

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

2.

Всесоюзная
БИБЛИОТЕКА
ИМЕНИ
В. И. ДАВЫДОВА

XX 428
68.



Здание Академии им. Фрунзе. Выстроено по проекту проф. Л. В. Руднева. Соавтор арх. Муңц.

1

9

14

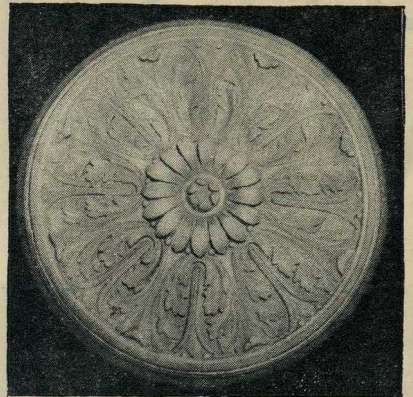
3

7

ИЗДАНИЕ МОССОВЕТА



**АРХИТЕКТУРНО-
ЛЕПНОЙ
Ц Е Х
МОСКОВСКОГО
АЛЕБАСТРОВОГО
ЗАВОДА**



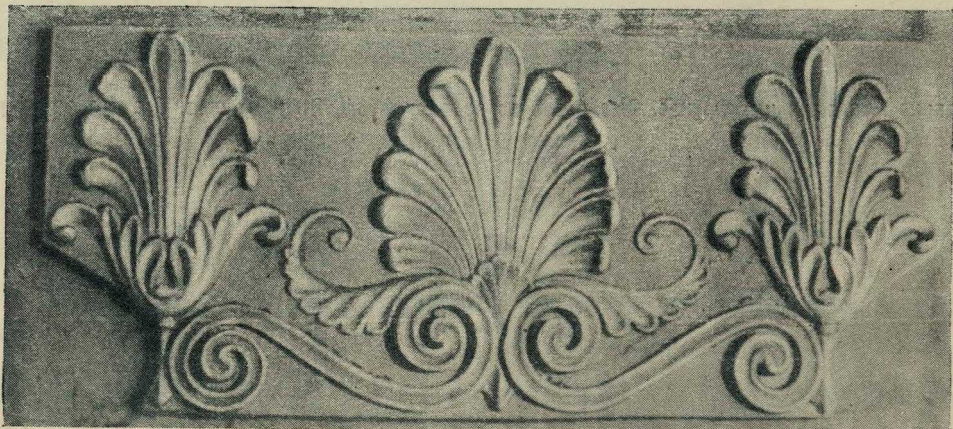
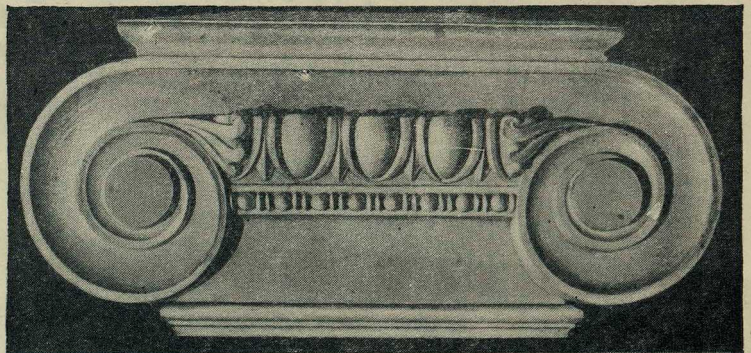
Принимает на себя:

изготовление и установку **ХУДОЖЕСТВЕННО-ЛЕПНЫХ ДЕТАЛЕЙ** из высококачественного гипса собственного производства по оформлению жилых зданий, кино, клубов, театров и пр.

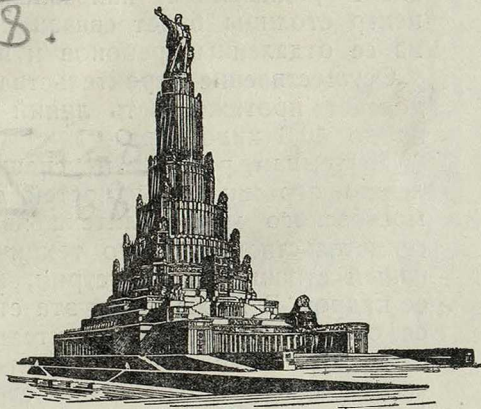
В наличии имеется на складе большой ассортимент готовой продукции как-то: розетки, карнизы, капители, балясины и т. д.

**С ПРЕДЛОЖЕНИЯМИ
ОБРАЩАТЬСЯ:**

Москва, Даниловская на-
бережная, дом № 4, тел.
№ В 3-22-40 к нач. архи-
тектурно-лепного цеха.



XX 428
68.



СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

14

И Ю Л Ь

1937 г.

XIV ГОД ИЗДАНИЯ

СОДЕРЖАНИЕ

SOMMAIRE

Третья очередь метро	2
Le troisième tour du metro	
Арх. А. В. ЮЗЕПЧУК	
Дом студентов Всесоюзного кожевенного института	3
Arch. A. V. YOUSEPCHOUK	
La maison d'étudiants de L'Insti- tut du cuir	
Арх. В. СЕЛИВАНОВ	
Решение сложного квартала	7
Arch. V. SELIVANOV	
La solution d'un quartier compli- qué	
Инж. П. А. КУРЕНКОВ	
Проблема глубокого железно- дорожного ввода	10
Ing. P. A. KOURENKOV	
Le problème de l'introduction ferroviaire souterraine	
Д. М. АРАНОВИЧ	
Ботанический сад Академии наук СССР	13
D. M. ARANOVITSH	
Le jardin botanique de L'Acadé- mie des sciences de L'URSS	
В. В. УСПЕНСКИЙ	
Диспетчеризация строитель- ства	15
V. V. OUSPENSKI	
La régularisation du bâtiment	
Инж. Д. В. САНИН	
Ликвидировать разнобой и ку- старщину в облицовочных работах	16
Ing. D. V. SANINE	
Liquider la discordance et l'arti- sanerie dans les travaux de revêtement	
Н. М. ТОМСОН	
Роль разрывов в проветрива- нии внутриквартальной тер- ритории	19
N. M. TOMSON	
L'aération des quartiers	
ОПЫТ СТРОИТЕЛЕЙ КАНАЛА МОСКВА—ВОЛГА	
L'EXPRÉRIENCE DES CONST- RUCTEURS DU CANAL MOSCOU—VOLGA	
Инж. В. В. БРОНГУЛЕЕВ	
Малая механизация на строи- тельстве канала	21
Ing. V. BRONGOLEJEV	
La petite mécanisation sur le canal	
Инж. И. Я. КОГАН	
О механизации перегрузочных работ в Московском порту	23
Ing. I. J. KOGAN	
La mécanisation du chargement au port de Moscou	
ПИСЬМА ЧИТАТЕЛЕЙ	
LETTRES DE NOS LECTEURS	
ИЗ ПРОШЛОГО МОСКВЫ	
П. В. СЫТИН	
Улица Кирова	26
P. SYTINE	
La rue Kirov	
ПО ГОРОДАМ СССР	29
DANS L'URSS	
ПО СТРАНИЦАМ ИНОСТРАН- НЫХ ЖУРНАЛОВ	30
EN FEUILLETANT LES JOUR- NAUX ÉTRANGERS	
МОСКВА НА СТРОЙКЕ	30
MOSCOU EN CONSTRUCTION	
Фото на обложке А. А. Тартаковского	



Т р е т ь я о ч е р е д ь м е т р о

Заканчивается строительство линий 2-й очереди московского метрополитена. Трудящиеся столицы вскоре получат новые возможности наилучшего сообщения между отдаленными пунктами города.

Первая, уже эксплуатирующаяся линия второй очереди продлила Арбатский радиус метро от Смоленской площади до Киевского вокзала. Две следующие соединят центр города с Курским вокзалом и поселком «Сокол». С окончанием строительства второй очереди общая протяженность линий метрополитена будет доведена до 26,5 километров. Это новая крупная победа в деле осуществления генерального плана реконструкции Москвы.

Уже в текущем году на находящихся в эксплуатации линиях протяжением в 13,3 км предполагается довести перевозки до 170 миллионов пассажиров. Эта огромная цифра значительно возрастет с вводом в эксплуатацию Горьковского и Покровского радиусов метрополитена. Население Москвы в еще большей мере, чем до сих пор, будет пользоваться самым удобным, быстроходным и безопасным внутригородским транспортом, каким является метрополитен.

Генеральным планом реконструкции Москвы предусматривается дальнейшее развитие сети метрополитена. На очереди строительство новых линий.

«В связи с окончанием в 1937 году реконструкции большей части кольца «Б», дающей возможность обеспечить пассажирские перевозки на нем надземным транспортом — троллейбусами и автобусами, СНК Союза ССР и ЦК ВКП(б), во изменение своего постановления от 8 января с. г., установили по предложению московских организаций следующий состав строительства линий 3-й очереди московского метрополитена:

Замоскворецкий радиус — от пл. Свердлова до завода им. Сталина — протяжением 6,5 километра со станциями: Новокузнецкая — Павелецкий вокзал — завод им. Сталина.

Покровский радиус — от Курского вокзала до стадиона им. Сталина — протяжением 7,3 километра со станциями: Спартакoвская — Электrozавод — стадион им. Сталина». (Из сообщения ТАСС).

Таким образом с постройкой 3-й очереди линии метрополитена пройдут по всем осно-

вным радиальным направлениям Москвы, центр столицы будет связан с важнейшими из ее отдаленных районов и пунктов.

Осуществление строительства 3-й очереди доведет протяженность линий метрополитена до 40,3 километра.

По темпам, размаху и успешному преодолению огромных трудностей строительство московского метрополитена является ярким свидетельством бурного технического роста нашей страны, ее индустрии, квалификации ее кадров. В то же время эта стройка является отличной школой строительного мастерства. Достаточно сравнить методы и техническую оснащенность этого строительства в первые годы и сейчас. Уже строительство второй очереди далеко ушло вперед. Если при сооружении первой очереди почти на всем протяжении трассы проходка тоннелей производилась горным способом, то на линиях второй очереди работало сорок щитов.

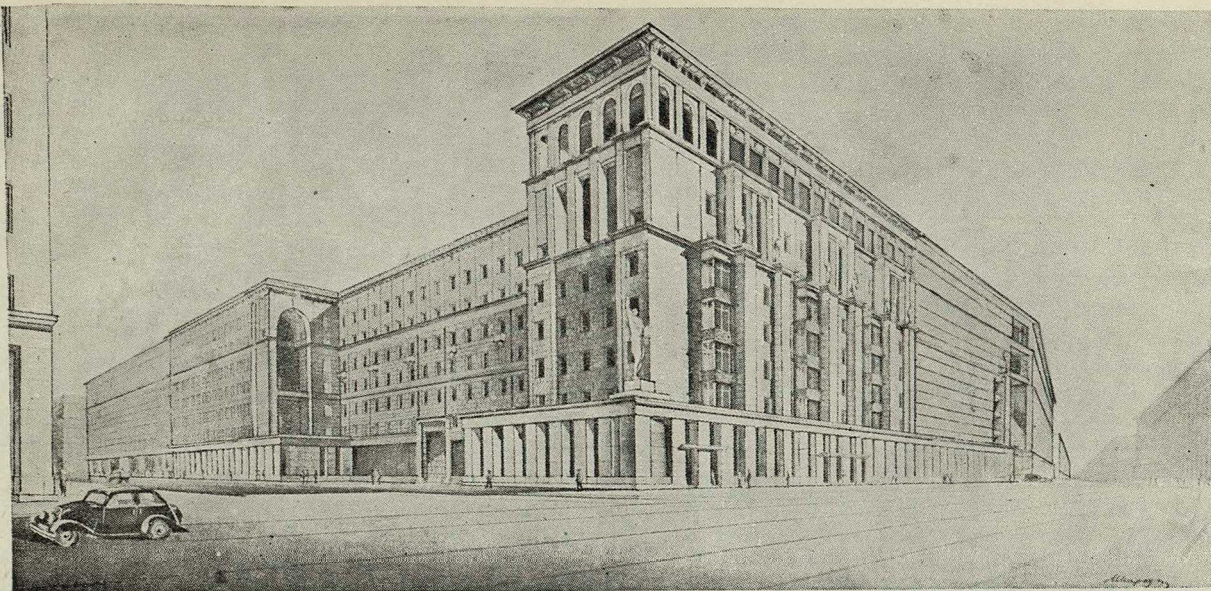
Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) предусматривает, что строительство третьей очереди метрополитена будет осуществляться закрытым способом с проходкой тоннелей щитами и креплением чугунными тубингами. Применение чугунных тубингов упрощает сборку колец и гарантирует от проникновения в тоннели грунтовых вод.

На перегонах площадь Свердлова — ст. Новокузнецкая и Павелецкая — завод им. Сталина линии метрополитена пройдут под рекой Москвой. Предстоит строить подводные тоннели, что потребует применения новых технических средств и новых методов работы. Метростроевцы обогатятся новым ценным опытом.

Общепризнано, что проектирование и строительство станций и вестибюлей метро явилось знаменательным этапом в творческом росте советской архитектуры. Строительство третьей очереди должно стать дальнейшим шагом вперед на этом пути.

Для сооружения линий метрополитена 3-й очереди даны сжатые сроки. Покровский радиус должен быть закончен в июле 1939 года, Замоскворецкий — в декабре 1939 года.

Перед коллективом метростроевцев стоит почетная и ответственная задача — широко используя и обогащая накопленный опыт, в срок выполнить задание партии и правительства, показав образцовое качество работ.



Проект дома студентов Всесоюзного кожевенного института. Перспектива. Автор арх. Маркузе

Арх. А. В. ЮЗЕПЧУК

Д о м с т у д е н т о в Всесоюзного кожевенного института

Пересечение двух настолько значительных магистралей, как Ново-Кузнецкая ул. (один из главных радиусов Замоскворечья) и Садовое кольцо, приобретает при реконструкции последнего огромное значение в плане Москвы.

Наличие в этом месте Саратовского вокзала, станции метрополитена, здания районного совета с большой площадью перед ним и организация транспортного движения на перекрестке в двух уровнях поставит в недалеком будущем скромный, затесненный и мало благоустроенный ныне узел в ряд ведущих площадей и пересечений реконструированного Садового кольца с основными радиальными магистралями столицы.

Архитекторы-планировщики уже дали свое планировочное решение данного узла и детально его разработали в двух вариантах (с переносом Саратовского вокзала и с оставлением его на прежнем месте). Дело за проектированием застройки кварталов, оформляющих узел, за приданием этой новой застройке той архитектурной выразительности, которой заслуживает узел в силу своей роли в планировке Москвы и своего значения как административного центра района, связанного к тому же с одним из столичных вокзалов.

Одним из первых законченных проектов зданий узла является проект общежития студентов Всесоюзного кожевенного института (автор проекта арх. И. Маркузе, 4-я

архитектурно-проектная мастерская Моссовета).

Для строительства дома отведен участок на углу Ново-Кузнецкой улицы и Зацепского вала.

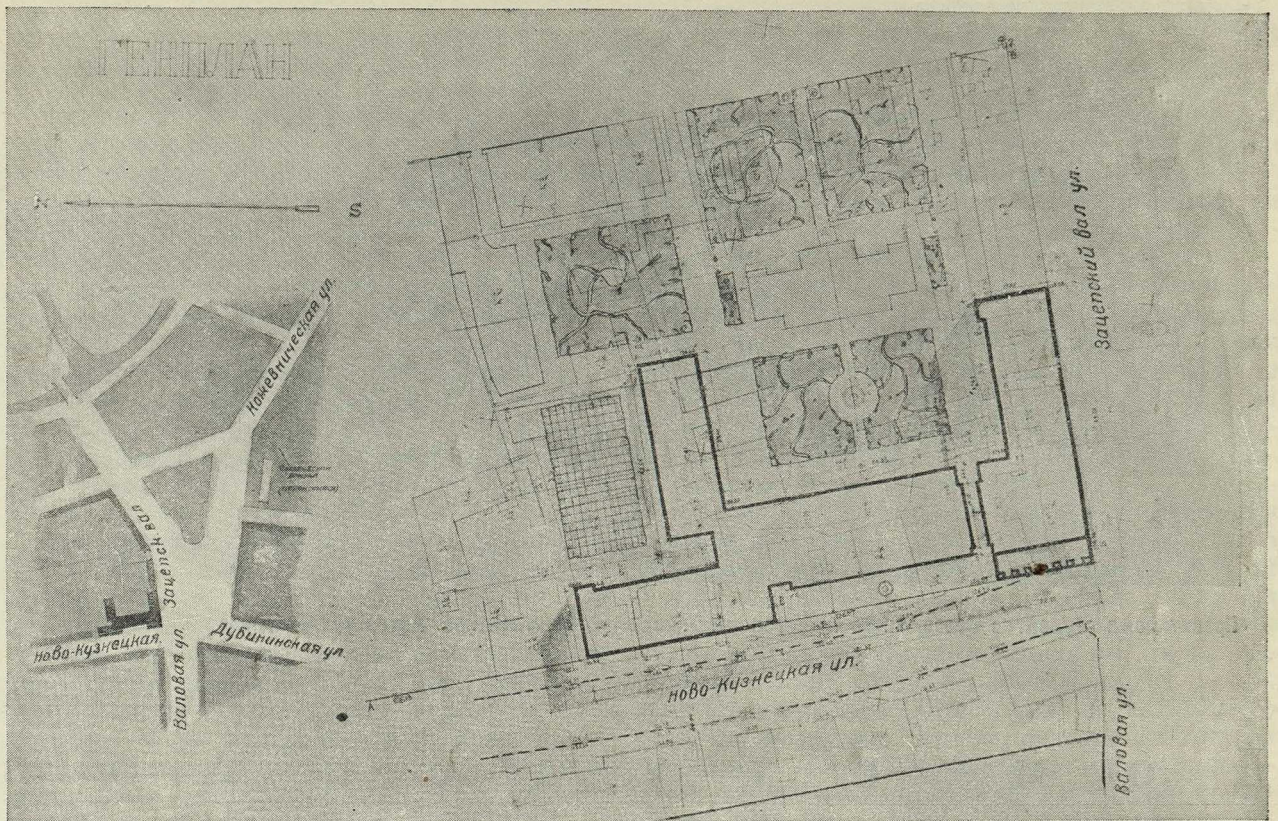
При разработке проекта автор исходил из того варианта планировочной реконструкции узла, при котором Саратовский вокзал переносится в направлении к Жукову проезду, а все пространство от Кожевнической ул. до Дубининской ул. отводится под большую площадь с свободно стоящим на ней зданием райсовета.

При этом варианте южный фасад дома студентов ВКИ выходит на эту площадь и должен оформлять ее наряду с другими угловыми зданиями перекрестка, не вступая в противоречие с ведущим в ансамбле зданием райсовета.

Кроме того, автору проекта пришлось считаться с наличием на прилегающем вплотную участке по Зацепскому валу пятиэтажного дома, подлежащего впоследствии надстройке, и с закрытием Лужниковской улицы, которая превращается во внутриквартальный проезд, раскрытый в сторону площади через арку.

Все эти обстоятельства, вместе с ведущимся уже в центре отведенного участка строительством детских яслей, создали крайне тяжелые условия для автора проекта дома студентов.

Участок пришлось густо застраивать (процент застройки около 40) и при выборе кон-



Генплан

фигурации плана считается со зданием яслей.

Автор застраивает участок по периметру. Более протяженный (122 м) фасад, на котором размещены входы в общежитие, расположен по Ново-Кузнецкой улице и имеет 7 этажей.

На Зацепский вал выведено 8 этажей, и сравнительно малая протяженность этого фасада (66 м) обусловлена примыканием его к опорной точке — существующему дому. Кроме того, в глубь участка направлен двухэтажный корпус вспомогательных помещений. Фасад по Ново-Кузнецкой ул. имеет в своей средней части небольшой запад на 8,5 м, вызванный как соображениями улучшения планировки помещений, так и приданием большей пластичности фасаду. В первом этаже этой западающей части размещены вестибюль, буфет, комнаты для посетителей и комендатура.

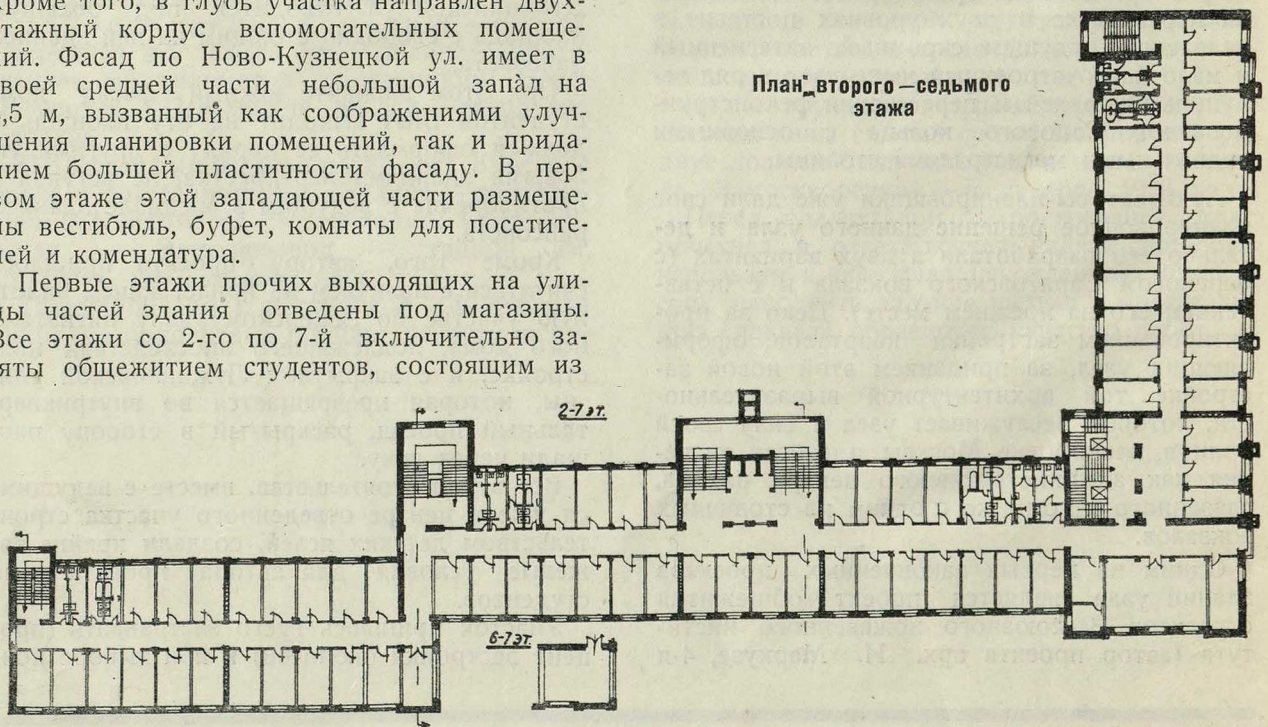
Первые этажи прочих выходящих на улицы частей здания отведены под магазины. Все этажи со 2-го по 7-й включительно заняты общежитием студентов, состоящим из

отдельных комнат площадью по 18 м² каждая, расположенных по обе стороны коридоров. Кроме жилых комнат, в этих этажах расположены санитарные узлы и комнаты дневного пребывания студентов.

Восьмой этаж, выходящий на Зацепский вал, отведен под чертежный зал и библиотеку с читальней.

Двухэтажная пристройка занята в первом этаже медицинским пунктом, прачечной и пошивочной мастерской, и во втором спор-

План второго — седьмого этажа



тивным залом и комнатами клубных кружков.

Уже этот перечень запроектированных помещений вызывает некоторые сомнения. Первое — это явная нерешенность питания. Даже если считать, что при проживании около тысячи студентов нет настоятельной необходимости в устройстве для них полноценной столовой (что, правда, противоречит организации для них специальных пошивочной мастерской, прачечной и медпункта с изолятором), то данное автором решение буфета мало удовлетворяет. Запроектированный буфет представляет собой довольно большой зал (195 м²) с односторонним освещением, без каких-либо кладовых и подсобных помещений, с единственным входом в него из главного вестибюля здания.

Такое решение вопроса питания в значительном жилом комплексе (1000 человек, безусловно, большая цифра) кажется нам неудачным.

Допуская даже, что обед будет предоставляться студентам в самом институте или где-либо на стороне, необходимо все же подчеркнуть, что для организации нормального завтрака и ужина подобное малоприспособленное помещение не подходит.

Над планировкой буфета следует еще поработать и, вероятно, выделить место для кладовых (со входом со двора), для установки нагревательных приборов.

Другой вопрос, связанный до некоторой степени с первым, это вопрос о семейных студентах. Все запроектированные комнаты общежития совершенно одинаковы и рассчитаны на размещение в них одиноких студентов по-парно или, быть может, в случае необходимости некоторого уплотнения, по трою. При наличии семейных студентов, а

таковые, как показывает опыт студенческих общежитий, неизбежно бывают, и в немалом проценте, режим помещений сразу резко меняется.

Запроектированные в каждом этаже кубовые с установкой кипятильников не будут полностью удовлетворять нужды жильцов, имеющих детей.

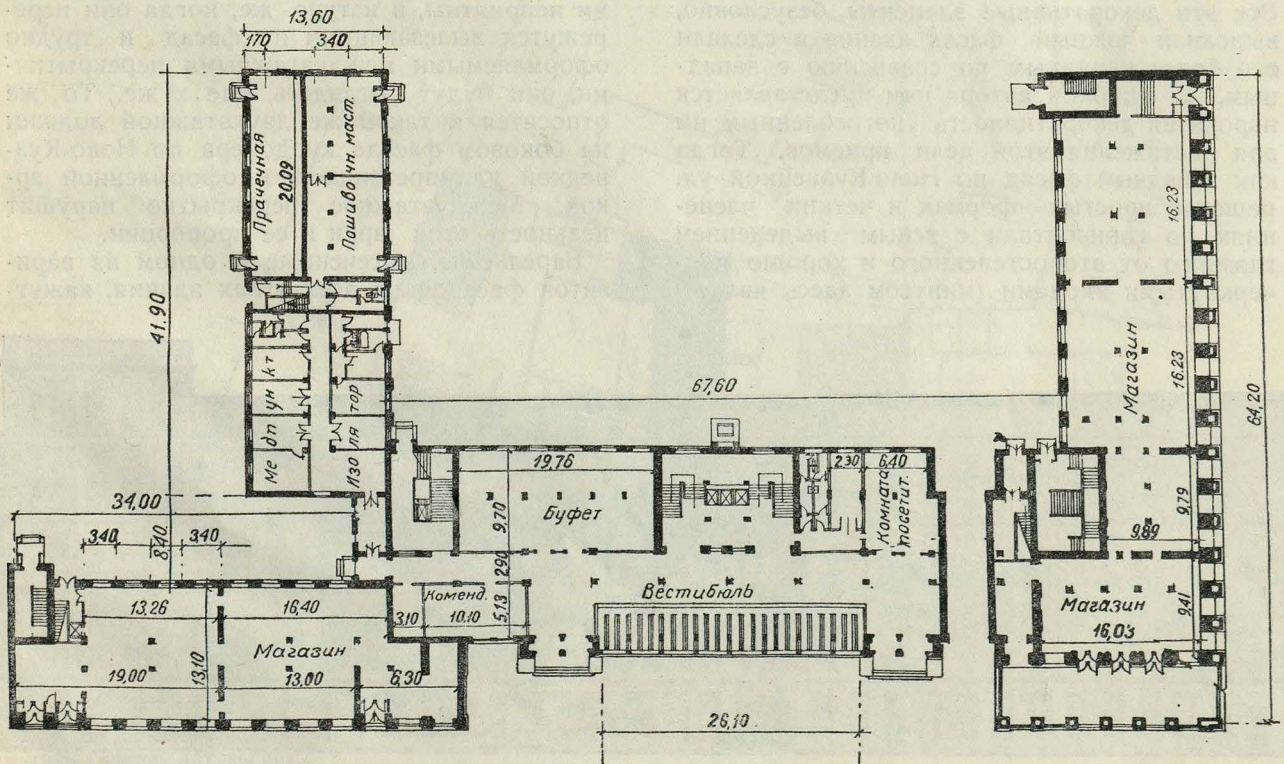
Буфет с холодными закусками будет удовлетворять семейных в еще меньшей степени, чем одиноких. Принятая однотипная планировка санузлов также окажется малопривлекательной. Все это неизбежно повлечет за собой перепланировки и переделки при эксплуатации здания.

Нам казалось бы правильным, выделив часть какой-нибудь секции под комнаты семейных, соответственно перепланировать ее с учетом потребностей семейных студентов.

Кроме этих замечаний, относящихся в основном к недостаткам проектного задания, в предлагаемом проекте имеется целый ряд недостаточно проработанных моментов, зависящих всецело от автора проекта.

Одним из них является лестница угловой секции. Она запроектирована необычайно парадно (ширина марша 2,90 м с разветвлением его на два марша) и снабжена двумя лифтами. При этом лестница оторвана от вестибюля дворовым проездом и имеет единственный выход во двор шириной немногим более 1,5 м. Таким образом, вся лестничная клетка, занимая площадь около 80 м², играет роль только внутренней междуэтажной лестницы и, главным образом, лестницы, ведущей в помещения 8-го этажа.

Нам казалось бы правильным путем расширения наружных выходов из этой лестничной клетки придать ей полноценность в смысле не только связи этажа с этажом, но



План первого этажа

и в том отношении, чтобы ей был придан логически напрашивающийся широкий наружный выход.

Крайне неприятным является изобилие столбов в помещениях первого этажа. Это явилось следствием того, что автор, стремясь к увеличению площади вестибюля, был вынужден раздвинуть стены центральной части здания в пределах первого этажа как в направлении улицы, так и во двор. Этот прием сам по себе никаких возражений не вызывает, но несколько хаотическая расстановка столбов (разный шаг их, различные сечения и т. д.) производит неприятное впечатление. В особенности неудачно столбы скомпонованы со стенами проезда.

Спорным моментом является крытая галерея перед угловым магазином, затемняющая его. Оставляя принятую автором систему фасада с выступающей вперед столбондой 1-го этажа, можно было бы за счет этой галереи увеличить магазин, обеспечив его при этом светом.

Переходя к архитектурному решению фасадов здания, надо сказать, что перед автором стояла трудная задача обогащения второстепенного в плановом отношении фасада, выходящего на новую площадь. Отсутствие законченного проекта здания райсовета, намеченного к постройке на этой площади, с одной стороны, облегчило задачу автора, но, с другой стороны, повысило ответственность как его, так и утверждающих инстанций. Здесь мы имеем дело с фасадом, который в будущем, играя подчиненную роль, должен составить целостный ансамбль со зданием райсовета.

В целях обогащения фасада автор повысил его на один этаж, снабдил его эркерами, пилонами, поставил на них скульптуры и т. д. Все эти декоративные элементы, безусловно, выделили южный фасад здания и сделали его более нарядным по сравнению с западным, но ошибкой автора нам представляется нарочитая декоративность употребленных им для достижения этой цели приемов. Тогда как западный фасад по Ново-Кузнецкой ул. решен в простых формах и четких членениях по горизонтали с ясным выделением главного от второстепенного и хорошо подчеркнутыми входами (минусом здесь являет-

ся лишь чрезмерно монотонная и бессистемная разбивка сетки окон), угловая часть здания и южный фасад не имеют того же логического построения частей и деталей. Продолженные на этом фасаде горизонтальные членения западного фасада, увязанные с опорной точкой — существующим соседним домом, перебиты чисто декоративными пустотелыми пилястрами, обнимающими четыре этажа и завершенными скульптурами.

По бокам каждой пары этих пилястр на все четыре этажа простираются эркера, не выходящие из плоскости карниза 1-го этажа. Плоскость стен 6-го и 7-го этажей снабжена пилястрами, являющимися как бы продолжением нижележащих пилонов и так же, как и они, не имеющими никакого конструктивного значения.

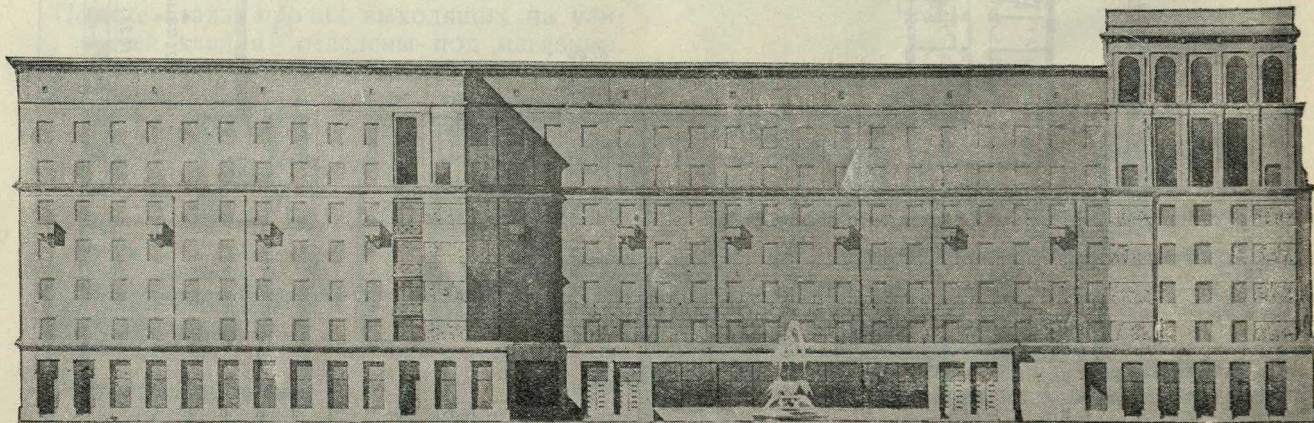
Все эти детали, внесенные в проект только в целях обогащения фасада, тяжелы, прорисованы несколько грубо, а потому не украшают фасад, а лишь усложняют его восприятие.

Восьмой этаж запроектирован в виде легкой галереи с большой площадью остекления чертежного и читательного зала и переходящей на углу в аркаду грандиозной лоджии.

Венчает второй этаж карниз значительного выноса на редко поставленных (по пилястрам) кронштейнах. Он является, на наш взгляд, одной из наиболее удавшихся автору деталей проекта.

Фасад, выходящий на Ново-Кузнецкую ул., также не свободен от некоторых недостатков. Так, например, в 6-м и 7-м этажах комнаты дневного пребывания студентов заменены лоджиями с объединяющими их вертикальными проемами. На фасаде эти проемы своими чрезмерно удлиненными пропорциями неприятны, в натуре же, когда они перережутся вырезающими на фасад и трудно оформляемыми междуэтажными перекрытиями, они будут выглядеть еще хуже. То же относится к такой же двухэтажной лоджии на боковом фасаде курдонера по Ново-Кузнецкой ул., претенциозно оформленной аркой. Междуэтажное перекрытие нарушит цельность этой арки и ее пропорции.

Барельефы, высеченные в одном из вариантов фасадов на всех углах здания, кажут-



ся нам излишними. На перспективе они не показаны и необходимости в них не чувствуется. Таким же излишеством является и угловая скульптура.

За исключением приведенных выше замечаний о некоторых недочетах проекта автору удалось удачно разместить на тесном участке столь крупное здание.

При неизбежной в данном случае коридорной системе он избежал при помощи небольшого курдонера чрезмерно длинных и темных коридоров. Достаточная ширина их (3 м) при запроектированном открывании дверей комнат внутрь, лишает их тех отрицательных сторон, которые ассоциируются у нас со словом «коридор».

Сама разбивка общежития на комнаты небольшой площади с встроенными в перего-

родки шкафа также выгодно отличается от больших многоместных палат, до сих пор еще часто встречающихся в различного рода общежитиях.

Помимо всего отмеченного нами автору следует внимательно отнестись к оформлению дворовых фасадов здания. В условиях расположения в центре квартала детских и зеленого раскрытия квартала на Лужниковскую ул. эти фасады приобретают немаловажное значение.

Автору предстоит большая работа по разработке рабочего проекта дома студентов, и надо надеяться, что в этой фазе проектирования он сумеет устранить недочеты и погрешности, допущенные им в техническом проекте.

Арх. В. СЕЛИВАНОВ

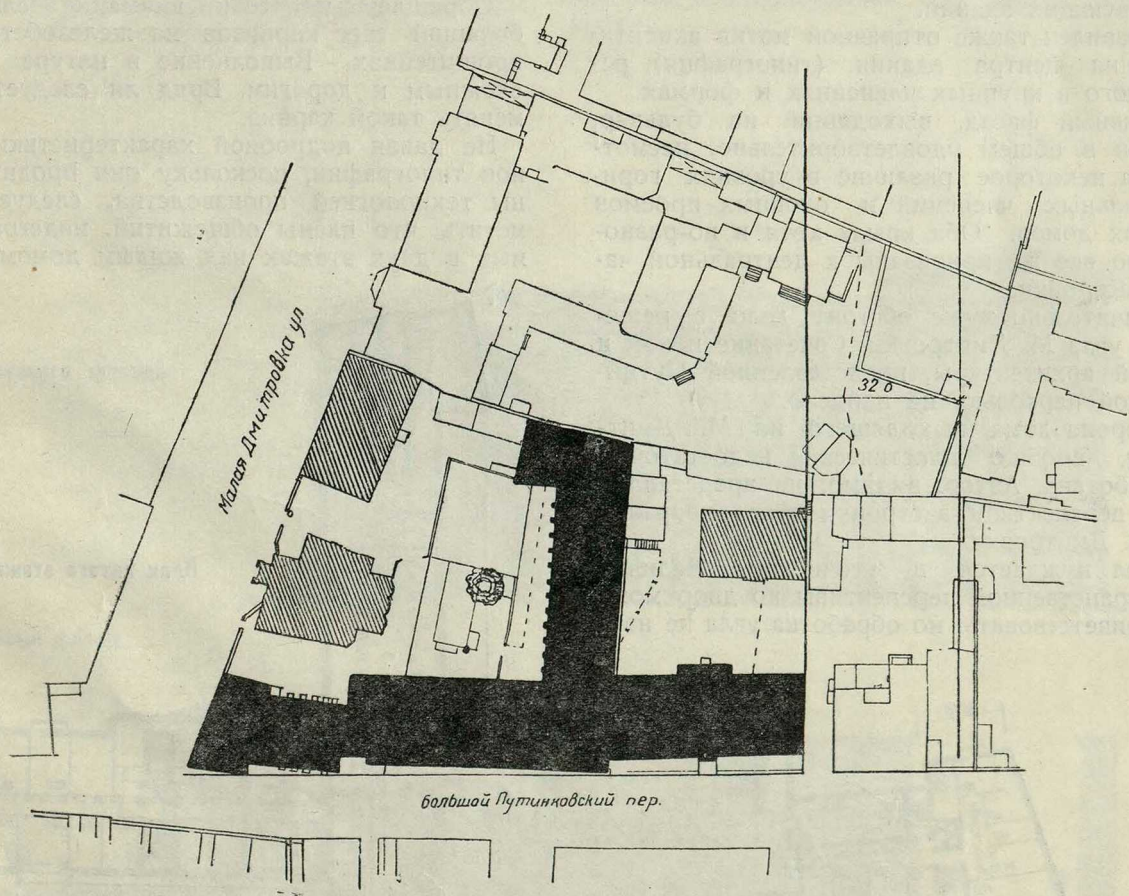
Решение сложного квартала

(Проект типографии Военгиза на углу М. Дмитровки и ул. Скворцова-Степанова)

В условиях реконструкции Москвы отдельным авторам приходится решать сложные застройки кварталов. В особенности это относится к тем случаям, когда речь идет о реконструкции кварталов с максимальным сохранением ряда габаритов старых зданий

и когда объемно-композиционное решение касается ответственного участка столицы.

Действительность показывает, что некоторые архитекторы, уклоняясь от почетной задачи решения целого квартала, попадают в тупик, когда они свою задачу ограничивают



заботой о первоочередном строительстве без учета хотя бы ближайшей застройки всего квартала.

Рассматриваемый нами проект решает трудную задачу одновременной застройки, пристройки и реконструкции ряда зданий различного назначения как жилого, так и общественного характера на важном городском участке, граничащем с тремя улицами. (Нов. Дмитровка, М. Дмитровка и ул. Скворцова-Степанова). Перспективно эта застройка будет видна и со стороны площади Пушкина в связи с ее расширением.



План второго этажа

Если кроме этого учесть, что рядом с застройкой сохраняется исторический памятник (Путниковская церковь), становится очевидной вся сложность и ответственность архитектурного решения данного квартала.

В этих условиях добиться полного единства композиции очень трудно.

Заслугой авторов (арх. Браун и Нестеров) является их попытка отыскания наибольшего единства при наименьших изменениях существующих зданий.

Правилен также отправной мотив акцентирования центра здания (типография), решенного в крупных членениях и формах.

Главный фасад, выходящий на бульвар, решен в общем удовлетворительно, несмотря на некоторое различие в уровнях горизонтальных членений и оконных проемов жилых домов. Оба крыла хотя и по-разному, но все же привязаны к центральной части застройки.

Значительно хуже обстоит дело с решением угла М. Дмитровки. Сочетание новой и старой архитектуры, представленной Путниковской церковью, не найдено.

Сторона дома, выходящего на М. Дмитровку, вообще пластически недостаточно разработана. Автор, видимо, не представлял себе перспективу застройки всего квартала по М. Дмитровке.

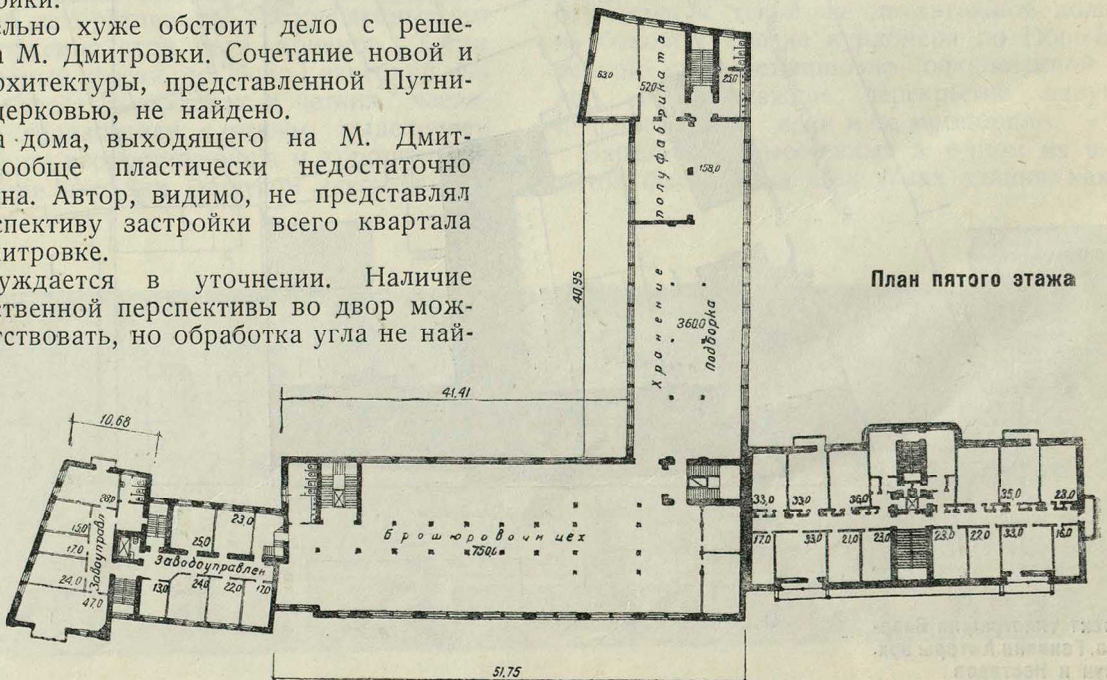
Угол нуждается в уточнении. Наличие пространственной перспективы во двор можно приветствовать, но обработка угла не най-

дена, как не найден и характер решения башни. Эркер не нужен и должен быть заменен другим архитектурным мотивом, хотя бы в виде угловой грани.

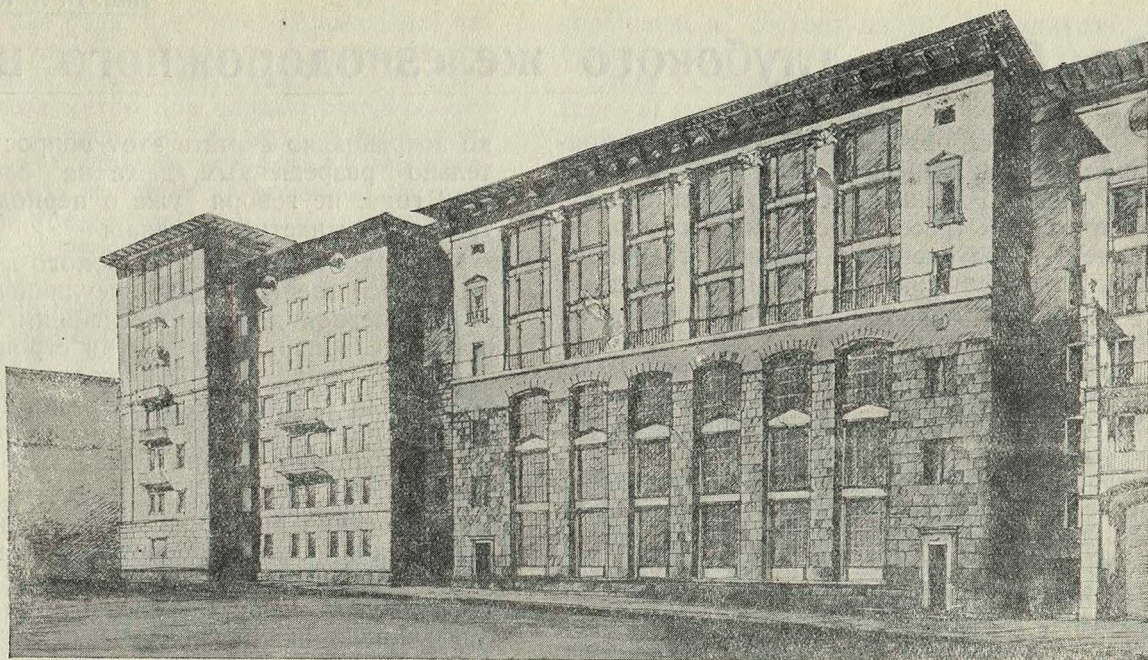
Застройке бокового фасада по фронту Н. Дмитровки следует придать характер не торца, а фронтального фасада, обращенного на угол двух улиц. Что же касается пластической разработки фасада в сторону М. Дмитровки, то ее необходимо усилить.

Обращает на себя внимание слишком большой свес карнизов на железобетонных кронштейнах. Выполнение в натуре будет сложным и дорогим. Вряд ли следует применять такой карниз.

Не давая подробной характеристики планов типографии, поскольку они продиктованы технологией производства, следует отметить, что планы общежитий, надстраиваемых в двух этажах над жилым домом, раз-



План пятого этажа



Перспектива

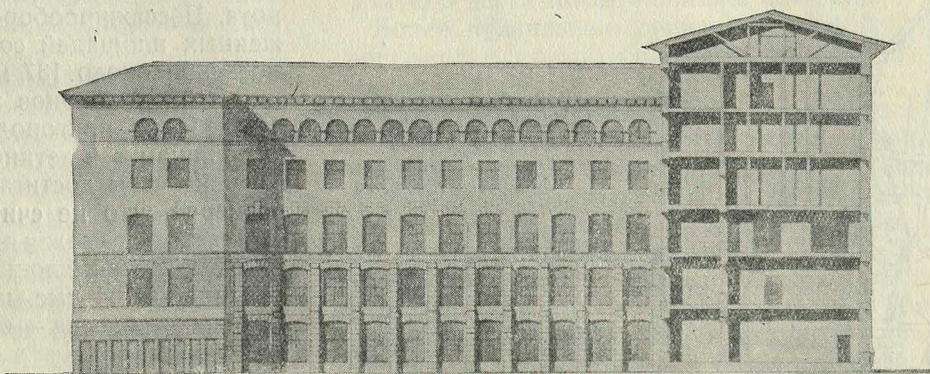
работаны невнимательно. Совершенно не удовлетворительно решены кухня и санитарный узел. Для жильцов семи больших комнат безусловно недостаточна по размерам площади кухня. Непростительно отсутствие ванной комнаты.

Узкий и темный коридор с левой стороны без развернутой передней производит также отрицательное впечатление.

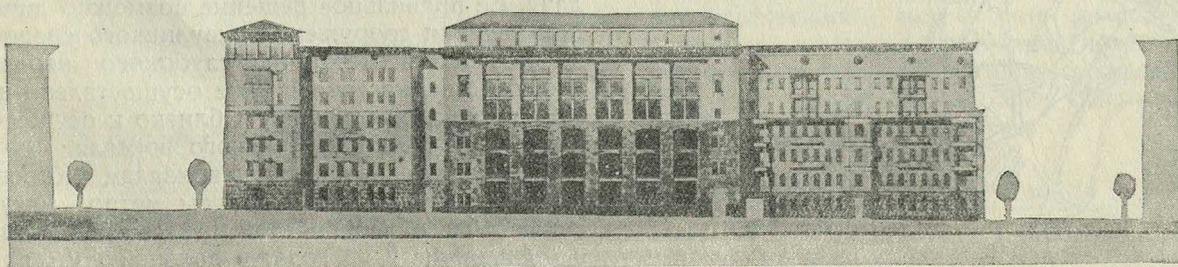
В надстройке, предназначенной для заводоуправления, предусмотрен лишь один санитарный узел, да и то расположенный над кухней.

Проект нуждается в большом корректировании как в области внешней архитектуры, так и в отношении внутренней планировки.

Разрез бокового фасада



Главный фасад



Проблема глубокого железнодорожного ввода

Проблема строительства в Москве электрифицированной железнодорожной линии для пригородного движения с пропуском поездов по подземной трассе через центр города, по диаметру, получившему название глубокого ввода, возникла уже несколько лет назад, но до сих пор не может считаться окончательно решенной.

Идея глубокого ввода в Москве настолько важна, интересна и сложна, что вернуться к ней в порядке обсуждения проблем 3-го пятилетия крайне необходимо.

Трасса глубокого ввода в одном из последних вариантов (см. рисунок 1) должна связать дороги Севера (Ярославскую и Октябрьскую) с дорогами Юга (Курской и Горьковской линиями Дзержинской жел. дороги) через центр города. В случае необходимости и целесообразности в эту систему могли бы быть включены также поезда Савеловской, Ленинской и Донбасской железных дорог.

Основная задача глубокого ввода — создание удобной беспересадочной связи пригородов Москвы с центром столицы с параллельной разгрузкой наиболее интенсивно работающих направлений городского транспорта. Внимание к этой идеи за последние 2—3 года несколько ослабло по вполне понятной причине. С открытием в 1935 году Кировского радиуса метро, связавшего Комсомольскую площадь, площадь трех вокзалов, с центром города, а также в связи с окончанием в 1937 г. Покровского радиуса метро от Курского вокзала, острота задачи переброски пассажиров от этих вокзалов в различные районы города несколько смягчилась. Одна-

ко, неправильно считать этот вопрос окончательно разрешенным, даже на ближайшие 2—3 года, не говоря уже о периоде всего третьего пятилетнего плана.

Кроме того, проблема глубокого ввода, являющегося электрической внеуличной городской железной дорогой, теснейшим образом связана с вопросами развития строительства в Москве линий метро. Решение поставленной задачи может мыслиться лишь комплексно, в полной увязке всей схемы метро и схемы пассажирских линий московского железнодорожного узла.

Организация пригородного пассажирского движения в Москве, предоставление пассажирам необходимых удобств, а также разгрузка городских средств транспорта от пересаживающихся на привокзальных площадях пригородных пассажиров представляет собой одну из сложнейших транспортных задач Москвы.

В общем пассажирообороте Москвы пассажирооборот пригородных железных дорог составляет 11—15 проц. и занимает по удельному весу второе после трамвая место.

Помимо своей значительной абсолютной величины пассажирооборот московского узла имеет еще одну особенность, весьма тяжело отражающуюся как на работе городского транспорта, так и на удобствах пассажиров.

Эта особенность заключается в крайне неравномерном распределении пассажиров по городу и в резко выраженном колебании пассажирооборота по сезонам и часам.

На долю трех вокзалов Комсомольской площади падает 48 проц. и на долю площади Курского вокзала 22,4 проц. пассажирооборота. Пассажирооборот двух наиболее загруженных площадей составляет в год: Комсомольской около 137 миллионов и Курской — около 32 миллионов пассажиров.

Колебания пригородного пассажирооборота с «пиками» в летние месяцы и в утренние и вечерние часы достигают столь значительных размеров, что не считаться с ними не представляется возможным. Расчеты показали, что Комсомольская площадь пропускает в час пик около 35 тыс. пассажиров, а площадь Курского вокзала — около 16 тыс. пассажиров.

Переброска столь значительных масс пригородных пассажиров средствами городского транспорта представляет весьма трудную задачу. Ее правильное решение возможно лишь при условии сооружения внеуличного средства сообщения (метро или глубокого ввода), что, собственно говоря, уже осуществлено на Комсомольской площади и близко к осуществлению на площади Курского вокзала.

Однако подведенные к вокзалам Кировский и Покровский радиусы метро могут справиться с переброской пассажиров лишь в ближайшие 2—3 года; в дальнейшем, при росте пригородного пассажирооборота свы-

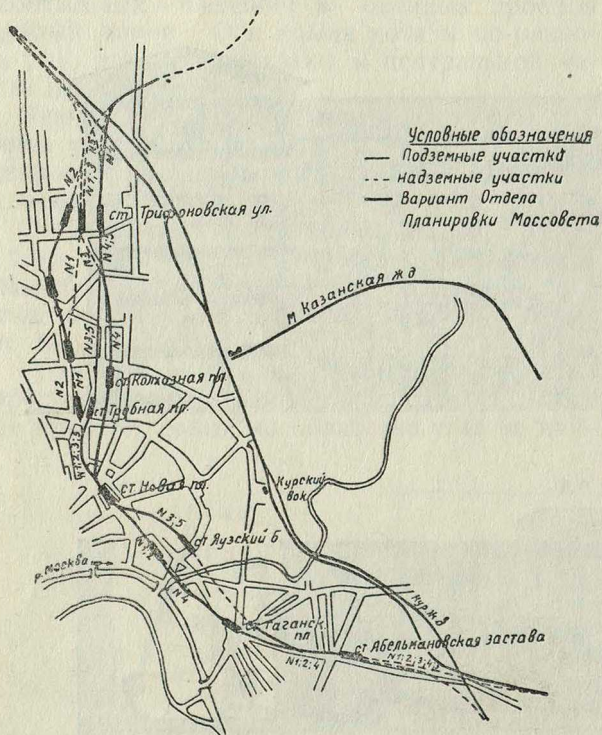


Рис. 1

ше чем в два раза, т. е. при максимальной часовой нагрузке Комсомольской площади до 70—75 тысяч железнодорожных пассажиров, одной линии метро при параллельной работе уличного транспорта будет недостаточно. Как известно, станция метро на Комсомольской площади является не конечной, а транзитной, и поезда прибывают на вокзальную площадь со стороны Сокольников уже нагруженными. Так, в 1936 году в максимальный летний месяц (июль) посадка пассажиров на двух станциях Кировского радиуса «Сокольники» и «Красносельская» достигала 40 тыс. человек в сутки, что составляет около 55 проц. по отношению к посадке на станции «Комсомольская площадь». Если учесть, что от 5 до 10 проц. пассажиров, садящихся на метро на Комсомольской площади, направляется в сторону Сокольников, то нагрузка провозной способности линии в направлении центра достигает примерно 60 проц.

Таким образом, свободный запас провозной способности Кировского радиуса метро, который может приниматься в расчет при наметках возможного покрытия потребности в перевозках от Комсомольской площади, составляет всего около 20 тыс. человек в час. (Провозная способность линии метро при интервале между 8-вагонными поездами в 1,75 минуты не превышает 54 тыс. пассажиров в час в одну сторону).

Если считать, что 30—35 проц. пригородных пассажиров, т. е. около 40 тыс. человек, направляется в сторону центра и что в общем потоке от Комсомольской площади пригородные пассажиры составляют около 40 проц. от общего потока, то мы легко убедимся в том, что остаток провозной способности транспортных средств от Комсомольской площади к центру будет полностью использоваться железнодорожными пассажирами, не оставляя никакого запаса для городских пассажиров района площади и Красных ворот.

Разрешение этой транспортной задачи может мыслиться в следующих вариантах: постройка в перспективе второй самостоятельной линии метро, проходящей через Комсомольскую площадь; постройка ряда метрополитенных линий, выходящих к железным дорогам или пересекающих линии железных дорог, что позволило бы путем устройства пересадочных станций снять с тупиковых вокзалов железных дорог известную долю пригородных пассажиров; постройка железнодорожного глубокого ввода, подводящего пассажиров непосредственно в центр города без пересадки на городские средства сообщения.

Разберем каждое из этих основных решений отдельно.

Вторая линия метро через Комсомольскую площадь.

В соответствии с радиально-кольцевой планировкой Москвы перспективная схема московского метрополитена почти во всех своих вариантах также проектируется радиально-

кольцевой и состоит из 10—12 радиусов и одного — двух колец.

Один из последних вариантов схемы метро (рис. 2) предусматривает 12 радиусов и одно кольцо по трассе, близкой кольцевой магистрали Камер-Коллежского вала.

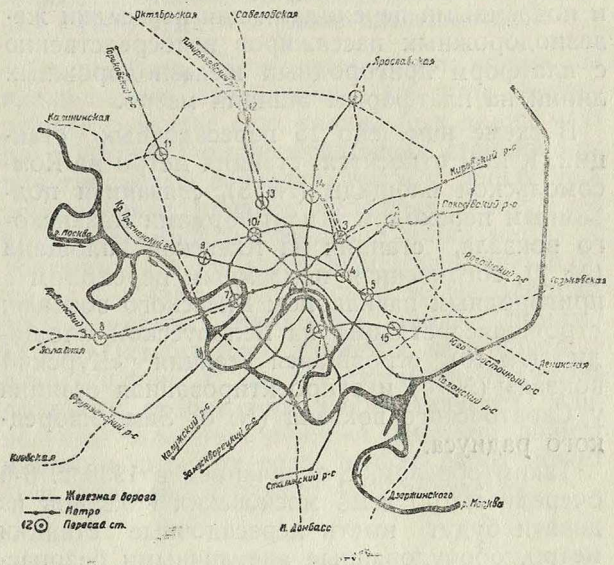


Рис. 2

Самая структура перспективных схем метро исключает возможность подведения к Комсомольской площади второй радиальной линии, поскольку Кировский радиус уже проходит непосредственно через площадь.

Решение задачи может быть достигнуто трассировкой через площадь кольцевой линии: либо Садового кольца с отклонением его трассы от Курского вокзала на Комсомольскую площадь и с возвращением ее вновь на Садовое кольцо к Колхозной площади, либо Камер-Коллежского кольца (рис. 2) с переходом его через Комсомольскую площадь.

Боле правильным решением было бы, на наш взгляд, кольцо большего диаметра, т. е. Камер-Коллежское кольцо.

Трасса метро по большому кольцу (рис. 2) с заходом на Комсомольскую площадь может быть предложена следующая: Комсомольская площадь — Спартаковская — Застава Ильича — «Серп и молот» — Крестьянская застава — Серпуховская застава — ЦПК и О — Киевский вокзал — Красная Пресня — Бело-русский вокзал — площадь Коммуны — Комсомольская площадь. Общая длина кольца — 24—25 км с 13 станциями на пересечении со всеми радиальными линиями и со средними интервалами между станциями около 1800 м.

Наличие на Комсомольской площади четырех направлений метро при параллельной работе массового уличного транспорта позволит покрыть потребность в пассажирских перевозках одного из наиболее загруженных пунктов Москвы.

Устройство пересадочных станций

Не менее эффективным может явиться вариант с устройством на радиальных линиях метро удобных для пассажиров пересадочных

станций в пунктах пересечений с железными дорогами. Схема перспективных линий метро по варианту, изображенному на рис. 2, позволяет с небольшими сравнительно затратами устроить 15 таких пересадочных станций, оборудованных наземными павильонами для обслуживания местного городского населения и подземными переходами для пересадки железнодорожных пассажиров непосредственно с платформ пригородных железнодорожных линий на платформы станций метро.

В схеме намечено 15 пересадочных станций. К ним относятся: станция метро на Комсомольской площади (№ 3), связанная подземным переходом с платформами Казанского вокзала, станция на Киевской площади (№ 7), соединенная подземным переходом с пригородным павильоном Киевского вокзала; строящаяся станция на Белорусской площади (№ 10) строящаяся станция «Курский вокзал» (№ 4) и запроектированная станция у Саратовского вокзала (№ 6) Замоскворецкого радиуса.

Таким образом, с окончанием в 1939 г. 3-й очереди метро семь московских вокзалов из девяти будут иметь пересадочные станции метро, оборудованные внеуличными безопасными переходами для пересаживающихся пассажиров.

При дальнейшем развитии сети метро линии будут подведены и к двум остальным вокзалам: Савеловскому и Ржевскому. Однако, поскольку эти вокзалы по схеме реконструкции московского железнодорожного узла подлежат закрытию, пересадочные станции метро у этих вокзалов могут не оборудоваться подземными переходами и впоследствии явятся станциями чисто городского типа. Вместе с тем последняя станция на трассе Дзержинского радиуса метро в конце 1-й Мещанской ул. впоследствии может быть обращена в пересадочную станцию при запроектированном по схеме железнодорожного узла новом Дзержинском вокзале.

Кроме того, намечены пересадочные станции у транзитных остановочных пунктов пригородных железнодорожных линий, предназначенные главным образом для перехвата на метро пригородных пассажиров и для разгрузки тупиковых вокзалов. К таким станциям в первую очередь могут быть отнесены: станция Дзержинского радиуса метро у платформы «Северянин», Ярославской железной дороги (№ 1); станция «Электрозавод» на Покровском радиусе метро на пересечении с Ленинской железной дорогой, у запроектированной платформы «Яуза» (№ 2); станция у заставы Ильича и завода «Серп и молот» Рогожского радиуса на пересечении с дорогой им. Дзержинского (№ 5); станция Краснопресненского радиуса метро на пересечении Звенигородского шоссе с линией Западной жел. дороги (№ 9); станция Арбатского радиуса метро у станции Кунцево Западной жел. дороги (№ 8); станция Горьковского радиуса метро на пересечении Ленинградского шоссе с Калининской жел. дорогой; станция Тимирязевского радиуса метро на пересечении с Октябрьской и Савеловской жел. доро-

гами в районе Петровско-Разумовского; станция Юго-восточного радиуса метро у вновь запроектированного Пролетарского вокзала на Курско-Октябрьском диаметре.

Устройство указанных пересадочных станций позволит разгрузить тупиковые вокзалы и привокзальные площади и создать удобства для пассажиров, предоставляя им право выбора кратчайшего и наиболее удобного пути следования.

Так как эти станции в первую очередь должны разгрузить Комсомольскую и Курскую площади, т. е. снять часть пассажиров с Ярославской, Ленинской, Октябрьской, Горьковской и Дзержинской железных дорог, мы считаем целесообразным включение в план 3-го пятилетия, помимо утвержденных правительством Замоскворецкого и Покровского радиусов, строительство следующих линий метро;

1. Дзержинско-Калужского диаметра — 16,5 км.
2. Краснопресненско-Рогожского диаметра — 13,2 км.
3. Продолжение Горьковского радиуса до Химок — 6,3 км.
4. Продолжение Фрунзенского радиуса до Ленинских гор — 6,0 км.

Вместе с эксплуатируемыми, находящимися в постройке и намеченными правительством к постройке в 1937—1939 гг. линиями метро это составит к концу 3-го пятилетия сеть в 80,6 км (рис. 3).

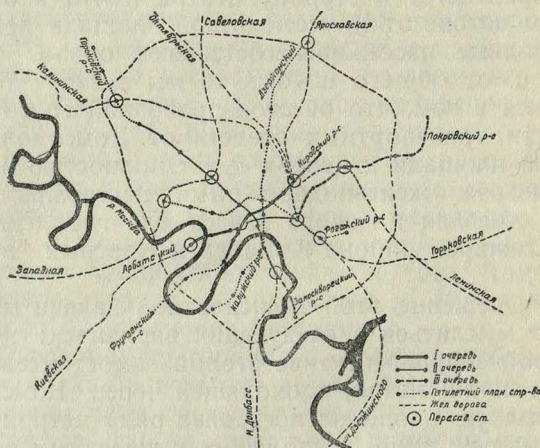


Рис. 3

Постройка глубокого ввода.

Третий вариант решения рассматриваемой транспортной проблемы — постройка глубокого ввода.

Сооружение внеуличной, по преимуществу тоннельной, электрической железной дороги, связывающей пригороды Москвы, расположенные по Октябрьской, Ярославской, Горьковской и Дзержинской железным дорогам, беспересадочным сообщением с центром города является удачным и смелым решением проблемы.

Однако строительство глубокого ввода, по нашему мнению, не следует включать в объекты 3-го пятилетия.

Прекрасно разрешая задачу переброски части пригородных пассажиров, глубокий ввод весьма мало дает обслуживанию самого города внеуличным сообщением, так как поезда глубокого ввода будут в подавляющей массе, особенно в максимальные часы, загружены железнодорожными пассажирами. Трасса же глубокого ввода, особенно в северной ее части, проходит по сравнительно мало деятельному в транспортном отношении направлению Цветного бульвара, Трубной и 3-й—4-й Мещанских улиц.

Строительство тоннельного глубокого ввода протяжением до 12 км стоимостью в 700—800 миллионов рублей неизбежно должно отодвинуть постройку одного из намеченных выше радиусов метро, что также никак нельзя считать приемлемым с точки зрения обслуживания города скоростным транспортом внутригородского значения.

Трасса глубокого ввода в основном дублирует трассу Курско-Октябрьского диаметра, намеченного к реконструкции и развитию в течение 3-го пятилетия (рис. 1).

Проанализировав три возможные варианта

решения транспортной задачи пригородных и городских скоростных сообщений в Москве, нам представляется правильным сделать следующий общий вывод.

Ни один из рассмотренных вариантов не исключает два других, а по существу все они являются этапами последовательного решения одной задачи в плане десятилетия.

Очередность этих этапов, как видно из предыдущего, следующая: 1-й этап — скорейшее развитие сети радиальных линий метро с устройством пересадочных станций как при тупиковых вокзалах, так и у транзитных остановочных пунктов железных дорог; 2-й этап — постройка кольцевой линии метро с трассировкой ее через Комсомольскую площадь; 3-й этап — постройка железнодорожного диаметра (глубокого ввода) помимо Курско-Октябрьского диаметра, не предвещающая пока его трассы. Так как строительство столь большого сооружения, каким является тоннельный железнодорожный диаметр, займет минимум два—три года, начало работ может быть отнесено к началу 4-го пятилетия.

Д. М. АРАНОВИЧ

Ботанический сад Академии наук СССР

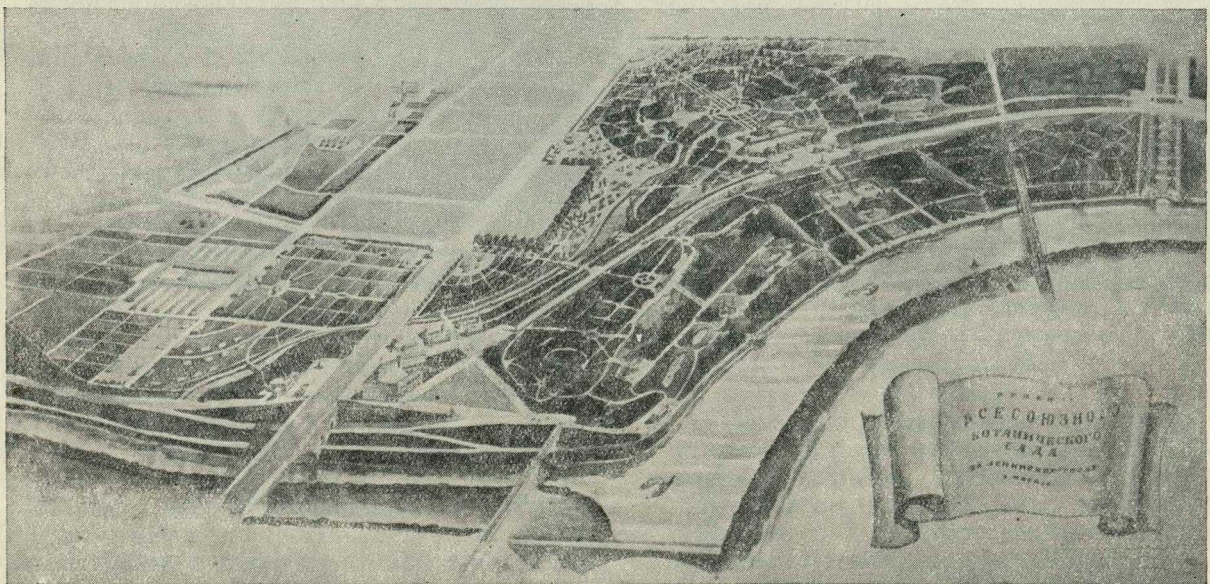
План реконструкции Москвы предусматривает создание в столице крупнейшего в мире ботанического парка Всесоюзной Академии наук площадью в 336 га, расположенного на территории северного и южного склонов Ленинских гор. Границы парка: Москва-река, Рублевское шоссе, Калужское шоссе и проектируемый Андреевский канал.

Разнообразное назначение парка предопределило его районирование в виде трех самостоятельных ча-

стей. Основную часть нового ботанического сада составит его научно-популярный сектор, под который отводится 216 га по северному и южному склонам Ленинских гор. Научно-исследовательский сектор располагается по другую сторону вдоль проектируемой улицы на территории в 60 га. Кроме того, ботанический сад будет иметь большой фондово-производственный сектор, под который отводится территория размером около 60 га.

В архитектурном отношении наибольший интерес представляет научно-популярный сектор ботанического сада, имеющий выставочно-прогулочное назначение и рассчитанный поэтому на обслуживание широких масс трудящихся. Схему композиции этого сада определяет его центральная часть, где располагаются главные оранжереи.

Главные оранжереи, занимающие под застройкой 16 тыс. м², решаются в виде здания сложной кон-



Проект планировки Ботанического сада Академии наук СССР
Авторы арх. А. Изосимов и З. Крылова

фигурации. Основную часть его представляет протяженный шестиугольник с большим внутренним парадным двором площадью около 2 га с цветниками партера, фонтанами и скульптурами.

Центральное расположение главных оранжерей предопределяет направления главных магистральных осей. Основная из них — широкая парадная аллея, спускающаяся в соответствии с рельефом местности в виде террас, в направлении с севера на юг от пересечения Рублевского и Калужского шоссе — к Москва-реке. Протяженность главной аллеи 600 метров. Для более разнообразного решения этой магистрали она пересекается большим круглым партером диаметром в 160 метров, где запроектирован центральный бассейн и фонтаны. Аллея оформляется с обеих сторон декоративными растениями.

Выход парка к Москва-реке отрезается Воробьевским шоссе. Доступ к воде решается поэтому в виде зоны шириной в 200 метров. Для непосредственного перехода к береговой зоне через Воробьевское шоссе проектируется устройство тоннеля. Вся береговая зона, идущая параллельно ботаническому саду и принадлежащая Централь-

му парку культуры и отдыха, будет решаться совместно с парком.

Для большей доступности парка населению окружающих районов ботанический сад будет иметь ряд входов. Можно назвать шесть главных входов в ботанический сад: угол Калужского и Воробьевского шоссе, угол Калужского и Рублевского шоссе, с Воробьевского шоссе в западной части сада, с Воробьевского шоссе в северной части сада, со стороны жилого массива нового юго-западного района и непосредственно со стороны Москва-реки (с севера).

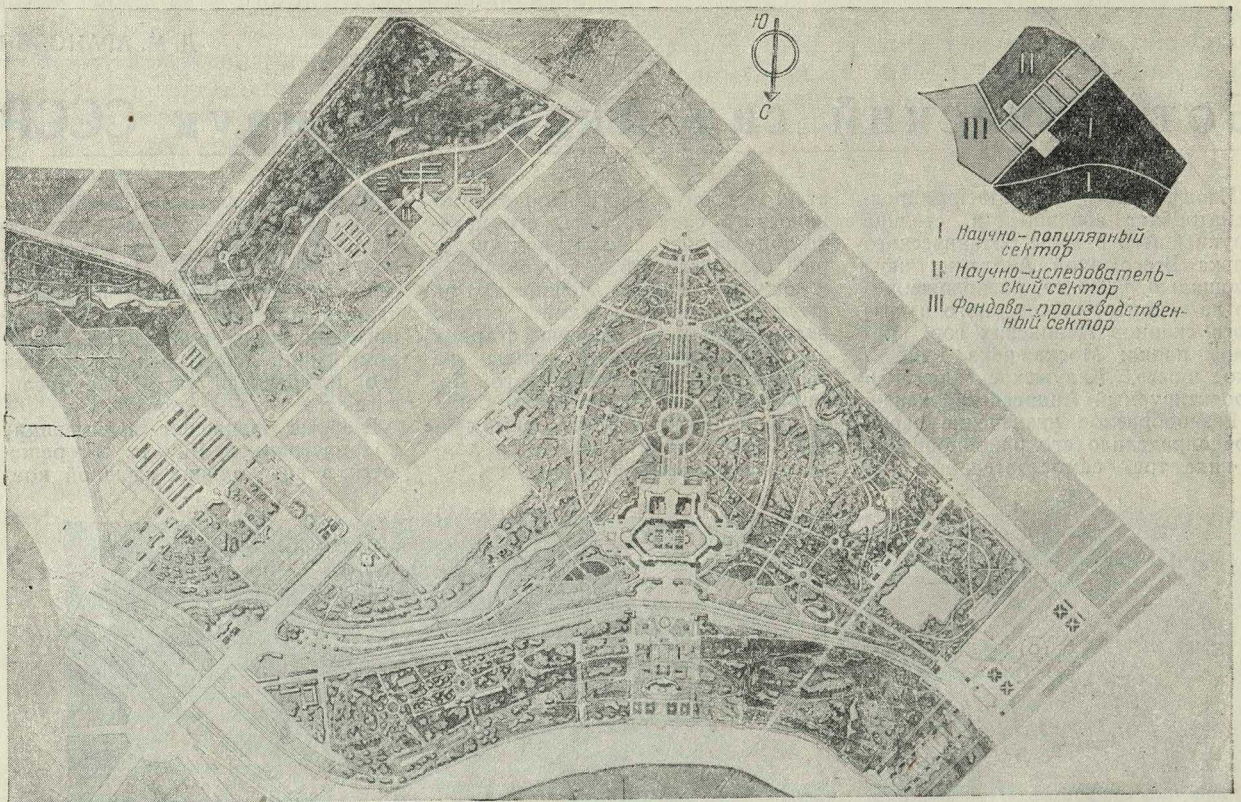
Система аллей определяется в значительной мере расположением главных входов. В то же время сад имеет довольно четкую радиально-кольцевую систему аллей, которая дополняется аллеями, идущими параллельно береговой зоне, и отдельными лучевыми аллеями.

Основной массив сада решается по принципу ландшафтного парка. Выразительности этой системы планировки содействует разнообразный рельеф территории. Отметки рельефа колеблются на территории сада от 130 до 190 м. На самой высокой точке располагаются оранжереи, являющиеся доминирующим комплексом всего ботанического са-

да. Рельеф учтен не только при построении перспектив аллей, но и в системе переброски больших масс воды для оранжерей сада. В отдельных местах вода будет поступать в виде каскадных водосборов с разницей отметок в 3—4 и 5 метров.

В основу архитектуры отдельных зданий положен принцип монументальной композиции, поскольку это допустимо для паркового комплекса. Наиболее крупные сооружения — оранжереи — рассчитаны на пропускную способность до 10 тысяч человек. Конструкции оранжерей выносятся наружу. Это позволит более свободно решать их интерьер и вместе с тем предупредить металлические конструкции от коррозии в условиях влажного климата оранжерей.

Таковы основные принципы законченного разработкой эскизного проекта уже законченного сада. В какой мере справятся с этими задачами архитекторы (А. Изосимов и З. Крылова), покажет разработка генплана и проектов отдельных зданий. Строительство первой очереди ботанического сада должно быть закончено в третьей пятилетке.



- I Научно-популярный сектор
- II Научно-исследовательский сектор
- III Фондаба-производственный сектор

Генплан

Диспетчеризация строительства*

Жесткие сроки строительства, обязательность выполнения всех работ по графику, в связи с этим необходимость своевременно направлять на строительные площадки рабочих и завозить материалы и полуфабрикаты — все это выдвинуло перед управлением «Мосстройтреста» задачу диспетчеризации руководства.

На первом этапе диспетчеризации трест разрешил только задачу оперативной информации руководства треста об итогах работы за истекший день (показатели объема выполнения основных работ), о встретившихся затруднениях и о потребности в материалах на ближайшие три дня.

Осуществляемая «Мосстройтрестом» диспетчеризация весьма примитивна, круг вопросов, которыми занимается диспетчер, весьма ограничен, но надо признать, что работники этого треста встали на правильный путь в поисках новых, более совершенных форм и методов руководства строительством.

Диспетчер, конечно, должен не только регистрировать сообщения строек, но и непосредственно давать оперативные распоряжения аппарату снабжения, отделу кадров, специальным конторам, транспорту и самим стройкам. Распоряжения диспетчера должны вытекать из плана строительных работ и указаний управляющего и главного инженера треста.

Для осуществления этого «Мосстройтрест» не располагает пока необходимыми средствами связи (использует лишь городскую телефонную сеть). Управление жилищного строительства и другие организации Моссовета должны помочь «Мосстройтресту» обеспечить диспетчерский аппарат средствами связи.

В других строительных трестах Моссовета в отношении налаживания оперативного руководства строительством дело обстоит гораздо хуже.

Начальники построек большую часть времени проводят в отделах управлений трестов, на их складах и базах, выполняя функции ходяков и толкачей. Они заняты заботами о снабжении строек материалами, рабочей силой, чертежами и почти не руководят строительными работами. Это относится часто не только к начальникам построек, но и к их помощникам по административно-хозяйственной части, а иногда и к прорабам.

Работники управлений трестов на стройках бывают редко, в результате чего оперативное вмешательство их в дела площадки обычно носит «пожарный», неорганизованный характер.

Помимо неорганизованности и бессистемности в руководстве строительными работами необходимо отметить чрезвычайно низкий уровень дисциплины части инженерно-техни-

ческих и административных работников и их пренебрежительное отношение к плану.

Конечно, только назначением диспетчеров недостатки руководства ликвидированы не будут. Диспетчеризация на строительстве необходима как наиболее совершенная система руководства, но она должна быть подкреплена жесткой производственной дисциплиной. Необходимо учесть, что, если диспетчерам не будет обеспечена возможность решительно влиять на ход работ, они превратятся в обычных канцелярских работников.

Мы считаем целесообразным осуществление следующей схемы диспетчеризации строительных трестов:

Диспетчер треста должен пользоваться правами заместителя главного инженера треста, и ему должны подчиняться (по оперативно-организационным вопросам) все без исключения работники треста.

В небольшом аппарате диспетчера треста должен быть сосредоточен учет выполнения оперативных планов по стройкам и подсобным предприятиям треста за минувший день (обязательно с объемными показателями).

Диспетчеру, для обеспечения выполнения плана, должно быть предоставлено право оперативного вмешательства в дела строек. Он должен быть наделен правом обоснованно вносить коррективы в оперативный план в сторону повышения ежедневных заданий.

Распоряжения управляющего и главного инженера треста по определенному кругу вопросов (о завозе материалов, переброске рабочей силы, сроках начала работ спецконтр, об изменении сроков и объемов, заданных по плану, и т. п.) должны обязательно передаваться через диспетчера и только как исключение — непосредственно исполнителю. В последнем случае отдавший распоряжение должен принять меры к немедленному извещению диспетчера о сделанном им указании.

Для проверки исполнения распоряжений диспетчера последнему должно быть передано 2—3 работника из производственно-технического отдела. Кроме этого, диспетчеру должно быть предоставлено право привлекать отделы и управления треста к проверке выполнения плановых заданий на объектах (с разрешения управляющего трестом).

Особенностью диспетчеризации, как рациональной формы оперативного руководства, является обязательность полного, а не половинчатого ее осуществления. Этого ни в коем случае нельзя забывать.

Сейчас, когда работники управлений трестов и построек заняты решением текущих, главным образом, снабженческих вопросов, они уделяют ничтожно мало времени продумыванию и подготовке организационных и производственных мероприятий.

Диспетчеризация строительства явится условием для решительного улучшения строительного дела.

*) В порядке обсуждения

Ликвидировать разнобой и кустарщину в облицовочных работах

Инженер Мерсио, один из крупнейших специалистов Франции по облицовочным работам, в своей статье в журнале *La Revue des matériaux de construction et des travaux publics* говорит:

«В настоящее время часто указывают на некоторые отрицательные качества мраморных облицовок, которые имеют за собой не годы, а века славы и на которые никто не стал бы жаловаться в прежнее время. Так как мало вероятно, чтобы мрамор с течением времени изменился в своих свойствах, имеется полное основание предположить, что причина в том, что мы сами разучились использовать мрамор с тем же успехом, как это делали наши предки» (№ 310, июль 1935 года).

Эта характеристика как нельзя лучше охватывает все облицовочные работы, производимые из естественных камней: гранита, мрамора и известняков.

Но если за границей разучились производить облицовочные работы, то у нас их вообще производить не умели. В дореволюционной строительной практике облицовка зданий являлась исключением, а не широко применяемой и организованной работой.

В настоящее время, когда в итоге успешного выполнения двух пятилеток наша страна приступила к реконструкции городов, когда возводятся десятки и сотни монументальных зданий и грандиозных сооружений (метро, канал Москва—Волга и т. д.), теперь нельзя рассматривать облицовочные работы, как какое-то исключительное явление.

Наше строительство требует быстрых темпов облицовочных работ, снижения их стоимости, индустриализации, применения механизмов и создания кадров стахановцев-облицовщиков, энтузиастов этого дела.

Посмотрим, что мы имеем на сегодняшний день. Качество работ продолжает оставаться низким, темпы медленными. Объясняется это в значительной степени тем, что работы выполняются по преимуществу вручную (по граниту на 95 проц. и по мрамору на 50 проц.). Стоимость облицовочных работ очень велика. Она колеблется от 280 до 1200 рублей за 1 м². Механизмы, особенно при установке плит на место, почти не применяются, и постоянных кадров облицовщиков, как рабочих, так и ИТР, почти нет. В общем—положение в области облицовочных работ из естественного камня совершенно неблагоприятное.

Основными требованиями, предъявляемыми к наружной облицовке, являются: морозоустойчивость камня, сопротивление выветриванию, расцветка, прочность и экономичность.

Очень немногие из архитекторов и скульпторов стремятся соблюдать эти условия при выборе материалов для облицовки. В боль-

шинстве случаев внимание обращается лишь на наружный вид и расцветку.

В связи с этим встает другой вопрос: где можно получить необходимые сведения о технических свойствах камней?

Если обратиться к действующим сейчас единым нормам выработки и расценкам, то большинство камней, приведенных в классификации, имеют локальную характеристику: «данных не имеется». Объясняется это полной неслаженностью работы Гипрооргстроя и ВИМС.

Первый не предпринял энергичных мер для получения характеристики камней, а второй—секретничает, прячет хронокарты наблюдений в архивах.

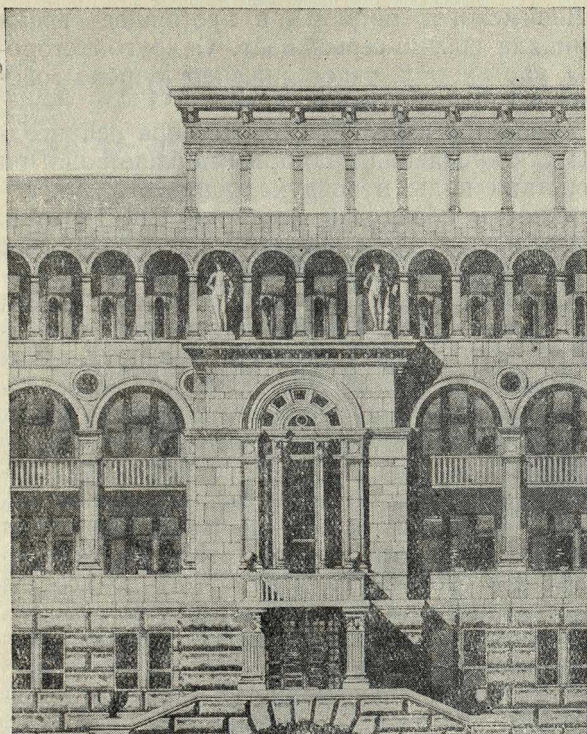
Таким образом, вина, падающая на проектировщика за недостаточно серьезный подход к оценке пригодности выбранного камня для облицовки, механически переносится на руководящие органы, ведающие вопросами исследовательского порядка.

Весьма важным вопросом облицовки является определение толщины камня. В старинных постройках, как например, дворец князя Радзивила, дворец Кочубея и т. п., для облицовки которых был применен местный украинский гранит, толщина облицовочных плит колеблется от 50 до 80 см. На канале Москва—Волга, толщина плит пьедестала монумента Сталина составляет 35—53 см. Толщина плит, употребляемых для цоколей многих последних построек, достигает 25—30 см. Иначе обстоит дело за границей. Средняя толщина плит, принятая в Америке, 5—6 см, а во Франции—6—8 см. Некоторые фирмы начинают применять плиты толщиной в 1—2 см.

Облицовка, не несущая никаких конструктивных нагрузок, не нуждается в толстых плитах. Для уменьшения давления на нижние ее слои в многоэтажных зданиях в Америке делаются разгрузочные железобетонные поэтажные пояса, на которые опирают облицовку, с таким расчетом, что вес ее передается через стену на фундамент.

Применение слишком толстых плит в нашем строительстве объясняется, во первых, неоснащенностью карьеров, не имеющих электрических и пневматических силовых установок, и, во вторых, отсутствием в СССР культурных заводов для распиловки гранита. Только из-за нашей отсталости в этой области мы вынуждены применять в облицовке гранитные и известняковые плиты толщиной от 17 см и выше, вырабатываемые на карьерах вручную.

Если к этому прибавить способ разработки карьеров, дающий более 35 проц. отхода породы, становится вполне понятной высокая стоимость камня в полуфабрикате, колеблющаяся от 130 до 220 руб. за 1 м².



Деталь облицовки санатория в Кисловодске

При установке облицовки из мрамора совершенно недопустимы какие бы то ни было дополнительные процессы по обработке кромок плит, а в действительности у нас приходится очень много работать по притирке и шлифовке кромок. Все это тормозит и удорожает облицовку.

Следующим весьма существенным вопросом облицовочных работ является крепление камня к стене. В заграничной специальной печати имеется несколько диаметрально противоположных мнений. Некоторые доказывают, что облицовка связывается с основной конструкцией главным образом металлическими креплениями, а поэтому нет нужды делать сплошную заливку раствора между стеной и облицовкой — так получился в Америке способ «заливки против шва».

Другие, наоборот, доказывают, что основой крепления является раствор, поэтому необходимо делать заливку по всей площади облицованной поверхности, что применяется в настоящее время в нашей практике. У нас этот вопрос нигде не освещен, кроме небольшой главы в книге «Гранитчик и мраморщик», где взяты за основу оба мнения и приведен далеко не полный ряд решений типовых креплений для связи облицовки со стеной при наличии сплошной заливки раствором.

Учитывая, что цемент и металл, употребляемые для связи облицовки с основной конструкцией, являются дефицитными строительными материалами, необходимо после тщательной проверки решить этот вопрос. Но такую работу не под силу провести отдельным лицам или стройкам, а

ЦНИПС, созданный для разрешения подобных проблем, прошел мимо этого вопроса.

Кроме типа самого крепления и способа заливки раствором существенное значение имеет вопрос о материале крепления для мраморной облицовки.

Установка стальных креплений приводит к проникновению ржавчины на наружную поверхность мрамора, что особенно бросается в глаза на станции метро «Кировская», где большинство плит уже испорчено. Установка медных креплений приводит к появлению на поверхности плит зеленых пятен, что наблюдается на многих постройках Европы и Америки.

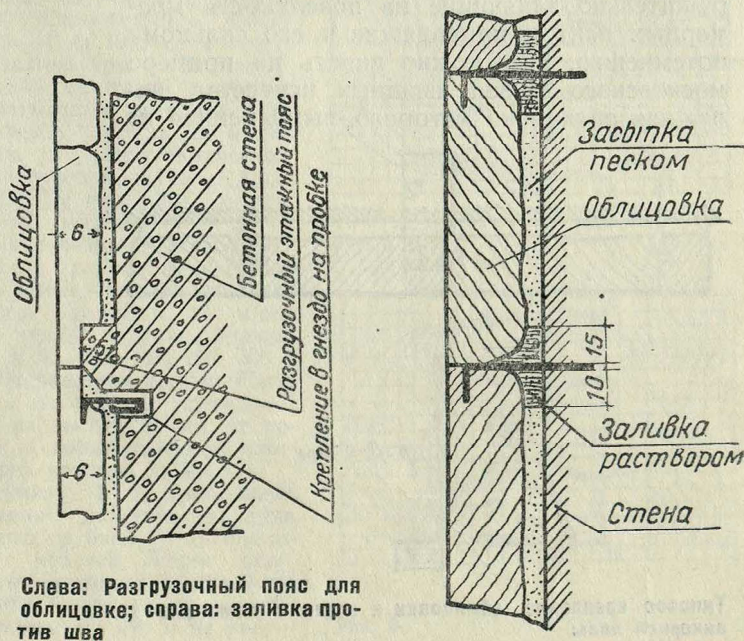
Наилучшим материалом крепления для мрамора нужно считать луженую проволоку.

В конструктивном отношении применяемые у нас крепления отличаются от принятых в иностранной практике. Основная разница заключается в глубине заделки в плиту, принятой у нас на 5 см, а в Америке 2 см, и в принятом у нас завершенном конце заделки, в то время, как за границей делается загиб в гнезде стены. Самая заделка, т. е. крепление наглухо, у нас обычно производится путем забивки в гнездо деревянной пробки, прижимающей крепление к стене, с последующей заливкой этой пробки раствором. Основным качеством применяемого раствора считается возможно большее постоянство его объема, поэтому рекомендуется избегать применения чистого гипса или цемента.

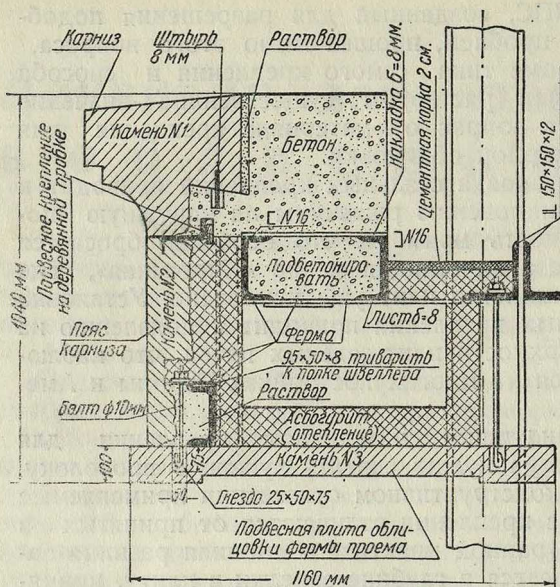
При проектировании и выполнении облицовочных работ надо предусмотреть необходимость сохранения облицовкой своего блеска.

Знаток мраморного дела в Германии Ф. Мюллер в своей статье в январе 1935 года в журнале: „Das Bauwerk“ так объясняет потерю блеска облицовки:

«Мраморные плиты приводятся в соприкосновение с непросохшей кладкой, из которой выделяется влага, отлагающая на поверхности мрамора все азотистые соли и ферменты,



Слева: Разгрузочный пояс для облицовки; справа: заливка против шва



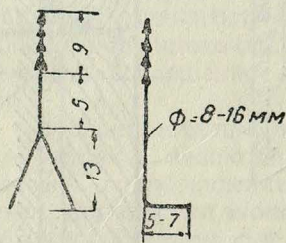
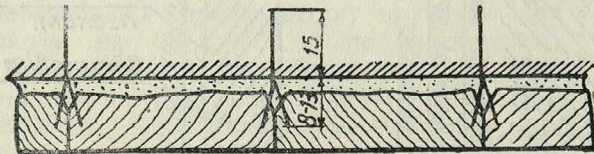
Крепление облицовки к металлической ферме

содержащиеся в кладке. При соприкосновении с воздухом эти выделения превращаются в кислоты и разрушают блеск плит».

Он рекомендует следить за хорошим выполнением кладки и за ее полным просыханием до начала облицовки, или прокладывать между плитами и кладкой изолирующую битуминозную мастику. С этим последним способом никак нельзя согласиться, потому что стена должна дышать.

Вопросы применения раствора и его консистенции также не разработаны в нашей технической литературе, в чем значительная вина лежит опять-таки на ЦНИПС, не занимающемся этой проблемой.

Тов. Ковельман в подготовленной к печати книге «Профилактика облицовок» на основании многочисленных иностранных источников и наблюдений доказывает, что для заливки мрамора очень вредно применять цементный раствор, потому что при твердении цемента происходят химические реакции, разрушительно влияющие на поверхность мраморных плит и приводящие к его сильному потемнению. Это можно видеть на примере московского Музея изящных искусств, наружная облицовка которого, выполненная из



18 Типовое крепление облицовки к стене с помощью анкерной лапы

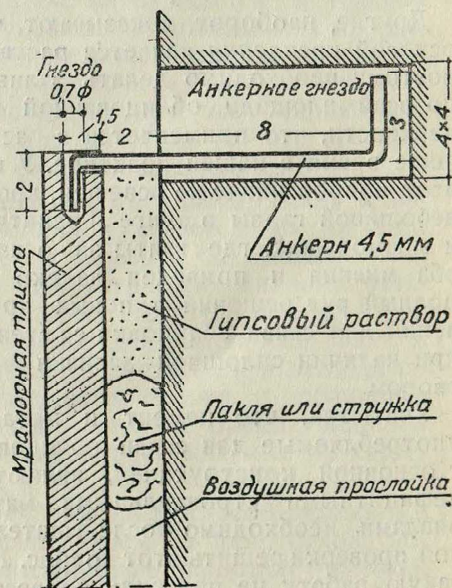
Шишимского мрамора, в настоящее время приняла грязно-серый цвет. С другой стороны, упомянутый ранее инженер Мерсио говорит в своей статье:

«Свойства известкового раствора непригодны для крепления мраморных облицовок. При действии воды и воздуха образуется на поверхности облицовки серноокислый натрий, разъедающее действие которого разрушает блеск и гладкость мрамора, проникая глубоко в поверхность наружной стороны плит. При этом задняя поверхность плиток остается не затронутой и страдает только лицевая поверхность, потому что глауберова соль образуется лишь при действии воздуха».

Американская литература предлагает применять в составе раствора специальную мастику, содержащую вещества, которые химически реагируют с солями и не позволяют им при соприкосновении с воздухом превращаться в кислоты. Но в виду того, что состав этой мастики не приводится, вопрос этот необходимо разработать в наших научных институтах.

В заключение необходимо указать, что технология процесса установки облицовки на место до настоящего времени нигде не разработана, и наши стройки предоставлены в этом отношении самим себе. Вопрос этот нами будет освещен в специальной статье.

Для того, чтобы правильно организовать облицовочные работы, требуется ряд мероприятий. Научным институтам следует заняться разрешением проблем растворов, креплений и т. д. Проектировщики должны изжить небрежность и кустарщину при выполнении проектов на облицовку. Технические инспекторы банков должны при просмотре смет на облицовку (или пересмотре старых, который необходим) исключить сделанные трестами надбавки к стоимости работ, так как надбавки эти делаются для оправдания своего неумения организовать работы и из расчета удержать рабочих-гранитчиков высокими заработками за счет нарушения норм и финансовой дисциплины.



Американская система креплений к стене

Роль разрывов в проветривании внутриквартальной территории

Увлечение периметральной застройкой может привести к ухудшению микроклиматических условий на жилом квартале, что особенно сильно сказывается в южных и восточных районах с сильно выраженным континентальным климатом, а также в средней полосе в летнюю жару. Периметральная застройка ограничивает проветривание внутриквартальной территории и создает пространства с относительным покоем, что благоприятствует скоплению и задержке загрязненного воздуха. С гигиенической точки зрения проветривание территории квартала необходимо для снабжения населения квартала чистым воздухом, уменьшения концентрации вредных примесей воздуха и их удаления ветром за пределы квартала, а также улучшения микроклимата жилого квартала (выравнивание температуры, влажности и т. д.). Плотность заселения жилого

квартала достигает по проектам 300—500 чел. на 1 га при жилой норме в 9 м на человека. Поскольку в многоэтажных домах уменьшается и затрудняется проветривание, совершенно реальным становится вопрос об обеспечении многочисленного населения жилого квартала чистым воздухом, вместо обычного в тесно застроенных городах спертого и загрязненного посторонними вредными примесями воздуха.

Естественные микроклиматические факторы на жилом квартале изменятся к худшему в связи с отсутствием зелени и наличием огромных поверхностей, покрытых асфальтом (пути), камнем (здания), железом (крыши).

По этим причинам при планировке необходимо максимально использовать все мероприятия, могущие улучшить гигиенические условия жизни. Наиболее существенными мерами в этом направлении будут увеличение площади зеленых насаждений на жилом квартале, создание достаточно широких разрывов между зданиями для проветривания и инсоляции и уменьшения асфальтовых поверхностей на солнечной стороне в пределах внутриквартальных пространств.

Условия проветривания территории жилого квартала в крупных городах ухудшаются благодаря высокой этажности, большой протяженности домов, обтекаемых сверху при скученной или неправильной, с точки зрения проветривания, застройке. Задачей планировщика является создание условий для обтекания ветром зданий со всех сторон, а не только сверху.

Помимо изучения движения ветра на жилых кварталах в натуре (см. журн. «Строительство Москвы», № 13—14 за 1936 г.) в Научно-исследовательском институте коммунальной санитарии и гигиены разрабатывается методика изучения движения воздуха на моделях домов в аэродинамической трубе, в частности продувание различной ширины разрывов между торцами двух моделей.

Продувание разрыва между двумя моделями (размер $200 \times 120 \times 50$ мм) было проведено при скорости воздушного потока в 15 м/сек. Разрывы между торцами брались шириной в 50, 100, 150, 200, 300 и 350 мм. Посредством трубки Пито-Прандтля измерялось суммарное давление на высоте 20 мм от поверхности в горизонтальной плоскости через каждые 50 мм.

На рисунках 1—6 изображено распределение давления воздуха, измеренного трубкой Пито-Прандтля вокруг моделей. Линии соединяют зоны одинакового давления. На рисунке 7 то же самое продувание разрывов, что и на рисун-

ках 1—6, изображено другим способом — путем линий различной толщины. Эти два способа изображения дополняют друг друга и облегчают понимание.

Изменения давления, происходящие вокруг модели при обтекании воздухом, заключаются в понижении давления перед моделью на расстоянии 4—5 высот модели, в наличии зон повышенного давления у торцов модели и зоны отрицательного давления (зоны вихрей) за моделью на расстоянии около 5 высот.

При разрыве в 50 мм (рис. 1) воздушный поток устремляется при повышенном давлении через разрыв, но быстро теряется, растворяясь в вихревой зоне на расстоянии около 2 высот модели. При разрыве в 100 и 150 мм (рис. 2 и 3) протекающий через разрыв поток воздуха простирается несколько дальше (около 3 высот), но опять-таки растворяется в вихревой зоне. При ширине разрыва

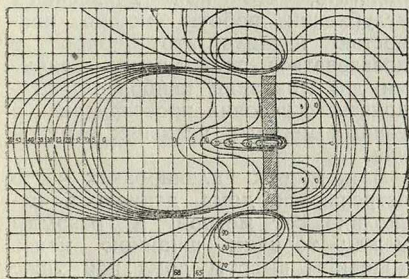


Рис. 1

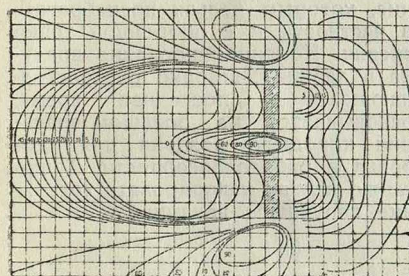


Рис. 2

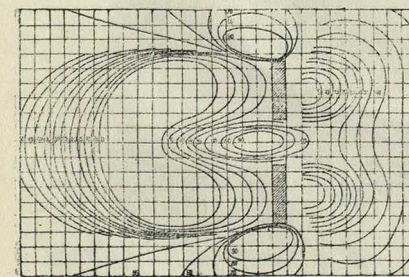


Рис. 3

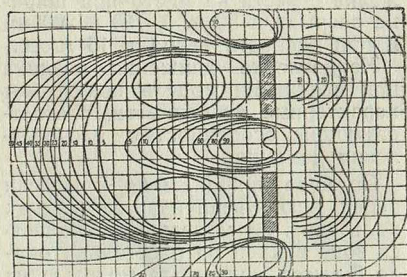


Рис. 4

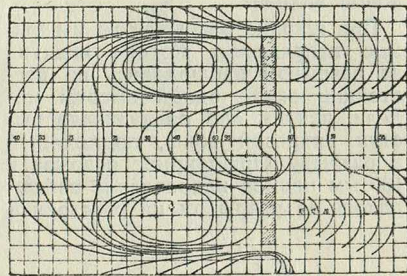


Рис. 5

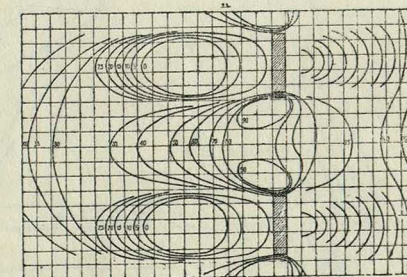


Рис. 6

в 200 мм (рис. 4) нулевая зона суммарного давления исчезает и вместо нее появляется давление в 10 мм. В проекции самого разрыва зона наибольшего давления (в 90 мм) получает небольшое углубление посредине. При ширине разрыва в 300 мм (рис. 5) продувающий разрыв поток воздуха ослабевает только до 20 мм на расстоянии около 5 высот и затем начинает опять усиливаться. Углубление на зоне максимального давления в разрыве увеличивается. При ширине разрыва в 350 мм (рис. 6) суммарное давление потока воздуха, идущего через разрыв, понижается только до 30 мм на расстоянии около 7 высот и затем опять усиливается. Зона максимального давления (90 мм) в разрыве разделяется на две части, т. е. появляются зоны повышенного давления у торцов, какие наблюдаются при продувании одной модели. Этот факт говорит о том, что влияние другой модели, вместе с которой составляется разрыв, понемногу исчезает, и две модели начинают вести себя самостоятельно при постепенном уменьшении взаимного влияния.

Параллельно было проведено изучение направления движения воздуха вокруг моделей посредством одного флажка из целлулоида размером 25×8 мм, передвигаемого на длинной проволоочной держалке с места на место при ширине разрыва в 50, 100, 150 и 200 мм и при скорости ветра в 15 м/сек.

Направление движения воздуха при обтекании модели показывает характерные особенности, соответствующие особенностям распределения давления.

По мере приближения к модели перед нею увеличивается размах колебания. За моделью наблюдается зона вихрей на расстоянии около 5 высот модели, за моделью на расстоянии 2 высот наблюдается обратное направление (присасывание), зона которого охватывается зоной вихрей.

При ширине разрывов 50 мм прямое направление потока воздуха за разрывом наблюдалось на расстоянии около одной высоты модели, причем оно раздвигалось выступ вихревой зоны, подходящей к разрыву. При ширине разрыва в 100 мм прямое направление наблюдалось за разрывом на расстоянии

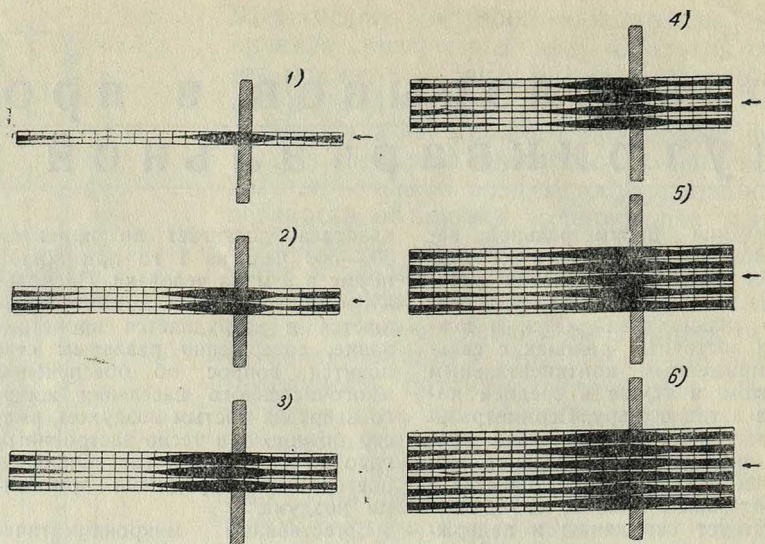


Рис. 7

около полуторы высот модели. При ширине разрыва в 150 мм прямое направление наблюдалось на расстоянии 2 высот модели.

При ширине разрыва в 200 мм флажок показывал прямое сквозное проветривание за разрывом, причем зона вихрей разделилась на две самостоятельные зоны за каждой моделью.

Связывая эти результаты с данными суммарного давления (рис. 1—7), видим, что при разрыве в 200 мм, когда флажок уже показывает полное сквозное проветривание, суммарное давление при этом же разрыве показывает исчезновение нулевой зоны (зоны вихрей). Следовательно, второй способ подтверждает правильность первого.

Движение воздуха вокруг моделей подчиняется определенным, постоянным закономерностям. Пример изучения проветривания разрывов различной ширины между торцами подтверждает наблюдения в натуре, по которым сквозное проветривание наступает при ширине разрыва около 1½ высот домов (см. «Соц. город» № 10, 1936 г.). То же самое получается и на моделях. Поэтому можно считать, что дальнейшее развитие и усложнение опытов позволит полностью изучить условия про-

ветривания на моделях жилых кварталов в периоде проектирования.

Приведенный пример изучения проветриваемости представляет начальную стадию работы над новой для планировки проблемой проветривания. Выявленные уже закономерности дают возможность предполагать, что при дальнейшем углублении работы можно полностью изучить этот вопрос и пользоваться получаемыми данными для создания наиболее благоприятных условий проветривания в данных местных условиях окружения.

В новейших планировках часто встречаются дома длиной в несколько сот метров и разрывы между торцами шириною менее половины высоты дома или даже замена разрывов арками, что значительно ухудшает условия проветривания внутриквартальной территории. Проветривание представляет весьма существенное требование, которым нельзя пренебрегать в частности и с оборонной точки зрения. Кондиционирование воздуха в зданиях, широко распространяющееся в последнее время, основывается на большом значении хорошего воздуха для здоровья и работоспособности. Точно также нельзя игнорировать состояние наружного воздуха.

ОТ РЕДАКЦИИ

Успешное завершение строительства канала Москва—Волга является показателем большого роста советской строительной техники. На канале накоплен богатый строительный опыт.

Учитывая необходимость широкого распространения этого опыта и перенесения его на московские стройки, редакция журнала «Строительство Москвы» начинает печатание ряда статей, освещающих опыт Москва—Волгостроя.

Инж. В. В. БРОНГУЛЕЕВ

Малая механизация на строительстве канала

На строительстве канала Москва—Волга особенно широкое применение нашла малая механизация. Приведем наиболее интересные конструкции.

Бойка свай

Механизация забивки свай больших размеров, до 3,5 м длины, при диаметре 18 см, забиваемых сотнями тысяч штук, была осуществлена копром особой конструкции, с использованием цепи Галля (рис. 1 и 2).

Сущность устройства цепного копра заключается в следующем:

Чугунная баба, весом в 165 кг движется в деревянных направляющих стрелках, окованных угловым железом. Подъем бабы осуществляется бесконечной цепью Галля, для чего в верхней части бабы прикреплена скоба (на шарнирах), а на цепи Галля имеются два крючка. Крючки прикрепляются к цепи Галля так, чтобы они не мешали звеньям цепи при проходе их через звездочки, устанавливаемые в верхней и нижней частях направляющих стрел.

этого у одного из звеньев цепи вынимается валик и вместо него пропускается болт, на который и подвешиваются крючки. Перед верхней звездочкой устанавливается отбойный валик, который отгибает цепь Галля и при проходе через него крючка скоба бабы соскакивает с последнего.

Для того, чтобы скоба зацеплялась за крючки, она оттягивается двумя цилиндрическими пружинами. Так как при подъеме бабы точка прицепа расположена эксцентрично, то во избежание заедания и уменьшения трения, с двух боков бабы прикреплены на пальцах 4 ролика, которые движутся в пазах направляющих стрел. Привод цепи Галля осуществляется через верхнюю звездочку. Контрпривод расположен на подкосах направляющих стрел, и, в свою очередь ременной передачей соединяется с электромотором. Рама копра представляет собой жесткую конструкцию, связанную из деревянных брусков и установленную на три колеса так, что обслуживающий персонал может передвигать его вручную. При выставке свай баба копра поднимается при помощи шкворня, пропущенного в отверстия направляющих стрел.

Копер этой конструкции был использован при забивке свай по подошве откосов, в связи с чем рама копра может быть сделана в соответствии с заложением откоса. Сравнительная производитель-

ность такова: бригада из 4 человек вручную забивала 18—20 свай в смену, а цепной электрокопер, обслуживаемый тремя людьми, забивал до 100 штук.

Комбинированный копер.

Комбинированный копер для забивки малых свай с одновременным сверлением мерзлой корки грунта принципиально отличается от известного фрикционного копра тем, что перед забивкой свай при помощи специального сверла делается лунка, равная диаметру свай. Лунка служит для установки и направления свай вначале забивки и облегчает работу в зимних условиях. Копер представляет собой два отдельных агрегата, смонтированных на одной общей тележке, собственно копра и сверла.

Сверло изготовлено из газовой трубы 14 мм с загнутым в виде совка концом и прорезанным окном, край которого согнут, отчего лунка получается больше наружного диаметра трубы, облегчая тем самым подъем сверла и удаление грунта. В верхней части имеется два ножа. Они рассверливают лун-

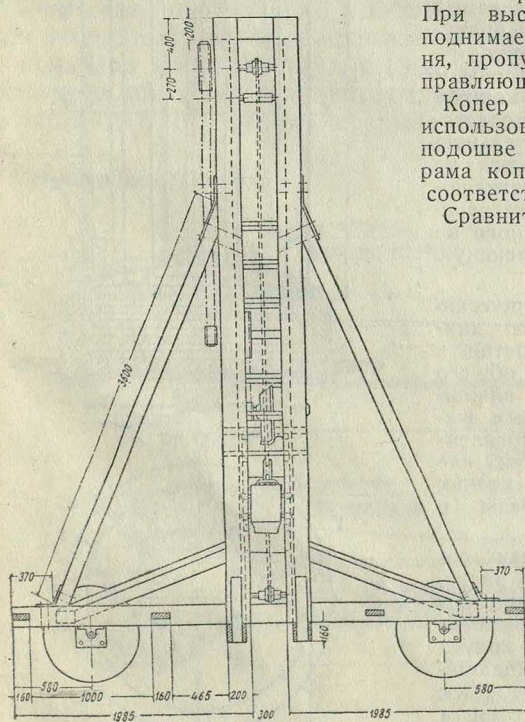


Рис. 1

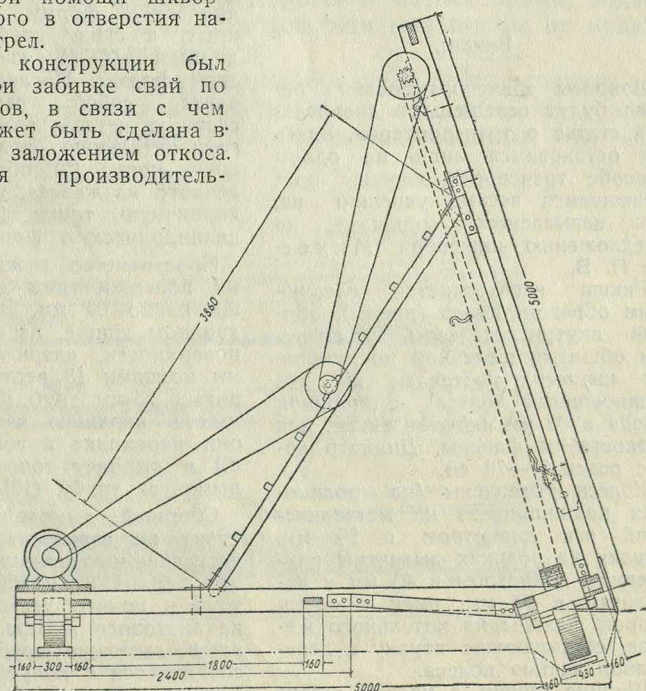


Рис. 2

ку для прохода крепления вилки со сверлом. Вилка сверла имеет конический хвост, который, с помощью клинка, натягивается в патрон шпинделя. Патрон на резьбе навинчивается на шпиндель. На патрон через шариковый упорный подшипник и специальную втулку опирается падающая гильза, с привинченной к ней рейкой. С другой стороны, падающая гильза упирается в штормное кольцо, укрепленное на шпинделе. С рейкой падающей гильзы зацепляется цилиндрическая шестерня, на валу которой закреплена крестообразная рукоятка. Вращая рукоятку, можно опускать и поднимать шпиндель. Для закрепления шпинделя в верхнем его положении сделана специальная зацепка, входящая во впадины рейки.

Верхний конец шпинделя имеет прорезанный во всю длину шпоночный паз, в котором скользит шпонка, заложенная во втулку, сидящую на шпинделе. Втулка вращается в двух подшипниках и на нее, на клиновой шпонке, насажена червячная шестерня, зацепляющаяся червяком, соединенным муфтой с электромотором. Мотор укреплен на кронштейнах из углового железа, приваренных к раме. Червяк и червячная шестерня, так же как и у копра, заключены в кожух, наполненный маслом. Включение и выключение сверла производится рубильником, укрепленным на раме. В нижней части падающая гильза и шпиндель направляются специальной втулкой с прорезью для шпонки. Ход шпинделя — 750 мм. Тележка копра имеет 4 колеса и передвигается вручную обслуживающим персоналом по рельсам. Рама тележки выполнена из углового железа и имеет деревянный настил.

Для забивки свай в зимнее время, при значительно промерзшем (до 70 см) грунте, эта конструкция оказалась вполне целесообразной.

Рикши.

Вопросы транспортирования бетона будут освещены в специальной статье о транспортерах. Здесь мы остановимся лишь на одном способе транспортирования, применявшемся весьма успешно на, так называемых, «рикшах», по предложению инженера Михеева П. В.

Рикша изготавливается следующим образом. Кузов (рис. 3), обитый внутри железом, а снаружи оббитый шелевкой по дубовому каркасу, поставлен на два ошинованных колеса, с шириной обода в 60 мм, изготовленных для легкости из фанеры. Диаметр колес равен 77—78 см.

Колеса укреплены (на роликовых подшипниках) на металлической оси диаметром в 25 мм. Втулки на роликах выточены внутренним диаметром в 40 мм и наружным в 60 мм, имея с обеих сторон флянцы из котельного железа, связывающие втулку с деревянной частью колеса.

Ширина рикши с учетом ширины колес равна 846 мм. Емкость— 125—150 литров.

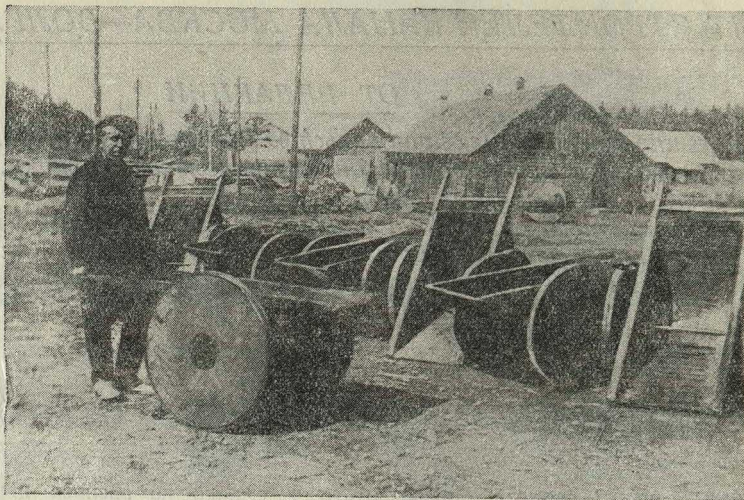


Рис. 3. Рикши для транспортирования бетона

Использование этих рикш повысило производительность, по сравнению с тачечной подвозкой, с 0,29 м³ до 0,54 м³ в час, при расстоянии подвозки бетона в 250 м. В дальнейшем рикши изготавливались из металла, на 3 колесах. Этот прибор перемещения бетонной массы следует считать весьма удачным при производстве бетонных работ.

Обогрев гравия.

Бетонные работы в зимнее время затруднялись необходимостью подогрева инертных материалов.

Для решения этой задачи была сконструирована печь для обогрева гравия (рис. 4), работающая как контактно — при посредстве котельных труб и днища, так и воздухом, подаваемым с помощью вентилятора.

Кожух печи (2), изготовляемый из парового железа, имеет цилиндрическую форму и сверху открыт, а снизу снабжен двойным днищем (4—4) сводчато-конической формы. Последнее представляет собой самостоятельную сварную деталь, опирающуюся на горизонтальную полку, стягивающего конуса (2) обруча, изготовленного из железа, уложенного на кирпичную топку (1), имеющую цилиндрическую форму.

Пространство между коническими поверхностями двойного днища равно 60 мм. В отверстия в двойном днище, пересекая обе его поверхности, привариваются нижними концами 13 вертикальных жаровых 75-мм труб (3), направленных в верхнюю часть печи, где они переходят в сборный колпак (5) и выводят топочные газы в дымовую трубу (10).

Сборный дымовой колпак состоит из горизонтального диска, пересекаемого приваренными к нему верхними концами жаровых труб и полого усеченного конуса из листового железа, переходящего в дымовую трубу (10). Диск соединяется с конусом болтами, а положение его фиксируется внутри кожуха (2) с помощью трех распорок (9).

В полость, образуемую двойным днищем (4—4), нагнетается воздух с помощью непоказанного на чертеже вентилятора и патрубков (8). Здесь он нагревается, охлаждая при поступлении поверхность днища и ограничивая тем самым возможность его быстрого нагревания, и затем выводится в толщу гравия через трубки. При выходе из трубок, горячий воздух загнутыми концами последних направляется вниз.

В нижней своей части кожух снабжен несколькими (6 шт.) закрываемыми вертикальными задвижками, окнами (6) для выгрузки нагретого гравия из печи.

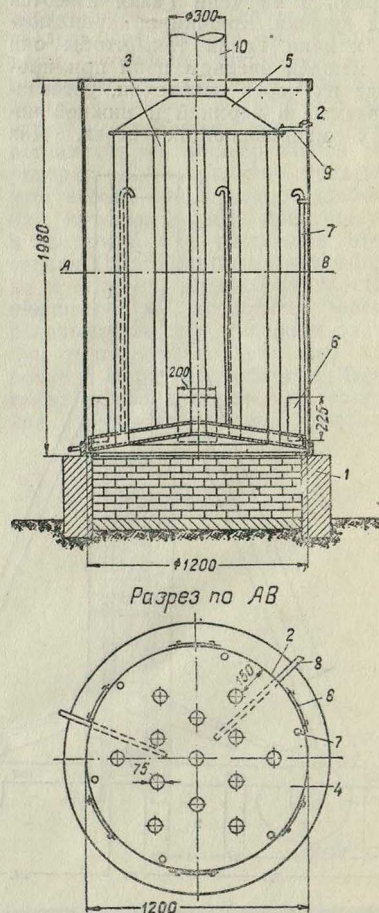


Рис. 4

Холодный гравий загружается в печь через верхнюю открытую часть ее кожуха.

Для удобства работы рекомендуется: во-первых, подводящие воздух патрубки (8) делать достаточной длины, располагая их радиально и заканчивая вблизи центральной осевой жаровой трубы; во-вторых, во избежание потерь тепла при перегрузке, установку печи делать так, чтобы при открывании задвижек гравий мог высыпаться из окон непосредственно в подставленную к окну тачку; и, наконец, в-третьих, устраивать установку в пределах косогора для облегчения и удешевления работы по подвозке холодного гравия и отвозке нагретого.

Сварка крупной арматуры.

Сварка арматуры крупных диаметров при помощи двоянных ап-

паратов малой мощности производилось следующим образом.

Для сварки арматуры диаметром 38—40 мм требуется аппарат типа АСН-100. Трудность приобретения подобных аппаратов и высокая их стоимость побудили производить сварку при помощи двоянных аппаратов типа АСН-25.

Все затраты на такую переделку выражаются в стоимости двух медных шин для перемычек между вторичными обмотками трансформаторов.

Параллельно включение двух аппаратов на одни зажимные губы производится по схеме, показанной на рис. 5.

Таким образом, два аппарата типа АСН-25, стоимостью в 4 000 руб. каждый, могут заменить аппарат типа АСН-100, стоящий 40 000 рублей.

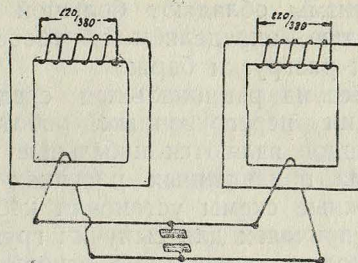


Рис. 5

**

Следует сказать, что в рационализации и изобретательстве на строительстве канала участвовали не только сотрудники нашего коллектива, но и посторонние изобретатели, которые вносили и осуществляли у нас свои предложения. Это облегчило разрешение ряда трудных производственных задач.

Инж. И. Я. КОГАН

О механизации перегрузочных работ в Московском порту

Строительство канала Москва—Волга завершается сооружением ряда гаваней на канале и реке Москве. Колоссальные грузообороты этих гаваней требуют полной механизации перегрузочных работ. Современная техника знает множество самых разнообразных грузоподъемных машин, с помощью которых может быть наиболее целесообразно решена проблема механизации перегрузочных работ.

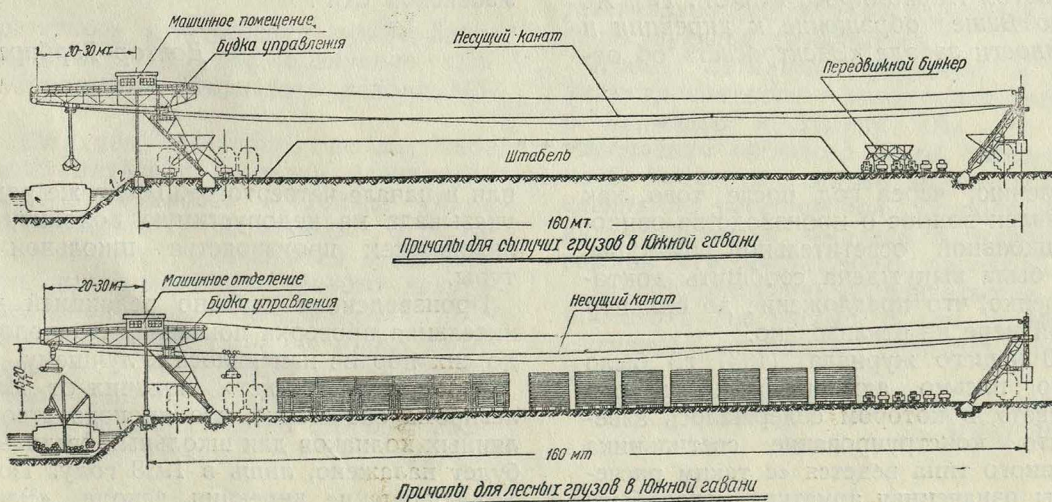
Учитывая, что период навигации ограничен 180 днями, весьма рационально создание у причалов мощных складов (это касается в основном массовых грузов: леса, угля, стройматериалов). Во время перерыва навигации

снабжение предприятий Москвы будет производиться со складов. Это позволит и в зимнее время не загружать железнодорожный транспорт и таким образом получить большую экономию на стоимости перевозок.

При отсутствии мощных складов в зимнее время работа пристани прекращается. Механизмы, обслуживающие причалы, будут простаивать половину года, с другой стороны, необходимо будет иметь вторую систему механизации для приема грузов, идущих зимой по железной дороге. В летнее время, когда груз пойдет водой, эти механизмы не будут использоваться.

Склады целесообразнее всего создать у причалов, так как здесь уже имеются краны и другие грузоподъемные машины; эти ме-

* В порядке обсуждения.



ханизмы обладают большой производительностью, определяемой требованиями быстрой разгрузки барж.

Весьма рациональным средством механизации перегрузочных работ при наличии складов являются кабельные краны.

На приведенных рисунках показаны возможные схемы установки кабельных кранов на причалах для сыпучих грузов и леса. Необходимо указать на основные особенности кабельных кранов.

При сравнении приведенных схем с проектом причалов южной гавани (см. «Строительство Москвы» № 5, 1937 г.) видно, что один кабельный кран выполняет все виды перегрузочных работ. Замена целой системы агрегатов одним приводит к значительному снижению количества обслуживающего персонала и уменьшению эксплуатационных расходов. Необходимо отметить также, что применение передвижных погрузчиков для загрузки автомашин и железнодорожных вагонов приводит к большим простоям. Более целесообразна загрузка из бункеров.

При применении кабельных кранов значительно лучше используется территория гавани.

Все перегрузочные операции производятся вблизи башен крана, а центральная часть заполняется хранимым материалом. Для создания необходимой емкости склада можно значительно увеличивать пролет крана, доводя его до 400—500 м. Как еще одно преимущество кабельного крана следует отметить возможность удлинения надводной консоли до 20—30 м, что позволяет значительно удешевить береговые укрепления.

По своей производительности кабельные краны могут вполне справиться с грузооборотом гавани Московского порта.

В настоящее время в Союзе строится ряд крупнейших кабельных кранов для лесных складов в бумажной промышленности, для угольных складов электростанций. Изготовление кранов для Московского порта не встретит никаких затруднений.

Исходя из этих соображений, мы считаем, что применение кабельных кранов должно дать большой экономический эффект хозяйству Москвы. Организациям, строящим гавани Московского порта, следует заняться этим вопросом.

ПИСЬМА ЧИТАТЕЛЕЙ

Еще раз о школьной осветительной арматуре

Уважаемый тов. редактор!

Занимаясь гигиенической оценкой искусственного освещения в школах Ташкента, я встал перед необходимостью рекомендации образцов рациональной арматуры для школ.

В номере 23—24 Вашего журнала за 1936 г., в качестве иллюстрации к статье инж. Протополова, напечатан фотоснимок нового образца арматуры, утвержденного Научно-техническим советом Наркомпроса РСФСР. Там же напечатано Ваше обращение к дирекции и общественности завода «Электросвет» об ор-

ганизации в кратчайший срок производства этой арматуры.

Нас, работников периферии, интересует, реализовано ли это предложение?

Просим ответить, можем ли мы настаивать на внедрении арматуры этого образца, будет ли это реально? Нас интересует, насколько развернуто производство этой арматуры, есть ли возможность обеспечить ею школы Узбекской ССР?

Доктор Гарбаренко.

* * *

К сожалению, через год после того, как был поставлен вопрос о производстве рациональной школьной осветительной арматуры, редакция была вынуждена сообщить доктору Гарбаренко, что предложение до сих пор ни в какой мере не реализовано.

В № 10 нашего журнала (1937 г.) было напечатано письмо администрации завода «Электросвет», в котором содержалось заявление, что конструирование светильника предложенного типа ведется «с таким расчетом, чтобы означенная арматура могла быть внедрена в производство и выпущена серийно в конце третьего квартала текущего года

или в начале четвертого». Тогда же редакция указывала на недопустимую волокиту с налаживанием производства школьной арматуры.

Произведенная недавно редакцией дополнительная проверка показала, что положение до сих пор не изменилось к лучшему.

Завод «Электросвет» получил от Наркомлегпрома сообщение, что производство стеклянных колпаков для школьных светильников будет налажено, лишь в 1938 году. Получив это сообщение дирекция завода «Электросвет» успокоилась, так как имеет официальное оправдание старым своим отговоркам:

«Пусть дадут стекло, а за нами дело не станет».

Главэнергопром НКТП, которому подчинен завод «Электросвет», также ничего не предпринимает для ускорения начала производства школьной арматуры. Больше того, по утверждению главного инженера по светотехнической группе тов. Заке, вообще не стоит рассчитывать на массовое производство школьной арматуры на заводе «Электросвет», так как, в связи с растущими требованиями промышленности, завод сокращает производство бытовой арматуры. По мнению тов. Заке, производством школьной арматуры должны заняться другие заводы и мастерские, принадлежащие, кстати сказать, если взять только Москву, двенадцати различным организациям.

Отдел сбыта Главэнергопрома вопросом производства школьной арматуры не заинтересовался совершенно. Являясь организацией, сбывающей остродефицитную продукцию, он мало интересуется запросами потребителя, в частности нуждами школ.

Получается «заколдованный» круг. Единственный завод, который, хотя и возмутительно медленно, все же готовился к производству школьной арматуры, оказывается или не будет ее производить, или будет выпускать в мизерном количестве. Ни одна из организаций не принимает мер к налаживанию производства этой арматуры. Между тем, для того, чтобы производство было налажено, надо, чтобы договорились между собой, с одной стороны, управления стекольной промышленности НКЛП и НКМП и, с другой, Всекопромсовет или другие организации, имеющие заводы и мастерские, изготавливающие металлические детали арматуры. Надо, чтобы соответствующими планирующими организациями были выделены необходимые фонды материалов.

Если Наркомпрос РСФСР, который пока ограничился лишь выбором образца арматуры, и президиум Моссовета не вмешаются в это дело, производство рациональной школьной арматуры не будет начато и в 1938 году.

О к н и г е п р о ф. Е в т и х и е в а

Письмо в редакцию

В книге проф. Евтихьева «Технико-экономические расчеты при планировке городов» (изд. ОНТИ 1936 г.) в главе 2-й «Застройка города и жилой квартал» (стр. 29), как пример непродуманного и абстрактного планировочного решения приводится проект планировки и реконструкции магистралей Б. Якиманки и проектируемого кольца «А» в Замоскворечье.

Автор утверждает, что расширение Б. Якиманки проводится «не по стороне, застроенной малоценными зданиями, а по стороне с крупными объектами опорной застройки». Дальше, по словам автора, «направление кольца «А» взято неудачно, ибо пересекает текстильную фабрику, которая в аспекте ближайших этапов сохраняется без изменения».

«Авторитетное» утверждение проф. Евтихьева выдвигает серьезное обвинение против планировщиков Ленинского района Москвы.

Проф. Евтихий, очевидно, не дал себе труда ознакомиться с проектом планировки магистралей Б. Якиманки и кольца «А» в целом, ограничившись небольшими отрезками этих магистралей, имевшимися в его распоряжении при проработке жилого квартала, проведенной в бригаде Академии Коммунального хозяйства. Если бы проф. Евтихий подошел к интересовавшему его вопросу добросовестно, он убедился бы, что Б. Якиманка расширяется по стороне, за-

строенной в основном малоценными и малоэтажными зданиями. Опорных зданий на расширяемой стороне четыре. Два 4-этажных (могут быть передвинуты), одно 5-этажное (частично зарезается) и одно 6-этажное.

Противоположная сторона, сохраняемая как опорная, имеет 11 опорных зданий, из них шесть 4-этажных и пять 6-этажных. Таковы факты.

Трасса кольца «А» запроектирована нами в увязке с площадью Дворца Советов и проектируемым Саймоновским мостом. Один из корпусов текстильной фабрики зарезается не только кольцом «А», но и набережной, расширяемой до 50-ти метров. В настоящее время ширина набережной 11 метров, здание текстильной фабрики расположено по линии существующей набережной.

Проф. Евтихий прилагает в качестве иллюстрации проект планировки квартала по Б. Якиманке и кольцу «А», на котором умышленно оставлена белой опорная сторона Б. Якиманки и жирно выделены сносимые здания по расширяемой стороне. На этой иллюстрации не показана планировка набережной и второстепенных проездов.

Прошу редакцию «Строительства Москвы» поместить мое письмо с тем, чтобы проф. Евтихий ответил по существу указанных фактов.

Районный архитектор Ленинского района
А. МАКЕДОНСКИЙ



Мясницкие ворота в XVII веке. С акварели академика А. М. Васнецова

П. В. СЫТИН

У л и ц а К и р о в а

В связи с намеченной по генплану реконструкцией ул. Кирова и прилегающего к ней района, небезинтересно вкратце изложить историю застройки и заселения ул. Кирова.

Ул. Кирова (б. Мясницкая) никогда не была дорогой из Москвы в другие города, как большинство московских радиальных улиц (ул. Горького, ул. Герцена, ул. Дзержинского, Покровка и др.). Она всегда являлась дорогой местного значения: до середины XVII века — в пределах Садового кольца, в конце XVII и в начале XVIII вв. — в Преображенское село и в Немецкую слободу, в XVII в. к Краснопрудному дворцу и расположенному около него с конца XVII века новому артиллерийскому полевому двору; с конца XVIII века — к вокзалам.

На планах-чертежах начала XVII в. нет даже ворот в земляном городе (по Садовому кольцу), которые вели бы с Мясницкой улицы за город. Ближайшими воротами были Покровские и Сретенские. Только на плане Олеария 1634 г. против Мясницкой ул. и Орликова пер. сделан разрыв в стене (валу) Земляного города, а на плане Мейерберга 1661 г. он уже оформлен в ворота.

Самое направление Мясницкой ул. в XVII в. было несколько иным, чем теперь: она шла не к Никольским, а к Ильинским воро-

там Китай-города — по нынешнему Б. Комсомольскому (б. Б. Златоустовский) и Лучникову (б. Гергиевскому) переулкам. На планах-чертежах XVII в. начало Мясницкой ул., от пл. Дзержинского до ул. Мархлевского, показано узеньким переулочком, что вполне соответствует отсутствию в то время большого движения.

На отсутствие органической связи между отдельными частями Мясницкой ул. в XVII в. указывают и отдельные названия этих частей: «Евпловка» по церкви Евпла, стоявшей здесь до 1926 г.; «Фроловка» по церкви Флора и Лавра, разобранной в 1936 г.; «Мясницкая» — за воротами Белого города (кольца «А») — по слободе мясников.

Процесс застройки Мясницкой, начавшийся в конце XV века, в общем закончился на всем ее протяжении уже в XVI веке. Внешне это выразилось в постройке в конце XVI в. каменной крепостной стены (Белого города) по нынешнему кольцу «А» (1586—93) и деревянной крепостной стены с земляным валом и рвом (1591—93) по кольцу «Б». Ограждались крепостными стенами, конечно, не пустые, а густо застроенные пространства, которые надо было защищать от нападения врагов.

Начало застройки Мясницкой ул. от пл. Дзержинского можно отне-

сти к концу XV в., когда здесь были поселены новгородцы, и в 1478 г. построена деревянная Гребневская церковь.

Вероятно в XVI в. была застроена и вторая часть Мясницкой между кольцом «А» и кольцом «Б», так как основание церкви Николая в Мясниках (где ныне Центросоюз, д. № 35) относится к началу XVI в., и на планах начала XVII в. (Годуновском, Сигизмундовском и др.) эта местность показана уже застроенной. Но названия урочищ, окружавших эту часть Мясницкой ул. в XVII веке, показывают, что застройка в это время была слабой. На самой Мясницкой стояла слобода мясников, с лавками и бойнями при них, выбрасывавшая отходы убоя в соседние пруды, образуемые рекой Рачкой (отчего они и назывались в XVII в. «Погаными», и только после того, как А. Д. Меньшиков, дом которого стоял на месте нынешнего почтамта, в 1701 г. очистил их, стали называться «Чистыми прудами»). Возле этих Поганных прудов в XVII в. стояли лесные ряды. В Б. Харитоньевском пер., а от него к Мясницкой и к Покровке было множество огородов, и слобода носила здесь название «Огородники». Дальше, в Хоромном тупике у р. Черногязки стояла Черногязская слобода. По другую сторону Мясницкой, к Сретенке, где протекал ручей Ольховец, находилось уро-

чище «Дерзь», что говорит (если понимать под ним извращенное «Дерзь») о существовании здесь когда-то густого леса; нынешний Уланский пер. назывался Дербеневским.

На этой же части улицы и около нее жили, кроме торговцев-мясников, большей частью огородники и другие представители сельскохозяйственных промыслов.

Мясницкая же XVII в. до нынешних Кировских ворот была занята большей частью «знатью»: например, на месте почтамта (д. № 26) стояли «хоромы» боярина Волкова, позднее Дмитриева-Мамонтова, а с 1699 г. князя А. Д. Миньшикова; д. № 20 принадлежал князьям Масальским: дома № 13 и № 15 — боярину И. А. Салтыкову; д. № 6 — дьяку Гавриле Леонтьеву и т. д.

Внешний вид и благоустройство Мясницкой ул. XVII в. у почтамта («Фроловки») довольно верно передает акварель акад. А. М. Васнецова «Мясницкие ворота». На месте современного почтамта стоит «одворица» боярина Волкова, огражденная деревянным забором с крепкими воротами; в глубине двора — каменные 2-этажные палаты. Напротив, через улицу, каменная церковь Флора и Лавра, а перед ней — деревянные церковь, лавки и другие строения. Вдали — каменная стена Белого города с башней-воротами. Проезжая часть дороги покрыта поперек бревнами — мостовой. По этой мостовой и вне ее по первоупутку едут на санях и в повозках за город, а в город везают запряженная шестеркой лошадей цугом карета боярина, поставленная на сани. Ей предшествует верховой с «тулумбасом» (барабаном), извещающий посредством его о проезде важного лица и требующий освобождения для него дороги: необходимое мероприятие в узких и тесных улицах тогдашней Москвы с неширокой мостовой, вне которой грузная колымага боярина в дождь совершенно не могла проехать.

Конец XVII и начало XVIII вв. ознаменованы деятельностью Петра I, отразившейся и на Мясницкой улице. В связи с ростом Немецкой слободы (где ныне Бауманская ул.) началось большое и постоянное движение между ней и центром города, сопровождавшееся застройкой пустынных пространств между ними. На нынешней Ново-Басманной ул. возникла в конце XVII века и значительно расширилась в начале XVIII века Капитанская слобода. Старый путь в Немецкую слободу по Покровке был недостаточен и возник новый — по Мясницкой и Ново-Басманной улицам. Очевидно, этот путь был излюблен Петром I, потому что на нем поставили свои дворы его первые сановники.

При преемниках Петра I роль Мясницкой еще больше усилилась, и только во второй половине XVIII в. приоритет в этом отношении перешел к Тверской (ныне ул. Горького).

За Земляным валом, на площади между Мясницкой улицей и Бояр-

ским переулком, в половине XVIII в. (1753 г.) был построен запасной царский дворец (теперешний дом НКПС); посреди площади еще в 1742 г. были поставлены деревянные (Красные) Триумфальные ворота, скоро сгоревшие и в 1752 г. замененные каменными, снесенными после Октябрьской революции.

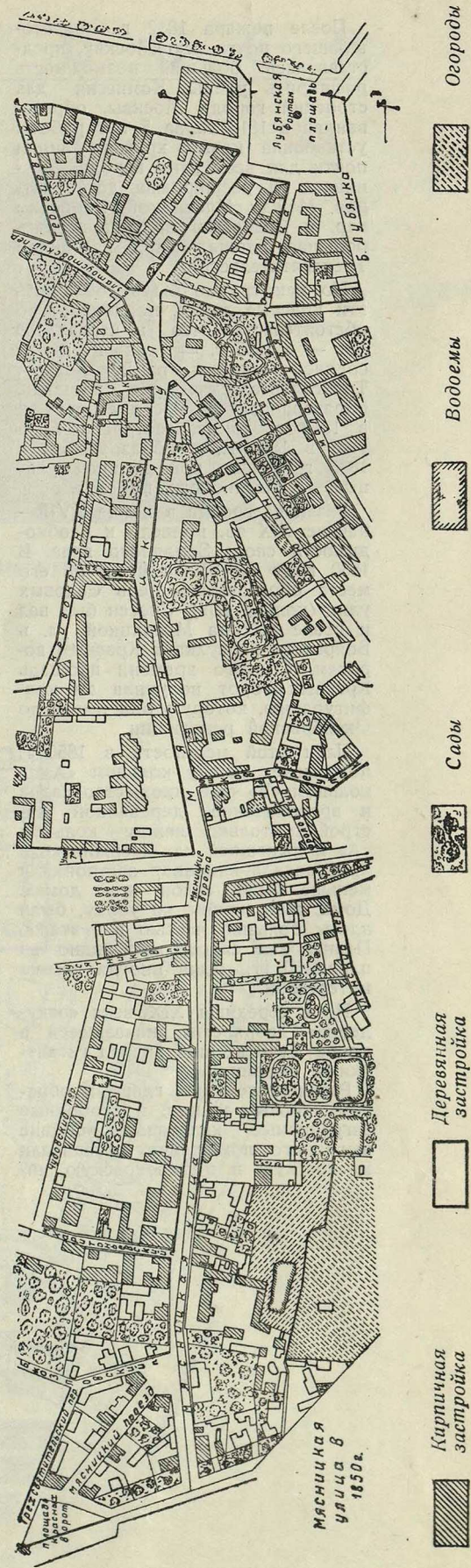
В середине XVIII в. Мясницкая и в этой своей половине заселилась знатью, поставившей здесь свои обширные дворы. Это была эпоха высшего расцвета феодальной аристократии, и хотя царский «двор» был еще Петром I перенесен в Санкт-Петербург, однако, крупные не служащие или отслужившие феодалы, особенно консерваторы-оппозиционеры, охотно селились в Москве, перенося в нее усадебные порядки своих провинциальных вотчин: обширные дворы, многочисленность дворовых — крепостных слуг, натуральное хозяйство (из деревень доставлялись пищевые продукты, фураж, топливо и пр.). Дома их, «палаты», стояли обычно в глубине дворов, были одно-двухэтажными. Их окружали службы, а за ними тянулись сады. На улицу же выходили, большей частью, лишь заборы с воротами, иногда задние стены конышен.

В конце XVIII в. общегородское значение Мясницкой ул. сильно поднялось вследствие появления на ней Московского почтамта и Ассигнационного банка.

В это время здесь выдающимися зодчими XVIII века по заказу знати было построено несколько замечательных зданий. Например, д. 21, построенный в конце XVIII века арх. В. И. Баженовым, хотя и был позднейшими переделками несколько искажен, все же до настоящего времени представляет собой выдающийся памятник архитектуры. Дом № 42 (ныне Дом врача, б. Мясницкая больница) построен в то же время архитектором М. Ф. Казаковым. Предполагают, что в постройке участвовал арх. Кампореги. Все же основная застройка улицы продолжала оставаться деревянной; каменные здания среди нее были островками.

Москва в это время уже настолько разрослась, что стены Белого города, имевшие небольшое число узких ворот по основным магистралям, стали стеснять ее рост. Их снос продолжался около 30 лет (с 60-х годов XVIII в. до 1792 г., а у Мясницких ворот до 1774 г.). На месте стен Белого города были в конце XVIII в. устроены бульвары, в том числе — Средненский и Чистопрудный у б. Мясницких ворот.

В XVIII в. Мясницкая, как и другие большие улицы Москвы, имела в ширину в среднем около 15 метров и была вымощена булыжным камнем, заменившим деревянную мостовую XVII в. Но в некоторых местах она расширялась (например у Б. Комсомольского пер. и против Козловского п.) до размера небольших площадей, но в других была так узка, что затруднялось даже слабое движение того времени. Хотя еще с XVI в. правительство указывало



План Мясницкой ул. в 1850 году

на необходимость расширения улиц Москвы в целях предупреждения пожаров, стихийно перебарсывавшихся из квартала в квартал, это требование не выполнялось.

После пожара 1812 г., опустошившего почти всю Москву, представлялась большая возможность расширить улицы. Комиссия для строений города Москвы, образованная в 1813 г., за 5 лет работы установила новые красные линии почти для всех улиц города. Мясницкая ул. расширялась до 20 метров. Между Мясницкой, Боярским пер. и Садовыми проектировалась большая площадь под названием Трехсвятительской.

Но как трудно было соблюдать эти красные линии, показывает то обстоятельство, что и через 100 лет — в 1915 г. — улица не имела средней ширины в 20 метров; Трехсвятительская же площадь, образованная на месте сгоревших в 1812 г. домов, застроена была уже в 1819 г., с образованием в 1835 г. «вновь проложенной улицы» — Мясницкого проезда.

Развитие города в конце XVIII — начале XIX вв. привело к необходимости сноса Земляного вала. В 1830 году он был снесен, на его месте образовалась цепь Садовых улиц (кольцо «Б»). Снесен был вал и возле выхода Мясницкой ул. и Боярского переулка к Красным воротам. С этого времени площадь Красных ворот получила ту конфигурацию, которую она имела до Октябрьской революции.

План этой местности в 1850 г. показывает между кольцом «А» и кольцом «Б» еще множество садов и преобладание деревянной застройки; только между кольцом «А» и нынешней пл. Дзержинского преобладала каменная застройка и меньше было садов при домах. Дома, выходящие на улицу, были здесь большей частью в 2 этажа. Планировка садов, как видно из плана 50 гг., была иногда весьма интересной.

Но с середины XIX века «оскудение» дворянства, начавшееся в конце XVIII в., шло вперед гигантскими шагами.

Развитие техники, главным образом паровых машин, и свободные заграничные капиталы, ищущие выгодного помещения, развивали московскую и подмосковскую ин-



Вид Мясницкой ул. в середине XIX века у почтамта

дустрию, в которую стали скоро вкладываться и русские, главным образом, купеческие капиталы. Строились фабрики, заводы, железные дороги и пр. Крупная буржуазия становилась главенствующим классом общества.

Со второй половины XIX века Мясницкая улица служит главной артерией, связывающей центр города с 3-мя вокзалами на б. Каланчевской (Комсомольской) площади (Октябрьский вокзал строился в 1851 г., Северный — в 1860 г., Казанский в конце 60-х годов XIX в.).

Вероятно в связи с этим и с общим промышленным ростом Москвы, на Мясницкой сосредоточивается с этого времени крупная оптовая и розничная торговля машинами, их частями и металлическими изделиями, большое количество контор и магазинов, а дома переходят в руки буржуазии — купцов и фабрикантов.

Являясь влиятельными гласными городской думы, эти домовладельцы, естественно, использовали свое влияние для благоустройства Мясницкой. В первую очередь они потребовали ее расширения в наибо-

лее узких местах, задерживавших возросшее движение. Расширение Мясницкой улицы входило еще в предложения Комиссии для строений г. Москвы, образованной в 1813 г., но за 100 лет почти ничего не было сделано.

Водопровод, канализация, газ, замощение, освещение и другие виды городского благоустройства были проведены по Мясницкой улице раньше многих других улиц города.

В XX веке, когда Мясницкая улица стала главной артерией транспортных потоков с 3 вокзалов в центр и обратно, она превратилась в самую загруженную улицу города.

Московский совет сделал очень много для разгрузки ул. Кирова. С нее было снято грузовое, а затем трамвайное движение, улица была замощена сперва каменной брусчаткой, потом покрыта асфальтом. Но все же и сейчас она является одной из наиболее загруженных магистралей столицы, и вопрос о прокладке Ново-Кировской ул. становится в очередь самых ближайших лет.

Проект Казанского финансово-экономического института

Здание располагается на холме, образованном пересечением улицы Бутлерова и будущим проездом им. Свердлова. Положение здания в системе городского ансамбля определило прием архитектурной композиции. Широкая лестница подводит поток посетителей к главному торцевому портику, архитектурно замыкающему одну из основных городских магистралей.

Боковые крылья здания, сходящиеся к центру под углом примерно в 50° , решены по отношению к главной оси симметрично.

Архитектурная композиция построена на сочетании двух ордеров — большого, оформляющего главный фасад, и малого, определяющего решение боковых фасадов. Одним из существеннейших элементов композиции является центральная лестница, органически связывающая здание с холмом.

Здание объединяет в себе учебные, административные и обслуживающие помещения института.

В 1-м этаже размещена дирекция, библиотека и большой зал общих собраний секторообразной формы, решенный амфитеатром.

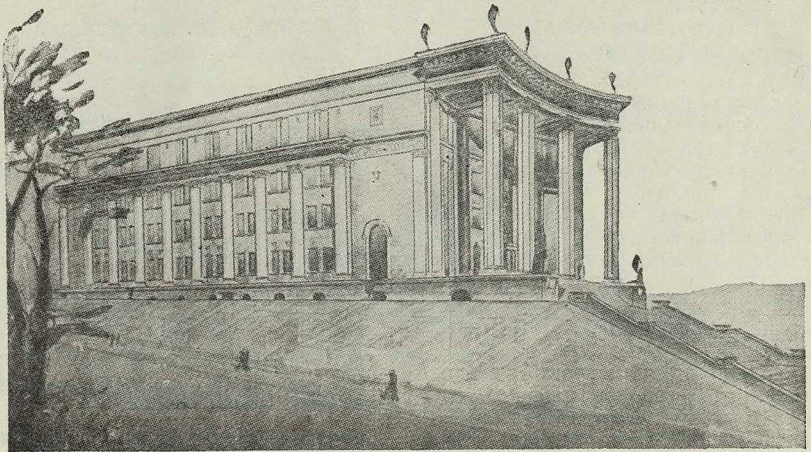
В верхних этажах размещены аудитории, специальные кабинеты и учебные лаборатории.

С задней стороны к зданию института примыкает территория будущего институтского парка.

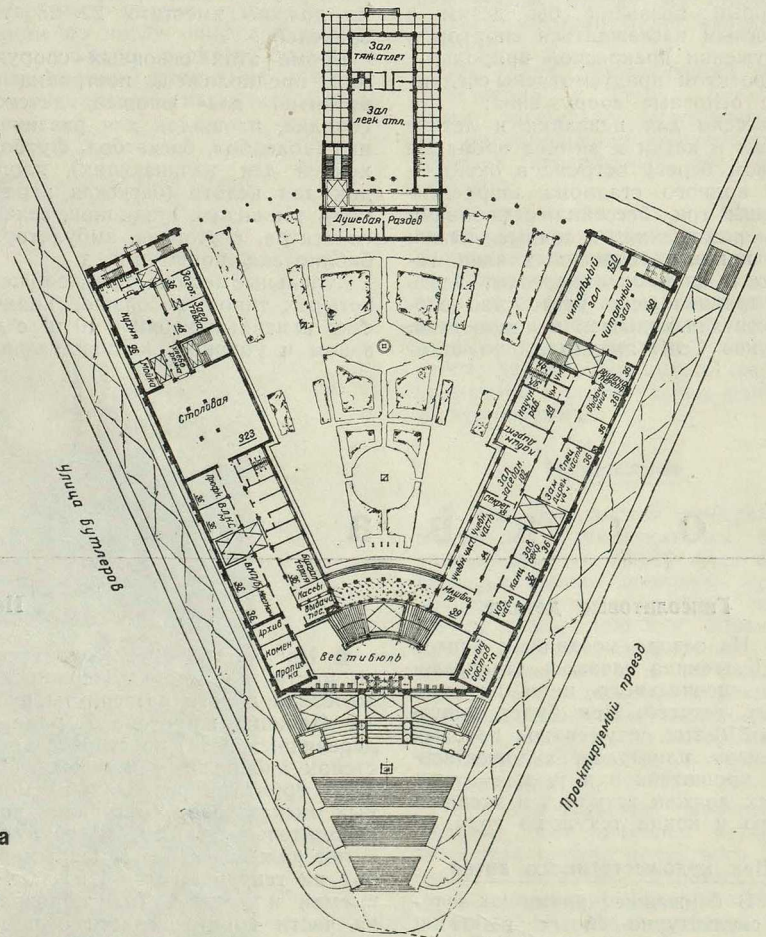
Открытый внутренний дворик института обработан цветниками, фонтаном и газонами.

Кубатура здания — 37 000 м³. Здание рассчитано на 1 000 человек.

Автор проекта — архитектор Ю. Ю. Савицкий. Проект изготовлен во 2-й архитектурно-проектной мастерской НКТП.



Проект Финансово-экономического института в Казани. Перспектива
Автор арх. Ю. Ю. Савицкий



План первого этажа

По страницам иностранных журналов

Городок отдыха в Париже

(„Urbanisme“ № 54)

«Во всей Европе возрастает интерес к проектированию и строительству городков отдыха, в которых сосредоточивались бы всевозможные спортивные и увеселительные мероприятия для жителей крупнейших городов.

Во Франции возник ряд проектов таких городков, получивших полное признание общественности. Однако тяжелое финансовое состояние страны не позволило до сих пор приступить к их осуществлению.

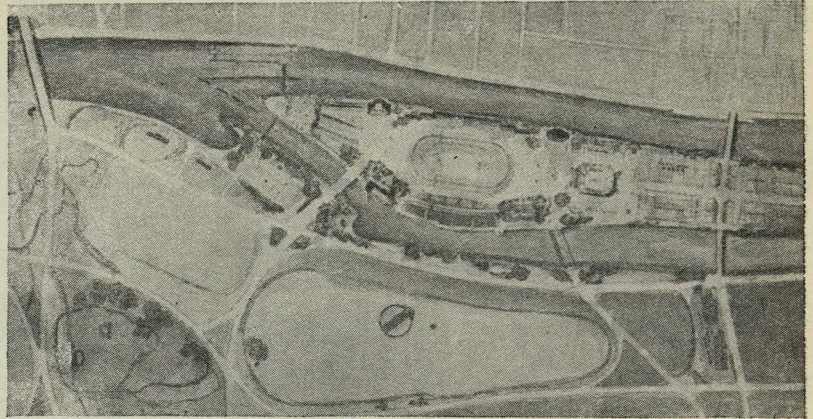
Положение острова Пюто, расположенного в непосредственной близости от Булонского леса, и легкий доступ к острову со стороны всех основных центров Парижа, предопределили выбор Пюто в качестве «Городка отдыха» столицы. Архитекторы И. и Г. Трэан-Матэ свыше двух лет работали над проектом городка. В данное время проект закончен.

Он не принадлежит к грандиозным замыслам, способным поразить воображение. Авторы пытались создать такой комплекс сооружений, который позволил бы детям и взрослым наслаждаться спортом в окружении прекрасной природы.

Проектом предусмотрены следующие основные сооружения:

Бассейн для плавания и летние пляжи и катки в зимнее время. На южном берегу острова в окаймлении водного стадиона запроектированы три бассейна с кабинками для раздевания, песочные пляжи для принятия солнечных ванн, газоны и цветочные перголы. Здесь же предполагается устройство бассейнов для малышей и подростков.

Рукав Сены предполагается отго-



Генплан городка отдыха в Париже. Проект.

родить от реки плотиной. В результате этого мероприятия получится независимый бассейн в 2 км длины, предназначенный для устройства водного стадиона.

За бассейнами и в центре острова располагается большой стадион для игры в футбол и гимнастических упражнений. Трибуны стадиона должны вместить 22—25 тыс. зрителей.

Кроме этих основных сооружений, предполагается постройка общежития для юношей, детского городка, площадок для различных игр (волейбол, баскетбол, футбол и хоккей для начинающих), площадок для пелота (баскская игра в мяч), теннисных стадионов, зеленого театра, ресторана, амбулатории, библиотеки, почты и т. д.

Купальные кабинки предполагаются четырех типов: небольшое количество семейных кабин в 10 м² с диваном и уборной; индивидуальные

кабины; большие шкафы с дверцами, образующими ширмы; небольшие шкафы для детей.

Здесь же предполагается устройство многочисленных массовых праздников: ночные праздники с участием юношества, регатты, фейерверки, танцы и т. д.

Доступ в городок должен быть дважды в неделю бесплатным до 10½ часов утра, когда предполагается большой наплыв школьников. В это время детям должны даваться уроки шведской гимнастики и плавания. В другое время дня дети должны пользоваться сниженным тарифом.

Кроме того, поскольку дело идет о проекте, интересующем не только Париж, но и его пригороды, жители последних, по мнению авторов проекта, должны пользоваться правом бесплатного входа в городок в определенные дни и часы».

М о с к в а н а с т р о й к е

Гипсолитовые детали

★ На заводе мозаичных плиток им. Булганина началось строительство специального цеха гипсолитовых деталей. Цех будет выпускать 310 тыс. штук в год готовых карнизов, плитусов, художественных кронштейнов и т. д.

Цех должен вступить в эксплуатацию в конце текущего года.

Цех художественного литья

★ В ближайшее время на заводе скульптурно-лепных работ и художественного литья Треста скульптуры и облицовки будет поставлено производство художественного литья из чугуна. Специальный цех оборудуется литейными и прессовальными машинами. До сих пор художественное литье из чугуна производилось только на Каслинском заводе (на Урале).

Новая Яуза

★ На участке от Высокоязуского моста до моста Дзержинской железной дороги развернуты работы (забивка шпунтового ряда и деревянные сваи) по строительству стенок набережных и шлюза. Выемку грунта производят 10 мощных экскаваторов со средней производительностью 500 м³ грунта в сутки каждый. Объем земляных работ на текущий год — 1250 тыс. м³ выемки и насыпи. Транспортировка части грунта ведется с помощью состава вагонеток, движущихся по узкоколейному пути, протяжением 4,5 км. В качестве тяговой силы используются паровоз и мощные мотовозы.

Бетон для производства работ будет доставляться с центрального бетонного завода, строящегося в районе Сыромятников, у под'езд-

ных железнодорожных путей. Кроме этого, предусмотрено устройство причальных приспособлений для подачи к заводу водным транспортом инертных материалов.

На заводе устанавливаются две бетономешалки емкостью по 2 тыс. литров каждая, с возможностью производства до 1 тыс. м³ бетона в сутки. Подача в бетономешалки цемента и инертных материалов механизмируется.

В основные сооружения шлюза и плотины будет уложено до 18 тыс. м³ бетона. Укладку бетона предполагается производить непосредственно из вагонеток, подачу на верхние части конструкций — в бадьях подвижными кранами.

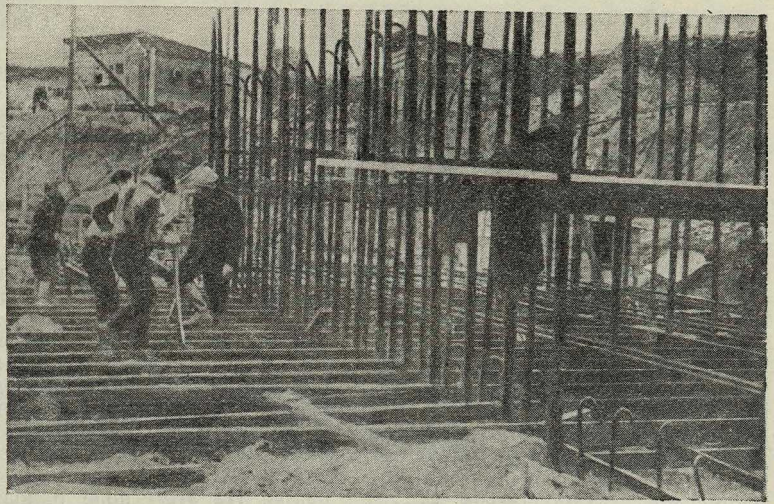
Работы по сооружению нового канала будут вестись круглый год.

* Гормостпроект приступил к разработке технических проектов шести новых мостов через реку Язу: Малого Устьинского, Костомаровского (пешеходного), Таможенного (пешеходного), Госпитального, Электроставского (Рубцовского) и Матросского. Помимо этого разрабатываются технические проекты реконструкции двух существующих мостов — Астаховского, пролетное строение которого должно быть несколько поднято, и Лефортовского (Дворцового) в сторону уширения его проезжей части.

Мосты проектируются из железобетона, за исключением Малого Устьинского, сооружаемого из стали и Костомаровского — из дерева. Все мосты перекрывают Язу одним пролетом, кроме Электроставского, который будет иметь три пролета, перекрывая также и проезды по набережным. Трогуары для пешеходов у Госпитального и Матросского мостов проходят под мостами в тоннелях.

Ширина Электроставского и Матросского мостов — 36 м; Госпитального, Таможенного и Костомаровского — 24,5 м; Малого Устьинского — 40 м. Наиболее интересно с инженерной стороны проектирование Малого Устьинского моста. В плане он представляет собою трапецию.

Строительство мостов начнется в будущем году.



На стройке Дворца Советов. Установка арматуры под «башмак»

Фундамент Дворца Советов

* На площадке строительства Дворца Советов мощные экскаваторы и краны на гусеничном ходу одновременно производят рытье котлована для внутреннего кольца фундамента высотной части Дворца и подают бетон в котлован наружного кольца.

Наружное кольцо разбито на 32 секции по числу опор под колонны стального каркаса большого зала. Колонны станут на «башмаки», уложенные на железобетон-

ные балки, связывающие опоры наружного и внутреннего колец. Каждая опора — секция имеет в высоту 18 м, железобетонная балка — 4 м.

Уже забетонировано 18 опор — секций. Одновременно на третьей и четвертой опоре ведутся работы по электросварке арматуры железобетонной балки, представляющей собою клетку из стальных прутьев, которая будет заполнена бетоном.

Весь грунт, примыкающий непосредственно к стенам бетонных колец, тщательно битумизируется для предохранения фундамента от действия агрессивных подпочвенных вод.

Для снабжения всех механизмов, питающихся сжатым воздухом, на площадке строительства построена компрессорная станция мощностью до 200 м³ в час. Понижительные электроподстанции, смонтированные также вблизи основных работ, дадут возможность широко применять в строительных работах электроэнергию.

Набережные

* На Пушкинской набережной (Нескучной) заканчиваются отделочные работы. Набережная представляет собою широкую прогулочную дорожку, длиной около 1,5 км и шириной 5 м, обрамленную с двух сторон фасонным гранитным парапетом с карнизом. К прогулочной дорожке спускаются широкие гранитные лестницы. В центре набережной сооружается большой сход-каскад с фонтаном и бассейном.

На строительстве набережной впервые был применен механизированный разлив цементного раствора с пловучих бетонных заводов, значительно сокративший количество подсобной рабочей силы и вдвое повысивший производительность труда.

* На Бережковской набережной ведутся бетонные работы. После их окончания будет приступлено к облицовке стенок набережной. Вслед за сооружением набережной начнутся дорожные работы на проезде, являющемся частью ма-



На стройке Дворца Советов. Бетонировка внешнего кольца

гистрала Калужская застава — Ленинские горы — Киевский вокзал.

★ От Крымской пл. до территории, занимаемой Постоянной всесоюзной строительной выставкой, вдоль Фрунзенской набережной заканчивается строительство асфальтобетонной дороги. Устройством этой дороги обеспечивает удобный подъезд к выставке.

Подземный коллектор

★ Отдел подземных сооружений при Управлении канализации и водопровода разработал проектное задание на строительство подземного коллектора по ул. Горького от Охотного ряда до Советской площади. В железобетонный коллектор, габаритом 2,5 × 3,5 м, будут помещены кабели подземных сооружений. Технический проект этого коллектора разрабатывает Дорожно-мостовое управление Моссовета.

Новые жилые дома

★ В Уланском пер. закончено строительство двух 50-квартирных жилых домов для работников Метрополитена. Дома построены по проекту арх. С. М. Кравец.

★ Построена и сдана в эксплуатацию первая секция восьмизэтажного жилого дома на Пушкинской ул., 19/21. Новый дом заселен работниками Наркомата легкой промышленности.

★ Трест крупноблочного строительства сдал в эксплуатацию шестизэтажный жилой дом на Ольховской ул.

★ 30 квартир в новом большом доме по 5-й Ямской ул. получили работники комбината «Правда».

★ На Серпуховском валу, 3/7, сдан в эксплуатацию жилой семиэтажный дом.

★ Для рабочих Электродного завода трест «Заводострой» построил дом на шоссе Энтузиастов.

На строительных площадках

В текущем году намечается закончить основные работы по строительству павильонов Всесоюзной сельскохозяйственной выставки. Декоративные работы переносятся на весну 1938 г.

★ На улице Горького — на участке от Охотного ряда до проезда Художественного театра — заканчиваются работы по сносу дворовых зданий, расположенных за домами, выходящими на ул. Горького. Для закладки фундамента нового жилого дома строители приступили к рытью котлована.

На площадке работает экскаваторная колонна. Начата перекладка водопроводно-канализационных сетей. Для подачи на площадку строительных материалов и деталей на ней будет смонтирован кабель-кран высотой в 40 м.

Стадион имени Сталина

★ В одном из красивейших, богатом зеленью и водою районе Москвы — Измайлово, по соседству с парком культуры и отдыха им. Сталина, строится стадион по проекту проф. арх. Н. Я. Колли. Трибуны стадиона смогут вместить одновременно более ста тысяч человек. С южной стороны стадиона трибуны «замыкают» естественные склоны Измайловского парка, на которых также сможет разместиться от 35—40 тыс. зрителей.

В центре стадиона устраивается футбольное поле, отделенное от трибун беговой дорожкой. К югу от футбольного поля размещается поле массовых действий предназначенное для физкультурных парадов. На этом поле одновременно может вместиться в развернутом строю около 16 тыс. гимнастов. Весь стадион занимает площадь в 100 га.

Трибуны (94 ряда) высотой около 30 м сооружаются из железобетона. По периметру, с внешней стороны они обрамляются колоннадой. На трибуны ведут три вхо-

да. Главный вход-портал шириной в 100 м и башни, замыкающие с обеих сторон трибуны, будут украшены скульптурными группами.

Под трибунами разместятся обширные помещения для обслуживания посетителей. Для тренировки физкультурников запроектирован специальный павильон.

Перед входами на трибуны устраивается обширная площадь, на которой будут разбиты цветники и аллеи. Эти аллеи соединяются с аллеями Измайловского парка.

На площадке строительства заканчиваются земляные работы. Готовы вчерне амфитеатр трибун. Часть трибун уже забетонирована и распалублена, началась укладка ступеней. У террас сделаны из камня подпорные стенки. Одновременно бетонируется часть трибун второго яруса. Ведутся работы по разбивке аллей и подходов к стадиону.

Сооружение стадиона намечается закончить в 1938 году.

Уборочные машины

★ Для пополнения механического парка Треста городской очистки заводы треста «Москоммашина» к концу текущего года выпустят серию машин для зимней и летней уборки улиц.

Двести подметально-уборочных машин новой конструкции будут изготовлены на заводе «Красный металлист». Машина этой конструкции убирает 13 тыс. м² мостовой в час.

Опытный экземпляр нового снежного пескоразбрасывателя будет выпущен этим же заводом в октябре текущего года. После его испытания завод намечает изготовить к концу года 20 пескоразбрасывателей. Производительность пескоразбрасывателя — 40 тыс. м² мостовой в час.

Завод «Лифт» выпустит 20 плугов типа «Гельмерс» для сгребания свежеснежного покрова. Плуг крепится впереди автомашины.

Собранный плугом типа «Гельмерс» в кучи снег подберет специальный совок и продвинет его по мостовой к водостокам. Совок приспособляется к трактору ЧТЗ. Эти машины в значительной мере облегчат транспортировку снега к водостокам. Машины изготовляет завод «Красный металлист».

Для скалывания тонкого слоя льда на заводе «Аремз» по проекту треста «Техстройснаб» изготовляются новые льдоразрыхлительные машины.

Машины монтируются к автомашине «ЗИС-5». Скалывание льда

производится с помощью специальных фрез, размещаемых в нижней части машины. Ширина захвата машины до 2 м. Одновременно щетки разметают сколотый лед на стороны. Скорость движения машины в работе — 2,5 км в час. Производительность — 5 тыс. м² в час.

Конструкция выпущенного в 1936 г. снегопогрузчика подвергнется резкому изменению в сторону увеличения его производительности. По новой модели к концу года на заводе «Газоаппарат» будет изготовлено 59 снегопогрузчиков.

Комбинезоны для рабочих

★ Для землекопов, каменщиков, плотников, столяров, штукатуров (механизаторов и ручников), мозаичников и слесарей строительными трестами Моссовета организована пошивка рабочих комбинезонов. Первая партия — 980 комбинезонов уже готова. Они изготовлялись на основе моделей Научно-исследовательской швейной лаборатории Наркомата местной промышленности и заграничных образцов.

Используя опыт первой массовой пошивки рабочих комбинезонов, Опытное-экспериментальное бюро Управления культурно-бытового строительства Моссовета намечает расширить и ускорить их изготовление путем создания постоянной центральной базы по пошивке комбинезонов для строителей всех профессий.

Издатель — Московский Совет РК и КД
Зам. отв. редактора Я. Грунт
Редколлегия: А. Заславский, Н. Колли,
И. Сидоров, С. Чернышев
Зав. редакцией Е. Шнейдер

Мособлгорлит Б-6467. Тир. 9.100
13-я тип. Мособлполиграф, Петровка, 17.
Статформат А-4-211-297 мм.
4 п. л. Зак. тип. 750

Адрес редакции: Москва, ул. Горького, 114,
телеф. Д1-04-43, Д1-33-16, Д1-64-39.

Рукопись сдана в набор 10/VIII-1937 г.
Подписано к печати 23/X-1937 г.
Тех. редактор Н. К. Кропивницкий

Н К Т П С С С Р



ГЛАВСТРОЙПРОМ

ТРЕСТ „СОЮЗСТРОЙМЕХАНИЗАЦИЯ“

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОЕКТНАЯ КОНТОРА

СТРОЙПРОЕКТМОНТАЖ

Москва (Зарядье), Елецкий пер., 6.

Телефон: К 0-64-36, К 0-68-95

Принимает:

Проектирование механизированных установок подсобных предприятий на стройках, вспомогательного стройоборудования и новых машин для различных строительных работ.

ПЕРВАЯ МОСКОВСКАЯ КОНТОРА

ТРЕСТА

„СОЮЗСПЕЦСТРОЙ“ ПРОИЗВОДИТ

все виды облицовочных работ естественным гранитом и мрамором—мостов, фасадов зданий жилых и промышленных, колонн, фонтанов, ступеней для лестниц, балясины, перил и проч.

Сооружение общественных памятников.

ПРИНИМАЕТ

выработку гранита по чертежам заказчика на карьерах конторы: „ГРАНИТ“ Уманского района и на КОРОСТЫШЕВСКОМ—Киевской области.

ЗАКАЗЫ НА ОЗНАЧЕННЫЕ РАБОТЫ НАПРАВЛЯТЬ ПО АДРЕСУ:

Москва, Васильевская улица, д.11. Телефон Д1-23-97.

ИНСТРУМЕНТАЛЬНАЯ КОНТОРА

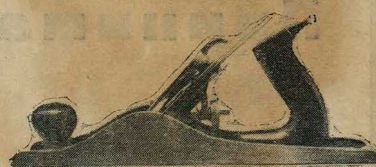
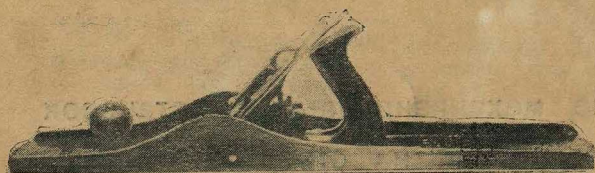
„МОССНАБСБЫТ"а“

14/11

Имеет в наличии и принимает заказы на:

ИНСТРУМЕНТЫ ДЕРЕВООБДЕЛОЧНЫЕ —

рубанки металлические американского типа;



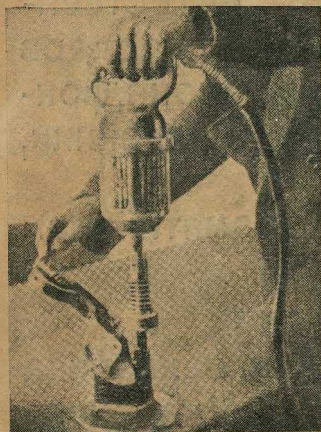
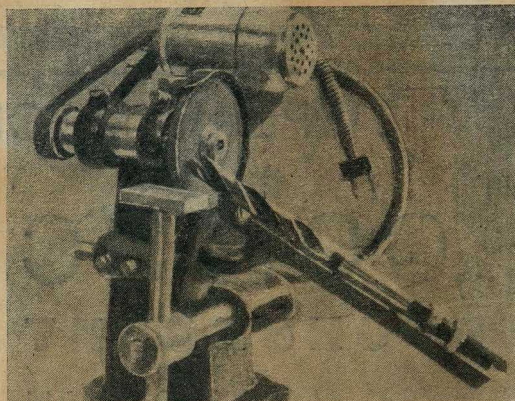
Виды металлических рубанков

2

Станки для заточки инструментов и сверл;



Станки универсальные для шлифовки клапанных гнезд в блоках моторов автомашин и др.



ЗАПРОСЫ

И

ЗАКАЗЫ

направлять по адресу:

Москва, Дубининская ул., д. № 65.

Телефоны: В 2-30-92 и В 2-20-04.

Усовершенствованный инструмент увеличивает производительность труда и улучшает качество работы.



2015593964

