 5 метров (по центрам). Освободить торговые помещения от «украшения» столбами — первоначальная задача архитекторов, проектирующих магазины в жилых домах.

Руководитель московских большевиков тов. Н. С. Хрущев в одном из своих выступлений сказал, что «хорошо организованная торговля — это красота города». Это указание нужно постоянно учитывать в работах по проектированию торговых помещений в новых домах.

Столица должна иметь образцовую торговую сеть. Магазины должны быть красиво оформлены. В них нужно создать все удобства для покупателей и работников прилавка.

В значительной мере благодаря согласованным действиям Отдела внутренней торговли и Отдела проектирования Московского Совета дальнейшая работа по проектированию новых магазинов теперь построена так, чтобы избежать повторения отмеченных ошибок.

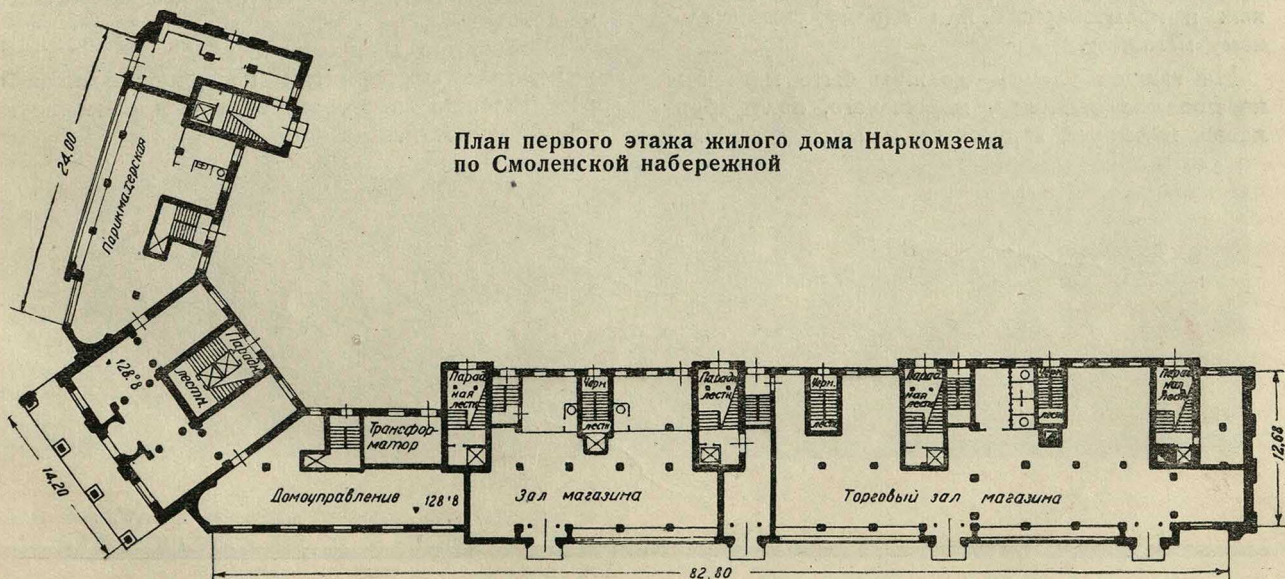
\*\*

Горвнуторг разработал план реконструкции торговой сети города Москвы. Специально выделенными комиссиями с непосредственным участием заведующих отделами внутренней торговли, райсовета просмотрены все торговые помещения как в существующих и вновь строящихся домах, так и торговые помещения, занятые в настоящее время не по назначению. Магазины проверены по ассортименту и соответственно их действительным потребностям и спросу населения.

Просмотр проводился улица за улицей, площадь за площадью, дом за домом. В результате этой работы установлена целесообразность существования отдельных однородных по ассортименту магазинов, скученно расположенных на одном участке. Выдвинуто предложение изменить ассортимент. На других участках выявлена необходимость немедленного расширения торговой сети.

Многие магазины имеют малую торговую площадь и не могут культурно обслужить покупателя. Эти магазины укрупняются путем соединения мелких в более крупные, удобные для торговли. В результате проведения этого плана в жизнь целые улицы и площади изме-

План первого этажа жилого дома Наркомзема по Смоленской набережной



нят свое торговое лицо, это будет содействовать выполнению задачи приближения товаров к покупателю. Так, например, на Октябрьской площади (б. Калужская), планом реконструкции торговой сети предусмотрены следующие изменения: количество продовольственных магазинов снизится с 22 до 17 при росте торговой площади на 32% (в среднем на магазин 149 м<sup>2</sup>, вместо имеющихся 86 м<sup>2</sup>); рост складской площади составит 39%, увеличивается количество и площади мясорыбных магазинов с 417 м<sup>2</sup> до 897 м<sup>2</sup>, овощных с 57 м<sup>2</sup> до 247 м<sup>2</sup>, бакалейно-гастрономических с 390 м<sup>2</sup> до 642 м<sup>2</sup> и вновь открываются молочные магазины. Количество промтоварных магазинов сокращается (вместо 15 их будет 13) путем объединения помещений, общая площадь под торговыми помещениями возрастет на 11% и средняя на каждый магазин с 94 м<sup>2</sup> до 121 м<sup>2</sup>.

Большие поправки планом вносятся в торговую сеть улиц Горького, Сретенки, Пятницкой, Серпуховской, К. Маркса, Арбата и других.

Перестройка торговой сети Москвы характеризуется следующими данными: изменение количества магазинов (без новостроек):

	До пересмотра	После пересмотра
1. Специализированных продовольственных . . . . .	979	1028
2. Продовольственных магазинов смешанных . . . . .	604	463
3. Специализированных не продовольственных . . . . .	864	813
4. Универмагов . . . . .	142	86
5. Комиссионных . . . . .	12	12
	2601	2402

Средняя площадь на магазин (торговая и подсобная) до пересмотра сети составляет 228 м<sup>2</sup>, после пересмотра — 291 м<sup>2</sup>.

В 1936 и 1937 годах вступают в эксплуатацию свыше 300 магазинов в новых домах. Эти магазины, строительство которых производится в основном на окраинах города, являются началом создания новой торговой сети Москвы. Они обеспечат трудящихся так, чтобы каждое крупное строение, квартал или поселок имели по несколько специализированных продовольственных и промтоварных или одному универсальному магазину.

На каждой улице — должны быть магазины по продаже напитков, мороженого, полуфабрикатов, молочные, закусовые и наконец, неболь-

шие мастерские для срочной починки обуви и одежды.

За последние годы московская торговая сеть обогатилась красиво оформленными магазинами. Однако за красотой очень часто скрывается вопиющая техническая неграмотность. Например во многих магазинах «Гостронома», «Бакалей» и «Пищеторгов» и др. сделаны красивые полки-витрины, годные только для выставки, а торговый запас товаров помещается на полу или под прилавками. В погоне за роскошью в магазине «Консервсбыт» на Кузнецком мосту полки для фруктов обиты... бархатом.

Все это свидетельствует о том, что некоторые хозяйственники целиком передоверяют оборудование магазинов художникам, которые зачастую не считаются с специфическими требованиями, предъявляемыми к торговым помещениям.

Чтобы избежать ошибок в оборудовании, Мосгорвнуторг с участием стахановцев и специалистов торговли, работников научно-исследовательском институте разработал для 20 отраслей 33 типовых проекта магазина.

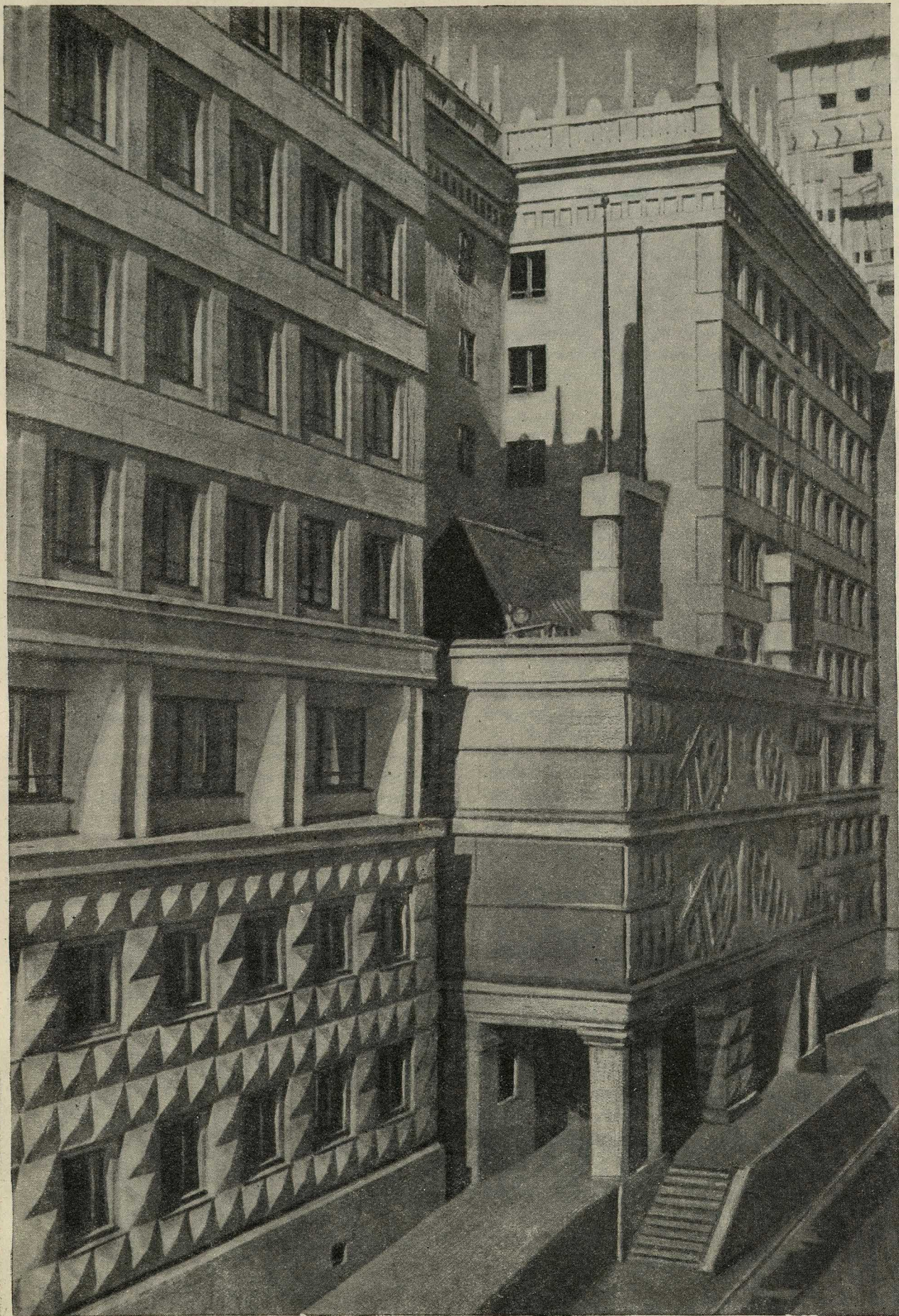
Проектами определяется размер товарооборота, примерный ассортимент, размеры площадей торгового зала и склада для каждого типа, расчет рабочих мест, габариты и технологические требования торгового оборудования, разрешаются вопросы механизации и технического оснащения и предусмотрены другие показатели.

По решению Президиума Моссовета впредь без согласования с Мосгорвнуторгом планировки торговых помещений проекты жилых домов не утверждаются. В результате проекты, согласованные в мае-июне, отвечают требованиям, предъявляемым торговым помещениям.

Внутреннее оборудование магазинов оставляет желать много лучшего. Необходимо установить жесткий контроль и предварительное рассмотрение заказов и проектов оборудования. Такой орган создан Мосгорвнуторгом еще в мае 1936 года — это бюро технической экспертизы. За полуторамесячный срок бюро рассмотрело более 20 проектов, из них 5 отклонило, в остальные внесло ряд значительных поправок.

В плане реконструкции г. Москвы перестройка торговой сети занимает весьма значительное место.

Необходимо привлечь к разработке организационных мероприятий по упорядочению и разветвлению торговой сети широкие круги общественности.



Дом Наркомата Обороны (первая очередь)  
Выстроен по проекту арх. Л. В. Руднева

# Организация движения в разных уровнях в Москве\*

Интенсивный рост движения во всех крупных городах, вызванный увеличением численности транспортных средств, главным образом автомобилей, заставляет все с большей остротой ставить вопрос организации уличного движения.

В этом отношении меры ограничительные и регулирующие, как применение различных систем светофоров, принципа организации движения по «зеленой волне», ограничение скорости, разделение полос движения, внедрение регулирующих островков и т. п., при современных размерах движения не дают уже достаточно эффективных результатов по ряду обстоятельств.

Поэтому в настоящее время в ряде крупных городов в интересах увеличения скорости передвижения, повышения пропускной способности и безопасности движения переходят на нерегулируемое движение главных перекрестков или узловых пунктов, лимитирующих и определяющих пропускную способность всей уличной сети города. Нерегулируемое движение осуществляется: либо принципом организации движения по т. н. «кольцевой системе», где все экипажи на перекрестке направляются против часовой стрелки поворотом направо, вне зависимости от нужного направления, путем главного входа в ленту непрерывно движущихся экипажей, что освобождает от необходимости регулировать как перекрестное движение, так и повороты налево, либо путем разобщения перекрестного движения и левых поворотов в разные уровни.

Как теоретические исследования, так и практика эксплуатации площадей с кольцевой системой организации движения показывает, что последнее возможно лишь при достаточных размерах площадей, не менее 0,3—0,4 га при радиусе площади в 35—40 м. и однородном движении преимущественно только автомобильком, так как наличие трамвая, значительного пешеходного движения и транспортных средств, движущихся с разными скоростями, вызывает необходимость регулирования потоков, а следовательно нарушает и принцип всей системы.

Кроме того теоретические расчеты и практика эксплуатации показали, что пропускная способность таких площадей очень ограничена и не превышает 1200—1500 экипажей в час, а скорость в условиях напряженного движения 15—20 км/час, что и послужило толчком к организации движения в разных уровнях.

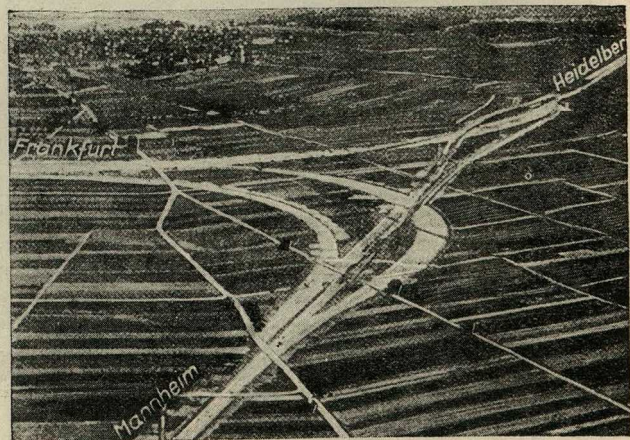
Принцип организации нерегулируемого движения в разных уровнях без пересечения потоков экипажей различных направлений находит во всех странах особо широкое применение при реконструкции существующих и строительстве новых шоссе и загородных дорог, или т. н. «парквеев» и автострад. В фашистской Германии, занятой усиленной подготовкой к войне, план строительства автострад предусматривает в первую очередь сооружение 2000 км автострад на усовершенствованном основании,

рассчитанном на громадные нагрузки на ось. Автострады сооружаются шириной в 24 метра с самостоятельными полосами по 7,5 м в каждую сторону, разделенными невысоким кустарником шириной в 3,0 м для избежания столкновений встречных экипажей на больших скоростях и локализации ослепляющего действия фар. Все пересечения на этих дорогах оборудуются сложными развязками, обеспечивающими не только разобщение в разные уровни пересекающегося движения, но и организацию левых поворотов.

На приведенном снимке дано одно из типовых решений таких развязок на уже законченной строительстве автостраде Франкфурт на-Майне — Маннгейм. Для организации левых поворотов здесь устроены громадные кривые радиусом 300 метров, пересекающиеся с другими в разных уровнях, что не вызывает необходимости снижать скорость при движении в нужном направлении. Подобно же типа автострадные дороги сооружены и сооружаются в Америке, Франции и других странах, где применяются и иные решения пересечений.

Однако, такие решения в городских условиях неприемлемы ввиду их громоздкости, тем более, что пункты напряженного движения в городах обычно совпадают с местами наиболее плотной капитальной и архитектурно-оформленной застройки. Для обеспечения нормальной в городских условиях скорости передвижения в 30—40 км/ч и устранения задержек на перекрестках достаточно разобщить в разные уровни лишь пересекающееся движение, а левые повороты организовать так, чтобы они либо происходили вне пределов площади, либо были устранены совершенно.

Разобщение пересекающегося движения в разные уровни может быть достигнуто сооружением эстакад или тоннелей. Как в том, так и в другом случае практическое решение зависит от конкретных условий каждого отдельного пункта, как рельеф местности, ширина проезжих частей магистралей, размеры и конфигурация движения на площади и т. п. Однако, при любых



Типовая развязка автострад между Маннгеймом и Франкфуртом (Германия)

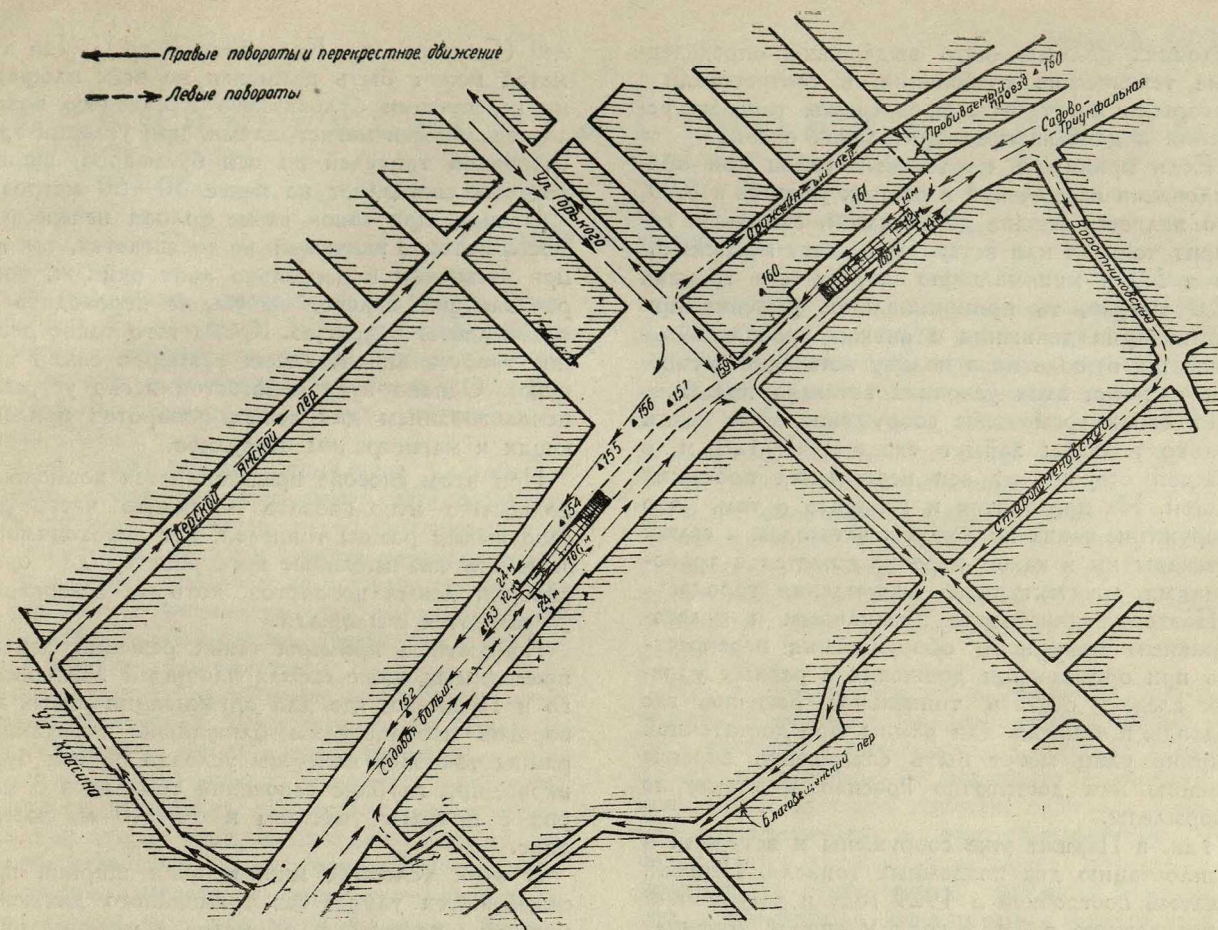


Схема организации нерегулируемого движения в разных уровнях на пл. Маяковского

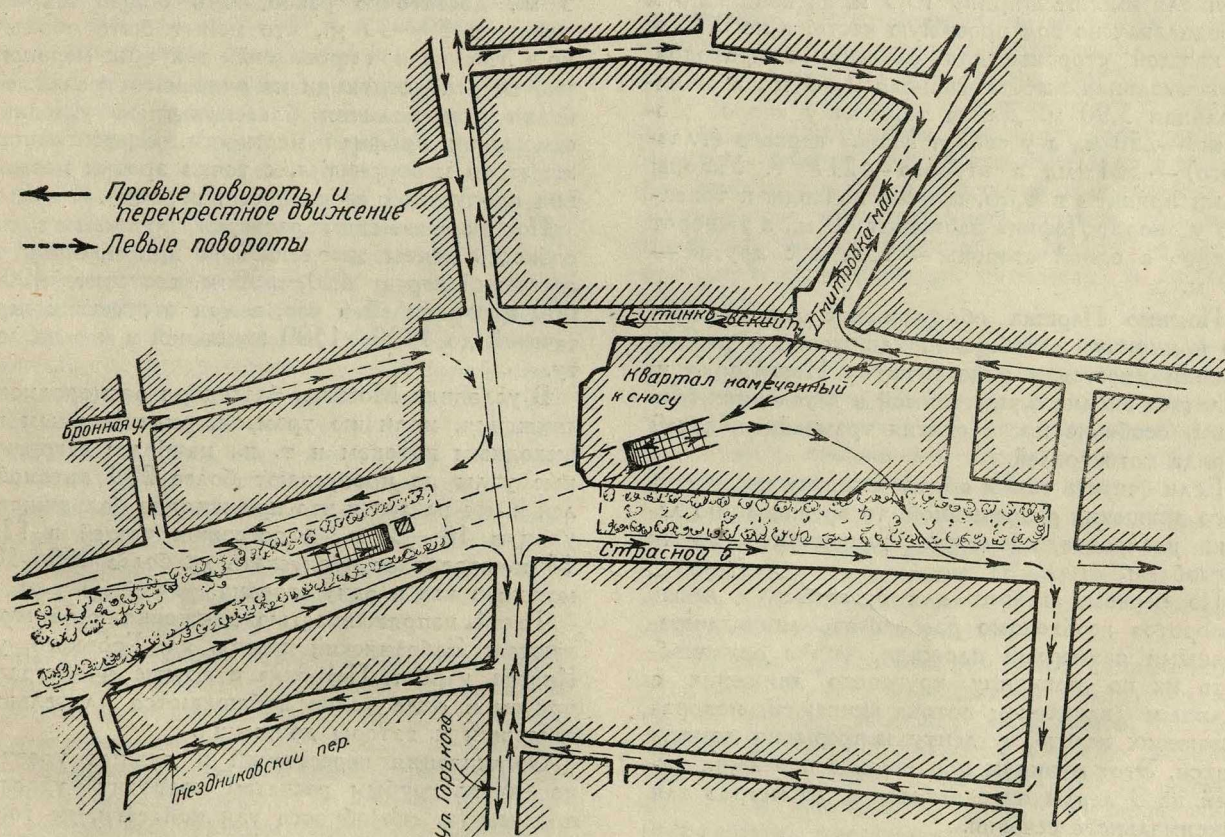


Схема организации нерегулируемого движения в двух уровнях на пл. Пушкина

условиях должны быть выдержаны определенные технические требования, в соответствии с которыми могут быть предложены типовые решения и дана их предварительная оценка.

Если принимать предельный уклон при оборудовании пересечений в разных уровнях в 0,05, что является вполне допустимым, высотный габарит тоннеля или эстакады в свету максимально в 5,0 и минимальную ширину без трамвая 12,0 метров, то принципиальное решение при организации движения в разных уровнях складывается отнюдь не в пользу эстакадного типа, так как при этих условиях эстакада представляет собой громоздкое сооружение, где одни только подходы займут около 100—120 м. с каждой стороны от оси пересечения проезжих частей. Не приходится и говорить о том, что сооружение таких подходов к эстакадам и самой эстакады ни в какой мере не вяжется с требованиями архитектурного оформления города.

Поэтому единственно правильным и целесообразным принципом оборудования перекрестков при организации движения в разных уровнях следует считать тоннельное решение, где подходы к тоннелю или рампы, при достаточной ширине улиц могут быть совершенно скрыты зеленой или достаточно красиво архитектурно оформлены.

Так, в Париже уже сооружены и вступили в эксплуатацию два подземных тоннеля. Первый, начатый постройкой в 1929 году и вступивший в эксплуатацию в 1933 году у «ворот Дофин», на пересечении авеню Булонского леса, ныне «авеню Фош» с бульваром Лан и второй, заканчивающийся строительством на площади «ворота Майо», на пересечении радиальной магистрали авеню Нейни с кольцом бульваров. Оба тоннеля имеют ширину 13,5 м, из коих 12,0 м предназначено под проезжую часть, а по 0,75 м. с каждой стороны для служебных проходов, максимальная высота тоннеля 3,58 м., а минимальная 3,90 м. Длина тоннеля у «ворот Дофин»—250 м., а у «ворот Майо» первого (главного)—581 м., а второго—217 м. Уклоны рампы приняты в 0,06, причем подходы к тоннелю у «ворот Дофин» занимают 80 м., а у «ворот Майо» с одной стороны—155, а с другой—99 м.

Помимо Парижа оборудование перекрестков по принципу разобщения движения в разных уровнях имеется в ряде пунктов Нью-Йорка и, является вполне осуществимой и в условиях Москвы, особенно после снятия трамвайных путей с ряда магистралей.

Если считать таким образом задачу перекрестного движения разрешенной, то организацию левых поворотов возможно осуществить двумя способами.

По первому из них для организации левых поворотов необходимо располагать лишь достаточными размерами площади, чтобы организовать их по принципу кругового движения с плавным вливанием потока экипажей, поворачивающихся налево, в ленту непрерывно движущихся. Этот минимум при ширине проезжих частей на 3 ленты определяется в 38 метров для максимального сечения.

По такому принципу у нас в Москве уже организованы левые повороты на ряде площа-

дей (Смоленская, Колхозная и др.). Но этот метод может быть применен на всех площадях на пересечении бульварного и садового кольца с радиальными магистралями, при условии трассирования тоннелей по оси бульваров, ширина которых составляет не менее 50—60 метров.

Правда, при такой схеме полная непересекаемость потоков экипажей, не достигается, так как при движении в несколько лент экипаж, поворачивающийся налево, вынужден переходить из одной ленты в другую. Кроме того такое решение требует значительных размеров самой площади. Однако этот недостаток легко устраним использованием для левых поворотов прилегающих к магистралям переулков.

При этом способе представляется возможным полностью использовать проезжую часть для сооружения рампы тоннелей, нет необходимости выделять значительные пространства для организации левых поворотов, которые совершенно устраняются с площади.

Конкретные примеры таких решений даны в приводимых ниже схемах площадей Маяковского и Пушкина, где для организации левых поворотов использованы ближайшие переулки, а рампы тоннелей нанесены условно по оси бульваров, при глубине основания тоннеля в 8 метров с прямым участком в 30—40 м. посередине.

В этих условиях минимальная ширина проезжей части улицы без трамвайного движения может не превышать 24 метра в максимальном сечении, то-есть по трассе тоннеля, из коих 12 метров приходится на рампу тоннеля и по 6 м. на боковые проезды для правых поворотов.

Таким образом для сооружения пересечений в разном уровне при ширине тротуаров в 3—5 м., достаточно располагать общей шириной улицы в 30—35 м., что может быть обеспечено в Москве при проведении текущих мероприятий по реконструкции на ряде магистралей, особенно при наличии благоприятных условий в отношении профиля местности. Эффективность же этого мероприятия, с точки зрения повышения пропускной способности, огромна.

По теоретическим расчетам пропускная способность ленты автодвижения при наличии пересечений через 400—500 м. составит 400—600 автомобилей в час, а при отсутствии пересечений до 1200—1500 экипажей в час на ленту.

В условиях Москвы, благодаря разнородности движения, наличию трамвая, значительным пешеходным потокам и т. п., наиболее загруженные узлы не пропускают более 200 автомобилей в час на ленту что при ширине большинства улиц в 18—20 м., а проезжих частей в 12—15 м. позволяет пропускать не более 400—500 машин в час в одну сторону.

Такой напряженностью движения характеризуются: Забелинский проезд, ул. Горького, ул. Кирова, Арбат, Петровка и другие магистрали, причем в ряде узлов наблюдаются длительные задержки и заторы движения.

Организация пересечений в разных уровнях по самым грубым расчетам позволит удвоить пропускную способность уличной сети, не говоря уже о значительном повышении скорости и безопасности движения.



# Дневник эксперта стройматериалов

(Страничка вторая\*)

Итак, на руках долгожданный наряд Моснабсбыта на получение 50 т. кипелки, то-есть комовой негашеной извести с Подольского завода, но все дальнейшее целиком и полностью может быть отнесено к любому известковому заводу СССР.

Такой наряд обычно отсылается с соответствующим денежным покрытием заводу-поставщику, причем, в изъятие из традиционных правил, присовокупляется в данном конкретном случае необычная просьба: не отправлять известь по назначению впредь до качественной приемки ее на месте производства представителем-специалистом от стройконторы.

Конечно, посылка за пределы Москвы специального приемщика 50 т. извести не выдерживает критики с точки зрения указаний правительства об уменьшении накладных расходов, но при существующем положении вещей строитель, как это ни страшно на первый взгляд, вынужден совершать часто такие действия, которые не укладываются в рамки логической целесообразности и примитивной хозяйской расчетливости.

Всякий культурный строитель (а число их за последние годы все больше увеличивается) никогда не решится пустить известь в дело, пока не убедится в ее качестве. Для этого ему должна быть известна ее качественная характеристика, как она изложена в технических условиях общесоюзного стандарта.

Между тем, даже наши лучшие по технологическому оборудованию известковые заводы не считают нужным (вернее не рискуют) сопровождать всю продукцию общепринятыми паспортами (сертификатами) своих заводских или чужих лабораторий, как это делают теперь цементные заводы. Вследствие этого любая партия извести, прибывающая на стройку, представляет собой в отношении качества уравнение со многими неизвестными, решить которое строителю в большинстве случаев чрезвычайно затруднительно. Лаборатории, имеющиеся (вопреки неоднократным распоряжениям) далеко не на всех стройках, из-за отсутствия необходимого оборудования и химика-аналитика, не в состоянии срочно произвести определение химического состава извести (как требует ОСТ 2643, так как только показатель содержания в извести окиси кальция и определяет ее как цементирующее вещество).

Правда, со времен глубокой древности существует сугубо практический способ быстро определить в «полевых условиях» качество извести стопкой кирпичей, но этот метод, к стати не всякому молодому строителю известный, совсем ненадежен, так как зависит от многих независимых переменных. Поэтому строитель вынужден

отказаться от такого несовершенного способа и произвести стандартный отбор проб, одна из которых должна быть отослана в соответствующую лабораторию, откуда результат испытания может быть сообщен не ранее 2—3-х дней.

Конечно, благоприятное заключение лаборатории успокаивающе действует на строителя и хотя не всегда обстоятельства дают ему возможность ждать результата испытания, все же строитель вынужден (за чужие грехи) идти на некоторый срыв сроков строительства, с целью обеспечить себя от недоброкачественного материала.

Но в подавляющем большинстве случаев строитель получает неблагоприятный отзыв, то-есть паспорт с показателем  $\text{CaO} + \text{MgO}$  менее 85%, что, конечно, не исключает возможности использования такой извести, однако, с известной осторожностью и осмотрительностью. Ко всему этому получаемая негашеная известь, как правило, не соответствует стандарту и по другим качественным показателям, определяющим процент негодной извести, идущей в отвал. Без риска ошибиться можно утверждать, что выход теста и содержание непогасившихся зерен в любой партии извести ниже норм, допускаемых стандартом, причем последний качественный показатель из года в год показывает тенденцию к ухудшению. В настоящее время не редкость получить известь, в которой содержание непогасившихся зерен доходит до 50—60%, а иногда и до 75% (!!!), что в совокупности с значительно превосходящим стандарт содержанием мелочи в кипелке, фактически приводит к тому, что известь при самом либеральном отношении к поставщикам не может быть названа стройматериалом, предназначенным главным образом для цементации стеновых материалов и др. назначения.

Итак, в распоряжение строителя попадает продукция, имеющая в его деятельности решающее значение, но качественно его не удовлетворяющая, не говоря уже о том, что официальный наряд в 50 т. фактически дает ему при гашении 25, а в лучшем случае до 35 т. теста.

Казалось бы, от такой извести всякий благо разумный строитель должен отказаться, но этого никогда не происходит. «Качественная» беда есть в той или иной степени явление, общее для всех известковых заводов.

Существующее законодательство должно быть дополнено рядом мероприятий, направленных против недобросовестных поставщиков. За последнее время правительство, с целью систематического снижения продажных цен на стройматериалы, ежегодно публикует постановление, касающееся предельных цен на главнейшие строительные материалы местного происхождения — кирпич глиняный обыкновенный, кирпич

\* Продолжение. Начало см. в № 15.

силикатный, известь и алебастр. В этих постановлениях одновременно предусматривается скидка за пониженное качество этой продукции в зависимости от того или иного сорта.

Так например, за кирпич II сорта установлена уценка в 10%, а за кирпич III сорта — 15%. Но так как известь не имеет сортов, то в отношении таких материалов постановление № 110 от 5/III формулировано следующим образом: «по стройматериалам, для которых по стандарту не установлено сортов, в случае отклонения этих материалов от стандарта (однако при условии пригодности их для строительства) отпускные цены снижаются на 10% против установленных».

В имеющемся законодательстве не предусмо-

трена степень отклонения материала от стандарта. Поставщик злоупотребляет этим и выпускает брак, причем ему «выгоднее» этот брак увеличить, так как все равно скидка будет не больше 10%.

Нужно думать, что, учтя опыт прошлого года, строители получат право платить за известь в соответствии с фактически годной ее частью. Для этого целесообразно поместить соответствующее разъяснение в официальном органе, чтобы в будущем не могли, как это было до последнего времени, возникать недоразумения, приводившие лишь к длительной арбитражной волоките.

(Продолжение в следующем номере)

И. И. КУПЦОВ

## За простейшую механизацию строительных процессов

Постановление ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР от 11 февраля 1936 года «об улучшении строительного дела и об удешевлении строительства», выдвинувшее перед строительными организациями задачу снизить себестоимость строительства не менее чем на 14½% и повысить темпы и качество строительных работ, вместе с тем наметило и те пути, по которым должны идти строители, чтобы успешно разрешить эту задачу.

Решающее значение в строительстве приобретают вопросы механизации строительных процессов.

Создание и внедрение в строительство новых машин высокой производительности, но в то же время простых по конструкции, дешевых и наиболее удобных в производстве и эксплуатации, мобильных, тесно связанных со спецификой стройки, — таковы требования дня.

Парк механизмов, применяемых в строительстве, пополняется с каждым днем. Имеются успехи в части так называемой «большой механизации», но все же сделано еще недостаточно и особенно в области механизации транспортировки кирпича, как преобладающего строительного материала в реконструируемой Москве. Трудности решения задач по механизации строительства в некоторой мере объясняются и тем, что эти задачи решаются впервые, а заграничная техника не дает в этом отношении необходимых примеров и опыта.

С точки зрения производственного процесса, строительство из кирпича имеет тот недостаток, что кирпич, в силу своей мелко-штучности, поглощает массу человеческого труда при целом ряде погрузок, перегрузок, укладке и проч. Здесь мы имеем большое поприще для механизации и организации работ с установкой на вытеснение

ручного труда, доминирующего в ряде звеньев строительного процесса часто лишь из-за некоторой косности и наличия антимеханизаторских тенденций.

Все шире и шире развертывающееся стахановское движение в строительстве не может мириться с якобы «привычными», а по существу отсталыми способами работы. Овладение техникой производства, стремление «выжать из техники все, что она может дать», требуют критически пересмотреть и по-новому поставить работу на отдельных участках строительства. В этих устремлениях сплошь и рядом встречаются такие решения, которые «не открывают Америки», но все же выявляют новые возможности к повышению производительности труда и снижению себестоимости строительства. Пример такого рода представляет, в частности предложение М. В. Ципляева, о механизации доставки кирпича\*.

При рассмотрении существующих способов доставки кирпича с завода до рабочего места каменщика на лесах стройки наглядно и убедительно выявляется то, какую огромную массу человеческого труда приходится затрачивать на эту работу.

Процесс доставки кирпича, вкратце, можно разбить на следующие этапы:

1. Подвозка кирпича на вагонетках из обжига и разгрузка.
2. Укладка в штабеля.
3. Нагрузка в автомашину.
4. Разгрузка автомашины.
5. Укладка кирпича в штабеля на месте потребления.
6. Укладка в рамки для подачи к рабочему месту.
7. Укладка рамок на вагонетку и откатка вагонетки к подъемнику.
8. Подъем вагонетки с рамками кирпича или погрузка рамок на подъемник и подъем их на леса.
9. Разгрузка

\* См. следующую статью в этом же номере журнала.

на лесах. 10. Разноска рамок по рабочим местам на лесах. 11. Подача кирпича каменщику для укладки его на стену.

В денежном выражении этот процесс доставки кирпича будет составлять:

1. Погрузка автомашины на кирпичном заводе и разгрузка на стройке вручную за каждую тысячу штук 2 р. 88 к. 2. Укладка в клетку 1 р. 50 к. 3. Укладка в рамки 81 г. 4. Подвозка к подъемнику на тачке по доскам, в среднем на 60 м, с нагрузкой и выгрузкой 2 р. 98 р. 5. Загрузка и подъем, в среднем на высоту 12 м, с последующей выгрузкой 1 р. 80 к. 6. Снова погрузка и разноска по лесам, в среднем на 30 м, на носилках и конечная выгрузка 3 р. 08 к.

Таким образом, только подвозка, укладка, погрузка и разгрузка составляют, примерно, 13 руб. на каждую тысячу штук кирпича. Сюда необходимо прибавить 7—8 руб. — расход на оплату рабочих, следующих с автомашиной, и на-

кладные расходы с коэффициентом 0,95. В итоге стоимость доставки кирпича вырастает до 40 руб. за тысячу. При этом каждый час простоя пятитонки расценивается, примерно, 17 руб. 40 коп., не говоря уже о керациональном использовании транспорта вообще.

Конечная стоимость доставки каждой тысячи штук кирпича таким образом достигается 43—48 рублей.

Если учесть то громадное количество кирпича, которое потребуется для реконструируемой Москвы, и те огромные резервы рабочей силы, которые могут быть освобождены при механизации доставки кирпича, то практическое значение этой механизации станет совершенно понятным.

Кроме всего, необходимо отметить, что предложенная нами механизация доставки кирпича может быть введена при очень малых капиталовложениях, поэтому и практическое осуществление ее следует рассматривать как первостепенную задачу строителей Москвы.

М. В. ЦЕПЛЯЕВ

## Механизация доставки кирпича

Рассматриваемая механизация доставки кирпича является комплексной и включает в себя механизацию процессов, погрузки, разгрузки и доставки кирпича с кирпичного завода (или склада) до рабочего места (1) на лесах (2) стройки (рис. 1).

Эта задача разрешается применением упрощенных по конструкции контейнеров (3) в комбинации с соответствующими грузо-транспортными устройствами.

На кирпичном заводе кирпич грузится вручную в контейнеры. Контейнеры представляют собою площадку (3 на рис. 2), составленную из скрепленных между собою полосовым железом досок и соединенную в середине шарниром с откидной траверсой (4) из уголкового или иного профиля железа.

Предпочтительнее употреблять контейнеры со слегка наклонными к середине плоскостями днища (как указано на рис. 2), вследствие чего кирпичная кладка приобретает несколько большую устойчивость.

На верху траверсы имеются гнезда (5) для зацепки контейнера специальными, фасонного сечения, удлиненными крюками транспортирующих механизмов.

Такой крюк, заведенный в гнездо траверсы, не может проворачиваться, вследствие чего точка подвеса контейнера повышается над его центром тяжести, и устойчивость кирпичной укладки на контейнере увеличивается.

Контейнеры располагаются на складской площадке (рис. 3) в штабелях вдоль манорельса (6) с проходящим по нему электротельфером. Прибывающая на завод автомашина устанавливается на этой складской площадке под манорельсы. Контейнеры поднимаются электротельфером, перевозятся к автомашине и опускаются в ее кузов. После погрузки автомашина отбывает на стройку. Складская площадка с манорельсом и штабелями контейнеров может быть спла-

нирована любым (желательным) образом, при чем манорельс (6) вместе с поперечными (7) и колоннами (8) можно запроектировать из бревен и досок.

Прибывшая на стройку автомашина разгружается также при помощи манорельса и тельфера, но в общем в обратном порядке (в сравнении с тем, как производилась погрузка этой автомашины на складе кирпичного завода). На складе стройки, помимо манорельса, проложена узкоколейка (9), скрещивающаяся с манорельсом и заходящая в обычный шахтный (или иной) подъемник (10) у стены строящегося здания.

Контейнер из штабелей подхватывается тельфером, переносится к месту скрещивания путей и опускается на вагонетку (11), которая далее следует в шахту подъемника для перецепки контейнеров на подъемный канат. Узкоколейке и

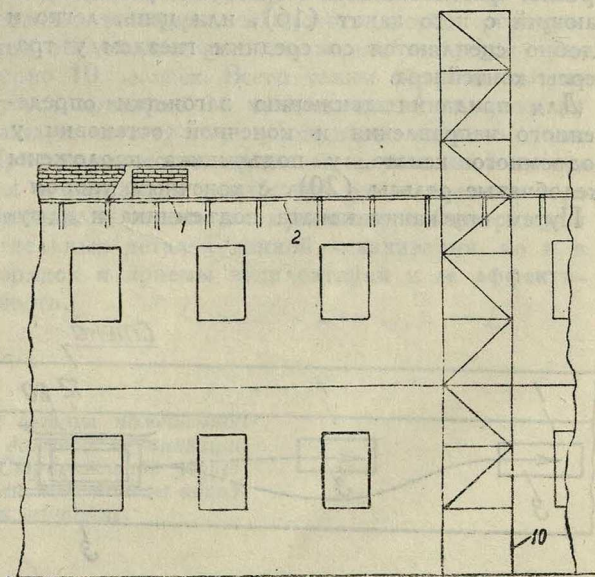


Рис. 1

монорельсу можно придать необходимый уклон (примерно 1 : 50) в грузовом направлении и облегчить тем самым перемещение груженой вагонетки и тельфера. В тех случаях, когда контейнеры складываются в невысокие штабеля и складскую площадку удастся расположить несколько выше уровня узкоколейки, можно применить ручной тельфер, так как подъем контейнеров незначителен, а их опускание производится на тормозах без сколько-нибудь значительного усилия.

Доставленные в подъемник контейнеры перецепляются на канат подъемника и поднимаются до определенной точки, несколько выше уровня лесов, и задерживаются в этом положении (на рис. 1 показана кладка стены 3-го этажа). В это время с лесов к подъемнику (в плане рис. 4,

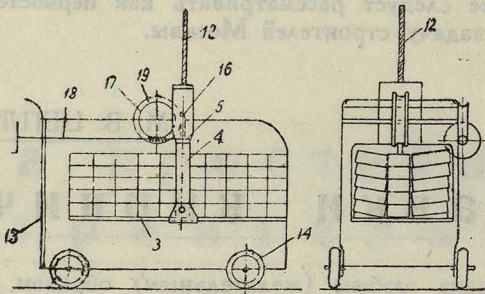


Рис. 2

вариант) подводится особой конструкции вагонетка (13 на рис. 3). Задние колеса вагонетки посажены свободно на общую ось, а два передних посажены на полуоси и тоже свободно, но соединены с поворотным и тяговым устройством для поворота и перемещения вагонетки по лесам стройки. Верхнее строение вагонетки состоит из 3-х стенок, — двух боковых и передней с подъемным барабаном (19) и червячной (17 и 18) передачей к нему. При таком устройстве вагонетка подходит своей серединой к подъемному канату (12), охватывая висящий контейнер с трех сторон, при чем барабан (19) заходит в просвет фасонного вилкообразного крюка, и свисающий с него канат (16), или цепь, легко и удобно сцепляются со средним гнездом у траверсы контейнера.

Для придания движению вагонетки определенного направления и конечной остановки у подъемного каната, у подъемника проложены желобчатые рельсы (20), с конечным упором.

Путем опускания каната подъемника или пу-

тем незначительного подъема контейнера через червячную передачу (17 и 18) вагонетки подъемный канат ослабевает и легко расцепляется с

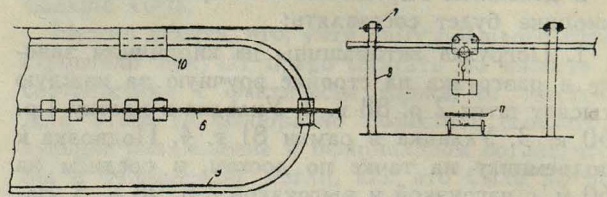


Рис. 3

контейнером. Вагонетка транспортируется далее к рабочему (1) месту на лесах стройки (рис. 1 и рис. 4, вариант), где контейнер опускается или непосредственно на леса стройки или на специальную подставку. Разгруженные контейнеры складываются по несколько штук и отправляются обратно на склад.

В сложенном виде, то-есть с откинутой траверсой, контейнеры занимают очень мало места и обратная транспортировка их не вызывает каких-либо затруднений. Вес их также незначителен. При размерах площадки  $1330 \times 650$  из досок толщиной в 45 мм с обшивкой и траверсой из железного уголка  $70 \times 70 \times 10$  контейнер весит примерно 40 кг. При загрузке в 4 ряда на контейнере помещается 100 штук кирпича весом 350—400 кг. Вес контейнера (нетто) от веса загруженного контейнера (брутто) составляет 10%, то-есть является относительно небольшим, что экономит затраты на провоз тары. Стоимость самого контейнера также незначительна; он может быть изготовлен простыми средствами и в короткое время.

Следует особо подчеркнуть те преимущества, которые связаны с удобством укладки кирпича в открытый контейнер и выборки его на рабочем месте. Вместе с тем транспортировка кирпича в контейнерах способствует его сохранности.

Необходимый для кладки раствор может транспортироваться к рабочему месту на лесах тем же путем, как и контейнеры с кирпичом. Для этого монорельс на складе доводят до установки для заготовки раствора и применяют ковши-контейнеры, которые по габариту и по весу не превосходят контейнеров для кирпича. Так как подъемники строятся обычно на большую грузоподъемность, чем вес загруженного контейнера, то рекомендуется поднимать сразу два рядом поставленных на вагонетку контейнера, для чего на конце подъемного каната закрепляются траверса.

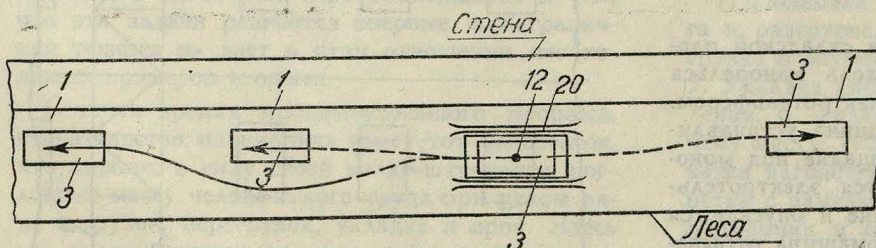


Рис. 4

Так же как у подъемника на лесах, на узкоколейке и монорельса установлены конечные упоры, которые способствуют скорейшей установке контейнера в нужное положение, при чем процесс перецепки контейнера уже не вызывает никаких затруднений и производится в самое короткое время.

Как видно из рассмотренной схемы механизации в ней отсутствуют сколько нибудь сложные устройства. Кроме того, эти устройства могут быть стандартизированы, что позволит заготавливать их заблаговременно и, по миновании необходимости на данной стройке, перебрасывать их на другие стройки. Вместе с тем централизованная заготовка способствует повышению качества этих устройств. Требования техники безопасности в данной механизации легко могут быть выполнены самыми простыми и надежными средствами и, что имеет существенное значение, такая механизация не требует каких либо особых строительных лесов. Обычно применяемые леса необходимо лишь несколько усилить в соответствии с количеством помещающихся на них кирпичей и ускоренными темпами кладки. Для создания необходимой маневренности в работе стройки ширину лесов следует иметь примерно в 2—2,5 метра, с небольшим скруглением углов площадки.

Как указано, ряд транспортных операций данной схемы механизации выполняется вручную. Такая схема принята для того, чтобы упростить и удешевить все устройство, облегчить эксплуатацию и сделать ее более гибкой, приспособленной к разнообразным условиям строительства. Чисто физические усилия работающих у механизмов далеко не превосходят допустимых и выполняются персоналом, численно не превосходящим тот, который потребовался бы при механизации, значительно более насыщенной приводами и двигателями.

Это достигнуто соответствующей комбинацией транспортирующих устройств, необходимым наклоном транспортных путей и прочее.

Если использовать для механизации шахтный подъемник и наверху клетки укрепить монорельс, то тельфер с контейнером можно завести с монорельса на складе непосредственно на монорельс клетки, установленной на соответствующем уровне. Затем контейнер опускается на пол клетки, тельфер уводится на монорельс склада, а контейнер (или два контейнера) поднимается до уровня лесов стройки. Здесь в клеть с лесов заходит вагонетка, сцепляется с контейнером и увозит его к рабочему месту. Вместо подъемного барабана с червячной передачей, на вагонетке 13 для подъема контейнера можно применить вертикальный подъемный винт со скользящей шпонкой, проходящий через гайку, помещенную в гнезде траверсы и вращаю-

щуюся от рукоятки. Этот винт снабжен на конце фасонным гнездом, вследствие чего надежно сцепляется с траверсой контейнера и при подъеме не позволяет ему вращаться или качаться.

Существенным элементом во всей механизации разработанной схемы является описанный нами выше открытый контейнер.

Предварительными расчетами и опытной проверкой на заводе № 24 установлено, что перемещение и погрузочно-разгрузочные операции с такими контейнерами не представляют неудобств или опасности. При нормальной нагрузке контейнер качается незначительно, и кирпич держится на нем устойчиво.

При перевозке контейнеров на автомашине устойчивость кладки поддерживается кроме того еще и бортовыми стенками кузова. Укладка кирпича в контейнеры с перевязкой и применение контейнеров с наклонными к середине плоскостями днища, еще более повышают устойчивость кирпичной кладки, которая в результате является вполне достаточной при нормальном обслуживании.

Механизация процессов транспортировки и доставки кирпича на рабочее место резко повышает темпы строительства. При этом требуется, чтобы организация строительных работ была спланирована правильно и в самой эксплуатации поддерживалась необходимая производственная дисциплина, четкость руководства и работы.

Период работы подъемника, включая сюда время на опускание крюка, подъем тельфера, установку, зацепку и отцепку контейнера, равен примерно 3—4 мин. при высоте подъема контейнера в среднем на высоту 16 метров.

Период работы вагонетки, отвозящей контейнеры к рабочему месту на лесах, примерно равен 4—6 мин. при перевозке в среднем на расстояние до 50 м.

Если подъемники рассчитаны на подъем двух контейнеров, то для согласованной работы потребуется примерно 3 вагонетки. Производительность при такой системе механизации по подъемнику за час работы равна примерно 3 500—4 000 шт. кирпича. Для укладки этой партии кирпича потребуются 4—5 каменщиков при 1—2 подручных.

У вагонеток на лесах, у подъемника, на вагонетках и тельферах складского двора строительства обслуживающего персонала требуется примерно 10 человек. Всего таким образом требуется примерно 16 человек или 4 человека на каждую тысячу штук уложенного кирпича в час. При практическом применении указанной системы механизации неизбежно будут внесены коррективы не только в самую схему и конструкцию отдельных деталей данной механизации, но и в порядок и приемы эксплуатации и ее эффективность.

## ОТ РЕДАКЦИИ.

По заданию Мособлсовета ВОИЗа под руководством автора помещенной выше статьи тов. Цепляева закончен рабочий проект данной механизации по несколько измененному и более упрощенному варианту. Строительное управление Моссовета приняло этот проект для опытной проверки на одной из образцовых строек, результаты которой будут освещены в нашем журнале.

## ДОМ ПРАВИТЕЛЬСТВА КАРЕЛЬСКОЙ АССР

Технический проект Дома Правительства разработан в 1934 г. в мастерской № 7 треста «Ленпроект» на основе двух премированных проектов на открытом и закрытом Всесоюзном конкурсе, объявленном ССА Ленинграда и Правительством КАССР. По открытому конкурсу был премирован проект арх. Шепилевского М. А. и арх. Климентова М. Я. По закрытому конкурсу: проект проф. Юнгер А. А., арх. Голли В. Ю. и арх. Попова В. П.

Авторами технического проекта являются: проф. Юнгер А. А., арх. Шепилевский М. А. и арх. Голли В. Ю.

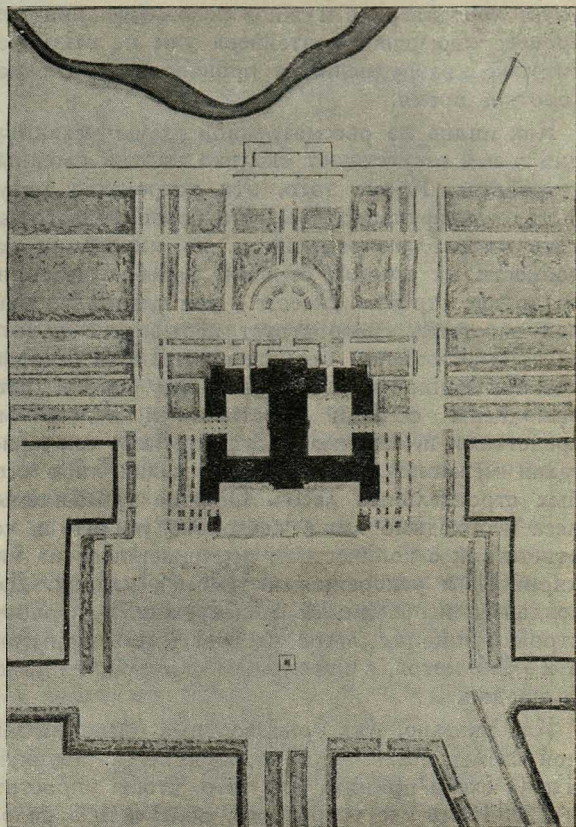
Технический проект утвержден правительством КАССР и НТС КАССР.

Кубатура здания — 90000 м<sup>3</sup>.

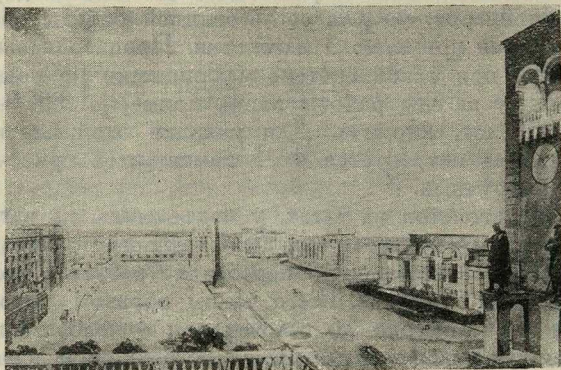
Здание Дома Правительства по генплану занимает центральное место на будущей главной площади города.

В здании располагаются ЦИК, СНК, партийные областные организации, наркоматы.

Запроектирован большой зал заседаний на 500 чел. и малый зал заседаний на 200 чел., столовая-ресторан и ряд других подсобных помещений.



Проект планировки правительственной площ. в Петрозаводске (Карельская АССР)  
Авторы проекта: проф. А. А. Юнгер, арх. М. А. Шепилевский и арх. В. Ю. Голли



Перспектива площади



Площадь и Дом Правительства

## По страницам иностранных журналов

### НУЖЕН ЛИ ОБЕЛИСК НА ПЛОЩАДИ СОГЛАСИЯ?

(„L'Architecture d'Auj urd'hui" № 4)  
«Наш журнал неоднократно указывал на ошибки, допущенные в Париже в области планировки города. Среди этих ошибок особенно выделяется установка обелиска на площади Согласия. Этому памятнику надлежало бы быть в каком-нибудь

египетском музее. Вместо этого ему нашли наиболее «дурное» применение, установив его на цоколе в таком месте Парижа, где он лишь мешает уличному движению.

Пора уже покончить с этим безобразием и освободить площадь Согласия от уродующего ее памятника».

### КОРБЮЗЬЕ НЕ УЧАСТВУЕТ В ПРОЕКТИРОВАНИИ ПАРИЖСКОЙ ВЫСТАВКИ

(„L'Architecture d'Aujourd'hui" № 4)  
Парижский муниципалитет предложил лидеру французских конструктивистов, автору книги «Сияющий город» Ле Корбюзье принять участие

в проектировании ряда объектов международной выставки 1937 г. в Париже.

Ле Корбюзье поставил при этом обязательным условием, чтобы спроектированные им строения были по-

стоянного типа и не подлежали сносу после окончания выставки.

Это требование было выставочным комитетом отклонено, после чего Ле Корбюзье отказался от участия в выставке.

## ПРОБЛЕМА ОСВЕЩЕНИЯ ЗАГРУЖЕННЫХ ДОРОГ

(«Le Génie Civil», № 19)

С развитием автомобильного движения все острее становится вопрос об освещении дорог с большой загрузкой.

Комитет так называемой «голубой дороги» (соединяющей Париж с французской Ривьерой) провел недавно опыты освещения дороги, давшие весьма благоприятные результаты.

Проблема освещения дорог, кажущаяся весьма простой, представляет на самом деле большие трудности

как в отношении стоимости подобного освещения, так и в отношении встающих при этом технических вопросов.

Вопрос стоит следующим образом: что нужно видеть и кто должен видеть на освещенной дороге?

Чрезвычайно важно достигнуть такого эффекта, чтобы шоферу была обеспечена полная возможность своевременно реагировать на препятствия, встающие на его пути. Вместе с тем

свет не должен слепить водителя машины.

Лучшие результаты при опытах показали лампы «Филора» в 220 вольт с примесью неона. Лампа дает желтый достаточно яркий и вместе с тем весьма мягкий свет и обеспечивает безопасную езду на дороге автомобиля с потушенными фарами.

## ГАЗОУБЕЖИЩА В МЕТРО

(«Construction Moderne» № 42)

Парижский муниципалитет приспособил станцию метро на площади Фэт под газоубежище: пополнение запасов свежего воздуха обеспечивается устройством фильтровочной станции. Тоннель изолируется стальными дверями-завесами, герметически его закрывающими.

На закрытие дверей требуется 15 минут.

# Б и б л и о г р а ф и я

А. Е. Бринкман. «Площадь и монумент, как проблема художественной формы». Перевод с 3-го немецкого издания со вступительной статьи и комментариями Игнатия Хвойника. Издательство Всесоюзной академии архитектуры. М. 1935 г. Стр. 296 (с 98 рис.). Тираж 5.000 экз. Цена 15 руб.

Появившаяся впервые в русском переводе известная книга А. Е. Бринкмана «Площадь и монумент» построена как опыт исторического исследования развития архитектуры города от средних веков до современности. Однако, в силу целого ряда причин автор не справился с систематическим изложением истории градостроительства.

Несмотря на это книга А. Бринкмана представляет огромный интерес. Это серьезнейший труд после известной книги К. Зитте. При отсутствии систематичности в историческом освещении вопроса, в ней затрагиваются так или иначе все крупнейшие вопросы построения архитектурного ансамбля города в прошлом и основные проблемы современного градостроительства. В период радикальной реконструкции Москвы и всех других городов СССР, когда нам приходится работать над проблемами, освещаемыми А. Бринкманом, его работы в одинаковой мере интересны и актуальны, невзирая на то, что она решит крупными изъянами формалистического искусствознания Запада.

Бринкман освещает следующие вопросы: общие принципы архитектуры города, расположение монумента на площади, архитектурное взаимоотношение площади и улицы, планировку приречной площади, трактовку пространства позади монумента, значенные конфигурации площади, застройку и замыкание площади, расположение монумента в плане площади, соотношение монумента и масштаба площади, замощение площади, синтез искусств в ансамбле площади и т. д.

В анализе архитектуры города А. Бринкман занимает более приемлемую для нас позицию, чем глава формалистической школы искусствознания, Г. Вельфлин и К. Зитте. По сравнению с первым А. Бринкман много конкретнее и практичнее в сво-

ем анализе. В отличие от чисто субъективных построений формалистов, А. Бринкман подобно архитекторам-практикам стремится дать практический, производственный композиционный анализ. В противовес обычному формалистическому дилетантизму А. Бринкман пытается строить свой композиционный анализ на основе обмера памятников, которые, как известно, архитектору-практику дают очень много.

Площадь среди запутанной системы улиц А. Бринкман трактует как своеобразный зал города. С положительной стороны следует также отметить, что в отличие от ряда современных планировщиков (Корбюзье и др.) А. Бринкман далек от фетишизации прямоугольной системы планировки как в ее обычной схематической форме, так и в усовершенствованном виде прямоугольно-диагональной системы.

Основное содержание книги А. Бринкмана посвящает вопросам надлежащего композиционного расположения монумента на площади. Эти вопросы разработаны автором наиболее самостоятельно. Уже до выхода в свет русского перевода книги А. Бринкмана работа его в этой части была полностью использована в вышедшей в 1935 г. книге Бунина и Кругловой «Архитектура городских ансамблей», где полностью изложены (без указания источника) выдвинутые А. Бринкманом три основных принципа трактовки скульптуры на площади и др.

Развивая теоретические высказывания Л. Альберти и др., автор выдвигает, в частности, идею нишевого решения пространства в отношении скульптуры, при котором застройка площади обрамляет скульптуру.

Скульптура, трактованная на подобие рельефа, требует размещения ее возможно ближе к стене, которая ограничивает возможности ее восприятия с других сторон и создает фон, благодаря чему скульптура выделяется и привлекает к себе внимание. Не высказываясь за какой-нибудь один принцип расположения монумента на площади, А. Бринкман правильно подчеркивает, что при любом принципе композиции отношение

между архитектурой и пластикой может быть отношением только архитектурного порядка, а ни в коем случае не неорганическим украшательством. Расположенная таким образом у стены скульптура отнюдь не нуждается в господстве над всей площадью, что так необходимо, напротив, для надлежащего художественного эффекта скульптуры, помещаемой среди площади.

Отдельно останавливается А. Бринкман на архитектурной роли в композиции площади колонны, которая в отличие от обелиска, получившего распространение в Италии, встречается, главным образом, в Германии, Австрии и во Франции.

Пытаясь выйти за пределы отвлеченно формального искусствоведческого анализа к практическим вопросам архитектурной композиции, А. Бринкман рассматривает площадь не как самодовлеющий ансамбль, а в сочетании с прилегающими улицами. Это подсказывает ему правильную общую характеристику замкнутой и открытой площади. Из них открытая площадь, по его правильному указанию, имеет большие преимущества в смысле раскрытия ансамбля площади и сочетания его с архитектурой втекающих и прилегающих к площади улиц.

Считая необходимым стремиться к максимальной взаимосвязи с архитектурой улицы, А. Бринкман предлагает для каждого значительного здания устраивать пропорциональную ему площадь или по крайней мере расширить улицу.

Наряду с интересной и глубокой постановкой целого ряда практических вопросов архитектуры площадей, работа А. Бринкмана имеет ряд недостатков. А. Бринкман, будучи одним из наиболее блестящих представителей формалистической науки, невольно повторяет ее ошибки в объяснении законов смены стилей и др. Так, первооснова всякой художественной формы, по мнению А. Бринкмана, «носит психо-физический характер». Не понимает также А. Бринкман подлинных причин упадка архитектуры в эпоху капитализма и других социальных явлений в области развития архитектуры.

Д. Аранович.

## В ПРЕЗИДИУМЕ МОССОВЕТА

★ В целях упорядочения планировки и проектирования строительства улиц, усовершенствованных мостовых и тротуаров, Московский городской комитет ВКП(б) и Президиум Моссовета установили для всех организаций новые правила ведения работ. Ширина проезжей части (с тротуаром) для основных городских и магистральных улиц не должна превышать 50 метров и для отдельных центральных радиальных улиц и кольцевых магистралей — 60 метров.

Это не распространяется на улицы, существующая ширина которых между застройкой превышает установленные пределы. Застройка указанных улиц производится с сохранением существующей ширины, допуская в этих пределах необходимые спрямления и расширения зауженных частей улицы (Садовое кольцо, Новослободская ул. и проч.).

Предельная ширина тротуаров, как правило, не должна превышать 4—5 м. для улиц шириной в 50—60 м., 3—4 м. для улиц в 40 м. и 2—3 м. для улиц в 20—30 метров.

В соответствии с этим, поперечный профиль улиц следует проектировать, исходя из установленной ширины тротуаров, используя всю остальную ширину под проезжую часть, не допуская устройства газонов и различного оформления улиц, стесняющих проезжую часть и тротуары улицы.

Отделу планировки предложено в месячный срок пересмотреть все ранее установленные габариты улиц, внести необходимые изменения и представить на утверждение Президиума Моссовета список существующих и проектируемых городских улиц с предельной их шириной.

★ Президиум Моссовета установил, что неправильная организация в Отделе планировки и Отделе городских земель дела выдачи красных линий привела к тому, что по ряду домов красные линии выдавались по несколько раз: по Ногатинскому шоссе — 5 раз, по Калужскому шоссе — 4 раза, на 1-й Мещанской — 3 раза, по Новоспаской набережной — 3 раза и т. п.

В результате, дом по Новоспаской набережной до настоящего времени не имеет окончательно утвержденных рабочих чертежей.

Считая совершенно недопустимым, что отвод красных линий перепоручен Отделом планировки районным работникам, которым дана возможность безконтрольно изменять красные линии по своему усмотрению, Президиум обратил на это внимание Началька Отдела планировки тов. Булушева и начальника отдела городских земель тов. Сидорова, предложив им в кратчайший срок разработать предложения по вопросу упорядочения дела отвода участков и нанесения красных линий с возложением ответственности за отвод красных линий непосредственно на тов. Булушева.

равлением смета на постройку жилого дома по Красногребенской набережной № 11 резко нарушает утвержденные для этого строительства основные показатели: вместо заданных проектным заданием 60000 м<sup>3</sup> — запроектовано 69.536 м<sup>3</sup>, вместо 8.600 м<sup>2</sup> жилой площади — запроектовано 9.667 м<sup>2</sup>, а себестоимость вместо плановой 70 рублей за м<sup>3</sup> — запроектована 77 р. 10 коп.

Президиум установил, что отступление от плана явилось следствием не критического подхода Отдела проектирования к техническому проекту, разработанному 10-й архитектурно-проектной мастерской, допустившей неоправдываемое необходимостью превышение объемов возводимого дома.

★ Президиум Моссовета разрешил строительство стадиона Наркомлепра СССР осуществить на территории Красногребенского парка культуры и отдыха.

★ Председатель Моссовета тов. Булганин обратил внимание Отдела городских земель, что им игнорируется необходимость застройки жилыми домами реконструируемых Ново-Слободской, Бутырской, Калеевской, Б. Калужской улиц и Садового кольца и предложил обратить главное внимание на отвод участков под жилые дома на этих улицах.

★ Президиум Моссовета вынес решение о запрещении устройства в жилых домах производственных и иных предприятий, нарушающих нормальные условия проживания жильцов (копоть, шум, пыль и т. д.). Подобного рода предприятия могут быть открыты в жилом доме лишь при наличии специального разрешения Госсанинспекции. Начальнику жилищного управления Моссовета тов. Шуляковскому, Госсанинспектору тов. Лариной и райсоветам предложено в двухмесячный срок обследовать жилые дома, в которых размещены подсобные предприятия и внести предложение о горяжке вывода их в надлежащее место или устранения созданных ими ненормальных бытовых условий для жильцов.

★ Строительное Управление Моссовета установило, что управляющие трестами своевременно не обеспечили надлежащего руководства и принятия мер к расстановке людей, ответственных за электротехнические работы школьного строительства 1936 г., а также к подбору материалов и оборудования для трансформаторных помещений. Подобное положение привело к срыву графика по монтажу вводов кабельной сети Мосэнерго и задерживает своевременную сдачу школ в эксплуатацию. По распоряжению начальника Строительного управления тов. Черкасского на 75 стройках школ приступлено к строительству трансформаторных помещений стандартного типа.

## ГЕОДЕЗИЧЕСКОЕ ХОЗЯЙСТВО МОСКВЫ

★ Совещание при Научно-техническом совете при Президиуме Моссовета о геодезическом хозяйстве Москвы показало, что положение с геодезическими материалами находится в крайне неудовлетворительном состоянии. Отсутствие надлежащей и точной вертикальной и горизонтальной основы для георабот, значительное количество ненадежного съемочного материала и белых пятен, разницей в данных отдельных организаций по реперам (постоянный знак, от которого ведется отчет всех горизонтальных строительных отметок) и весьма тяжелое положение с вертикальными отметками все это — результат длительной неупорядоченности геодезического хозяйства Москвы. В связи с этим Геокомторой и Научно-техническим советом намечено следующее:

Составление Геокомторой (с представлением в НТС) развернутого плана съемочных работ, детализировав его по годам, с учетом всех соображений по строительству, имеющихся у московских организаций; сосредоточение в Геокомторе всех требований заинтересованных организаций об очередности изготовления геодезических материалов; выверка к концу 1936 года реперного хозяйства в кольце «Б» и к апрелю 1937 года в черте Окружной железной дороги; бережное отношение и хранение реперного хозяйства; выдача геодезических материалов только после выверки их в натуре; разработка технических условий по съемке, предусмотрев в них ведущие масштабы; срочное разрешение вопроса об инструментари, автотранспорте, жилье для рабочих, оборудовании фотокопировальной, фоторепродукционной мастерской, картографической базы и архива; созыв специального совещания по вопросу о красных линиях и отметках Отдела планировки, и съемках и картографии подземного хозяйства — вот те мероприятия, которые намечены на ближайшее время, обеспечивающие приведение в порядок всего геодезического хозяйства Москвы.

## ИНСПЕКЦИЯ ПО КАПИТАЛЬНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

★ Президиум Моссовета организовал оперативную инспекцию по капитальному строительству, в задачи которой входит повседневная проверка выполнения постановлений и указаний Моссовета.

Инспекции предоставлено право посещать любое строительство, склады и подсобные предприятия подведомственных Моссовету строений и снабжающих организаций; непосредственно знакомиться на месте со всеми первичными документами бухгалтерского и оперативного учета строений и т. д.

Начальником инспекции по капитальному строительству назначен П. И. Кугач.

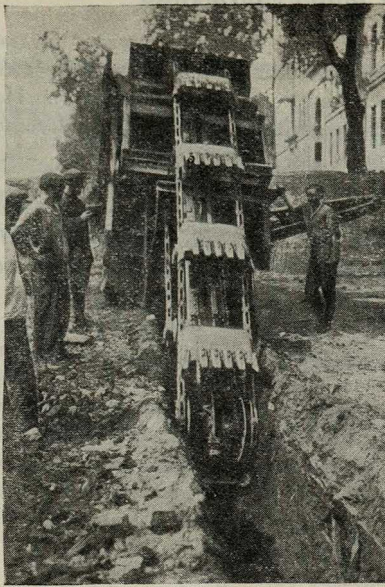


## ПОДГОТОВКА К ПРИЕМУ ВОЛЖСКОЙ ВОДЫ

★ Большие работы по подготовке к приему волжской воды для нужд московского водопровода производит трест «Московстрой».

Вода из Москва—Волга-канала по специально прокладываемым трубам будет направляться к Сталинской водопроводной станции (Щелковское шоссе) и дальше к Москве. Мощность этой станции рассчитана на подачу 50 миллионов ведер воды в сутки. Волжскую воду примут две водопроводные магистрали, одна из них строится параллельно шоссе Энтузиастов общей протяженностью 4,290 км., вторая в районе Черкизова — 4,855 км. Обе они, на некоторых участках, закладываются глубоко под землю, проходят под железно-дорожным полотном, пересекают Черкизовский пруд, реку Яузу и наконец попадают одна—к заставе Ильича, а другая—в Сокольники. К началу 1937 года строительство этих магистралей будет закончено, и к лету вступит в эксплуатацию первая очередь Сталинской станции на 25 миллионов ведер воды в сутки.

★ Одновременно трест ведет работы по расширению существующей водопроводной сети. 40 километров разводящей сети будет проложено в 1936 году. По Садовому кольцу от Курского вокзала до площади Восстания, по улицам: Горького, Каляевской, Большой Бутырской, Новослободской, Пушкинской уже проложены новые линии. Начата прокладка труб по Бульварному кольцу от Никитских ворот до Трубной площади. Эта магистраль пересекает Пушкинскую площадь, Нарышкинский проезд и Петровские ворота. Чтобы не нарушать на этом участке городского движения, в процессе работ решено было пройти Пушкинскую площадь закрытым способом — тоннелем, в котором и проложить трубы. Тоннель уже готов и в нем начат монтаж магистрали. На Нарышкинском проезде,



Канавокопатель „МКI“ при рытье траншеи на Садово-Самотечной улице

де, впервые в практике «Московстроя», было применено проталкивание труб (крупного диаметра) при помощи мощных домкратов. Подобный метод работы, в условиях насыщенного городского движения, представляет большую ценность и может быть в дальнейшем широко использован.

★ Все работы по строительству водопровода максимально механизированы. На земляных работах—в котлованах и траншеях работают 7 экскаваторов, из них 3 многоковшевых Дмитровского завода. Впервые в этом году, наряду с аппаратами газовой сварки и сварочным трансформатором СТ-2, работающими на переменном токе, применяются электросварочные аппараты на постоянном токе. Это дает возможность, в зависимости от местных условий и от тех или иных водопроводных объектов, маневрировать работами.

На смену блокам «Людерса» для опускания труб монтируются подъемные краны с тракторами ЧТЗ грузоподъемностью в 2 тонны. На 5-м водоводе (Всехсвятское), при перекладке труб для Горьковского радиуса метро, применяется пневматическая чеканка труб. Воздух подается от переносного компрессора на резиновом ходу.

★ В Люблино строится мощная станция аэрации (работы производит трест «Московстрой»). Строительство этой станции должно быть закончено к началу 1937 года.

Люблинская станция аэрации представляет собой сложный комплекс железобетонных сооружений, строящихся с учетом новейших в этой области достижений. Она должна принять и очистить 24 миллиона ведер сточных вод в сутки. На площадке строительства заканчиваются земляные работы, монтируется центральный бетонный завод и приступлено к основным работам с тем, чтобы уже в текущем году частично начать очистку.

## НОВЫЕ ОТДЕЛОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

★ На организацию новых производств, решением Президиума Моссовета, тресту отделочных строительных материалов выделен 1 миллион 399 тысяч рублей. Эта сумма трестом будет использована следующим образом:

212 тысяч руб. будет затрачено на строительство цеха по изготовлению плиток из неопластмасс (неолейкоритовой смолы) мощностью 1 тыс. м<sup>2</sup> в месяц и 285 тыс. руб. на строительство завода листового алебаstra типа «шитрок» мощностью 300 тыс. м<sup>2</sup> в год. На Даниловском алебастровом заводе будет поставлено производство 50 тыс. м<sup>2</sup> в год пустотелых гипсовых плит и художественного гипсового литя на 600 рублей в год, на что будет израсходовано 482 тыс. руб. На производство проектных и исследовательских работ по кислцементным (перегородочным) плиткам — 30 тыс. руб., на те же работы по производству древесного войлока на базе рафинерной массы бумажных фабрик — 20 тыс. руб. и 36 тыс. руб. на исследовательские работы по пустотелым блокам из доломита.

На площадке завода мозаичных плиток (по Варшавскому шоссе) будет оборудован специальный цех для опытного производства 15 тонн в год флюатов (соли кремнефтористой водородной кислоты). Проектная стоимость этого цеха 150 тыс. руб. Для организации производства керамической фасадной плитки — 60 тыс. и художественной терракоты — 50 тыс. руб. При заводе сухой штукатурки должен быть оборудован цех по изготовлению жидких обоев и багета. На строительство этого цеха ассигновано 74 тыс. рублей.

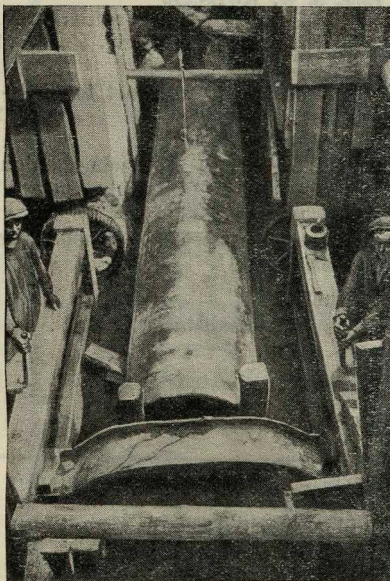
Все эти работы должны быть закончены к концу текущего года, с тем чтобы к началу 1937 года московские строительные организации получили новые отделочные материалы.

## К СТРОИТЕЛЬСТВУ ЗАКРЕСТОВОГО ПУТЕПРОВОДА

★ Президиум Моссовета предложил тресту Гормост приступить к строительству нового Закрестовского моста со сроком окончания строительства к 1 июля 1937 года. Расположение моста утверждено по оси первой Мицанской улицы и Ярославского шоссе. Ширина нового моста 40 метров (34 метра для проезжей части и по 3 метра для тротуаров).

★ Президиумом Моссовета одобрено заключение Научно-технического совета по проектам реконструкции центральных набережных. Проект утвержден на откосный тип с конструкцией в виде массивной бетонной стенки с легким армированием и сопряжением ее с основным массивом существующей бутовой стенки, на свайном и скальном основании.

Сметная стоимость утверждена в сумме: по Кремлевской набережной (протяженностью 691 м) — 3 млн. руб.; Москворецкой наб. (910 м) — 4,3 млн. руб.; Раушской наб. (815 м) — 3,7 млн. руб.; Софийской наб. (692 м) — 3,3 млн. руб.



Прокладка водопроводной магистрали по Бульварному кольцу. Проталкивание трубы домкратами

★ Экспертная комиссия Отдела проектирования утвердила эскизный проект Краснохолмского моста (авторы проекта проф. Кокорин и арх. Лежава). Авторам предложено переработать нависающую полукруглыми массивами каменной кладки винтовую лестницу, гвдестал на левом устое, не отвечающий общей композиции моста и колонны в проезде набережной, т. к. они слишком мелки по отношению к устоям.

★ Утвержден эскизный проект Москворецкого моста по проекту академика Щусова. При разработке технического проекта автору предложено проработать глухие стенки в двух декоративных пилонах, запроектированных с левой стороны.

★ По проекту арх. Хохрякова (7-я проектная мастерская) утвержден технический проект жилого дома для рабочих фабрики «Новая Заря» по Серпуховскому валу.

★ Из представленных в Отдел

★ Экспертная комиссия Отдела проектирования Моссовета утвердила эскизный проект жилого дома по Нововоспасской набережной для Моссовета по проекту архитектора А. Г. Мордвинова. Архитектору предложено в техническом проекте доработать оформление верхних этажей и снять бельведер со средней части фасада. Признано желательным увеличение в доме количества балконов.

Экспертная комиссия также утвердила проект западной гавани в Филях по проекту архитекторов Вольфензона и Бондаренко. Комиссия предложила авторам, в процессе доработки проекта, дополнительно поднять вопрос о размере площади, отведенной под зеленые насаждения и проверить габариты жилого дома.

проектирования за май 1936 г. 124 проектов жилых и общественных сооружений, утверждены лишь 114 проектов, остальные — забракованы и переданы авторам для коренной переработки.

★ ВСХК при ЦИК СССР включилось в работу по отбору рекомендуемых столярных изделий для жилищного строительства. На территории Постоянной строительной выставки организуется выставка образцов и чертежей столярных изделий. Здесь будут представлены: оконные переплеты, дверные полотна и коробки к ним, плинтуса, галтели, поручни, панели и пр. Задача выставки сконцентрировать все типы и стандарты производства столярных изделий всеми проектными и строящими организациями в Москве и отобрать наиболее экономичные и художественные типы для массового изготовления на московских заводах.

**ЗАВЕЩАНИЕ АКАДЕМИКА И. А. ФОМИНА**

★ По завещанию покойного академика И. А. Фомина, являющегося автором проекта подземной части станции метро на площади Свердлова, все работы по окончательному осуществлению этого проекта в натуре должны быть выполнены под руководством и ответственностью работающего в 3-й архитектурно-проектной мастерской Моссовета архитектора Полякова Л. Л.

**Содержание**

**Sommaire**

**Contents**

	Стр.
Год стахановского движения . . .	1
Арх. А. ВЕГЕ	
Проекты новых универмагов . . .	3
Арх. Л. И. САВЕЛЬЕВ	
Архитектурное оформление магазинов Москвы . . . . .	11
Н. Ф. САВИН	
Строительство магазинов . . . . .	16
Инж. С. Г. КОБЗАРЬ	
Организация движения в разных уровнях в Москве . . . . .	20
Инж. А. БАТЬ	
Дневник эксперта стройматериалов . . . . .	23
И. И. КУПЦОВ	
За простейшую механизацию строительных процессов . . . . .	24
М. В. ЦЕПЛЯЕВ	
Механизация доставки кирпича . . . . .	25
По городам СССР . . . . .	28
По страницам иностранных журналов . . . . .	28
Библиография . . . . .	29
Москва на стройке . . . . .	30

	Page
Une année du mouvement stakhanovite . . . . .	1
Arch. A. VEGE	
Les projets des nouveaux magasins universels . . . . .	3
Arch. L. I. SAVELJEV	
L'architecture des magasins de Moscou . . . . .	11
N. F. SAVIN	
La construction des magasins . . . . .	16
Ing. S. G. KOBZAR	
L'organisation de la circulation à deux niveaux à Moscou . . . . .	20
Ing. A. BATJ	
Le journal d'un expert pour matériaux de construction . . . . .	23
C. C. KOUPTZOV	
Pour la mécanisation la plus simple des procédés de construction . . . . .	24
M. V. ZEPLJAJEV	
La mécanisation du transport des briques . . . . .	25
Dans L'UdRSS . . . . .	28
En feuilletant les journaux étrangers . . . . .	28
Bibliographie . . . . .	29
Moscou en construction . . . . .	30

	Page
A year of the stakhanov movement	1
Arch. A. VEGE	
Projects of new department stores	3
Arch. L. S. SAVELJEV	
The architecture of the new stores in Moscow . . . . .	11
N. F. SAVIN	
The construction of stores . . . . .	16
Eng. S. G. KOBZAR	
The organization of circulation in two levels in Moscow . . . . .	20
Eng. A. BATJ	
The diary of an expert for building materials . . . . .	23
C. C. KUPZOV	
For the simplest mechanization of construction processes . . . . .	24
M. U. ZEPLJAJEV	
The mechanization of transporting bricks . . . . .	25
In the USSR . . . . .	28
In foreign magazines . . . . .	28
New books . . . . .	29
Moscow in construction . . . . .	30

Фотографии выполнены Я. А. Бродским, Б. Кудояровым и Б. Игнатовичем.

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

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

Мособлгорлит 32.239. Тираж 13.600  
 1-я тип. Гос. воен. изд-ва НКО СССР,  
 ул. Свободная-Степанова, 3.  
 Статформат А—4—211-297 мм.  
 4 п. л. Зак. тип. 638.

Рукопись сдана в набор 7/VIII—1936 г.  
 Подписано к печати 2/X 1936 г.  
 Выпускающий Н. К. Кропивницкий



# ИЗДАТЕЛЬСТВО ВСЕСОЮЗНОЙ АКАДЕМИИ АРХИТЕКТУРЫ

Москва, Б. Дмитровка, 24; тел. комм. 1-08-10

ТРЕБУЙТЕ КАТАЛОГ

**ОТКРЫТ ПРИЕМ**

**ПОДПИСКИ НА КНИГИ**

ТРЕБУЙТЕ КАТАЛОГ

- 1) Дж. ХЕМБИДЖ — Динамическая симметрия в архитектуре. Ц. 6 р. 50 к.
- 2) ВИТРУВИЙ — Десять книг об архитектуре. Ц. 13 р.
- 3) Г. ГЕЙМЮЛЛЕР и К. ШТЕГМАН — Архитектура Возрождения в Тоскане Вып. I. Филиппо ди сир Брунеллеско. Ц. за 1-й вып. 60 р.
- 4) Архитектура Московского метро. Под редакцией арх. Н. Я. КОЛЛИ и арх. С. М. КРАВЕЦ. Ц. 25 р.
- 5) М. АЛПАТОВ — Архитектурное творчество Микельанджело. Ц. 12 р.
- 6) Л. МУМФОРД — От бревенчатого дома до небоскреба. Ц. 5 р. 50 к.
- 7) М. ПОКОРНЫЙ — Построение теней в ортогональных проекциях. Ц. 5 р. 50 к.
- 8) Садово-парковая архитектура. Сборник статей. Ц. 16 р. 50 к.
- 9) Версаль. (Из серии „Города и страны“). Сост. АЛПАТОВ М. В. Ц. 15 р.
- 10) Рим. Архитектура эпохи Барокко. (Из серии „Города и страны“). Сост. проф. БРУНОВ Н. И. Ц. 20 р.

ПЕРЕЧИСЛЕННЫЕ КНИГИ ВЫЙДУТ В СВЕТ В IV КВАРТАЛЕ 1936 г.

## ИМЕЮТСЯ В ПРОДАЖЕ:

- 1) А. НЕКРАСОВ — Древне-русское зодчество XI—XVII вв. 400 стр. с иллюстр. Ц. 20 р.
- 2) Э. МЭССЕЛЬ — Пропорции в античности в средние века. Ц. 8 р. 50 к.
- 3) Г. БЛЮМ — V. Columnae или описание и применение пяти ордоров. Ц. 10 р. 50 к.
- 4) АНДРЕА ПАЛЛАДИО — Четыре книги об архитектуре. Первый том. Перевод акад. И. В. Жолтовского. Ц. 38 р.
- 5) БУНИН А. В. и КРУГЛОВА М. Г. — Архитектура городских ансамблей (Ренессанс). Стр. 230, иллюстр. 260. Ц. в пер. 30 р.
- 6) Памятники архитектуры. Альбом. 100 фототипий. Составили: Д. Е. АРКИН и Н. И. БРУНОВ. Ц. 65 р.
- 7) ЗВАНЦЕВ М. П. — Домовая резьба. 132 стр. 100 иллюстр. Ц. в пер. 16 р. 50 к.
- 8) БРИНКМАН А. Э. — Площадь и монумент. Перевод, редакция и вступ. статья Игн. Хвойника. 296 стр. 98 иллюстр. Ц. в пер. 15 р.
- 9) М. ГИКА — Эстетика пропорций в природе и искусстве. Ц. 10 р.

## СЕРИЯ „ГОРОДА И СТРАНЫ“.

- 10) Вена. — Сост. ФЕРЕНЦИ Б. К. Стр. 95. Иллюстр. 83. Ц. 15 р. 50 к.
- 11) Китай. Сост. проф. ДЕНИКЕ Б. П. Стр. 122. Илл. 107. Ц. в пер. 10 р.
- 12) Испания. Сост. К. М. МАЛИЦКАЯ. Стр. 114. Иллюстр. 87. Ц. в пер. 14 р.

**ПО ТРЕБОВАНИЮ НЕМЕДЛЕННО ВЫСЫЛАЕТСЯ ПОДРОБНЫЙ КАТАЛОГ ИЗД-ВА**

**ЗАКАЗЫ и ДЕНЬГИ НАПРАВЛЯТЬ:** Москва, Б. Дмитровка, 24, Изд-ву Всесоюзной Академии Архитектуры. Расч. счет № 150004 МОК. Госбанка. Заказы также принимаются уполн. изд-ва, снабженными специальными доверенностями.

**МОСКОВСКИЙ  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТРЕСТ**

**„МОСГОРСАНТЕХСТРОЙ“**

Москва, уг. Б. Черкасского и Старопанского пер., д. № 6/7

**Т Е Л Е Ф О Н Ы**

Управляющий трестом	3-20-23	Управление делами	} 87-19
Главный инженер	} 3-20-32	Договорный отдел	
Главная бухгалтерия		Механическая мастерская	} Ж-1-30-17
Контора снабжения	4-54-32	(М. налитниковская, д. 35)	
Отдел кадров			

**ПРИНИМАЕТ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ**

по САНИТАРНО-ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБОРУДОВАНИЮ жилых домов, больниц, бань, диспансеров, театров и т. д.

ЦЕНТРАЛЬНОЕ ОТОПЛЕНИЕ, ВЕНТИЛЯЦИЯ, ВОДОПРОВОД, КАНАЛИЗАЦИЯ, ГОРЯЧЕЕ ВОДОСНАБЖЕНИЕ и ГАЗОПРОВОД

**Механическая мастерская принимает заказы на СЛЕ-**

**САРНЫЕ ИЗДЕЛИЯ ПО САНИТАРНО-ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБОРУДОВАНИЮ, хомутики, крючки, кронштейны и проч. сварочные работы и ремонт монтажного инструмента.**

**С ЗАПРОСАМИ И ЗАКАЗАМИ ОБРАЩАТЬСЯ  
В ДОГОВОРНЫЙ ОТДЕЛ ТРЕСТА**