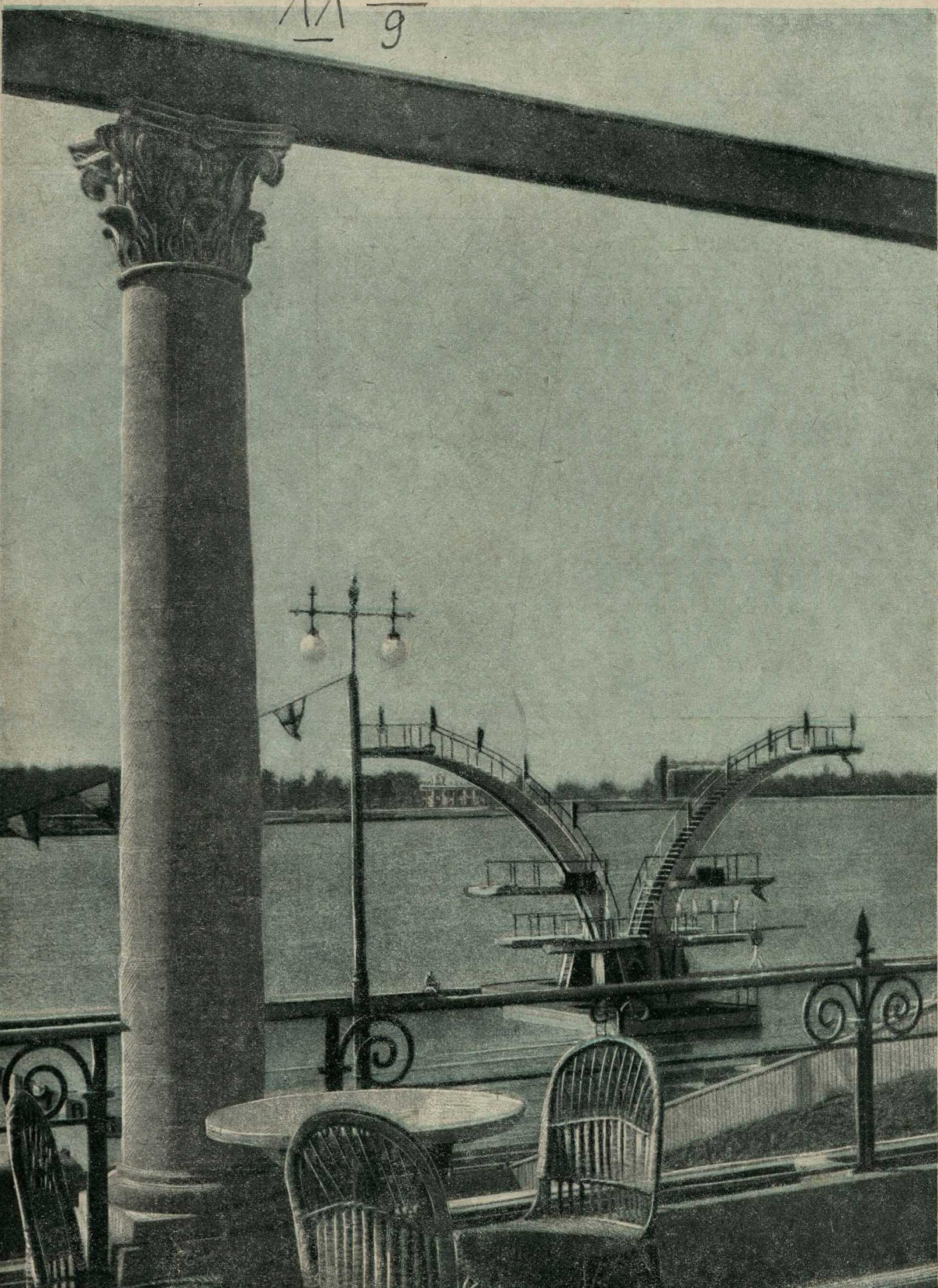


# СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

XX  $\frac{101}{9}$



18  
193

ИЗДАНИЕ  
МОССОВЕ



# СНАБТОРГ

## „ВСЕКОХУДОЖНИК“

ПРИНИМАЕТ ЗАКАЗЫ

НА 1938—1939 гг.

на изготовление монументальной скульптуры фигур, бюстов, барельефов любых размеров из мрамора (естественного, искусственного, гранита, бронзы, железобетона (белый и серый)



Все работы выполняются высококвалифицированными мастерами творческой скульптуры на Скульптурно-производственном комбинате „Всекохудожника“, единственном в СССР крупном механизированном производстве монументальной и бытовой скульптуры.



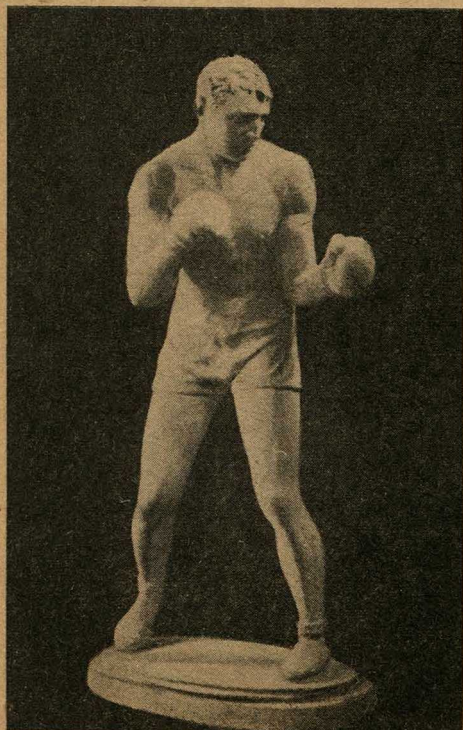
Имеется в большом ассортименте скульптура:

**политическая,  
декоративная,  
бытовая  
и античная**

**НА ВСЮ ПРОДУКЦИЮ КОМБИНАТА  
ЦЕНЫ ЗНАЧИТЕЛЬНО СНИЖЕНЫ**

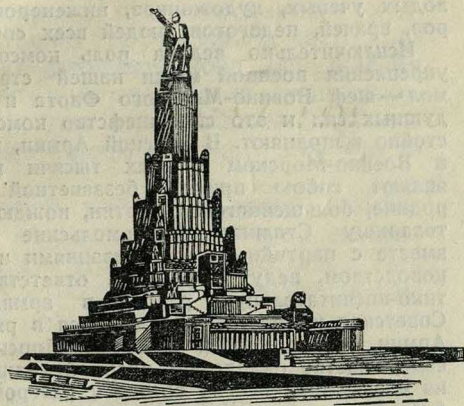
Заказы на скульптуру принимают доверенные Снабторга „ВСЕКОХУДОЖНИКА“  
Заказы можно направлять и по адресу: Москва, ул. Горького, дом № 46/1. Тел. К 4-66-89 и К-4-46-72.

**СНАБТОРГ „ВСЕКОХУДОЖНИК“**





XV 101  
9



# СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

## 18

СЕНТЯБРЬ

1938 г.

XV ГОД ИЗДАНИЯ



Стр.

Двадцатилетие ленинско-ста-  
линского комсомола . . . . . 2

М. ВЛАДИМИРСКИЙ

Где строить комбинат газеты  
„Известия“? . . . . . 3

НА СТРОЙКАХ МОСКВЫ

Б. ДАЦЮК

Поучительная история . . . . . 7

Инж. Ю. АГАФОНОВ

Первый тоннель для подзем-  
ных городских сооружений 10

В. Ф. ПАХОМОВ

На Гипсострое в Сталиногорске 11

Арх. К. Я. РОГОВ

Устранить помехи в работе . 13

Инж. С. ЗВЕРИНЦЕВ

Водная станция „Динамо“ . . 15

Инж. Е. РОТЕНБЕРГ

Из опыта организации штука-  
турных работ . . . . . 21

СТРАНИЧКА ИЗОБРЕТАТЕЛЯ 23

ЛИЦО РАЙОНОВ МОСКВЫ

А. Ф. РОДИН

Сталинский район . . . . . 24

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ СТРОИ-  
ТЕЛЬСТВА . . . . . 30

ХРОНИКА . . . . . 31

На обложке: вид с мужского  
солыря на вышку для прыж-  
ков и Химкинское водохрани-  
лище.

Фотографии водной станции  
„Динамо“ А. ТАРТАКОВСКОГО



# Двадцатилетие Ленинско-Сталинского Комсомола

Славный юбилей двадцатилетия ВЛКСМ с большим подъемом отметила вся наша страна. Замечательная молодежь нашей родины, ее передовой многомиллионный отряд — Ленинско-Сталинский комсомол — заслуженно является любимцем советского народа. Вся история и каждый сегодняшний день нашей революции ярко повествуют о непоколебимой, беззаветной преданности Коммунистического союза молодежи своей матери-родине, своей Коммунистической партии большевиков.

29 октября 1918 года на I Всесоюзном съезде союзов рабочей и крестьянской молодежи оформился Российский коммунистический союз молодежи, позднее названный Всесоюзным Ленинским Коммунистическим Союзом Молодежи. Но коммунистическое юношеское движение в СССР своими корнями уходит в эпоху царского самодержавия.

Еще в 1905 году товарищ Ленин настойчиво указывал партии на необходимость шире, смелее привлекать молодежь к революционной борьбе. В 1906 году, полемизируя с меньшевиками, жаловавшимся на то, что в партии преобладает рабочая молодежь, Владимир Ильич восклицал: «разве не естественно, что у нас, партии революции, преобладает молодежь? Мы партия будущего, а будущее принадлежит молодежи. Мы партия новаторов, а за новаторами всегда охотнее идет молодежь. Мы партия самоотверженной борьбы с старым гнильем, а на самоотверженную борьбу всегда первой пойдет молодежь».

История блестяще подтвердила гениальную проницательность этой оценки Лениным роли молодежи в революции. История оправдала его глубокую веру в молодежь передового класса — пролетариата. Рабочая молодежь, руководимая большевиками, на всех этапах борьбы с царизмом была в рядах боевого авангарда. В дни Октября 1917 года 40—50 процентов состава Красной гвардии в Петрограде, Москве и в других городах составляла молодежь. Десятки тысяч комсомольцев, вместе с партией большевиков и под ее руководством, героически сражались и побеждали на многочисленных фронтах гражданской войны. Вместе с партией и под ее руководством члены Ленинско-Сталинского комсомола самоотверженно боролись с хозяйственной разрухой и голодом. По призыву партии комсомольцы ринулись на леса первых социалистических строек и здесь с честью выполнили роль передовиков.

Правительство дважды наградило славный комсомол: орденом Красного Знамени за боевые заслуги на фронтах гражданской войны и орденом Трудового Красного Знамени за огромные успехи на фронте хозяйственного строительства. Были награждены орденами также и отдельные организации комсомола: орденом Ленина днепропетровская организация ВЛКСМ за самоотверженную работу по строительству одной из самых мощных в мире электростанций и орденом Ленина московская организация ВЛКСМ за отличную работу по строительству лучшего в мире метрополитена.

Комсомол был инициатором социалистического соревнования. Молодой рабочий Стаханов, комсомольцы Кривонос, Евдокья и Мария Виноградова, Мария Демченко, Мария Гнатенко, Паша Ангелина, Паша Ковардак и десятки других были зачинателями замечательного стахановского движения.

Товарищ Сталин в своей исторической речи на VIII Всесоюзном съезде ВЛКСМ в 1928 году говорил: «Овладеть наукой, выковать новые кадры большевиков — специалистов по всем отраслям знаний, учиться, учиться, учиться упорнейшим образом — такова теперь задача. Поход революционной молодежи в науку — вот, что нам нужно теперь, товарищи».

Молодежь, ее передовой отряд — комсомол, на протяжении всего последующего десятилетия блестяще выполняли этот наказ своего лучшего друга, вождя и учителя. В нашей стране выросла новая,

молодая советская интеллигенция. На всех припиках науки и искусства, окруженные вниманием, заботой и любовью партии, правительства и всего советского народа, работают тысячи и тысячи молодых ученых, художников, инженеров, архитекторов, врачей, педагогов, людей всех специальностей.

Исключительно велика роль комсомола в деле укрепления военной мощи нашей страны. Комсомол — шеф Военно-Морского Флота и Военно-Воздушных сил и это свое шефство комсомольцы достойно выполняют. В Красной Армии, в Воздушном и Военно-Морском Флотах тысячи комсомольцев являют собою пример беззаветной преданности родине, большевистской партии, вождем трудящихся товарищу Сталину. Комсомольские организации, вместе с партийными организациями и под их руководством, ведут огромную, ответственную политико-воспитательную работу в армии и флоте. Советская молодежь, находящаяся в рядах Красной Армии, в Воздушном и Военно-Морском Флоте в совершенстве овладевает военной техникой, сплочена и закалена, всегда готова к разгрому врага. Она блестяще доказала это во время недавних событий в районе озера Хасан.

Не раз подлые враги народа пытались посеять в рядах комсомола неверие в социалистическое строительство, противопоставить комсомол партии. Все эти попытки троцкистско-бухаринских наймитов фашизма потерпели крах. Комсомол бесстрашно боролся со всеми врагами нашей родины.

Все огромные успехи комсомола являются результатом того, что комсомол «всегда боролся под руководством большевистской партии, высоко держит знамя Ленина—Сталина, объединяя вокруг него миллионы трудящейся молодежи, всегда являлся верным помощником партии, ее боевым резервом» (из приветствия ЦК ВКП(б) ленинскому комсомолу в день двадцатилетнего юбилея ВЛКСМ).

Однако успехи комсомола «были бы более значительными и всесторонними, — говорится в приветствии Центрального Комитета ВКП(б), — если бы ЦК ВЛКСМ не допустил в последнее время ряд серьезных ошибок в деле идейного воспитания молодежи, очищения комсомола от враждебных элементов и выдвижения новых кадров комсомольских работников на руководящую работу».

Комсомол должен сделать все необходимые выводы из указания ЦК ВКП(б) на эти серьезные ошибки.

Вступив в третье десятилетие своего существования Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи и впредь должен быть в авангарде борьбы за построение коммунистического общества. Советский народ, партия Ленина—Сталина оказывали и оказывают комсомолу огромное доверие. Тысячи комсомольцев находятся на руководящих постах в промышленности, на транспорте, в сельском хозяйстве, в органах советской власти, в Красной Армии, Воздушном и Военно-Морском Флотах, на всех участках многогранного социалистического строительства. Лучшие комсомольцы избраны в высшие органы социалистического государства. Достаточно сказать, что среди депутатов Верховного Совета СССР имеется 17,9 проц. комсомольцев. Все это обязывает комсомол отлично организовать марксистско-ленинское воспитание каждого члена ВЛКСМ, каждого юноши и каждой девушки советской страны. Только овладевая теорией большевистской партии, глубоко изучая опыт ее многолетней героической борьбы комсомольцы и советская молодежь сумеют и впредь с честью выполнить ответственные и почетные задачи, которые возложены на них всем ходом исторического развития.

Пожелаем же славной героической советской молодежи и ее передовому отряду — Ленинско-Сталинскому комсомолу блестяще выполнить возлагаемые на них задачи, полностью оправдать надежды и чаяния великого советского народа.



# Где строить комбинат газеты „Известия“?

Размещение зданий на неподходящих участках усложняет проектирование, ухудшает эксплуатацию сооружений и часто снижает качество архитектурного оформления города. Неблагоприятные последствия такого размещения тем серьезней, чем крупнее объем и выше архитектурная значимость здания.

Яркий пример такой серьезной ошибки представляет неудачная история проектирования комбината газеты «Известия». Под строительство комбината отведен участок на Бережковской набережной, вблизи Киевского вокзала. Комплекс здания должен иметь в объеме свыше 400 тыс. куб. метров и около 24.000 кв. метров полезной площади. В этих зданиях намечено расположить типографию, редакцию, издательство, гараж, столовую, амбулаторию.

Отведенный участок крайне недостаточен для размещения зданий, входящих в состав комбината. Глубина участка ограничена 100 метрами, а, по подсчетам заказчика, необходимо эту глубину почти удвоить. Однако, расширение границ участка невозможно: он вплотную примыкает к территории Московско-Киевской ж. д., на которой находятся товарная контора и пакгаузы. Заказчик рассчитывал на прирезку железнодорожной территории и на этом основании предлагал проектировщикам две границы участка: одну в 100 метров, другую около 200 метров. Но эти надежды пока не оправдались и едва ли будут оправданы. Между тем решения проектировщиков, рассчитанные на нереально заданную площадь, сами стали нереальными.

Особенности участка создали огромные трудности для решения архитектурно-планировочных задач. Здания комбината распола-

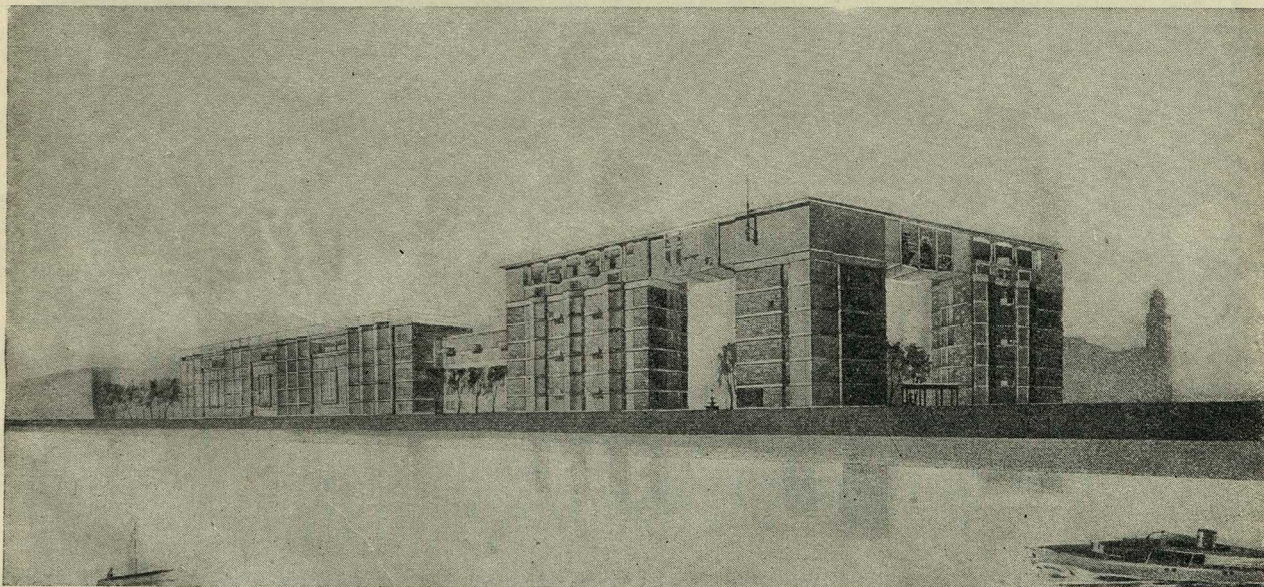
гаются фронтом по набережной, а торцами выходят на площадь Киевского вокзала. Эта большая площадь (около 12 га) имеет неправильную форму треугольника. Значительная часть ее уже застроена. Ее композиционным центром является Киевский вокзал с башней в угловой части. Ни комбинат, ни другие здания, располагающиеся здесь, композиционно не должны соперничать с вокзалом. Ограничены композиционные возможности и при решении фасадов, обращенных к реке. По набережной соседями комбината являются жилые дома. Высота их лимитирует этажность комбината.

Территория, отданная под комбинат, находится на очень ответственном месте. Здание будет видно издали — при въезде на Бородинский мост и мост метрополитена. Новый мост, который будет построен здесь в ближайшие годы, подойдет очень близко к зданиям комбината. Цоколь здания окажется частично закрытым мостом. Весь комбинат очутится как бы в низине.

Другую серьезную композиционную трудность создает различие объемов отдельных зданий, составляющих комбинат. Производственная часть располагается в отдельном, сильно растянутом по фасаду двухэтажном здании. Редакционно-издательские помещения размещаются в многоэтажном корпусе. Задача композиционного сочетания этих двух объемов несомненно очень сложна.

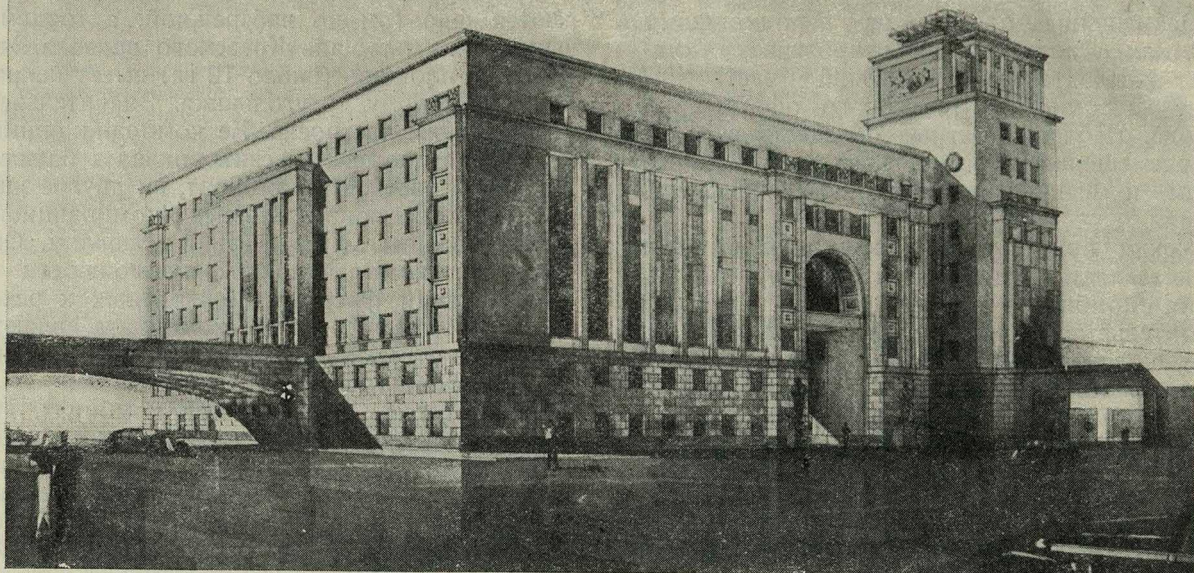
Ко всему этому нужно добавить, что расположение производственного предприятия в соседстве с жилыми домами совершенно нежелательно.

Возникает естественный вопрос: почему комбинат «Известий» должен обязательно строиться на этом неудобном участке? Чем



Перспектива здания комбината газеты „Известия“  
Проект проф. М. Я. Гинзбург



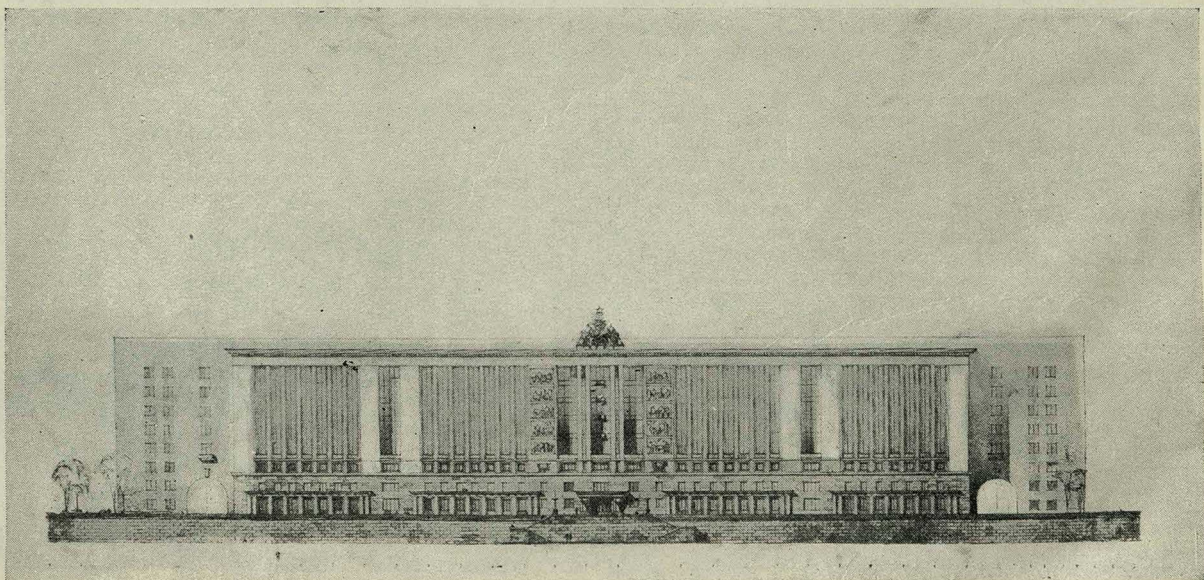


Перспектива здания комбината газеты „Известия“  
Проект проф. П. А. Голосова (1-й вариант)

компенсируются серьезные недостатки этого участка? Заказчик находит в нем единственное удобство: близость к железной дороге и к центру города. Но нет никакого сомнения в том, что это не единственная площадка в Москве, удовлетворяющая этим требованиям. Отдел городских земель и Отдел планировки Моссовета могли бы найти для комбината более подходящую площадку. Ведь речь идет не о рядовой стройке, а об уникальном здании, в котором должен разместиться орган правительства Советского Союза.

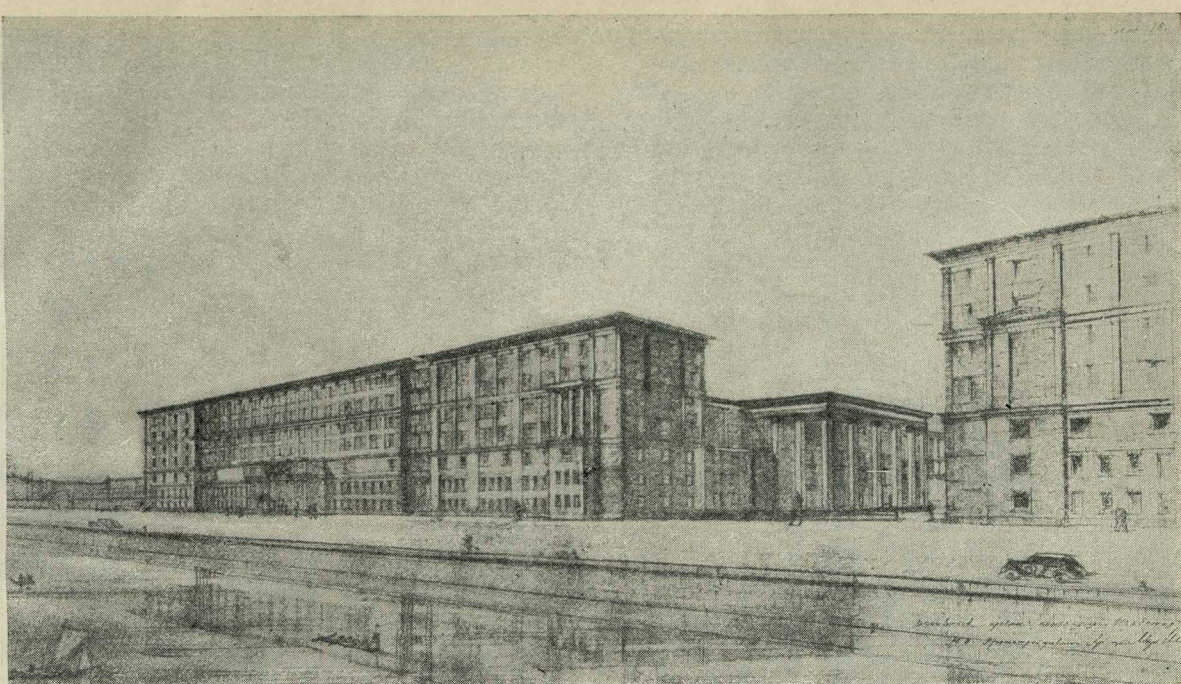
Любопытно проследить влияние участка на проектные решения. Над проектом комбината «Известий» работало несколько архи-

текторов. Трехлетнюю историю проектирования начал профессор М. Я. Гинзбург. Он дважды, в 1936 и 1937 году, пытался решить эту задачу. В обоих проектах он применял принцип высотной композиции. Редакционно-издательская часть размещалась сперва в 25-этажном здании, затем было предложено здание высотой в 16 этажей. Новое сооружение претендовало на центральное значение на площади, подавляя вокзал. Автор предлагал снять башню с вокзала, подчинив его архитектурному превосходству вертикальной композиции комбината. Это предложение не встретило сочувствия утверждающих инстанций и было отклонено.



Фасад со стороны набережной  
Проект проф. П. А. Голосова (2-й вариант)





Перспектива здания комбината газеты „Известия“  
Проект арх. М. Б. Шнейдера

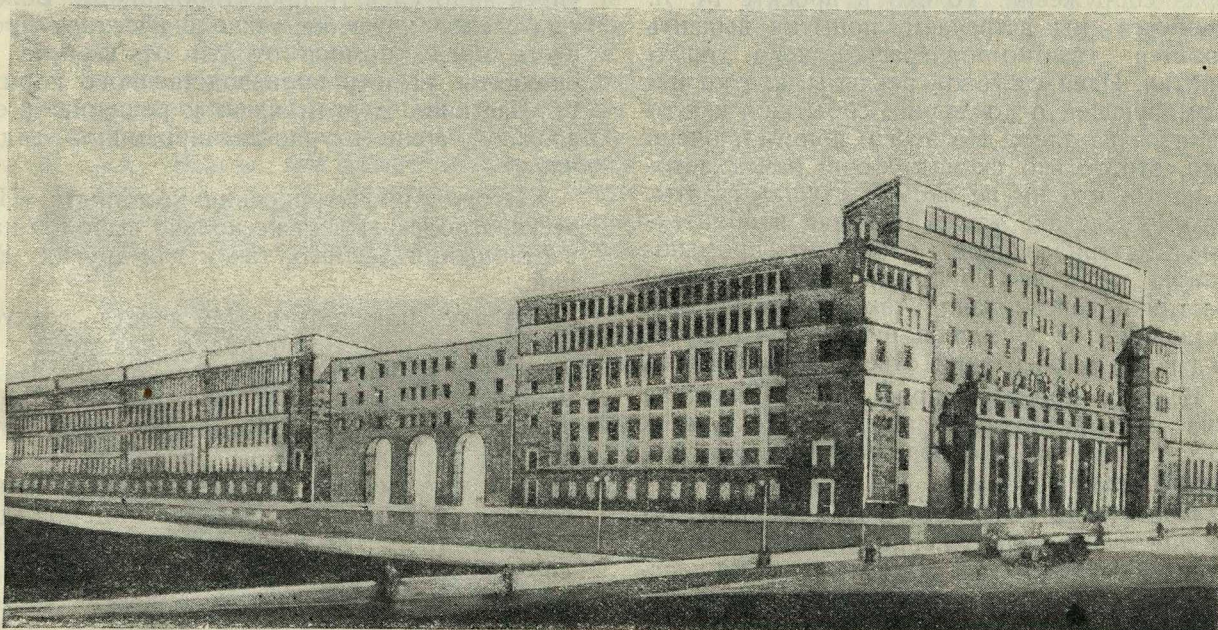
В нынешнем году «Известия» организовали конкурс. К проектированию были привлечены проф. М. Я. Гинзбург, проф. П. А. Голосов, М. Б. Шнейдер, В. С. Попов, А. Ф. Волхонский, М. А. Модоров и Г. К. Яковлев.

Лучше других решили функциональную часть производственного и редакционного корпусов проф. М. Я. Гинзбург и проф. П. А. Голосов. Но им не удалось разместить комбинат на отведенной под застройку площади. Оба «прирезали» солидную территорию Московско-Киевской ж. д. Естественно, заказчик лишился возможности использовать их проекты.

Только одному автору—М. Б. Шнейдеру почти удалось расположить здания комби-

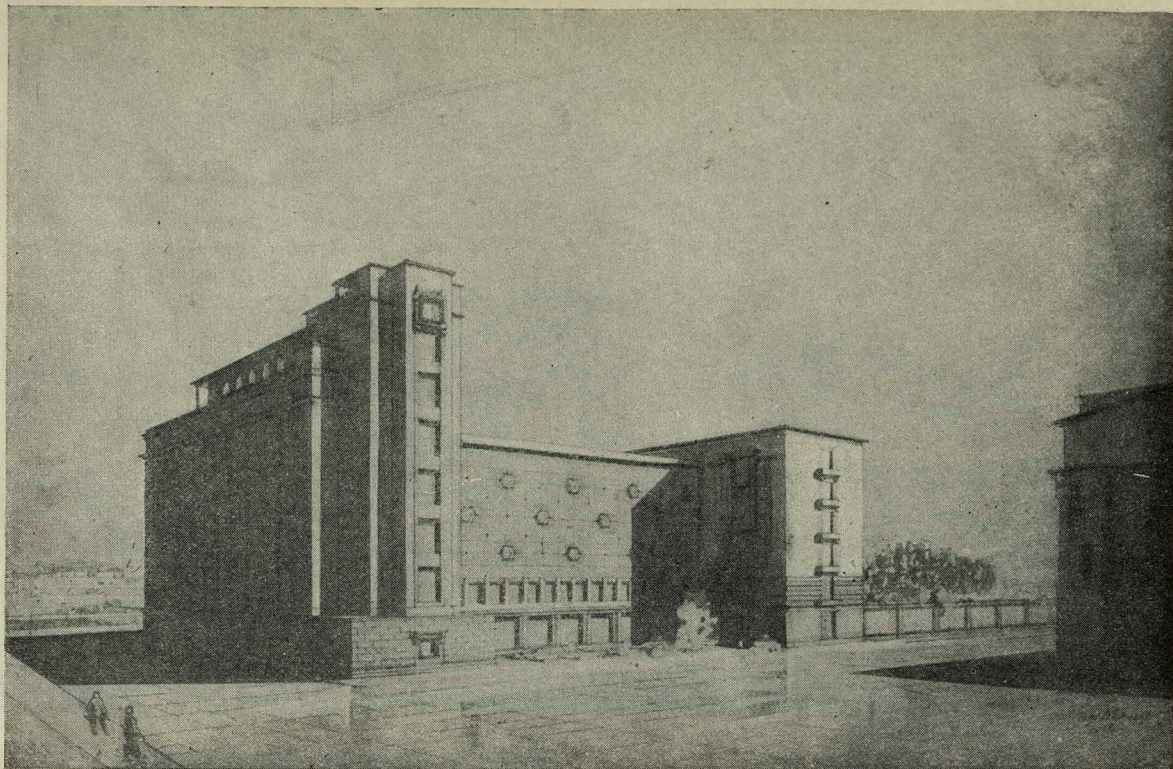
ната на этой площадке, «призавя» сравнительно небольшую часть железнодорожных земель. Этот проект, отягощенный серьезными недостатками, дает лишь некоторый исходный материал для дальнейшей углубленной работы.

Ни одному из авторов не удалось дать приемлемое архитектурно-планировочное решение комбината, вокзала и площади. Проф. П. А. Голосов сейчас, как в свое время М. Я. Гинзбург, «срезал» вокзальную башню. В одном из вариантов автор занимает часть участка, выходящую на площадь, под жилье. Этот прием противостоит заданному оформлению всей площади. В проектах некоторых авторов главный вход и основная компози-



Перспектива здания комбината газеты „Известия“  
Проект арх. Г. К. Яковлева и М. А. Модорова





Перспектива здания комбината газеты „Известия“  
Проект арх. В. С. Попова

ционная ось здания комбината ориентирована на Киевскую площадь, что принижает значение здания вокзала на площади.

Отмечая трудности, приковывавшие внимание проектировщиков, нельзя пройти мимо творческой неудачи, постигшей авторов в решении архитектурного образа комбината «Известий». Перед нами проекты своеобразного единственного сооружения, огромной политико-общественной и архитектурной значимости. Но ни в одном из них не выявлен образ сооружения. Только в проекте М. Я. Гинзбурга мы встречаем попытку выявить характер газетно-полиграфического предприятия. Идея световой рекламы, кратко информирующей о последних событиях, как-то реализована здесь. Но этого, понятно, очень мало, это только схематический намек автора на то, что им не забыта «душа» газеты. Автором сделана также попытка в архитектуре и материале здания отобразить промышленную часть его функций. Все остальные участники соревнования также проектировали здание, не учитывая ни его специфики, ни границ и очертаний отведенного участка.

В двух проектах проф. П. А. Голосова дана смесь разнохарактерных архитектурных мотивов, случайно собранных и плохо увязанных между собой.

Проекты В. С. Попова и А. Ф. Волхонского еще очень сырые, непродуманные и незавершенные работы. В тяжелых, ложно-классических формах, никак не гармонирующих с современной газетой, да еще с нашими советскими «Известиями», выполнен проект М. А. Модоровым и Г. К. Яковлевым. Не более привлекателен для комбината образ

дореволюционного жилого дома, предлагаемый М. Б. Шнейдером.

Следует также отметить робость «Полиграфпроекта» и технологов «Известий», не продумавших возможность иной технологической схемы полиграфическо-газетного производства. Размещение его в невысоких, протяженных зданиях отнюдь не единственное рациональное решение. Заграницей во многих городах крупные газетные типографии находятся в многоэтажных зданиях. Этот же упрек надо сделать проектировщикам. Более тщательное изучение технологического процесса могло помочь отойти от штампа и «поднять» высоту производственного корпуса. Частично в этом ключ к решению всей сложной архитектурно-планировочной задачи.

История проектирования комбината «Известий» подсказывает несколько выводов как в отношении данного, так и для других зданий.

Отделу планировки Моссовета следует специально решить вопрос о планировке и застройке площади Киевского вокзала. Надо установить характер, объем и высоту допускаемых здесь зданий. Комбинат «Известий» должен получить участок, позволяющий добиться максимально эффективного архитектурного решения без всякого ущерба для производства. Эти требования должны быть соблюдены в полном объеме и в том случае, если признано будет необходимым, с учетом общих градостроительных интересов, оставить комбинат «Известий» на этой площади. При этих условиях особенно важно тщательно проработать технологическую целесооб-



разность многоэтажного производственного корпуса.

Предметом особых забот должен стать архитектурный образ комбината «Известий». Общественность не может стать на позицию застройщика, отчаявшегося видеть проекты реализованными в натуре и потому остановившегося на проекте М. Б. Шнейдера, хотя и отличающемся скромными достоинствами,

но позволяющем вести застройку в пределах отведенного участка. Общественности столицы не безразлично, каковы будут архитектурные качества здания, которое должно украсить одну из самых ответственных площадей, лежащую у ворот новой магистрали—Можайского шоссе. Организации, отвечающие за застройку Москвы, также обязаны помнить об интересах города.

## НА СТРОЙКАХ МОСКВЫ

Б. ДАШУК

# П о у ч и т е л ь н а я и с т о р и я

Работа городских советов и хозяйственных организаций в области жилищного строительства подверглась серьезной критике с трибуны Второй Сессии Верховного Совета СССР при обсуждении бюджета СССР на 1938 г. Депутаты отмечали низкие темпы жилищного строительства, систематическое невыполнение планов строительными организациями, чрезвычайно плохое освоение средств, отпускаемых на жилищное строительство. Эта критика целиком относится и к московскому строительству, осуществляемому Моссоветом и наркоматами. Можно перечислить немало домов, заложенных несколько лет назад и до сих пор не оконченных и не заселенных; немало есть строек, сдаваемых в эксплуатацию с опозданием на полтора—два года. Характерным примером такого затянувшегося строительства является жилкомбинат НКТП на Бережковской набережной. Это наиболее отсталая ведомственная стройка столицы.

За три года строительства еще не было декады, месяца, квартала, когда бы план оказался выполненным больше чем на 50—60 проц. Между тем денег, отпускавшихся государством на это строительство и затем списывавшихся банком как неосвоенные, хватило бы для постройки двух подобных домов.

Очень часто строительные организации работают неудовлетворительно и не выполняют план в результате отсутствия заботы о создании постоянных кадров рабочих и специалистов. Директивы партии и правительства по этому вопросу до сих пор не выполнены. Непрерывные переходы рабочих и административно-технического персонала с одной стройки на другую характерны не только для строительства жилкомбината НКТП. По этой же причине, например, Наркомлегпром, третий год строящий дом на Котельнической набережной, вместо того, чтобы полностью закончить строительство, выполнил план лишь на 40 процентов. Стро-

ительство жилкомбината НКТП в этом отношении лишь наиболее яркий пример, показывающий, насколько болезненно эта текучесть сказывается на ходе строительных работ.

Если судить по планам треста «Моспромстрой», составленным в 1936 году, то сейчас, осенью 1938 г., москвичи, направляясь от Смоленской площади к Киевскому вокзалу, пройдя Бородинский мост, должны были бы встретить исполинские корпуса строящегося, а частично уже заселенного жилого комбината Наркомтяжпрома. Комбинат, состоящий из нескольких блоков высотой от 8 до 12 этажей каждый, должен занять добрую половину Бережковской набережной—от моста метро до угла Дорогомиловской улицы.

В действительности, как известно, такого дома в натуре еще нет, а сам участок занят преимущественно ветхими двухэтажными домиками.

Объяснение этого несоответствия мы находим в другом документе, где говорится о выполнении трестом намеченных им планов. Здесь против графы «выполнение плана за 1936 год» поставлена цифра . . . 3 процента. В следующем году было построено немного больше—6 проц. и, наконец, к моменту передачи «Моспромстроем» работ другому тресту—Жилстрою НКТП, весь итог двухлетней деятельности строителей выразился цифрой—10 процентов, т. е. ровно в 10 раз меньше намеченного плана! Таковы неприглядные данные официальной трестовской отчетности. Однако, если, вооружившись рулеткой, попытаться проверить по натуре, путем обмера, все фигурирующие в сводках и без того жалкие цифры, то окажется, что даже приведенная выше статистика нуждается в солидных поправках.

Помещаемая ниже таблица иллюстрирует это положение по пяти основным видам работ:



	Выполнение по отчетным данным		Выполнение по данным фактического обмера		Разница (в руб.)
	в физических объемах	в рублях	в физических объемах	в рублях	
Кирпичная кладка . . . . .	5.394,4 м <sup>3</sup>	484.688	5.144 м <sup>3</sup>	457.59	27.129
Жел.-бетонные перекрытия . . . . .	613,45 "	132.513	547 "	117.605	14.908
" колонны . . . . .	78,6 "	20.764	50 "	13.440	7.324
" балки . . . . .	99,57 т	47.794	78,32 т	37.594	10.200
" карниз . . . . .	606,6 м	19.065	260 м	8.093	10.971

Эти данные, обнимающие лишь шестую часть общего количества работ, по справедливости можно назвать перечнем всего того, что разбазарено при строительстве жилкомбината, ибо, как оказывается, и деньги, и стройматериалы, и рабочая сила израсходованы «в соответствии» не с реальным, а, так сказать, мифическим выполнением плана. Составители очковтирательских отчетов в «Моспромстрое» таким путем пытались по возможности замаскировать черепашьи темпы работ, скрыть царящую на стройке бесхозяйственность.

Строители сейчас утверждают, например, что у них мало кирпича. Объяснение этому можно найти в первой же строчке приведенной таблицы, — из нее явствует, что вместо отчетных 5.394,4 м<sup>3</sup> кирпичной кладки в действительности выполнено 5.114 м<sup>3</sup>. Приписав себе 280 лишних кубометров, очковтиратели одновременно скрыли факт разбазаривания кирпича почти на 27 тысяч рублей. Разбазарен как раз тот кирпич, в котором строители теперь испытывают нужду. Совершенно такую же цену имеют жалобы на нехватку цемента и арматуры. Обратившись к таблице, можно установить, что этих материалов перерасходовано (либо пущено во всевозможные товарообменные операции) на сумму в 43 тысячи рублей. Располагая в банке огромными средствами, строительство, не выполняя план, подчас неделями остается без копейки денег. Дело доходит до посещения конторы монтерами МОГЭС, направляемыми сюда для выключения электричества за неоплату счетов. Финансовое положение стройки также отчетливо видно из приведенных выше цифр — лишь по пяти указанным видам работ недостача выражается суммой в 70 тысяч рублей, а в целом за первые два года строительства пущено на ветер 400 тысяч рублей.

После ознакомления с этой статистикой возникает вопрос: кто же хозяйничал здесь таким образом; как фамилии, имена и отчества людей, пустивших по ветру громадные суммы денег и колоссальные фонды строительных материалов? За ответом, как это ни странно, приходится обращаться к старику-курьеру, ибо на этом строительстве курьер является единственным «кадровиком». Только он один работает здесь с первого дня стройки, храня воспоминания о торжественной закладке фундамента. Отвечая на ваши вопросы, курьер-«сторожил» пре-

жде всего расскажет, что за два с лишним года его работы сменилось 19 начальников. Каждый начальник руководил строительством в среднем 40 рабочих дней. Такова, примерно, смена и остальных работников — начиная от главного инженера и кончая табельщиком.

«Переменный состав» рабочих-строителей проделал с момента закладки дома шесть правильных циклов, т. е. шесть раз кадры полностью сменились, и сейчас на стройке занят седьмой набор строителей, среди которых человек, работающий 1½—2 месяца, уже считается «старичком».

Состояние непрерывного круговорота, в котором находятся все основные кадры строительства, постепенно привело к тому, что назначение на Бережковскую набережную стали понимать как промежуточный этап, за которым должно обязательно последовать направление на другую, «серьезную» работу. Строительство таким образом превратилось в проходной двор, во временное пристанище, где якобы не требуется проявлять ни энергии, ни инициативы, ни элементарного желания работать.

\*\*

Таков «опыт» первый двух лет стройки, когда работы вел трест «Моспромстрой». Сейчас стройку украшает вывеска «Жилстрой НКТП», пришедший на строительство полгода назад. Однако никаких существенных результатов эта смена вывесок еще не дала. Если взглянуть со стороны на будущий жилкомбинат, то кажется, что здесь все здание находится не в процессе созидания, а в стадии разрушения; это участок скорее не строительной конторы, а участок треста по разбору и сносу сооружений. Более близкое знакомство еще больше утверждает вас в этом мнении. Каждый новый начальник обычно вынужден начинать свою деятельность с разрушения части того, что создано предыдущим. Например, начальник конторы № 2 «Жилстроя» тов. Мамедбеков, приняв дела, сразу же приступил к переделке междуэтажных перекрытий, так как его предшественник, в обстановке царящей здесь безответственности, построил перекрытия значительно ниже, чем это предусмотрено проектом. Та же контора № 2, придя на строительство жилкомбината, столкнулась с необходимостью разрушить целиком сделанный железобетонный карниз: без-



ответственное отношение «Моспромстроя» к правилам строительной техники зашло настолько далеко, что карниз забетонировали в разгар морозов 1937 года. Убытки строительства на одном лишь карнизе составляют 120 тысяч рублей.

Деятельность «Жилстроя» за первые четыре месяца характеризуется следующими показателями выполнения плана:

Месяцы	По плану	Фактически	% выполнен.
Май . . . . .	63 тыс. руб.	35,7 тыс.	57
Июнь . . . . .	176,3 " "	118,7 "	67
Июль . . . . .	370 " "	153,3 "	42
Август . . . . .	400 " "	192 "	48

Здесь прежде всего бросается в глаза то, что если в абсолютных цифрах заметен некоторый рост, то в процентном отношении выполнение плана идет на снижение. Львиная доля средств затрачена в эти месяцы на переделки ранее сделанного «Моспромстроем». Само же строительство за эти четыре месяца подвинулось вперед лишь процентов на пять. Итог строительства этого года ясен уже сейчас. Плановое задание — сдать в эксплуатацию 3 тысячи квадратных метров жилой площади выполнено не будет, ибо в сентябре здесь еще не были начаты даже плотничные работы. Строительство вступит в четвертый год своего существования готовым едва на двадцать процентов. При этом из громадной суммы в 7 миллионов рублей, отпущенных в 1938 году на строительство, будет израсходована лишь десятая часть.

Во многом эти низкие темпы работы «Жилстроя» объясняются организационной неразберихой, царящей на объекте. Постоянная смена начальников привела к тому, что в портфеле строительства накопились десятки всевозможных договоров, ибо каждый начальник планировал работы по-своему, сдавал по своему усмотрению подряды отраслевым конторам. В итоге четкое разделение работ между отраслевыми конторами, существующее на ряде объектов строительства Моссовета, здесь подменили уродливой системой мелкого дробления работ среди всевозможных подрядных контор, число которых весьма велико. Даже каменные работы и те распределены между несколькими

конторами, при чем наибольшую по объему работу взяла на себя сама контора № 2.

Наряду с этим взаимоотношения конторы № 2 с отраслевыми конторами развиваются ненормально. Система хозрасчета требует совершенно определенной материальной ответственности контор за выполнение ими своих обязательств. Между тем на этом строительстве еще не было случая, когда бы генеральный подрядчик воспользовался своим правом требовать возмещения убытков конторой, не выполнившей плана. Объясняется это тем, что большинство контор принадлежит тому же тресту «Жилстрой» и, по заведенной ложной традиции, считается неудобным применять какие-либо санкции к организации своего же треста, — неудобно выносить сор из трестовской избы. Этой традиции приносятся в жертву принципы хозрасчета. В итоге графа убытков растет, а выполнение месячных планов еще ни разу за два с лишним года не выходило за пределы 30 процентов.

\*\*

Такова поучительная история крупной ведомственной стройки, ведущейся на протяжении ряда лет. На примере этой стройки мы главным образом показали, как больно бьет по строительству непрерывная текучесть кадров строителей и руководящего административно-технического персонала. Самотек, бесплановость и безответственность и, как следствие этого, убыточное ведение и преступная затяжка строительства, — таковы плоды текучести, столь характерной для многих ведомственныхстроек. Покончить с текучестью рабочих и руководящих кадров, усилить ответственность строительных организаций за качество, за темпы и за сроки окончания работ — таков основной вывод из приведенного нами примера.

Сейчас по всей стране идет выдвижение на руководящую работу сотен тысяч новых людей, однако строительной индустрии это движение коснулось еще слабо, а между тем здесь есть немало талантливых, преданных людей, из которых должны быть составлены эти постоянные кадры. Интересы дела требуют, чтобы в самое ближайшее время было достигнуто такое положение, при котором постоянный коллектив строителей ведет строительство от закладки фундамента до момента сдачи здания в эксплуатацию.





# Первый тоннель для подземных городских сооружений

Полученная в наследство от дооктябрьской Москвы сеть подземного городского хозяйства на центральных улицах столицы сильно устарела. Она требует капитального ремонта, а мощность ее не соответствует потребностям бурно растущего города.

Наряду с реконструкцией улиц и площадей, строительством новых домов и благоустройством городских проездов необходимо привести в полный порядок и подземное хозяйство.

Старые подземные сети, в особенности по магистральным улицам, расположены по всей ширине улицы. Ремонт или замена малого сечения на большее неизбежно связано с разрытием улиц, с порчей асфальтового покрытия и с большими затруднениями для транспортного и пешеходного движения.

Даже при правильной, стройной укладке подземных сетей, насчитывающих до 15 разновидностей, они занимают вдоль улицы полосы шириной в 10—12 метров с каждой стороны. Такие габариты затрагивают не только всю ширину тротуаров, но и проезжую часть улиц.

В этом году реконструируется подземное хозяйство на ул. Горького. Наряду с крупным строительством домов по фронту около 500 метров, ведется сооружение первого общего тоннеля длиной около 700 погонных метров для подземных сетей.

Этот тоннель, или общий коллектор высотой в 2,7 м и шириной в 2,4 м, вместит все подземное хозяйство улицы. Строится он из железобетона на глубине, удобной для эксплуатации каждого вида сетей.

В коллекторе будут размещены на железобетонных полках 23 кабеля связи (телефонные, радио, осветительные и силовые); 14 проводов и кабелей для внутреннего обслуживания коллектора (освещение, вентиляция, сигнализация); водосточные трубы для пропуска дождевых вод, водопроводная уличная сеть с пожарными гидрантами, две мощные трубы теплосети.

Под коллектором заложены глубокие дренажные трубы для осушения прилегающей к нему зоны и подвалов домов от грунтовой воды. Вдоль наружных стен коллектора устраивается щебеночный дренаж, соединенный с дренажной трубой.

Наряду с удобным размещением подземных сетей габариты коллектора рассчитаны на сквозной удобный проход для обслуживающего персонала и на удобное производство работ по монтажу подземных сетей. Коллектор имеет ряд специальных камер и колодцев для устройства домовых ответвлений и для переключения подземных сетей на поперечных улицах, пересекающих коллектор.

Коллекторы для подземных сетей в ряде заграничных городов построены без учета перспективного развития города. Они в настоящее время либо устарели, либо перегружены и весьма неудобны для эксплуатации, или же они являются простыми трубами для пропуска в них лишь отдельных одноименных подземных сетей, в то время как другие виды подземных сетей расположены рядом, непосредственно в грунте. Частные владельцы сетей обычно считают более выгодным и дешевым производить периодическое разрытие улиц для ремонта сети и прокладки новых линий, нежели арендовать соответствующие участки городского коллектора. Коллекторы нашей столицы будут лучшими в мире. Их размеры рассчитаны на возможность дальнейшего развития подземного хозяйства и на пропуск всевозможных транзитных сетей.

Строящийся коллектор может быть развит в обе стороны для соединения со следующими магистралями города. Для этой цели строится ряд поперечных галлерей для подземных сетей в тех местах, где они в настоящее время уложены в земле.

В целях безопасности обслуживания и поддержания в коллекторе потребного для подземных сооружений режима здесь осуществляется ряд технических мероприятий по вентиляции, сигнализации, по соответствующему оборудованию входов и выходов и т. д. На дне коллектора, по его тротуару, в отдельных местах устанавливаются так называемые водопроводные реле, которые при подъеме воды выше лотка коллектора на 3—5 сантиметров своими поплавками и системой электроконтактов дадут световые и звуковые сигналы в диспетчерскую. Здесь, на специальной доске пульта, дежурный увидит по схеме место аварии и сможет немедленно принять необходимые меры. Аварийные воды будут приниматься водостоком или дренажными трубами и отводиться в Москва-реку по городской системе водостоков.

Подобным же образом устраивается и сигнализация для предупреждения превышения температуры в коллекторе. В этом случае температурное реле, путем сигнализации, систематически приводит в действие вентиляционную электроустановку, являющуюся дополнительной к постоянно действующей системе приточной и вытяжной вентиляции.

Наряду с этим будет разрешена задача газоулавливания. В случае проникновения в коллектор светильного газа, газоуловители автоматически будут приводить в действие вентилятор и сигнализировать в диспетчерскую о месте появления газа.

Работы по строительству коллектора раз-



вернуть полным ходом. С каждым днем тоннель растет на несколько погонных метров. Работы ведутся непрерывно в три смены.

Закончив первую очередь—200 метров,—строители энергично взялись за работу на втором участке. В короткий срок здесь дол-

жно быть построено 300 погонных метров коллектора.

Вместе с новыми домами, вырастающими на улице Горького, наша столица получит первый коллектор для сетей городского подземного хозяйства.

В. Ф. ПАХОМОВ

## На Гипсострое в Сталиногорске

Тихо и безмятежно на строительной площадке Сталиногорского гипсового комбината. В самый разгар рабочего дня группа землекопов расположилась на отдых около котлована.

—Здесь на строительстве вроде дом отдыха—говорит один.

—Это почему же так?

—А очень просто: как ни работай, все равно выведут одну цену 9—10 рублей за день. Поэтому люди особенно и не спешат...

Останавливаемся около группы каменщиков, выкладывающих стены гаража.

—Плохо строим,—жалуется каменщик тов. Володин. Ни кирпича, ни досок нет. Уложишь 600 кирпичей в смену, и делать нечего...

—У нас никого из начальства на площадке не увидишь—говорит другой каменщик. Вот, к примеру, начальник Гипсостроя тов. Литинский: за весь год дней 15 он был на площадке, остальное время все в Москве сидел, а в самый разгар сезона на курорт уехал.

—Экскаватор совсем не используется. Кран полностью не загружен,—добавил третий рабочий.

Жалобы рабочих Гипсостроя вполне обоснованны. На строительстве Сталиногорского гипсо-алебастрового комбината издавна процветает поразительная безответственность.

Обратимся к истории. В 1935 году геологи исследовали мощный сухой пласт гипса, залегающий от Тулы до Рязьки. Благодаря наличию энергетической и топливной базы решено было построить в Сталиногорске мощный гипсовый комбинат, который полностью обеспечил бы потребность столицы и прилегающих областей в гипсе и алебастре.

Комбинат будет состоять из двух основных предприятий: рудника по добыче гипса и завода для обжига сырья.

К сооружению завода еще не только не приступали, но и нет еще для него технического проекта. В № 11 «Строительства Москвы» уже подробно сообщалось о бесконечных срывах сроков проектирования\*, но в этом деле и до сих пор не наведен еще порядок. На проектирование различных вариантов в течение последних лет затрачены огромные средства, а когда будет готов окончательный проект, никто из руководителей

этого проектирования сказать толком не может. Существует серьезная угроза, что Моспромстройдетальпроект сорвет и новый срок окончания проектирования—1 января 1939 года. Управление промышленности стройматериалов Моссовета и Гипсострой почему-то не проявляют особого беспокойства, не торопятся с проектом, не спешат развернуть строительство комбината.

Проектирование и строительство рудника также имеет свою историю. После неоднократной переделки проекта строительство рудника в конце прошлого года было передано Метрострою. Несмотря на отсутствие утвержденного проекта, Метрострой все же успел выполнить в 1937 году работы на 1 миллион рублей. В январе и феврале этого года метростроевцы кое-как продолжали строительство, а в марте началось свертывание работ—Гипсострой не имел денег.

Наконец, в начале июля, когда проект рудника был принят Моссоветом, было открыто финансирование. Контора Метростроя (начальник тов. Волков) могла сразу же широким фронтом развернуть работу. Но неожиданно начались раздоры между Метростроем и заказчиком—Гипсостроем. Метрострой завез на площадку много оборудования, тубинги для крепления стволов, разные строительные материалы, а Гипсострой не платил за это денег, считая, повидимому, Метрострой «богатым дядюшкой». В конце концов задолженность Метрострою выросла до полутора миллионов рублей. Гипсострой отказался оплатить счета за тубинги, мотивируя это тем, что тубинги потребуются лишь в конце года. В результате строительство остановилось. Гипсострой и Метрострой уже несколько месяцев не могут договориться, как же быть с оплатой счетов и как снабжать стройку материалами.

Далее Моссовет считает, что на это строительство фонды должен выделять Наркомместпром, а последний, наоборот, ссылается на Моссовет. Эта недоговоренность больно бьет по строительству. Из-за всяких неувязок подобного рода сооружение надземных построек не обеспечено никакими материалами.

Основная работа в этом году на рудничной площадке заключается в проходке двух стволов диаметром в 11 метров и глубиной в 130 и в 150 метров. Первый ствол—клеть-

\* Статья инж. Липшица.



вой — предначается для опускания и подъема людей, а другой ствол — скиповой — для промышленной эксплуатации.

Проходка стволов будет вестись методом замораживания, так как грунтовые условия не позволяют применить обычный метод проходки. С этой целью вокруг стволов должны быть пробурены 28 скважен, через которые, с помощью холодильных установок, и будет произведено замораживание.

Бурение скважин Метрострой передал конторе «Бурвод». Пользуясь отсутствием на площадке какого-либо контроля со стороны как Гипсостроя, так и Метростроя, контора «Бурвод» (производитель работ тов. Петухов) с исключительным равнодушием относится к своим задачам.

«Бурвод» обещал к 1 января 1939 г. закончить бурение скважин по первому стволу (3600 м) и к 1 мая — по второму стволу. Такие темпы бурения ни в какой мере не обеспечивают строительство. Но «Бурвод» не выполняет и этого обязательства. В июле и августе нужно было пройти 1700 метров, а пройдено 1050 метров. Из 28 скважин клетьевого ствола закончено только пять.

Бурильные станки полностью не загружены. Нехватает сменных мастеров. Постоянные аварии — бич буровых работ. Из 9 скважин три в начале сентября находились в аварийном состоянии. Одна аварийная скважина заброшена совсем. Завод, принадлежащий «Бурводу», выпускает недоброкачественный бурильный инструмент. При производстве работ этот инструмент часто остается в скважине. Для извлечения его затрачивается много времени. При этом специального лоповильного инструмента не хватает.

Главным же образом причиной аварий является безответственное отношение работников конторы к своим обязанностям. Нарушения дисциплины — здесь обычное явление. Нередки случаи, когда обслуживающий персонал засыпает на работе. Аварийщики и разгильдяи не привлекаются к строгой ответственности.

Перед руководством «Бурвода» неоднократно ставился вопрос об усилении темпов бурения, об увеличении количества бурильных станков, о полном укомплектовании смен, о переводе станков на непрерывную работу. Однако ничего реального конторой не предпринято.

Между тем следует учесть, что по окончании бурения потребуется еще два месяца на самое замораживание ствола. Кроме того, проходка ствола займет много времени. По плану предполагается в месяц углубляться на 15 метров. Отсюда ясно, что принятые темпы и происходящие задержки в бурении скважин ведут к тому, что вряд ли стволы будут готовы к концу будущего года.

На строительстве рудника все построено на самотеке. Ни руководители Гипсостроя, ни руководители Метростроя не придерживаются каких-либо графиков и сроков. Правда, вначале Метрострой обязывался по договору пройти в этом году ствол на 80 метров, но затем Гипсострой освободил Метрострой и от этого обязательства. Теперь никаких

сроков и обязательств по окончании клетьевого и скипового стволов не существует. Понятно, что при таком положении никто из руководителей не чувствует за собой ответственности за судьбу строительства.

Гипсострой — это не строительная организация, а заказчик. Метрострой же считает себя ответственным только за проходку шахт. Спрашивается, кто же отвечает за остальное строительство? Кто, например, будет строить новые жилые дома, достраивать дорогу, чтобы спасти стройку от осенней распутицы? Это никому не известно. Оказывается, до сих пор на строительстве нет генерального подрядчика. Сталиногорский банк явно нарушает закон, финансируя стройку, где нет генерального подрядчика, вместо того, чтобы законными мерами побудить заказчика навести порядок в организации строительства.

Возмутительные дела на важнейшей стройке, к сожалению, никого не волнуют. Трудно найти постройку, которая в такой короткий срок пережила бы так много различных реорганизаций. Вначале это был Мосгипсострой, подчиненный Стройуправлению Моссовета. Враги народа, пробравшиеся к руководству этой стройкой, приняли все меры, чтобы сорвать получение дешевого гипса для строительства и реконструкции Москвы.

Казалось бы, после разоблачения вредителей нужно было обратить особое внимание на Гипсострой. К сожалению, этого до сих пор нет. Вся дальнейшая помощь Гипсострою заключалась в том, что Моссовет то и дело передавал его из одной организации в другую. Попав в трест отделочных материалов, Гипсострой продолжал оставаться в таком же плачевном состоянии. Затем его последовательно передали в Московское городское управление местной промышленности, управление промышленности стройматериалов Моссовета, трест Мосгорвяжстром и снова в Управление промышленности стройматериалов.

Каждая передача сопровождалась большим «организационным» периодом, а вернее полной бездеятельностью в деле руководства строительством комбината. Достаточно привести такой факт. Когда Наркомат местной промышленности принял стройку в свою систему, он исключил ее из титульного списка 1938 года. Аванс строительство не получило. Только после специального обсуждения вопроса в Совнарком РСФСР было в который раз доказано соответствующим руководителям промышленности стройматериалов, что Гипсострой нужен. 13 февраля, наконец, было открыто финансирование, а через три дня его снова закрыли, так как истек срок временного финансирования, установленный для строек, не имеющих законченной документации.

Равнодушие, проявляемое Управлением промышленности стройматериалов (начальник тов. Суворов) и Московским советом, совершенно непонятно. Ведь с пуском Сталиногорского комбината столица в большом количестве получит дешевый гипс. Достаточно указать, что сейчас тонна необожженно-



го гипса (сырого камня), привозимого с Украинны и из Татарии, обходится дороже 30 рублей. А тогда тонна необожженного сырого гипса будет стоить 8 рублей. Готовый же гипс, полученный методом обжига во взвешенном состоянии, будет обходиться вместе с доставкой 18 рублей за тонну, т. е. в 3—4 раза дешевле фактической стоимости на Даниловском алебастровом заводе в Москве.

Видимо, недопониманием большого значения строительства гипсового комбината и равнодушием к этому строительству объясняется и то, что до сих пор не ведется ника-

кой подготовки к строительству приемного хозяйства и предприятий для изготовления формовочного гипса, готовых растворов, специальных цементов и т. д.

Московскому совету пора, наконец, обратить серьезное внимание на строительство Сталиногорского комбината. Следует не только ускорить решение всех нерешенных вопросов, но раз и навсегда покончить с безответственностью, процветающей как в проектировании, так и в самом строительстве комбината.

Москва должна получить дешевый сталиногорский гипс как можно скорее.

**ОТ РЕДАКЦИИ.** Еще в № 11 «Строительства Москвы» мы осветили безобразное состояние проектирования Сталиногорского гипсового завода и поразительную неразбериху в вопросе об окончательном выборе технологической схемы для 1-й и 2-й очередей.

Еще в январе 1937 года, в обстановке невероятной спешки, обсуждался вопрос о выборе технологии обжига гипса для Сталиногорского комбината. В жертву этой спешке отдельные члены технологической экспертизы (инж. Винокур, проф. Юнг) готовы были принести освоение передовой культурной технологии обжига гипса во взвешенном состоянии и даже отстояли устаревший метод обжига в варочных котлах.

В обстановке затянувшегося проектирования, совещание в тресте отделочных материалов весной этого года высказалось за повторение опытов обжига гипса во взвешенном состоянии, произведенных в 1934 году под руководством инж. Липшица на Люберецкой пылеугольной установке. Прошло больше полугодия, но ничего в этом направлении не сделано.

Безобразная затяжка и организационная неразбериха в проектировании дополняется картиной беспорядочного и бесхозяйственного состояния строительства, обследованного автором статьи тов. Пахомовым по заданию редакции.

Совершенно непонятно равнодушие к судьбе Сталиногорского комбината со стороны президиума Моссовета и невозмутимое спокойствие, хранимое Управлением промышленности стройматериалов Моссовета в этом вопросе. (Нач. Управления тов. Суворов даже не счел нужным ответить на специальный запрос редакции в связи со статьей инж. Липшица в № 11 нашего журнала).

Мы надеемся, что президиум Моссовета со всей решительностью займется судьбой строительства Сталиногорского комбината. Самотеку, безответственности и черепашьям темпам в этом строительстве пора положить конец.

## ЗАМЕТКИ РАЙОННОГО АРХИТЕКТОРА

Арх. К. Я. РОГОВ

### Устрани́ть помехи в работе

Круг вопросов, с которыми приходится сталкиваться районному архитектору, чрезвычайно обширен. Нет такой организации, предприятия, домоуправления в районе, которые бы в вопросах строительства не были связаны с районным архитектором.

Наряду с текущими оперативными делами, отнимающими у районного архитектора от 50 до 90 проц. его времени, он повседневно, методически занимается работой проектно-планировочного характера: по разработке генплана реконструкции своего района, уточнению красных линий, планировке кварталов, площадей и т. д.

Такой значительный объем деятельности районного архитектора требует создания соответствующих условий для его работы.

К сожалению, этого пока еще нет. Штат мастерской районного архитектора не укомплектован необходимым количеством работников, в первую очередь архитекторов.

Например, совершенно ненормально, что районный архитектор Бауманского, Красногвардейского и Молотовского, или районный архитектор Свердловского, Советского и Коминтерновского районов не имеют помощников. Весь их штат ограничивается инженером, экономистом и одним — двумя техниками. Поэтому районный архитектор физически не в состоянии уделить время детальной разработке генплана своего района, что в значительной мере тормозит и текущую оперативную работу.

Полностью освободить районного архитектора от текущей оперативной работы не представляется возможным — это значило бы предоставить самотеку все строительство в районе. Но облегчить, упростить эту работу необходимо.

Как правило, заявки на участки для строительства поступают к районным уполномоченным Отдела городских земель, которые обязаны всесторонне изучить участки, озна-



комиться с ними на месте. Однако окончательно решать вопрос они не имеют права. Уполномоченный направляет заявку к районному архитектору, который также обязан изучить вопрос, ознакомиться с участком на месте и дать свое заключение. Только после заключения районного архитектора, уполномоченный Отдела городских земель разрешает строительство или отказывает в нем. За 1937 год таких заявок по одному лишь Бауманскому району прошло более 400. Целесообразным, казалось бы, объединить уполномоченных Отдела городских земель и районных архитекторов, и тем самым ликвидировать параллелизм в работе.

Серьезной помехой в работе районного архитектора является несвоевременное и недоброкачественное изготовление геодезической ситуацией Отдела городских земель ситуационных планов в масштабе 1:500. Разработанный районным архитектором план красных линий районов в масштабе 1:2000 является эскизным материалом для изготовления Геодезической конторой детальных планов в масштабе 1:500, выдаваемых уже для строительства. Как правило, расхождение между масштабами 1:2000 и 1:500 есть и будут. Поэтому районный архитектор заинтересован в том, чтобы основные магистрали его района, особенно вновь пробиваемые, были разработаны детально в масштабе 1:500.

Для этого Геоконторё отправляется заказ на изготовление плана на магистраль на всем ее протяжении, а Геоконтора его обычно не выполняет. Так, например, заказ на вновь прокладываемую магистраль площадь Ногина — Проломная застава, отправленный в 1937 г. не выполнен и до сих пор.

Текущее строительство не может терпеть таких сроков. И поэтому районный архитектор вынужден выдавать планы отдельными кусками, которые впоследствии почти невозможно соединить в одно целое. Так, на этой же магистрали при сверке двух планов, выданных разным организациям — Военно-Инженерной Академии и ЦК МОПР, — расхождение в направлении красных линий составило 5 метров! И можно уже сейчас сказать, что задуманного направления эта магистраль не получит. Следовательно, необходимо реорганизовать работу Геоконторы таким образом, чтобы она не тормозила реконструкцию Москвы, а работала оперативно. Очевидно, должны быть созданы районные филиалы Геоконторы.

Правильное размещение культурно-бытового строительства в районе и в целом по Москве — один из наиболее важных вопросов всего строительства.

Практика размещения школьного строительства показывает, что от правильной ди-

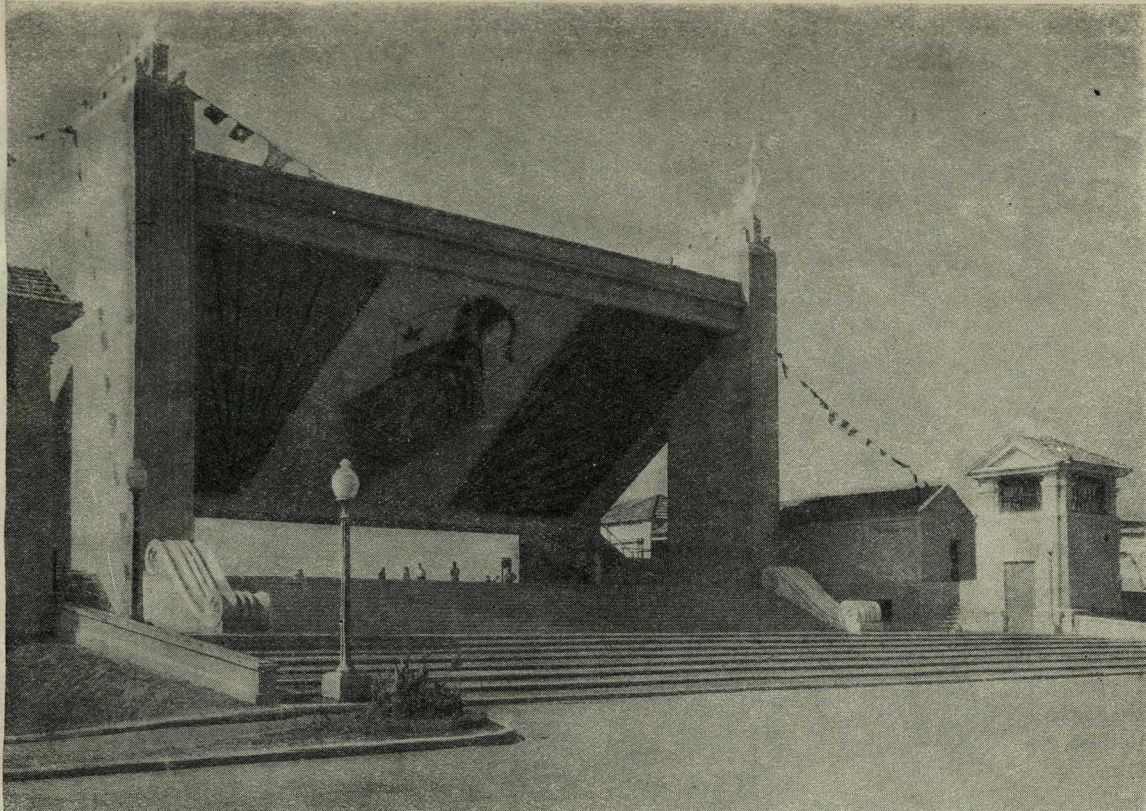
слокации школьной сети за 1935—1937 гг. были сделаны значительные отступления. Участки для школ выделялись, и выделяются в 1938 году по «принципу» отыскания свободных участков, застройка которых не требует сноса домов и выселения жильцов. В Красногвардейском районе это привело к тому, что на участке Хохловский переулок — Колпачный переулок, занимающем около 3-х га, где уже существуют 3 школы, ныне строится четвертая! Бесчисленные оговорки, записываемые различными комиссиями при утверждении застроенных участков, о необходимости сломки домов, бесспорно подлежащих сносу до ввода школы в эксплуатацию, как не имеющих санитарных и пожарных разрывов, остаются на бумаге. По большинству выстроенных школ, где необходима срочная расчистка участка от ряда домов, в этом отношении ничего не сделано. Требования районного архитектора при приемке школ правительственными комиссиями о необходимости хотя бы частичной сломки остаются без внимания. Школа принимается, дома на неопределенный срок остаются существовать. Этот вопрос, затрагивающий жизненные интересы трудящихся, должен быть как можно быстрее разрешен президиумом Моссовета.

Размещение детских учреждений, детских садов и яслей требует особого внимания.

Не всегда в квартале можно разместить то количество детучреждений, которое рассчитано теоретически. Во-первых, участков, не требующих сноса ветхих домов, становится все меньше и меньше, во-вторых — большое количество отдельных небольших зданий, размещенных в квартале, затрудняет планировку, не позволяет обеспечить население внутриквартальными площадками, скверами общего пользования, площадками для стоянки машин и т. д. В Молотовском районе, например, уже исчерпан фонд незастроенных участков (свободных от сноса жилых домов). В 1938 году не представляется возможным отвести под строительство детских учреждений ни одного свободного участка. И приходится ставить вопрос о проектировании детучреждений в первых этажах жилых домов.

Наряду с существующим постановлением президиума Моссовета об обязательном использовании первых этажей жилых домов, выходящих на магистрали, под торговые помещения, по нашему мнению, необходимо издать дополнительное постановление об обязательном использовании части первых этажей жилых домов под детские учреждения. Это даст возможность районному архитектору практически сейчас же включить такое требование в архитектурно-планировочные задания.





Перспектива центрального входа на водную станцию „Динамо“

Инж. С. ЗВЕРИНЦЕВ

## В о д н а я   с т а н ц и я   „ Д и н а м о “

Осенью текущего года закончилась постройка первой очереди московской водной станции «Динамо» (автор — архитектор Г. Я. Мовчан, соавтор архитектор М. Н. Мейльман).

Водная станция расположена на большом свободном участке на берегу Химкинского водохранилища канала Москва—Волга, вблизи речного вокзала. На участке станции разбит большой парк.

Станция по существу является целым спортивным комбинатом, который, помимо сооружений для водного спорта, имеет футбольное поле, места для занятий легкой атлетикой, площадки для всех спортивных игр, площадки для гимнастики, тяжелой атлетики, городок обороны и пр.

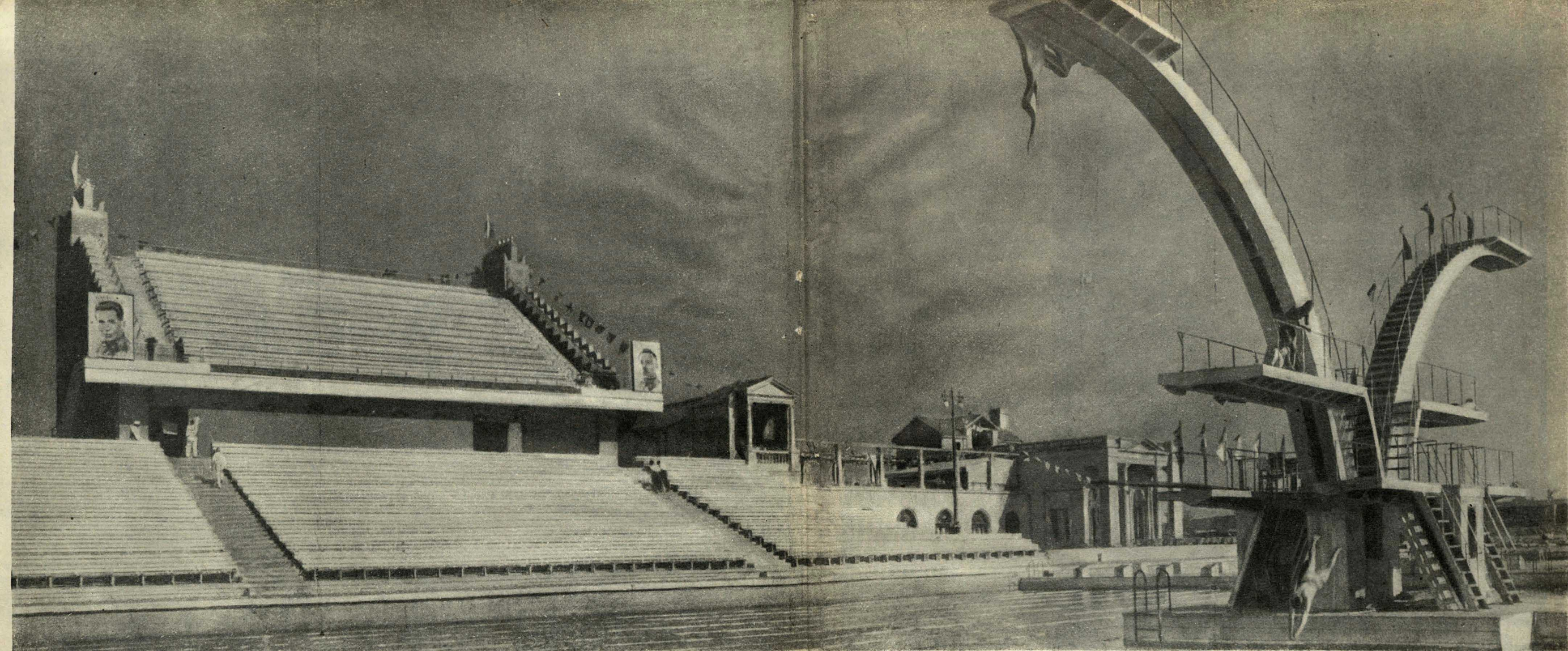
Сама водная станция имеет три бассейна длиной в 50 м каждый (для плавания, прыжков и водного поло), трибуны на 3000 мест, эллинг для судов, гавань с судоподъемным оборудованием для парусных и моторных судов, мастерские, спортивный павильон с раздевальнями, рестораном, кабинетом вра-

ча, комнатами отдыха и административно-хозяйственными помещениями.

В настоящее время выполнены работы первой очереди, объем которых был рассчитан таким образом, чтобы обеспечить начало эксплуатации водной станции в 1938 году. Это весьма поучительный пример правильной организации строительства. Благодаря такой организации оказалось возможным установить очередность пуска станции в эксплуатацию, что в свою очередь привело к быстрому и эффективному использованию затраченных средств; этого, к сожалению, не удастся достигнуть на очень многих постройках спортивных сооружений.

Водная станция «Динамо», вместе с Яхт-клубом ВЦСПС в Ленинграде, открывает новый этап капитального строительства водных спортивных сооружений. Вслед за этими двумя объектами будут сооружены: центральный водноспортивный комбинат ВЦСПС в Москве (в Красно-Пресненском парке культуры и отдыха), центральная водная стан-

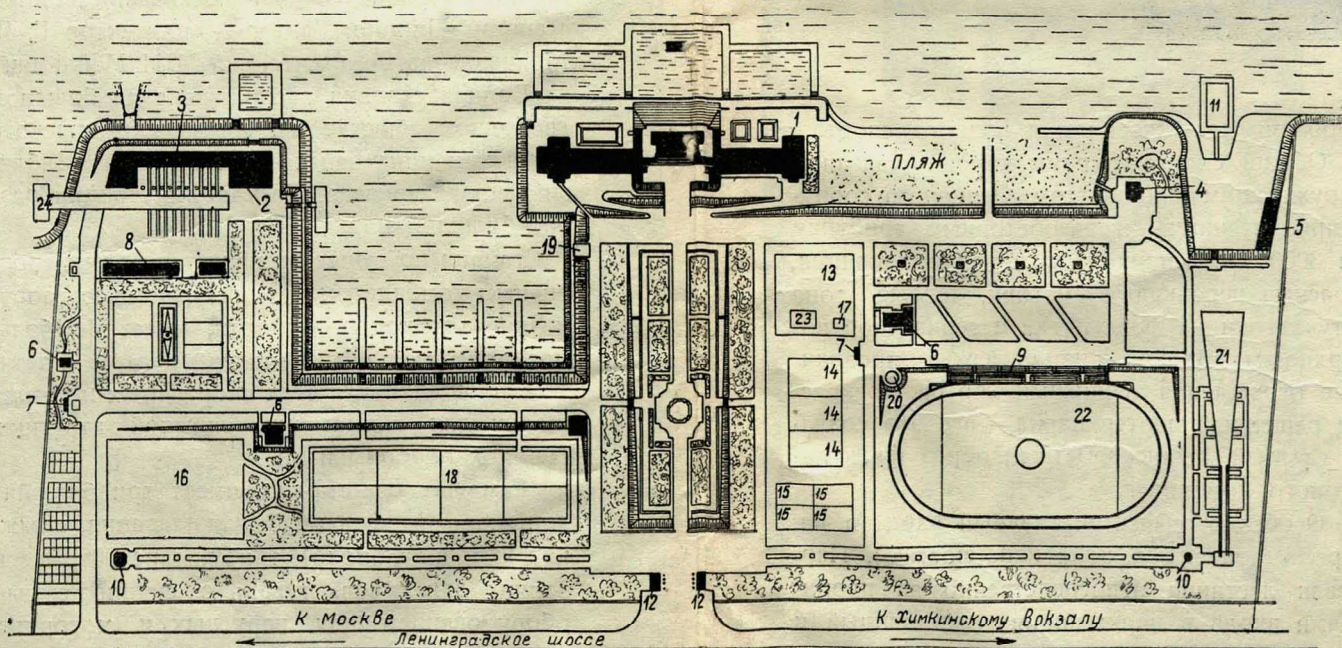




Перспектива станции „Динамо“ со стороны водохранилища

Экспликация:

1. Главный корпус
2. Эллинг
3. Механическая мастерская
4. Детский павильон
5. Летние детские раздевалки
6. Уборные общественные
7. Кладовая спортивного инвентаря
8. Кладовые
9. Трибуны футбольного поля
10. Беседка
11. Бассейн для неумеющих плавать
12. Центральный вход



Экспликация:

13. Гимнастический городок
14. Баскетбольные площадки
15. Волейбольные площадки
16. Тренировочное поле
17. Площадка для борьбы
18. Теннисные корты
19. Насосная станция
20. Станция перекачки
21. Лыжный трамплин
22. Стадион
23. Б о к с
24. Судоподъемник

Генеральный план водной станции „Динамо“





ция в Киеве и другие. Однако богатейшие естественные условия водной станции «Динамо» выдвигают ее на первое место в этом строительстве.

Размеры акватория, качество воды, необходимая глубина для хождения килевых яхт и моторных судов, для прыжков с 10-метровой вышки, отсутствие ледохода и значительных колебаний уровня воды, исключительный ландшафт, полное отсутствие в районе станции промышленных сооружений, загрязняющих воду и воздух, прекрасные пути сообщения, — все это свидетельствует о том, что открытие водной станции является для москвичей еще одним прекрасным подарком.

Архитектурный образ станции свеж, жизнерадостен и в основном правильно решает

проблему сооружения для водного спорта.

Общий силуэт станции хорошо увязан с окружающим ландшафтом. Основному сооружению станции — железобетонным трибунам на 3000 мест — придана ажурная композиция. Красные черепичные крыши, теплые тона штукатурки на фоне парка и зеркальной поверхности водохранилища, легкие, прозрачные ограждения теннисных кортов, прекрасно решенный партер парка — все это создает светлый, жизнерадостный образ физкультурного комбината.

Особенно эффектен главный вход (в натуре выполненный пока неполностью). Парковая лестница непосредственно за пропилеями входа в парк; широко задуманный и четко решенный партер с ковром из цветов, фонтаном, скульптурами и скамьями; парад-



ная лестница на трибуны; скульптурные эмблемы, в виде яхт, венчающие пилоны, создают пространственную композицию и хорошо выявляют назначение здания, как физкультурного сооружения.

При строгой симметрии центрального здания автор правильно решил в проекте центральный вход по оси трибун. Боковые входы, временно существующие в натуре до сооружения пропилей, подводят к низким крыльям основного сооружения. Крылья центрального здания находятся на более низком уровне, чем входная аллея, что сильно снижает в настоящее время впечатление от архитектуры станции. Поэтому было бы крайне желательно ускорить сооружение центрального входа. Кроме того, существование двух входов, как это сделано сейчас, неэко-

номично в эксплуатационном отношении, так как каждый вход требует особого контроля.

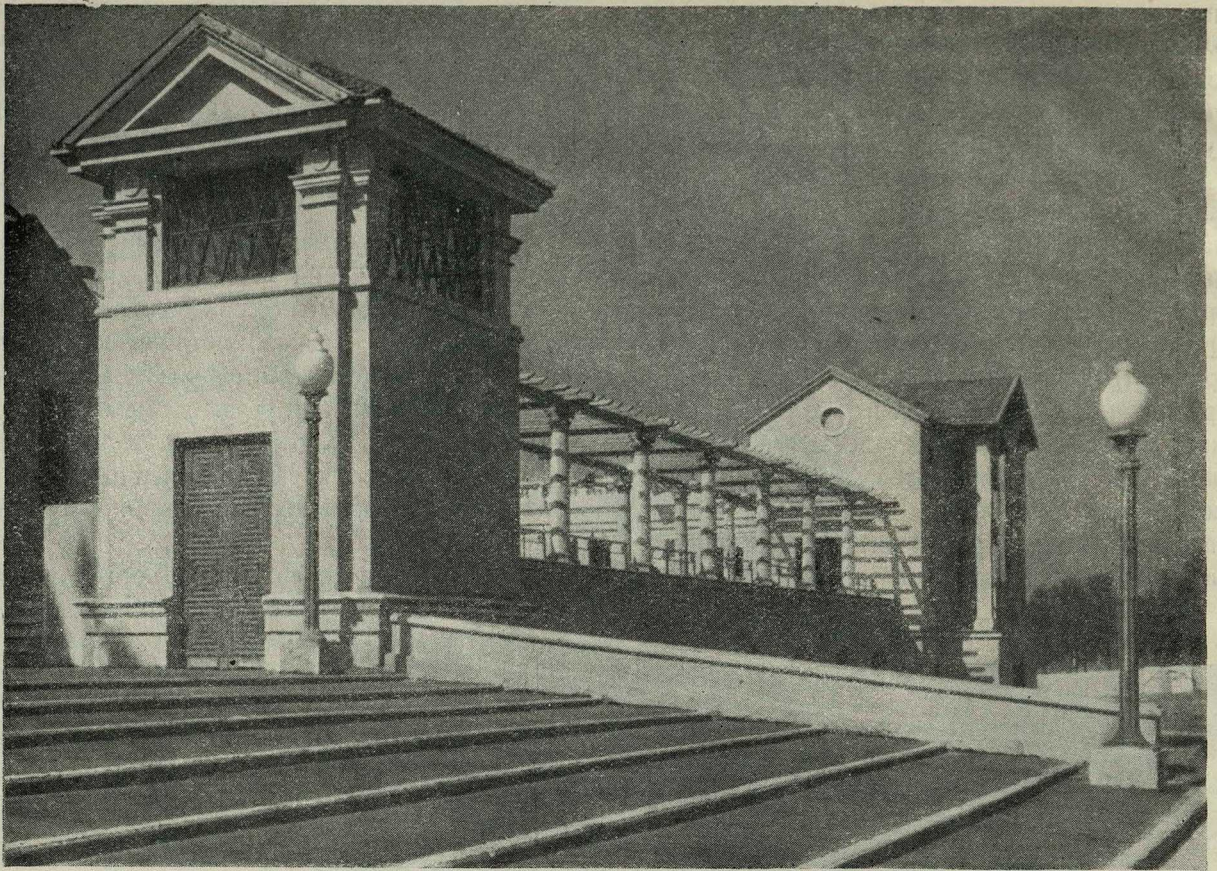
Станция «Динамо» является первым опытом капитального строительства водных спортивных сооружений; естественно поэтому, что архитектура ее не лишена отдельных дефектов.

Досада, например, стилевой разнорядностью отдельных сооружений станции: железобетонных трибун, составляющих центр главного здания, крыльев здания и металлической вышки. Неплохие детали отдельных частей центрального здания не увязаны между собой. Так, гигантские волюты у подножия пилонов трибун не вяжутся с измельченными архитектурными формами внутренних портиков. Массивный первый этаж галереи, в свою очередь, не увязан с легкой перголой над



Клубный павильон со стороны водохранилища





Вход в правительственную ложу и вид на солярий

ней. Неплохая сама по себе архитектура южного портика сильно теряется из-за пристроенного к нему железного переходного мостика. Сопряжение этого портика с перголой также не доработано.

Несмотря на правильно построенный профиль трибун, обеспечивающий беспрепятственную видимость бассейна, зрители на этих трибунах поставлены в неблагоприятные условия вследствие того, что трибуны обращены на запад.

Вышка имеет слишком большую амплитуду колебаний, которая осложняет выполнение прыжков. Кроме того, эта вышка, установленная посередине 50-метрового бассейна, вследствие большого выноса консолей верхних площадок, неудобна и с точки зрения психологии прыгающего. При подготовительных упражнениях на площадке прыгающий в ряде случаев не видит воды: в зону

наблюдения попадает только дальний плот бассейна.

Раздевальни с металлическими вешалками при первом взгляде подкупают своим простым решением, но при детальном знакомстве оказывается, что примененный здесь способ хранения платья физкультурников на общих вешалках не гигиеничен; лучше было бы раздевальни оборудовать отдельными ячейками. Большие стеклянные двери и окна в раздевальнях, при фронтальном их расположении, создают неудобства: все происходящее в раздевальнях видно с набережной.

Указанные дефекты, однако, не умаляют ценности сооружения в целом, предоставляющего трудящимся Москвы исключительные возможности для занятий водным спортом. Тщательное изучение построенного комбината в эксплуатации поможет нам создать еще более прекрасные спортивные сооружения.



# Из опыта организации штукатурных работ

Медленные темпы производства внутренних штукатурных работ нередко служат основной причиной срыва своевременного окончания строительства школ. Отсутствие продуманного поточного графика, неудовлетворительное использование механизмов, отсутствие нормального фронта работ у работников Машинно-штукатурного треста по вине подрядной строительной организации — таковы причины, ведущие к затяжке работ и к большим перерасходам остроресурсной в летний сезон рабочей силы штукатуров.

Достаточно устранить эти основные препятствия, чтобы штукатурку четырехэтажного школьного здания (около 10 тысяч м<sup>2</sup>) выполнить в 15—17 дней при затрате квалифицированной рабочей силы не больше 1000 человеко-дней. Что это вполне возможно, доказал опыт штукатурных работ на строительстве школы на 10-й Сокольнической улице (Генподрядчик—трест «Культжилстрой»; начальник работ тов. Алюшников; подрядчик по штукатурным работам—Машинно-штукатурный трест Моссовета).

График, разработанный центральной нормативной станцией Наркомхоза, предусматривал выполнение штукатурных работ в 17 рабочих дней. Работы начаты были 20 июля и закончены 9 августа — в точном соответствии с графиком, составленным с учетом ведущей роли механизмов.

Фронт работы для штукатуров здесь был подготовлен лучше, чем на других стройках, хотя и с целым рядом весьма серьезных недостатков. Так, например, на 4-м и 3-м этажах не был закончен монтаж отопления, не везде были укреплены и проконопачены оконные и дверные коробки. Этим был создан значительный фронт дополнительных, «ремонтных» работ после окончания основной штукатурки. Целый ряд других «мелочей» приходилось устранять на-ходу.

Значительно хуже подготовленным оказался первый этаж. Сдача этажа штукатурам опоздала на 4 дня. По ходу штукатурных работ решались различные детали архитектурного оформления, производились доделки, вносились изменения в проект. Все это в значительной мере задерживало штукатурные работы и снижало производительность труда штукатуров.

Расход рабочей силы выразился в следующих цифрах (в человеко-днях):

	По графику	Фактически
Штукатуров . . . . .	900	929
Подсобников . . . . .	530	428
Механизаторов . . . . .	198	124

Недорасход рабочей силы механизаторов указывает на неполное использование механизмов. Это явилось следствием нерегулярного снабжения известью для питания двух установленных растворонасосов. Известь по-

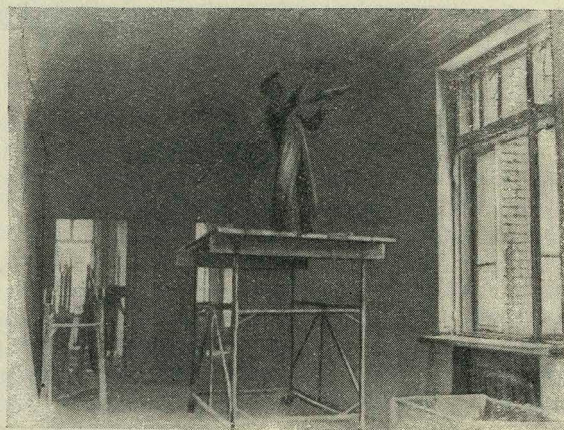
давалась вручную из ямы. Такое «обслуживание» механизмов, естественно, не могло обеспечить последним высокого коэффициента полезного действия.

Кроме того, из-за неподготовленности 1-го этажа (не были готовы полы) там невозможно было осуществить механическую затирку.

На 3-м этаже недоиспользование механизмов (штукатурно-затирочных машин) явилось следствием весьма положительного фактора. Здесь по всему этажу была применена в опытном порядке беззатирочная накрывка по так называемому методу НИС, разработанному штукатуром-стахановцем тов. Васильевским и инженером Соколинским.

По разравненному и высушенному грунту, при помощи стальных гладилок наносился тонким слоем (в 1—1,5 мм) состав из алебаstra, извести и мела в пропорции 1:4:4 или из алебаstra и извести в пропорции 2:1. Такая накрывка, во-первых, дает совершенно гладкую поверхность, а во-вторых, исключает обычную затирку штукатурки и последующую шпаклевку поверхности перед нанесением масляных и клеевых покрытий. Опыт дал весьма положительные результаты. Беззатирочная накрывка ускоряет производство работ, дает значительную экономию и отличается высоким качеством обработанной поверхности. Вслед за опытом на 10-й Сокольнической ул. беззатирочная накрывка была применена на строительстве ряда школ (на Сайкиной ул., на Даниловской и др.).

Другим рационализаторским мероприятием явилось использование трубочатых подъемно-катучных шарнирно складывающихся тележек (см. фото) для подбивки дроби и установки маяков. На темпы штукатурных работ обычно тяжелым бременем ложится двойное подмазание—сначала для подбивки дроби, а затем для основной штукатурки при ручном способе и для тяги карнизов при машинной штукатурке, так как нанесение грунта с помощью сопла ведется в помещениях,



Подъемно-катучная шарнирно-складывающаяся тележка для штукатурных работ



свободных от подмостей. Благодаря тележкам двойное подмащивание было избегнуто, и работа была ускорена.

В ряде помещений подбивка драни производилась с обычных подмостей, которые на время работы сопловщиков не убирались. На потолки и верхние части стен сопловщики наносили грунт с подмостей, а на нижние части стен—с пола, под подмостями. При этом была получена экономия на устройстве подмостей и достигнуты лучшие результаты в обработке потолков. Однако производительность труда сопловщиков в такой обстановке заметно снизилась.

На подбивке драни применялись драночные щитки, заготовлявшиеся на специальных столиках. При этом выработка доходила до 35 м<sup>2</sup> в смену на одного подбойщика, что составляет 175 проц. нормы.

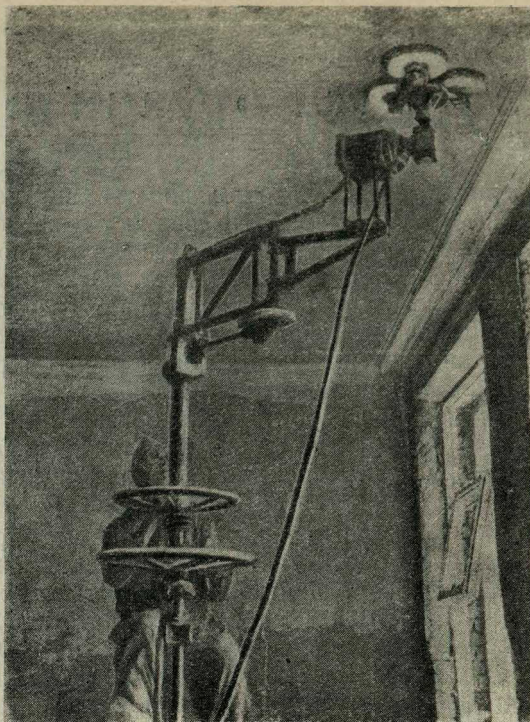
2-й и 4-й этажи были отделаны с помощью затирочных машин «НХ-1» — потолочных и «НХ-2» — стенных.

Средняя производительность труда штукатуров-ручников составляла 106 процентов. Среди лучших штукатуров выделялась бригада тов. Ханакова, дававшая до 225 процентов нормы, и комплексная комсомольская бригада тов. Елисеева, доводившая производительность труда до 206 процентов, хорошо организовавшая соревнование и политико-массовую работу среди членов бригады.

Ежедневный учет производительности труда, проводившийся работниками нормативной станции, регулярное вывешивание и обсуждение ежедневных показателей в сильной степени стимулировали стахановскую работу бригад.

\* \* \*

Мы привели в качестве примера весьма заурядную, ничем не выдающуюся стройку. Здесь и фронт не был в достаточной мере подготовлен, и механизмы недостаточно были использованы, и снабжение материалами отставало, да и ручной труд в значительной мере преобладал. И тем не менее, четко разработанный поточный график, умелое внедрение рационализации на ряде производственных процессов, умелое руководство людьми, а главное непреклонная воля и энергия бригадиров и рабочих-стахановцев привели к тому, что штукатурка была полностью закончена в 17 дней, вместо 1½—2 месяцев, что обычно наблюдается на других строй-



Затирочная машина „НХ-1“ на затирке потолка

ках, расходующих при этом до 3000 человеко-дней на штукатурку.

Опыт штукатурных работ на 10-й Сокольнической ул. доказывает несомненную возможность дальнейшего сжатия сроков принятого здесь «скоростного» графика.

Для этого необходимо, во-первых, закрепить успехи, достигнутые на основе рационализации, внедрения механизмов и строгого соблюдения графика. Во-вторых, фронт работ должен быть подготовлен таким образом, чтобы, с одной стороны, обеспечить стопроцентную работу механизмов, а с другой исключить всякие дополнительные «ремонтные», затягивающие и удорожающие основные работы. В-третьих, следует добиться безотказной работы механизмов, в частности компрессоров и растворонасосов. Наконец, необходимо механизировать подачу извести из ям, так как ручная подача, не будучи в состоянии обеспечить бесперебойную работу растворонасосов, неизбежно ведет к преобладанию ручного труда как при нанесении грунта, так и на затирке поверхностей.



## Вертикальная камнерезная турбомашина

Добыча и обработка естественного камня, мрамора, гранита, известняка, ракушечника, туфа и пр., до сих пор еще связана с весьма сложными и трудоемкими ручными процессами. Максимальная замена ручного труда работой механизмов и достижение наибольшей безвредности работ путем обеспыливания производства — таковы пути рационализации камнедобычи и камнеобработки.

В этом отношении несомненный интерес представляет запроектированная изобретателем — инженером тов. В. С. Козьменко вертикальная камнерезная турбомашина.

Машина тов. Козьменко (см. черт.) состоит из трех телескопически расположенных тонкостенных металлических барабанов, могущих выдвигаться один из другого. На верхний барабан, являющийся кожухом машины, установлен на фланцах электромотор, приводящий машину в действие. Внутри барабанов расположены два вертикальных массивных цилиндра, снабженных по нижней окружности специальными фрезами — резцами; сверху цилиндры соединены непосредственно с движущим механизмом. В центре машины расположено сверло-перфоратор, посаженное на вал машины. Посредством несложного механизма, помещенного внутри верхнего барабана, кожуха, один цилиндр получает правое, другой — левое движение (во избежание перекоса машины в работе), и приводится в действие сверло-перфоратор.

Машина устанавливается непосредственно на разрабатываемый пласт и закрепляется на нем тросами, в соответствии с габаритами карьера и мощностью двигателя. Приведенные в круговое вращательное движение цилиндры и сверло врезаются в породу и, опускаясь, как бы втягивают ее внутрь машины в то время, как наружные барабаны, вдвигаясь один в другой, показывают глубину захвата толщи пласта режущими цилиндрами. Барабаны одновременно служат поглотителями пыли, пульверизируя ее брызгами воды, поступающей извне, через отверстия в стенках барабанов.

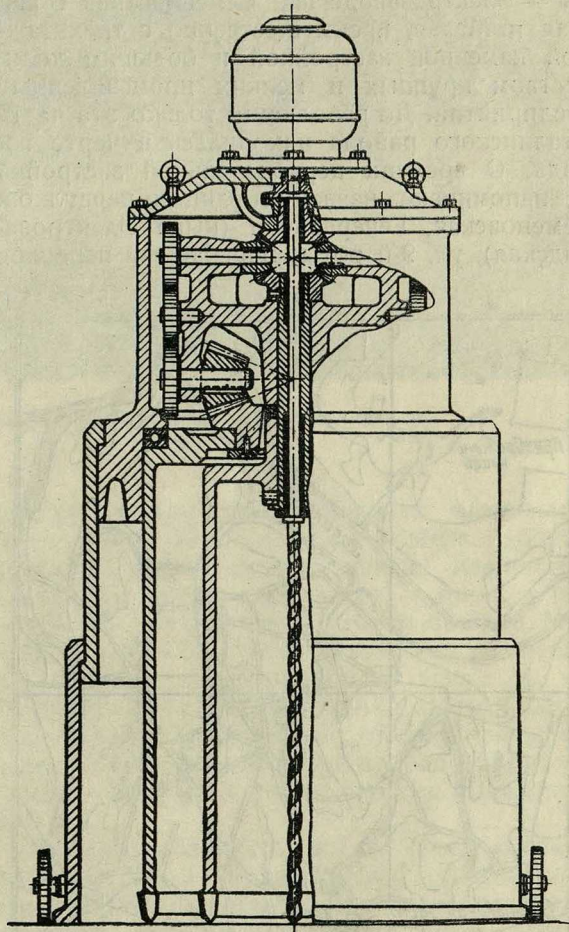
Машина предназначена, в зависимости от мощности двигателя и качества фрез, для работы в пластах твердых пород мощностью до двух—трех метров при диаметре кругового цилиндрического резания от 1,5 до 2-х метров.

Для разработки относительно мягких пород достаточно иметь машину с одним режущим цилиндром, без перфоратора, а следовательно, с еще более простым механизмом.

При значительном количестве обр. тов. двигателя резка пород средней плотности, толщиной до 2-х метров, будет занимать не более 30—40 минут, после чего машина, сре-

зав один круг, ставится рядом в следующий пункт.

Таким образом, без затраты огромной мускульной силы можно получить почти вполне обработанные секции тех или иных каменных пород для круглых массивных или полных колонн. При разрезании же получаемых из машины цилиндрических блоков можно получить призматические и фасонные (выгнутой и вогнутой формы) камни.



Вертикальная камнерезная турбомашина системы инж. В. С. Козьменко

Наряду с вертикальной турбомашинкой для кругового резания, тов. Козьменко разработал проект машины для прямолинейного резания. Работа этой машины также основана на принципе полного обеспыливания производства и экономного использования пластов.

Работа тов. Козьменко в области проектирования камнерезных машин должна привлечь к себе внимание треста скульптуры и облицовки, Метростроя и Главного управления стройматериалов Наркомата тяжелой промышленности.



# С т а л и н с к и й р а й о н

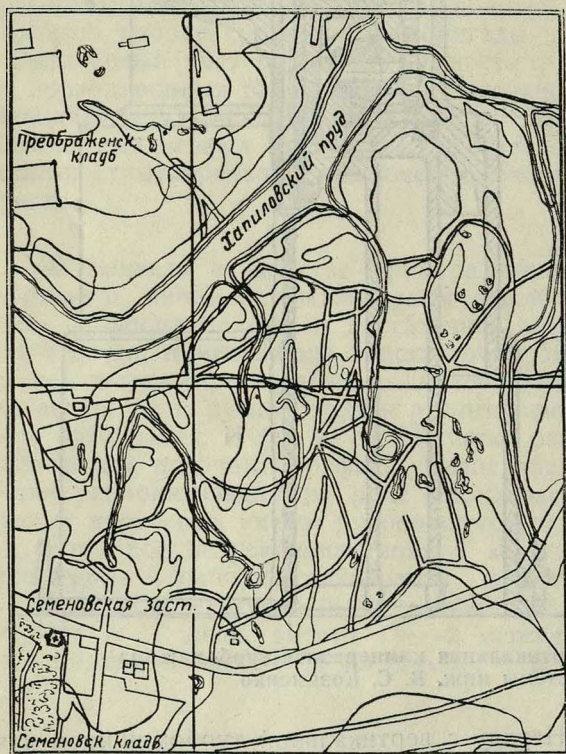
В центре Сталинского района, у Семеновской заставы, высятся новое здание кинотеатра «Родина». Фасад его украшен художественным портретом того, чье почетное имя носит район. С плоской крыши этого здания можно окинуть взглядом весь Сталинский район.

В западном направлении пролегают улицы — Электрозаводская, Семеновские, Большая и Малая, преимущественно с трехэтажной каменной застройкой и большим количеством крупных и мелких промышленных предприятий. До революции только эта часть Сталинского района находилась в черте города. О времени первоначальной застройки ее напоминают названия улиц и переулков: Семеновская, Генеральная (ныне Электрозаводская), ул. 9-й роты, Барабанный переулок

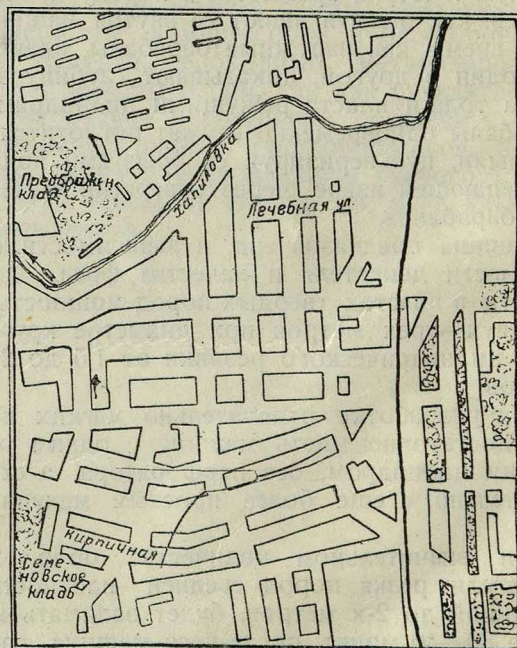
месленных предприятий, небольших фабрик. Население того времени — рабочие, кустари, приказчики, мелкие купцы; жили здесь кое-кто и из крупных фабрикантов — Гучковы, Носовы, Брашнины и др., фабрики которых находились в этом же районе.

У Семеновской заставы кончался город, его заключало Семеновское кладбище. За заставой — «уезд», пригород, носивший своеобразное название «Благуша». Русский человек умел давать меткую характеристику неблагоустроенным местам в выразительных названиях. «Благуша» — означало нечто неприятное, неказистое («кричать благим матом»). Об истории застройки Благуши и соседней с ней Соколиной горы — размером в несколько сотен гектаров — в печати нет материалов. Нам удалось установить исторические данные об этой местности, подтвержденные плановым материалом, со слов лица, непосредственно участвовавшего в первоначальной планировке этой местности (лесовода И. В. Кучеренко).

Благуша и Соколиная гора вместе с Измайловым принадлежали до революции Удельному ведомству, т. е. составляли личную собственность царского рода. До 1897 года Благуша представляла собой обширный, запущенный пустырь, изрытый ямами (место глинистое, когда-то здесь были кирпичные заводы; память о них осталась в названиях Кирпичной улицы, Кирпичных переулков). Постройки были вкраплены лишь в



Схематический план района Благуши до планировки 1897 года

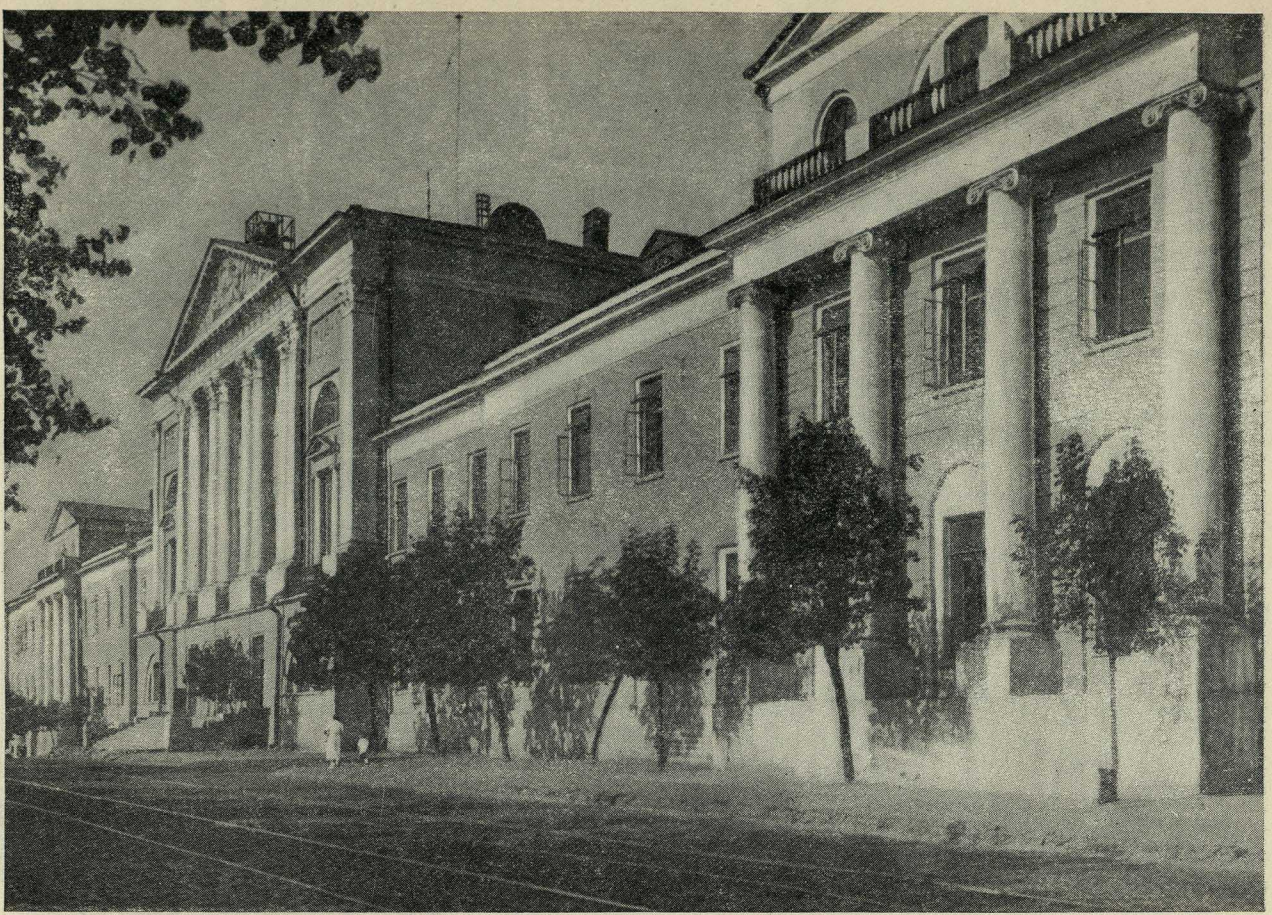


Схематический план района Благуши по существующей планировке

и др. Во времена Петра около его потешного «стольного города Прешбурга» образовалась Семеновская слобода (расположение Семеновского полка), затем был построен «для расправы и розыскных дел» Генеральный двор (с'езжая изба «князь-кесаря» Ромодановского), возникла слободка барабанщиков потешных полков и т. п.

В этом, издавна обжитом подрайоне размещалось до революции много мелких ре-





1-й Военный Коммунистический госпиталь. Здание построено ахр. И. Еготовым в 1798—1801 гг. Боковые части здания выстроены позднее.

отдельных пунктах Благущи. В 1888—1891 гг. Удельное ведомство сдало отдельные участки в аренду. Застройка производилась бес-планово. Первыми поселенцами Благущи на Измайловском шоссе были Сидорин, Шаронкин, Шишков — держатели ассенизационных дворов. Появились и фабриканты, которых Благуща прельстила возможностью не считаться с самыми минимальными требованиями санитарии: отработанные воды с фабрик спускались здесь прямо в Хапиловский пруд. Здесь, за чертой города, не действовали даже более чем мизерные правила гигиены тогдашней купеческой Москвы.

Удельное ведомство не сдавало вначале промышленникам участков, но они сумели получить их обходным путем: так называемое «императорское человеколюбивое общество» просило землю у Удельного ведомства якобы для себя, а получив ее, передало фабрикантам. Первыми промышленниками района были: Безрадецкий и Немировский (искусственное гарное масло), Пфейфер (красильно-аппретурное дело), Бонакер (жестяник) и др.

В 1897 году Удельное ведомство распланировало заброшенные земли Благущи и стало сдавать их в аренду участками по 600—800 кв. саженей с правом возведения промышленных предприятий. Арендаторы должны были за свой счет произвести вертикальную планировку и озеленение участков. Благуща была распланирована в шахматном порядке. Магистральные улицы были назва-

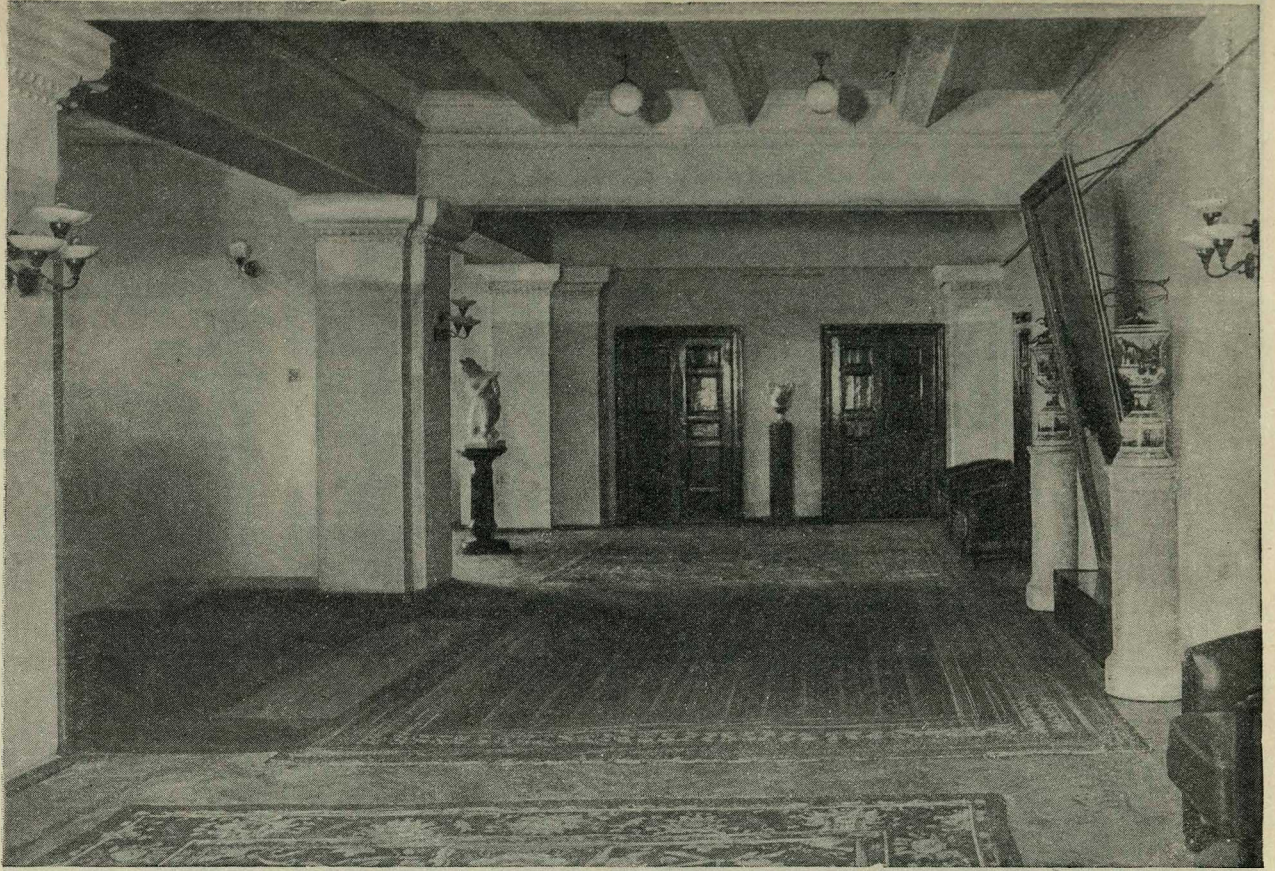
ны по именам царей, бывших владельцев этой земли: Михайловская (теперь Щербак-овская), Алексеевская (теперь Зверинцев-ская), Петровская (Кирпичная) и проч., а поперечные — по фамилиям планировщиков: Мочальская (Д. Я. Мочальский, руководитель планировки), Fortunатовская (инж. И. Ф. Fortunатов, производивший вертикальную планировку), Мироновская (по фамилии геодезиста); не забыты были прораб (Борисов-ская) и даже делопроизводитель (Давыдов-ская).

Так возникла Благуща со своей «плани-ровкой», где жилая застройка беспорядочно перемешана с застройкой промышленного значения. Этим и объясняется, что Благуща особенно отличалась своей антисанитарией и крайней неблагоустроенностью коммунального и культурно-бытового обслуживания. Большинство домов на Благущи были дере-вянные, без всяких удобств.

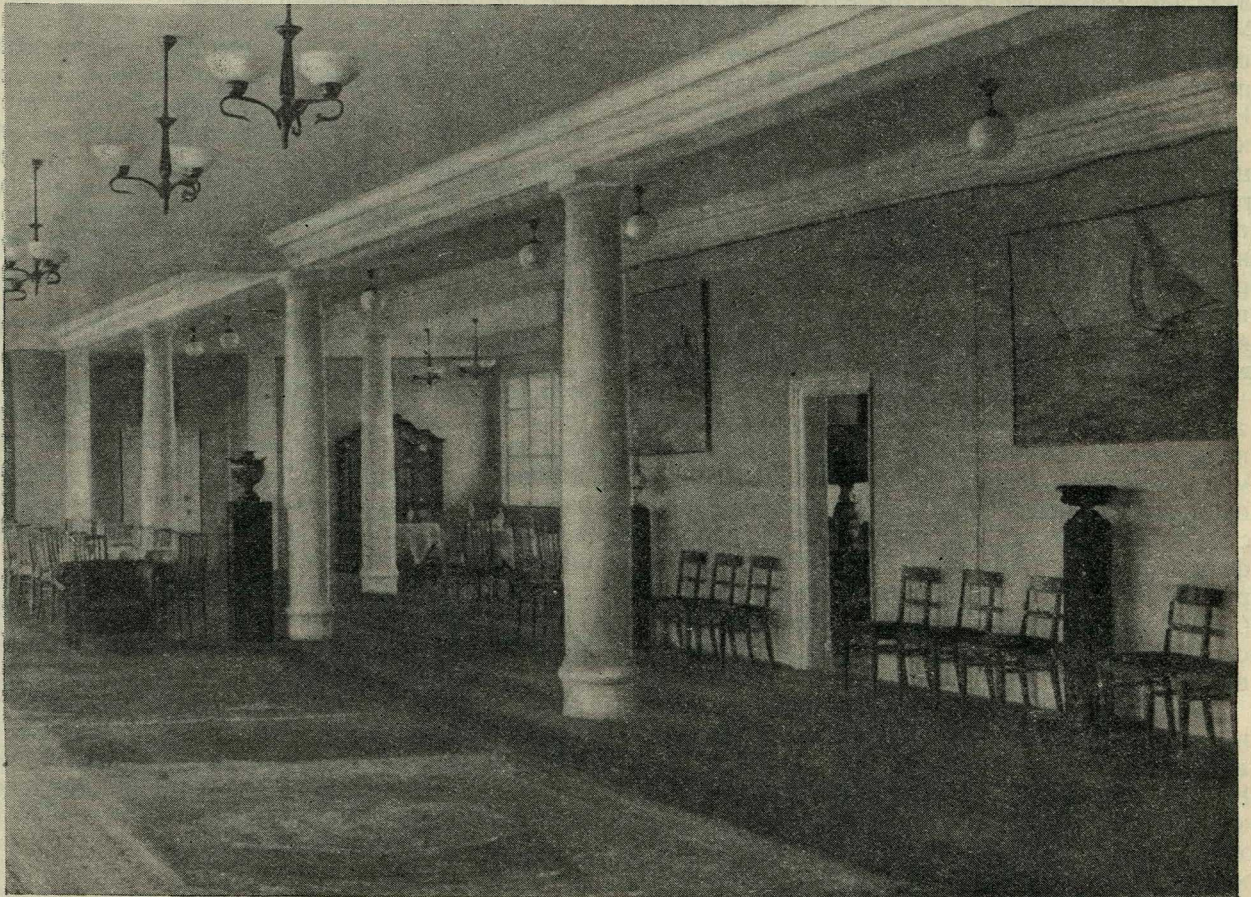
По соседству с Благущей, у Семеновско-го кладбища, находились владения князей Козловских (еще и теперь сохранилось старое название переулка — Княжекозловский). Козловский в 1900 г. также «распланировал» свои пустыри и пустил их в аренду. Район этот за его удаленность от города (тогда хо-дила конка только до Покровского моста и до Преображенской заставы) именовался в просторечии «Манчжурией».

Что касается Соколиной горы, то Удель-ное ведомство составило план ее планиров-ки только перед началом войны, но осущест-





Клуб железнодорожников (ст. Москва-Сортировочная, Ленинской ж. д.). Холл 2-го этажа





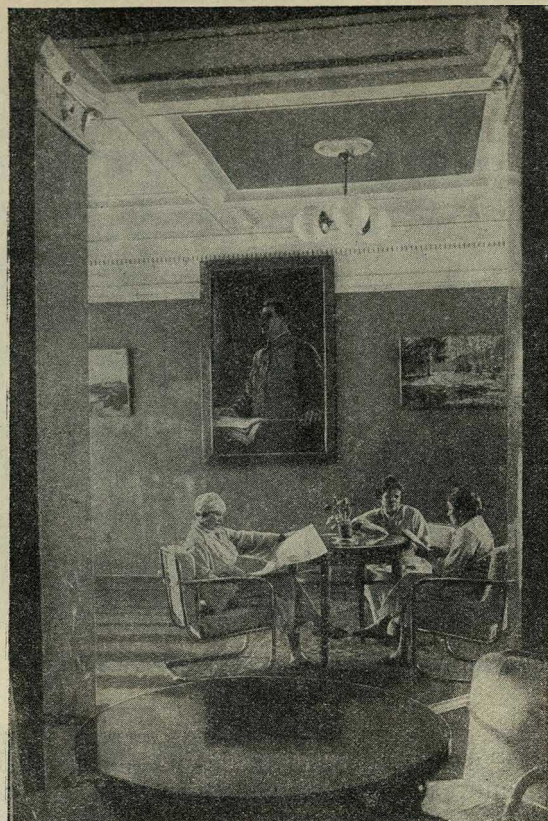
вить его не успело. До 1917 года здесь были огороды, затем подрайон стал застраиваться — то по одной схеме планировки (шестаковской), то по другой, диаметрально противоположной. Поэтому застройка Соколиной горы выглядит крайне сумбурно, что может быть изменено лишь при генеральной реконструкции района.

Измайлово входит в Сталинский район очень крупным зеленым массивом. Эта бывшая вотчина царских предков — бояр Романовых, в XVII веке играла довольно крупную роль в царских доходах. Усадьба находилась на острове, образуемом р. Серебрянкой и ее прудом. В этом обособленном уголке создан своеобразный городок хозяйственного назначения. Для разных отраслей были устроены отдельные «дворы» — житный, сенной, конюшенный, скотный и т. д. На речке было поставлено 7 мельниц. Кроме хлебопашества в широких размерах культивировалось садоводство. Здесь был и стеклянный завод, которым управляли выписанные из Венеции мастера, и огород лекарственных трав, и обширный пчельник, и скотный двор с привезенными из-за границы новыми породами скота. От тех времен сохранились здание бывшего собора, ворота и башни. Дворцы с их службами и кладовыми исчезли. Любопытно, что пятиглавый собор, построенный в 1679 году в подражание кремлевскому Успенскому собору, был по приказанию Николая I переделан в богадельню для военных инвалидов. Кроме того, к нему были тогда же пристроены с двух сторон два безобразных громоздких корпуса богаделен (по проекту арх. Тона), что совершенно изуродовало этот памятник старины. Замечательны сохранившиеся шатровая трехъярусная башня «Мостовая» и двое ворот части крепостной стены. Эти сооружения находятся на учете Комитета по охране памятников искусства, но мер к сохранению их комитет не принимает, и они все более разрушаются.

Сама Измайловская роща называлась «Измайловский зверинец». До революции там, за особыми ограждениями, содержались звери для царской охоты. С 1856 года в Измайлово обществом акклиматизации животных велось большое опытное пчеловодство.

Удельное ведомство, разумеется, менее всего было заинтересовано в сохранении для города этого замечательного зеленого массива. Оно систематически вырубало лес. С 1891 года Удельное ведомство перешло на более выгодную для себя систему эксплуатации. Оно распланировало западную часть Измайловского зверинца на дачные участки и сдавало их под застройку. Так образовалась застройка парка во вред городскому населению. По генеральному плану реконструкции эта застройка должна быть снесена.

За годы революции район прошел большой путь, преодолевая свою отсталость и превращаясь в крупнейший центр промышленности Москвы. По количеству рабочих район выдвинулся на первое место среди других районов столицы. Сталинский район



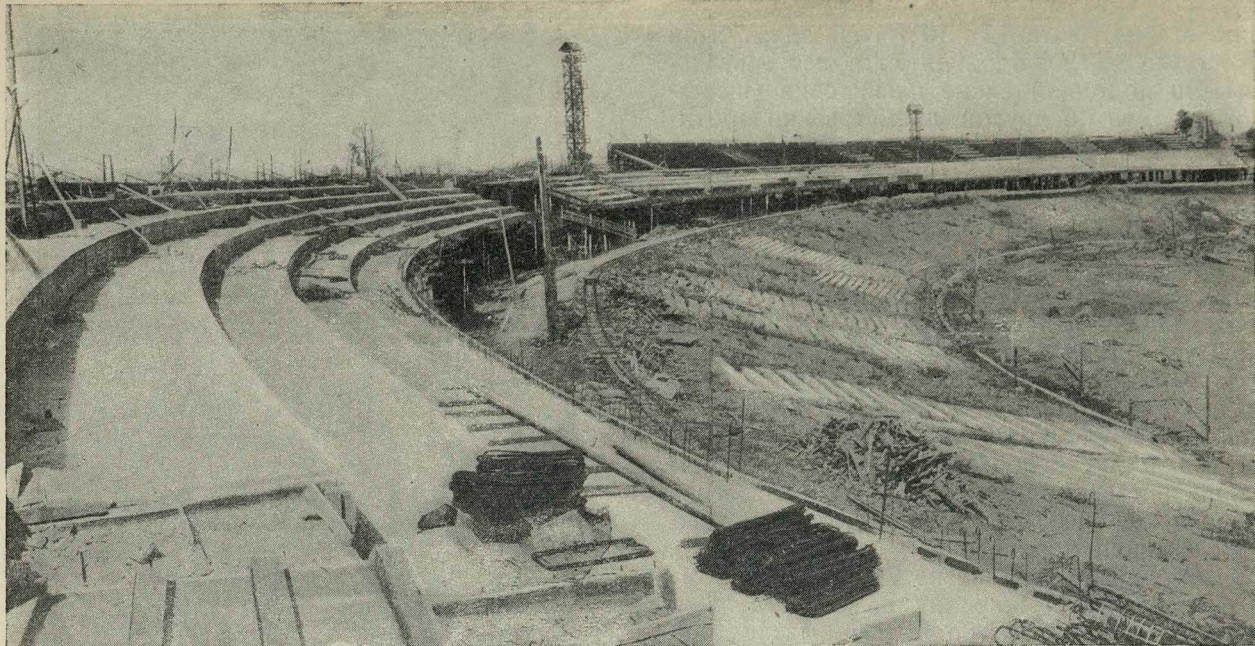
Больница на Соколиной горе. Холл терапевтического корпуса

дает сейчас стране сложнейшие трансформаторы, электролампы, различные моторы, станки, электрооборудование, высококачественные режущие инструменты, тракторные части, ткани и много другой разнообразной продукции. Из промышленных гигантов особо выделяются: Электрокомбинат им. Куйбышева, вступивший в эксплуатацию в 1927 году (завод занимает территорию в 10 га) и дважды награжденный орденом Ленина; Краснознаменный завод им. Лепсе, который возник из кустарной мастерской, а сейчас оборудован по последнему слову техники, выпускает электромоторы для текстильной, радио и других отраслей промышленности; старейшая в районе фабрика «Освобожденный труд», основанная в 1828 году, после революции выросла в крупный шерстообрабатывающий прядильно-ткацко-отделочный комбинат.

Громадные задачи стоят в области реконструкции Сталинского района. Находясь преимущественно за пределами быв. Камер-Коллежского вала, район еще носит на себе следы бывшей окраины города. Так, несмотря на очень большие работы в области благоустройства, в районе из 3284 домов канализацию и водопровод имеют 401 дом с жилой площадью в 231 тыс. кв. метров, что составляет 42 проц. всей жилой площади в районе. 54 проц. площади проезжей части улиц еще не имеют покрытий.

Но с каждым годом меняется лицо района. Возведены многоэтажные корпуса жилых домов завода им. Фрунзе, Прожекторного





Панорама строительства стадиона им. Сталина

завода, Электродного завода, завода имени Лепсе и др. В 1938 году в районе строится 10 капитальных многоэтажных домов с общей жилой площадью около 25 тысяч кв. метров.

Проведены большие работы по замощению улиц, в частности построено свыше 100 тыс. кв. метров усовершенствованных мостовых, а в 1938 году должно быть построено 251 тыс. кв. метров асфальтовых мостовых. На асфальтовых магистралях района открыты новые трамвайные и автобусные линии. В 1938 году построена троллейбусная линия, соединяющая Измайловский парк с Комсомольской площадью. Строятся тоннели метрополитена, — Покровский радиус метро будет доведен до стадиона им. Сталина. Проложены Левобережный Яузский и Халиловский подземные коллекторы, собирающие с заводов и фабрик отработанные воды, оздоравливая этим район.

Уже теперь Сталинский район заметно выделяется размерами культурно-бытового строительства. Только за последние семь лет построено 18 новых школьных зданий: в 1938 году сооружаются еще 3 школы. Район имеет свой театр. При заводах и фабриках оборудованы прекрасные клубы. В 1938 году на Соколиной горе по проекту арх. Гольц сооружен прекрасный клуб. В районе несколько кинотеатров. В 1938 году окончен постройкой кинотеатр «Родина» (по проекту арх. Калмыкова). Возведены и другие общественные здания: бассейн-баня (второй в Москве), фабрика-кухня, АТС, 8 детских садов (в 1938 году строится еще 3), 6 детских яслей (в 1938 году строится еще 5), 3 родильных дома и т. д. Здесь, на Соколиной горе, строится одна из самых больших московских больниц (по проекту арх. Сенатова и Мотылева).

В Измайлове создан один из крупнейших в столице Парк культуры и отдыха имени

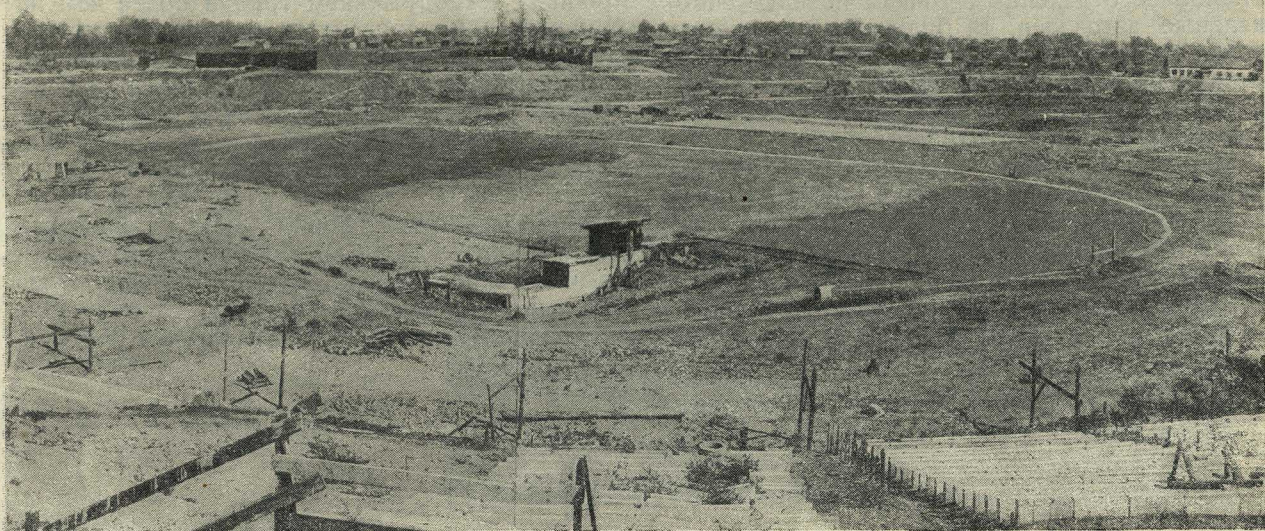
Сталина. Просторные пруды и сосновая роща привлекают сюда москвичей со всех концов города. Вокруг круглого пруда с островками посредине разместились кино, театр, цирк, аттракционы, физкультурные площадки. Уже сейчас посещаемость парка доходит до 100 тысяч человек в день. В недалеком будущем, с постройкой третьей очереди метро, число посетителей значительно возрастет.

Проект планировки Сталинского района предусматривает создание четкой и правильной уличной сети, обеспечивающей удобную связь как с центром города, так и соседними районами, а также удобный подход ко всем крупнейшим сооружениям района.

В настоящее время в Сталинском районе нет сквозных магистралей. Сетка улиц — города и уезда — в прошлом не была согласована между собой. Поэтому для того, чтобы попасть, например, с основной городской магистрали — Б. Семеновской — на улицу Щербаковскую (бывшую ранее в границах уезда), приходится делать сложный объезд Семеновской заставы. Этот крупный недостаток уличной сетки заставил районного архитектора при составлении плана реконструкции района применить прием частичной пробивки ряда жилых кварталов для соединения одних магистралей с другими по кратчайшему расстоянию. Так соединяется Б. Семеновская с Щербаковской, М. Семеновская с Ткацкой, Преображенский вал с Майоровским проездом (4-е парковое кольцо), Электрозаводская с набережной р. Яузы.

Другой характерный момент нового плана заключается в увеличении в восточной части города, где находится Сталинский район, количества новых магистралей. Магистрали прокладываются здесь: 1) от Синичкиной (Владимирской) площади к Измайловскому парку, — это составит часть нового общегородского радиуса: пл. Ногина, Проломная





(Снимок сделан 15 сентября 1938 г.)

застава, Синичкина площадь, Измайловский парк; эта магистраль обеспечит хорошую связь района Соколиной горы с центром города, а также удобные под'езды к Измайловскому парку, в частности к станции метро; 2) новый проезд вдоль Окружной ж. д., 3) набережная вдоль Яузы; 4) 4-е Парковое кольцо по Преображенскому валу, Майоровскому проезду до шоссе Энтузиастов. Прочая сеть улиц запроектирована с учетом необходимости расширения проездов и укрупнения кварталов; в подавляющем большинстве случаев она проходит по сложившимся раньше улицам.

Центральной площадью в районе будет площадь Семеновской заставы; здесь, где уже построен кинотеатр, проектируется построить здания райсовета, районного театра, дома культуры. Для подрайона Соколиной горы центральной площадью будет Синичкина площадь, где также будут размещены здания общественно-культурного характера.

Сталинский район богат зеленью общественного назначения, но она или сосредоточена на его периферии (Измайлово) или имеет специальное назначение (Семеновское и Иноверческое кладбища). По плану реконструкции в районе предусматривается ряд общественных парков: прежде всего Измайловский парк, трактуемый в планировке в отличие от Сокольников как парколес, по типу английских пейзажных парков; затем парк на месте кладбищ и новый парк на Соколиной горе (около больницы). Эти парки должны создать условия для здорового, культурного отдыха населения Сталинского района и послужить резервом чистого воздуха для города.

Сталинский район обогащается зелеными массивами с 1097 га до 1423 га. Зелень будет занимать 57 проц. его территории. Зеленые массивы расширятся не только за счет увеличения парков, но и путем устройства

зеленых клиньев, зеленых защитных полос (например, от Иноверческого кладбища до Лефортовского парка, или квартала, ограниченного Бужениновской и Электроводской улицами, или квартала, ограниченного 2-м Кирпичным переулком и Парковым кольцом, и т. п.).

На новом плане района реки Яуза и Серебрянка, Измайловский (Серебряный) и Хапиловский пруды представлены водоемами с большим водным зеркалом — они обводняются при посредстве канала Москва—Волга.

Жилая территория района сокращается с 588 га до 235 га. Это создаст здоровые условия для населения района. Территория, занятая промышленными предприятиями, сокращается на 18 проц. — за счет вывода некоторых санитарно вредных предприятий, расположенных преимущественно в центре жилых кварталов. Территория, занятая улицами, переулками и площадями, увеличится на 39 проц., что связано с организацией новых и расширением существующих площадей и магистралей.

Два крупнейших сооружения в районе получают общемосковское значение. Это, во-первых, Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина. В состав парка войдет весь зеленый массив Измайлово. «Лучшим украшением парка явится обширный водоем. По тельвегу реки Серебрянки, окруженное со всех сторон лесом, раскинется зеркало воды площадью свыше 100 гектаров. Водоем начнется у большой поляны в центре парка и, прорезая богатую панораму лесного массива с чередующимися насаждениями елей, сосен, берез и дубов, уйдет в далекие перспективы прилегающих полей. Изрезанный рельеф долины позволяет устроить несколько островков. Декоративные плакучие ивы оживят суровую картину леса. Прогулочные дороги пройдут по живописным берегам водоема на



протяжении свыше 9 километров. Некоторые из аллей пройдут по целому лесу, через «дикие» заросли, другие — то лесом, то веселыми полянами, то извилистым берегом пруда. К наиболее отдаленным точкам поведут специальные автоаллеи. В будущем по всему парку раскинутся лужайки отдыха, прогулочные дорожки, физкультурные поля. Среди леса разместятся небольшие заповедники животных, вольеры с птицами, ботанические и минералогические уголки. Спортивные станции и рестораны, читальни и беседки для тихих игр вместят многочисленных посетителей». (Арх. Долганов и др. «Зеленое строительство Москвы»).

Вторым сооружением столичного характера, к созданию которого уже приступлено,

является Центральный стадион СССР имени Сталина. Он возник по постановлению ЦИК СССР от 23 апреля 1931 года в целях «обеспечения соответствующего проведения спартакиад» с сооружением трибун более чем на 100 тысяч нумерованных мест для зрителей и различного рода физкультурных сооружений учебного характера и массового пользования. Создаваемый по проекту проф. Н. Я. Колли, Центральный стадион включает все виды сухопутного и водного спорта.

С проведением линии метро чудесный парк имени Сталина, богато оборудованный Стадион имени Сталина и все культурные учреждения района станут еще более доступными для трудящихся Москвы.

## Зарубежный опыт строительства

### Механизация погрузки кирпича

Американской фирмой «Мерри Брозерс» широко применяется способ погрузки кирпича, устраняющий ломку кирпича и ускоряющий процессы погрузки и разгрузки. Кирпичи укладываются на складе в клетки определенных размеров, затем эти клетки поднимаются целиком механически грузовиком и выгружаются таким же образом, без нарушения порядка укладки кирпичей. При этом способе, по уверениям фирмы, устраняется необходимость в поддонах. Правда, нижняя часть клетки кирпича также закрывается легким деревянным поддоном для устранения обивания кирпичей по углам во время перевозки, но этот поддон снимается шофером грузовика перед выгрузкой клетки кирпича и увозится шофером обратно на фабрику.

Новый тип грузовика поднимает клетку кирпича при помощи воздушного давления. Для этого на грузовике установлен небольшой воздушный компрессор, приводимый в движение мотором грузовика. Когда кузов грузовика механически устанавливается наклонно над кирпичем (рис. 1), в специальный шланг, проходящий вдоль нижнего края кузова, впускается воздух. Воздушное давление прижимает этот шланг к нижнему ряду кирпича и притягивает кирпич



Рис. 2.

к тяжелому алюминиевому желобу в верхней части кузова. Так как шланг очень эластичен, то давление воздуха на кирпич равномерно распределяется по нижнему ряду и кирпич удерживается, так прочно, что вся клетка может быть легко поднята (рис. 2). Для этого требуется сравнительно небольшое воздушное давление. Оно поддерживается при перевозке до места стройки. Затем воздух выпускается, вследствие чего кирпич выгружается из кузова. Для погрузки на грузовик и на трейлер применяется одна и та же операция. Вся эта работа выполняется одним шофером.

В настоящее время на фабрике работают два таких специальных грузовика, один из которых перевозит 2000 кирпичей, а другой, с прицепом — 5000 кирпичей.

образом, что в первую очередь укладывается крупнозернистый материал, а поверх последнего мелкозернистый. В результате достигается исключительная равномерность укладки. Уложенный материал тут же укатывается тремя вальцами.

Новая машина представляет собой трехвальцовый каток, шасси которого оборудованы бункером со шнеком, распределителем и вибрационным грохотом.

Каток-распределитель снабжен наклонной рампой, по которой грузовик-самосвал подается самоходом к бункеру для загрузки последнего.

Особое значение приобретает каток-распределитель в строительстве дорожных покрытий, обладающих высоким коэффициентом трения. Для этой цели, как известно, свежеложенное битуминозное покрытие посыпается слоем высевок (мелкого щебня, гранитной мелочи и т. п.), причем эта операция должна быть проделана до того, как асфальт потеряет свою пластичность.

Преимущество комбинированного катка-распределителя, который укатывает высевки немедленно после укладки, совершенно очевидно.

По своему уплотняющему эффекту каток-распределитель эквивалент 10-тонному катку. Часовая производительность машины 1,2—1,6 км при ширине полосы в 3 метра.

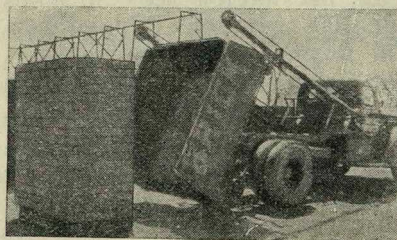
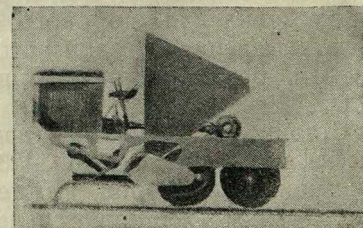


Рис. 1.

### Комбинированный каток-распределитель

В США разработан новый вид дорожной машины, которая одновременно производит просеивание дорожных материалов, распределение их по полотну дороги и укатку.

Процесс распределения материала при этом значительно совершенствуется. Специальный вибрационный грохот просеивает материал таким





## Фонтаны Крестовских путепроводов

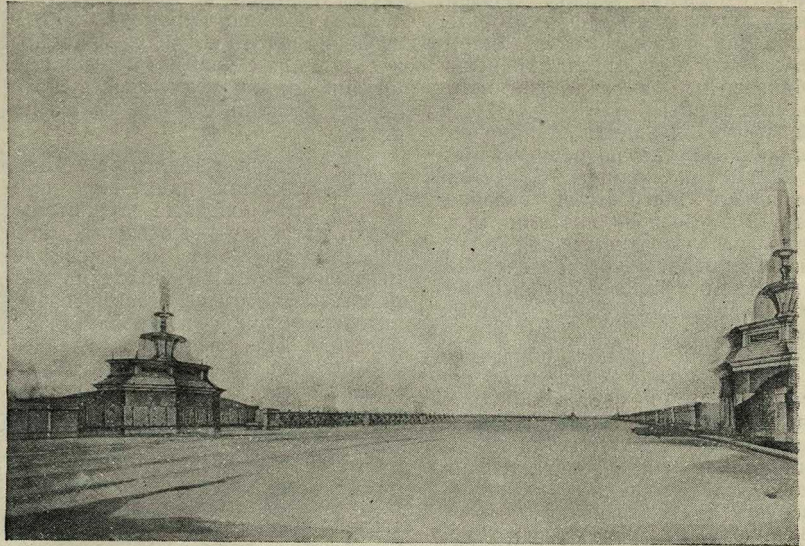
★ На Крестовском путепроводе в настоящий момент заканчивается строительство четырех фонтанов, композиционно объединяющих оба путепровода — большой и малый, в одно целое. Фонтаны установлены на пересечении горизонтальной части моста с уклонами подходов. Чугунные решетки соединяют попарно фонтаны, а за фонтанами, к концам сходов устанавливаются гранитные парапеты.

Постаменты фонтанов выполнены в графите, обработанном «шубой», а также с применением полированного лабрадора. Сами фонтаны отлиты из чугуна со вставками из полированного лабрадора.

Чугунные части отливаются на московских заводах, камни и гранит — на украинских.

Высота фонтанов от полотна проезжей части — около 5 метров, струя воды — 2 метра. Таким образом общая высота от тротуара будет достигать 7 метров. Отдельные работы производятся конторой Гормостоблицовка.

Фундаменты этих фонтанов заложены в свежей насыпи. Во время осадки насыпи будет нарушаться горизонтальность основания фундамента. Чтобы восстановить нормальное положение фонтанов, фундаменты сделаны оригинальной и сложной конструкции.



Фундамент фонтана, высотой в центральной части от низа плиты основания до тротуара — 5,25 м (вес всего фонтана — около 200 т) состоит из двух частей: нижней плиты — основания и верхней плиты с вертикальными стенками различной толщины. Верхняя и нижняя части фундамента соединены конструктивным швом с прокладкой из толя. В конструктивном шве сделаны ниши для 12 домкратов. На уровне тротуара в стене постамента фонтана сделана дверь для доступа в камеру, из которой будут вестись работы по

выравниванию верхней части фонтана,

При наклоне нижней плиты фундамента фонтана во время осадки насыпи верхняя его плита при помощи гидравлических домкратов, приводится в нормальное положение. Образовавшаяся щель между нижней и верхней частями фундамента, в зависимости от высоты подъема, может быть забетонирована, залита цементом или заделана металлической прокладкой. Эта операция может повторяться несколько раз до прекращения осадки насыпи.

## Третья очередь метро

★ Метрострой начал строительство двух линий третьей очереди метрополитена: продолжение линии Покровского радиуса — от Курского вокзала до стадиона им. Сталина в Измайлове, протяжением в 7,4 км, со станциями «Спартакоская», «Электрозаводская», «Стадион им. Сталина, и новый — Замоскворецкий радиус, протяжением в 6,5 км — от площади Свердлова до завода им. Сталина. На этом радиусе будут сооружены три станции: «Новокузнецкая», «Павелецкая» и «Автовзвод им. Сталина».

Технический проект строительства новых линий метрополитена разработан с учетом опыта строительства существующих линий метро и новейших средств современной техники тоннелестроения. По этому проекту среднесуточная скорость проходки щитами принята — для перегонов в 3,6 м и по станциям — 1,2 м. Это на 40 и 25 проц. выше результатов, достигнутых на второй очереди. Стоимость работ будет снижена на 18—20 проц. (против второй очереди), благодаря применению комплексной механизации, улучшению работы подсобных предприятий, повышению производительности труда и т. д. На обеих линиях метро предстоит вынуть 1,7 млн м<sup>3</sup> породы, уложить 430 тыс. м<sup>3</sup> бетона и 280 тыс. т чугуна.

Тоннели новых линий должны прокладываться закрытым способом с помощью 40 щитов на глубине в 40—45 м. Открытым способом будут производиться работы на конечных участках линий — в Измайлове и у завода им. Сталина.

Для производства работ закладывается 21 вертикальная шахта. Шахты в большинстве будут обделываться чугунными тубингами. 14 шахт заложены в сентябре текущего года, остальные должны быть готовы в октябре.

Строительство тоннелей (одновременная проходка и обделка их чугунными тубингами) уже началось — из двух шахт на Покровском радиусе и двух — на Замоскворецком. Проходка тоннелей производится по новому способу — щиты работают туликовым забоем с выдчей грунта назад от щита. Этот способ позволяет делать выемку грунта без предварительной проходки передовых штолен, что значительно ускорит и удешевит проходку тоннелей. В пльвунной породе, в сильно водоносных грунтах, через подземные реки, дважды под Москва-рекой и р. Яузой щиты будут продвигаться под сжатым воздухом.

Откатка породы максимально механизуется. Со щита порода поступает через бункер на транспортер и в вагонетки. Полные вагонетки оттягиваются электроле-

бедкой к шахтному подъемнику. В случае невозможности передать всю породу таким способом будет применяться скреперная погрузка при помощи электротяги. Расчеканка швов тубингов и завертка болтов на них производится посредством пневматики.

После осадки породы между тубингами и породой образуются пустоты. Для заполнения их проектируется механизированное нагнетание цементного и глинистого раствора при помощи специального оборудования — растворонагнетателя.

На конечных участках начаты работы открытым способом. Здесь применяется гидравлическая откатка породы при помощи гидроинвенторов.

Проходка наклонных ходов и монтаж эскалаторов будут вестись одновременно со строительством тоннелей, то-есть раньше постройки станций, так как эти работы, как показал опыт, тормозили отделку станций.

На обеих линиях метро ведутся подготовительные работы: бурение скважин для замораживания грунта; строятся копры над шахтами (причем на десяти шахтах, проходку которых намечено произвести кессонным способом, будут установлены металлические копры, эстакады и бункера); монтируются компрессорные станции для полу-



чения сжатого воздуха; строятся механические мастерские для ремонта шахтного оборудования и для изготовления мелких деталей; монтируются трансформаторные подстанции; сооружаются бетонные заводы, склады для хранения тюбингов и т. д., а также бытовые помещения.

★ На отделку шести станций новых линий метро потребуется около 20 тыс. м<sup>2</sup> мрамора. В настоящее время Метрострой располагает 13-ю разновидностями мраморов, использованных для облицовки станций второй очереди. Метрострой продолжает поиски новых, главным образом, светлых мраморов.

В 1937 г. в Армении обнаружено месторождение «Ахверан», белого с розовыми прожилками мрамора. Испытания этого мрамора показали высокие его качества. Этим мрамором предполагается облицовать две станции — «Спартакоскую» и «Павелецкую».

В Грузии недавно открыто новое месторождение — «Лопота» — находящееся на склоне Кавказского хребта, недалеко от станции Телав. Длина пласта — 7 км. Видимые запасы мрамора чрезвычайно велики — около 140 млн м<sup>3</sup>. Взятые пробы дают несколько разно-

видностей мрамора — светлосерого с белыми, белого с серыми, белого с зелеными прожилками. Предполагается наличие в этом карьере и чистого белого мрамора. Новые разновидности светлых мраморов, в сочетании с уже известными мраморами, дадут возможность облицовывать станции с большим изяществом.

Для отделки тюбингов в станционных тоннелях намечается применить штампованные этернитовые блоки (этернит — особый вид кровельного материала на основе цемента и асбеста). Необходимо разработать способ изготовления этернитовых блоков и крепления их на своде. Применение этернитовых блоков даст большую экономию в цементе. Кроме того, преимущество этернитов — в его легкости и водонепроницаемости. Штампованные этернитовые блоки любой архитектурной формы и окраски могут заменить штукатурку сводов станционных тоннелей.

Для отделки станций и наземных вестибюлей метро будут широко применены фарфоровые барельефы, скульптура, фасонные колонны и карнизы из цельных блоков мрамора, мраморная ковровая мозаика сложных рисунков и т. д.

### Театр им. К. С. Станиславского

★ Старое здание театра им. К. С. Станиславского было мало приспособлено под оперный театр. Маленькая сцена не позволяла использовать сложные приемы декоративного оформления спектаклей. В низком, с множеством колонн, зрительном зале, было около 30 проц. плохих по видимости мест. Теперь это здание капитально переоборудовано и значительно расширено.

В зрительном зале театра, при наличии одного балкона—1350 мест. Почти круглая форма зала обеспечивает хорошую видимость сцены со всех мест. Зрительный зал опоясывает кольцо из 16 лож. Вокруг амфитеатра и балкона устроены фойе, курительные комнаты, буфеты и т. д. Перед сценой расположено помещение для оркестра на 100 человек. Стены и потолок зрительного зала оштукатурены по рецепту проф. С. Я. Лифица (акустическая штукатурка). Подмягкие кресла обтянуты материей коричнево-красного цвета.

Оборудование сцены было выполнено по заданию К. С. Станиславского. Сцена занимает площадь в 530 м<sup>2</sup>. Высота сцены до колосников—21 м. Она оборудована 80 штанкетными и софитными под-емниками для декораций и мягким

полукруглым горизонтом высотой до верха сцены, являющимся особенностью данной сцены.

В электрооборудовании сцены применены некоторые новшества: устроены скрытые от зрителя осветительные ложи, осветительный мостик в потолке зрительного зала и механически управляемые прожекторы. Впервые в Союзе сделана механизированная раampa с вращающимися светофильтрами и светорегуляторами реверсивного типа (изготовленными на заводе «Теасвет»). Они дают возможность одновременно регулировать силу света и менять в любых комбинациях цвета. Особенный интерес представляет устройство батареи фонарей мощностью в 70 квт для освещения полукруглого горизонта сцены. Система централизованного управления осветительной сетью сцены конструктивно и схематически является большим достижением в отношении гибкости управления и пожарной профилактики.

На капитальное переоборудование театра затрачено 6 600 тыс. руб. В дальнейшем проектируется надстройка одного этажа над дворовой частью здания, предназначенного для дополнительных артистических уборных, и пристройка к театру нового корпуса по Козицкому пер. для производственных мастерских.

### Лихоборский канализационный коллектор

★ В ноябре текущего года закончится сооружение Лихоборского канализационного коллектора протяжением в 7,5 км. Коллектор строится от Тимирязевской сельскохозяйственной академии до Ленинградского шоссе (район Беговой ул.). По этому коллектору, с помощью насосной станции, сточные воды из района Тимирязевской академии будут направлены к городской сети. Кроме того к коллектору будет присоединена вся канализационная сеть Октябрьского района Москвы.

### Разборка и передвижка зданий

★ На некоторых реконструируемых магистралях Москвы предстоит освободить от старых строений ряд участков под строительство новых многоэтажных жилых корпусов. Часть старых зданий на этих участках намечено передвинуть, остальные снести. Каменные большие строения предварительно будут взорваны по методу, примененному при сносе домов на Манежной пл. и ул. Горького.

Взрыв этих зданий будет производиться при помощи аммонита (взрывчатое дробящее вещество), заряженного в шпур (скважины) в пределах  $\frac{3}{4}$  толщины стены по периметру здания на уровне перекрытия подвального этажа. Здания предварительно должны быть освобождены от всех деревянных перекрытий, оконных переплетов, кровли и т. д. При помощи детонирующего шнура, обеспечивающего одновременный взрыв всех зарядов, по периметру здания производится разрыв пояса высотой 80 см—1 м, и здание обрушивается.

★ На Пионерской ул. будет передвинут на 50 м трехэтажный каменный жилой дом объемом в 5 тыс. м<sup>3</sup>. Одновременно с передвижкой здание будет поднято на 2,5 м. Подъем здания на такую высоту будет производиться впервые. Подниматься оно будет гидравлическими 200-тонными домкратами, передвигаться обычным способом (на катках) при помощи двух 10-тонных электролебедок.

### ПОПРАВКА

В № 14 «Строительство Москвы» на стр. 11, под фамилией автора статьи «Новые мраморы и мраморные изделия на станциях метро II очереди» тов. И. Н. Кацаурова, по вине редакции, неправильно указана его должность. Тов. Кацауров является главным инженером Мраморного завода Метростроя.

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

Адрес редакции: Москва, ул. Горького, 114,  
телеф. Д 1-04-43, Д 1-33-16, Д 1-64-39

Мособлгорлит Б—7862 Тир. 8.400  
Тип. изд-ва «Московский рабочий»,  
Петровка, 17.  
Статформат А—4—211-297 мм  
4 п. л. Зак. тип. 580

Рукопись сдана в набор 15/VIII—1938 г.  
Подписано к печати 26/IX—1938 г.



# КАТАЛОГИЗДАТ НКМ СССР

ТОРГОВЫЙ ОТДЕЛ

**ПОСТУПИЛ В ПРОДАЖУ**

Сборник действующих стандартов  
Наркомлеса СССР

## „ПИЛОМАТЕРИАЛЫ“

1937 г. стр. 196, цена 7 руб.

Сборник содержит все действующие общесоюзные стандарты на продукцию лесопиления. Они систематизированы и распределены по следующим разделам: 1) пиломатериалы хвойных пород; 2) пиломатериалы лиственных пород; 3) пиломатериалы авиационных хвойных и лиственных пород; 4) пиломатериалы экспортные; 5) вспомогательные (общие) стандарты.

В сборник „ПИЛОМАТЕРИАЛЫ“ входит ОСТ № 4552 — таблица для исчисления объема лесных материалов по ОСТ'ам 92 и 93. Лесные материалы хвойных пород.

**ВЫШЕЛ В СВЕТ, АЛЬБОМ**  
РАССЫЛАЕТСЯ ПОДПИСЧИКАМ

## „Пороки ДРЕВЕСИНЫ“

1938 г. стр. 171 на меловой бумаги альбомного формата. Цена 250 руб. в переплете.

**Альбом:** охватывает все пороки древесины, указанные в ОСТ-6719.

**Альбом:** дает возможность с помощью цветных иллюстраций быстро и правильно распознавать пороки древесины.

**Альбом:** состоит из 171 таблицы, 37 одноцветных и 134 красочных, на которых дано 314 отдельных рисунков, в том числе 86 фототипий для пороков, не требующих цветных изображений, и 228 в красках.

**Альбом:** отпечатан на фабрике Гознак. Надписи в альбоме сделаны на русском, немецком и английском языках.

**Просьба к подписчикам, не получившим альбом, сообщать свои адреса.**

**ЗАКАЗЫ НА „ПИЛОМАТЕРИАЛЫ“ НАПРАВЛЯТЬ:** Москва, Рыбный пер. д. 2, пом. 28  
Торготделу Каталогиздата и Ленинград, просп. Володарского, 55, магазину Каталогиздата.

Заказы выполняются наложенным платежом. Розничная продажа производится в магазинах Каталогиздата. Москва, ул. Мархлевского, 3, Ленинград просп. Володарского, 55.

Управление культурно-бытового строительства Моссовета

**МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ ТРЕСТ  
ПО СПЕЦИАЛЬНЫМ РАБОТАМ**

# „МОССПЕЦСТРОЙ“

Принимает на себя выполнение следующих видов работ в 1938 и 1939 годах

**ПАРКЕТНЫЕ.** Настилка полов на рейку, асфальте и мастике „Асфальтин“.

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

**МОЗАИЧНЫЕ.** Устройство мозаичных полов, моек, столов, подоконников и ступенек с укладкой.

**КСИЛОЛИТОВЫЕ.** Устройство ксилолитовых полов, лестниц, подоконников и столов.

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

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

**АЭРОГРАФИЧЕСКИЕ** работы по высокохудожественной росписи стен, потолков и пр. Художественно-проектные работы. Имеются в продаже готовые колерные книжки и колерные таблицы, и также художественные трафареты.

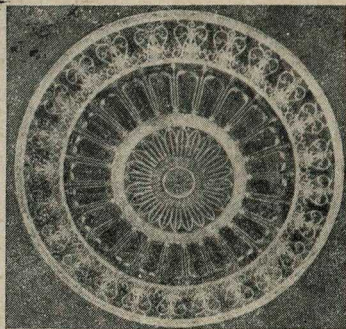
Трест доводит до сведения всех строительных организаций и хозорганов, что он в пределах своей программы имеет возможность принять к выполнению вышеуказанные работы.

**ЗАКАЗЫ И ЗАПРОСЫ АДРЕСОВАТЬ:** Москва, Б, Ладонская ул., д. 13/17. Тел. Е 1-49-42 и Е 1-21-21.



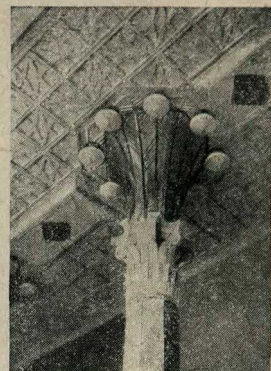
М7145

Цена 1 р. 50 к.



# ВНИМАНИЮ

**== СТРОИТЕЛЬНЫХ ==  
И ДРУГИХ ОРГАНИЗАЦИЙ**



## **СПЕЦКОНТОРА по ОТДЕЛКЕ и ОФОРМЛЕНИЮ СТАНЦИЙ и ВЕСТИБЮЛЕЙ МЕТРОСТРОЯ**

12

ПРИНИМАЕТ ЗАКАЗЫ НА:

- 1) ИЗГОТОВЛЕНИЕ ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ОСВЕТИТЕЛЬНОЙ АРМАТУРЫ (люстры, торшеры, бра, нестандартных плафонов и светильников), изделий для художественного оформления помещений (капители, решетки, барьеры, витражи и т. п.).
- 2) ВСЕ ВИДЫ ОБРАБОТКИ СТЕКЛА: пайка для мебели, прима-гравированное стекло, фацитированное стекло, проточка фарфора (шлифовка фарфора) и другие виды технического стекла.
- 3) ЛЕПНЫЕ РАБОТЫ: по внешнему и внутреннему оформлению зданий, изготовление и установка капителей, фигур, ваз, гербов и всех других архитектурных деталей из гипса и цемента.

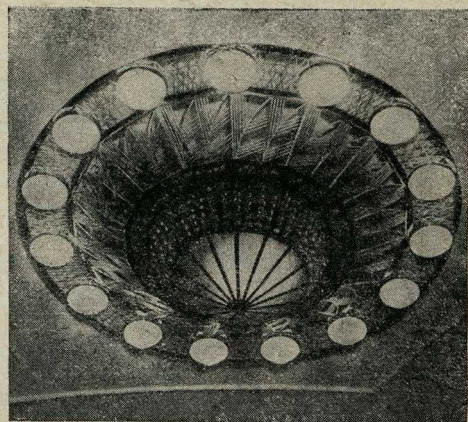


Заказы направлять  
**== по адресу: ==**

Б. Черкасский пер., 4

Телефоны: { К 2-27-40  
                  { Г 1-58-24

**СПЕЦКОНТОРА**



1277









2015593949

