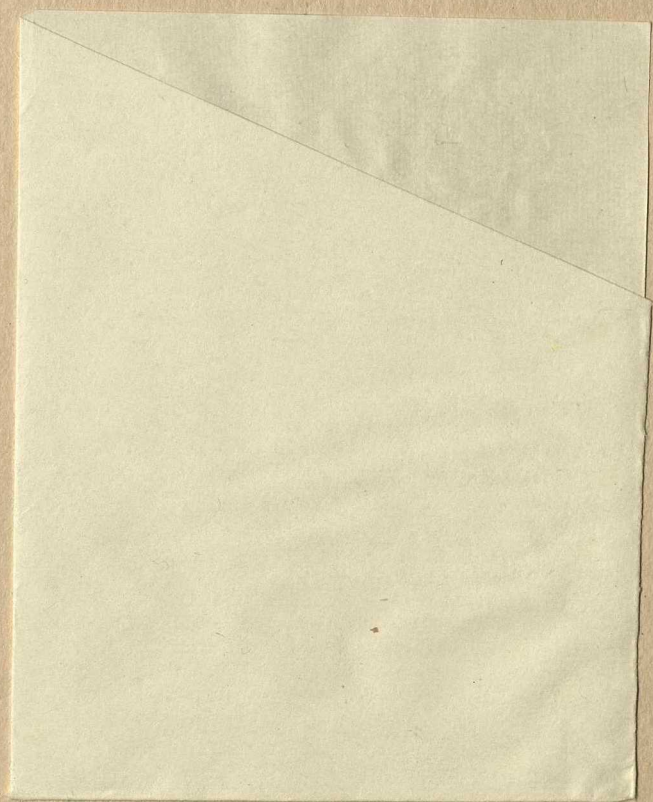


$\overline{XX}$   $\frac{428}{68}$

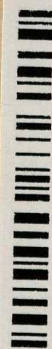
1936

№ 19-24  $\overline{X-XII}$  YK.





2015593971



# СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

2.  
Всесоюзная  
Библиотека  
имени  
В. И. Ленина

~~XX 101~~  
9



Жилой дом на Чистых прудах  
Выстроен по проекту арх. Волхонского

~~XX~~ 428  
68.

1 9 19 3 6

ИЗДАНИЕ МОСКОВСКОЕ

# НКТП

МОСКОВСКОЕ ОБЛАСТНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ  
ПО СНАБЖЕНИЮ и СБЫТУ

## „МОССНАБСБЫТ“

МОСКВА, Балчуг, д. № 22. Расчетный счет № 40130 в Моск. обл. к-ре  
Госбанка. Адрес для телеграмм — МОСКВА, МОССНАБСБЫТ

### МОССНАБСБЫТ

**ПРОИЗВОДИТ** снабжение промышлен-  
ных предприятий и стро-  
ительств г. Москвы и Московской обла-  
сти технико-производственными и строи-  
тельными материалами.

**СБЫВАЕТ** продукцию промышленных  
предприятий, вырабатываю-  
щих технические и строительные материалы.

**ЗАКУПАЕТ** от предприятий материалы  
в порядке выявления ими  
внутрипромышленных ресурсов и

**ОСУЩЕСТВЛЯЕТ** розничную торгов-  
лю техническими и  
строительными материалами.

#### Телефоны дирекции:

Директор треста . . . . .	В-1-40-61
Заместитель директора . . . . .	В-1-40-46
Управ. делами и справ. стол . . . . .	{ В-1-80-18 В-1-84-48

---

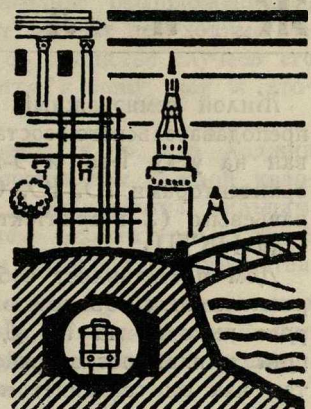
### Товарные конторы „МОССНАБСБЫТА“ и их товарная номенклатура:

1. К-ра металлов, метизов и скоб. изделий. 4-й Вятский пер., д. № 16/18. Расч. счет № 40129 в МОК Госбанка. Металлы, метизы, арматура, скобяные изделия. Телефоны: Д-1-78-82, Д-1-78-02, Д-1-83-81, Д-1-88-94, Д-1-87-98
2. К-ра инструментальная. Дубининская ул., 65. Расч. счет № 40133 в МОК Госбанка. Инструмент, приводные ремни, резино-асбестовые изделия. Телефоны: В-5-30-92, В-3-98-57.
3. К-ра машинооборудования. Дубининская ул., 65. Расч. счет № 40367 в МОК Госбанка. Мелкое оборудование: станки, вентиляторы, блоки, цепи и т. д.
4. К-ра химико-мокательных товаров. Марьяна Роща, ул. Веткина, д. 2. Расч. счет № 40136 в МОК Госбанка. Краски, олифа, реактивы, содо-кислотные материалы. Телефоны: К-5-25-03, К-5-56-97.
5. К-ра силикатных материалов. Балчуг, 22. Расч. счет № 40128 в МОК Госбанка. Кирпич, цемент, алебастр, известь, мел. Телефоны: В-1-40-60, В-1-71-81.
6. К-ра лесных и вспомогательных стройматериалов. Балчуг, д. 22. Расч. счет № 40127 в МОК Госбанка. Лесные материалы, фанера, щепка, облицовочные, кровельные материалы, войлок, пакля. Телефоны: В-1-40-28, В-1-40-49, В-1-72-54.
7. К-ра точных приборов. Балчуг, д. 22. Расч. счет № 40134 в МОК Госбанка. Контроль-но-измерительные, метеорологические, лабораторные и теплоприборы. Арифмометры, готвальни и чертежные принадлежности. Телефоны: В-1-40-41, В-1-80-14 В-3-03-59.
8. К-ра спецпромсбыт. Балчуг, 22. Расч. счет № 40132 в МОК Госбанка. Спецодежда, спецобувь, обтирочный материал, пенько-джутовые материалы, сете-снасти. Телефоны: В-1-60-47, В-1-40-42.
9. К-ра электро-технических товаров. Балчуг, 22. Расч. счет № 40311 в МОК Госбанка. Арматура осветительная, установочные материалы, электроприборы, кабельные изделия. Телефоны: В-1-83-52, В-1-71-33.
10. К-ра жилремснаб. Балчуг, 12. Расч. счет № 40126 в МОК Госбанка. Розничная торговля технико-производственными и строительными материалами. Телеф.: В-1-71-82, В-1-71-84.

---

Для снабжения предприятий и строек, расположенных в Московской области 18 отделений в городах: Дмитрове, Егорьевске, Ефремове, Загорске, Калуге, Касимове, Клину, Коломне, Ногинске, Орехово-Зуеве, Павлов-посад, Подольске, Рязани, Серпухове, Скопине, Сталиногорске, Туле, Алексине.

# СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ



№ 19

XIII ГОД ИЗДАНИЯ

ОКТАБРЬ 1936

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ МОСКОВСКОГО СОВЕТА РККВД

## Ч е т в е р т ы й к в а р т а л

Наша страна вступила в четвертый — последний — квартал 1936 стахановского года. Все народное хозяйство в этом замечательном году, на основе развития всенародного стахановского движения, сделало громадный скачок вверх.

На 33,4 процента возросла продукция союзной и местной промышленности за первые семь месяцев этого года по сравнению с соответствующим периодом прошлого года!

На 36 процентов за этот же период возросла продукция тяжелой промышленности!

Столь же значителен рост погрузки вагонов на социалистическом транспорте!

Задание второго пятилетнего плана по подъему производительности труда выполнено в три с половиной года!

Растет благосостояние трудящихся. Так, например, в тяжелой промышленности уже за первое полугодие 1936 года среднемесячная заработная плата увеличилась на 22,4 проц. по сравнению с первым полугодием 1935 года, а фонд заработной платы возрос на 32,7 проц.

Таковы некоторые цифры великих побед, одержанных нашей страной благодаря стахановскому движению, взлелеянному и возвращенному великим Сталиным, партией большевиков. Величие этих побед особенно ясно ощутимо, если вспомнить, что когда то поражавшие весь мир темпы первой пятилетки теперь намного превзойдены.

Блестящие итоги первых трех кварталов этого года создали твердую основу для нового, еще более стремительного разбега в четвертом квартале. Утвержденный Советом народных комиссаров СССР 8 сентября народнохозяйственный план завершающего квартала стахановского года является яркой иллюстрацией истине безмерных возможностей, которые открыло перед всем народным хозяйством стахановское движение.

19,7 млрд. рублей — таков объем продукции всей (союзной и местной) промышленности в IV квартале 1936 года. К плану III квартала 1936 г. это составляет 117,3 проц., а к плану IV квартала прошлого года — 131 процент. По Наркомтяжпрому рост продукции составит 35 процентов, Наркомлегпрому — 27 проц., Наркомпищепрому — 21 процент. Реализация этого плана обеспечивает не только выполнение, но и значительное перевыполнение годовой программы по важнейшим отраслям хозяйства. Она подготавливает новый мощный рост народного хозяйства в 1937 году.

Четвертый квартал по праву должен быть назван кварталом растущего советского изобилия!

Решение Совнаркома о народнохозяйственном плане IV квартала замечательно не только тем, что оно

определяет дальнейший огромный количественный рост продукции, но и тем, что оно по-новому ставит вопрос о качестве продукции.

«Мы выросли настолько, что можем предъявить новые требования к качеству продукции. Установившаяся практика учета выполнения плана по валовому выпуску продукции совершенно неправильна. Предприятие, выполнившее программу по валовой продукции, но нарушившее установленный для него ассортимент, комплектность, стандарты качества и технические условия, не может считаться выполнившим план. Отныне в счет выполнения плана будет зачисляться только продукция, удовлетворяющая всем указанным выше требованиям, а не всякая произведенная продукция. Таково решение правительства, таков советский закон». (Ц. О. «Правда»).

Эта важнейшая директива правительства должна быть выполнена всеми отраслями народного хозяйства. Особенно энергично, самоотверженно должны бороться за выполнение этой директивы работники строительного фронта, ибо они в долгу перед страной, они до сих пор еще не выполняют, за редким исключением, своих строительных планов как по срокам, так зачастую и по качеству. К сожалению, московские строители не составляют в этом отношении исключения.

Свыше 32 млрд. рублей вкладывается в этом году в капитальное строительство. Другими словами это означает, что прирост материальных фондов социализма за один только год будет равен 61,7 проц. того, что было создано за всю первую пятилетку. Объем капитальных работ на IV квартал 1936 года утвержден в 7.909,37 млн. рублей. Удельный вес вложений в московское строительство очень значителен. Метрополитен 2-й очереди, реконструкция ЗИС'а, Дворец Советов, новые мосты и набережные, тысячи квадратных метров новой жилой площади; 150 школ, десятки яслей, детских садов, больниц, общественных и административных зданий — таков далеко не полный перечень грандиозного строительства, происходящего в Москве.

Четвертый квартал этого года, завершающий стахановский год, должен стать поворотным для московских строителей. Они обязаны на каждой большой и малой стройке, на каждом строительном объекте обеспечить выполнение установленных строительных планов, поднять качество своих работ на уровень новых требований. Так должно быть, ибо в этом квартале трудящиеся нашей страны будут праздновать XIX годовщину Великой пролетарской революции, в этом квартале проект сталинской Конституции волею VIII Съезда Советов и волею всех народов нашей родины станет Основным Законом страны социализма, в этом квартале минет год со времени исторического Первого Всесоюзного совещания стахановцев и победоносно завершится замечательный стахановский год!

## Ж И Л О Й Д О М М Т И

Жилой семиэтажный дом для профессорско-преподавательского состава МТИ запроектирован на углу 1-го и 3-го Донских переулков архитекторами Ю. Ю. Савицким и А. С. Муравьевым (2-я архитектурно-проектная мастерская НКТП).

Дом представляет собой один большой параллелепипед объемом в 20000 м<sup>3</sup>, торец которого выходит на 1-й Донской переулок, имеющий в планировке района большое значение, так как он соединяет площадь перед Донским монастырем с Калужской улицей. Это обстоятельство побудило авторов решать торцовый фасад как главный.

Внешняя архитектура здания построена на обработке стен балконами, лоджиями и пилястрами. Первый этаж, как основное несущее звено, облицовывается естественным камнем с довольно монументальной рустикой. Он служит как бы цоколем для здания.

Средняя четырехэтажная часть дома объединена ритмом вертикальных лоджий, взаимоотношение их логично и дает легко читаемую композиционную структуру ритмически расположенным трем рядам окон. Два верхних этажа обобщены ритмом парных пилястр. Достаточно обработан вход в здание.

Удачным следует также признать решение торцового фасада, выходящего на 1-й Донской

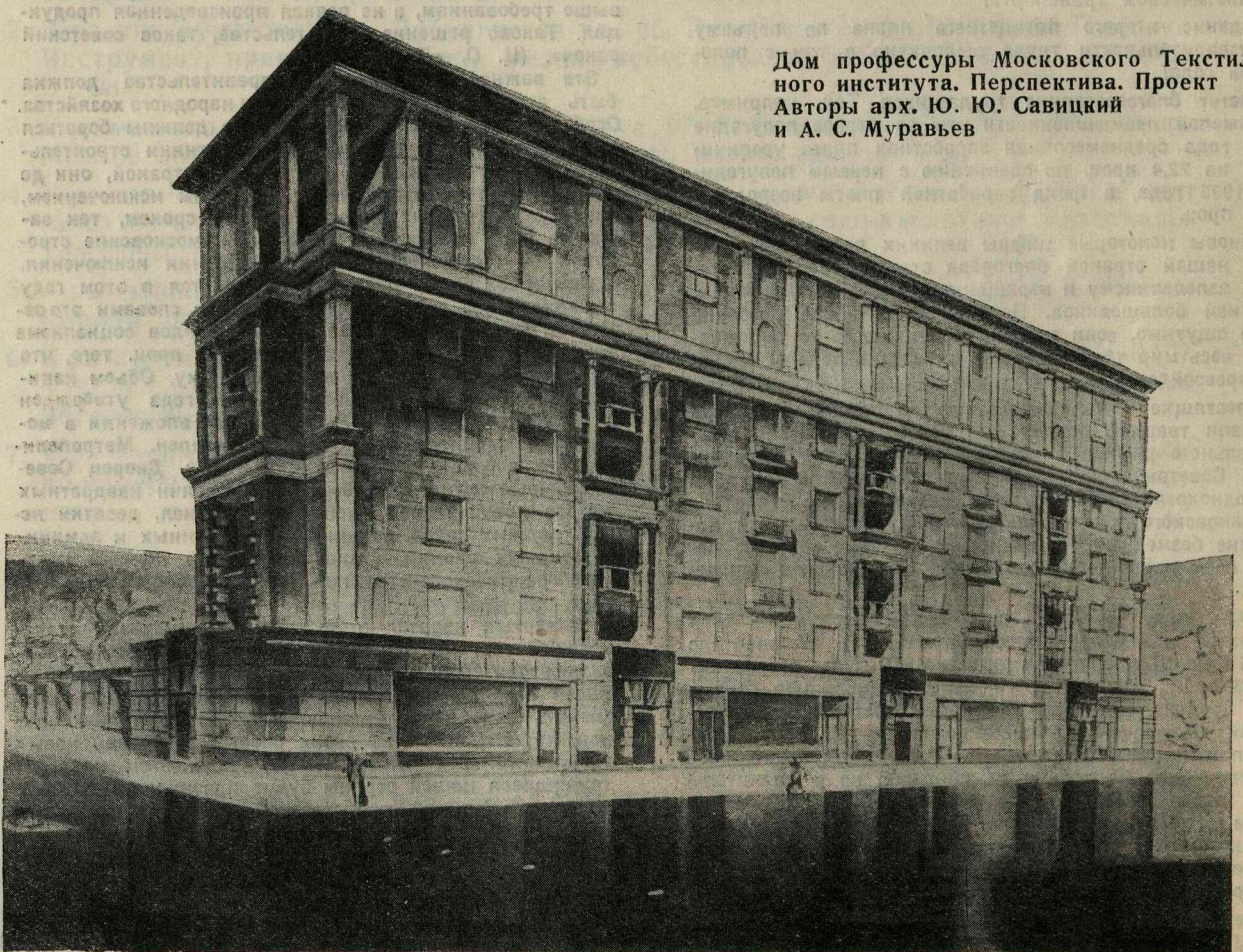
переулок — не плохим членением по вертикали четко выявлена его художественно-конструктивная опора — среднее четырехэтажное звено. Как основная часть здания, оно обогащается эркерным выступом и, наконец, как венчающая — завершается колоннадой террасы последних двух этажей с довольно легким карнизом.

Другой фасад по 3-му Донскому переулку также разбивается по вертикали на три художественно-конструктивных звена, но из-за неудачного членения и недоработанности соотношения этих трех звеньев, их различной обработки, мало связанной друг с другом, верхние два этажа производят впечатление надстройки.

Авторы, повидимому, хотели связать эти два этажа с основной частью здания с помощью полуциркульных оконных проемов, запроектированных ими по вертикали лоджий и балконов, но это средство оказалось очень слабым. Не объединяют их и не придают стройности зданию и пилястры с колоннами лоджий. Впечатление надстройки усиливается еще и от карниза, отделяющего верхние два этажа от основного звена здания, ибо он по своей силе и обработке очень мало отличается от венчающего карниза.

В планировке квартир необходимо отметить хорошие пропорции комнат, что, как известно, имеет огромное значение при их оборудовании

Дом профессуры Московского Текстильного института. Перспектива. Проект Авторы арх. Ю. Ю. Савицкий и А. С. Муравьев





стр 2

КНИГА ИМЕЕТ

Листов печатных	Общее колич. вып.	В переплет- ной ед соedin. номера вып.	Таблиц	Карт	Иллюстра- ций	Служебн. номер	Номера списка и порядковый	197 г.
		1936						86

12

5	19-24					с 343	74
	X-XII						

указат.



и оказывает положительное эмоциональное воздействие на жильцов.

Уделено должное внимание расположению и оформлению ниш. Этот момент необходимо отметить потому, что в большинстве случаев его недоучитывают, относятся к нему, как к второстепенному вопросу.

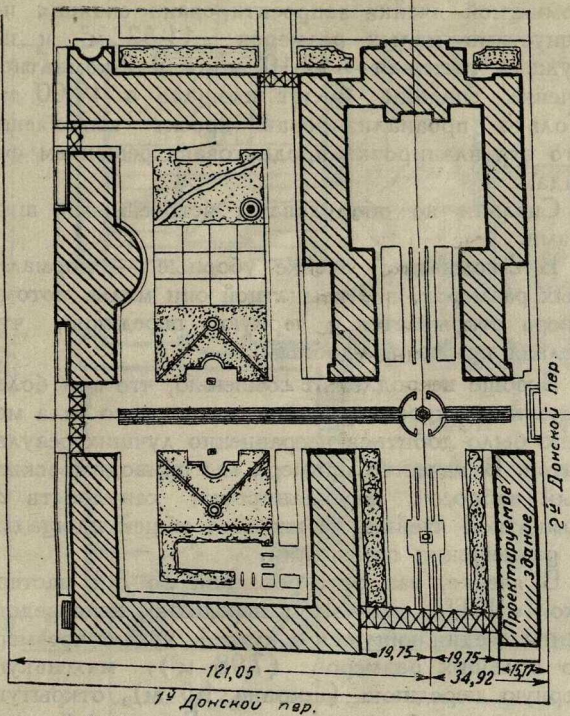
Положительным является и то, что лоджии и балконы запроектированы для каждой квартиры. Они не только дают удобства жильцам, но создают вместе с тем архитектурный образ как внутреннего, так и внешнего пространства.

Можно было бы отметить еще ряд отдельных положительных моментов, но они меркнут при рассмотрении композиции квартиры и решения ее внутреннего пространства в целом.

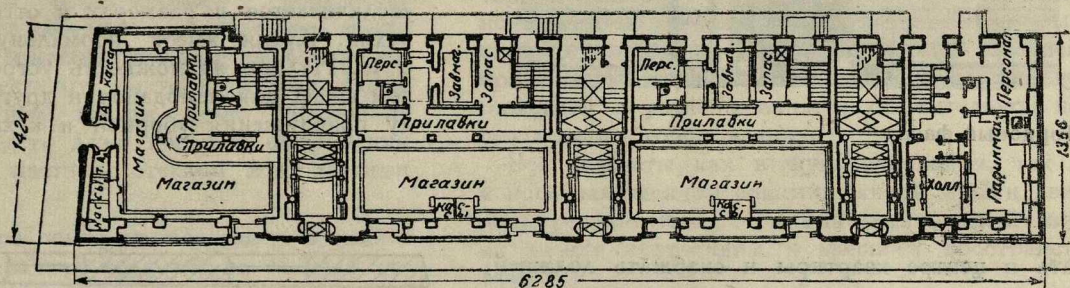
Например, широкая 3-маршевая парадная лестница, стены которой архитектурно оформлены, ведет вас в неплохую, до некоторой степени организованную и оборудованную переднюю, но она соединяется непосредственно с кухней и впечатление парадности сразу пропадает. Половина квартир имеют столовую меньших размеров, чем спальную. Это неверно, потому что столовая — она же общая комната и гостиная — представляет собой общественный центр квартиры, ввиду чего она должна быть больше других комнат. Ее необходимо распола-

3-й Донской пер.

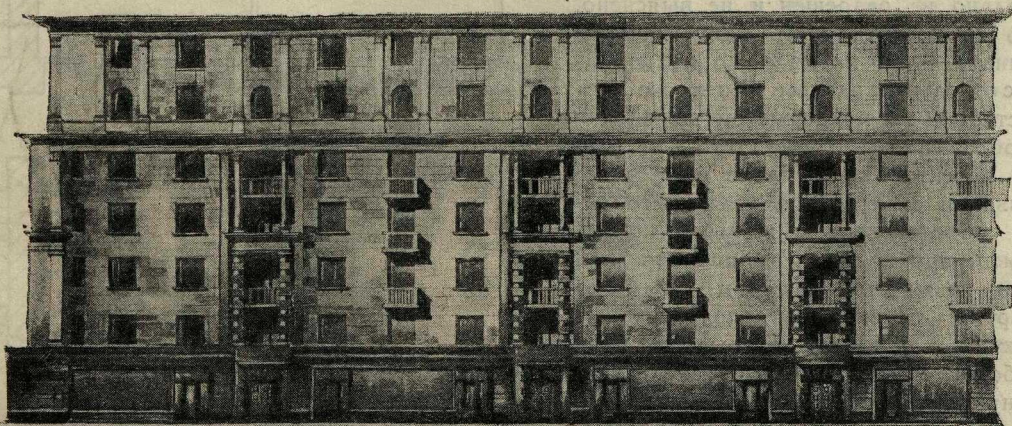
2-й Донской пер.



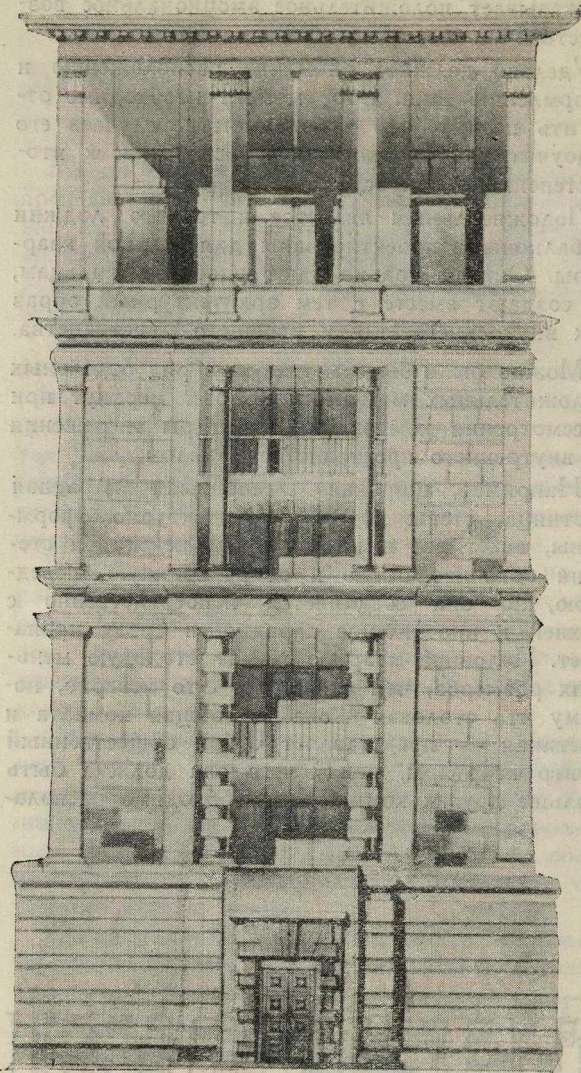
Генплан



План первого этажа



Боковой фасад



Торцовый фасад

гать в центре квартиры и снабжать лоджией, балконом или террасой, особенно в двухкомнатной квартире. В проекте же одни только спальни имеют связь с внешним пространством посредством лоджий и балконов.

Для домашней работницы отведен небольшой уголок (ниша) при кухне, что также не совсем правильно. Правда, вопрос о комнате для домашней работницы вообще в проектной практике окончательно не разрешен и не выяснено, целесообразно ли проектировать нишу или небольшую комнату — так называемую полкомнаты в 6-7 м<sup>2</sup> — с отдельным входом. Но все же преимущество остается за полкомнатой по вполне понятным соображениям. Кроме того, в рассматриваемом проекте ниша сильно мешает хорошей организации санитарного узла и его рациональному объединению с жилыми комнатами. Например, при наличии черной передней (она авторами называется шлюзом) в большинстве квартир появились дополнительные шлюзы в кухню и ванную, которые создают только неудобства, а 70% квартир имеют кухню, соединенную непосредственно с чистой передней; ванны и уборные освещаются вторым светом, причем уборные освещаются через кухню, что явно недопустимо.

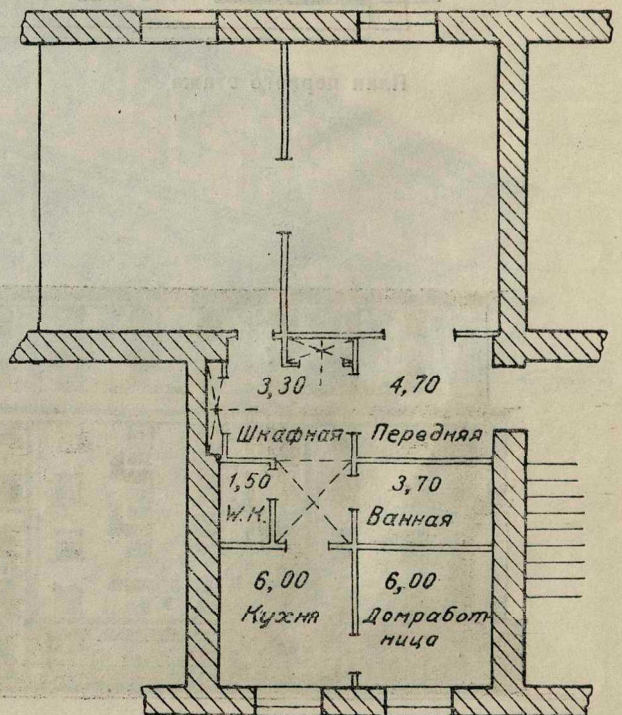
На первый взгляд непонятно, почему в 3-комнатной ячейке запроектирована спальня недопустимо малых размеров — 11,52 м<sup>2</sup> и ненужная гостиная — 17,10 м<sup>2</sup>, а в 2-комнатной ячейке спальни имеют площадь в 19,00 м<sup>2</sup>. Только проанализировав проект выясняешь, что эта планировка продиктована решением фасада.

Спальни не оборудованы встроенными шкафами.

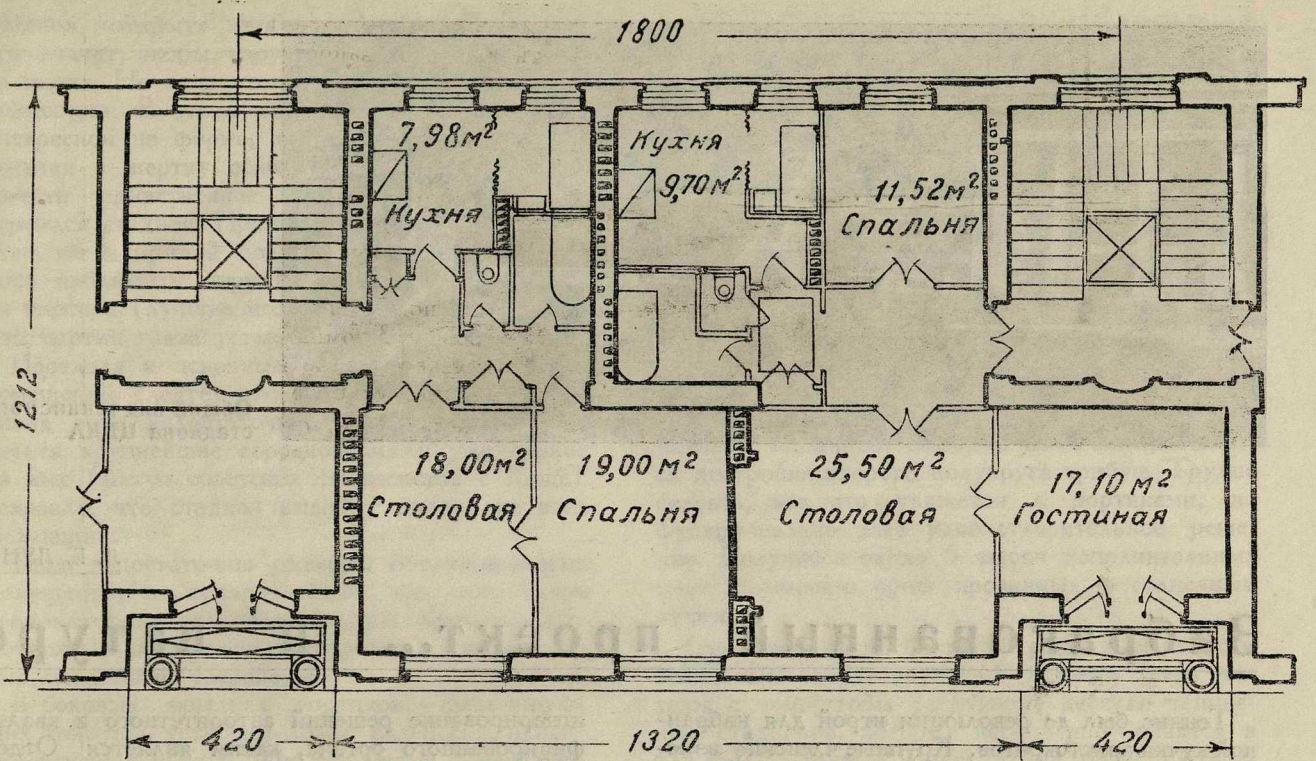
В 2-комнатной ячейке уборные — нормальных размеров, в 3-комнатной они малы, потому дверь открывается в черную переднюю, что нельзя признать удобным.

Вообще не подлежит сомнению, что при более вдумчивом проектировании санитарного узла можно было добиться несравненно лучших результатов. В качестве примера мы приводим эскизный набросок перепланировки санудобств 2-комнатной ячейки, не изменяя общей площадки и размещения помещений.

В ячейке, запроектированной во 2-й мастерской НКТП, мы имеем переднюю, непосредственно соединяющуюся с кухней, кухню чрезмерно больших размеров (7,98 м<sup>2</sup>), маленькую черную переднюю (ширина 1,5 м), открытую нишу для работницы и т. п. В эскизной перепланировке передняя получается лучших пропорций. Она отгораживается от кухни и имеет одну целую стену и угол, где есть возможность поставить небольшой столик и пару стульев — вообще культурно ее организовать. Черная передняя увеличивается и превращается в шкафную комнатку. Комната домашней работницы увеличивается в размерах и отгораживается от кухни. Кухня имеет нормальную площадь в 6 м<sup>2</sup>. Налицо возможность устроить над шлюзом шкаф для чемоданов и других вещей. Ввиду приближения уборной и кухни к соседнему



Эскиз планировки 2-комнатной ячейки



Планировка 4-комнатной ячейки

узлу представляется возможным поставить одну фановую трубу.

Проще всего проектировать 3-маршевую лестницу и в ее середине расположить подъемник, но об оформлении шахты подъемника, которая портит лестницу, никто не думает. Ни в одном выстроенном жилом доме Москвы не приходилось видеть даже попыток оформления шахт хотя бы цветным стеклом или другими материалами.

Целесообразнее помещать подъемник в особой нише. Правда, задача трудная, но ее надо решить.

Квартиры, расположенные в торцах здания, таят в себе большие возможности хорошей планировки.

Трехсторонний свет казалось бы заставляет

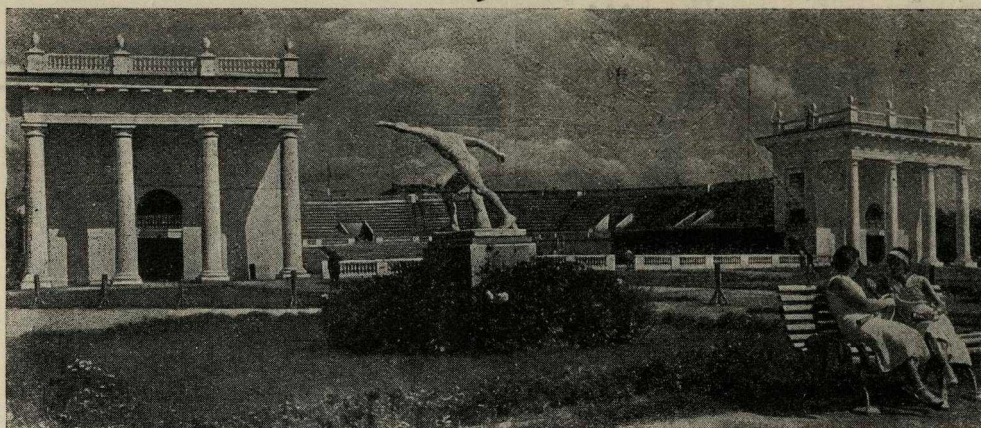
применить от художественно-пространственные принципы при решении квартиры. Однако, авторы подошли к ним с одной меркой. Они даже не смогли или не захотели избежать непосредственного входа на кухню из чистой передней при наличии черной (кстати очень большой по площади) и расположения трубы котельной на оси южного торца здания.

Все недочеты как в функциональном, так и в пространственном решении жилой ячейки явились результатом отсутствия органической связи между внутренним и внешним пространством.

В архитектурном образе жилого дома проектировщики добились успехов, но в архитектурном решении квартиры и ее увязке с внешним пространством проект оставляет желать еще много лучшего.

#### ОТ РЕДАКЦИИ.

Практика строительства жилых домов с лоджиями и наблюдение за их эксплуатацией показывает, что этот очень желательный архитектурный прием в Москве неприемлем из-за климатических условий. Поэтому лоджии, имеющиеся в проекте жилого дома МТИ и придающие ему богатое архитектурное оформление, все же являются нежелательными.



Общий вид теннисного стадиона ЦДКА

Л. Б. ЛУНЦ

## Забракованный проект... в натуре

Теннис был до революции игрой для избранной кучки аристократов. Крупные членские взносы и дорогой инвентарь наглухо закрывали двери немногочисленных теннисных клубов перед рабочей молодежью. Революция эти двери распахнула настежь. Добрую сотню тысяч теннисистов насчитывает наш многомиллионный спортивный коллектив. Естественно, что гигантский количественный рост этого вида спорта требует соответствующей реконструкции материальной базы. С каждым годом увеличивается количество площадок, повышается культура их устройства, улучшается качество инвентаря.

До 1936 года единственным стадионом в стране для проведения теннисных соревнований был московский стадион «Динамо». В остальных теннисных организациях Москвы, Ленинграда, Киева и других городов в лучшем случае соорудилось несколько рядов скамеек по бокам площадок. Но и стадион «Динамо», где трибуны вокруг корта вмещают две-три тысячи зрителей, совершенно не удовлетворял потребности Москвы в благоустроенных теннисных площадках.

Центральная теннисная база ЦДКА размещена в парке Красной армии. Здесь уже налично более двадцати превосходных кортов, и место строительства крупного теннисного стадиона выбрано совершенно правильно. По плану реконструкции Москвы, «зеленый» клин северного диаметра, в состав которого входит и парк ЦДКА, несомненно превратится в одно из наиболее популярных и любимых мест отдыха москвичей.

В № 12 журнала «Строительство Москвы» был опубликован проект теннисного стадиона, выполненный арх. С. Палепа и С. Сергиевским. Отдел проектирования Моссовета, рассмотрев проект, обнаружил в нем ряд крупнейших технологических и архитектурно-планировочных недостатков и вернул проект авторам для переделки.

Однако стадион выстроен именно по этому проекту. Уже одно это обстоятельство заслуживает самой резкой оценки и является грубым нарушением существующих положений. Такое

игнорирование решений авторитетного и квалифицированного органа, каким является Отдел проектирования Моссовета, вызывает по меньшей мере недоумение, причем виноваты в этом не только хозяйственники, но и авторы проекта. Зная, что по их забракованному проекту вдется строительство, они обязаны были информировать об этом как Отдел проектирования Моссовета, так и Союз советских архитекторов.

Итак, стадион построен и функционирует. На нем уже проведены первые соревнования и с его трибун москвичи впервые за всю историю тенниса в стране могли наблюдать игру одного из крупнейших мастеров мира — француза Анри Коше.

Переходя к оценке этого нового сооружения следует раньше всего остановиться на планировочном решении. Композиционным центром всего района пл. Коммуны бесспорно является уже строящийся театр Красной армии. Это требует увязки с ним каждого нового крупного сооружения. В данном случае абсолютно никакой ни планировочной, ни архитектурной увязки нет. Больше того, стадион не является композиционным центром не только всего парка, но даже и тех двух десятков теннисных кортов, которые разбросаны около него. Авторы проекта решали стадион, не решив реконструкции парка в целом, не увязав эту реконструкцию с реальными перспективами. С этим, однако, можно было бы примириться, если бы планировка и организация самого стадиона была решена удовлетворительно. Но основным дефектом стадиона является именно совершенно неприемлемое решение планировки трибун. Расположенные полукругом по кривой большого радиуса, трибуны охватывают центральный корт с трех сторон, причем западная сторона осталась открытой. В результате лучи заходящего солнца (а как известно, большинство ответственных соревнований проводится именно в часы перед заходом солнца) падают прямо в лицо зрителя.

Невероятно, но факт! Совершенно непонятно как может квалифицированный архитектор допустить подобную безграмотность. В оправдание такой чепухи выдвигается положение, что

стадион «открыт» лицом к парку. Повернуть его значит, якобы, нарушить «композицию» всего парка. Но ведь это чисто формалистическая концепция. В угоду определенной, пусть даже интересной по форме, архитектурной идее приносится в жертву основное удобство зрителей, то-есть единственное и основное для чего строился стадион. Причем это не только неудобство, но и прямой вред для глаз. Нам пришлось наблюдать игру Коше в солнечный день из партера (лучшие места), и уже в конце первой партии глаза уставали до режущей боли.

Переходя к основным показателям и составу помещений следует отметить, что емкость стадиона явно недостаточна. Здесь будут проводиться крупнейшие соревнования и уже первое из них (матчи советских теннисистов с Коше) показало, что стадион вмещает далеко не всех желающих.

Явно недостаточны размеры обслуживающих помещений, не говоря о том, что при таком первоклассном стадионе должны быть предусмотрены и душевая и массажная и все остальные подсобные устройства.

В боковых крыльях портиков, фланкирующих трибуны, устроены ложи: судейская, правительственная и т. д. Они так низки и неудачно расположены, что лица, для которых они пред-

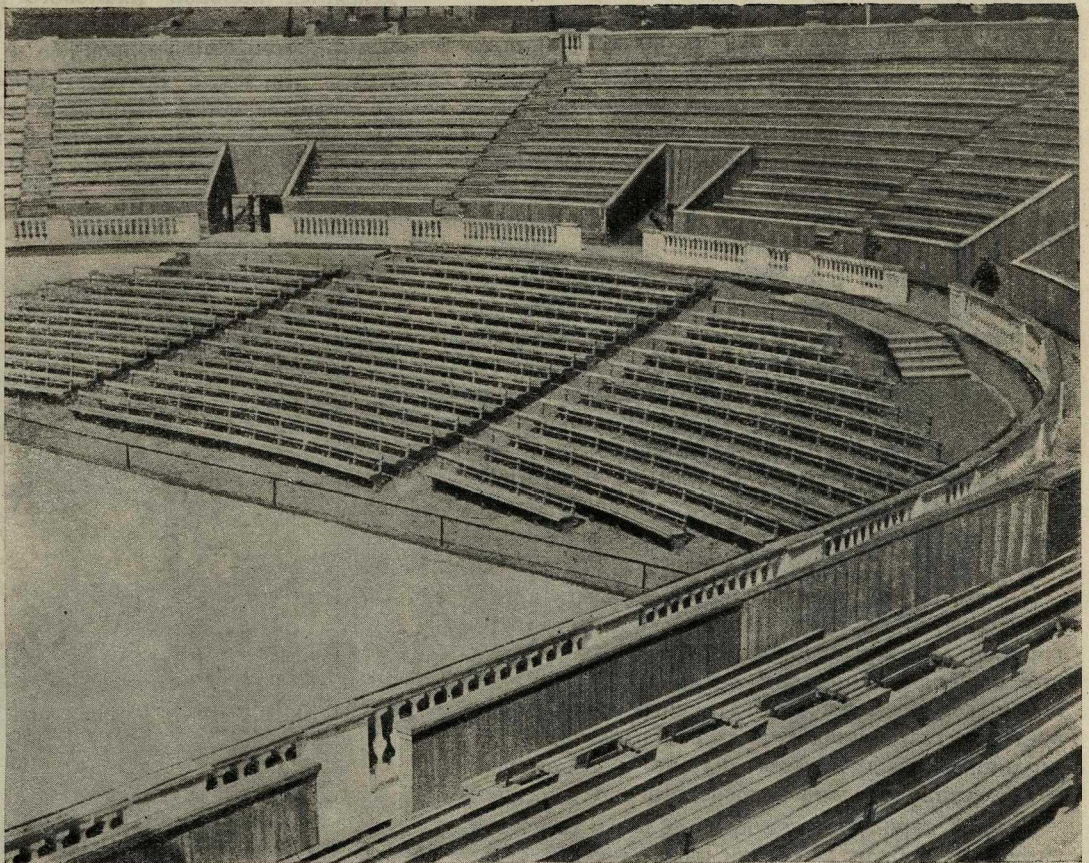
назначены, предпочитают ими не пользоваться. В отношении конструктивной части хочется отметить, что в случае некоторого заглубления в землю как корта, так и трибун — сооружение не казалось бы таким громоздким при плоскостном решении всей окружающей территории.

Масса портиков не масштабна к массе трибун, не говоря уже о том, что само решение портиков неудачно и по пропорциям и по отделке.

Наиболее удачной частью стадиона является именно задний фасад трибун, тщательно спрятанный от взоров посетителей.

Изложенное позволяет утверждать, что задача, поставленная перед авторами, решена неудачно. Частичным выходом из положения является достройка второго полукруга трибун. Трудно сказать, как это увяжется с портиками, но функционально даст удовлетворительное решение. Получится около 5 тысяч дополнительных мест, правильно ориентированных к солнечным лучам.

Ошибки первой большой работы в области теннисных сооружений должны быть учтены с тем, чтобы следующие десятки теннисных стадионов, которые несомненно появятся в ближайшие годы в нашей стране, были построены грамотно и красиво.



Трибуны теннисного стадиона ЦДКА

# Д В У Х З А Л Ы Н Ы Й К И Н О Т Е А Т Р

Участок, отведенный под постройку кино-театра, имеет клинообразную форму и располагается на углу Крутицкого вала и 3-го Крутицкого переулка (в дальнейшем расширяемого), примыкающая к площади Крестьянской заставы. Ограниченные размеры участка определяют габариты и конфигурацию здания кинотеатра, который, следуя границам участка, приобретает в плане тоже клинообразную форму и располагается по продольной оси площади. Здание кино-театра ориентируется таким образом на площадь и на два широких проезда, будучи ограничено с четвертой стороны участком, предназначенным для большого жилого здания, от которого оно отделяется лишь узким проездом. Предполагаемый к постройке жилой дом сзади будущего здания кино-театра, заданная высота которого намечена в 10—12 этажей, будет служить фоном для сравнительно небольшого здания кино-театра. Указанное обязывало для достижения положительного результата решения этого архитектурного комплекса к одновременной работе как над тем, так и над другим объектом, чего в данном случае, к сожалению, не произошло.

В основном же выбор участка и схему генплана надо признать удачными, дающими возможность при умелом сопряжении указанных выше двух объектов достигнуть хорошего архитектурного решения.

Согласно заданию кино должно быть двухзальным, имея общую вместимость в 1200 человек.

Авторы представили два варианта. Плановое решение первого варианта следующее: в первом этаже располагается кассовый вестибюль круглой формы, имеющий входы непосредственно с площади. К кассовому вестибюлю примыкает гардероб (для публики) и две лестницы на второй этаж, расположенные радиально по отношению к центру вестибюля.

Вся остальная площадь первого этажа (примерно 50% площади) использована отчасти для лестниц и проходов, разгружающих зрительные залы, и для ряда больших по площади, но темных помещений: котельной, кладовой и мастерских.

Во втором этаже находятся фойе-ротонда, расположенное над вестибюлем, и два зрительных зала по 600 мест каждый. Залы загружаются через ряд дверей в боковой стене с помощью дополнительных проходов, примыкающих к фойе.

Разгрузка зал происходит через двери противоположной боковой стены и осуществляется группой лестниц, ведущих к гардеробу. Эвакуация выходящей публики организована так, что исключает возможность встречных потоков. Кино-демонстрационная группа расположена в треугольнике между двумя залами и с помощью двух лестниц связана непосредственно с улицей.

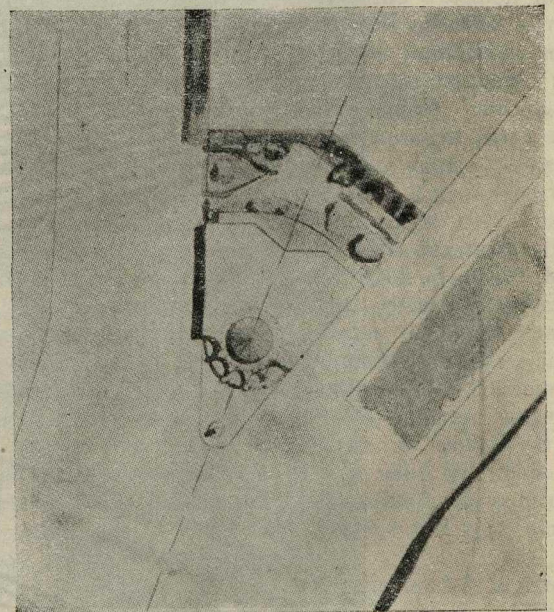
Второй вариант имеет при тех же, в основном, наружных габаритах совсем иное плановое решение, по нашему мнению, проще и компактнее использующее заданную площадь.

В первом этаже непосредственно с площади расположены входы в кассовый вестибюль трапециевидальной формы; из вестибюля через широкий тамбур — вход в промежуточное помещение — гардероб для проходящей публики. Это помещение широким фронтом проемов связано с фойе (в первом этаже), из которого парадная лестница, расположенная на оси здания, ведет к зрительным залам. Две залы находятся рядом и, подчиняясь форме внешних габаритов здания, имеют форму удлиненной трапеции. Загрузка зал происходит, в основном, через две двери в задней стене каждой залы. Эвакуация осуществляется с помощью ряда дверей в одной из боковых стен залы в проходы, идущие вдоль внешних стен здания и упирающиеся в лестницы.

Дополнительно для разгрузки зал служат еще две лестницы и двери в торцовой стене зала (рядом с эстрадой). Выходящая публика и в данном случае не встречается с входящей и направляется непосредственно к гардеробам.

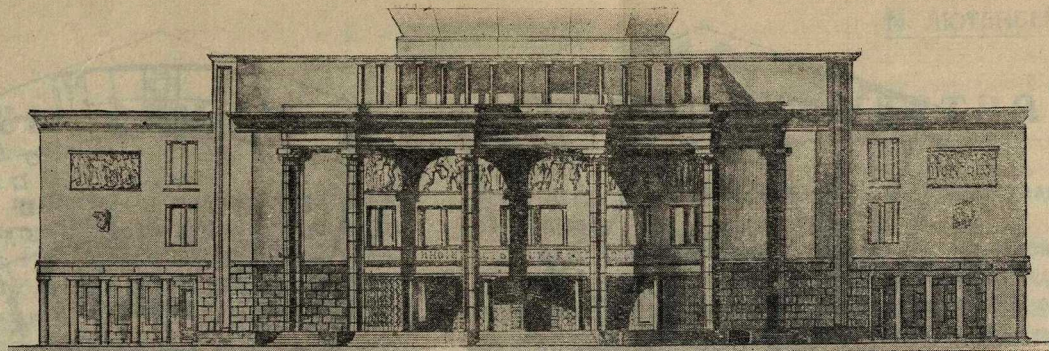
Анализируя оба плановых решения, не трудно прийти к выводу, что второй вариант значительно проще и деловитей разрешает задачу, лучше и понятней используя внутреннюю площадь здания.

Тот факт, что примерно в тех же габаритах авторы в одном случае размещают фойе наверху, в другом же находят для него площадь в первом этаже, — свидетельствует о наличии определенных пороков планового решения первого варианта, принятого авторами, очевидно, из желания получить выигрышную и действительно не плохо решенную круглую форму фойе. В результате решения авторам нечем заполнить громадную остающуюся площадь первого этажа и они располагают там ряд помещений, размеще-

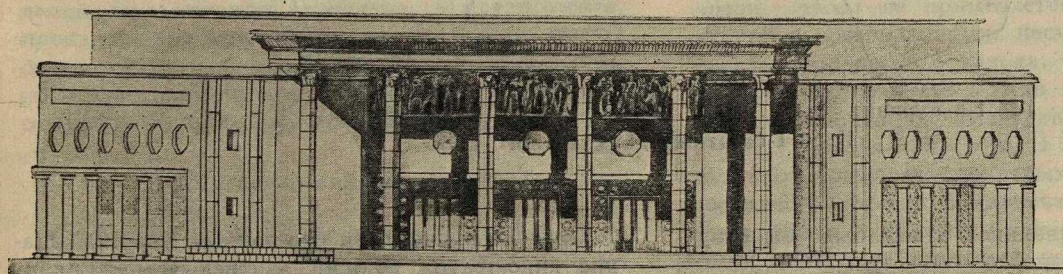


Генплан

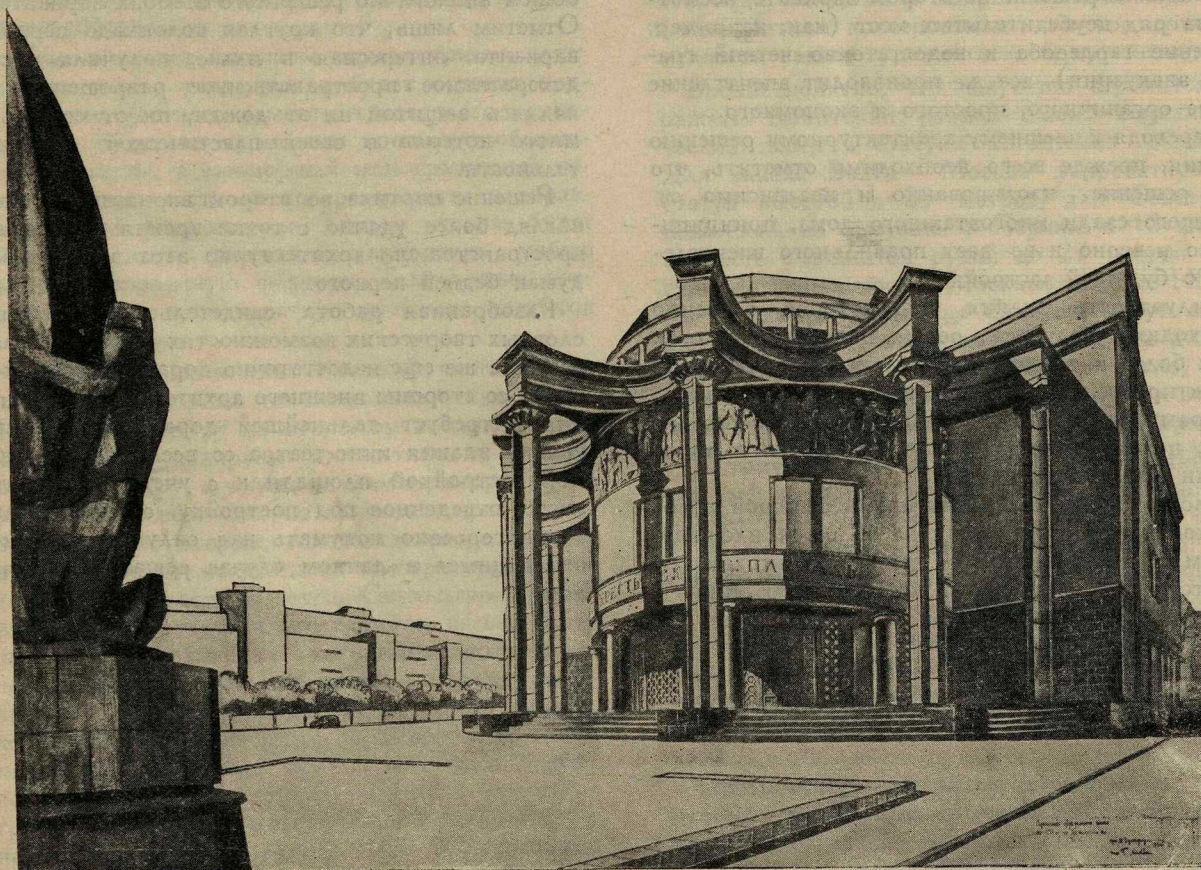




Фасад двухзального кино. Проект (1-й вариант)  
Авторы арх. Лежава и Джандиери

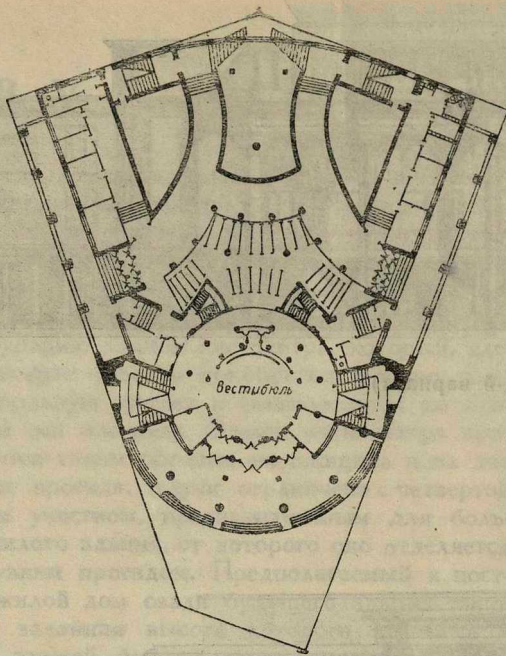


2-й вариант

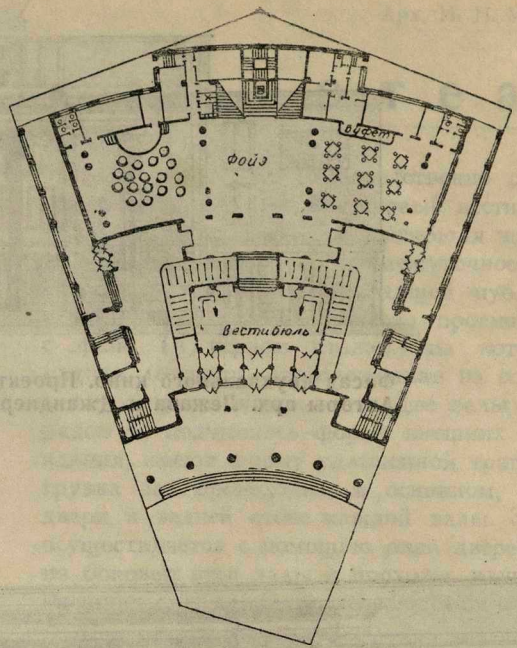


Перспектива (1-й вариант)





1-й вариант



2-й вариант

План 1-го этажа двухзального кино

ние которых в подвальном этаже было бы безусловно целесообразней.

Подчинив всю композицию плана круглой форме вестибюля и фойе, авторы чрезмерно злоупотребили в плане кривыми (проходы и гардероб первого этажа, размещение зал во втором), лишив план органичности и архитектурной простоты.

Плановое решение во втором варианте, несмотря на ряд неубедительных мест (как, например, решение гардероба и недостаточно четкий график эвакуации), все же производит впечатление более органичного, простого и экономного.

Переходя к внешнему архитектурному решению здания, прежде всего необходимо отметить, что это решение изолированно и независимо от стоящего сзади многоэтажного дома, принципиально неверно и не дает правильного впечатления о будущей застройке.

Силуэтность здания, над которой особенно необходимо подумать, решая подобный участок (тем более в данном случае, когда здание кино проектируется на фоне многоэтажного корпуса), авторами как будто не была поставлена как задача, почему и не получила отражения и в решении проекта.

Плоская коробка здания при небольшой абсолютной высоте потеряется на большой площади рядом с многоэтажными домами, несмотря на богатство орнаментовки и наличие светотени.

Судя по значимости отведенного участка, здание кино-театра должно явиться композиционной доминантой всей площади, архитектурно подчиняя себе остальные сооружения. Исползованных авторами средств недостаточно для достижения указанной выше цели.

Мы считаем излишним вдаваться в подробную критику внешнего оформления здания, в общем аналогично решенного в обоих вариантах. Отметим лишь, что круглая колоннада первого варианта, интересная в плане, получила чисто декоративное пространственное разрешение, не являясь защитой ни от дождя, ни от солнца и много потеряв в своей пластической выразительности.

Решение портика во втором варианте на наш взгляд более удачно с точки зрения выявления пространства, но архитектурно этот вариант задуман бедней первого.

Разобранная работа, свидетельствуя о безусловных творческих возможностях авторов, является все же еще недостаточно доработанной, особенно со стороны внешнего архитектурного решения и требует дальнейшей доработки в плане увязки здания кино-театра со всей предполагаемой застройкой площади и с учетом того, что место, отведенное под постройку, обязывает авторов серьезно подумать над силуэтом здания, являющимся в данном случае решающим началом.

# Вопросы скульптурного производства\*

Скульптурное искусство в нашей стране стало культурно-бытовой потребностью широких трудящихся масс. Из далекой Камчатки, из среднеазиатских республик, из Монголии — отовсюду поступают в трест скульптуры и облицовки требования на скульптуру.

К сожалению, наши творческие организации и предприятия, производящие скульптуру, совершенно не подготовлены к сколько-нибудь полному удовлетворению этого огромного спроса. Причина этого в том, что творческие организации еще не развернули своей работы так, чтобы дать производству, отвечающие всем требованиям спроса, лучшие образцы массовых произведений скульптурного искусства, а предприятия, производящие скульптуру, не только не имеют соответствующих образцов этих произведений, но и не располагают необходимой техникой оснащенной производственной базой.

## Материал скульптуры

Основным материалом массовой скульптуры является гипс, но ни одно из предприятий не может похвастаться наличием скульптурного гипса высокого качества. Большинство произведенных скульптурных отливок в гипсе в качественном отношении настолько низко, что не выдерживает критики, а скульптура в цементе, как правило, отливается и обрабатывается так, что оригинал произведения искажается до неузнаваемости.

Цемент станет хорошим скульптурным материалом только тогда, когда будет освоено производство цветного цемента и когда его компонентами будут не мраморная крошка и обыкновенный песок, а мраморный или гранитный песок, в зависимости от колера цемента и характера самой скульптуры. Только тогда будет возможно дать цементной скульптуре любую даже полированную фактуру. Технических препятствий к производству цветных цементов нет.

К сожалению, климат большей части территории нашей страны не позволяет ставить мраморную скульптуру на открытом воздухе. К тому же мы не полируем (или шлифуем) мраморную скульптуру, а чеканим, куем мрамор, и этим, во-первых, совершенно не выявляем красоту материала и, во вторых, ослабляем сопротивление мрамора резким колебаниям температуры и воздействиям сырости и ветра. Скульптура из кованного, не полированного гранита, весьма часто портит художественное восприятие скульптурного образа. К тому же мрамор и гранит чрезвычайно тяжелы и дороги, особенно теперь, когда количественно кадры мраморщиков и гранитчиков совершенно не соответствуют огромному спросу на скульптуру. Считать мрамор и гранит основными материалами скульптуры в нашей стране не следует. Зато полированные граниты, лабрадориты и габронариты должны

стать главными материалами для пьедесталов памятников.

Также нерационально расходовать на производство скульптуры крайне нужные нашей индустрии и обороне страны цветные металлы (бронза и др.). Однако, спрос на художественные отливки в металле огромен. Для одного только канала Волга — Москва требуется более 3000 тонн художественного литья. Для удовлетворения же строителей и выставок одной только Москвы потребуются в ближайшие пять лет десятки тысяч тонн.

Приходится только удивляться, что такой прекрасный скульптурный материал, как ковкий чугун, совсем не применяется нашими скульптурными организациями, несмотря на отличные работы Каслинского завода. Ковкий чугун поддается чеканке и его можно покрыть, посредством гальванизации, глазурью и тонким слоем серебра, никеля и бронзы. В Москве имеется несколько кустарных бронзовых литейных, но нет ни одного хорошо оборудованного завода, а в Ленинграде в области бронзового художественного литья еще властвует частник.

Производственные организации обыкновенно жалуются на отсутствие кадров. Но кадры не создаются вокруг пустого места. Недавно рабочие «Динамо» чрезвычайно быстро и хорошо отлили в бронзе полуфигуру тов. Кирова для памятника во дворе завода. Раз производственная база была, то и кадры нашлись. Все дело в невероятном консерватизме и в коммерческой мелкости наших художественных организаций.

Вполне понятно, что искусство стремится отражать гигантский размах наших социалистических побед в статуях гигантских размеров. Для канала Волга — Москва запроектированы статуи высотой в 25 метров, для Советского павильона на выставке в Париже в 18 метров, а вместе с поднятой рукой до 27 метров. Фигуры на новых мостах Москвы, на доме НКТП, уж не говоря о Дворце Советов, будут огромных размеров. Наилучшим материалом для таких статуй является нержавеющая сталь, которую можно никелировать, серебрить, вообще металлизировать посредством гальванизации.

К тому же необязательно отливать такие огромные фигуры — их следует создать частями, посредством выколачивания, чеканки иковки, а потом соединить части электросваркой. Для сварки же тонкая сталь удобнее меди и бронзы.

Пригодность стекла для скульптуры, особенно для скульптуры малых форм, вне сомнения. Массовое производство скульптуры из стекла очень облегчено. Стекло также ценно тем, что ему можно придать любую окраску. И все же... «воз и ныне там».

Пригодность пластмассы для отливок скульптуры малых форм (бытовой, кабинетной) доказана, но наши организации предпочитают скверный во всех отношениях гипс (спокойнее и прибыльней) и потому пластмасса не применяется.

\* В порядке обсуждения.

В журнале № 6 за июнь 1936 г. «Архитектура СССР» сообщается об опытах лаборатории отделочных работ Академии архитектуры с отливкой пластмасс в гипсовых и восковых формах. По сообщению автора статьи тов. А. А. Пеганова, опыты дали положительные результаты и этим самым уже почти разрешен вопрос об удешевлении производства скульптуры из дешевого, водостойкого и светостойкого материала, могущего быть окрашенным в различные цвета. Характерно, что этим вопросом занимается не Всекохудожник или Архитектурно-скульптурный комбинат треста скульптуры и облицовки и другие предприятия, производящие скульптуры, а Академия архитектуры.

Главный вопрос в том, чтобы применить пластмассу для создания крупной, особенно архитектурной скульптуры. В 1933 г. ленинградский институт пластмасс рекомендовал пластмассу «неолейкорит» для выполнения барельефа на ДOME политкаторжан. Преимущество неолейкорита перед другими видами пластмасс в том, что его можно обработать резцом подобно дереву и мрамору, а не отливать в дорогой стальной форме под большим давлением, а также в возможности создать неолейкорит любой окраски. Его устойчивость в наших климатических условиях — велика. Но... «кто его знает», «для опытов у нас денег нет»... и потому мы навешиваем на фасады наших домов тяжелые бетонные скульптуры, не удовлетворяющие ни цветом, ни фактурой, ни весом и дающие потом трещины и пятна.

Древние постройки Ирана, Туркестана, Кавказа и Византии покрыты прекрасной хорошо сохранившейся майоликой. Наши опыты скульптуры из цветной майолики дали хорошие результаты и казалось бы, что цветная майолика, особенно в барельефе, должна усиленно применяться в нашей архитектуре. Но все дело упирается в производственную беспечность наших художественных организаций.

Надо создать в художественных центрах печи для обжига керамической скульптуры, окраски и вторичного обжига глазури. Для этого не требуются больших сумм. Запасы же фарфоровых и фаянсовых глин (каолина) вокруг Москвы — огромны.

Следует учесть что вообще рельеф (барельеф и горельеф) будет основной формой синтеза архитектуры и скульптуры и мы должны найти материал, отличающийся легкостью, красочностью и долговечностью. Для этого цветная майолика наиболее пригодна.

### Организация производства

Применение наилучших материалов и внедрение новых материалов возможно только при новой организации производства скульптуры. Последняя включает в себя: освоение производства цветных цементов и лучшее использование отходов гранита, лабрадора и мрамора, как вяжущего в скульптурном цементе (вместо речного песка); налаживание производства специального скульптурного гипса и укрепление его соответствующими компонентами; оборудование завода отливки скульптуры в металле (изучив особый материал для форм, применяемый в Америке, в которых можно отливать десятки

экземпляров, что способствует изготовлению дешевой бронзовой скульптуры. У нас еще отливка каждого экземпляра требует новой формовки); механизацию первоначальной обработки гранита, лабрадора и мрамора при переводе скульптуры; постановку производства керамической скульптуры и окраски ее на широкой новой технической основе (изучение потребности температуры и переход от низшей к высшей температуре); внедрение в скульптуру стекла и пластмасс; механизацию увеличения моделей в гипсе (за границей применяются особые пантметры); и, наконец, освоение в заводском масштабе металлизации гипса и цемента.

К сожалению, наши организации — трест скульптуры и облицовки, Всекохудожник, Союз художников и другие, занимающиеся скульптурой мимоходом и не имеющие специальных средств на капитальные вложения, совершенно не в состоянии эти задачи выполнить.

Еще более неспособны эту задачу выполнить возникающие, как грибы после дождя, новые скульптурные производственные организации, например, мастерская Парка культуры и отдыха им. А. М. Горького, мастерская Музея изящных искусств и т. п. Мотивы возникновения таких мастерских самые благие: «скульптура дорога, скульптурные организации плохо справляются с этим делом, а нужда в парковой скульптуре велика и потому... оборудуем собственную мастерскую». Но так как средств мало и потребность самого парка также мала для покрытия всех производственных возможностей даже кустарной мастерской, то возникает идея скульптурной мастерской для снабжения всех парков (своего рода главк). Для распространения скульптуры приглашаются специальные агенты — «коммивояжеры искусства», работающие на комиссионных началах. В интересах этих агентов расширить распространение скульптуры и продавать ее подороже. Таким образом появляется в этих хозяйственных мастерских опять тот «коммерческий бес», от которого они открещивались при основании собственной мастерской. Благая идея получает коммивояжерское предсмысление и потому... «зачем покупать мрамор в тресте скульптуры и облицовки? Поедем сами на Урал за мрамором, на Украину за гранитом... и пока что — командировочные, суточные и прочее...». Начали с борьбы за качество — «сами лучше сделаем», а кончают полным пренебрежением к нему, ибо «надо побольше продать».

Совконтроль уже сократил с 30 до 10 агентов распространителей в скульптурном комбинате Союза художников, но главного еще нет: нет точного уяснения того, что производство скульптуры — это индустрия и даже отчасти тяжелая индустрия, требующая концентрации средств, а не распыления их по десяткам организаций; требующая новой технической основы, а не размножения кустарщины и, наконец, требующая советских форм торговли, а не коммивояжерства.

### Подготовка кадров

Скульптура стала у нас не только искусством для народа, но она становится также искусством народа. По всей социалистической стране поднимаются из народных глубин богато одаренные

самоучки-скульпторы. Они берутся сразу за самые сложные задачи — за лепку, за резьбу фигур и бюстов любимых вождей и т. д.

Но эти самоучки обогатят советское искусство только тогда, когда они овладеют техникой и критически освоят все то, что создано в искусстве веками. Это возможно только в хорошо оборудованных специальных мастерских, с одновременным получением коммунистического образования, то-есть в специальных учебных заведениях. Однако, мы имеем еще очень мало учебных заведений, в которых обучение скульптуре занимало бы центральное место. В ленинградской Академии художеств скульптуре уделяется весьма мало внимания, что видно было и на выставке работ учащихся, и по количеству выпущенных в 1935 году скульпторов (всего 8 человек, из которых со званием художников-скульпторов — 3. Остальные с разными оговорками). Отсутствие скульптурных ВУЗ'ов привело к тому, что даже в Москве мы имеем очень много скульпторов-недоучек.

Студия им. Н. А. Андреева (в Москве) является закрытым учебным заведением для 15 избранных скульпторов, повышающих свою квалификацию уже более трех лет, но ни разу не показавшая нашей общественности дорогие (в буквальном смысле) результаты своей учебы.

При ВЦСПС образовались краткосрочные художественные курсы, на которых преподается также скульптура, но как всякий паллиатив, эти курсы не разрешают, а только обостряют проблему. Перед курсантом стоит дилемма — куда же дальше? Итти на выучку в мастерские отдельных мастеров и зависеть от их гражданской добросовестности? Но ведь это не выход.

Одновременно с подготовкой новых скульптурных кадров необходима также подготовка мастеров подсобных квалификаций: форматиров, отливщиков, проковщиков, чеканщиков, патинировщиков, мраморщиков, гранитчиков и лепщиков. Краткосрочные курсы треста скульптуры и облицовки весьма полезны, но они не разрешают вопроса. Необходима специальная школа—ФЗУ. В настоящее время не только отдельный скульптор, но и скульптурные предприятия зависят от преувеличенных аппетитов мастеров форматиров, чувствующих свою незаменимость и потому

диктующих условия оплаты труда. Рост мелких скульптурных мастерских способствует росту рваческих запросов этих мастеров.

Расцвет архитектурной скульптуры ломает прежние индивидуалистические формы скульптурного творчества. Ведь ясно, что если в короткий срок необходимо выполнить сотни квадратных метров сложных по теме горельефов, огромные статуи и многофигурные скульптурные группы, то прежняя форма творчества, при которой один скульптор выполнял всю работу от эскиза до модели, стала совершенно невозможной. На смену ей должна прийти бригадная, коллективная форма выполнения, и руководителем бригады должен быть автор одобренного к исполнению эскиза.

В архитектуре уже давно укрепилось звание соавторства, в скульптуре же автор эскиза не желает ни с кем делить свое авторство, несмотря на то, что выполнение модели в действительном размере—это не простое копирование эскиза, а творческий и ответственный процесс. Такой взгляд привел к тому, что выполнение модели по чужому эскизу и под художественным руководством автора считается каким то умалением мастерского авторитета. На этой почве расцвела такая «болезнь», как работа видных скульпторов при помощи наемных подсобников, причем имя «известного», «знаменитого» скульптора красуется во всех газетах и журналах, а имя его помощников, по существу исполнительей скульптуры, никому неизвестно.

Вполне понятно, что до сего времени мы были заняты более важными и насущными делами и до вопросов скульптурного производства и творчества просто «руки не дошли». Но теперь мы должны и можем взяться за разрешение и этой задачи.

Производство скульптуры должно быть поставлено на новой социалистической основе, требующей смелого размаха хозяйственного кругозора, концентрации средств и сил и коллективного выполнения, при расцвете индивидуального проектирования.

Мы надеемся, что Комитет по делам искусства при СНК СССР возьмется за разрешение этих насущных задач.

А. А. МАМУРОВСКИЙ,  
В. Е. ШНЕЙДЕР,  
К. З. ЛЯПИН

## Гравий на канале Москва-Волга

Московская нерудная промышленность не нашла еще правильных путей получения дешевых местных материалов и до сих пор базируется на отдаленных районах камнедобычи.

Разведки каменных строительных материалов до последнего времени не были подчинены целеустремленной геолого-экономической политике, направленной на выявление сырья в сочетании с наиболее благоприятными условиями транспор-

та. Это особенно относится к московской гравийной промышленности.

Сейчас, благодаря выявившимся перспективам крупной добычи гравия на канале Москва—Волга, положение в нерудной промышленности может быть коренным образом изменено. Для этого необходимо развить добычу гравия в Дмитровско-Икшанском районе, что позволит разрешить две крупнейшие хозяйственные зада-

чи: дать Москве дешевый гравий и загрузить мощную артерию канала массовыми перевозками.

\*\*

Состоявшаяся осенью 1935 г. в Институте минерального сырья конференция по вопросам реконструкции Москвы единодушно высказалась за необходимость сдвига добычи каменного сырья к водным путям сообщения. Но ни в практической работе московской нерудной промышленности, ни в проектах размещения и расширения карьерного хозяйства это решение пока еще не получило достаточного выражения. По воде пока перевозятся лишь небольшие количества бута и москворецкого песка; гравий же доставляется в Москву исключительно по железной дороге. Между тем, удельный вес его среди других каменно-строительных материалов весьма значителен: так, в 1937 г. Москва должна получить 1.750 тыс. тонн гравия, 1.650 тыс. тонн бута и 850 тыс. тонн щебня.

Приведенная потребность в гравии, выраженная в столь необычайно больших для московской нерудной промышленности цифрах, все же не дает представления о том размахе, который должна взять эта промышленность для удовлетворения строительных нужд Московской области в целом.

При громадных масштабах перевозок минерально-строительных материалов для Москвы и области вопросы их транспорта будут играть первостепенную роль. Так, тоннаж местных стройматериалов (без цемента) только для одной Москвы определяется цифрами: 11.250 тыс. тонн в 1936 г., 13.700 тыс. тонн в 1937 г. и 14.000 тыс. тонн в 1938 г.

Блестящие успехи ж.-д. транспорта и возможности внедрения автотранспорта в перевозки стройматериалов не устраняют необходимости максимального использования водного транспорта. Тем не менее, до настоящего времени даже не проектируется какого либо сдвига добычи гравия к водным путям: снабжение Москвы гравием с действующих карьеров, подлежащих согласно постановлению СТО от 11 февраля с/г. генеральной механизации, целиком рассчитано на ж. д. транспорт.

Среди гравийных карьеров, работающих на столицу, имеются лишь два предприятия—Пол-

липечский и Калязинский карьеры, продукция которых могла бы доставляться по каналу Москва—Волга. Однако удельный вес продукции этих карьеров составит лишь 18% от общей добычи гравия, причем оба карьера, ввиду ограниченности сырьевых запасов, прекращают свое существование к 1939 г.

Между тем, в настоящее время выявились широкие возможности перенесения основной добычи гравия к каналу Москва—Волга, где выгодно сочетаются крупная сырьевая база и чрезвычайно благоприятные условия водного транспорта.

Пропускная способность канала и строящийся для него флот позволяют уже с 1937 г. перевести 1.500 тыс. тонн грузов. Наркомвод же вынужден планировать перевозки по каналу на 1937 и 1938 г. лишь в размере 800 тыс. тонн. Неполная загрузка канала перевозками объясняется отсутствием реальных грузов (до окончания строительства Угличского и Рыбинского гидроузлов канал не сможет получить транзитных грузов с Волги и Мариинской системы). Следовательно, путем создания в районе канала гравийной промышленности можно одновременно снабдить Москву дешевым гравием и дать каналу массовые грузы.

Месторождения гравия, приуроченные к речным и ледниковым отложениям, широко распространены в Московской и смежных с нею областях. Однако, наибольший интерес, как сырьевая база для Москвы, представляет Дмитровско-Икшанский район, в котором гравийный пояс приближается к Москве на 40—65 км, пересекаясь каналом Москва—Волга и линией Савеловской ж. д.

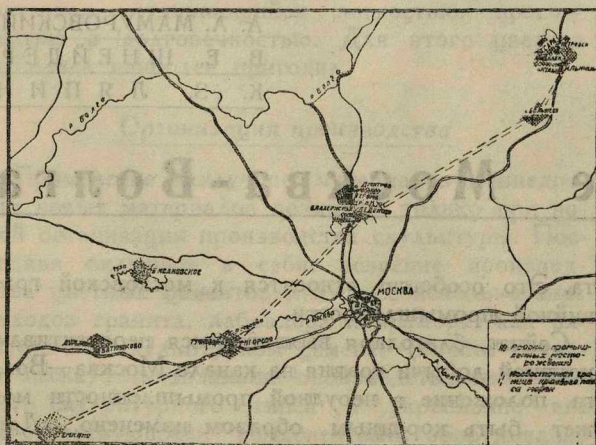
Разведочно-эксплуатационной работой Москва—Волгостроя здесь выявлен ряд крупных месторождений гравия, расположенных в непосредственной близости к каналу. Из них наиболее крупным являются: Одинцово—Митькино—Борисовское около г. Дмитрова и Репечиха близ ст. Икша.

Гравийная толща Одинцово—Митькино—Борисовского месторождения еще не разведана до конца на глубину. Однако несомненно, что общая мощность гравийной толщи составляет здесь не менее 35 м. Также несомненно и то, что в нижней части залежи выход гравия следует ожидать до 50—60%. В частности, улучшение месторождения с глубиной залегания подтверждается данными работы Таборского карьера. Промышленные запасы Одинцово—Митькино—Борисовского месторождения ориентировочно определяются в 4—5 млн. тонн.

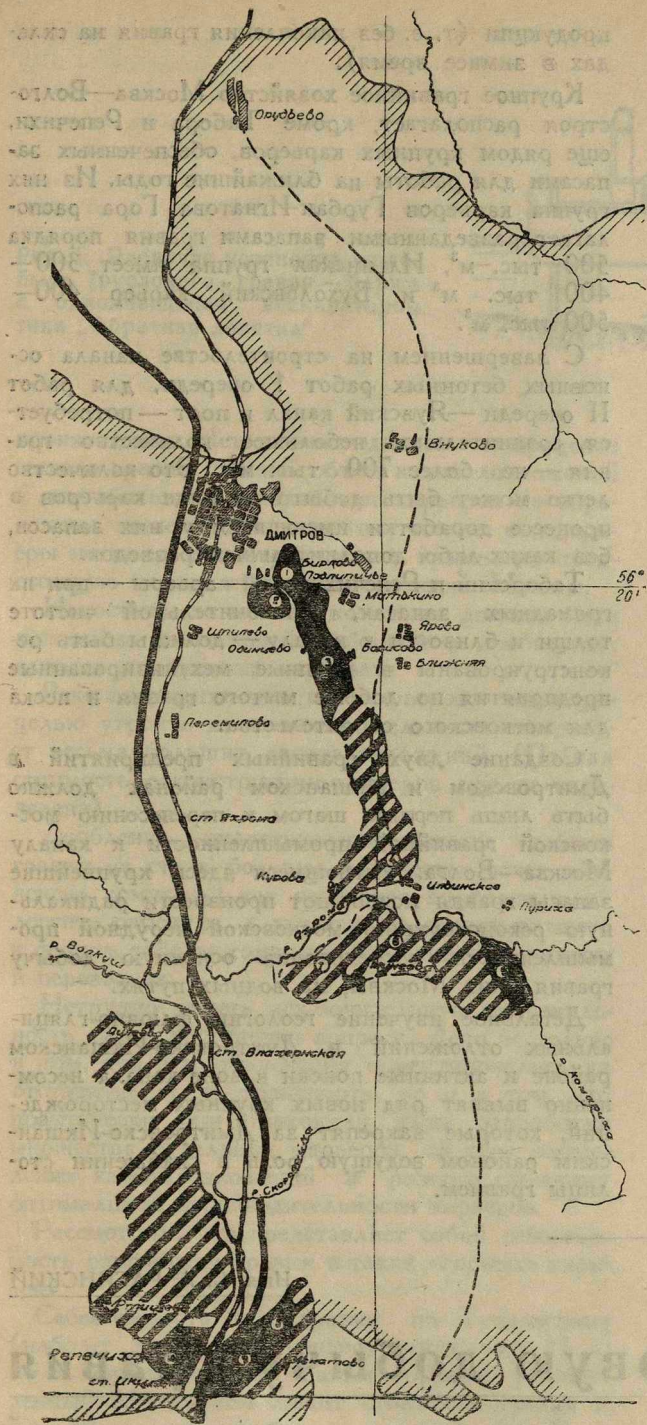
Гравийная толща этого месторождения отличается отсутствием глинистых примесей, что весьма упрощает и удешевляет обогащение, позволяя даже без промывки получить продукт стандартного качества. Отходы при обогащении являются превосходным бетонным песком, которого на 1 м<sup>3</sup> гравия получается 1—1,5 м<sup>3</sup>.

Из икшанских гравийных месторождений особый интерес для нужд Москвы представляет Репечиха—месторождение, расположенное в 1-2 км к западу от канала и ст. Икша Северной железной дороги. Промышленные запасы этого месторождения составляют свыше 1,5 млн. тонн при среднем выходе гравия 51—52%.

Разведочные выработки здесь также не прошли всю толщу гравия; истинная мощность



14 Основные месторождения гравия в краевом поясе конечных морен



### Условные обозначения

1. Подлипечьское

2. Таборское

3. Борисовское

4. Илдинское

5. Комарихинское


6. Минеевское


7. Щустинское


8. Гурбан


9. Игнатовская гора

10 Репечица

 Месторождение с промышленными запасами.

 Гравийносыльные площади, выявленные поисковой разведкой

 Границы краевого пояса конечных морен

 Канал Москва - Волга

 Границы 5 км. зоны канала

Месторождения гравия в районе канала Москва - Волга

толщи остается неизвестной, как и содержание гравия в более глубоких ее частях.

Ускоренные темпы строительства заставили Москва—Волгострой при разведке месторождений ограничиваться лишь выявлением запасов, необходимых для данного строительства, а не разведывать месторождения полностью. Поэтому запасы названных нами месторождений выявлены далеко не полно.

По мнению геологов Москва—Волгострой, промышленные запасы гравия Дмитровско-Икшанского района определяются цифрой порядка 4—6 млн. м<sup>3</sup>; общие же геологические запасы в прилегающей к каналу 5-километровой зоне достигают 10—15 млн. м<sup>3</sup>, а затем в 10-километровой зоне — 20—25 млн. м<sup>3</sup>.

Условия эксплуатации группы дмитровско-икшанских месторождений, в сравнении с другими крупными месторождениями Московской и смежных областей — вполне благоприятны. В отношении же транспорта месторождения на канале Москва—Волга имеют решительно все преимущество перед всеми другими равнинными районами Московской области. Поэтому и ожидаемая конечная себестоимость дмитровского гравия в 2 раза дешевле гравия других месторождений\*.

Описанные нами два месторождения гравия—Одинцово—Борисовское и Репечица—по своим запасам, чистоте промышленной толщи, выходу гравия, благоприятному соотношению вскрыши и рабочей толщи, близости к водным и ж. д. путям, наличию воды, электроэнергии и готового жилищного фонда, — выдвигаются на первое место среди источников сырья Московской равнинной промышленности.

\*\*

Итак, первоочередной задачей в деле обеспечения Москвы гравием является освоение богатейшего наследия строительства канала Москва—Волга.

Путем коренной реконструкции действующих карьеров в Дмитровско-Икшанском районе сле-

\* Ожидаемая себестоимость исчислена нами, исходя из полной освоенности механизмов и нормальных накладных расходов. Ориентацию на такие условия мы считаем для ближайшего будущего более правильной, нежели равнение по нынешним раздутым показателям себестоимости.

дует организовать два крупных предприятия, снабжающих Москву гравием и песком; причем годовая мощность их может быть установлена в 1 млн. тонн гравия и 1,5 млн. тонн бетонного песка. (Последний с успехом может заменить собою окский песок, который предполагается завозить в Москву по ж. д. из района Серпухова).

Основная продукция Таборского и Репечихинского карьеров, лежащих близ канала, должна вывозиться по воде. Поэтому за ними следует закрепить городских потребителей, расположенных близ реки Москвы и канала (новые мосты, жилстроительство по набережным и на приречных участках), с тем, чтобы избежать лишней перегрузки и сократить автоперевозки. В этом случае удастся доставить гравий на стройки действительно по дешевой цене, устранив характерное сейчас для московского строительства явление — резкое удорожание себестоимости нерудных вследствие неимоверно высоких транспортных расходов, наглядно иллюстрируемое следующей таблицей:

Гравий	Грест "Строй- тель"	Металл- строй	Жилстрой	Тепло- строй
Отпускная цена . . .	8 р. 50 к.	7 р. 72 к.	8 р. 50 к.	8 р. 50 к.
Стоимость ф-ко ра- боч. зона	47 р. 68 к.	45 р. 02 к.	38 р. 25 к.	55 р. 57 к.
Стоимость доставки в % к общей сто- имости . . .	82,2	82,9	77,9	84,7

В зимнее время часть продукции Таборского и Репечихинского карьеров можно будет вывозить по железной дороге, поскольку оба карьера имеют уже широкую колею, примкнутую к Северной ж. д. Это придаст карьерам индустриальный характер, обеспечит кругло-годовую работу предприятий и постоянную отправку их

продукции (т. е. без накопления гравия на складах в зимнее время).

Крупное гравийное хозяйство Москва—Волгостроя располагает, кроме Табора и Репечихи, еще рядом крупных карьеров, обеспеченных запасами для работы на ближайшие годы. Из них группа карьеров Гурбан-Игнатов Гора располагает разведанными запасами гравия порядка 500 тыс. м<sup>3</sup>, Ильинская группа имеет 300—400 тыс. м<sup>3</sup> и Бухоловский карьер 400—500 тыс. м<sup>3</sup>.

С завершением на строительстве канала основных бетонных работ 1 очереди, для работ II очереди — Яузский канал и порт — потребуются, сравнительно, небольшое количество гравия — не более 700 тыс. м<sup>3</sup>. Это количество легко может быть добыто на ряде карьеров в процессе доработки имеющихся у них запасов, без каких-либо дополнительных разведок.

Таборский и Репечихинский карьеры — при их громадных запасах, исключительной чистоте толщи и близости к каналу — должны быть реконструированы в крупные механизированные предприятия по добыче мытого гравия и песка для московского строительства.

Создание двух гравийных предприятий в Дмитровском и Икшанском районах должно быть лишь первым шагом к перенесению московской гравийной промышленности к каналу Москва—Волга. Имеющиеся здесь крупнейшие запасы гравия позволяют произвести радикальную реконструкцию московской нерудной промышленности, сосредоточив основную добычу гравия близ Москвы, на водных путях.

Детальное изучение геологии флювио-гляциальных отложений в Дмитровско-Икшанском районе и активные поиски в зоне канала несомненно выявят ряд новых крупных месторождений, которые закрепят за Дмитровско-Икшанским районом ведущую роль в снабжении столицы гравием.

Инж. С. А. РАГИНСКИЙ

## Организовать русловую добычу гравия

Гравийные карьеры, снабжающие строительство Москвы, расположены на территории Московской, Ивановской и др. областей и находятся в ведении различных организаций. Мощность этих карьеров по данным комиссии, работавшей в 1935 г. по заданию Президиума Моссовета, может удовлетворить потребность московского строительства в размере не более 30%; в абсолютных цифрах это составляет всего лишь 420 тыс. м<sup>3</sup>.

Потребность в гравии на период реконструкции Москвы ориентировочно определяется следующими цифрами:

Годы	Потребность
1936 . . . . .	1600 тыс. м <sup>3</sup>
1937 . . . . .	1650 "
1938 . . . . .	1650 "
Всего за 1936 — 1938 . . . . .	4900 "
Всего за 10 лет . . . . .	13100 "

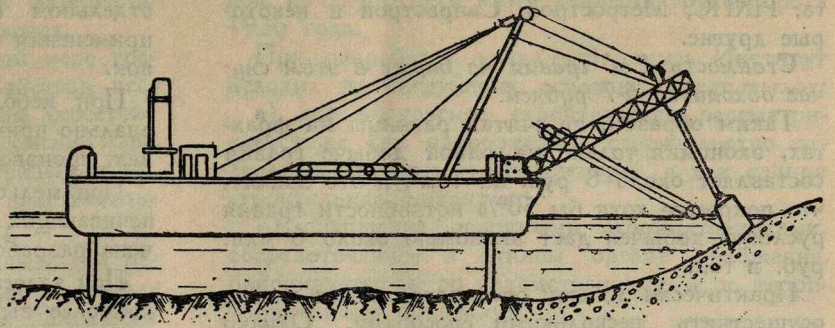
Как видно из приведенных цифр, перед местной промышленностью и отдельными строительными организациями встает вопрос о принятии срочных мер по увеличению мощности действующих и организации новых гравийных карьеров.

В порядке отбора рентабельных для снабжения Москвы карьеров, упомянутая комиссия наметила 11 точек, из них: 5 карьеров в Московской области (Дмитровский карьер в 2,5 км от станции Дмитров Савеловской ж. д., Тучковский карьер в районе станции Тучково МББ ж. д., Дровнинский карьер на ст. Дровнино МББ ж. д., Академический карьер в 2,5 км от станции Академическая Октябрьской ж. д., Шишковский карьер при ст. Шишково Октябрьской ж. д., Ишинковский карьер, расположенный рядом с предшествующим), 3 карьера в Калининской области, 2 — в Ивановской и 1 — в Ленинградской.

Полная разведка большинства карьеров не



Рис. 1. Пловучая установка по добыче (руслового гравия — баржа с одноковшовым экскаватором типа „Обратная лопатка“



произведена. Нет точных данных о проценте выхода гравия; точный объем капиталовложений и рентабельность разработки карьеров не определены, но нет сомнения в том, что все эти карьеры не покроют потребности в гравии на предстоящую десятилетку реконструкции Москвы.

Недостача, по мнению комиссии, должна быть пополнена известковой щебенкой с дробильных заводов на бутовых карьерах.

Реконструкция девяти карьеров, имеющая целью утроить их производительность, потребует весьма больших капиталовложений. (Полная стоимость реконструкции карьеров еще не определена).

Дробление индустриализированной добычи гравия на столь большое количество точек объяснено комиссией как результат стремления облегчить работу ж. д. транспорта, испытывавшего в период работы комиссии большие затруднения в перевозках.

Нетрудно видеть исключительную неправильность такой постановки вопроса. Дело не только в том, что эти объяснения ориентировались на отставание ж. д. транспорта, но и в том, что практически они узаконили план разработки множества отдельных карьеров за счет распыления капиталовложений и резкого снижения оптимальной производительности карьеров.

Рассмотрим, что представляет собой себестоимость разработки гравия в таких «горных» карьерах.

Себестоимость  $1 \text{ м}^3$  гравия по Тучковскому (наиболее крупному) карьере составляет 15 р. 56 к. франко-карьер. Таким образом, установленный Моссоветом лимит стоимости гравия в 7 р. 50 к. завышен больше чем в 2 раза. Если же учесть транспортные и погрузочно-разгрузочные расходы при перевозке гравия в Москву, определяющиеся примерно в 5—7 р., то полная стоимость  $1 \text{ м}^3$  гравия (франко-прирельсовый

склад в Москве) составит 20—22 р., что превышает установленный лимит в три раза.

Практика разработок гравийных карьеров за границей показывает, что наиболее дешевый гравий получается из русловых карьеров. Но как раз в этом, наиболее эффективном, направлении у нас до сих пор не только ничего не сделано, но даже и не намечено.

Схема разработки руслового гравия такова

На барже устанавливается механизм по извлечению гравия со дна и по его обогащению. Обогащенный, промытый и рассортированный гравий попружается на другую баржу. Наполненная гравием баржа отводится буксиром сразу к месту назначения или на базисный береговой склад, в то же время идет наполнение следующей баржи.

Добыча руслового гравия имеет следующие преимущества:

а) Гравий обогащается на месте выработки и не требует для этого специальных погрузо-разгрузочных работ.

б) В местах залегания гравийных гнезд добывается сразу чистый гравий.

в) Подвижка разработки вдоль и поперек карьера не требует устройства специальных путей.

г) Промывка гравия производится речной водой и не требует сооружения трубопроводов.

д) Транспорт добытого гравия в Москву может быть осуществлен на баржах по воде, что разгружает ж. д. транспорт от нерентабельных перевозок и снижает их стоимость.

е) Открытие новых русловых карьеров не требует специальных затрат на их оборудование. По мере разработки старых карьер пловучая установка добывающего и обогащающего механизма переводится на новое место.

По изложенной схеме у нас, в СССР добывают гравий: строительство канала Москва—Вол-

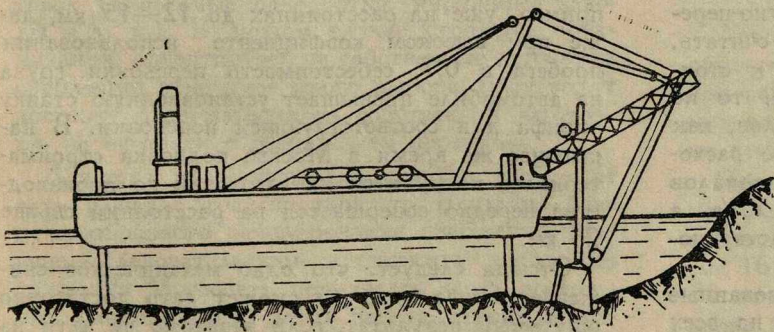


Рис. 2. Та же пловучая установка, оборудованная экскаватором с ковшом прямого действия

га, НКПС, Метрострой, Свирьстрой и некоторые другие.

Стоимость 1 м<sup>3</sup> гравия на барже в этом случае обходится 6-7 рублей.

Таким образом, не считая разницы на фрахтах, экономия только на одной добыче гравия составляет около 8 руб. на 1 м<sup>3</sup>, а это значит, что покрытие хотя бы 50% потребности гравия русловой добычей даст экономию около 6 млн. руб. в год.

Практически добычу руслового гравия можно осуществить несколькими способами. Однако опыт работ некоторых ограниченных карьеров и наших отечественных организаций показывает, что наиболее целесообразным следует считать установку многоковшевых экскаваторов, так как они обладают большей производительностью, реже требуют ремонта и проще в обслуживании. В частности разработку можно вести многоковшевым экскаватором завода «Красный металлист». Транспортировка гравия может быть осуществлена в шаландах грузоподъемностью 400 тонн (200 м<sup>3</sup> гравия в шаланде).

Производительность экскаватора завода «Красный Металлист» по паспорту составляет 160 м<sup>3</sup> в час. Учитывая коэффициент эксплуатации (0,8), фактическая выработка массы составит  $160 \times 0,8 = 128$  м<sup>3</sup>.

Принимая коэффициент выхода гравия равным 0,25, выработка гравия составит  $128 \times 0,25 = 32$  м<sup>3</sup> в час. Следовательно, и загрузка шаланды при одном экскаваторе будет производиться в  $200:32 = 6,4$  часа.

Суточная производительность одного экскаватора при работе в две десятичасовые смены составит  $32 \times 20 = 640$  м<sup>3</sup>, а при 5-месячном сезоне работы на воде, т.е. за 125 трудовых дней, общегодовая производительность экскаватора составит  $640 \times 125 = 80$  тыс. м<sup>3</sup>.

Принимая годовую программу добычи руслового гравия в 800 тыс. м<sup>3</sup>, потребуется 10 установок экскаваторов, 35 шаланд и 10 буксирных катеров.

Очевидно, что данные о мощности и глубине залегания гравия окончательно решат в каждом

отдельном случае вопрос о целесообразности применения тех или иных механических установок.

При небольших береговых залеганиях рационально применение грейфера на дериковых краках, производительностью до 10 м<sup>3</sup> в час.

При мелководии в местах залеганий, не обеспечивающих проход баржей, может быть применена разработка гравия с помощью скреперов.

При залегании гравия в виде «косы» у берега наиболее выгодно применение гидромониторной разработки и при мелком гравии и небольшом его содержании в массе (до 15%) целесообразно применение землесосов.

\*\*

Итак, мощность и организация карьерного хозяйства Москвы до сих пор находятся в большом разрыве с потребностями и задачами строительства. Отсюда необходимость использовать все наиболее механизированные способы разработки гравия и решительно внедрить их в практику работы местной промышленности и крупных строительных организаций. А поскольку наиболее рентабельной разработкой является русловая добыча — перед местной промышленностью стоит задача умело ее организовать.

Практически необходимо:

1. Произвести тщательное обследование водных магистралей, связанных с Москвой, для выявления мест залегания гравия и внедрить гидромеханизацию на уже выявленных залеганиях (у Серпухова, Алексина и т. д.). Радиус обследования должен быть принят с учетом условий экономичности водных перевозок.

2. Русловую разработку больших залеганий сосредоточить в ведении местной промышленности с тем, чтобы максимально ее развить, не ставя пределов, вытекающих из потребности отдельных организаций.

3. В зависимости от характера выявленных русловых залеганий гравия определить тип гидромеханизации и заказать его заводам тяжелой промышленности.

М. М. ЛЕБЕДИНЦЕВ

## Роль транспорта в снижении стоимости строительства

Среди многочисленных источников материальных потерь на строительстве далеко не последнее место принадлежит транспортно-перевалочным операциям. Если принято считать, что расходы на транспорт составляют к стоимости всего строительства около 15%, то по отношению к стоимости таких материалов, как песок, кирпич и цемент, — транспортные расходы, связанные только с доставкой материалов на стройплощадку, составляют более 50%, а иногда превышают собою их производственно-заготовительную стоимость.

Вместе с тем, даже хорошо организованные крупные транспортные хозяйства не на всех

расстояниях перевозки стройматериалов покрывают свои производственные расходы. Так, например, уже на расстояниях до 12—15 км, даже при высоком коэффициенте использования пробега в 0,7, себестоимость перевозки груза на автомобиле превышает установленную ставку тарифа для соответствующей перевозки. В настоящее же время в Москве подвозка стройматериалов из пунктов их заготовки до производства нередко совершается на расстоянии свыше 25 км.

Отсюда следует, что одно механическое снижение тарифа вряд ли сможет дать достаточно ощутимый результат, если заведомо не идти на

обременение транспортных хозяйств материальными потерями от убыточных перевозок.

Таким образом, сохраняя в полной мере требование ко всем транспортным хозяйствам вести повседневную борьбу за снижение себестоимости перевозок, необходимо, одновременно изыскивать иные пути к снижению транспортных расходов, которые могли бы дать действительно ощутимый экономический эффект.

В этом случае чрезвычайно важным для решения вопроса явилась бы возможность сокращения объема транспортной работы. Последний определяется количеством тоннокилометров. Если тоннаж груза в основном не может быть существенно уменьшен под влиянием тех или иных мероприятий, то количество километров пройденного грузом пути подвергается значительным колебаниям, зависящим от того, как организована система снабжения строительств материалами.

Выборочные данные по ряду транспортных хозяйств Москвы как общего, так и частного пользования свидетельствуют о чрезвычайно большой разнице в расстояниях перевозки строительных грузов в разных хозяйствах (от 7 до 20 км.). Средняя длина поездки за стройматериалами, которая в Москве может быть принята для автотранспорта ориентировочно в 8—8,5 км, при внимательном рассмотрении является слишком высокой. Дело в том, что при выдаче потребителям нарядов на получение стройматериалов крайне слабо учитываются интересы строительства с точки зрения приближения к ним источников снабжения. Никакого заранее продуманного и увязанного со строительствами плана снабжения, основанного на системе строгого районирования, не существует.

В результате, например, имеет место перевозка кирпича из Н. Котлов (юг) в Сокольники (север) или с Красной Пресни в Дангауэрэвку и т. п. Вся складская система покинется на стихийно сложившемся распределении складов между различными организациями. Это ведет к тому, что строящая организация зачастую ведет новое строительство в противоположном от своих складов конце города, и грузы перевозятся через весь город. Аналогичное явление приходится наблюдать и в тех случаях, когда какой-либо материал концентрируется в ограниченном числе пунктов города на специализированных складах, например, цемент на элеваторе Мосснаббыта при Ржевской-товарной МББ ж. д., или лесоматериал на северных окраинах города при ст. Октябрьской, Ярославской и МББ ж. д.

Наряду с централизованным снабжением, имеет место снабжение ряда ведомственных строительств в порядке самостоятельных заготовок (карьерные разработки, кирпичные заводы и т. п.). В данном случае строящие организации, ориентируясь на собственные источники снабжения и не имея иного выбора, производят доставку стройматериалов собственной заготовки, не считаясь с расстоянием перевозки.

Для того, чтобы яснее представить, что может дать решение транспортной проблемы на базе целесообразного районирования снабжения, Научно-исследовательским институтом городского движения Моссовета произведен опыт построения рациональной схемы завоза стройматериала-

лов, пользуясь для этого данными грузооборота 1936 года.

При разработке указанной схемы Институт исходил из следующих основных предпосылок: а) все московское строительство рассматривается не как разрозненное строительство отдельных ведомств и организаций, а как единая строительная площадка;

б) снабжение основными стройматериалами, сосредоточенное в едином органе снабжения, районировано не по ведомственному, а по территориальному признаку;

в) пристанционные склады стройматериалов обезличиваются;

г) производится целесообразное распределение перевозок между различными видами транспорта.

Для возможности сопоставления результатов применения такого метода районирования перевозок с существующим положением Институт умышленно отказался от введения ряда элементов рационализации, о которых будет сказано далее. Поэтому при разработке схемы районирования Институт придерживался существующей на сегодня реальной обстановки, допуская лишь ряд чисто организационных поправок и не прибегая к мероприятиям, сопряженным с капитальной реконструкцией.

В результате проведенного районирования, промера всех возможных расстояний и подсчета грузооборота конкретного строительства 1936 г., Институт получил следующие средневзвешенные расстояния перевозок для всей Москвы по отдельным видам транспортных средств:

для автогужтранспорта . . . . .	5,2 км
» гужтранспорта . . . . .	1,6 »
» грузового трамвая . . . . .	6,0 »

По 15 основным районам средневзвешенное расстояние дает колебания для автотранспорта от 3,1 до 7,9 км и лишь по одному району, тяготеющему к ст. Митьково М.-Казанской жел. дор., средневзвешенное расстояние достигает 10 км (по своему удельному весу строительство этого района составляет менее 0,05%).

При этом необходимо отметить, что схема районирования предусматривает передачу на автотранспорт как загородных перевозок цемента на расстоянии 45 км (Подольск), так и кирпича, расположенного в пределах до 25 км от московских застав.

Принятый в расчетах грузооборот распределялся между различными видами транспорта в следующем порядке:

на долю автотранспорта—65%	по весу и 81%	по т-км
» гужтранспорта—29%	» » » 11%	» » »
» грузов. трамвая—6%	» » » 8%	» » »

Автотранспортом будет переработано, таким образом, около 20 млн. тонн или, при полученном нами путем районирования среднем расстоянии перевозки в 5,2 км, сб'ем работы округленно выразится в 10 млн. т/км.

При существующем в настоящее время среднем расстоянии перевозки в 8,5 км, автотранспорт должен был бы проделать работу в объеме 165—170 млн. т/км в год, то-есть на 65—70 млн. т/км более против исчисленного нами выше количества.

При стоимости 1 т/км в 80 к.—денежная экономия от перехода к предлагаемой системе территориального районирования снабжения выражается в сумме порядка 52—56 млн. руб. в год. По гужетранспорту денежная экономия от сокращения среднего расстояния перевозки определится в сумме около 20 млн. руб. в год.

В 1935 г. вместо запроектированных 1,5 млн. т трамваем было перевезено только около 400 тыс. т. В нашем варианте грузовой трамвай получает загрузку в размере 1 млн. т. Это снимает с автотранспорта не менее 500 тыс. т, что само по себе дает уже известное снижение транспортных расходов (около 1 р. 50 к. за тонну). Кроме того, от сокращения среднего расстояния перевозок грузовым трамваем сумма экономии может быть определена в 1,62 млн. руб. в год.

Таким образом, один только переход на систему районирования снабжения по принципу территориального сближения источников снабжения с пунктами потребления стройматериалов может дать народному хозяйству свыше 70 млн. руб. экономии в год.

Этим, однако, не исчерпываются резервы, которыми мы располагаем для снижения транспортных расходов строительства.

Большие материальные потери вызываются крайней неорганизованностью всего московского транспортного хозяйства. Достаточно указать на то, что 13—15 тыс. грузовых автомашин, обслуживающих перевозки, распылены между 3000 самостоятельных гаражных хозяйств. Такое размельчание способствует пышному расцвету кустарничества в эксплуатации транспорта: обилие порожних пробегов и встречных перевозок; коэффициент использования пробега колеблется по отчетным данным между 0,80 и 0,35; себестоимость переработки 1 т/км колеблется между 64 коп. и 3 р. 70 к. и т.д.

Концентрация отпуска некоторых основных стройматериалов в ограниченном числе пунктов, помимо удлинения расстояния перевозки, ввиду опромного скопления в месте погрузки транспортных средств, служит причиной больших простоев (московский алебастровый завод, цементный элеватор при ст. Москва Ржевск. МБЖ. д., карьеры и т. д.).

Простой машин в таких пунктах исчисляются часами, обременяя дополнительными расходами стоимость доставки стройматериалов и искусственно создавая недостаток транспортных средств даже в ненапряженные периоды строительства.

Удовлетворение спроса на транспортные средства протекает также неорганизованно. Нередко поисками транспорта занимаются сами прорабы или их помощники. Транспортные организации в своих коммерческих интересах очень часто стараются уклониться от выполнения мало интересующих их перевозок.

Наконец, вопросы механизации погрузочно-разгрузочных работ и специализации транспортных средств при перевозке стройматериалов до последнего времени не вышли еще за пределы единичных и, по большей части, кустарных попыток отдельных транспортных хозяйств.

Например, в Мосавтопроузе, более 80% грузооборота которого составляют строительные ма-

териалы, из коих не менее половины относятся к группе сыпучих,—имеется всего лишь 41 самосвал на 561 машину. Между тем применение самосвалов при среднем расстоянии перевозки в 5 км повышает производительность работы автомашины на 30%.

Огромнейшие материальные потери, которые несет строительство на бое кирпича и от распыла цемента, могли бы быть с успехом устранены перевозкой этих грузов в контейнерах.

Между тем, несмотря на признанную эффективность этого вида механизации, применение контейнеров ограничивается лишь перевозкой Мосавтогрузом кирпича и то лишь в местных автотранспортных перевозках, без участия жел. дороги. С цементными же контейнерами дальше ограниченных экспериментов, проводимых НИИПТ'ом НКТП, дело не двигается вперед уже более 2-х лет.

«Надо признать, что среди строителей до сих пор имеются сильные антимеханизаторские настроения. Всякая попытка применить новые механизмы, новые машины встречает колоссальное сопротивление»,—говорил тов. Хрущев на декабрьском совещании при ЦК ВКП(б) по вопросам строительства.

Изложенное приводит к заключению, что *современная организация снабжения и перевозки стройматериалов в Москве не обеспечивает целесообразного разрешения транспортных задач и влечет за собой значительное увеличение накладных расходов в строительстве.*

Задачи, которые предстоит разрешить в связи с грандиозным планом реконструкции Москвы, и февральское постановление правительства и партии об улучшении строительного дела и удешевлении строительства (1936 г.) требуют решительного пересмотра сложившихся методов работы.

«Нужно так организовать весь цикл работ»,—говорил в своем выступлении на собрании строителей 20-21 февраля т. г. тов. Хрущев,—«чтобы все строительство Москвы представляло собой единую культурно и четко организованную строительную площадку».

Для устранения отмеченных ненормальных явлений в организации снабжения и транспорта необходимо, по нашему мнению, провести следующие организационные мероприятия:

1. Сосредоточить снабжение в первую очередь основной массой стройматериалов минерального происхождения в едином органе снабжения, создав для этой цели мощный и хорошо организованный центр.

2. Система снабжения должна быть построена на базе строгого его районирования по признаку кратчайших транспортных связей между источниками снабжения и потребителями.

3. В целях закрепления этого положения, перейти на систему отпускных цен на стройматериалы не франко-завод или карьер, а франко-постройка.

Такое положение обязывало бы снабжающий орган, в его же интересах, организовать доставку стройматериалов с соблюдением всех необходимых предпосылок для экономически целесообразного разрешения транспортных задач.

4. Существующая схема размещения пристанционных и внутригородских складов должна быть немедленно пересмотрена под углом зрения

территориального приближения их к строительным районам.

5. Расширить сеть специализированных складов стройматериалов с таким расчетом, чтобы приблизить их к районам расположения строительства.

6. На ряду со специализированными складами развернуть сеть универсальных складов стройматериалов.

7. Сохранить пристанционные склады лишь за владельцами, производящими крупное строительство в районах, тяготеющих к складам, допустив в крайнем случае обмен складскими площадями между отдельными организациями.

В области организации транспорта необходимо провести следующие мероприятия:

1. Решительно стать на путь укрепления транспортных хозяйств за счет сокращения числа карликовых хозяйств при предприятиях и отдельных стройорганизациях.

Транспортные средства последних должны быть ограничены пределами внутрипостроечных производственных потребностей стройорганизаций и для регулярной связи между строитель-

но-производственными базами и стройплощадками.

2. Создать централизованный орган для бесперебойного снабжения строительства необходимым количеством транспортных средств.

3. Транспортные хозяйства, обслуживающие централизованное массовое снабжение, должны быть так размещены на территории города, чтобы пробеги транспорта были сведены к минимуму.

4. Снабжение и доставка стройматериалов должны быть так четко увязаны с потребностями строительства, чтобы график последних не подвергался срывам из-за неисправности работы органов снабжения или транспорта, и вместе с тем, чтобы избежать излишних накопленных запасов материалов на стройплощадках.

5. Перейти на систему широкого применения механизации и специализации транспортных средств для перевозки стройматериалов.

Особого внимания заслуживает в этом отношении внедрение системы контейнерных перевозок и не только кирпича, цемента, извести и т. п., но также и многих предметов оборудования и отделки.

Инж. А. П.

## Американская кладка и кладка проф. Онищик

Стахановские методы труда на стройках могут дать наибольший эффект тогда, когда руководители строек правильно организуют производство работ и применяют наименее трудоемкие конструкции. Одним из видов строительных работ, особенно трудно поддающихся механизации, является кирпичная кладка.

Здесь изменение методов перевязок кладки, ведущейся до сих пор «дедовским» способом, дает разительные результаты увеличения производительности труда.

Строительное управление Моссовета, изучив все предложенные в последнее время многочисленные способы перевязок,

все стройки Москвы: летом — полностью, а зимой — частично, на шести рядную «американскую» систему и систему кладки проф. Онищик.

По приказу Строительного управления все главные инженеры трестов и начальники построек обязаны изучить эти системы перевязок, провести специальные занятия со всеми

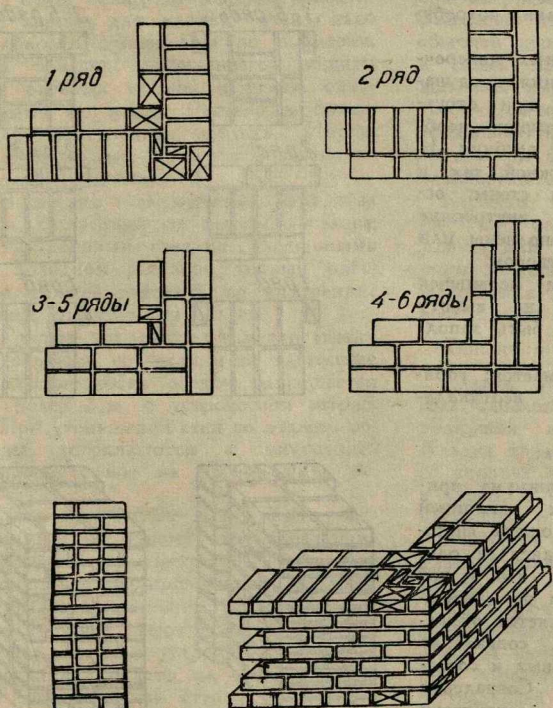


Рис. 1

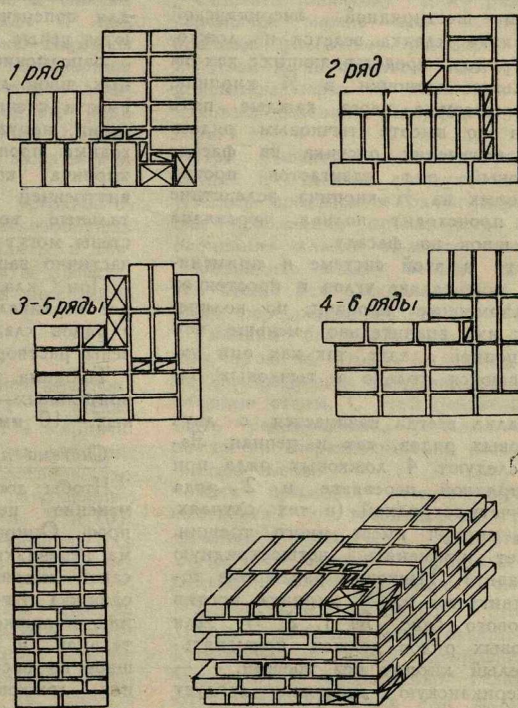


Рис. 2

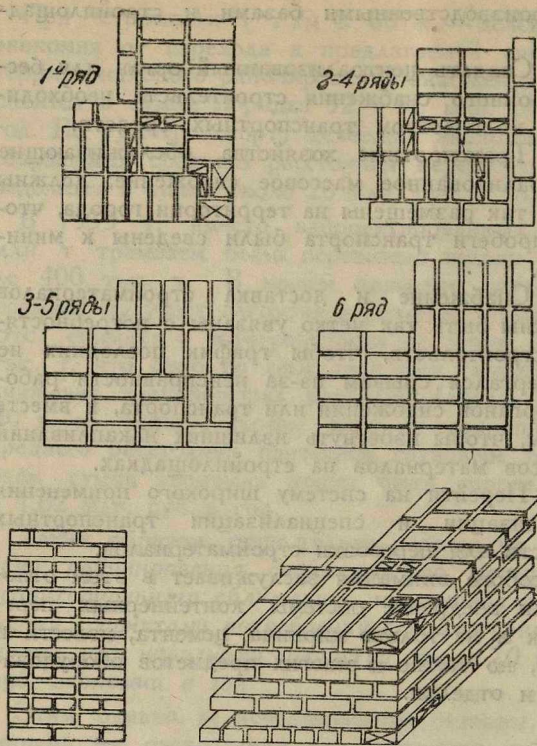


Рис. 3

бригадами каменщиков, после чего в Москве не должно остаться ни одного каменщика, который не умел бы работать по американской шестирядной перевязке, или перевязке проф. Онищик.

Что же представляют собой эти две системы?

Ниже мы вкратце коснемся технических условий по указанным системам, разработанных Стройуправлением Моссовета по материалам ЦНИИПСа. Эти технические условия все строители Москвы обязаны знать и ими руководствоваться в своей работе.

#### Американская кладка.

При шестирядной американской перевязке кладка ведется из ложковых рядов, представляющих как-бы отдельные стеночки в  $\frac{1}{2}$  кирпича, перекрываемые через каждые пять рядов по высоте тычковым рядом. Для получения рисунка на фасаде тычковый ряд сдвигается против ложковых на  $\frac{1}{4}$  кирпича, вследствие чего происходит полная перевязка всех швов по фасаду.

Хотя в этой системе и применяются при кладке углов и простенков неполномерные кирпичи, но количество их значительно меньше, чем при цепной кладке, так как они укладываются только в тычковых рядах.

Кладка всегда начинается с двух тычковых рядов, как и цепная. Затем следуют 4 ложковых ряда при шестирядной перевязке и 2 ряда при четырехрядной (в тех случаях, когда кирпич имеет много трещин, следует применять четырехрядную перевязку). Тычковый ряд кроме того сдвигается на  $\frac{1}{4}$  кирпича против ложкового (рис. № 1, 2, 3). Для тычковых рядов должен применяться целый кирпич без трещин.

Американскую перевязку следует применять летом во всех случаях, вне зависимости от этажности здания. При кладке же зимой американ-

ская перевязка допускается в зданиях высотой до 3-х этажей и в верхних этажах более высоких зданий, если нижние этажи выложены в летних условиях.

Применение боя кирпича (половняка) нежелательно при любой перевязке, особенно при тонких стенах. На практике все же неизбежно получается некоторое количество половняка, который можно рационально использовать: 1) в глухих частях стен для забутки в 4 и 5 ложковых рядах; 2) под подоконниками, где стена не несет нагрузки; 3) при кладке верхней части брандмауэрных стен и парапетов, — здесь можно применять до 80% боя и только для поперечной перевязки потребуются целые тычки.

Заполнение вертикальных поперечных швов для уменьшения продуваемости стены, особенно при отсутствии наружной штукатурки, необходимо производить на глубину  $\frac{1}{2}$  кирпича как с наружной, так и внутренней поверхности стены, остальные вертикальные внутренние стены могут быть не заполнены или частично заполнены раствором.

При кладке рядовых перемычек все вертикальные швы на высоту 5 рядов кладки должны быть заполнены раствором.

Толщина швов принимается: горизонтальных—10—12 мм, вертикальных—10 мм.

#### Система проф. Онищик.

Чтобы довести до минимума применение неполномерных кирпичей проф. Онищиком предложена система перевязки, отличающаяся от описанной американской тем, что в ней сдвиг тычкового ряда по отношению к ложковым не является обязательной и допускается совпадение швов по фасаду в тычковых и соседних ложковых рядах. Совпадение швов кладки по фасаду практически не влияет на прочность кладки на сжатие.

Система проф. Онищик имеет ряд производственных преимуществ и дает экономию материала, главным образом при кладке простенков и столбов.

Отдельно стоящие столбы кладутся с четырехрядной перевязкой, а кладка простенков ведется по шестирядной системе без применения  $\frac{3}{4}$  кирпича. Кладка столбов ведется в подрезку с полными швами (рис. 4, 5, 6 и 7).

#### Растворы.

Для кладки, в зависимости от требуемой прочности и типа конструкции, могут применяться следующие наиболее распространенные растворы: (Таблицу см. на стр. 23).

К цементным растворам состава 1:3, 1:4 и 1:5 рекомендуется добавление 10% известкового теста от объема цемента.

При выборе состава раствора необходимо предпочтение отдавать сложным растворам с известью, обладающим большой пластичностью и способствующим повышению производительности труда каменщиков. Кладку надо стремиться вести на пластичном растворе, консистенция которого обеспечивает без особых усилий образование вертикальных швов «вприсык». При известковых растворах лучше применять кладку «вприжим».

#### Следить за качеством.

Кладку надо вести строго в отвес. Вертикальность кладки проверяется через каждые 6 рядов кладки. По окончании кладки этажа надо проверять также горизонтальность ее в характерных местах нивелиром.

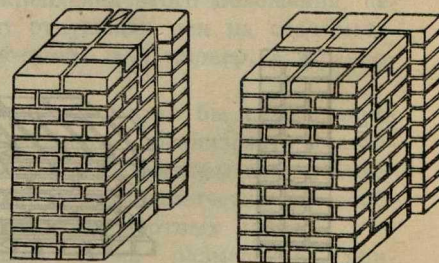
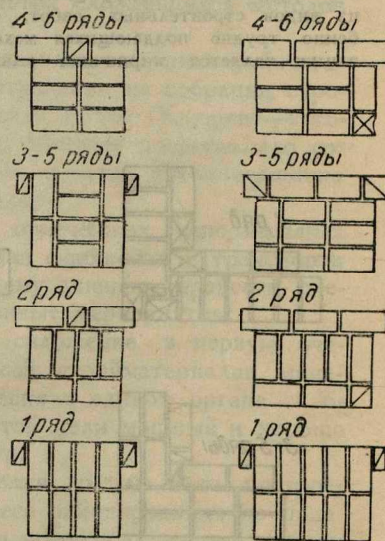


Рис. 4

Стандартные ширины простенков

Ширина простенков в кирпичах	Размер в мм	Ширина простенков в кирпичах	Размер в мм
4	1030	7	1810
4 1/2	1160	7 1/2	1940
5	1290	8	2070
5 1/2	1420	8 1/2	2200
6	1550	9 1/2	2460
6 1/2	1680	10	2500

Стандартные размеры столбов

Размеры столбов		Размеры столбов	
В кирпичах		В кирпичах	
1 1/2 × 1 1/2	380 × 380	2 1/2 × 2 1/2	640 × 640
1 1/2 × 2	380 × 510	2 1/2 × 3	640 × 770
1 1/2 × 2 1/2	380 × 640	2 1/2 × 3 1/2	640 × 900
2 × 2	510 × 510	2 1/2 × 4	640 × 1030
2 × 2 1/2	510 × 640	3 × 3 1/2	770 × 900
2 × 3 1/2	510 × 900	3 × 4	770 × 1030

Наименование растворов	Состав			Марка	Допускаемые напряжения на центральное сжатие для кирпича марки:			
	Цемен.	Известковое тесто	Песок		временное среднее со-прог. кг/см <sup>2</sup>	150	125	100
Цементные	1	0,10	3	80	16,5	15,0	13,0	10,5
	1	0,10	4	50	14,5	13,5	12,0	10,5
	1	0,10	5	30	13,0	12,0	10,5	9,5
	1	1,5	8	30	13,0	12,0	10,5	9,5
	1	1	9	15	11,0	10,0	9,0	8,0
Сложные	1	3	12	15	11,0	10,0	9,0	8,0
	1	3	15	8	8,0	7,5	7,0	6,0
	1	2	16	8	8,0	7,5	7,0	6,0
	1	1	2—3	8	8,0	7,5	7,0	6,0
Известковые	1	1	2—3	8	8,0	7,5	7,0	6,0

Если возводится здание, которое не будет снаружи оштукатуриваться, кирпич для кладки стен надо подбирать одинаковым по размерам, без трещин, нормального обжига, без отбитых кромок и углов, однородный по цвету. Раствор и потеки надо немедленно удалить. Иногда следует кладку промывать раствором соляной кислоты.

В местах сопряжений наружных стен, сложенных на теплом растворе, с внутренними стенами, сложенными на холодном растворе, теплый раствор должен заходить во внутренние стены минимум на 25 см.

Разрыв по высоте кладки между отдельными ее частями во избежание неравномерности осадки разрешается не более 2 м. с устройством штраб.

При утоньшении стен по этажам обрезы устраиваются с внутренней стороны стены на уровне низа балок.

Утепление углов может быть произведено по одному из следующих способов: а) внутреннее утепление угла малотеплопроводными материалами на протяжении от углов, равном толщине стены (рис. 8), б) утепление путем устройства угловых наружных пилястр на ширину 2,5d, где d — толщина стены; в) утепление путем размещения стойки центрального отопления в наружном углу.

Устройство карнизов и поясков при американской системе и системе Оуишика выполняется как и при обычной цепной перевязке. Карнизы и пояс выполняются постепенным выпуском рядов кладки или отдельных кирпичей. Выпуск одного ряда не должен превышать 10 см. Карнизы должны быть хорошо зажаты или заанкерены в кладке.

Карнизы могут также устраиваться на выпускных железобетонных плитах или тавриках. Плиты и таврики должны быть зажаты вышележащей или заанкерены в нижележащей кладке.

Каналы в стенах.

Кладка дымовых и вентиляционных каналов допускается в стенах толщиной не менее 1 1/2 кирпича. Кладка каналов ведется из отборного кирпича на том же растворе, что и стены, с тщательным заполнением всех швов в подрезку (Рис. 9 и 10). Применение силикатного кирпича для кладки дымовых каналов не допускается.

Для прочистки каналов вблизи пола и потолка оставляются отверстия на высоту двух рядов кладки. Эти отверстия заделываются перед штукатуркой кирпичем на глине с владиной на 1 см. для нахождения их места.

Не допускается устройства горизонтальных отводов длиной более 0,25 м. Наклон каналов должен быть не менее 60°. Устройство отводов непосредственно под балками недопустимо.

Кладку каналов надо вести из цолого кирпича с тщательным заполнением швов раствором. Толщина стенок между каналами не менее 12 см.

Конструктивные требования.

Перекрытия оконных и дверных проемов пролетом до 2,5 м., как правило, надо вести рядовыми кирпичными перемычками той же системы кладки, что и сами стены. В случаях, когда по расчету рядовые кирпичные перемычки не могут быть применены, перекрытие проемов производится железо-кирпичными или железо-бетонными балками.

В зданиях, подверженных сотрясениям и вибрациям от действия машин, применение рядовых кирпичей перемычек не допускается.

При кладке рядовых кирпичных перемычек по американской системе необходимо обеспечить равномерную передачу нагрузки от балок на все сечение перемычек. Для этого укладку балок необходимо производить на тычки, перевязанные с остальной кладкой перемычки.

Кладка перемычки должна начинаться ложковыми рядами с взаимной перевязкой в 1/2 кирпича. Совпадение швов по фасаду в нижних пяти рядах перемычек не допускается.

Высота рядовой перемычки до низа опорной части балок должна быть не менее 5 рядов кладки.

Чтобы избежать случайного выпадения отдельных кирпичей нижнего ряда перемычки, под них укладываются в слой цементного раствора толщиной до 2 см. 3—4 полосы пачечного железа или 5 мм проволоки, концы полос или проволоки загибаются крюком и заделываются в простенки на 25 см. с каждой стороны.

Снимать опалубку для рядовых перемычек можно при кладке на прочном цементном растворе через 10 дней и на сложном известковом цементном через 15 дней при нормальных условиях твердения раствора.

При возведении многоэтажных зданий и отдельно стоящих столбов укладку прогонов и балок перекрытия необходимо производить после окончания кладки каждого этажа.

Возводить кладку больше чем на два этажа без раскрепления ее балками перекрытий нельзя.

Укладка балок производится таким образом, чтобы было обеспечено распределение нагрузки по всему сечению стены. С этой целью может быть рекомендована укладка балок на тычки, перевязанные с остальной частью стены.

Для придания стенам большой жесткости и устойчивости балки должны крепиться со стенами 2—2,5 м. анкерами из полосового железа, сечением не менее 1 см<sup>2</sup>.

Внутренние свободно стоящие столбы должны быть раскреплены прогонами в обоих направлениях. Через этаж обязательно укладываются железобетонные или железные прогоны, заанкеренные в столбы или проходящие через них.

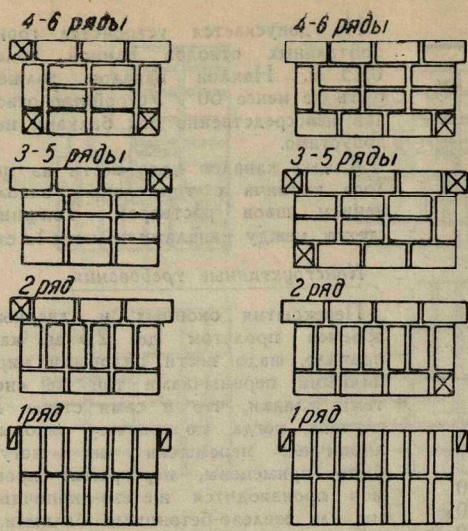


Рис. 5

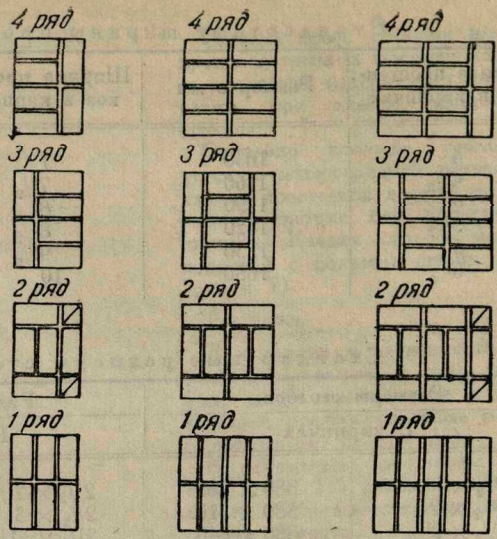
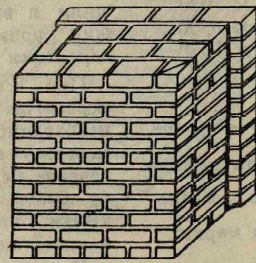
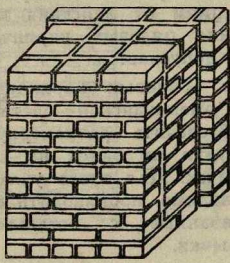


Рис. 6

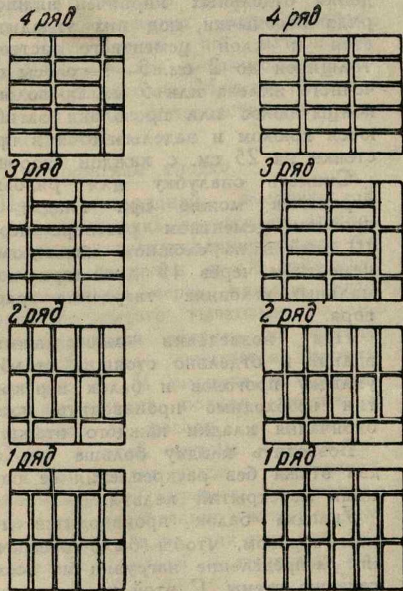
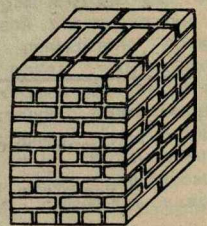
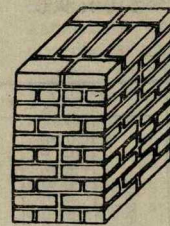
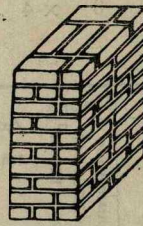


Рис. 7

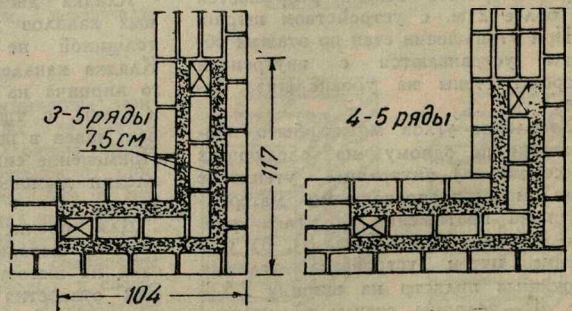
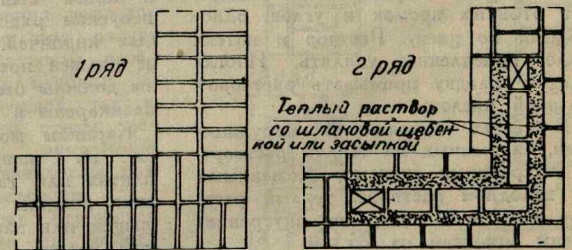
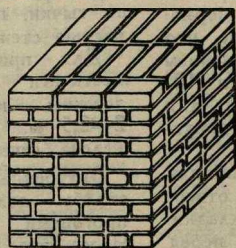
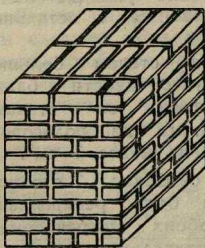


Рис. 8



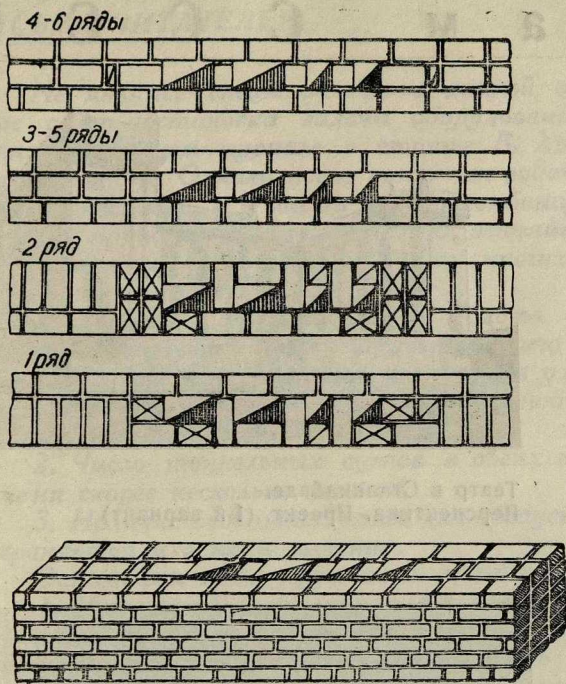


Рис. 9

В столбах, несущих большие нагрузки от прогонов, следует укладывать под прогоны железобетонные прокладные плиты толщиной 8—14 см., расположенные по всему сечению опоры.

\*\*

Описанные новые технические правила кирпичной кладки с августа с. г. стали законом для всей армии строителей пролетарской столицы. К сожалению, далеко не все строители Москвы, несмотря на категориче-

ский приказ Строительного управления Моссовета, перешли на кладку по новым системам. Особенно это относится к тресту Мосжилстрой, который сейчас ведет широким фронтом кладку жилых домов. Причина слабого внедрения новых методов — неподготовленность персонала трестов и построек и слабый разворот семинаров и курсов по обучению каменщиков.

Отделу кадров Стройуправления и всем трестам Москвы нужно всемерно развернуть эту работу.

Все стройки Москвы должны вести

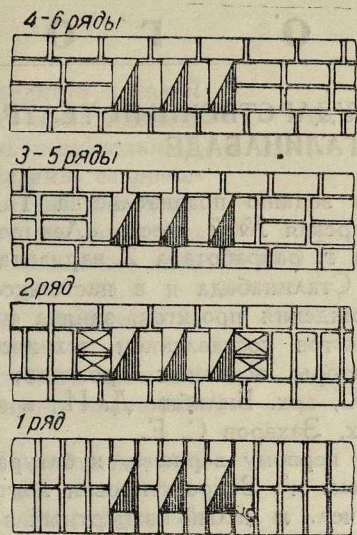


Рис. 10

кладку по системам американской и проф. Онищика.

Полное и четкое претворение в жизнь новых технических правил обеспечит улучшение качества строек, значительное ускорение работы строителей и даст большие возможности для внедрения стахановских методов работы.

## СТРАНИЧКА ИЗОБРЕТАТЕЛЯ-СТРОИТЕЛЯ

О. Э

# Автомашина для гашения извести

Заслуживает большого внимания изобретение инж. Молодцова (Сталинград) — особой конструкции автомашина для гашения извести. Основным преимуществом этой машины является ее естественная подвижность, что дает возможность в любом месте производить гашение извести, без специальных для этого стационарных приспособлений.

На месте кузова собирается фильтр-пресс, состоящий из 12—15 металлических рамок. Между каждой парой больших рамок устанавливаются малые рамки, боковые плоскости которых представляют собой оцинкованные сита. Между ситами для устранения прогибов расположены стальные пружины.

Большие рамы имеют приливы трубопроводы, соединяющиеся особыми коническими шипами. Большие и малые рамы конструируются на параллелях, либо ползунах, что дает возможность сжимать и раздвигать

их посредством штурвала. Между ними закладывается фильтровальная ткань — «салфетки». Все вместе взятое представляет собой закрытый с боков фильтр-пресс. Задняя рама несет установку норий или ковшей, приводимых в движение цепями Галля и звездочками.

Подобранная известь-кипелка загружается в барабан, расположенный сверху камер (рамок) пресса, где происходит, с добавлением воды, гашение извести. Полученное известковое чистое молоко, проходя через сетки или редкие фильтры, подается в насосную камеру, откуда плунжерным насосом нагнетается в рамки фильтр-пресса, где и оседает. Вода проходит через «салфетки» в камеру размещения пружин и стекает в лотки по бокам пресса, откуда маленькой помпой качается вновь в барабан гашения.

По заполнении рамок известью фильтр-пресс раздвигается, известь вы-

ливается в лоток, где шнек ее пресует и выдавливает в мундштук (подобие машины для выделки критича). В конце мундштука известь режется на брикеты, распудривается песком и укладывается в ящики, в которых транспортируется на постройку. Загашенная подобным способом известь может быть пущена немедленно на работу.

Управление машиной проектируется от мотора автомашины и обслуживается шофером и аппаратчиком. Для подогрева воды в зимнее время могут быть использованы отработанные газы. Транспортировка необходимой для гашения извести воды облегчается тем, что большие и малые камеры, зажатые штурвалом, приспособлены под цистерну емкостью в 29 м<sup>3</sup> или 240 ведер воды. Эта вода на месте может быть слита в бочки.

Производительность предложенной инж. Молодцова машины 23,2 м<sup>3</sup> в час.

## ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕАТР В СТАЛИНАБАДЕ

По заданию правительства Таджикской ССР мастерская № 7 треста «Ленпроект» в 1935—1936 г. разработала 2 варианта гостеатра для гор. Сталинабада и в настоящее время, после утверждения проектов, занята на основе обоих вариантов составлением технического проекта.

Авторы эскизных проектов: проф. Юнгер А. А., арх. Библибин Д. И., арх. Голли В. Д. и арх. Захаров С. Е.

По первому варианту кубатура здания равна 55 тыс. м<sup>3</sup>. Запроектирован зрительный зал на 700 чел. и малый концертный зал на 250 чел.

Согласно второму варианту кубатура увеличена до 65 тыс. м<sup>3</sup>.

Технический проект разрабатывается из расчета 45 тыс. м<sup>3</sup> и стоимости строительства в 5 млн. руб.

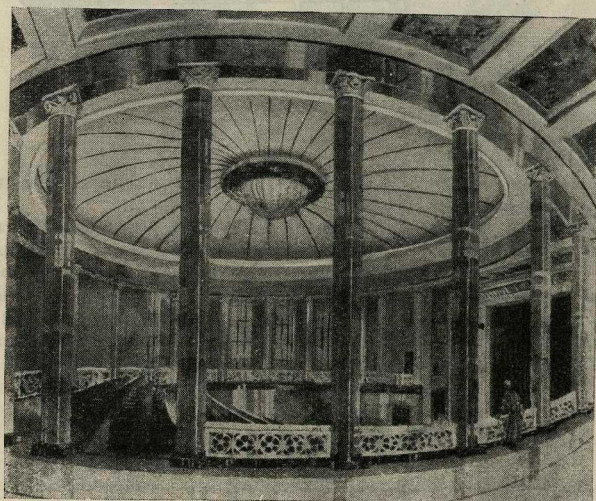
Начало строительства 1936 г.



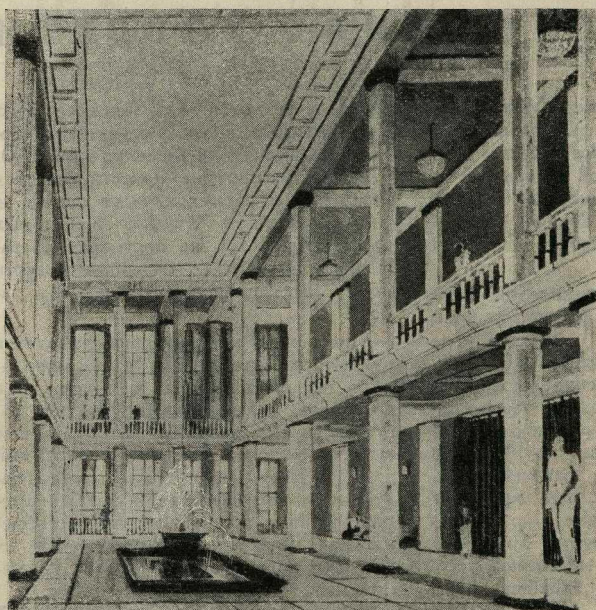
Театр в Сталинабаде.  
Перспектива. Проект. (1-й вариант)



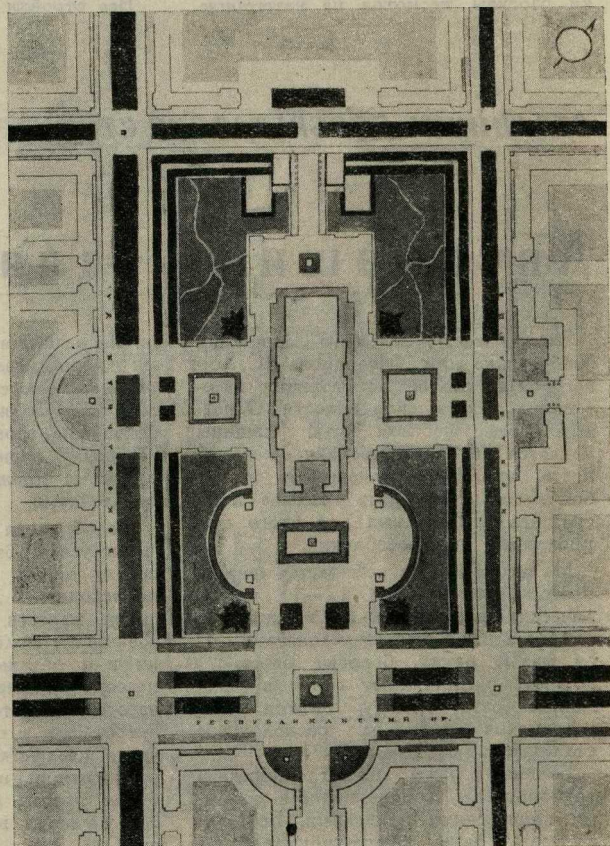
Перспектива. Проект (2-й вариант)



Перспектива зрительного зала (1-й вариант)



Перспектива фойе (2-й вариант)



Генплан (2-й вариант)

Не являясь специалистом в данной области, я не могу судить в какой мере сама постановка задачи оборудования перекрестка двух магистралей, данная в Вашем журнале в статье В. Ходота,<sup>\*)</sup> отвечает действительным потребностям. Однако после того, как задача отчетливо поставлена, ее решение переносится в область чисто комбинационного остроумия. Мне кажется, что на прилагаемой схеме я даю решение, удовлетворяющее всем условиям выставленным В. Ходотом, но во многих отношениях более выгодное, чем предложенное им самим.

Для сравнения решения В. Ходота и моего, прежде чем перечислять представляющиеся мне преимущества моего решения, замечу, что:

1. Мое решение при той же ширине улиц, из которых повороты производятся как и у В. Ходота только на одной, осуществляется даже с несколько большими радиусами поворотов.

2. Число тоннельных сцепов в обеих схемах—одинаково. Длина тоннелей у меня скорее несколько меньше.

3. Наличие свободных полос для пропуска транспорта необычных габаритов сохраняется и в моем решении.

Основными преимуществами моего решения являются следующие:

1. Исключены даже „попутные пересечения“, имеющиеся в схеме В. Ходота. Верно его замечание, что такие попутные пересечения неизбежны при всяком движении в несколько полос, но казалось бы желательным избежать таких пересечений, связанных с необходимостью совершать их на вполне определенном коротком участке.

2. Значительно проще и удобнее у меня организация пешеходного движения— для него нужен только один тоннель на глубине трех метров, в то время как у В. Ходота требуется или тоннель на глубине десяти метров, или мостики над улицей.

3. В схеме В. Ходота часть тоннельных спусков начинается в 200 метрах от перекрестка. У меня все спуски расположены вдвое ближе (так как устранено их последовательное расположение по одной улице).

4. Часть движения, пропускаемого через тоннели, у меня немного меньше (все правые повороты делаются на поверхности).

<sup>\*)</sup> „Строительство Москвы“, 1936 г., № 11, стр. 12—14. Профессор Московского Государственного университета А. Колмогоров.

**ОТ РЕДАКЦИИ.**

Предложенная проф. Колмогоровым схема полностью разрешает принцип беспрепятственного и непрерывного движения на перекрестке.

Однако, трудности в организации движения переносятся на подходы к перекрестку, поскольку на них неизбежно вызываются пересечения лент движения.

Несмотря на это схема проф. Колмогорова представляет несомненный интерес и требует уточнения и технической проработки.

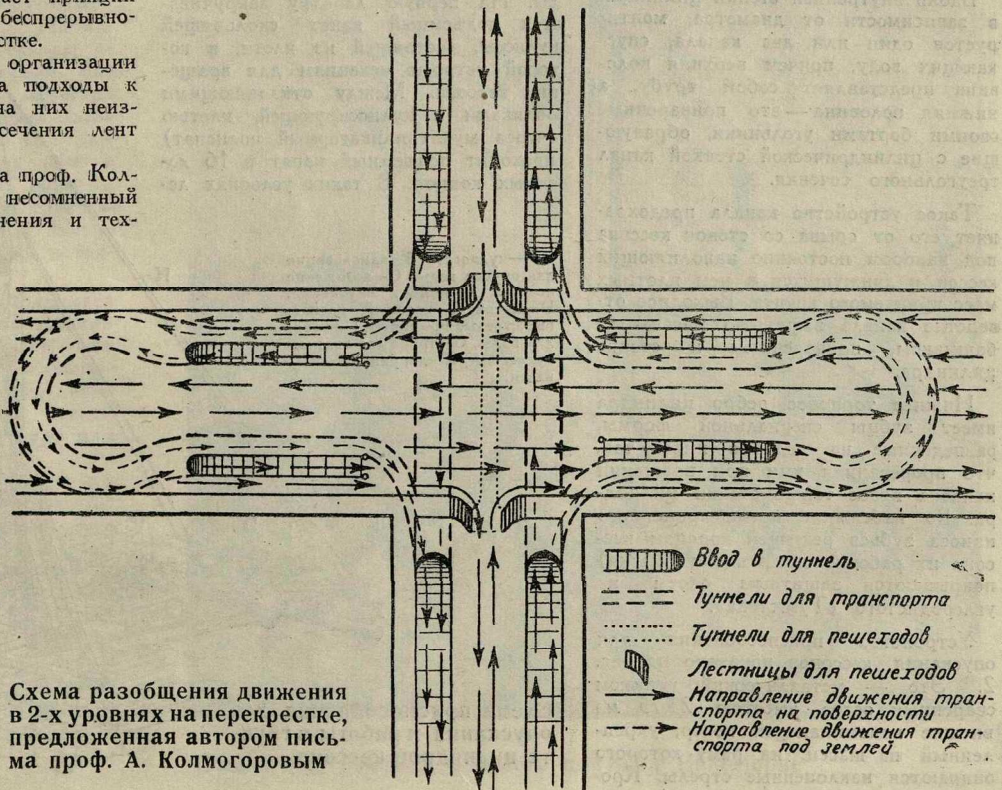


Схема разобщения движения в 2-х уровнях на перекрестке, предложенная автором письма проф. А. Колмогоровым

# Опускание цилиндрических кессонов вращением

(По материалам иностранных журналов)

Нью-йоркский центральный почтамт строится на участке прямоугольной формы размером 62×116. Здание сооружается на 112 столбах, забетонированных внутри цилиндрических кессонов.

Кессоны углубляются по новейшему методу — путем вращения. Этот метод дает высокую производительность: опускание кессонов производится в 24 раза быстрее обычного и обеспечивает предельное совершенство, долговечность и прочность опор.

Один из цилиндрических кессонов в момент его опускания показан на рис. 1.

До появления подпочвенной воды строительная площадка почтамта была углублена обычным путем на 7,30 м. а затем, чтобы дойти до скалистого грунта, на котором проектировалась постройка опорных столбов, потребовалось пробить пласт в 20 м. весьма сложной геологической структуры.

Диаметр кессонов варьирует между 1,20 и 2,60 м. при толщине стенок от 9 до 12 мм. и средней длине 20 м.; разница между наиболее длинным и коротким из них 1,5 м.

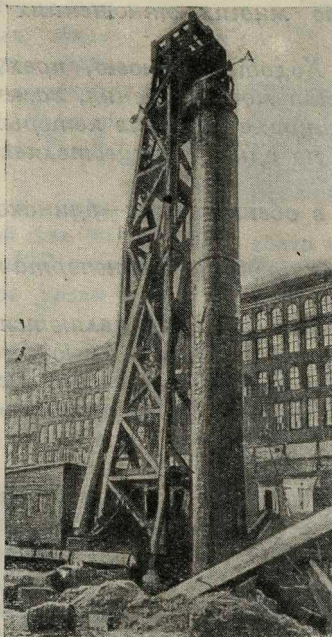
Из мастерских кессоны доставлялись водным путем по две штуки, причем в больший диаметр уместился элемент меньшего диаметра; окончательное соединение элементов делалось на площадке скреплением их торцов при помощи гидравлического домкрата.

Вдоль внутренней стенки цилиндра, в зависимости от диаметра, монтируется один или два канала, спускающих воду, причем верхняя половина представляет собой трубу, а нижняя половина — это приваренные своими бортами угольники, образующие с цилиндрической стенкой канал треугольного сечения.

Такое устройство канала предохраняет его от срыва со стенок кессона под напором постоянно наполняющих кессон и движущихся в нем плотных масс вбираемого грунта. Выходное отверстие канала защищено массивным башмаком, приваренным к стенке цилиндра.

Нижнее торцовое ребро цилиндра имеет зубцы специальной формы, разведенные на подобие пилы так, что прорезанная ими при вращении канавка вдвое толще стенки цилиндра. Во избежание преждевременного износа зубьев режущей коронки кессона их рабочие поверхности (фаски) покрываются защитным слоем из углеродистого «Тунгстена».

Устройство приспособления для опускания кессонов показано на рис. 2. Это — металлический цельком сваренный остов высотой 23,75 м., внешне напоминающий копер, укрепленный на шасси, на раму которого опираются наклонные стрелы. Кр-



Рабочий момент — опускание цилиндрического кессона

ме того, устойчивость остова обеспечивает система растяжек или вант. На верхней площадке «копра» находится кулисса, вращающая опускаемый кессон.

На шасси остова — «копра» установлены 3 лебедки и насос для воды. На первую лебедку наматывается подъемный канат скользящей кулиссы, состоящей из клетки, в которой устроен механизм для вращения кессона. Между отклоняющимися роликами и кулиссирующей клетью (через мультипликаторный полиспат) проходит подъемный канат в 16 кабельных концов. В таких условиях ле-

бедка может развить усилие в 70 тонн, противодействующее трению на стенки кессона во время его опускания и рассчитанное на случай предстоящего подъема кессона на поверхность.

Две других лебедки, управляющие наклоном стрелы и подъемным крюком крана «Деррика», служат вспомогательным управлением, установленным в 2/3 высоты «копра».

Механизм кулиссирующей клетки состоит из электромотора регулируемой скорости, приводящего в движение вертикальный вал, к нижнему концу которого прикреплен ведущий диск, свободное усилие вращения которого составляет 140 000 кг.

Поднятый и поставленный в вертикальное положение с помощью лебедок и крана «Деррика» кессон подводится на тросах под вращающую головку кулиссы и присоединяется к ней с помощью болтов.

В грунт кессон опускается сперва в силу собственного веса, а затем его заставляют вращаться.

Ведущий работу машинист, в руках которого сосредоточены все рычаги управления, следит за давлением на кессон, регулирует скорость его вращения и расход тока.

Опускание кессона вращением продолжается от 4 до 6 часов, тогда как углубление пневматического кессона при такой же геологической структуре грунта продолжается целую неделю.

А — кулисса, В — канализация для спуска воды, С — положение кессона в момент опускания, D — шасси, E — каток, F — раскосные стрелы, H — ванты, I — насос для воды, G — трос для подъема кулиссы А, K — деррик, L — остов клетки.

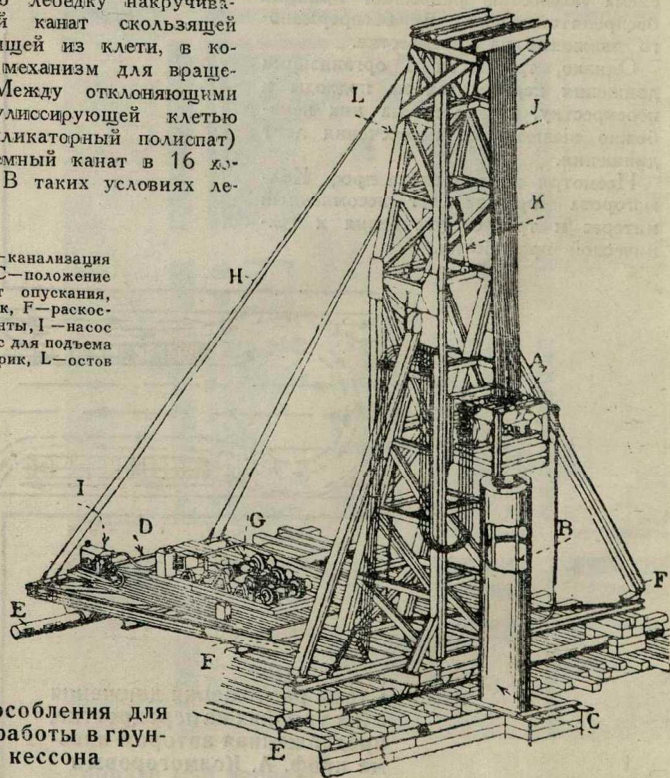


Схема приспособления для опускания и работы в грунте цилиндров кессона

## ЦЕНТР РОКФЕЛЛЕРА В НЬЮ-ИОРКЕ

(„L'Architecture d'Aujourd'hui“, № 6)

Рокфеллеровский центр в Нью-Йорке, расположенный на пятом и шестом авеню, занимает площадь в 12 акров и состоит из 12 зданий, группирующихся вокруг центральной площади.

Уже построены: здание РСА (Радиокорпорации); центральный театр; радио-сити-мюзик холл; здание РКО; французский дом; здание британской империи.

Здание Радиокорпорации имеет фасад длиной в 60 м по 6-му авеню и другой в 170 м; высота 70-этажного здания 284 м. По площади пола этот башенный небоскреб является самым большим зданием в мире. Венчающая небоскреб башня заканчивается террасой в 60 м длиной и 6½ м шириной, с которой можно хорошо обозревать город. Пропускная способность здания — 60 тысяч человек в день. Здание имеет 75 лифтов.

Здание театра имеет высоту 40 м.

Зрительный зал мюзик-холла самый большой в мире.

«Французский дом» и здание «Британской империи» предназначены для контор. Каждое здание имеет 28 метров высоты. 31-этажный «Радиоцентр» располагает залом в 3500 мест.

Предполагается дополнительно построить 5 зданий, в том числе девятиэтажное здание «Палаццо д'Италия», соединенное портиком с зданием «Интернэшннал билдинг».

С мюзик-холлом будут соединены два общественных здания высотой в 40 метров. Здание оперы временно законсервировано.

Высота и полезная площадь построенных зданий составляет: центральный театр: высота — 40 метров, полезная площадь на уровне земли — 3300 м<sup>2</sup>; радио-мюзик-холл — высота 40 метров, полезная площадь на уровне земли — 5600 м<sup>2</sup>, здание РКО: высота 135 метров, полезная площадь на уровне земли — 1000 м<sup>2</sup>. Французский и британский дома имеют по 28 метров высоты и по 1300 м<sup>2</sup>

полезной площади на уровне земли каждый.

Начатый постройкой в самый разгар кризиса, «Рокфеллеровский центр» не оправдал возлагавшихся на него надежд. Большинство оборудованных по последнему слову техники конторских помещений в его зданиях пустует.

## НАКАНУНЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКИ В ПАРИЖЕ

(„L'Architecture d'Aujourd'hui“, № 6)

Планировочные и строительные работы на территории международной выставки в Париже идут полным ходом. Выставочный комитет сообщает, что постройка нового здания Трокадеро успешно подвигается вперед. Большинство проектов временных павильонов выставки утверждено соответствующими инстанциями. Иностранное государство, участвующие на выставке, в том числе и СССР, представили в выставочный комитет проекты своих павильонов.

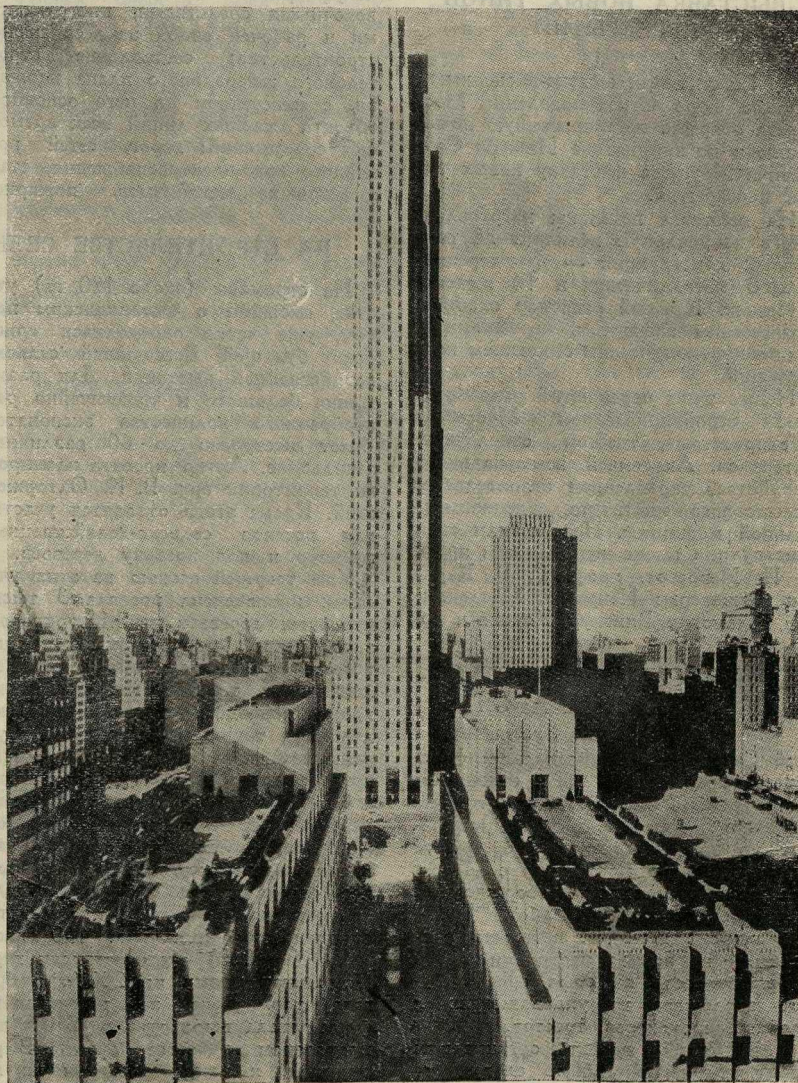
## АРХИТЕКТОР И ИНЖЕНЕР

Редакция журнала «L'Architecture d'Aujourd'hui» № 7 сетует в передовой статье на ненормальные взаимоотношения между архитектором и инженером, вредно отражающиеся на качестве строительства:

«Совершенно необходимо, чтобы между архитектором и инженером существовала тесная связь уже в момент проектирования, с тем, чтобы архитектор получал консультацию относительно строительных материалов, имеющих лимитов и т. д. На самом же деле многие архитекторы не интересуются такими вопросами, как отопление, вентиляция, арматура и т. д. и ставят эти вопросы лишь тогда, когда строительство уже развернулось. В таких случаях обычно возникают недоразумения: архитекторы начинают предъявлять требования об изменениях, которые можно произвести лишь за счет дорогостоящих переделок».

В связи с этим журнал поднимает вопрос об архитектурном образовании во Франции и подчеркивает, что французский архитектор, в большинстве случаев, не имея специального образования, вынужден со всякой справкой обращаться к инженеру или технику.

Журнал настаивает на том, что каждый архитектор должен быть достаточно подготовлен в технических вопросах. «Когда архитектор ведет технические беседы с инженером, он должен полностью разбираться в том, о чем с ним говорит его собеседник. Он должен понимать смысл и значение предлагаемых ему мероприятий и отвергать или принимать их в зависимости от их целесообразности».



Общий вид рокфеллеровского центра в Нью-Йорке

## В СТРОИТЕЛЬНОМ УПРАВЛЕНИИ МОССОВЕТА

### НОВЫЙ ПОРЯДОК ЗАПИСЕЙ ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ

Для упорядочения технико-производственных записей на постройках, Строительное управление Моссовета приказало всем трестам завести на каждом новом объекте специальный журнал работ, который явится одним из основных технических документов стройки. В этот журнал, отпечатанный по единой форме, ежедневно должны заноситься все записи по производству работ и все замечания и указания архитектора-автора, инженера Госстройконтроля, представителей стройуправления, технадзора.

За ведение журнала несет ответственность производитель работ, а за исполнение всех указаний, занесенных в журнал, отвечают начальник постройки и прораб.

### ВЫСТАВКА НОВЫХ ТИПОВ ПЕРЕКРЫТИЙ

★ 12 сентября опытно-экспериментальное бюро Стройуправления Моссовета открыло организованную по заданию и по инициативе Никиты Сергеевича Хрущева выставку новых типов перекрытий.

На выставке показаны изготовленные в натуральную величину 38 различных конструкций — 16 деревянных, 8 металлических и 14 железобетонных. Каждый экспонат снабжен техническим паспортом, чертежами и технико-экономическим описанием конструкций.

Новые типы перекрытий разработаны: стройуправлением Моссовета «Техпроектком», трестом отделочных материалов, Академией коммунального хозяйства, управлением строительства Всесоюзного института экспериментальной медицины. Предложили свои конструкции также специалисты: проф. В. П. Некрасов, проф. Г. Г. Карлсен, инженеры: Некрасов, Масленников, Адамович, Винокур, Корнев и др.

### ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОЕКТ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТ

★ Строительное управление Моссовета предложило всем строительным трестам представлять на утверждение проекты организации работ до подачи заявления о выдаче разрешения на производство работ. Без представления утвержденных проектов организации работ Госстройконтроль не будет выдавать разрешения на начало постройки и вся ответственность за срыв сроков будет возложена на управляющих и главных инженеров трестов.

Технический проект организации работ должен разрешить следующие вопросы:

30 Определение объемов всех работ по основному объекту и подсчет

потребности в материалах и полуфабрикатах, рабочей силе, инвентаре и спецодежде.

Составление календарного плана постройки с учетом снабжения всеми видами ресурсов и механизмов.

Установление методов производства работ с определением количества механизмов и инструментов; определение величины и месторасположения складов, методов погрузки и разгрузки материалов и полуфабрикатов; определение величины и направления грузопотоков по внутреннему и внешнему транспорту; установление видов и расчет количества необходимых перевозочных средств.

Расчет потребности стройки в воде, электроэнергии, составление рабочих чертежей водо-электроснабжения площадки; установление перечня и расположение временных сооружений на площадке; составление графиков обеспечения материалами, полуфабрикатами, механизмами, перевозочными средствами, инструментами и рабочей силой на весь период строительства; составление строительного генерального плана площадки, с нанесением на него основного объекта красных линий всех временных сооружений: дорог, сетей временного водо-электроснабжения, станционных механизмов, пожарной

сигнализации и диспетчеризации; составление стройфинплана и плана мероприятий по снижению стоимости строительства.

★ Строительное управление Моссовета обратилось ко всем управляющим, главным инженерам, главным механикам стройтрестов, начальникам построек и всем прорабам с письмом, в котором указывается, что «во многих стройтрестах и на отдельных объектах инженерно-технический персонал и стахановцы-изобретатели предлагают и вносят различные рационализаторские предложения, удешевляющие, ускоряющие и улучшающие стройку. Однако, в огромном большинстве случаев эти предложения не выходят за пределы данной стройки...»

Строительное управление обращается с просьбой «сообщать о всех технических, рационализаторских нововведениях в Опытно-экспериментальное бюро Стройуправления, в задачи которого входит проверка их в производственных условиях и подготовка к распространению на всех стройках... За всякое новое предложение, которое принесет известную экономию или улучшит качество стройки, Строительное управление будет премировать авторов, внесших его».

### НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ СЕЛЬСКО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ВЫСТАВКИ.

На основном (около 120 га) участке, смежном с Останкинским парком, уже четко определился «рисунок» будущей Всесоюзной сельскохозяйственной выставки. Для размещения большого и чрезвычайно разнообразного количества экспонатов будет выстроено до 60 различных павильонов. Автор проекта планировки территории арх. В. К. Олторжевский. Кроме этого отводятся участки для посевов сельскохозяйственных культур и под посадку деревьев.

Уже текущей осенью на этих участках произведена посадка 3 тысяч плодовых деревьев из Мичуринского заповедника, произведены опытные посевы различных видов овощей, льна и т. д. Эти зеленые пятна, являющиеся также и декоративным украшением, тесно увязанным с общим архитектурным ансамблем выставки.

Строительство павильонов идет ускоренными темпами. Помимо общей стандартизации строительства значительную роль в ускорении темпов строительства сыграло проведение стахановского декадника и затем стахановского месячника. 150 плотников (из 800) систематически перевыполняют норму на 200%, а бригада тов. Воко по изготовлению ферм довела выработку до 250% при прекрасном качестве работ. В результате, к концу сентября из запланированных 60 павильонов закончивается строительство 50 павильонов. К годовщине Октябр-

ской революции рабочие-плотники взяли на себя обязательство выполнить все плотничьи работы.

До сих пор отсутствуют проекты от Московской, Ленинградской областей и Арктики. Эти три павильона пока только начертаны на общем плане строительства выставки. Отсутствие проектов срывает месячный график работ, задерживает выполнение общего плана строительства.

Широко развернуты штукатурные и кровельные работы. Запланировано к концу этого года закончить оштукатурку всех выстроенных павильонов и с начала будущего года приступить к малярным и другим работам.

Одновременно с постройкой павильонов производится распланировка основных и вспомогательных дорог выставки. Уже теперь четко вырисовываются широкие асфальтовые магистрали и дорожки, соединяющие павильоны выставки. К концу сентября заасфальтировано 12 км. Заканчиваются работы по прокладке водопровода и канализации, значительной сети водосточков, а также дренажной сети (12 км водоразборных труб) для осушения почвы площадки строительства. Вдоль отстроенных дорог производится посадка декоративных кустарников и приступлено к озеленению участков примыкающих к павильонам.

До открытия выставки осталось 9 месяцев.

Экспертная комиссия Отдела проектирования под председательством В. А. Дедюхина рассмотрела проект жилого дома Моссовета по Ново-Спасской набережной работы арх. Мордвинова (3-я проектная мастерская).

Комиссия утвердила проект в отношении планировочного решения. Объемное решение и внешнее архитектурное оформление признаны приемлемыми с доработкой при составлении технического проекта верхних этажей и снятием бельведеров по средней части фасада. Признано желательным увеличение количества балконов.

★ В том же заседании был рассмотрен проект Западной гавани в Филях работы архитекторов Вольфензона и Бондаренко. Комиссия постановила утвердить проект с уменьшением вдвое площади, предназначенной для зеленых насаждений. Экспертная комиссия рассматривала ряд проектов павильонов Всесоюзной сельскохозяйственной выставки. В отношении главного павильона комиссия

признала его архитектуру приемлемой, предложила, однако, удалить за проектированную вблизи его башню и внести в проект ряд конструктивных изменений.

Проект «павильона администрации» комиссией не рассматривался как незаконченный.

Павильон совхозов признан приемлемым. Комиссия предложила автору проекта детальнее проработать верхний карниз павильона и повысить его цоколь.

★ Рассмотрен проект здания Москинофильма в Потылахе. Проект в целом утвержден. Автору предложено внести в него некоторые изменения.

★ Утвержден проект Института Самолетостроения в Тушино работы арх. Блохина. Эскизный проект Краснохолмского моста работы архитекторов Кокорина и Лежава принят за основу. Авторам предложено внести в него ряд изменений.

Окончательно утвержден проект Москворецкого моста работы академика архитектуры А. В. Щусева.

### ПРОЕКТИРОВАНИЕ ГОСТИНИЦЫ «МОСКВА».

★ Бюро по проектированию гостиницы «Москва» (руководители акад. А. В. Щусев и архитекторы Л. И. Савельев и О. А. Стабран) приступили к проектированию 2-й и 3-й очередей гостиницы «Москва» согласно полученному от Моссовета заданию.

В задании предусмотрено, чтобы вторая очередь гостиницы, расположенная на пл. Революции, представляла собой надстройку «Гранд-отеля» на 5 этажей с тем, чтобы общий характер фасада на пл. Революции отвечал фасаду Охотного ряда и был с ним одинаковой высоты. Существующие номера «Гранд-отеля» реконструируются. В надстраиваемой части будут расположены однокомнатные номера.

Третья очередь строительства, проектируемая одновременно со вто-

рой, включает в себя фасад здания по пл. Свердлова в габаритах существующих зданий — гостиницы «Континенталь» и Экспортлеса со сносом таковых.

Третья очередь предусматривает включение в здание излучинного предприятия на 1500 мест со сценой и обслуживающими помещениями, входящего составным элементом в общую композицию здания гостиницы.

В здании третьей очереди будут размещены номера «люкс» в 2—3 комнаты и однокомнатные с полным санитарно-техническим обслуживанием.

Кроме этого здесь будут размещены общественные и торговые помещения: гостиницы, магазины, кафе, бассейн для плавания (в подземной части здания) и т. п.

### В СОЮЗЕ СОВЕТСКИХ АРХИТЕКТОРОВ

★ ССА провел этим летом 3 экскурсии по СССР. Экскурсии проводились по маршрутам Ленинград-Закавказье, Закавказье, и по старинным городам РСФСР. В экскурсиях приняли участие свыше 200 архитекторов.

★ Союз провел большое совещание, посвященное проектированию строительных объектов 1937 года. На совещании с большим докладом выступил начальник Отдела проектирования тов. Дедюхин. После дискуссии были избраны три комиссии,

в задачи которых входит оказание конкретной помощи Отделу проектирования в его работе по осуществлению плана проектирования домов строительства 1937 года.

★ ССА включился в работу по внутреннему оформлению самолетов гражданского воздушного флота. Выделена комиссия, которая свяжется с ГУГВФ-ом и организует архитектурную отделку пассажирских самолетов, курсирующих по воздушным линиям СССР.

### СНОС ДОМОВ

★ Трест «Мосразборстрой» приступил к сносу ряда ветхих домов по 1-й Мещанской улице. На освобождающихся участках еще в этом году будет приступлено к строительству новых 8-этажных домов, проекты которых уже разработаны.

Одновременно произведена разбор-

ка стены и некоторых жилых зданий бывш. Страстного монастыря, выходящих на ул. Степанова-Скворцова. После сноса этих строений улица расширилась вдвое. Снос Страстного монастыря в целом будет произведен в 1937 году.

### ШКОЛЫ 1937 года.

★ Президиум Моссовета утвердил 7 типовых проектов, по которым в 1937 году будет строиться 80 школ.

24 школы будут строиться по проекту арх. Джуса, 14 — арх. Куповского, 6 — арх. Налетова, 4 — арх. Рогайлова, 4 — арх. Калинина и 3—

арх. Арбузова и Кутукова. 2 школы будут сооружены по индивидуальным проектам арх. Горбачева и арх. Душкина и Векслера.

Фундаменты всех названных школ должны быть заложены еще в 1936 году.

### РЕКОНСТРУКЦИЯ УЛИЦЫ ГОРЬКОГО

★ Начальник Отдела проектирования тов. Дедюхин предложил академику архитектуры А. В. Щусеву приступить к проектированию домов по правой стороне ул. Горького от дома СНК СССР до Советской площади. Проектирование предложено вести с таким расчетом чтобы строительство новых домов могло начаться к весны 1937 года. Поскольку красные линии расширенной ул. Горького будут находиться за пределами теперешних габаритов улицы, существующие по правой стороне улицы дома будут снесены лишь после окончания строительства новых зданий.

Академик архитектуры А. В. Щусев приступил совместно с арх. Куровским к проектированию 3-х жилых комплексов 8—10 этажных домов, которые займут промежутки между домом СНК СССР и Советской площадью.

### ПОПОЛНЕНИЕ ЖИЛИЩНОГО ФОНДА

★ 29,1 тыс. м<sup>2</sup> жилой площади сданы строительными трестами, в счет плана жилищного строительства Моссовета, за 8 месяцев текущего года в фонд Жилищного управления Моссовета. Из них наиболее крупные объекты: по Арбату № 45—47—1,3 тыс. м<sup>2</sup>, Бол. Афанасьевскому № 35—37—1,4 тыс. м<sup>2</sup>, по 2-й Извозной — 3 корпуса 7,4 тыс. м<sup>2</sup>, Садово-Земляном валу 1 корпус дома инженерно-технических работников — 5,5 тыс. м<sup>2</sup>, Шмидтовскому проезду 20-й корпус — 3,4 тыс. м<sup>2</sup>, Дровяной площади 3 корпуса — 6,1 тыс. м<sup>2</sup>, по ул. Тагищева — 61 тыс. м<sup>2</sup> и т. д.

К концу 1936 года намечается сдача еще 103,5 тыс. м<sup>2</sup> жилой площади, включая облегченное строительство — 62 рубленых и щитовых деревянных домов, общей площадью 23,1 тыс. м<sup>2</sup> и 10 крупно-блочных школьного типа — 16 тыс. м<sup>2</sup>, временно отводимых под жилье.

Деревянные 2-этажные дома по 8 квартир в каждом доме будут построены по типам СД 1—1935 г. и Наркомлеса. Конструкция этих домов изготовляется на Бобруйском деревообделочном заводе и на заводах под Ленинградом. По мере изготовления они будут отправляться в Москву комплектами. Эти дома предназначаются для заселения жильцами, выезжающими из подлежащих сносу домов.

Строительные тресты приступили к освоению участков, отводимых под застройку этих домов.

### КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ДОМОВ

★ 84 миллиона рублей отпущено Жилищному управлению Моссовета в текущем году на ремонт 9599 домов. В основном эта сумма будет израсходована на внутриквартирный ремонт, ремонт отопления, канализации, водопровода, газа и т. д. Работы ведутся однако неудовлетворительно.

На 15 сентября отремонтировано 6023 дома в 3118 идет ремонт, к работам в остальных домах будет приступлено в ближайшее время.

# В ТРЕСТЕ ОТДЕЛОЧНЫХ И СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ.

★ Центральная лаборатория треста отделочных и строительных материалов разрабатывает для заводов треста технологию процесса и рецептуру новых отделочных и строительных материалов. Часть работ уже закончена.

Алебастровые плиты (неорганическая сухая штукатурка «шитрок») находятся уже в стадии полужаковского производства. Плиты размером 1100 × 750 × 12 мм имеют на изгиб прочность до 30 кг на 1 см<sup>2</sup>; вес плиты 5—7 кг. 1300 м<sup>2</sup> листового алебастра, в виде опыта, уже уложены в Доме специалистов силикатного завода и на других стройках.

★ Закончена разработка методов получения флюатов. На основании полученных данных тресту предложен проект опытной установки по произ-

водству флюатов. В настоящее время лаборатория приступила к разработке вопроса об их применении.

★ На основании изучения способов укладки ковровой мозаики лаборатория составила для строителей инструкцию, которую завод имени Булганина прилагает к каждой проданной партии мозаики.

★ Заключаются исследовательские работы по холодной глазури. В частности решен в положительную сторону вопрос прочности и блеска глазури. Ведутся работы по производству цементно-мозаичных плиток для полов.

★ Для нового алебастрового завода лабораторией производится исследование сырьевой базы — алебастрового камня филзенских карьеров. Для Краснопресненского силикатного за-

вода взяты на анализ пробы известняков.

★ Необычайно красивый отделочный материал — естественный юникс, обходится в 1200 рублей за 1 м<sup>2</sup>. Изыскывая способы изготовления имитации оникса, лаборатория пришла к выводу о возможности применения пластмасс. Первые опыты дали положительные результаты — найден прозрачный и перламутровый (более распространенный цвет оникса) тон массы. Работы продолжаются. Стоимость 1 м<sup>2</sup> имитации оникса, по предварительным подсчетам, не будет превышать 100 руб.

★ Для обследования качества продукции заводов треста, лабораторией, совместно с трестом были созданы специальные бригады. Последние разработали практические предложения по повышению качества продукции и установили контроль за выполнением этих предложений.

## Содержание

	Стр.
Четвертый квартал . . . . .	1
Арх. П. Т. ГРИШИН Жилой дом МТИ . . . . .	2
Л. В. ЛУНЦ Забракованный проект ... в натуре . . . . .	6
Арх. Н. Н. УМАНСКИЙ Двухзальный кинотеатр . . . . .	8
М. ЛЮТЕНБЕРГ Вопросы скульптурного производства . . . . .	11
А. А. МАМУРОВСКИЙ В. Е. ШНЕЙДЕР К. З. ЛЯПИН Гравий на канале Москва- Волга . . . . .	13
Инж. С. А. РАГИНСКИЙ Организовать русловую добычу гравия . . . . .	16
М. М. ЛЕБЕДИНЦЕВ Роль транспорта в сниже- нии стоимости строитель- ства . . . . .	18
Инж. А. П. Американская кладка и кладка проф. Онищик . . . . .	21
Страницка изобретателя- строителя . . . . .	25
По городам СССР . . . . .	26
Письма читателей . . . . .	27
Зарубежный опыт строи- тельства . . . . .	28
По страницам иностранной печати . . . . .	29
Москва на стройке . . . . .	30

## Contents

	Page
The fourth quarter . . . . .	1
Arch. P. T. GRISHIN The house of the Textile Institute . . . . .	2
L. B. LUNZ A rejected project has been realized . . . . .	6
Arch. N. N. UMANSKY A cinema with two halls . . . . .	8
M. LUTENBERG Questions of sculptural pro- duction . . . . .	11
A. A. MAMUROVSKY V. E. SHNEIDER K. S. LJAPIN Gravel at the canal Moscow — Volga . . . . .	13
Eng. S. A. RAGINSKY We must organize the extra- ction of gravel in the beds of the rivers . . . . .	16
M. M. LEBEDINZEV The role of transport in the reduction of the price of construction . . . . .	18
Eng. A. P. American masonry and the masonry of Prof. Onishtshik Page of the constructor — inven- tor . . . . .	21
In the USSR . . . . .	26
Readers' letters . . . . .	27
Construction experience abroad In foreign magazines . . . . .	29
Moscow in construction . . . . .	30

## Sommaire

	Page
Le quatrième trimestre . . . . .	1
Arch. P. T. GRICHIN L'immeuble de l'Institut du Textile . . . . .	2
L. B. LOUNZ Un projet rebuté et réalisé . . . . .	8
Arch. N. N. OUMANSKI Projet d'un cinema à deux salles . . . . .	11
M. LJUTENBERG Les questions de la produ- ction de sculptures . . . . .	11
A. A. MAMOUROVSKI V. E. CHNEIDER K. S. LJAPIN Le gravier du canal Moscou — Volga . . . . .	13
Ing. S. A. RAGINSKI Il faut réaliser l'extraction du gravier dans les lits des fleuves . . . . .	16
M. M. LEBEDINZEV Le rôle du transport dans la réduction du prix du bâti- ment . . . . .	18
Ing. A. P. La maçonnerie américaine et la maçonnerie du prof. Oni- chtchik . . . . .	21
Page de l'inventeur-constructeur Dans l'UdRSS . . . . .	26
Lettres de nos lecteurs . . . . .	27
L'expérience du bâtiment à l'étranger . . . . .	28
En feuilletant les journaux étrangers . . . . .	29
Moscou en construction . . . . .	30

Издатель — Московский Совет РК и КД  
Отв. редактор А. Булушов  
Зам. отв. редактора Я. Грунт  
Редколлегия: Г. Воронежский, В. Дедухин, А. Заславский,  
Н. Колин, 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 39.389. Тираж 13.100  
1-я тип. Гос. воен. изд-ва НКВ СССР,  
ул. Скворцова-Степанова, 3.  
Статформат А—4—211-297 мм.  
4 п. л. Заб. тип. 739.

Рукопись сдана в набор 20/IX—1936 г.  
Подписано к печати 15/XI 1936 г.  
Выпускающий Н. Ю. Кропивницкий



НКТП

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТРЕСТ

„ГОРСТРОИПРОЕКТ“

Москва, Фрунзенская набереж., д. 70 (территория  
Постоянной Строительной выставки). Тел. Г-6-98-44

## **ВЫПОЛНЯЕТ:**

проектные работы по планировке городов и поселков, а также проекты жилых и общественных зданий со всем внутренним сантехническим оборудованием и проекты внешних сетей технического оборудования населенных мест (водопровод, канализация, водостоки, очистка улиц, теплоснабжение и электроснабжение).

Приступив к составлению плана  
работ на 1937 год, трест просит  
строящие организации делать  
свои заявки на нужные им проектные  
работы.



ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА  
на второй том (две книги) сборника материалов

# „ПРОБЛЕМЫ АРХИТЕКТУРЫ“

СОДЕРЖАНИЕ:

## КНИГА 1-я

### I. ТЕОРИЯ и ИСТОРИЯ АРХИТЕКТУРЫ

- Н. Бакланов.** История архитектуры, как научная дисциплина.
- И. Б. Михаловский.** Архитектурная терминология.
- И. Л. Маца.** Работа комиссии по истории советской архитектуры.
- Н. П. Северов и Н. Б. Чубинашвили.** Пути грузинской архитектуры.

### II. ПЛАНИРОВКА ГОРОДОВ

- Л. А. Ильин.** Архитектурные проблемы планировки Баку.
- Л. А. Ильин.** Архитектурные проблемы планировки Ленинграда.
- А. Эйнгорн.** Опыт планировки городов на Украине.
- И. И. Малоземов.** Композиционное соотношение жилых и общественных территорий социалистического города.
- Н. Н. Семенов.** Особенности планировки городов Узбекистана.
- В. А. Лавров.** Архитектурно-планировочная композиция среднеазиатского города.
- Л. Б. Луц и Т. Н. Протасова.** К проблеме создания зеленой архитектуры в промышленном комплексе.
- Е. В. Шервинский.** Архитектурно-планировочные приемы озеленения автодорог и проект оформления автострады Сочи—Мацеста.

### III. АРХИТЕКТУРА КОЛХОЗНОГО СЕЛА

- А. А. Таций.** Планировка и реконструкция колхозных сел Украины.
- Р. М. Габе.** Архитектурные формы в крестьянском зодчестве и возможность применения их в колхозном строительстве.

## КНИГА 2-я

### I. АРХИТЕКТУРА ЖИЛЫХ и ОБЩЕСТВЕННЫХ ЗДАНИЙ

- А. Я. Карра.** Некоторые сведения о театре греков и римлян.
- Н. Г. Уманский.** Эволюция архитектуры театра.
- Я. Н. Корнфельд.** Архитектура современного театра на Западе.
- А. Т. Капустина.** Архитектура школ Москвы.
- В. А. Богословский.** Проблема видимости и построение зрительных мест.
- С. П. Зверинцев.** Об основных установках проектирования открытых физкультурных сооружений.
- А. М. Данилюк.** Американские крытые стадионы.

### II. АРХИТЕКТУРА ПРОМЫШЛЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ

- И. С. Николаев.** Завод и город.
- В. А. Мыслин.** Опыт проектирования кузнецкого паровозо-вагоностроительного завода.

### III. СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА

- А. В. Кузнецов.** Строение и архитектурная форма кессона.
- А. Д. Чаплыгин.** К вопросу о выборе конструкции для высотных зданий.
- Г. А. Цвингман.** Современные конструкции куполов.
- Ю. К. Милонов.** Технические основы архитектурных форм древнего мира.