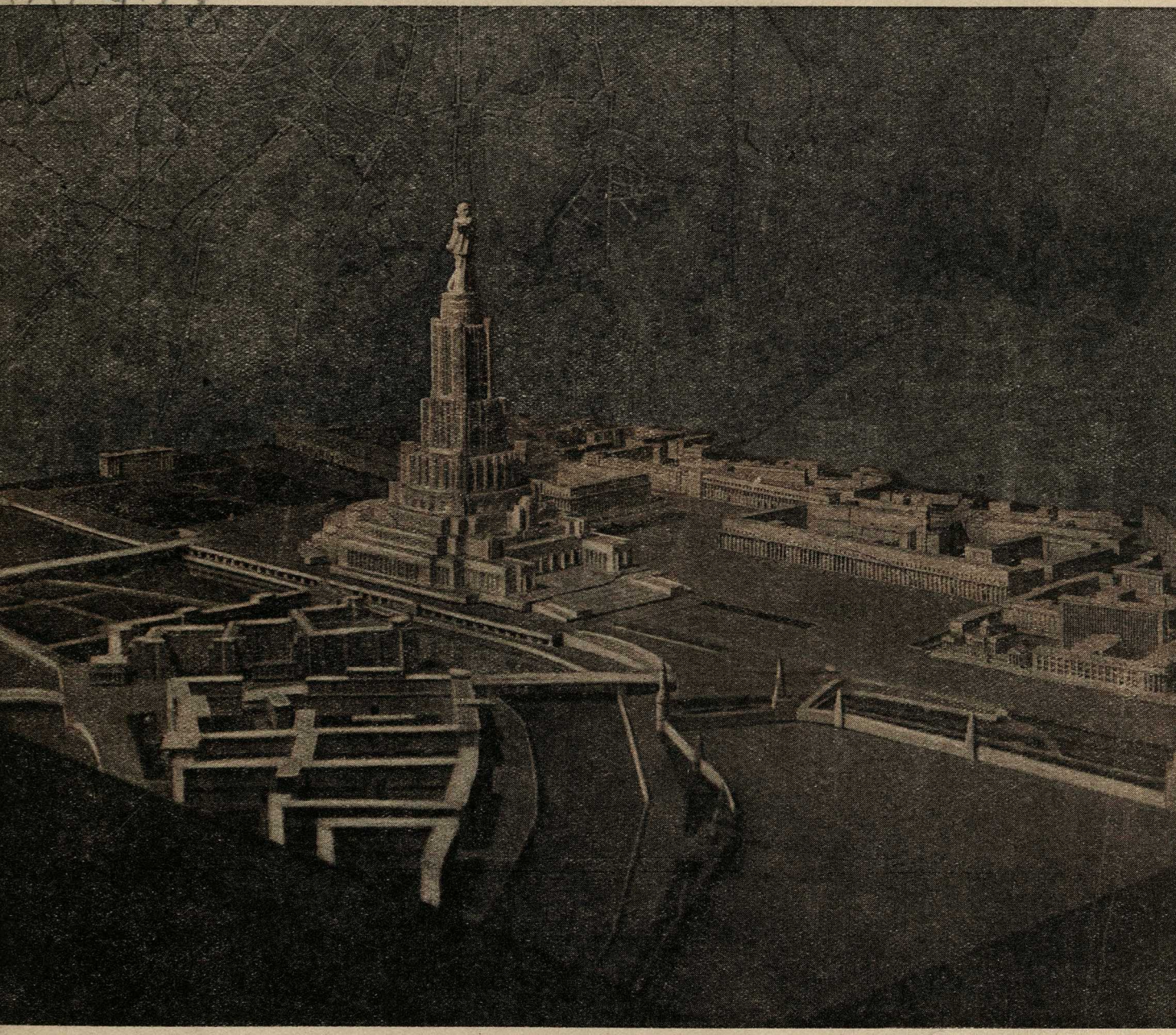
1939 N 1-24

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

IV 408



23–24

1939

ИЗДАТЕЛЬСТВО „МОСКОВСКИЙ РАБОЧИЙ“

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ ПОДПИСКИ

на 1940 год

НА ЖУРНАЛ

„СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ“

ОРГАН МОСКОВСКОГО ГОРОДСКОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

ВЫХОДИТ 2 РАЗА В МЕСЯЦ

17-й год издания

„СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ“ в 1940 году будет всесторонне освещать работы, связанные с выполнением генерального плана реконструкции Москвы: опыт скоростного и поточно-скоростного строительства зданий и различных коммунальных сооружений, вопросы архитектурной планировки и проектирования, механизации строительства и другие проблемы городского строительства.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

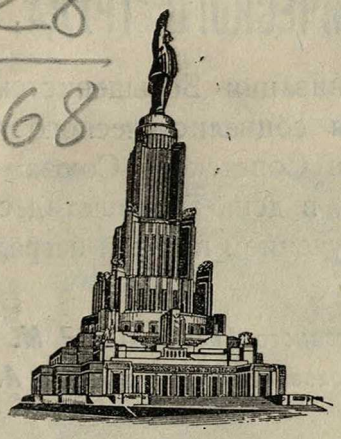
на 1 год 36 рублей
на 6 мес. 18 „
на 3 мес. 9 „

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ

в ближайшем почтовом отделении, письмоносцами, организаторами подписки „Союзпечати“ на предприятиях и в учреждениях.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

XX 428/68



СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

23—24

ДЕКАБРЬ

1939

XVI ГОД ИЗДАНИЯ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ МОСКОВСКОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении товарищу Иосифу Виссарионовичу СТАЛИНУ звания Героя Социалистического Труда 2

Великому продолжателю дела Ленина — товарищу Сталину (от ЦК ВКП(б) 2

Вождю и учителю — товарищу Сталину И. В. (от МК и МГК ВКП(б) 3

Дорогой и любимый наш вождь и друг товарищ Сталин (от президиума Московского Совета РК и КД) 4

Да здравствует наш Сталин! . 5

В. П. ПРОНИН
Сталин — вдохновитель и организатор реконструкции столицы 6

Проф. А. Е. СТРАМЕНТОВ
Указания вождя — программа работ 11

Арх. А. М. ЗАСЛАВСКИЙ
О проекте площади и проспекта Дворца Советов 12

Инж. С. Г. КОБЗАРЬ
Инж. В. И. ПОЛЯКОВ
Инженерно-транспортное решение площади Дворца Советов 19

Инж. М. И. ЯКОВЛЕВ
Генеральный план площади Дворца Советов 24

Инж. Г. Н. ДЕГТЕРЕВ
Транспорту столицы—культурно оборудованные остановочные пункты 27

Инж. И. Г. СЫЧЕВ
Новые механизмы для водопроводно-канализационных работ 29

Инж. М. Н. ШЕСТАКОВ
Скоростное строительство аэротэнков Люблинской станции аэрации 33

Инж. М. Г. БАСС
Реконструкция реки Яузы . . 37

Д. М. ЧУДНОВСКИЙ
С. В. БЕНИОВИЧ
Использовать внутренние резервы в городском хозяйстве 43

ХРОНИКА 45

Указатель статей, помещенных в №№ 1—24 журнала «Строительство Москвы» за 1939 г. 46

На обложке: Вид на площадь Дворца Советов со стороны Кремля и реки Москвы. Фото А. А. ТАРТАКОВСКОГО.

XL-2118

УКАЗ

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О ПРИСВОЕНИИ товарищу ИОСИФУ ВИССАРИОНОВИЧУ СТАЛИНУ ЗВАНИЯ ГЕРОЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА.

За исключительные заслуги в деле организации Большевистской партии, создания Советского государства, построения социалистического общества в СССР и укрепления дружбы между народами Советского Союза — присвоить товарищу Иосифу Виссарионовичу Сталину, в день его шестидесятилетия,— звание Героя Социалистического Труда со вручением высшей награды СССР— Ордена Ленина.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль.
20 декабря 1939 г.

* * *

Великому продолжателю дела Ленина— товарищу Сталину.

Дорогой друг и боевой товарищ!

Центральный Комитет большевистской партии горячо приветствует тебя, друга Ленина и великого продолжателя его дела, вождя партии и советского народа — в день твоего шестидесятилетия.

Более сорока лет ты служишь делу пролетарской революции, делу рабочего класса и всего трудового народа. Ты был вернейшим соратником Ленина в его борьбе за партию, за диктатуру пролетариата. Вместе с Лениным многие годы ты строил и выковывал могучую большевистскую партию. Вместе с Лениным ты вел партию и рабочий класс на вооруженное восстание в Октябре 1917 года. Как ближайший помощник Ленина, ты непосредственно руководил всем делом подготовки Октябрьского восстания и успешным завоеванием власти рабочим классом.

В годы отечественной гражданской войны против иностранных захватчиков и буржуазно-помещичьей белогвардейщины ты, товарищ Сталин, под руководством Ленина был непосредственным вдохновителем и организатором побед Красной Армии на всех фронтах, где решалась судьба революции.

После смерти Ленина партия большевиков под твоим мудрым руководством, преодолев огромные трудности на своем пути, привела нашу страну к победе социализма.

Презренные враги народа троцкисты, зиновьевцы, бухаринцы хотели отнять у рабочего класса, у советского народа веру в возможность победы социализма в нашей стране, неоднократно пытались подорвать партию изнутри, разбить единство большевистской партии, погубить советскую власть и социалистическую революцию. В упорной принципиальной борьбе с врагами социализма, врагами партии, под твоим руководством в борьбе за ленинизм сплотился Центральный Комитет и вся наша партия. Ты отстоял ленинскую теорию возможности победы социализма в одной стране, развил эту великую теорию дальше, вооружил ею партию и миллионные массы трудящихся Советского Союза — это обеспечило разоблачение и разгром врагов революции.

Под твоим руководством партия большевиков осуществила социалистическую индустриализацию страны, создала новые индустриальные очаги и районы, первоклассные заводы тяжелой и легкой индустрии, мощные заводы машиностроения, что обеспечило техническую реконструкцию всего народного хозяйства и вооружение новейшими средствами обороны СССР. Под твоим руководством партия совершила такой глубочайший революционный переворот в деревне, как сплошная коллективизация и ликвидация кулачества как класса, обеспечив на основе победы колхозного строя культурную и зажиточную жизнь многомиллионного крестьянства. Наша страна стала могучей индустриальной державой, страной крупного коллективного земледелия, страной победившего социализма.

На основе этих успехов идет быстрый под'ем культуры народов Советского Сою-

за. Создана советская интеллигенция, преданная Советской власти, делу социализма.

Партия и Советская власть под твоим руководством создали вооруженную первоклассной техникой могучую и непобедимую Красную Армию, являющуюся надежной защитой нашей родины от всех внешних врагов.

Рабочий класс в союзе с крестьянством, под руководством большевистской партии, уничтожил навсегда эксплуатацию человека человеком и утвердил новый, социалистический строй в СССР, не знающий ни кризисов, ни безработицы, обеспечивающий неуклонный под'ем материального благосостояния и культурного уровня трудящихся. Этот главный итог нашей борьбы имеет всемирно-историческое значение, он укрепляет у трудящихся всего мира веру в торжество социализма.

Наша партия под твоим исключительно активным и непосредственным руководством создала могучее многонациональное советское государство, укрепила великую и нерушимую дружбу народов СССР — залог их процветания и непобедимости. Новая Конституция СССР, Конституция победившего социализма и развернутой социалистической демократии, по справедливости, названа народом Сталинской Конституцией.

Также, как и Ленин, ты, товарищ Сталин, всегда придавал и придаешь величайшее значение развитию и пропаганде революционной теории. Твои классические теоретические работы, ставшие достоянием миллионов людей в нашей стране и во всем мире, являются дальнейшим развитием марксизма-ленинизма в новых условиях эпохи империализма и пролетарской революции, эпохи победы социализма на одной шестой части земли. Ты развил марксистско-ленинскую теорию государства, разработав учение о социалистическом государстве в условиях капиталистического окружения. Вооружая партию марксизмом-ленинизмом, ты неустанно сплачивал ее организационно. На этой основе осуществлено сталинское единство нашей партии.

Одним из замечательных успехов большевистской партии, достигнутых благодаря твоей заботе и руководству, является быстрый рост кадров, выдвижение многих тысяч новых работников социалистического строительства и обороны страны социализма.

Отдавая все свои силы великому служению народу, — ты, товарищ Сталин, также как и Ленин, любишь свой народ и неотделим от народа. Также как Ленин, ты окружен горячей любовью трудящихся Советского Союза и всего мира.

Сегодня наша партия и народы Советского Союза, приветствуя тебя в день шестидесятилетия, сплочены как никогда вокруг своего Центрального Комитета под знаменем Ленина — Сталина и готовы к дальнейшей борьбе за полную победу коммунизма.

Да здравствует непобедимая партия большевиков, партия Ленина — Сталина!

Живи долгие годы, наш родной Сталин, на радость партии, рабочего класса, народов советской земли и всего мира!

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
ВСЕСОЮЗНОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ
ПАРТИИ (БОЛЬШЕВИКОВ).

20 декабря 1939 года.

* * *

Вождю и учителю — товарищу Сталину И. В.

Дорогой товарищ Сталин!

Московская партийная организация, в день Вашего шестидесятилетия, шлет Вам, вождю и учителю трудящихся — горячий большевистский привет!

Верный друг и продолжатель дела Ленина Вы, товарищ Сталин, посвятили всю свою жизнь великой цели — освобождению трудящихся.

Вместе с Лениным Вы строили нашу партию, прошедшую славный путь от первых марксистских кружков до могучей большевистской партии, руководящей единственным в мире социалистическим государством рабочих и крестьян.

Вместе с Лениным Вы возглавили победоносное Октябрьское вооруженное восстание, организовали победу Рабоче-Крестьянской Красной армии на фронтах гражданской войны и в беспощадной борьбе со всеми врагами укрепили диктатуру рабочего класса.

В самые трудные годы, когда международное рабочее движение постигло величайшее горе, — когда умер Великий Ленин, — Вы от имени партии дали историческую клятву свято выполнять его заветы. Под Вашим руководством партия отстояла единство своих рядов, разоблачила и уничтожила троцкистско-бухаринских наемников империализма и превратилась в стальную и неприступную крепость.

Под руководством партии Ленина — Сталина советский народ одержал великие победы в строительстве социализма. С Вашим именем, товарищ Сталин, связаны замечательные преобразования нашей жизни, успешное осуществление индустриализации страны и коллективизации сельского хозяйства, рост могущества Союза Советских Социалистических Республик.

Под Вашим руководством в нашей стране сложился и окреп несокрушимый союз и дружба всех народов.

Вашим именем народ назвал самую демократическую в мире Конституцию, в которой записаны и закреплены завоевания социализма.

Подобно великим учителям человечества — Марксу, Энгельсу, Ленину, Вы неустанно теоретически обобщаете опыт борьбы трудящихся, двигаете вперед развитие марксизма-ленинизма. Вы творчески обогатили марксистско-ленинскую науку, дав партии и народу такое мощное идейное оружие, как «Вопросы ленинизма». При Вашем непосредственном участии разработан «Краткий курс истории ВКП(б)». На этих классических работах по теории и истории большевизма учатся десятки и сотни миллионов людей не только в нашей стране, но и во всем мире.

В нашей стране расцветает подлинная социалистическая демократия, из среды народных масс выдвинулись и выдвигаются тысячи и миллионы талантливых строителей социалистического государства, его хозяйства, техники, культуры, науки и искусства. Широко развернулось стахановское движение подлинных героев социалистического труда. Стремление лучше и больше работать в интересах социалистического государства стало руководящим началом для советских людей.

Достигнутые нашей страной победы обеспечили невиданное в истории морально-политическое единство советского народа, его сплоченность вокруг большевистской партии и ее Ленинско-Сталинского Центрального Комитета. В нашей стране слились воедино две виликих силы — народ и коммунизм, а Ваше имя, товарищ Сталин, стало символом этого единства, Ваше имя является знаменем в борьбе всего передового и прогрессивного человечества за новый мир, за социализм.

В результате мудрой политики нашей партии советскому народу обеспечен мир и радостный труд. Приятно и радостно сознавать, что Советская страна в этом году одержала новые блестящие победы на международной арене, неизмеримо поднявшие ее авторитет в глазах трудящихся всего мира.

Большевики столицы счастливы тем, что они работают под непосредственным Вашим руководством. Московская партийная организация, воспитанная в духе беззаветной преданности партии, непримиримости к врагам, всегда была, есть и будет верным оплотом Ленинско-Сталинского Центрального Комитета и товарища Сталина.

Трудящиеся Москвы с особой радостью и гордостью отмечают Вашу повседневную заботу о строительстве столицы нашей социалистической родины. Мы счастливы сознанием, что все наши успехи по реконструкции Москвы, все крупные начинания в ее переустройстве проводятся под Вашим непосредственным руководством.

Все мы гордимся тем, что живем в счастливое время и каждый из нас стремится работать так, как нас учит великий Сталин.

Вместе со всеми народами, населяющими страну социализма, вместе с трудящимися всего мира, мы от всего сердца желаем Вам на долгие годы сохранить свое здоровье и неиссякаемую энергию для дальнейшей борьбы за коммунизм.

Да здравствует великое, непобедимое знамя Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина!

Да здравствует Всесоюзная Коммунистическая партия большевиков!

Да здравствует наш Сталин!

МОСКОВСКИЙ ОБЛАСТНОЙ
И ГОРОДСКОЙ КОМИТЕТЫ ВКП(б).

20 декабря 1939 года.

* * *

Дорогой и любимый наш вождь и друг товарищ Сталин!

Московский Совет Рабочих, Крестьянских и Красноармейских депутатов от имени всех трудящихся столицы страны социализма шлет Вам свое горячее поздравление с днем Вашего славного шестидесятилетия.

С Вашим именем, любимый товарищ Сталин, связаны исторические победы великой пролетарской революции и построение социализма в СССР.

С Вашим именем и под Вашим руководством трудящиеся Москвы успешно осуществляют историческую реконструкцию красной столицы.

Ваше личное руководство, Ваше отеческое внимание и забота о столице превратили Москву за короткий отрезок времени в красивый и благоустроенный город мира, достойный социалистической эпохи.

На примерах сооружения замечательного московского метрополитена, Московско-волжского канала, монументальных москворецких мостов, сотен и сотен благоустроенных, архитектурно хорошо оформленных домов, сотен школ, больниц, детских учреждений и, наконец, сооружения Всесоюзной сельскохозяйственной выставки ярко видно, как идеи большевистской партии, мудрые Ваши указания, товарищ Сталин, воплощаются в грандиозную, мощную силу, преобразующую красную столицу.

Московский Совет в день Вашего шестидесятилетия обещает Вам, дорогой Иосиф Виссарионович, еще лучше работать, овладевать Вашим стилем руководства, Вашим умением не только учить, но и учиться у масс, прислушиваться к голосу масс.

Примите же, дорогой вождь и учитель, наше горячее, от всего сердца идущее приветствие и пожелание Вам жить долгие и долгие годы на радость и счастье трудящимся нашей любимой родины.

ПРЕЗИДИУМ МОСКОВСКОГО
СОВЕТА РК и КД.

20 декабря 1939 года.

* * *

Да здравствует наш Сталин!

Великая 183-миллионная семья советских народов торжественно и радостно отметила шестидесятилетие со дня рождения своего вождя, учителя и друга Иосифа Виссарионовича Сталина.

Вместе с трудящимися СССР эту знаменательную дату праздновали и трудящиеся всего мира, для которых имя Сталина является символом свободы и счастья, знаменем освобождения от капиталистического рабства.

Двух гениальных мыслителей и величайших революционеров выдвинула наша эпоха — Ленина и Сталина, — жизнь и деятельность которых неразрывно связаны с историей героической большевистской партии, с историей строительства первого в мире социалистического государства рабочих и крестьян.

Непримиримость к врагам социализма, глубочайшая принципиальность, сочетание ясной революционной перспективы с исключительной настойчивостью в достижении цели, мудрость и конкретность руководства, непрерывная связь с массами, сочетание огромной теоретической мощи с практическим опытом революционной борьбы — вот характерные черты великих народных вождей Ленина и Сталина.

Ленин и Сталин создали боевую большевистскую партию.

Ленин и Сталин подняли рабочий класс и крестьянство России и повели их на решительный штурм капитализма в октябре 1917 г.

Ленин и Сталин создали первое в мире государство рабочих и крестьян и неустанно укрепляли диктатуру пролетариата.

И когда умер Ленин, над его гробом, от имени партии, от имени всего народа, Сталин произнес великую клятву: держать высоко и хранить в чистоте великое звание члена партии, хранить единство партии, как зеницу ока, хранить и укреплять диктатуру пролетариата, укреплять всеми силами союз рабочих и крестьян, укреплять и расширять Союз Советских Социалистических Республик, укреплять Красную Армию и Красный Флот, укреплять и расширять союз трудящихся всего мира — Коммунистический Интернационал.

У руля большевистской партии и социалистического государства по воле всей партии, всего народа встал великий Сталин — достойный продолжатель дела Ленина, вождь большевистской партии, вождь народов Советского Союза и угнетенного человечества.

16 лет работают коммунистическая партия и советский народ без Ленина, под руководством Сталина. Это были годы борьбы и побед.

Клятву, данную Ленину, товарищ Сталин вместе со всей партией большевиков, со всеми трудящимися Страны Советов выполнил с честью.

Когда-то нищая, неграмотная, убогая Россия превратилась в богатейшую, мощную социалистическую державу. В нашей стране создана и неудержимо развивается передовая социалистическая индустрия. С каждым днем крепнет коллективизированное сельское хозяйство. Расцветают наука, культура и искусство. Созданы могущественные Рабоче-Крестьянская Красная Армия и Военно-Морской Флот — верные стражи мирного труда народов СССР.

Враги народа — троцкистско-бухаринско-зиновьевские предатели и прочее отребье — пытались остановить победное шествие социализма, но Сталин вдохновил партию и весь советский народ на борьбу с врагами. Сталин указал партии и всему советскому народу правильный ленинский путь к построению социалистического общества. Сталин вывел многомиллионные массы трудящихся СССР на широкую дорогу — к сверкающим высотам коммунизма.

Трудящиеся СССР и всего мира считают Сталина своим учителем и вождем. Они назвали эпоху побед социализма Сталинской эпохой. Все свои мысли, надежды и чаяния трудящиеся СССР и всего мира связывают с именем Сталина, в котором они видят верного ученика и продолжателя дела Ленина.

Революционный писатель Анри Барбюс так выразил эти чувства трудящихся всего мира:

«Вот он — величайший и значительнейший из наших современников...

Во весь свой рост он возвышается над Европой и над Азией, над прошедшим и будущим.

Человек с головой ученого, с лицом рабочего, в одежде простого солдата...

Ленин живет всюду, где есть революционеры. Но можно сказать: ни в ком так не воплощены мысль и слово Ленина, как в Сталине. Сталин — это Ленин сегодня».

Сталин — вождь мирового пролетариата! Сталин — вдохновитель и организатор социалистических побед! Сталин — заботливый друг и отец, воспитавший пламенных советских патриотов! Сталин — творец самой демократической в мире Конституции, отражающей исторические победы трудящихся СССР!

Народ видит в Сталине великого продолжателя дела Ленина, создателя свободной, радостной и счастливой жизни. Самые лучшие свои помыслы обращает народ к Сталину. Народ воспевает в своих песнях Сталина, у которого нет другой жизни, кроме жизни для народа.

С мыслью о Сталине стахановцы и стахановки, колхозники и колхозницы добиваются новых производственных побед. С именем Сталина наши доблестные бойцы идут в бой против наглых провокаторов войны.

Сталин — наша сила боевая! Сталин — наша гордость! Сталин — наше знамя! — так поет народ в своих песнях о Сталине.

В счастливую эпоху мы живем. Вместе с нами живет, работает, творит, борется за освобождение и счастье всех трудящихся и угнетенных наш Сталин. Сознание этого вдохновляет трудящихся СССР на все новые и новые подвиги и героические дела, сплачивает 183 миллиона советских граждан в единую, дружную семью.

Особенное счастье выпало москвичам, которые под непосредственным руководством Сталина, по начертанному им замечательному плану перестраивают столицу СССР, превращают Москву в красивейший город мира.

Сталинский план реконструкции Москвы отражает величие нашей эпохи, величие побед социализма в нашей стране. Сталинский план успешно осуществляется, как и все то, что намечено величайшим строителем социализма Сталиным, ибо политика Сталина — это политика нашей партии, политика всего советского народа.

Народы Советского Союза радостно праздновали шестидесятилетие своего великого, любимого вождя. Всех их об'единила одна мысль, одно желание: живи долго, будь здоров и крепок, наш Сталин, наш родной отец, друг и вождь!

* * *

В. П. ПРОНИН
Председатель Мосгорисполкома

Сталин — вдохновитель и организатор реконструкции столицы

Великая Октябрьская социалистическая революция положила начало огромной созидательной работе рабочего класса, трудового крестьянства и советской интеллигенции по построению нового коммунистического общества. За годы сталинских пятилеток Советский Союз превратился из отсталой страны, со слабо развитой промышленностью и раздробленным, нищенским сельским хозяйством, в могучую державу, с первоклассной промышленностью и передовым социалистическим сельским хозяйством.

Ярким показателем этого грандиозного роста и преобразования нашей страны являются коренные перемены, происшедшие за годы революции, особенно за годы сталинских пятилеток, в промышленности, в благоустройстве и во всем облике столицы СССР — Москвы. И в этом историческом преобразовании Москвы из города, являвшего собой, быть может, одно из наиболее убедительных свидетельств экономической и культурной отсталости царской России, в город, достойный быть столицей цветущей страны социализма, как и в преобразовании всей нашей страны, исключительна роль И. В. Сталина, 60-летие которого недавно радостно отмечал весь советский народ.

Сталин — вдохновитель и организатор пятилеток народнохозяйственного развития, выполнение которых обогатило Москву большим количеством новых промышленных предприятий и превратило ее в крупнейший центр социалистической индустрии.

Сталин — вдохновитель и организатор культурной революции в нашей стране, успешное развитие которой сделало Москву центром мировой культуры.

Сталин — вдохновитель и организатор величественной реконструкции Москвы, осуществляемой по генеральному плану, разработанному на основе его указаний и при его непосредственном участии.

* * *

Москва и до революции считалась в нашей стране крупным промышленным городом. Но царская Россия, по выражению Владимира Ильича Ленина, была невероятно, невиданно отсталой страной, нищей и полудикой, оборудованной современными орудиями производства вчетверо хуже Англии, впятеро хуже Германии, вдесятеро хуже Америки. Печать этой азиатской отсталости лежала и на промышленных предприятиях Москвы, хозяевами которых были гужоны, бромлеи, прохоровы, рябушинские и др.

После Октябрьской революции рабочий класс стал хозяином московских предприятий. За годы сталинских пятилеток старые предприятия были заново реконструированы и во много раз расширены. Вот несколько примеров, характеризующих об'ем реконструкции. Завод бывш. «Гужон», ныне «Серп и молот», в 1913 г. выпустил продукции на 14,1 млн. руб. (в ценах 1926/27 г.), а в 1937 г. — на 213,7 млн. руб.; стоимость основных производственных фондов завода в 1913 г. составляла 15,8 млн. руб., а в 1937 г.—около 80 млн. руб. Завод «Красный богатырь», дававший до революции продукции на 10,4 млн. руб. в год, уже в 1937 г. дал продукции на 136,6 млн. руб.; его производственные фонды возросли с 5,3 млн. до 20 млн. руб. В такой же мере возросли производственные фонды и валовая продукция заводов «Красный пролетарий» (бывш. «Бромлей»), «Динамо» им. Кирова (бывш. акционерного общества «Динамо») и многих других. По сути дела на месте старых заводов возникли совершенно новые крупные социалистические предприятия.

Наряду с такой реконструкцией старых заводов, за годы сталинских пятилеток в Москве построено большое количество новых мощных промышленных предприятий. Автозавод им. Сталина, ГПЗ им. Л. М. Кагановича, станкостроительный завод им. Орджоникидзе, завод режущих инструментов им. Калинина и многие другие совершенно изменили промышленную характеристику Москвы, превратив ее в крупнейший центр металлообрабатывающей промышленности Советского Союза.

За годы сталинских пятилеток в Москве создана первоклассная пищевая промышленность, непосредственно обслуживающая потребности населения столицы. 14 московских хлебозаводов являются самыми лучшими и мощными в мире; они выпускают около 300 сортов хлебных изделий. На мясокомбинате им. Микояна ежедневно разделывается 5 тыс. голов скота. Одна эта огромная фабрика выпускает во много раз больше колбасных изделий, чем все колбасные фабрики России в 1913 г. Три молочных завода, оборудованных по последнему слову техники, ежедневно дают москвичам 550 т молока. Кондитерские фабрики вырабатывают в 3 раза больше продукции, чем все кондитерские фабрики царской России. В ближайшее время закончится строительство комбината по рыбообработке. Ежедневно этот комбинат будет перерабатывать 400 тыс. кг рыбы.

Несколько сопоставлений, приводимых ниже, ярко показывают, насколько мизерна была московская промышленность, получен-

мая в наследство от капитализма, и как бурно она развилась за годы революции.

В старой Москве на промышленных предприятиях работало 160 тыс. человек; на социалистических фабриках и заводах современной Москвы работает 900 тыс. рабочих и инженерно-технических работников. Годовая промышленная продукция старой Москвы оценивалась в 970 млн. руб.; продукция московской промышленности за 1938 г. составила свыше 16 млрд. руб., что на 5 млрд. руб. превышает продукцию всей промышленности царской России в годы ее процветания. Старая московская промышленность работала главным образом с помощью паровых двигателей, цехи фабрик и заводов были опутаны ремнями трансмиссий; промышленность социалистической Москвы в значительной мере перешла на электроэнергию, потребление которой на нужды промышленности, транспорта и освещения в 1938 г. достигло 2 650 млн. квт-ч. Москва расходует почти в 3 раза больше электроэнергии, чем вся Дания, больше, чем вся Голландия, и больше, чем вся царская Россия.

* * *

По общему признанию, вплоть до Октябрьской революции Москва оставалась «большой деревней». Хозяева капиталистической Москвы — фабриканты, купцы, попы и помещики — во всех своих действиях руководствовались корыстными интересами, стремлением к личной выгоде, вопреки интересам всего населения и задачам разумного развития города. Вот почему для дореволюционной Москвы были характерны узкие и кривые улицы, переулки и тупики, низкая этажность и ветхость домов, крайняя неравномерность и скученность застройки, резкое различие между благоустроенностью жилищ и районов, заселенных рабочими, и жилищ и кварталов, заселенных буржуазией, беспорядочное размещение промышленных предприятий, железнодорожного транспорта, складов, свалок и т. п.

И без того отсталое коммунальное хозяйство Москвы за годы империалистической и гражданской войн было основательно запущено. И только начиная с 1928 г., когда ведущие отрасли народного хозяйства — промышленность, сельское хозяйство и транспорт — были восстановлены, «партии и советской власти удалось взяться серьезно за приведение в порядок, восстановление и развитие городского хозяйства»[1]. С этого времени началось как восстановление и развитие коммунального хозяйства Москвы, так и полная реконструкция исторически весьма своеобразно и уродливо сложившегося города.

На этом пути превращения Москвы из захламленного города, изрезанного кривыми и узкими улицами, бесчисленными переулками и тупиками, обслуживаемого нищенским коммунальным хозяйством, в самый передовой по благоустроенности, в самый культурный и красивый город два документа являются поистине историческими: первый — это резолюция июньского пленума ЦК ВКП(б) в 1931 г. «О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР», второй — постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О генеральном плане реконструкции г. Москвы». Оба эти документа являются не только программой для практической работы по социалистической реконструкции столицы и других городов Советского Союза, но и ценнейшим вкладом в сокровищницу марксистско-ленинского учения. Оба эти документа разработаны по инициативе товарища Сталина, на основе его указаний и при его непосредственном участии.

На специальном совещании в Кремле, состоявшемся 14 июля 1934 г., товарищ Сталин высказал целый ряд мыслей о принципах реконструкции г. Москвы. Он указал тогда на необходимость сочетать смелые перспективы планировки города с конкретной, исторически сложившейся действительностью. Он выдвинул основную задачу — создать максимально нормальные, удобные условия для жизни населения. Он рекомендовал обратить особое внимание на реконструкцию и застройку набережных, строить по крайней мере шести-семиэтажные дома, не увлекаться созданием чрезмерно широких магистралей в уже плотно застроенной части города и т. д., и т. п.

Спустя год после этого исторического совещания было опубликовано решение СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О генеральном плане реконструкции г. Москвы». Сталинские указания нашли в этом постановлении свое развернутое выражение. И наиболее характерной особенностью генерального плана реконструкции Москвы является пронизывающая каждую его строку сталинская забота о людях. Все принципиальные установки и практические задания, зафиксированные в генплане, в конечном итоге преследуют одну цель: создать условия для здоровой и радостной жизни населения города.

Сталинский генеральный план реконструкции Москвы исходит из необходимости сохранения основ исторически сложившегося плана города, но предусматривает коренную перепланировку его путем решительного упорядочения сети городских улиц и площадей. Генплан предусматривает полную реконструкцию коммунального хозяйств города, огромное повышение его мощности, приведение его в полное соответствие с возросшими и все растущими культурно-бытовыми потребностями трудящихся. Вместе с этим генплан обязывает так перестроить Москву, чтобы она и по своему архитектурному облику стала подлинно социалистическим городом.

* * *

За годы, истекшие с момента опубликования генплана реконструкции, проделана огромная работа по перепланировке города, по строительству его коммунального хозяй-

[1] Из резолюции июньского пленума ЦК ВКП(б), 1931 г.

ства, по строительству жилищ, школ, больниц и т. д.

В Москве не осталось ни одной значительной магистрали, которая не была бы подвергнута коренному переустройству. Обогащена новыми многоэтажными зданиями, расширена и спрямлена одна из важнейших артерий города — улица Горького, ранее называвшаяся Тверской. Эта улица утратила не только свое прежнее название, но и типичный для старой Москвы облик.

Работы здесь, как и на других магистралях, проводятся комплексно: реконструируются подземное хозяйство и дорожное покрытие, устанавливаются новые мачты электроосвещения, проводятся новые линии троллейбуса, сносятся ветхие малоэтажные здания, передвигаются фундаментальные здания и, наконец, строятся новые дома.

Совершенно преобразились за эти годы Охотный ряд, 1-я Мещанская и Новослободская улицы, Можайское, Ленинградское и Ярославское шоссе, улицы Садового кольца и многие другие. Они расширены, покрыты асфальтом, хорошо освещены и в значительной своей части уже застроены крупными и красивыми зданиями.

По-иному выглядят площади города, расположенные как в центре, так и в отдалении от него. Многие из них залиты асфальтом и интенсивно застраиваются новыми зданиями. Так, Советская площадь после передвижки здания Моссовета и постройки большого жилого дома по улице Горького приобрела совсем иной вид, чем прежде. С еще большим основанием это можно сказать о Манежной площади, значительно расширенной и оформленной монументальным зданием гостиницы «Москва». Трудно увидеть сходство между обликом теперешних и прежних, затесненных, «оформленных» серенькой, безалаберной застройкой, замощенных булыжником площадей Киевского, Белорусского, Курского и других вокзалов. Заканчивающееся строительство величественного здания театра Красной Армии совершенно преображает вид и планировку площади Коммуны.

Превращение набережных Москва-реки и Яузы в основную магистраль столицы и в лучшую по удобству для жизни часть города — такова одна из крупнейших задач, выдвинутых генпланом. За истекшие годы на набережных проведена большая работа. Берега Москва-реки, Яузы и Водоотводного канала на протяжении 47,2 км облицованы гранитом. Уместно вспомнить, что до революции в Москве было всего 4 км облицованных песчаником набережных. Одновременно с облицовкой берегов проведены большие дренажные работы и работы по переустройству русел рек Москвы и Яузы: на значительном своем протяжении они расширены и спрямлены, местами берега срезаны, а местами, наоборот, подсыпаны. В черте города почти все проезды по набережным расширены и заасфальтированы. Вдоль набережных ведется интенсивная застройка крупными жилыми зданиями. На Котельнической, Гончарной, Доргомиловской, Фрунзенской, Смоленской, Ростовской и других набережных изо дня в день растут корпуса новых многоэтажных зданий.

Согласно генплану, начато освоение земельных площадей, прилегающих к городу с юго-западной стороны. Особенно энергично застраивается Можайское шоссе и район Кунцево—Фили. К концу десятилетия на этой «наиболее здоровой для жилья, высокой и удобной по расположению пригородной территории»[1], площадью в 16 тыс. га, должны быть построены жилые дома, площадью в 1 млн. кв. м.

Особенностью истекшего года является территориальное сосредоточение основного строительства, в отличие от прошлых лет, когда новые здания зачастую воздвигались на отдельных, разбросанных по второстепенным улицам и переулкам участках. Так, на Б. Калужской улице одновременно строится 11 шестиэтажных жилых домов. Шесть из них, кроме ранее выстроенного здесь огромного жилого дома Академии наук, уже закончены строительством и частично заселены. Уже отчетливо вырисовывается богатый, пространственно решенный силуэт этой улицы, которая на протяжении около 2 км превращается из заурядной в одну из лучших магистралей столицы.

В ближайшие два-три года намечается осуществить большие планировочные и строительные работы. В частности, уже ведется подготовительная работа к выполнению одной из крупнейших задач, поставленных генпланом, — к пробивке и застройке Ново-Арбатской магистрали. Протяжение этой будущей магистрали от Кремля до Можайского шоссе — 4 км. Озелененная, шириною от 60 до 80 м, застроенная семи-девятиэтажными зданиями, она будет одной из новых парадных магистралей города. К одиннадцати большим мостам, построенным в указанный генпланом трехгодичный срок, вскоре присоединится Ново-Арбатский мост.

* * *

Осуществление работ по расширению, перепланировке и архитектурному оформлению магистралей и площадей Москвы сопровождалось громадным строительством и реконструкцией всего городского хозяйства.

За четыре года осуществления генплана в Москве построено около 1,2 млн. кв. м новой жилой площади в капитальных благоустроенных зданиях. Среднегодовой прирост благоустроенной жилой площади значительно превосходит дореволюционный. Однако, эта цифра, при всем своем значении, говорит об отставании жилищного строительства от заданий генплана. Ряд причин в свое время обусловил это отставание, но истекший год явился переломным в отношении темпов жилищного строительства. Мы имеем в виду успешно проводимое опытное строительство 24 жилых домов по поточно-скоростному (конвейерному) методу.

---

[1] Из постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О генеральном плане реконструкции г. Москвы».

Перед строительными организациями Москвы во весь рост поставлена задача — переключить в 1940 г. все жилищное и культурно-бытовое строительство на скоростные и поточно-скоростные методы. Это позволит наверстать в последующие годы то количество новой жилплощади, которое было недодано строителями за первые четыре года выполнения генплана.

Старая Москва была городом пешеходов. Автомобилей почти не было. Еще только 15 лет назад единственным видом внутригородского массового транспорта в Москве был трамвай. За годы сталинских пятилеток транспорт Москвы в огромной мере вырос количественно и обогатился всеми видами современного внутригородского транспорта: появились автобусы, такси, троллейбусы, метрополитен. Единственный вид транспорта, который в социалистической Москве «катастрофически» идет на убыль,— это извозчики. Еще в 1925 г. их было 6 тыс., теперь осталось только 60.

За последние годы в громадной степени вырос об'ем работы внутригородского транспорта. Уже в 1938 г. было перевезено 2,4 млрд. пассажиров, против 1,8 млрд. пассажиров в 1932 г. Этот рост пассажироперевозок стал возможным прежде всего в результате большого количественного роста транспорта и технической реконструкции его материальной базы. Так, в 1934 г. троллейбусов было только 33; в 1939 г. их было уже около 500 (пассажирских). В 1939 г. парк троллейбусов пополнился двухэтажными машинами. Количество автобусов за этот же срок возросло с 364 машин до 1 200. Особенно сильно возрос парк легковых таксомоторов, которых в 1932 г. насчитывалось только 394, а в 1939 г. стало более 4 тыс. Пять-шесть лет назад в Москве было всего 9,5 тыс. автомобилей, теперь их имеется несколько десятков тысяч. Возросло протяжение линий и количество вагонов трамвая, подвижной состав заметно обновлен за счет вагонов новейшей конструкции. Бурно развивается московский метрополитен: энергично ведется строительство третьей очереди, проектируется четвертая очередь метро. Наряду с этим, непрерывно улучшается работа уже действующих линий метрополитена. Так, эксплоатационная скорость в 1935 г. составляла 26,3 км в час; в 1938 г. она достигла 33,1 км в час. Если в 1935 г. среднесуточное количество перевезенных пассажиров составляло 176,9 тыс. человек, то в конце 1939 г. оно составило свыше 1 млн. человек.

В соответствии с заданиями генплана реконструкции увеличилась за эти годы площадь мостовых с усовершенствованными дорожными покрытиями. Теперь уже с полным правом можно сказать, что некогда булыжная Москва превратилась в Москву асфальтовую. Около 5 млн. кв. м мостовых города покрыто усовершенствованной одеждой. Это в 27 раз больше, чем было в Москве до революции, и в 2,6 раза больше, чем в 1934 г.

Разрешена за эти годы важнейшая для города проблема водоснабжения и обводнения. Задания генплана в этой области успешно выполнены. Москва советская унаследовала Москва-реку и реку Яузу в чрезвычайно запущенном состоянии: они были превращены в грязные канавы, сквозного водного пути через Москву не было. Ввод в эксплоатацию созданного по инициативе товарища Сталина гигантского гидротехнического сооружения — канала Москва — Волга — колоссально увеличил мощность источников водоснабжения Москвы и создал глубоководный путь, который в недалеком будущем сделает столицу СССР портом пяти морей. Но уже и теперь наличие канала Москва — Волга во много раз увеличило грузооборот и пассажирские перевозки московского порта. За навигацию 1932 г. было перевезено 1 300 тыс. пассажиров и 730 тыс. т грузов; за навигацию 1939 г. перевезено свыше 12 млн. пассажиров и около 3 млн. т грузов. Однако, пропускная способность канала значительно превышает уже достигнутый уровень пассажирских и грузовых перевозок по нему. Перед всеми хозяйственными организациями стоит задача максимально усилить использование этого дешевого и удобного водного пути для перевозки различных грузов. Успешно ведущееся строительство второго (после Химкинского), Южного речного порта и реконструкция реки Яузы открывают еще более широкие возможности перевозки грузов и пассажиров по внутренним водным путям г. Москвы.

Канал Москва — Волга навсегда разрешил острую проблему водоснабжения столицы. Он позволил реконструировать старые и развернуть строительство новых водопроводных сооружений. В частности, построена Сталинская водопроводная станция, являющаяся по уровню своего технического оборудования передовым в Европе сооружением этого рода. Мощность московского водопровода возросла с 455,1 тыс. кубометров в 1932 г. до 1 310 тыс. кубометров воды в сутки в 1938 г. По сравнению с последним «нормальным» годом дореволюционной Москвы (1913), это означает увеличение более чем в 10 раз. Размер водопотребления на одного жителя Москвы достиг в 1939 г. 245 литров. Москва, отставшая в старое время по уровню водопотребления от многих городов Европы, в настоящее время опередила целый ряд столичных городов, как например, Вену (132 литра), Лондон (158 литров), Стокгольм (203 литра).

Несколько отстает от заданий генплана и от темпов роста водопровода канализационное строительство. Однако, и в этой отрасли достигнуты коренные перемены. Достаточно сказать, что ныне весь город охвачен канализационной сетью, тогда как прежде канализация была привилегией лишь центра города. Протяжение канализационной сети возросло с 446 км в 1913 г. до 873 км в 1938 г. В 1939 г. выстроено свыше 40 км новых канализационных магистралей и уличных сетей. Мощность очистных соору-

БИБЛИОТЕКА

жений возросла за те же годы с 67,7 тыс. кубометров в сутки до 606 тыс. кубометров. 1940 год должен внести значительные перемены в эту отрасль городского хозяйства; в этом году завершается строительство крупнейшего Юго-Западного канала, с пропускной способностью до 60 млн. ведер (738 тыс. кубометров) в сутки. Пуск в эксплоатацию этого сооружения более чем вдвое увеличит мощность коллекторов, отводящих сточные воды из города. За истекшие годы выстроено самое мощное сооружение московской канализации — Люблинская станция аэрации. С завершением уже начатого строительства Курьяновской станции аэрации будет достигнут требуемый уровень и в отношении искусственной биологической очистки сточных вод.

Дальнейшие значительные шаги вперед сделаны и в области электрификации, теплофикации и газофикации московского городского хозяйства. В ближайшие годы по решению правительства, в Москве будет построено несколько теплоэлектроцентралей, которые обеспечат теплом жилые дома многих районов Москвы.

Большие успехи достигнуты в школьном строительстве и в развитии сети медицинских учреждений. Так, за последние пять лет построено 377 новых, хорошо оборудованных школьных зданий. Амбулаторий, поликлиник и диспансеров в 1913 г. в Москве было всего 37, теперь их имеется 534; за это же время количество родильных домов увеличилось с 11 до 34, подвергся коренной реконструкции старый больничный фонд, выстроено и строится много новых больниц, количество детских яслей достигло 360, а количество детских садов превысило 1 тыс.

Москва стала центром передовой, социалистической культуры и науки. В старой Москве было 20 высших учебных заведений, в которых обучалось 34 тыс. студентов. В социалистической Москве — 82 высших учебных заведения, в которых обучается 95 тыс. человек. Москва стала подлинной кузницей кадров для всей Советской страны. В Москве сосредоточено 175 научно-исследовательских институтов, обслуживающих все отрасли социалистического строительства: промышленность, сельское хозяйство, транспорт, связь, просвещение, здравоохранение и коммунальное хозяйство. В Москве работает Академия наук с десятками научно-исследовательских институтов. Огромный район Москвы отведен под строительство специальных зданий для Академии наук. Наряду с этим, в Москве ведется большое строительство ВИЭМ им. Горького.

На фоне огромного по об'ему, разнохарактерного по назначению строительства особо выделяется строительство Дворца Советов, этого уникального, самого грандиозного здания, какое когда-либо воздвигалось человеческими руками. Высящиеся на строительной площадке краны-деррики неустанно монтируют стальной каркас Дворца Советов. Уже установлены все 64 «башмака», эти могучие опоры колонн высотной части Дворца. Строители приступили к монтажу металлических конструкций самих колонн.

По решению XVIII с'езда ВКП(б), строительство Дворца Советов должно быть в основном закончено в 1942 г. Вот почему уже в ближайшие годы строители Москвы вплотную приступят к разрешению крупнейшей проблемы — к перепланировке большого района, прилегающего к Дворцу Советов. Выполнение детально разработанного проекта планировки и застройки этого района совершенно преобразит значительную часть центра города.

* * *

Смелые и величественные задачи, поставленные товарищем Сталиным в генеральном плане реконструкции Москвы, являются торжеством генеральной линии большевистской партии. Генплан — яркое доказательство могущества и непобедимости нашей родины, выражение невиданных в истории человечества и возможных только в Советском государстве величайших забот об улучшении жизни народа.

Гением Сталина создан этот великий исторический документ победоносного социализма.

Под руководством великого Сталина, при его непосредственной повседневной помощи, этот исторический документ успешно воплощается в жизнь.

Московские большевики и трудящиеся столицы еще большим сплочением своих рядов вокруг Центрального комитета партии и товарища Сталина, своей организованностью, непримиримой борьбой с врагами народа, борьбой против косности и консерватизма добьются полного осуществления величайшей сталинской программы реконструкции столицы первого в мире социалистического государства рабочих и крестьян.

* * *

Проф., доктор техн. наук А. Е. СТРАМЕНТОВ

Указания вождя — программа работ

Поставленные сталинским генеральным планом реконструкции столицы смелые задачи являются выражением невиданных в истории человечества забот о создании наилучших условий для жизни трудящихся.

Обращаясь к плану новой Москвы для выбора варианта наиболее правильного решения реконструкции улицы, постройки набережной, моста и т. д., невольно начинаешь представлять себе величественную картину будущей реконструированной столицы.

Чувство гордости от сознания того, что являешься участником этой огромной созидательной работы, является основным стимулом деятельности для каждого из нас.

И невольно вспоминаешь, что нет такого участка реконструируемой столицы, где бы не чувствовалось внимание, направляющая и заботливая рука великого Сталина.

В памяти осталось незабываемое впечатление от одного из августовских дней 1933 г., когда в Кремле нас, несколько человек московских дорожников, принял товарищ Сталин. В простой, деловой обстановке он высказал ряд соображений по дорожному строительству. Указания вождя до сих пор являются краеугольным камнем во всей практической работе многотысячного коллектива, занятого реконструкцией дорожного хозяйства столицы.

Почему асфальтом заливают проезжую часть, а в путях трамвая кладут гранитные бруски? Товарищ Сталин сразу подметил эту несообразность, на которую мы, дорожники, до сих пор не обращали внимания.

Действительно, не лучше ли будет покрывать и проезжую часть и пути трамвая одним асфальтом или одной брусчаткой, избегая пестроты в покрытии улиц.

Это указание товарища Сталина как нельзя лучше привлекло наше внимание к серьезнейшему вопросу — об однотипности дорожных покрытий. С точки зрения архитектурной и техники благоустройства однотипность дорожных покрытий является единственно правильным решением.

Вопросы товарища Сталина по поводу неустойчивости дорог в путях трамвая, его указание—лучше меньше дорожных одежд, но зато высокого качества, заменяя слабые трамвайные основания более мощными, — все это нами теперь практически осуществляется и является решающим фактором при реконструкции московских улиц.

Тогда, в 1933 г., мы только что приступили к строительству набережных. Возник вопрос, каким гранитом лучше их облицовывать. Товарищ Сталин показал нам образцы гранитов, привезенные им с Беломорско-Балтийского канала, и порекомендовал применять эти граниты для облицовки набережных.

С тех пор целый ряд набережных реки Москвы покрывается карельским, серым и розовым гранитом высокого качества.

Эта беседа не только вдохнула в нас горячее желание оправдать на практике все советы товарища Сталина, но и явилась программой дальнейших работ.

Следующий раз, в июле 1934 г., в ЦК ВКП(б) рассматривались основные наметки плана реконструкции столицы. Мне пришлось докладывать о реконструкции городских магистралей. Отчетливо вспоминаешь, как товарищ Сталин неторопливо, просто и мудро говорил об основных путях, по которым следует вести реконструкцию социалистической столицы.

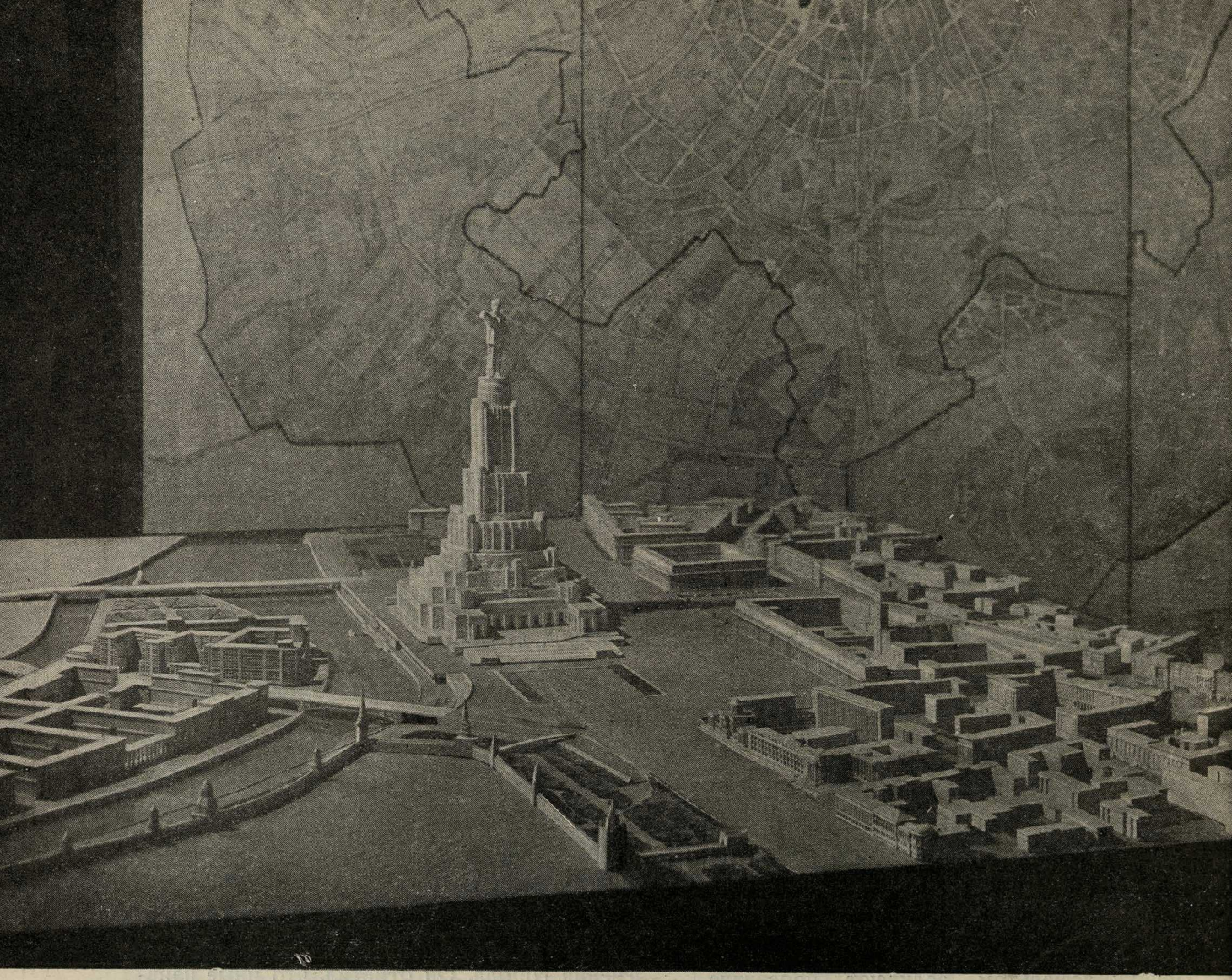
Жестоко раскритиковав отдельных «прожектеров», предлагавших растянуть город на 70—100 км, превратив его в деревню, построить «Новую Москву» и т. д., товарищ Сталин дал четкие указания, как создать максимальные удобства для населения. Он говорил о необходимости строить красивые здания, об архитектурном оформлении застройки, ширине отдельных улиц и т. д. Ни одна «мелочь» не ускользала из внимания товарища Сталина. Особо подчеркнув важность реконструкции набережных, товарищ Сталин далее остановился на вопросах озеленения города. Он отметил, что иные наивные работники думают, что стоит разбить небольшие газончики у тротуаров — и озеленение города осуществлено. На деле такие газончики только суживают тротуары, стесняют движение и никакого озонирования воздуха не дают. Нужно создавать большие лесные и парковые массивы и зеленые бульвары.

Особо отмечал товарищ Сталин необходимость строить столицу по твердому плану. Все те, кто пытается нарушить этот план, должны быть призваны к порядку.

Воплощаемые ныне в жизнь глубоко продуманные, исчерпывающие указания товарища Сталина о путях развития Москвы являются торжеством генеральной линии большевистской партии. Весь процесс социалистического переустройства нашей столицы пронизан подлинной любовью товарища Сталина к трудящимся. Каждое его замечание — касается ли оно устройства магистрали, постройки здания, реконструкции набережных и т. д. — оставляет всегда огромный след в сознании участников реконструкции столицы.

Указания вождя являются для нас подлинным источником вдохновения. Они вселяют в нас силы и уверенность в том, что план реконструкции столицы, в которой живет и работает великий Сталин, будет выполнен!

* * *



Вид на площадь Дворца Советов со стороны Кремля. Макет.

Арх. А. М. ЗАСЛАВСКИЙ

О проекте площади и проспекта Дворца Советов[1]

Масштабы Дворца Советов, его об'ем, высотность композиции и расположение этого величайшего сооружения в центре старого города приобретают исключительную важность для планировки прилегающих к Дворцу Советов площадей, магистралей и для создания мощного ансамбля нового центра социалистической столицы.

Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 10 июля 1935 г. «О генеральном плане реконструкции города Москвы» определено направление нового проспекта, проходящего через центр города и соединяющего Дворец Советов с вновь осваиваемой юго-западной территорией города. Это постановление явилось программой для планировщиков, разрабатывающих детальный план города.

В Управлении планировки г. Москвы разработаны варианты планировки площади Дворца Советов и всего района, примыкающего к Дворцу.

В проектировании различных вариантов площади и проспекта Дворца Советов под руководством акад. арх. С. Е. Чернышова и автора настоящей статьи принимали участие: проф. В. Г. Гельфрейх, акад. арх. Б. М. Иофан, проф. Л. А. Ильин, акад. арх. В. А. Щуко, архитекторы С. Н. Кожин, Н. С. Зарубин, И. А. Кириллов, А. М. Файфель, А. С. Спасов, С. А. Моторин и Б. О. Гиршович.

[1] В помещаемых ниже в порядке обсуждения трех статьях дано описание различных проектов планировки и инженерно-транспортного решения площади и проспекта Дворца Советов.

В статьях арх. А. М. Заславского, инж. С. Г. Кобзаря и инж. В. И. Полякова описан проект, разработанный Управлением по планировке г. Москвы, в статье инж. М. И. Яковлева описан проект, разработанный Управлением строительства Дворца Советов.

Редакция.

Перед планировщиками стояла задача создать вокруг Дворца Советов значительное пространство, об'единенное единой композицией, удобное для обозрения Дворца и открывающее перспективу на него с различных точек города, что естественно должно отразиться на самой планировочной структуре центра города. Наряду с этим необходимо было разрешить вопросы организации транспорта:

направление отдельных магистралей, создание пересечений в разных уровнях, трассировка линий метрополитена, введение новых видов транспорта и организация системы автостоянок, движение пешеходов и т. д.[1]

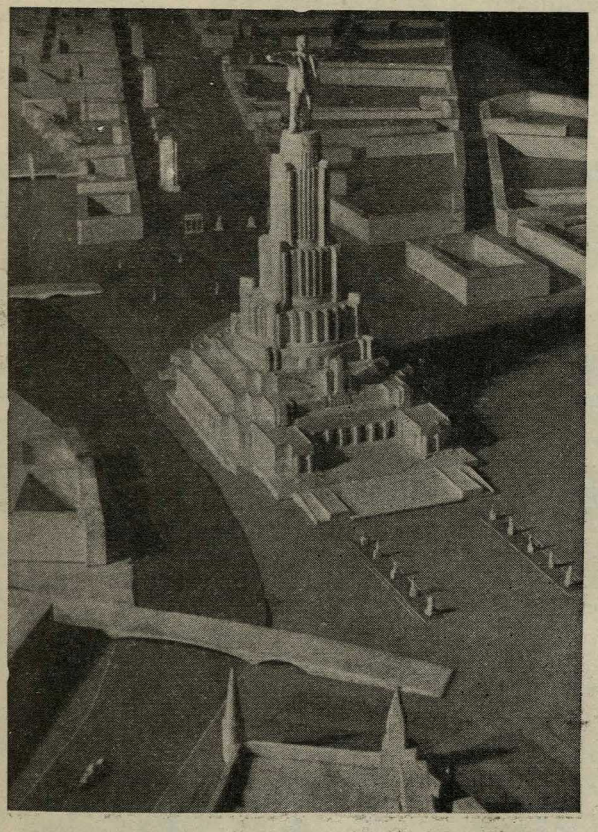
Особую сложность в создании обширной площади имеет существующая плотность застройки. В центре города она доходит до 1 тыс. человек на гектар. Это требует от планировщиков тщательного взвешивания всех обстоятельств при определении перспектив развития центра города и площади.

В последних вариантах Управления планировки г. Москвы размеры площади доведены до 40—60 га, исключая Дворец Советов, который занимает около 12 га. Принятая прямоугольная форма площади ограничена с севера улицей Фрунзе, которая приобретает большое транспортное значение и связывает северо-западную часть города с Замоскворечьем через Б. Каменный мост. Спорным, однако, является запроектированный тоннель, пересекающий проспект, который создает известные неудобства для сквозного движения и поднятой отметкой земли несколько прикрывает пониженную перед Дворцом площадку. Современное Бульварное кольцо «А» не имеет продолжения в Замоскворечье и упирается в центральную часть Дворца. Понятно, что трасса кольца должна получить совершенно новое направление — параллельное Дворцу Советов — и явится границей площади. Таким образом, пространство площади ограничивается с одной стороны улицей Фрунзе, с противоположной — Кропоткинской улицей, и между ними открывается пространство на Бульварное кольцо. Вся площадь обстраивается монументальными сооружениями правительственных, общественных и научных организаций и в архитектурном отношении представляет композиционное единство с Дворцом Советов. Думается, что высота стилобата Дворца в известной мере должна определить высоту располагаемых на площади зданий.

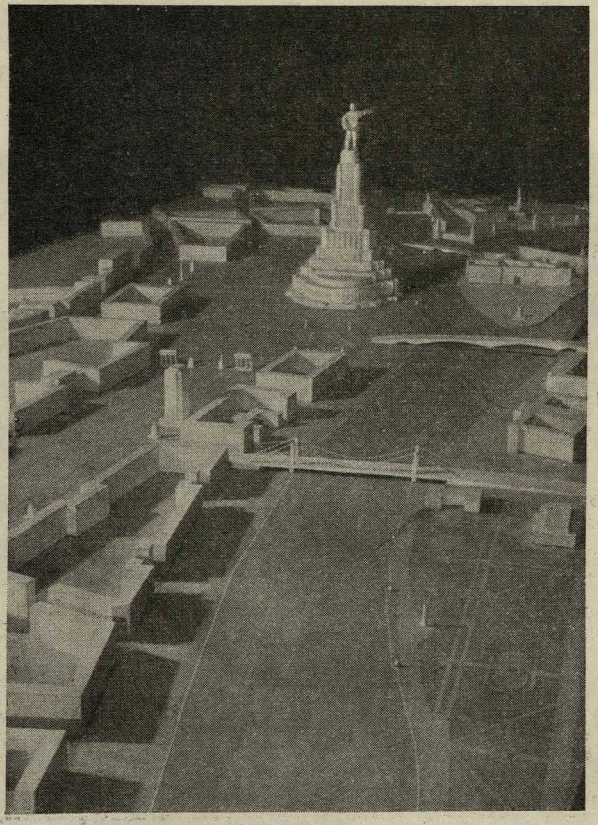
От Дворца Советов до Садового кольца, на территории, примыкающей к Метростроевской улице и Кропоткинской набережной, создается зеленый партер с группой общественных сооружений. В общую композицию включается территория «Стрелки» (на стыке реки Москвы и Водоотводного канала) с памятником челюскинцам, сооружениями Академии наук СССР и другими зданиями, расположенными на противоположном, правом берегу реки Москвы.

Наряду с вариантом, в котором Дом правительства и «Стрелка» сохраняются, разра-

[1] Подробнее о проекте Управления планировки г. Москвы по организации транспорта см. в статье инж. С. Г. Кобзаря и В. И. Полякова.



Вид на площадь Дворца Советов со стороны Александровского сада и Кремля. Макет.



Вид на площадь Дворца Советов со стороны реки Москвы и Центрального парка культуры и отдыха им. Горького. Макет.

Проект планировки проспекта Дворца Советов. Однолучевой вариант. Ширина проспекта — 90 м.

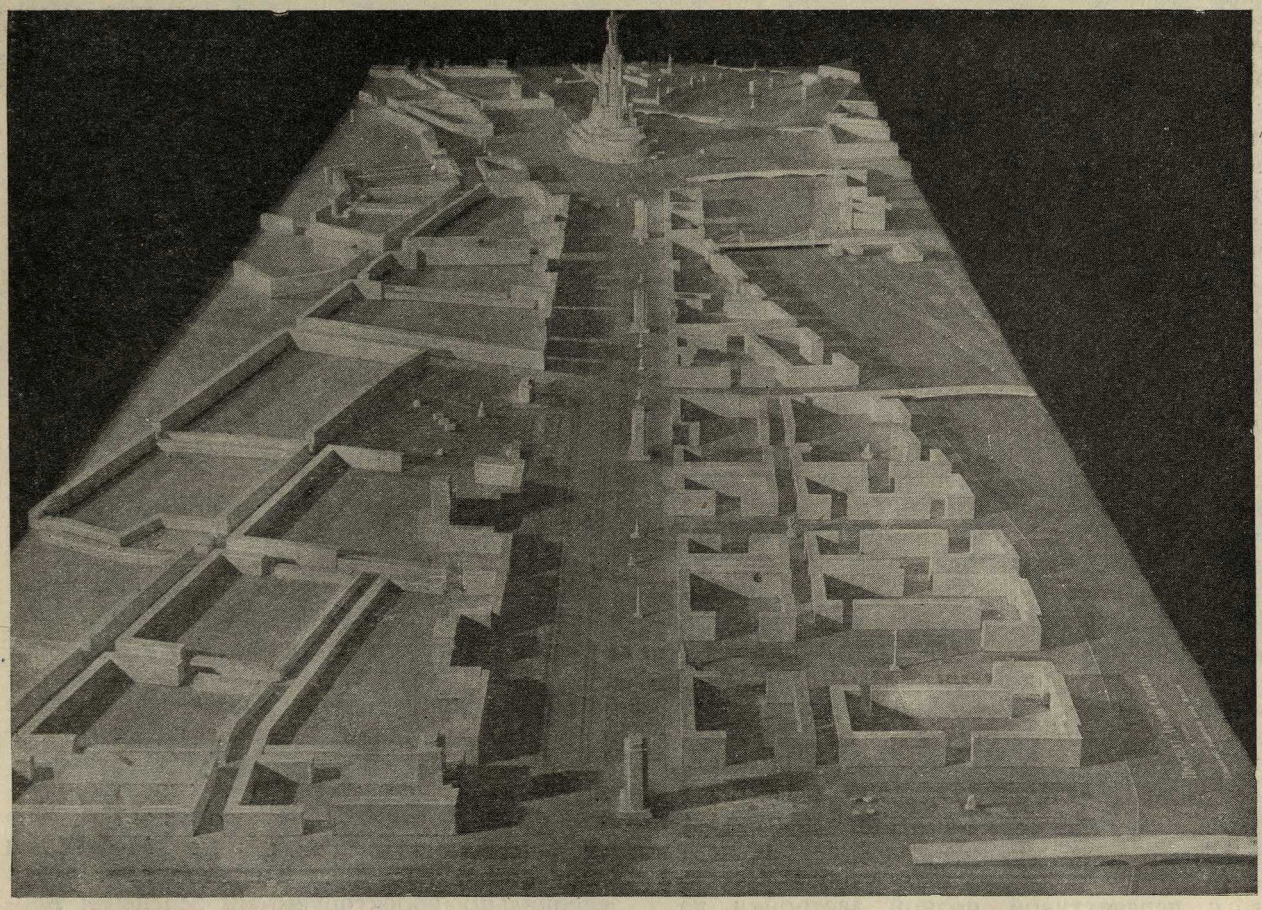
ботан вариант создания большого водного зеркала, со сносом на перспективу всех зданий на «Стрелке», что увеличит свободное пространство вокруг Дворца Советов. Наличие большого водного зеркала с отражающимся в нем Дворцом Советов, зеленого партера, расположенного рядом Кремля создаст исключительный по архитектурной выразительности и силе ансамбль нового, расширенного центра города.

Площадь Дворца Советов будет самой большой в мире. В разработанных вариантах она занимает территорию в 450—530 тыс. м², исключая площадь, занимаемую Дворцом. Для сравнения укажем, что площадь Сан-Марко в Венеции занимает территорию в 13 тыс. м²; площади в Риме: Пьяцо дель-Пополо — 20 тыс. м², Св. Петра — 57 тыс. м²; площади в Париже: Плясс-Этуаль—38 тыс. м² и Конкордия—79 тыс. м².

В отличие от классических замкнутых площадей средневековья, площадь Дворца Советов в проекте трактуется как открытая площадь, ибо Дворец является воплощением принципа широчайшей советской демократии, она должна быть доступной народным массам, и эта доминирующая идея находит отражение в архитектурном решении самого здания и окружающей его территории. Дворец Советов и его площадь органически и архитектурно сливаются с городом, становятся его неот'емлемой частью, и вместе с тем площадь будет иметь совершенно законченные, четкие и определенные формы.

Не менее значительным и важным вопро-

Проект планировки проспекта Дворца Советов. Однолучевой вариант. Ширина проспекта — 250 м.



Вид на проспект и площадь Дворца Советов со стороны Ленинских гор. Макет.

сом является композиционное согласование высотности зданий, расположенных по периметру площади Дворца Советов и на примыкающих к ней магистралях и площадях. Нет необходимости на самой площади Дворца строить дома небоскребного типа, так как они не только нарушат масштабы площади, но и ни в какой мере не смогут композиционно быть увязаны с огромной высотой Дворца Советов. Однако, на проспекте, площадях и магистралях, примыкающих к площади Дворца Советов, следует поставить ряд высотных зданий, которые должны поддерживать высотную композицию Дворца. Нивелирование общей этажности окружающих домов создаст лишь безразличную архитектурную композицию и не будет способствовать идее создания целостного ансамбля и силуэта нового центра города. Надо учесть, что вместе с сооружением Дворца Советов и реконструкцией прилегающих к нему площадей создается новый архитектурно расширенный центр столицы Советского Союза, меняющий силуэт и облик города.

Работа по реконструкции центра города, в котором скрещиваются композиционные стержни главных артерий Москвы, в том числе и набережных, выдвигает перед планировщиками ряд сложнейших градостроительных проблем. Здесь необходимо считаться с условиями существующего центра древнего города, где Кремль и другие исторические памятники имеют исключительное значение, со сложным рельефом и извилинами реки Москвы. Используя градостроительные приемы таких мастеров архитектурно-планировочного дела, как Зитте или Ланфана, создавшего первоклассный открытый проспект на Капитолий в Вашингтоне с массой зелени и большим пространством, планировщики должны итти своим путем, основанным на принципах социалистического градостроительства.

Проект площади Дворца Советов с одновременной реконструкцией центра города должен быть предметом самого широкого обсуждения. Речь идет не о создании одной площади, а о целой системе площадей, которые являются детальным развитием идеи, положенной в основу генерального плана реконструкции столицы.

Вопросы планировки площади, проспекта Дворца Советов и центра города являются наиболее принципиальными из всех архитектурно-планировочных проблем столицы.

В течение ряда лет происходят дискуссии о том, каким должен быть проспект Дворца Советов — двухлучевым или однолучевым? Как один, так и другой вариант, разработанные мастерскими Управления планировки г. Москвы, имеют свои положительные и отрицательные стороны.

Мы попытаемся здесь изложить свою точку зрения о том направлении, в котором следует работать над созданием проспекта Дворца Советов.

Композиционное решение двухлучевого варианта заключается в том, чтобы максимально раскрыть пространство между площадью Дворца Советов и Лужниками, со-

здать огромного размера партер, в который вкрапливаются отдельные общественные сооружения. Этот проспект, с шириной между лучами в 700—900 м, заканчивается суженным клином непосредственно у выхода на площадь Дворца Советов. Получается богатая центральная часть и горловина у выхода на площадь. Таким образом, вместо того, чтобы максимально раскрыть Дворец Советов, наилучшим образом композиционно увязать его с окружающей застройкой, данное решение не обеспечивает именно этой связи.

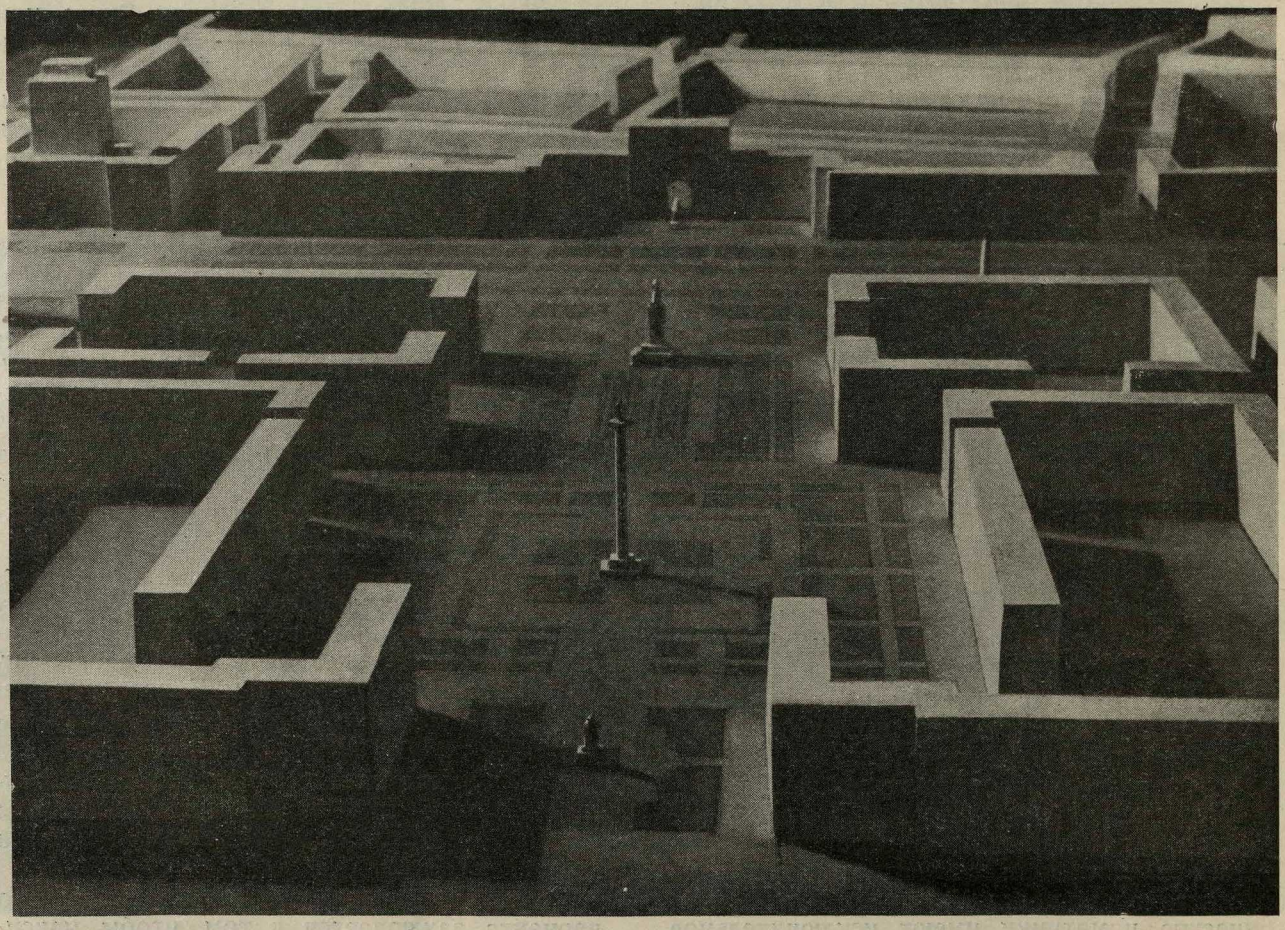
Для реализации двухлучевого варианта потребовался бы снос значительной части плотно застроенного района Усачевки, ряда зданий научно-исследовательских институтов, крупных промышленных предприятий и т. д. Этот вариант, по нашему мнению, является абстрактным предложением, задерживающим на неопределенное время создание действительно парадного проспекта. Трудности осуществления двухлучевого варианта, главным образом, заключаются в том, что этот вариант должен быть выполнен только в один прием.

Нельзя допустить такого положения, когда Дворец Советов будет уже выстроен, будет обстроена площадь, начнется застройка Юго-западного района, а проспект Дворца Советов будет только частично обстроен, с перспективой полной застройки на весьма отдаленное будущее. Необходимо сочетать в проекте парадность застройки и такое решение, которое бы дало возможность реально его осуществить, чтобы он в различные периоды строительства представлял собой совершенно законченное композиционное решение. В этом отношении однолучевой вариант дает наилучшие композиционные и реальные возможности для его осуществления.

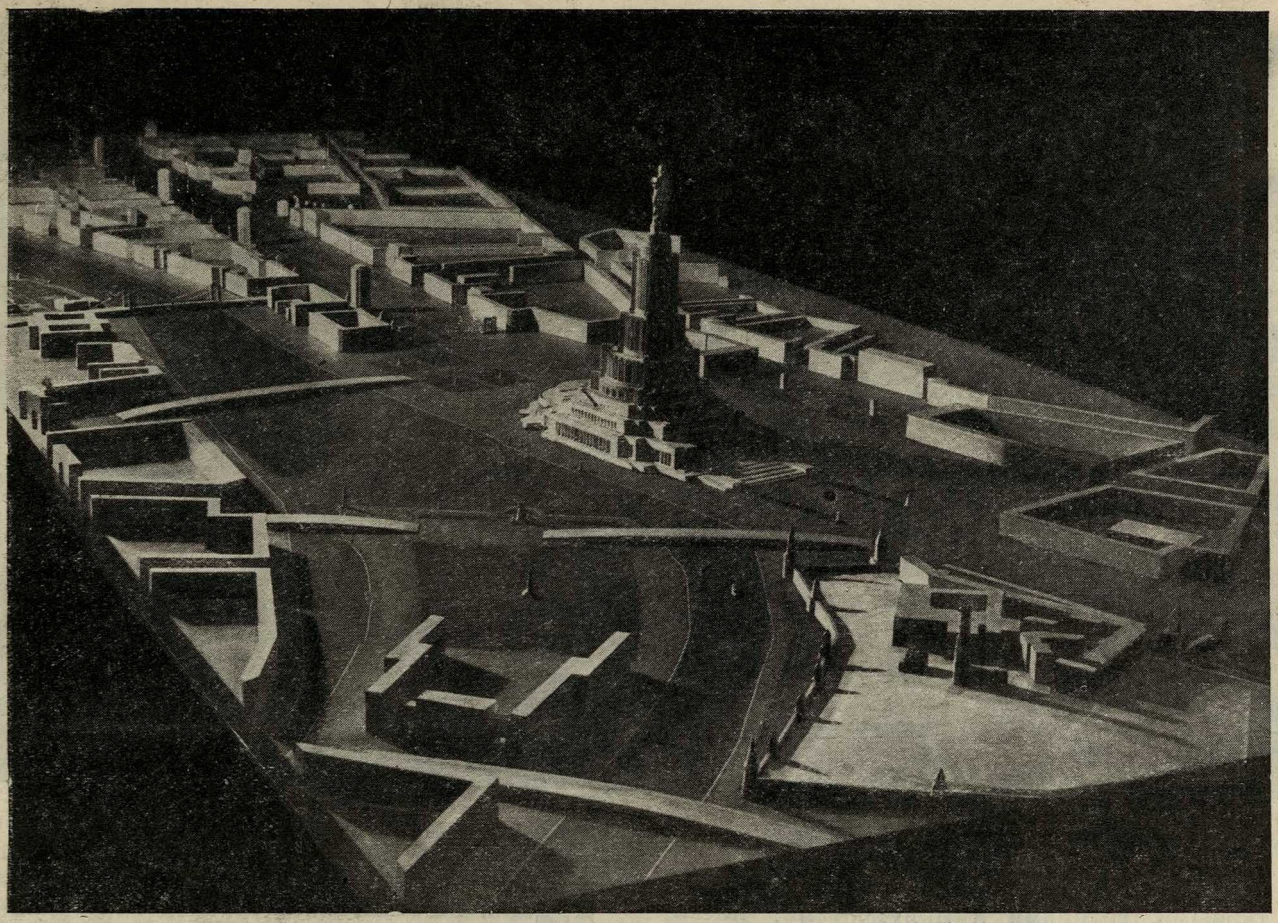
Однолучевой проект разработан в двух вариантах. По первому варианту ширина проспекта запроектирована в 90 м и по второму варианту — в 200—250 м, что создает богатую перспективу на Дворец Советов.

Во втором варианте хорошо решены начало проспекта и его завершение. Беря начало от площади Дзержинского, проспект продолжается далее по Манежной площади и вместе с Александровским садом получает ширину в 250 м. Проспект, таким образом, включает целую систему взаимно увязанных площадей. На площадь Дворца Советов проспект вливается полной шириной и дальше, не сужаясь, проходит на юго-западную территорию города. Ось проспекта от юго-запада ориентирована на ось Дворца Советов.

Ассиметричное решение проспекта обеспечивает создание широкого партера на стороне, примыкающей к реке Москве, и дает возможность увязать этот партер со специально проектируемыми зелеными прорывами, ориентирующимися на реку Москву и Нескучный сад.



Зеленый прорыв на проспекте Дворца Советов со стороны Нескучного сада и реки Москвы. Макет.



Вид на площадь Дворца Советов со стороны Москворецкого моста. Макет.

В этом богатом, широком партере располагаются группы высотных зданий, памятников, фонтанов, скульптуры и т. д., архитектурно усиливающие пространственное решение и композиционно увязывающие этот проспект с Дворцом Советов. В'езд на проспект со стороны Дворца отмечен пропилеями, создающими торжественность в'езда и обогащающими, вместе с тем, площадь. Отдельные зеленые массивы, в том числе сад им. Мандельштама, расширяются и органически включаются в общую систему проспекта.

Территория Лужников представляет собой партер с бассейнами, площадками, аллеями, с расположенными на них общественными и научными сооружениями. Со стороны Лужников открывается богатый амфитеатр Ленинских гор и, несмотря на различные условия рельефа, общий вид представляет собой архитектурно-композиционное единство. Продолжаясь дальше через новый мост, проспект связывает город с его юго-западной территорией.

С выводом за пределы города окружной железной дороги проектируемые озеленение и обводнение коренным образом изменят облик всей прилегающей к Дворцу Советов территории.

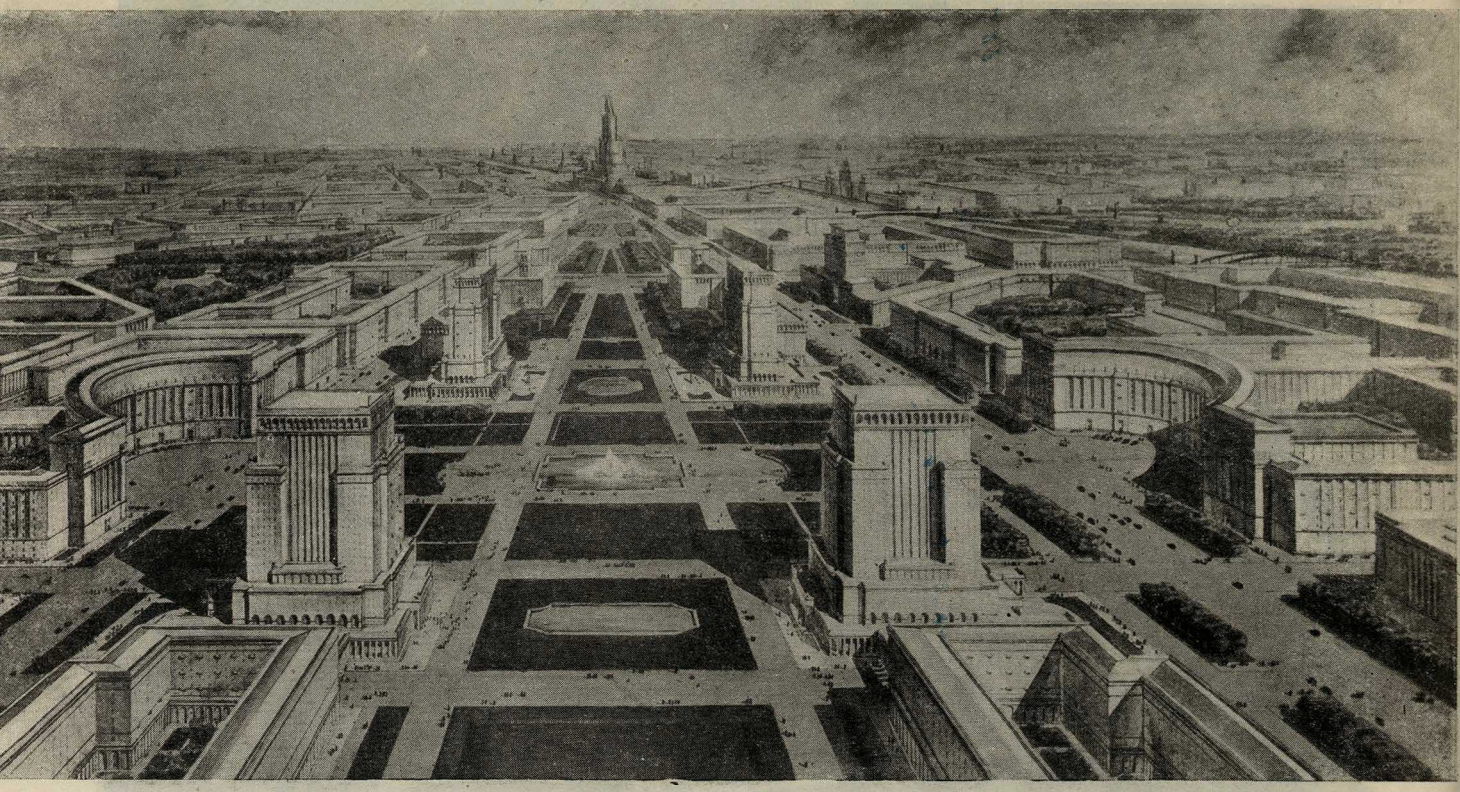
Как проспект, так и площадь Дворца Советов по своей архитектурно-пространственной выразительности и идейной насыщенности должны наиболее ярко и цельно отразить величайшую сталинскую эпоху. Средствами изобразительного искусства — живописи, скульптуры — необходимо отразить победы нашего социалистического государства. Проспект и площадь должны явиться своеобразной аллеей, на которой, наряду с архитектурными сооружениями, должны быть установлены монументы и памятники предшественникам научного социализма, героям нашей родины, отмечены наиболее значительные исторические события за годы революции.

* * *

Весьма важным является вопрос о видимости Дворца Советов с разных точек города. В плане реконструкции Москвы эти точки предусмотрены, но уточнение их и разработка этой темы еще не доведены до конца. В этом отношении ценным является совет акад. арх. Л. В. Руднева, рекомендующего глубочайшим образом проанализировать ряд перспективных точек с тем, чтобы при застройке улиц, площадей и кварталов учитывалось в полной мере влияние высотной композиции Дворца Советов, как ведущей доминанты, на весь городской ансамбль.

Дворец Советов будет виден не только в пределах города, но и далеко за его пределами. В этом отношении он будет выгодно отличаться от огромного небоскреба Эмпайр Стэйт Билдинг в Нью-Йорке, замкнутого со всех сторон другими небоскребами и плотной застройкой.

Дворец Советов, вместе с расположенными вокруг него площадями, монументальными общественными сооружениями, скульп-



Проект планировки проспекта Дворца Советов. Двухлучевой вариант.

турными группами и монументами, посвященными предшественникам научного социализма, органически связан со статуей Владимира Ильича Ленина и будет представлять собой грандиозный, социалистический форум.

В связи с проектированием площади и проспекта Дворца Советов вопросы ансамбля приобретают особое значение. Необходимо эти вопросы анализировать не только в плане целостного разрешения архитектуры данной конкретной части города, но и в плане создания архитектурного единства во всем композиционном построении города.

Условия социалистического градостроительства дают все необходимое для претворения в жизнь постановления ЦК ВКП(б) и СНК СССР о генеральном плане реконструкции Москвы, о том, что «...во всей работе по перепланировке города должно быть достигнуто целостное архитектурное оформление площадей, магистралей, набережных, парков с использованием при строительстве жилых и общественных зданий лучших образцов классической и новой архитектуры, а также всех достижений архитектурно-строительной техники. Холмистый рельеф Москвы, реки Москва и Яуза, разрезающие город в разных направлениях, богатейшие парки города — все это позволяет об'единить все разнообразие отдельных частей города, создать подлинно социалистический город».

Эти ведущие принципы градостроительства и положены в основу решения площади и проспекта Дворца Советов.

* * *

Инж. С. Г. КОБЗАРЬ
Инж. В. И. ПОЛЯКОВ

Инженерно-транспортное решение площади Дворца Советов

В генеральном плане Москвы Дворец Советов расположен в центре столицы, на пересечении магистралей, предназначенных обслуживать с'езд и эвакуацию посетителей Дворца, регулярные связи населения и транспортные потоки из вновь осваиваемого Юго-западного района.

Управление планировки г. Москвы разработало проект инженерно-транспортного решения площади Дворца Советов. Основным положением при проектировании площади, принятым Управлением планировки, является организация с'езда и эвакуации посетителей Дворца в количестве 32 тыс. человек из общего числа находящихся во Дворце посетителей и обслуживающего персонала в 40 тыс. человек. Принятое расчетное число посетителей, подлежащих эвакуации, будет иметь место в наиболее сложном случае совпадения с'езда посетителей Большого зала и раз'езда посетителей Малого и Банкетного залов. По заданию, период с'езда и эвакуации ограничен получасом. В качестве транспортных средств намечаются: метрополитен, троллейбусы, автобусы и легковые автомобили.

Произведенные расчеты показали, что по метро может поступать в течение получаса 50% посетителей, т. е. 16 тыс. человек. При этом существующая станция метро «Дворец Советов» не справится с возрастающими городскими потоками и потоками посетителей Дворца. Проектом предусмотрено сооружение второй станции метрополитена на трассе Краснопресненско-Рогожского диаметра (рис. 1), которая соединит Хорошевский Серебряный бор, площадь Дворца Советов, шоссе Энтузиастов и Перово.

Эта станция будет расположена в северной части площади, обеспечена подземными переходами из Большого и Малого залов, вестибюлем для городских пассажиров и специальными проходами к существующей станции.

Станция «Дворец Советов» Крымско-Сокольнического диаметра должна быть реконструирована; необходимо снести вестибюль и соорудить проходы из здания Дворца непосредственно к поездам, на платформу.

По расчетам экспертизы, проведенной Управлением строительства, намечается, что 20% посетителей будет перевезено на автобусах и троллейбусах (предполагаются троллейбусы с генераторными установками и бензиновыми или дизельными двигателями, позволяющими осуществить питание электродвигателя от генераторной установки на машине или от проводов) и 30% — на легковых автомобилях. Это потребует подачи в течение получаса 70 троллейбусов и

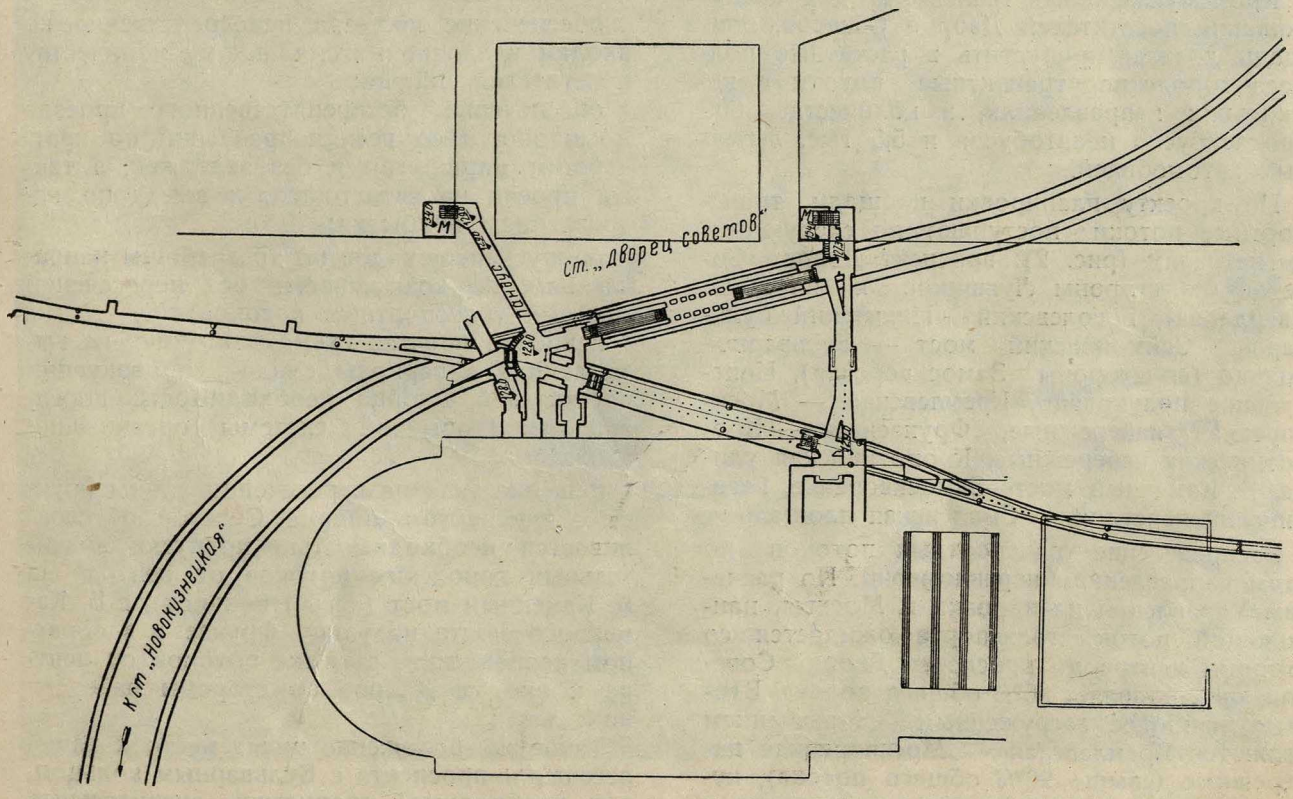


Рис. 1. Вариант трассы метро Краснопресненско-Рогожского диаметра

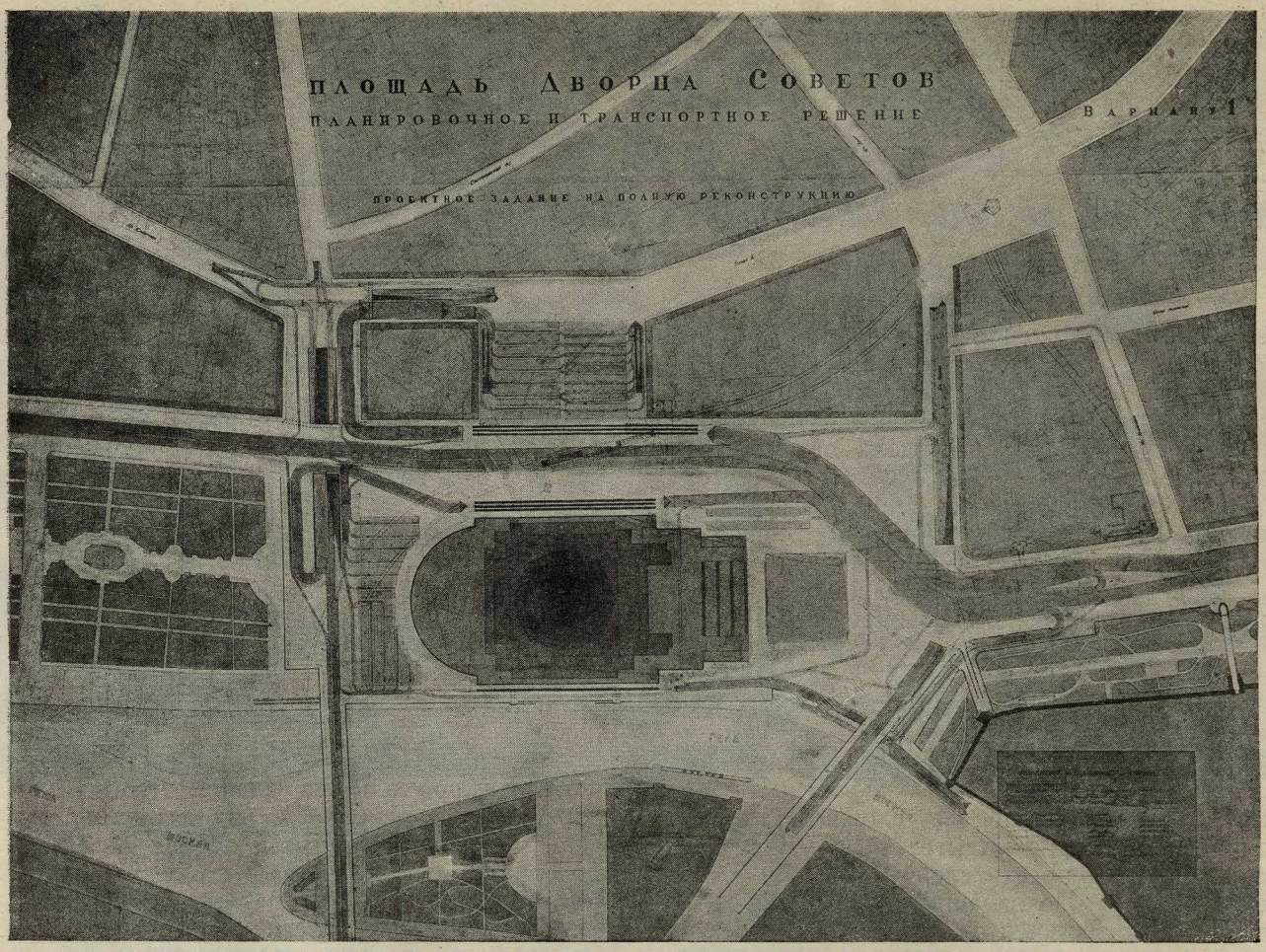


Рис. 2.

автобусов, не считая городских транзитных маршрутов, и до 6,5 тыс. легковых автомобилей.

Кроме указанного транспорта для обслуживания посетителей Дворца Советов, площадь должна пропустить в расчетные полчаса городские транзитные потоки в нескольких направлениях, в количестве 600 троллейбусов и автобусов и 5,5 тыс. легковых автомобилей.

По проекту планировки площади, транспортные потоки поступают по следующим магистралям (рис. 2): проспект Дворца Советов (со стороны Лужников и площади Свердлова), Гоголевский — Никитский бульвары, Саймоновский мост — Бульварное кольцо (со стороны Замоскворечья), Центральное полукольцо, Кремлевская — Москворецкая набережные, Фрунзенская — Кропоткинская набережные, Кропоткинская улица, Б. Каменный мост—Замоскворечье, Гагаринский переулок — Смоленская площадь.

Распределение транспортных потоков по этим направлениям неравномерно. По расчетам Управления планировки г. Москвы, наибольший поток транспорта ожидается со стороны центра по проспекту Дворца Советов, он составляет 35% общего потока. Вторым, наиболее загруженным направлением являются Кремлевская — Москворецкая набережные (свыше 20% общего потока), куда вливаются потоки со всего восточного и юго-восточного секторов города.

При разработке проекта организации транспорта, помимо указанных общих соображений, были приняты во внимание следующие положения:

обеспечение под'езда непосредственно ко входам в здание максимальному количеству посетителей Дворца;

обеспечение беспрепятственного проезда по площади со всех направлений по кратчайшим маршрутам и без задержек, а также проезд на автостоянки и выезд по направлениям прибытия;

пропуск пешеходов по кратчайшим направлениям, по возможности без пересечений мощных транспортных потоков;

наиболее простая схема движения, не вызывающая в периоды с'езда или эвакуации посетителей Дворца необходимости коренной ломки обычной системы организации движения.

Решение узла на пересечении улицы Фрунзе с проспектом Дворца Советов обусловливается необходимостью пропуска значительных городских потоков от центра на Б. Каменный мост (левый поворот), с Б. Каменного моста на улицу Фрунзе и в обратном направлении, а также потоков от центра к входам Дворца со стороны набережной.

Такое же положение имеет место и на пересечении проспекта с Бульварным кольцом, где необходимо: пропустить значительные городские потоки по новому Бульварному

кольцу, обеспечить проезд с проспекта (со стороны Лужников) на Гоголевский бульвар, а также под'езды посетителей Дворца со стороны Гоголевского бульвара и Кропоткинской улицы к входам с северной стороны здания. Оба узла образуют сложные пересечения с основными потоками, следующими по проспекту и по расчету достигающими 9 тыс. троллейбусов, автобусов и автомобилей в час в одном направлении.

Указанные обстоятельства потребовали при проектировании площади устройства автотоннелей под проспектом Дворца Советов по оси: улица Фрунзе — Б. Каменный мост и Гоголевский бульвар — Саймоновский мост. Ширина тоннелей проектируется в 30 м, с двумя рампами с каждой стороны, обеспечивающими выезд из автотоннелей на проспект и в'езд с проспекта в тоннель. В автотоннеле, на пересечении проспекта с Гоголевским бульваром, намечен непосредственный тоннельный выход за Гагаринским переулком на Гоголевский бульвар.

Для обеспечения пропуска транспортных потоков от Кремлевской и Москворецкой набережных, расположенных на отметке 124,0, непосредственно на площадь Дворца Советов, проектируемую на отметке 135,0, намечается специальный в'езд вдоль стенки набережной, шириной в 20 м.

При намечаемом массовом с'езде или эвакуации посетителей Дворца Советов, в расчетном количестве 32 тыс. человек, особое значение приобретает правильная и рациональная организация посадки и высадки посетителей Дворца и размещение автостоянок. Места посадки и высадки посетителей намечаются у северной, южной и западной сторон здания, у входов в Большой зал. Кроме того, намечается пункт посадки и высадки с северной стороны площади, у линии застройки, с устройством подземных пешеходных тоннелей, длиной около 150 м, служащих одновременно проходами на автостоянки и на станцию метро. Вестибюли для входа в тоннели намечаются в зданиях, оформляющих северную границу площади, и совмещаются с вестибюлями метро. Устройство этого, несколько удаленного от здания места посадки и высадки об'ясняется узостью набережной у Дворца, по которой не представляется возможным пропустить весь огромный поток транспорта из центра, включая общественный транспорт, а также организовать кольцевое движение вокруг самого здания.

Все потоки от Саймоновского моста и проспекта Дворца Советов со стороны Лужников направляются к северным входам в Большой зал, а потоки Кремлевской и Москворецкой набережных — на верхнюю набережную.

В результате намеченной организации посадки и высадки посетителей Дворца, 2 400 легковых автомобилей и 27 автобусов (60% общего числа прибывающих к Большому

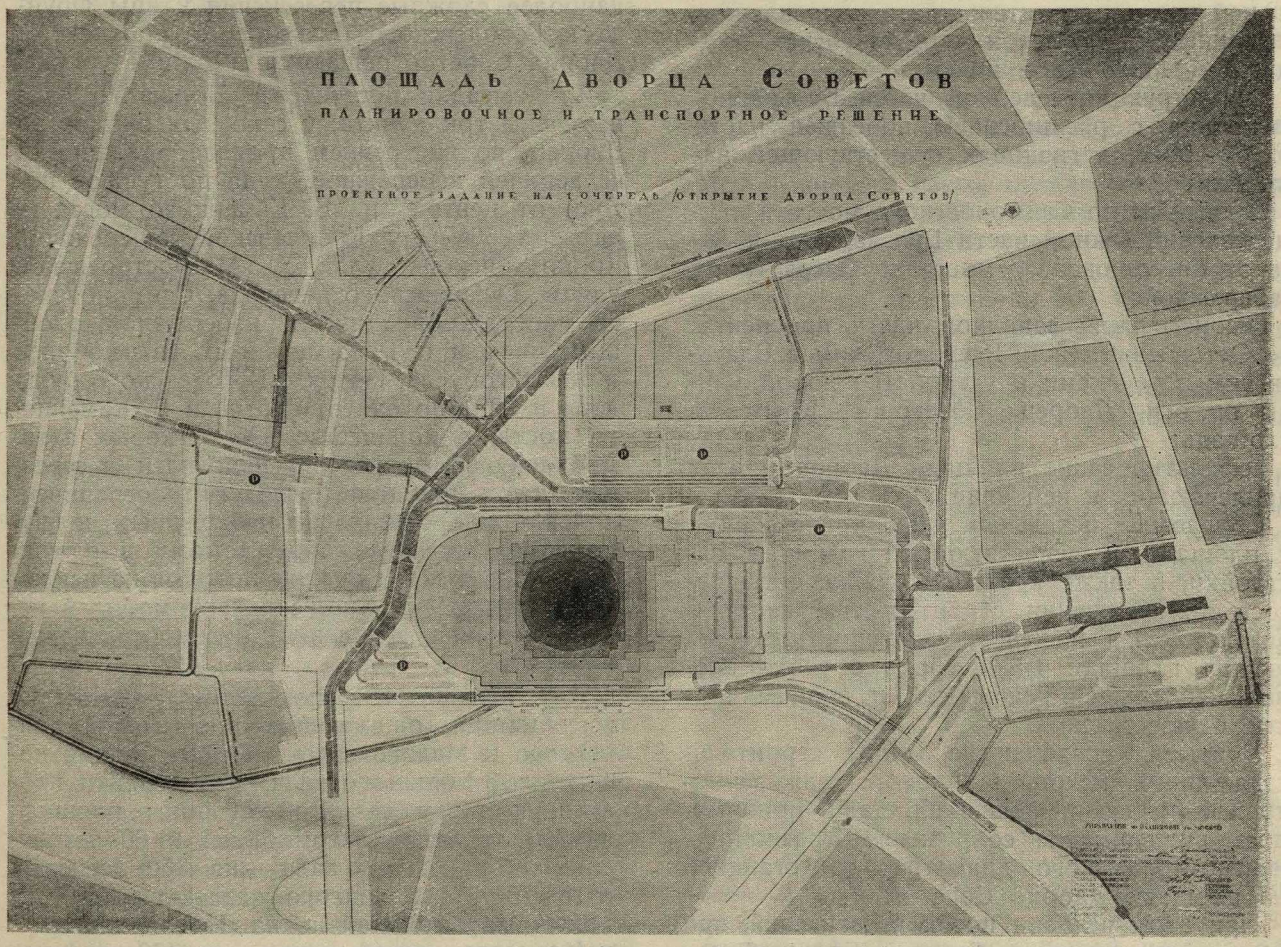


Рис. 3.

залу) попадают непосредственно к зданию и входам в Большой зал; 1 700 легковых автомобилей и 20 автобусов разгружаются в северной части площади. Для последних не исключается возможность, с незначительными перепробегами, под'езда непосредственно к зданию через автотоннель под Б. Каменным мостом или по Москворецкой, Кремлевской набережным и проектируемому пандусу, вдоль стенки набережной.

Площадь автостоянок рассчитана на все автомобили, ожидающие посетителей Малого и Банкетного залов, в количестве 2 240 легковых автомобилей и 20 автобусов и на часть автотранспорта посетителей Большого зала. Автостоянки располагаются на северной стороне площади.

* * *

Учитывая, что инженерно-транспортное решение площади Дворца Советов по существу является реконструкцией целого района, с чрезвычайно большим об'емом работ, Управление планировки г. Москвы составило проект реконструкции площади 1-й очереди, ориентированный на момент открытия Дворца. Работами 1-й очереди предусматривается:

осуществление проспекта Дворца Советов на участке от Дворца до Манежной площади;

реконструкция северной стороны площади в пределах проектируемых красных линий и с восточной стороны в пределах 80—100 м от здания;

пробивка новой магистрали и размещение на ней нового строительства в направлении: Гагаринский переулок — Смоленская площадь — Можайское шоссе;

реконструкция северной части Бульварного кольца с расширением проезжей части до 40—50 м в границах существующей застройки;

строительство Саймоновского моста и осуществление южной части Бульварного кольца от Саймоновского моста до Озерковской набережной;

реконструкция западной части проспекта: по Остоженке между Всеволожским и Власьевским переулками и устройство новой улицы по оси Дворец Советов — Крымская площадь;

асфальтирование площади Дворца и всех прилегающих к ней улиц.

Сохранение остальных улиц, прилегающих к площади, в существующих границах застройки, а также краткость срока, оставшегося до окончания строительства, заставили подойти к инженерно-транспортному решению площади 1-й очереди с точки зрения наибольшей реальности и экономичности осуществления.

Учитывая современные темпы строительства линий метро, в проекте инженерно-транспортного решения площади принималось во внимание сооружение Краснопресненско-Рогожского диаметра со станцией на площади Дворца Советов.

При этом условии поток посетителей, при совпадении периода с'езда в Большой зал с эвакуацией посетителей Малого и Банкетного залов, может быть обслужен следующими видами транспорта: метрополитеном — 55%, троллейбусами и автобусами — 30%, легковым автотранспортом — 15%.

Потоки транспорта будут поступать на площадь по существующим и новым направлениям (рис. 3): Моховая — Манежная улицы, улица Фрунзе, Гоголевский бульвар, Гагаринский переулок, Кропоткинская улица, Метростроевская улица, Кропоткинская набережная, Саймоновский мост, южная часть Бульварного кольца и Б. Каменный мост. По условиям расселения жителей столицы по районам, пассажирские потоки от центра города и Кремлевской — Москворецкой набережных имеют преимущественное значение: центр — 40%, набережные — 30%. Потоки по Гоголевскому бульвару и Б. Каменному мосту предполагаются в размерах 10—12% каждый, и на остальные направления приходится около 8—10%.

По произведенным расчетам, к площади Дворца Советов в течение получаса должно прибыть: 2 650 легковых автомобилей и 245 автобусов и отправиться 1 700 легковых автомобилей и 60 автобусов. Кроме того, по площади пройдет транзитом 3 400 легковых автомобилей и 380 автобусов.

В 1-й очереди широко проектируется система одностороннего движения по ближайшим к площади улицам: Моховой, Манежной, Кропоткинской, Метростроевской и др., с использованием для левых поворотов прилегающих переулков. Благодаря этому, наиболее сложные пересечения улицы Фрунзе и Гоголевского бульвара с проспектом Дворца Советов решаются в одном уровне.

Для высадки посетителей Большого зала намечены три пункта: у северных входов во Дворец, во внутреннем проезде в здании и на верхней набережной, куда поступают потоки от центра и Б. Каменного моста (в размере 50%), у Кремлевской набережной, Кропоткинской улицы, Метростроевской улицы, Гагаринского переулка, Саймоновского моста, Кропоткинской набережной, с общим числом в 1 755 легковых автомобилей и 189 автобусов. Поток с Гоголевского бульвара и 50% потока от центра и Б. Каменного моста, в количестве 895 легковых автомобилей и 56 автобусов, направлен в северную часть площади, вследствие ограниченной ширины проезда по набережным, и внутреннему проезду, сооружаемому в здании Дворца. Однако, для этих потоков не исключена возможность под'езда автомобилей непосредственно к зданию путем кольцевых поворотов.

Автостоянки обеспечивают размещение всех машин, ожидающих посетителей Банкетного и Малого залов, и части машин посетителей Большого зала. Эти стоянки проектируются: у северной стороны площади на 700 легковых автомобилей и 60 автобусов; у Банкетного зала — на 350 легковых автомобилей, у Малого зала — на 350 легковых автомобилей и на Новой площади у Метростроевской улицы — на 400 легковых автомобилей.

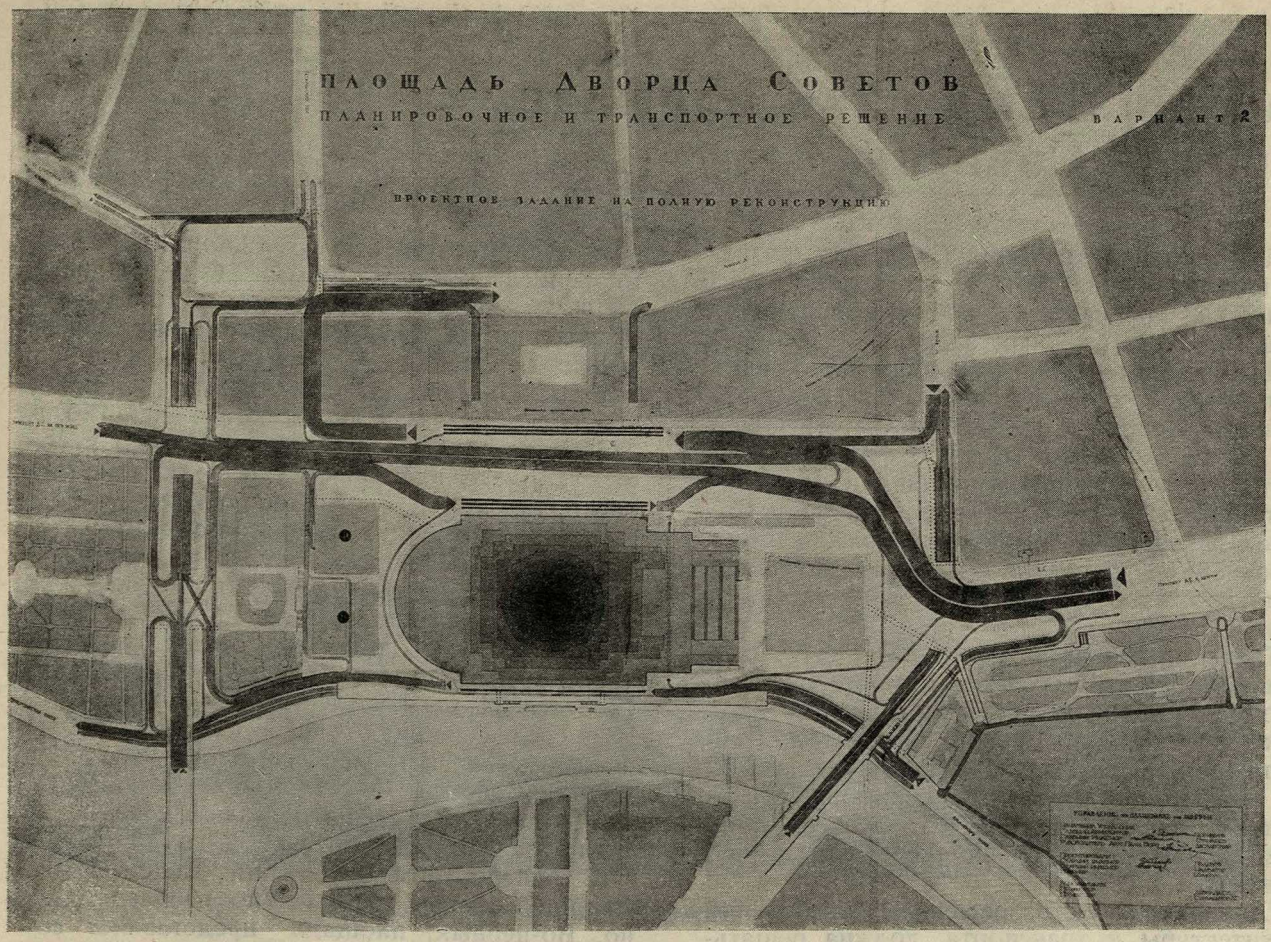


Рис. 4.

От северной автостоянки намечается сооружение одного пешеходного тоннеля для пропуска посетителей Банкетного и Малого залов, а также посетителей Большого зала, прибывающих на северную часть площади, и пешеходов, направляющихся на станцию метро. Переход пассажиров на все остальные стоянки происходит без пересечения транспортных потоков.

В первую очередь намечается сооружение пандуса для выезда с Кремлевской набережной на площадь Дворца Советов, проектируемую выше набережной на 11 м.

* * *

Принятые в описанном выше варианте решения создают некоторые трудности в организации движения на площади у Малого зала и Саймоновского моста, заключающиеся в следующем: отсутствии с'ездов с вновь сооружаемого Саймоновского моста на набережные; стесненности площади у Малого зала; ограниченности места для автостоянок и невозможности непосредственного выезда с этих автостоянок на Саймоновский мост (левый поворот); необходимости пропуска всех транзитных потоков по направлению Гоголевский бульвар — Саймоновский мост в непосредственной близости к зданию Дворца Советов.

Эти обстоятельства учтены во втором варианте решения площади, предусматривающем устройство моста выше по течению реки, с выходом на существующий Полуэктов переулок (рис. 4). Этим значительно облегчается организация движения, так как создается возможность: устройства с'ездов с нового моста на набережную, увеличения площади у Малого зала, увеличения емкости автостоянок, а также отдаления транзитных потоков от здания. Кроме того, этим вариантом сокращается пролет моста на 185 м, и сохраняется существующая гранитная набережная на протяжении 500 пог. м.

Особое значение приобретает устройство с'ездов с нового моста, так как Б. Каменный мост, благодаря повышению площади до отметки 135,0, останется без левого с'езда на набережную.

При перемещении нового моста вверх по течению Москва-реки возможно устройство с'езда с площади у Малого зала, с отметкой 135,0, на Кропоткинскую набережную, с отметкой 124,0, что дает возможность автомобилям, прибывающим ко входам в Большой зал со стороны набережной, возвращаться в обратном направлении, не загружая площадь в наиболее сложных узлах.

* * *

Варианты инженерно-транспортного решения площади Дворца Советов, разработанные Управлением планировки г. Москвы, являются лишь первой попыткой разрешения этой огромной, сложнейшей и ответственнейшей задачи, требующей всестороннего обсуждения на страницах печати.

Инж. М. И. ЯКОВЛЕВ

Генеральный план площади Дворца Советов

Проект площади Дворца Советов, разрабатываемый проектной мастерской строительства, представляет собой комплексное решение ряда сложных задач.

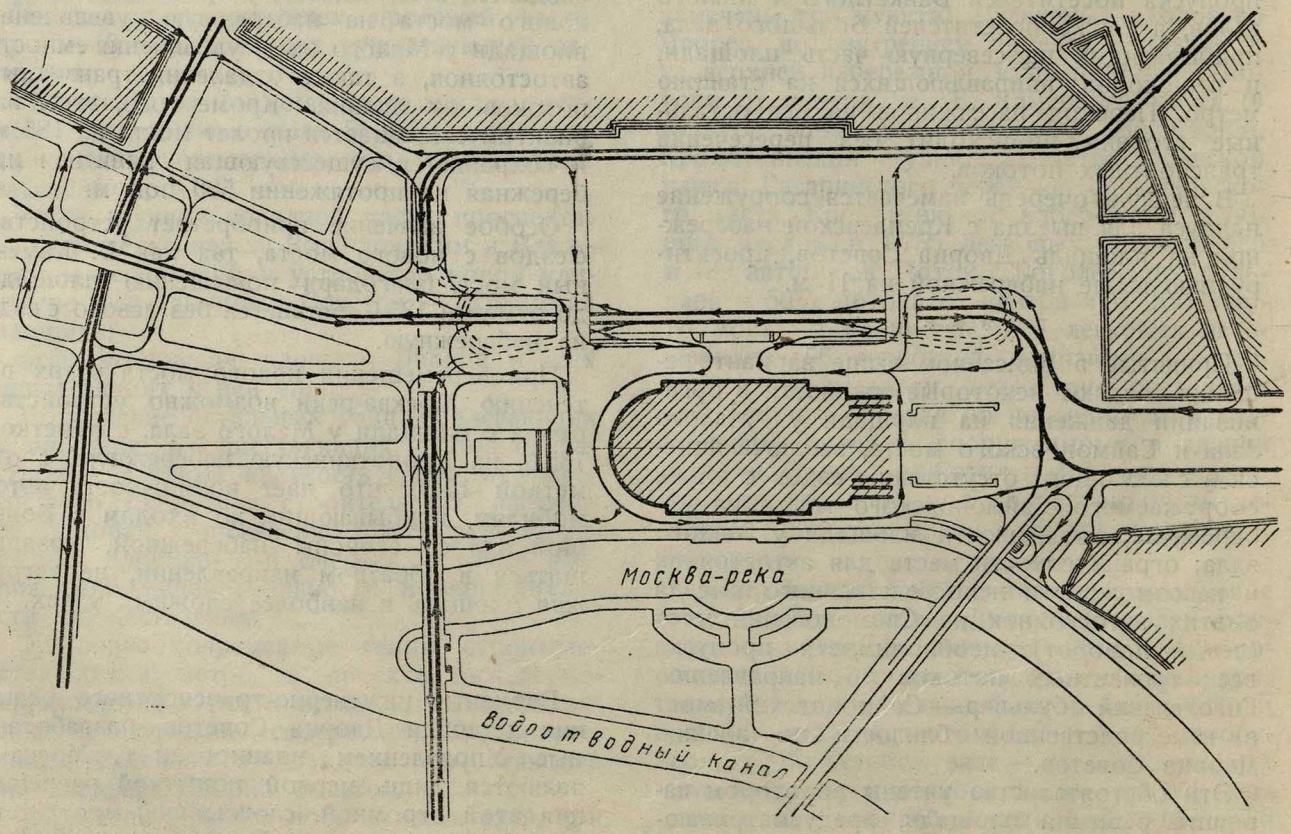
Целью архитектурно-планировочного решения является создание площади, достойной величия Дворца Советов, соответствующей по своим размерам массиву здания. Архитектура и планировка площади должны быть подчинены исключительно Дворцу Советов и его нуждам; площадь должна иметь независимое положение и возможно большую изоляцию от общегородских магистралей.

Транспортная проблема должна быть разрешена так, чтобы обеспечить возможность пропуска мощных общегородских потоков движения. Одновременно с этим должна быть разрешена задача с'езда и эвакуации 40 тыс. посетителей и обслуживающего персонала Дворца Советов в получасовой-часовой срок, без нарушения общегородского движения.

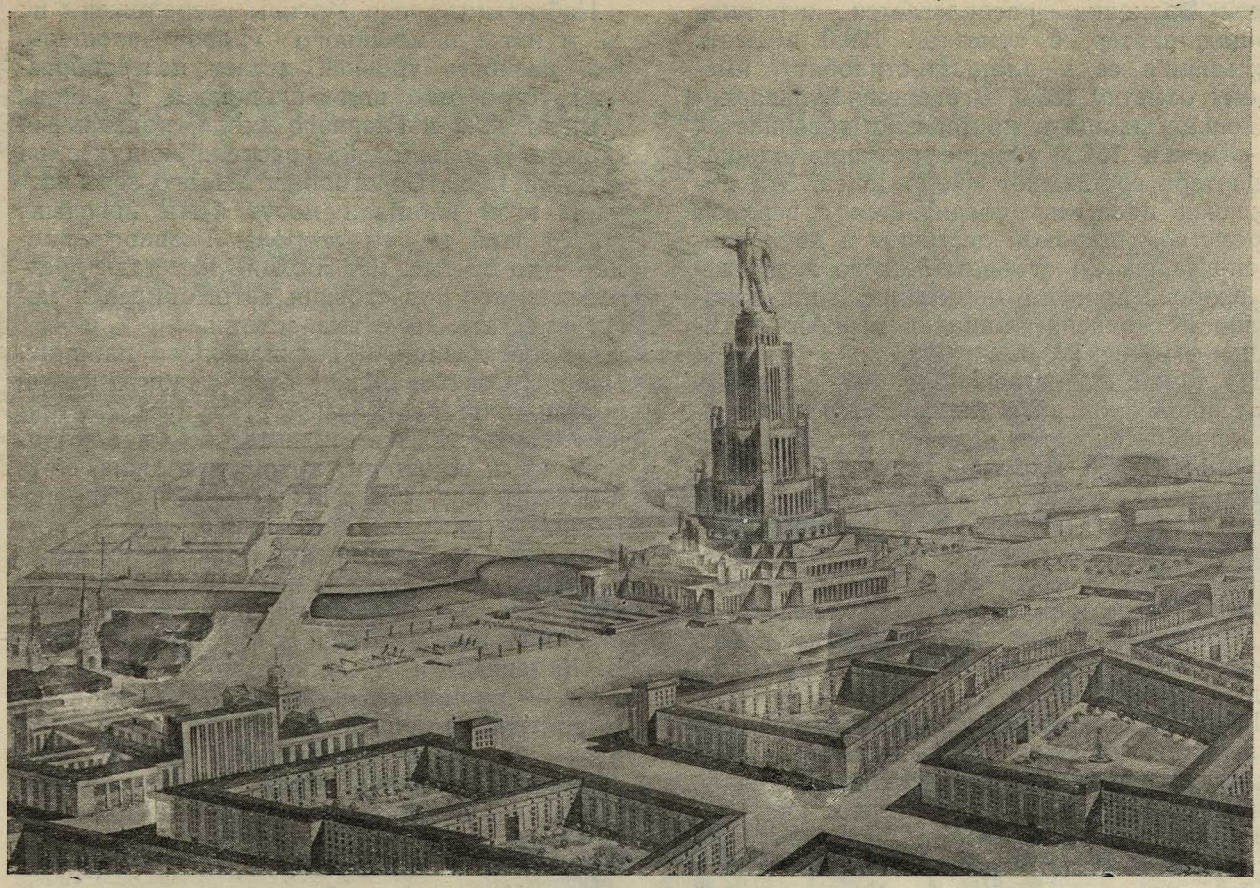
Одновременно с разрешением требований архитектуры и транспорта, должна решаться фактическая возможность и целесообразность постепенного освоения площади, так как в настоящее время не только территория будущей площади, но и значительная часть территории самого Дворца занята многочисленными домами. Освобождение площади от построек и мероприятия для сохранения на будущее время капитальных и ценных зданий требуют для своего осуществления весьма длительного периода. Равным образом и подземное хозяйство в районе площади должно быть решено в соответствии с планировкой и возможностью осуществления в ближайшие годы.

Наиболее трудной задачей проекта площади является разрешение ее транспортной проблемы. По генеральному плану реконструкции Москвы, площадь Дворца Советов представляет собой один из самых сложных транспортных узлов города. К площади сходятся 11 магистралей, улиц и переулков. В пределах площади пересекается одна из основных магистралей города — проспект Дворца Советов — с Бульварным кольцом, также являющимся магистралью с большими потоками транспорта.

В транспортном отношении расположение Дворца Советов чрезвычайно неблагоприятно. Во-первых, площадь представляет собою один из самых крупных транспортных узлов общегородского движения и, во-вторых, Дворец настолько близок к реке, что пропуск части общегородских транспорт-



Вариант планировки площади Дворца Советов по проекту Управления строительства Дворца Советов.



Перспектива площади Дворца Советов по проекту Управления строительства Дворца

ных потоков по набережной между рекой и Дворцом невозможен. Общая транспортная ситуация создает положение, при котором свободный доступ к Дворцу Советов перерезается: Бульварным кольцом, с потоком свыше 1,5 тыс. машин в час в одном направлении; проспектом Дворца Советов, с потоком в 3 тыс. машин в час в одном направлении; движением через Б. Каменный мост и рекой Москвой.

По расчетам проектной мастерской строительства, 50% посетителей Дворца Советов будут прибывать по проспекту от центра города, 15% — по Бульварному кольцу со стороны Арбатской площади, около 10% — по Кремлевской набережной и по 5% — от Ленинских гор, с южной части Бульварного кольца, с Кропоткинской улицы, Гагаринского переулка и Б. Каменного моста. Посетители, прибывающие со стороны центра города и Арбатской площади, составляют до 75% всего потока к Дворцу Советов. Они должны пересечь потоки транзитного, общегородского движения по проспекту. Поток транспорта по проспекту, составляющий свыше 6 тыс. машин в час в обоих направлениях, должен быть пересечен потоком в 4 тыс. машин в час, направляющимся к Дворцу Советов. Пропуск этих двух потоков невозможен при пересечении в одном уровне и может быть рационально разрешен лишь при условии разобщения уровней.

Разрешение этой задачи и общая схема транспортной планировки площади представляется в следующем виде: Бульварное кольцо и проспект Дворца Советов пересекаются в разных уровнях, причем Бульварное кольцо проектируется в нижних отметках (128,0—129,0). Проспект, проходя в направлении от центра города, огибает главный вход Дворца и на площади опускается с отметки 135,0 на отметку 129,0; пройдя Дворец, при подходе к пересечению с Бульварным кольцом, проспект вновь поднимается на отметку 135,0.

Указанное решение является основой транспортной схемы, и в соответствии с ней разработаны основные положения проектного задания генплана площади.

По намеченному перспективному проекту планировки, Бульварное кольцо от Арбатских ворот проходит параллельно продольной оси Дворца, на расстоянии около 650 м от него. При пересечении с Мертвым переулком кольцо под прямым углом поворачивает влево и проходит через реку Москву в направлении Савельевского переулка, на расстоянии около 600 м от Дворца. Набережная левого берега реки Москвы между Дворцом и Крымским мостом спрямляется. Остров, образуемый рекой Москвой и Водоотводным каналом, удлиняется в верхней части. Участок острова от «Стрелки» до Б. Каменного моста обращается в парк. С северо-восточной стороны площадь ограничивается примерно улицей Фрунзе.

Площадь проектируется в двух отметках. Часть, прилегающая непосредственно к зданию, имеет отметку 135,0. Перед главным входом запроектирован пониженный партер с отметкой 132,0. Со стороны существующей

улицы Волхонки располагается огромная площадь-партер, с отметкой 129,0 в месте примыкания ее к площади-стилобату, имеющему отметку 135,0. В сторону Бульварного кольца площадь постепенно повышается до отметки 132,5. Общие размеры площади-партера составляют около 15 га. Эта пониженная площадь соединяется с верхней устройством широкой лестницы и двух пандусов-в'ездов. Со стороны Малого зала также запроектирована пониженная, по отношению к верхней, площадка паркового типа, на отметке 128,0.

При такой планировке площадь отделяется от общегородского движения по проспекту и предоставляется целиком в распоряжение посетителей Дворца Советов.

Площадь в большей своей части озеленяется. Также озеленяется вся территория, располагающаяся между Дворцом и Садовым кольцом, и часть острова, образуемого рекой Москвой и Водоотводным каналом, от Б. Каменного моста до «Стрелки». Весь этот район рассматривается как парк, площадью около 120 га.

Площадка вокруг Дворца Советов, располагаемая на отметке 135,0, рассматривается как стилобат, на котором покоится здание, и предназначается для экскурсантов, пешеходов — посетителей Дворца — и для под'езда легковых автомобилей непосредственно ко входам в здание. Коммунальный транспорт разгружает пассажиров на остановках Бульварного кольца, у Б. Каменного моста и, главным образом, против лестницы перед фасадом Дворца. В выступах этой лестницы устраиваются входы на станцию метро «Дворец Советов» для посетителей площадки и Малого зала. Посетители Большого зала проходят на станцию метро непосредственно из здания.

Набережные реки Москвы расположены на 11 м ниже намеченного уровня площади. Эта разность уровней делает целесообразным устройство под площадью, в районе Малого зала и Главного входа, подвальных (нижних) площадей, располагающихся на отметке 128,0. Со стороны Малого зала размеры этой площади могут быть доведены до 50 тыс. м², со стороны Главного входа — до 36 тыс. м². Нижние площади предназначаются под стоянки автомобилей и могут вместить до 2 тыс. машин.

Осуществление планировки площади Дворца Советов может быть разбито на три основных этапа. Первый этап предусматривает осуществление минимально необходимой части площади, которая должна быть благоустроена к моменту открытия Дворца. Второй этап — дальнейшее, но еще не окончательное расширение площади. Работы этого этапа необходимо закончить к началу развития Юго-западного района и постройки моста через реку Москву между Б. Каменным и Крымским мостами. Третий этап — полное расширение площади, в соответствии с перспективным проектом. К этому же моменту площадь должна быть окончательно архитектурно оформлена.

Осуществление первой очереди площади намечено в следующих границах: от реки Москвы по линии 2-го Обыденского переулка до Кропоткинской улицы и далее, в направлении на угол Кропоткинской улицы и Чертольского переулка. От последнего граница площади под прямым углом идет на угол Гагаринского переулка и Гоголевского бульвара, пересекает последний и идет по улице Маркса и Энгельса до улицы Фрунзе. От угла улиц Фрунзе и Моховой граница площади идет по прямой линии на Б. Каменный мост.

* * *

Инж. Г. Н. ДЕГТЕРЕВ

Транспорту столицы — культурно оборудованные остановочные пункты

Рациональное размещение и оборудование остановочных пунктов общественного пассажирского транспорта является существенным звеном инженерно-транспортного оборудования города. Десятки трамвайных, троллейбусных, автобусных и таксомоторных маршрутов обслуживают население столицы. Однако, миновало то время, когда пассажиру важно было лишь проехать по нужному маршруту. Теперь пассажир требует, чтобы его перевезли культурно. Между тем транспортные управления и тресты до сих пор меньше всего заботятся о культурном обслуживании пассажиров, в частности на остановках.

Если пассажиру приходится пользоваться в одной поездке метрополитеном и наземным транспортом, его заставляют пройти 100—200 м от станции метро до остановки трамвая (Смоленская площадь), автобуса и троллейбуса (площадь Маяковского, Красноворотская площадь) без всякой к тому необходимости; в подобных случаях станция метро и остановочные пункты могут быть сближены до 10—15 м.

При нескольких крупных магистралях, подходящих к площади, казалось бы, что для пассажира удобнее, если остановочные пункты будут расположены возможно ближе к перекрестку. Однако, на многих транспортных узлах остановки отнесены далеко от перекрестка, как, например: остановки на 1-й Мещанской улице, у Колхозной площади, на Метростроевской улице и Зубовском бульваре, у Крымской площади и др.

Расстояния между остановками иногда составляют такую большую дистанцию, которая впору разве только пригородным участкам железных дорог. Тем не менее, это можно встретить в самом центре города: троллейбусный перегон Якиманская набережная — Манежная площадь (1,3 км), автобусный перегон Чугунный мост — площадь Революции (1,4 км), трамвайный перегон Таганская площадь — Садовники (0,9 км) и др. Неблагополучие с размещением остановочных пунктов усугубляется тем, что многие остановки часто переносятся с места на место, дезориентируя как пассажиров, так и водителей транспорта.

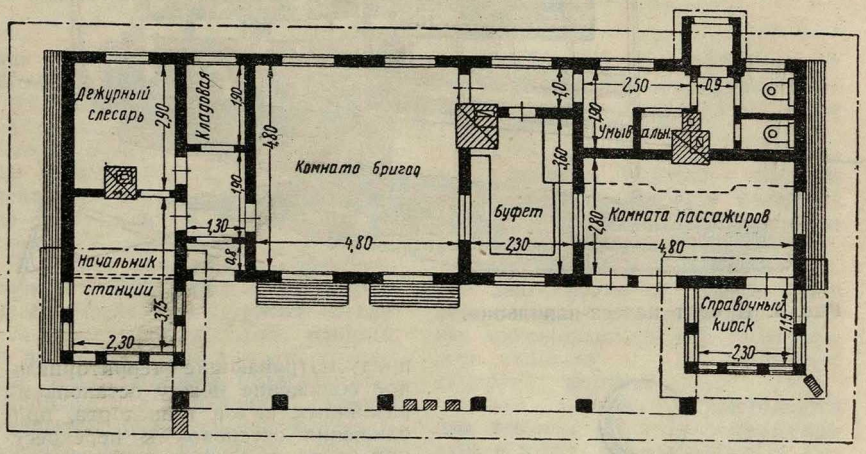


Рис. 2. Помещение станции по проекту НИИГТ.

Не более отрадно оборудование остановочных пунктов. На остановках негде укрыться от дождя и нельзя присесть в ожидании трамвая, автобуса или троллейбуса. Скамейки категорически изгнаны со всех остановок (за исключением некоторых конечных). Единственное оборудование остановочного пункта — это указатель, по которому пассажир может получить представление о номерах курсирующих маршрутов, а в лучшем случае, но далеко не всегда, узнать наименование остановки.

Внешнее оформление остановочных указателей также оставляет желать лучшего. Трамвайные знаки часто представляют собой сомнительной ценности памятники эпохи начала трамвайного движения в Москве. Поставленные после революции (в Охотном ряду) маршрутные указатели более современного типа (рис. 1) не получили распространения, ввиду недостаточной наглядности.

Большинство автобусных маршрутных указателей не имеет ночного освещения и, к тому же, выполнено с образцовым соблюдением принципов маскировки, как, например, сочетание желтых цифр и коричневого фона. Отыскание ночью автобусных остановок, оборудованных такими указателями, затруднительно.

Для человека, приезжающего в Москву впервые, очень трудно ориентироваться в сложной маршрутной системе московского наземного транспорта. Да и не каж-

Рис. 1. Маршрутный указатель.

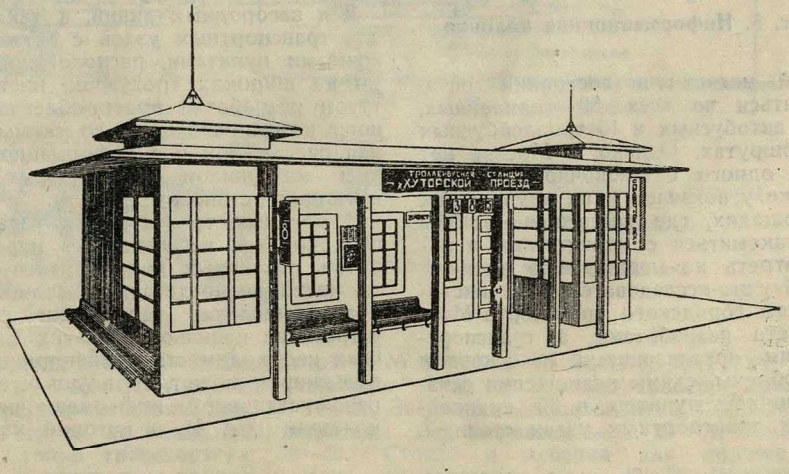


Рис. 3. Оформление станции по проекту НИИГТ.

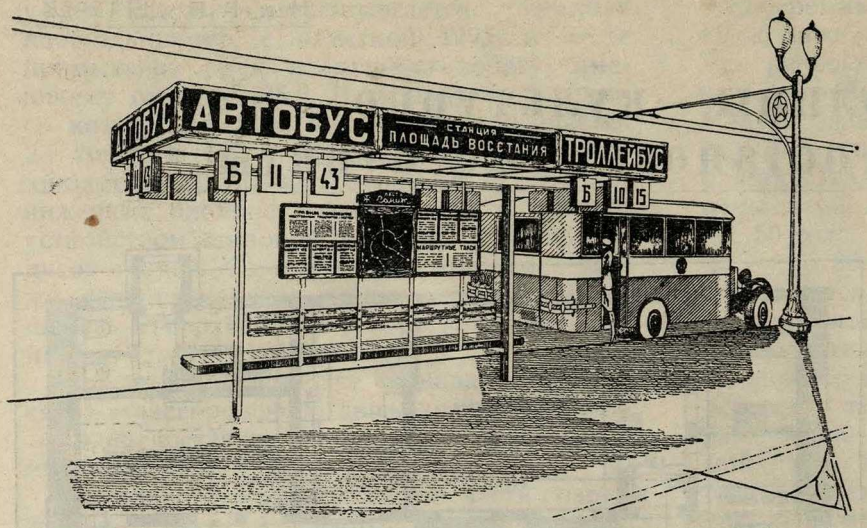


Рис. 4. Проект навеса-павильона.

Рис. 5. Информационная колонка.

дый москвич в состоянии разобраться во всех 50 трамвайных, 50 автобусных и 16 троллейбусных маршрутах. Однако, в Москве нет ни одного остановочного пункта, даже у вокзалов и на крупнейших площадях, где пассажир мог бы ознакомиться с маршрутами и посмотреть на маршрутную схему.

Научно-исследовательским институтом городского транспорта Моссовета разработаны, а транспортными организациями в основном одобрены, схемы размещения остановочных пунктов в 30 крупнейших транспортных узлах столицы, предусматривающие территориальное сближение между остановками различных видов транспорта, приближение остановок к перекресткам и т. п. В части оформления оборудования остановочных пунктов институтом разработана серия эскизов, носящих типовой характер и могущих быть использованными для различных видов транспорта.

Транспортные организации, устраивая на конечных пунктах маршрутов помещения для обслуживающих бригад, игнорировали интересы пассажиров, для которых, как правило, не только не предоставлялось закрытого помещения, но даже не устраивалось навеса. Эскизный проект, разработанный Институтом городского транспорта, восполняет этот пробел, предусматривая, наряду с комплексом служебных помещений, небольшую комнату для пассажиров, навес и несколько наружных скамей (рис. 2). С внешней стороны главное внимание обращено на оформление сооружения средствами информации для пассажиров: маршрутными указателями, маршрутной схемой, индуктором, указывающим номер маршрута, отправляющегося первым, и др. (рис. 3). Станционные здания рассматриваемого типа будут устраиваться в первую очередь на периферии города, где оканчивается большинство маршрутов.

Для загородных линий, а также для транспортных узлов с остановочными пунктами, расположенными на широких тротуарах, институтом разработан проект облегченного навеса-павильона, со скамьей для пассажиров и с информационным материалом о маршрутах, имеющих остановку (рис. 4).

В крупных транспортных узлах, где сходится по нескольку маршрутов различных видов транспорта, часто не представится возможность выделения территории для устройства павильона. В этих случаях необходимость в информации пассажиров может быть удовлетворена установкой информационной колонки (рис. 5), у которой каждая грань отводится самостоятельному виду транспорта. Если какой-либо из видов транспорта отсутствует, свободная грань может быть занята правилами движения или рекламным материалом.

Для мелких промежуточных остановочных пунктов институт разработал эскиз простейшего оборудования, сводящегося к маршрутному указателю. Оборудование указателя электрическим освещением и соответственно подобранные его размеры гарантируют видимость маршрутных номеров как в дневное, так и в ночное время на расстоянии 40—50 м. Кроме того, конструкция указателя позволяет производить, при необходимости, быструю замену маршрутных номеров (рис. 6).

Нет никаких оснований отказываться от совмещения автобусной и троллейбусной остановок, если принять меры по разграничению зон «причала» к тротуару. Достаточно использовать цветной асфальт (например, желтый, зеленый) и покрыть этим асфальтом край тротуара у остановочного пункта, присвоив определенный цвет каждому виду транспорта. Такая цветная полоса, шириной около 1 м и длиной около 10—12 м, будет сигнализировать пассажирам место остановки автобуса или троллейбуса, а начало полосы, кроме того, будет указывать водителям место постоянной остановки переднего ската машины. Между цветными зонами должна оставаться незакрашенная «нейтральная» зона

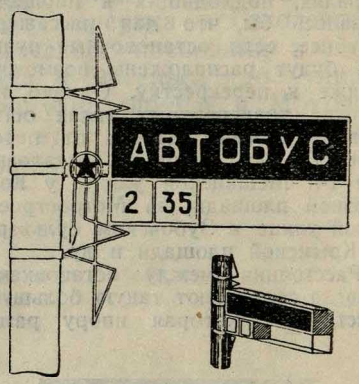


Рис. 6. Указатель автобусной остановки.

(около 5 м), в которой следует поместить маршрутный указатель. На первое время цветной асфальт может быть заменен обычной маркировкой.

В дальнейшем разработанные эскизы и макеты оборудования остановочных пунктов целесообразно выставить для общественного просмотра и отбора наиболее удачных образцов. Не следует забывать, что оборудование остановочных пунктов общественного пассажирского транспорта г. Москвы является одним из элементов общего архитектурного ансамбля столицы и что оно не должно выпадать из общего плана реконструкции внешнего облика Москвы.

* * *

Инж. И. Г. СЫЧЕВ
Гл. механик треста «Мосвокстрой»

Новые механизмы для водопроводно-канализационных работ

В строительстве водопроводно-канализационных сооружений г. Москвы трест «Мосвокстрой» занимает ведущее место. Значительные об'емы выполняемых работ диктуют необходимость максимальной механизации особо трудоемких процессов.

На первых порах парк механизмов треста состоял из одноковшевых экскаваторов типа «Лорейн» и «Климакс» и многоковшевых «МК-1». Эти машины полностью нас не удовлетворяли, а канавокопатели «МК-1» на рытье траншей для водоводов и крупных городских магистралей оказались малопригодными ввиду небольшой ширины ковшей и недостаточной глубины копания.

Трест поставил перед собой задачу — создать новую машину, обеспечивающую полную глубину копания и требуемую ширину траншеи. Было разработано техническое задание, по которому Главстроймаш спроектировал и построил в конце 1938 г. канавокопатель модели «747» (рис. 1—2). Он представляет собой многоковшевый гусеничный траншейный экскаватор с двумя рядами ковшей и одним выдвижным транспортером.

Глубина копания экскаватора — 3,0—3,5 м, ширина — 1,5—1,8 м. Экскаватор имеет 18 ковшей, емкостью по 30 л, и оборудован двигателем ЧТЗ, мощностью в 60 лош. сил.

Производительность канавокопателя на грунтах I—II категории — 60 м³/час, а на грунтах III—IV категории — 40 м³/час.

Основные параметры экскаватора: длина — 10,6 м, ширина — 6,0 м, высота в нерабочем положении — 3,9 м, вес — 20,0 т, удельное давление на грунт при холостом ходе — 1,5 кг/см², а в рабочем состоянии — 2,3 кг/см².

В целях повышения работоспособности экскаватора, в мастерских треста была осуществлена частичная модернизация этой машины. В частности, было усилено крепление транспортерного узла, изменено расположение верхних роликов ковшевой цепи, усилена жесткость ковшей путем приварки дополнительных полос к рабочей части ковша. Эти мероприятия обеспечили доброкачественную работу машины на скоростном строительстве двух водопроводных магистралей.

Практика рытья траншей с помощью описанного канавокопателя привела к мысли о создании новой машины. Такая машина — канавокопатель модели «МК-1-М» (рис. 3) — спроектирована ленинградской конторой «Проект-экскаватор» и, по заказу Мосвокстроя, строится на Дмитровском механическом заводе.

Канавокопатель «МК-1-М» предназначен для разработки грунтов I—III категории. Его глубина копания — 3,5 м. Рабочее оборудование канавокопателя — сменное. При этом основное оборудование предназначается для рытья траншей с вертикальными стенками шириной 500—800 мм и 1 050 мм, а дополнительное оборудование — для траншей шириной 1 500 мм и 1 800 мм.

Для рытья канав с вертикальными стенками шириной 1 500 мм устанавливается сменная ковшевая рама с двумя рядами ковшей. При рытье канав шириной 1 800 мм устанавливаются боковые уширители.

В зависимости от свойств грунтов и требуемых размеров канавы, канавокопатель «МК-1-М» может работать на 16 различных скоростях копания.

Отвал грунта осуществляется при помощи ленточного транспортера и может производиться в любую сторону от оси траншеи.

Канавокопатель имеет 14 ковшей, емкостью по 45 л, и оборудован керосиновым двигателем типа «I-МА-ХТЗ-НАТИ», мощностью в 52 лош. силы. Производительность канавокопателя по проекту: на первой скорости ковшевой цепи — 136 м³/час, а на второй скорости — 114 м³/час. Основные параметры канавокопателя: длина — 9,35 м, ширина в рабочем состоянии — 6,23 м, высота в нерабочем состоянии — 3,80 м, вес — 14,0 т, удельное давление на грунт при холостом ходе — 0,71 кг/см², а в рабочем состоянии — 0,8 кг/см².

Как видно из основных показателей, эта машина имеет небольшой вес, хорошую маневренность и более высокую производительность по сравнению с канавокопателем модели «747».

Следующей трудоемкой работой

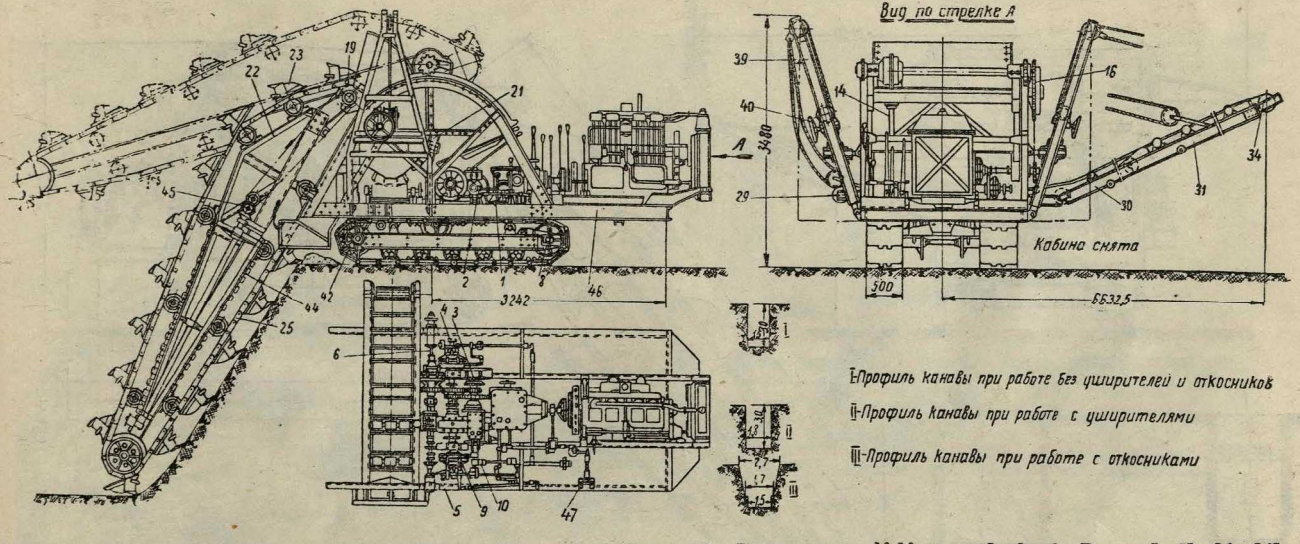


Рис. 1. План и разрезы канавокопателя модели «747»: 1—2. Редукторы №№ 1 и 2. 3—6. Валы I, II, V, VI. 8. Гусеничный ход. 9. Дисковый фрикцион. 10. Тормоз главного ходового вала. 13. Привод транспортера. 14. Вертикальный вал под'ема стрелы. 16. Предохранительная муфта. 19—20. Звездочки ковшевой цепи. Главный механизм под'ема стрелы. 22. Рама ковшевой стрелы. 23. Ковш. 24. Уширитель. 25. Ковшевая цепь. 29—31. Рама транспортера. 34. Приводной барабан. 36. Стопор транспортера. 39—40. Стойка и лебедка для под'ема транспортера. 42. Вал транспортера. 44—45. Откосники и привод к ним. 46. Основная рама. 47—56. Рычаги управления.

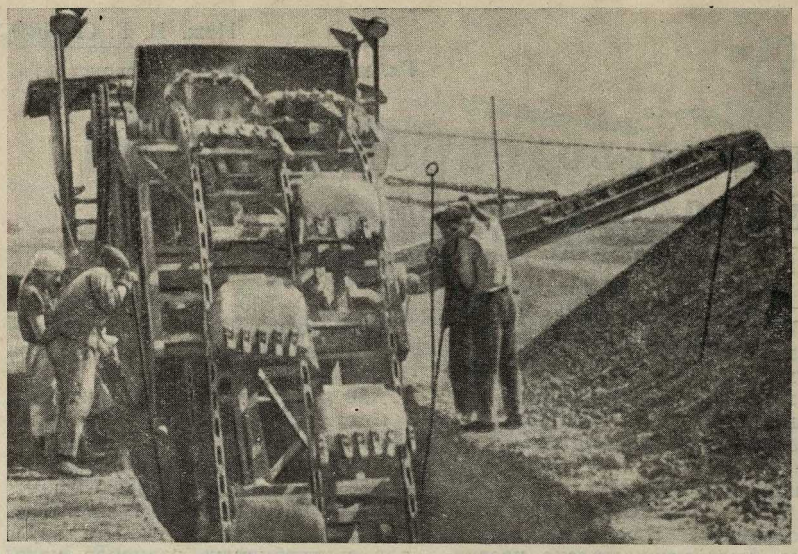


Рис. 2. Канавокопатель модели «747» на Южной магистрали.

после рытья траншей является опускание и укладка труб. Если раньше эта работа производилась только при помощи блоков системы Людерса, то при скоростных методах производства работ было признано целесообразным опускать трубы при помощи тракторов ЧТЗ, оборудованных двухбарабанными лебедками типа «Хайстер», а также при помощи одноковшевых экскаваторов. В частности, для этой цели был применен экскаватор типа «Д-0,35» Кунгурского завода (рис. 4).

Опыт применения экскаватора в качестве крана показал, что для укладки труб диаметром 900—1 200 мм необходимо иметь полноповоротные краны на гусеничном ходу, грузопод'емностью до 3 т, при вылете стрелы до 5 м. Трест пред'явил Управлению местной промышленности требование выпустить такие краны на базе полноповоротного гусеничного экскаватора типа «ПГ-0,35» завода «Машиностроитель».

Этот кран должен обладать весом в 10,0—10,5 т, глубина опускания захватного приспособления должна достигать не менее 8 м ниже уровня земли. Кран должен быть оборудован керосиновым двигателем соответствующей мощности и освещением для ночных работ. Удельное давление крана на грунт при максимальной нагрузке не должно превышать 2 кг/см².

Для опускания труб мелкого диаметра (до 600 мм) мы считаем необходимым создать краны на базе трактора ЧТЗ. Для этого необходимо имеющийся тип крана ЧТЗ, изготовленный заводом «Металлист» (в г. Пскове), соответствующим образом модернизировать. В частности, грузопод'емность крана следует довести до 2,5 т, при вылете в 3 м; уменьшить скорость поворота стрелы; усилить конструкцию стрелы и трансмиссионные передачи; улучшить конструкцию кулачковых муфт на валу от'ема мощности; улучшить крепление противовеса к раме трактора. Надо наладить выпуск этих кранов с перечисленными конструктивными улучшениями на заводах Моссовета и добиться, чтобы краны к 1 мая 1940 г. уже находились на механическом вооружении скоростных строек Москвы.

При прокладке трубопроводов в условиях города часто приходится под домами, улицами, железнодорожными насыпями и другими сооружениями проходить способом горизонтального бурения, т. е. проталкивания стальных труб, служащих футляром для основного трубопровода.

Мосвокстрой осуществил на своих работах проталкивание труб при помощи паровозных домкратов системы «Беккера» с деревянной рамой (рис. 5). Вначале проталкивание этими домкратами производилось вручную. Работа протекала чрезвычайно медленно и требовала солидных затрат рабочей силы. С целью увеличения скорости проходки домкраты были электрифицированы с помощью редукторов и электромоторов; скорость проходки доведена до 1,5 м/час.

Однако, деревянная конструкция не обеспечивала достаточную прочность рамы. Поэтому трест заказал заводу им. Куйбышева (г. Проскуров) несколько домкратов с металлическими рамами, изготовленными по нашему заказу. Благодаря этим рамам, трест получил возможность вести одновременно работу по проталкиванию труб на нескольких участках.

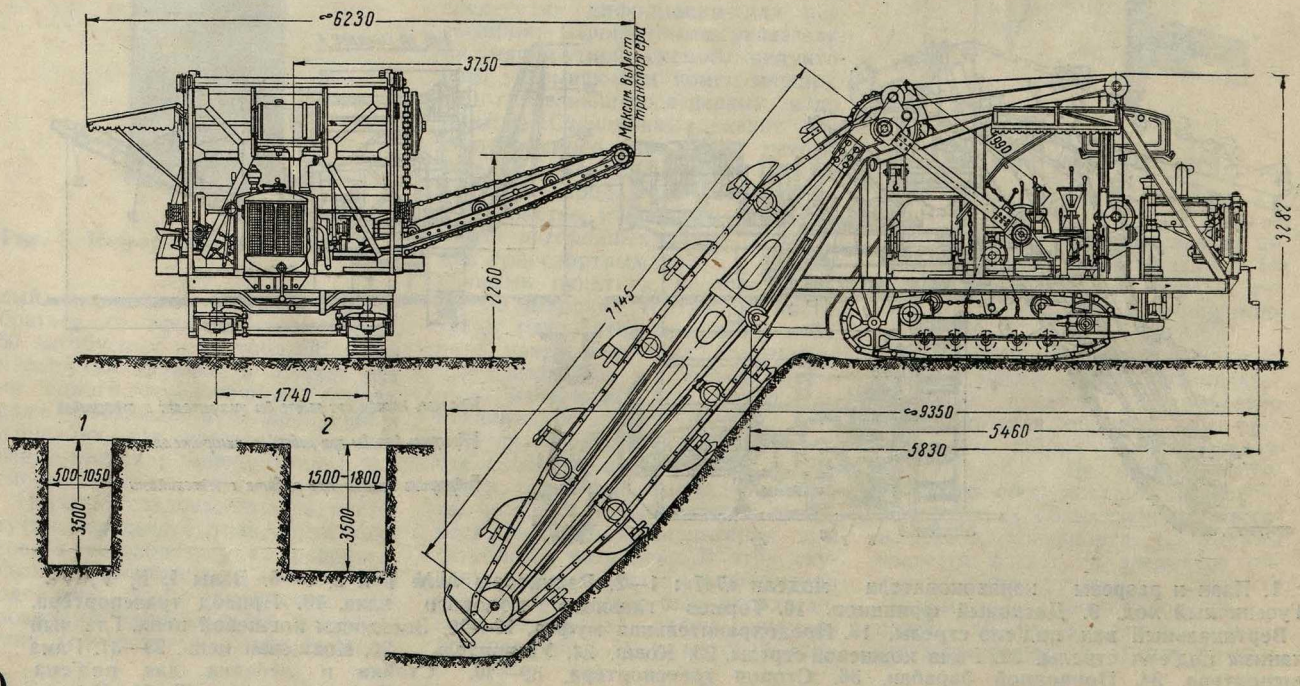


Рис. 3. Схема канавокопателя модели «МК-1-М». (Разрезы.)

Вначале при проталкивании труб упор устраивался с торцевой стороны. Это замедляло работу, так как вызывало остановки на время приварки каждой следующей трубы. По предложению инж. Ф. И. Тихонова, был сконструирован специальный хомут, надеваемый на трубу для передачи усилий; при помощи хомута удалось избежать перерывов в проталкивании; мы получили возможность сварить сразу весь футляр, надеть на него хомут и передать давление от домкратов не на торец футляра, а на ушки и стенки хомута. Опыт показал, что трение между хомутом и трубой достаточно, чтобы осуществить протал кивание футляра.

При скоростном строительстве магистралей проталкивание футляра с хомутом на протяжении 20—25 м делалось в течение 40—50 часов, т. е. время на эту работу сократилось в 2—3 раза.

В целях дальнейшего увеличения скорости проходки при проталкивании труб способом горизонтального бурения трест заказал Проектно-конструкторскому бюро МГУМП'а проект гидравлического домкрата и хомута усовершенствованной конструкции.

Для засыпки траншей после укладки трубопроводом нами применяется канавозасыпатель типа «Остин» (рис. 6) с бензиновым двигателем в 37 лош. сил. Производительность канавозасыпателя — 40—60 м³/час; емкость ковша — 0,3 м³; скорость движения — 1,5 км/час; вес — 5 т.

Эта машина на работах Мосвокстроя оправдала себя полностью. Для работ 1940 г. Главстроймаш должен организовать производство новых, мощных канавозасыпателей модели «746», запроектированных со следующей основной характеристикой: скорость передвижения — 2,5 км/час; производитель-

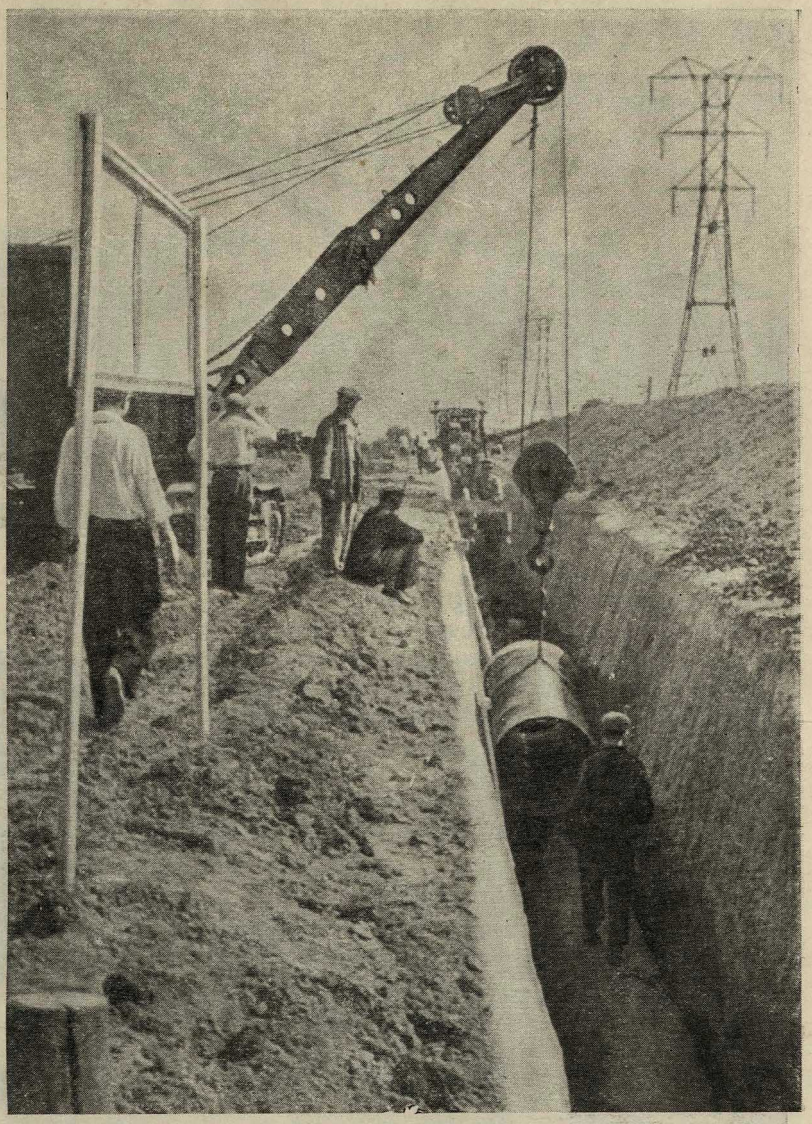


Рис. 4. Укладка труб в траншею с помощью экскаватора типа «Д-0,35» на Южной магистрали.

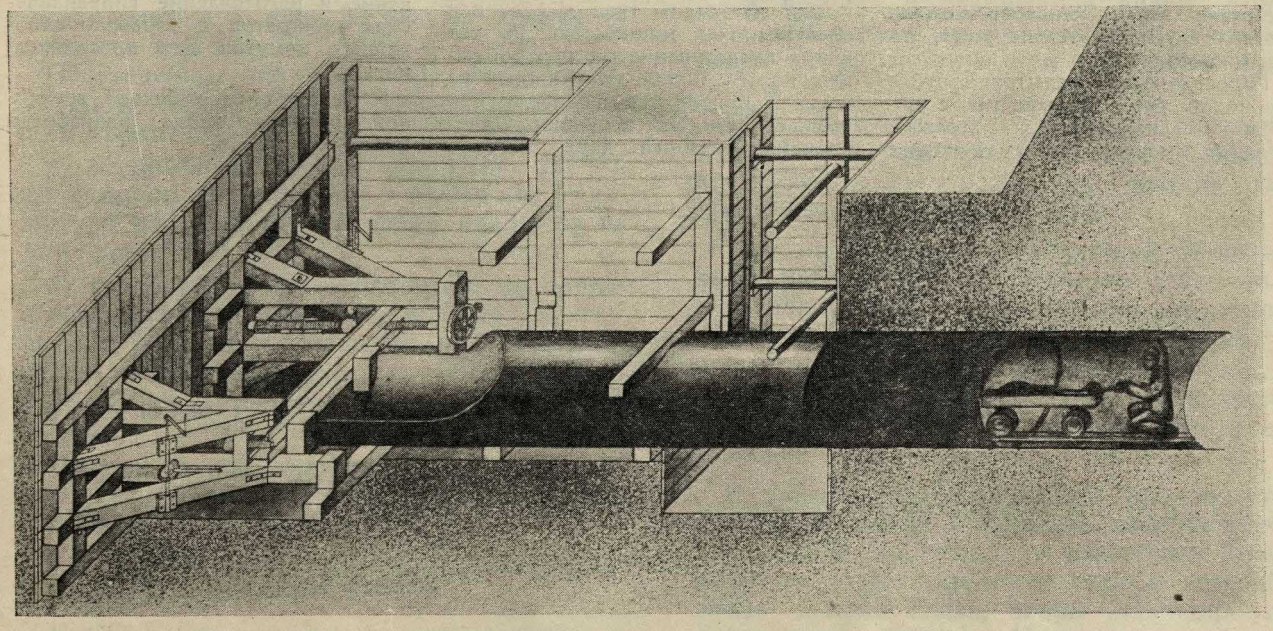


Рис. 5. Проталкивание трубы домкратами системы «Беккер» вручную.

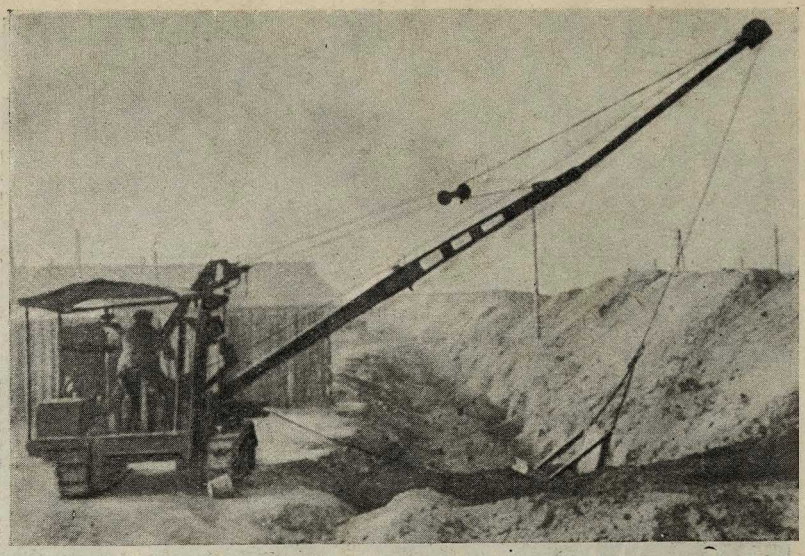


Рис. 6. Засыпка траншей на Хорошевском шоссе с помощью канавозасыпателя системы «Остин».

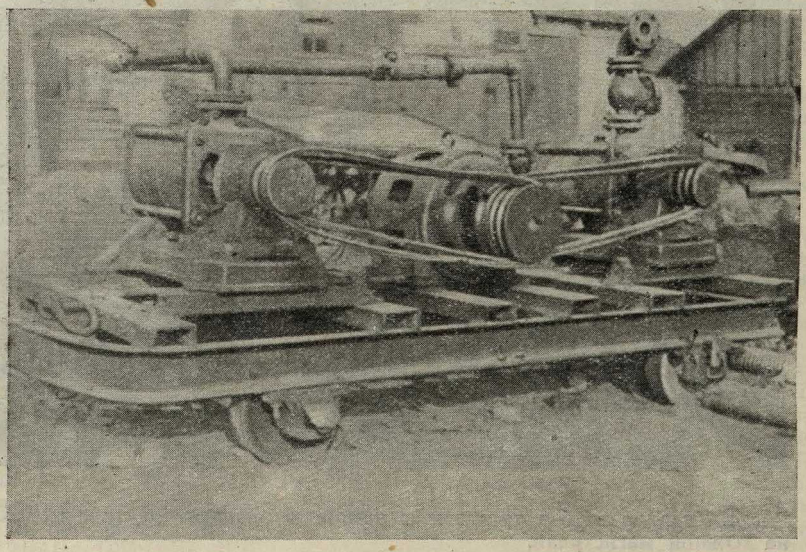


Рис. 7. Агрегат для гидравлического испытания трубопроводов.

ность — 40—60 м³/час; емкость ковша — 0,3 м³, вес — 9,8 т. Ввод в действие этого канавозасыпателя позволит усилить темпы работ по засыпке траншей.

Гидравлическое испытание трубопроводов трест производит с помощью специального агрегата (рис. 7), смонтированного в наших мастерских. Этот агрегат, смонтированный на тележке, имеет бензиновый двигатель типа «ГАЗ», или электромотор мощностью 15 квт и два пятиступенчатых центробежных насоса Д = 38 мм. Каждый из насосов приводится в работу при помощи ременной передачи. Одновременная работа двух насосов при 2 850 оборотах в минуту создает давление в 15 атм. На насос «второго под'ема» устанавливается манометр и обратный клапан, предохраняющий оба насоса от гидравлических ударов. Во время работы агрегат обслуживается одним мотористом.

По сравнению с применявшимися ранее насосами завода «Красный факел», описанный агрегат имеет следующие преимущества: 1) отсутствие опасности гидравлических ударов, неизбежных в поршневых насосах; 2) возможность свободного регулирования количества нагнетаемой воды; 3) ускорение процесса опрессовки; 4) возможность, при непрерывной подкачке, обнаружения места утечки по бьющей из грунта воде; 6) ускорение сдачи новых линий в эксплоатацию.

Трест «Мосвокстрой» производит работы круглый год; значительную часть работ приходится вести в мерзлых грунтах. Между тем, надо отметить, что рациональные способы разработки мерзлых грунтов до сих пор еще не найдены. В настоящее время применяется пневматический и взрывной способы. Необходимо шире повести научно-исследовательскую работу в этом направлении, учитывая всю важность этого вопроса для зимнего строительства вообще и для зимних водопроводно-канализационных работ — в особенности.

Таким образом, выводы из практики механизации водопроводных и канализационных работ сводятся к следующему:

1. Необходимо модернизировать существующие машины в соответствии с требованиями комплексной механизации и скоростного строительства.

2. Главстроймашу необходимо форсировать выпуск канавокопателя «МК-1-М» и канавозасыпателя модели «746».

3. Заводы местной промышленности должны выпустить краны на гусеничном и тракторном ходу.

4. Следует ускорить проектирование и изготовление гидравлических домкратов и усовершенствованных хомутов для проталкивания труб.

5. Необходимо добиться всемерной рационализации разработки мерзлых грунтов.

* * *

М. Н. ШЕСТАКОВ
Управл. и гл. инженер
треста «Мосвокстрой»

Скоростное строительство аэротэнков Люблинской станции аэрации

Люблинская станция аэрации является одним из крупнейших сооружений по очистке сточных вод города Москвы. Назначение этой станции состоит в том, чтобы принимать ежедневно 24 млн. ведер сточной жидкости, очищать ее и сбрасывать осветленную воду в Москва-реку. Станция представляет из себя сложный комплекс сооружений, преимущественно железобетонных.

Процесс биологической очистки сточной жидкости происходит в крупных резервуарах, называемых аэротэнками. Аэротэнки Люблинской станции состоят из 40 прямоугольных резервуаров. Каждый из них занимает площадь $100 \times 7{,}7 = 770$ м². Высота стенок резервуаров — 4 м. Днище аэротэнков, толщиной в 20 см, состоит из 10 см тощего бетона и 10 см железобетона. Стенки имеют башмак и вертикальную часть, с толщиной по низу в 35 см и по верху в 15 см.

В 1939 г. трест «Мосвокстрой» задался целью внедрить скоростные методы в строительство аэротэнков. Для этого было намечено перевести на скоростное строительство железобетонные работы на десяти отделениях и земляные работы на двадцати отделениях аэротэнков.

По бетонным работам требовалось выполнить: опалубки — 7 920 м², арматуры — 73 т, бетона — 1 355 м³. Земляные работы заключались в выемке 23 тыс. м³ грунта на площади в 2 га.

Переведенные на скоростное строительство сооружения были закончены в следующие сроки:

а) железобетон (без торкретных работ), по скоростному графику, следовало уложить в 39 дней. Работа была закончена на 38-й день;

б) торкретирование аэротэнков, по скоростному графику, необходимо было выполнить в 75 дней. Фактически работа произведена в 66 дней;

в) земляные работы были закончены в 75 дней.

Против темпов, существовавших в 1937—1938 гг., работы были ускорены примерно в 2 раза.

Земляные работы

Как уже было сказано, из котлованов аэротэнков нужно было вынуть 23 тыс. м³ грунта и переместить его частично для рассыпки у расположенных вблизи отстойников, а частично в отвал.

После тщательного обсуждения схемы организации работ был разработан проект, основанный на перемещении грунтов транспортерами. Работа была организована следующим образом (рис. 1). Внизу, по длине стенок аэротэнков, был расположен горизонтальный транспортер, длиною в 88 м и высотой в 0,75 м. Транспортер смонтирован на металлической раме, покоящейся на 12 платформах, перемещающихся по рельсовым путям.

От горизонтального транспортера грунт переходил на наклонные транспортеры, длиной в 15—18 м, расположенные на металлических подставках, высотою в 2 м, перемещающихся по рельсам.

Так была решена задача выброски грунта из котлованов. Транспортировка грунта к местам засыпок и отвалов также была решена с помощью транспортеров (рис. 2). На линии отстойников был оборудован сорокаметровый транспортер, установленный на сборной металлической эстакаде. В сторону первичных отстойников передача грунта была осуществлена при помощи одного 15-метрового транспортера «Ленинец» и трех горизонтальных транспортеров, общей длиной в 200 м.

Из перечня транспортеров видно, какой широкий размах приняло механизированное перемещение грунтов при постройке аэротэнков.

Следует отметить, что вся эта транспортная система работала в сложных условиях котлована, зажатого со всех сторон уже выстроенными сооружениями.

Для подачи грунта на нижний 88-метровый транспортер строительство изготовило 8-метровый транспортер-питатель, перемещающийся по рельсам по периметру круга.

Все горизонтальные транспортеры, металлические рамы, сборные эстакады и транспортер-питатель были изготовлены в мастерских строительства.

В дальнейшем, в процессе производства работ, эта схема постепенно совершенствовалась. Так, например, на наклонных транспортерах оказалось необходимым заменить ремни цепями Галля, чтобы ликвидировать буксование ремней. Намеченная вначале скорость транспортеров в 1,2 м/сек. в дальнейшем была увеличена на горизонтальном

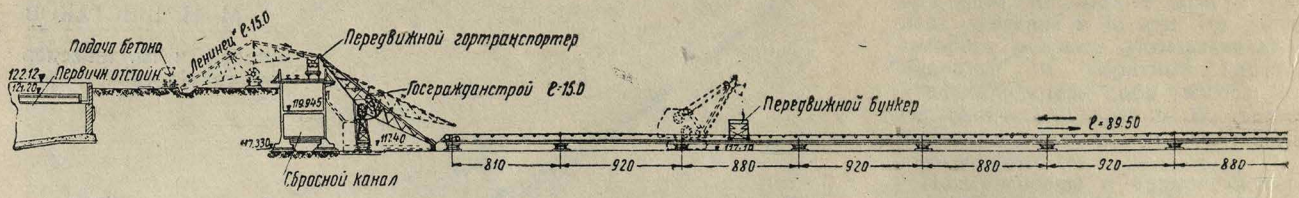


Рис. 1. Продольный разрез по оси аэротэнков и отстойников.

транспортере до 1,5 м/сек., а на наклонном — до 2,25 м/сек., что позволило значительно увеличить производительность всей системы.

По нашему мнению, на строительстве аэротэнков Люблинской станции аэрации найдено ценное решение в деле перемещения земляных масс из котлованов описанного типа. Это решение повидимому ляжет в основу организации земляных работ при постройке новых водопроводных и канализационных станций.

Задача строителей заключалась не только в механизации перемещения грунтов, но и в выборе механизмов для разработки котлована. Для этой цели был поставлен экскаватор «Комсомолец» с ковшом в 0,35 м³. Экскаватор сам по себе не противоречил принятой схеме транспортировки грунта. Все затруднения в использовании экскаватора сводились к созданию конструкции бункера, при помощи которого грунт передавался бы от экскаватора на транспортер.

Строительство запроектировало металлический бункер, с входным отверстием в 1,5×1,5 м и с выходным отверстием в 0,4×0,4 м с наклонными под углом в 45° стенками. Однако, на практике строители скоро убедились в том, что бункер «заедает», образуется пробка, и грунт не проходит. Пришлось установить в выходном отверстии специальный шнек, приводимый в действие системой шестеренок. В дальнейшем на все грани бункера были поставлены вибраторы, с целью предупреждения образования пробок в бункере. Однако, все эти мероприятия не дали удовлетворительного решения и конструкция бункера еще нуждается в доработке.

Бетонные работы

Люблинское строительство располагало всеми необходимыми предпосылками для правильной организации подсобного хозяйства, определяющей успешное осуществление бетонных и железобетонных работ. Строительство организовало следующие подсобные предприятия для бетонных работ: а) опалубочный цех; б) арматурный цех; в) центральный бетонный завод и г) механическую мастерскую.

Наличие таких предприятий позволило вынести заготовку опалубки и арматуры и изготовление бетона за пределы рабочей площадки и получать опалубку, арматуру и бетон на скоростной стройке в готовом виде. Что касается железобетонных ящиков для фильтросных плиток, то они были изготовлены на заводе № 2 Управления промышленности стройматериалов и стройдеталей Моссовета.

Для железобетонных стенок в гидротехнических сооружениях первостепенное зна-

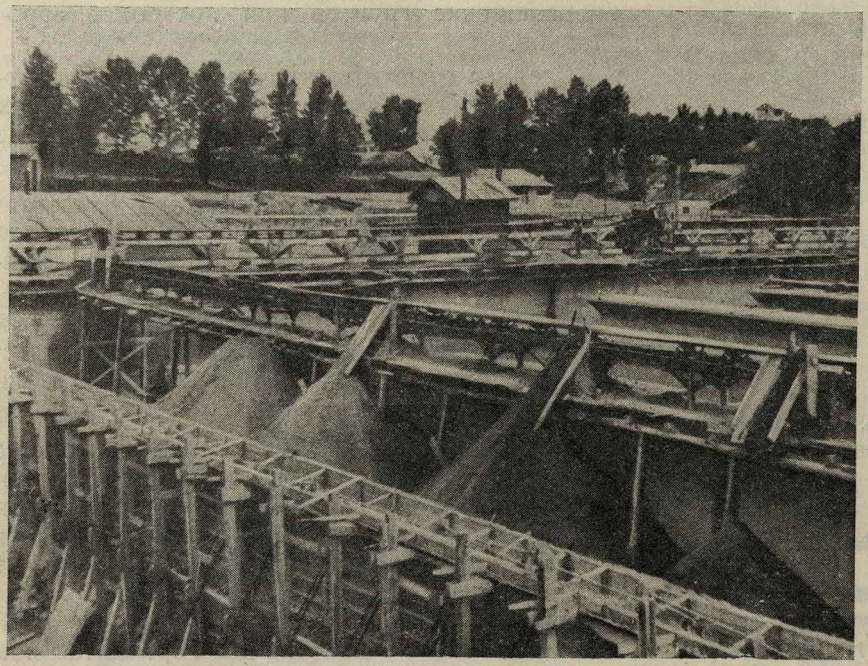
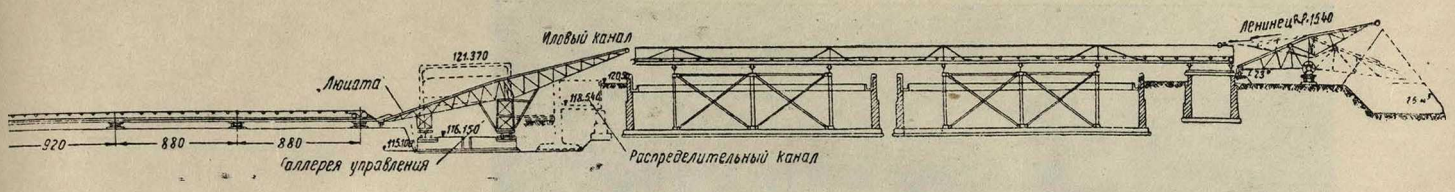


Рис. 2. Засыпка пазух аэротэнков грунтом, подаваемым с помощью транспортеров.



чение имеет вибрация и связанная с ней инвентарная опалубка.

Опыт прошлых лет показал, что бетонирование стены отдельными поясами в передвижной опалубке себя не оправдало. На горизонтальных швах наблюдались раковины, оголенная арматура, неплотный бетон. Строители решили создать инвентарную металло-деревянную опалубку, которая позволила бы бетонировать стенки аэротэнков сверху до низу в один прием, в течение одной смены.

Стенка резервуара была разделена деформационными швами на секции в 25 м каждая. 25-метровая секция и была взята в качестве захватки по укладке бетона.

Вся инвентарная опалубка (рис. 3) состояла из ферм, поставленных через 1,40 м. Эти фермы представляли собой брусья, сечением в 12×12 см, связанные металлическими тяжами, диаметром в 19 мм. Пространство между фермами заполнялось щитами, размером в 1,34×1,26 м из строганых досок толщиной в 27 мм. После укладки бетона сначала снимались щиты, а затем фермы.

Опыт показал, что подобная инвентарная опалубка обеспечивает хорошее качество бетона, быстрое производство работ и наименьший расход материалов.

Перемещение бетона от бетонного завода к месту укладки производилось при помощи вагонеток-бетоновозок емкостью в 0,35—0,5 м³.

В течение нескольких лет бетонирование подобных резервуаров осуществлялось при помощи деревянных эстакад, с которых бетон подавался в стенки. Такие эстакады требовали большого количества леса и были громоздки в перестановке.

На Люблинском строительстве примитивные деревянные эстакады были заменены металлическими фермами (рис. 4).

Вся длина каждой стенки аэротэнка (100 м) перекрывалась четырьмя фермами по 25 м каждая. Высота ферм составляла 6,5 м, их вес — 14 т. Восемь опорных ферм были поставлены на колеса и передвигались по рельсам, что позволило легко и беспрепятственно перемещать всю эту изящную и удобную систему.

Вдоль металлических ферм через каждые 7 м были расположены бункера, из которых бетон выпускался непосредственно в стенки.

При укладке бетона (рис. 5—6) были применены следующие вибраторы: а) для башмаков — вибратор «ВДР» и вибробулава «ВЛ-1»; б) для стенок — тисковые вибраторы «ВДР», вибробулава Д = 110 мм и вибратор с гибким валом. Последние два типа вибраторов, сыгравшие большую роль на бетонировании аэротэнков, созданы в тресте «Мосвокстрой» путем коренной модернизации и переработки существующих типов.

Необходимо подчеркнуть, что до 1939 г. вибрация бетона тонкостенных вертикальных конструкций удовлетворительных результатов не давала. Мы и сейчас не считаем этот вопрос окончательно решенным. Однако, практика скоростного строительства аэротэнков Люблинской станции значительно приблизила нас к решению задачи — дать плотный, водонепроницаемый и дешевый железобетон.

Производительность труда

Слаженность всего процесса, поточность работ, широкая механизация — все это способствовало успешному осуществлению строительства в короткий срок. Действительно, в бригадах рабочих всех квалификаций были отмечены прекрасные образцы стахановской работы.

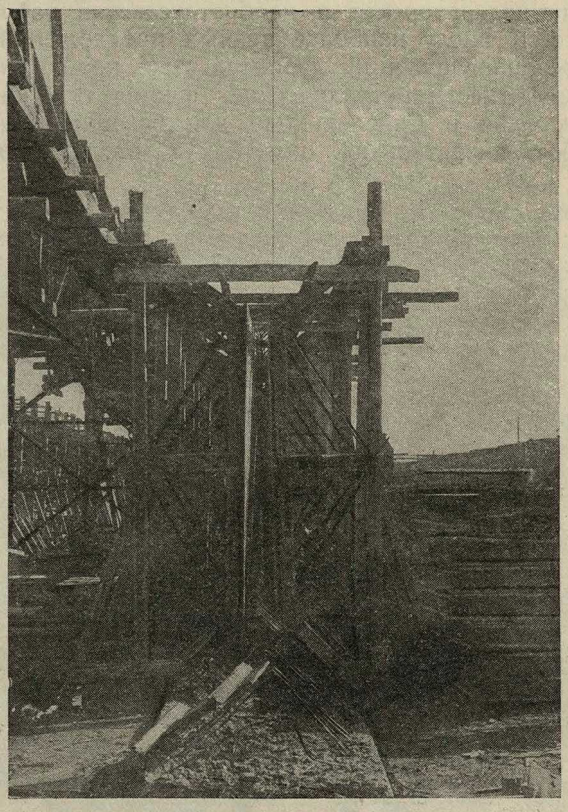


Рис. 3. Инвентарная опалубка аэротэнка.

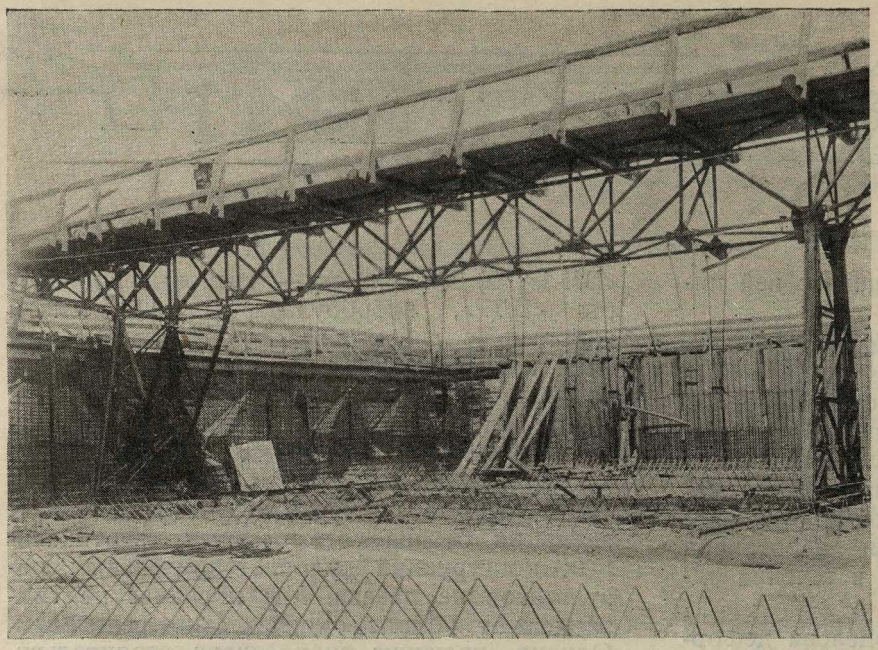


Рис. 4. Металлическая ферма для бетонирования аэротэнков.

На установке инвентарной опалубки норма в 5,75 м² на одного рабочего была превзойдена и составляла в среднем 11,21 м², а в отдельные дни выработка на одного плотника достигала 15,4 м².

Бетонщики при норме в 1,09 м³ укладывали в среднем 1,75 м³, а в отдельные дни бригады тт. Таныгина и Сайдинова давали 2,4 м³ бетона на одного рабочего.

При норме в 280 кг арматуры на одного рабочего в день арматурщики фактически укладывали 484 кг, а в отдельные дни звенья тт. Мурова и Лаптева укладывали по 620 кг.

На строительстве активно развивалась рационализаторская и изобретательская работа. К числу наиболее ценных предложений, реализованных на строительстве, необходимо отнести металлические фермы тт. Григорьева и Синельникова для бетонных работ, инвентарную опалубку т. Шулицкого, вибратор с гибким валом т. Сычева, замену ремней цепями Галля на транспортерах по предложению т. Балахнина и ряд других стахановских предложений.

Выводы

1. Скоростное строительство железобетонных сооружений для очистных станций вполне возможно; это доказано опытом строительства аэротэнков Люблинской станции аэрации.

2. В деле механизации перемещения грунтов на строительстве очистных сооружений вполне оправдала себя система горизонтальных и наклонных транспортеров, требующая доработки лишь в отношении конструкции бункера, принимающего землю от экскаватора.

3. Скоростное строительство с особой силой потребовало создания металлических

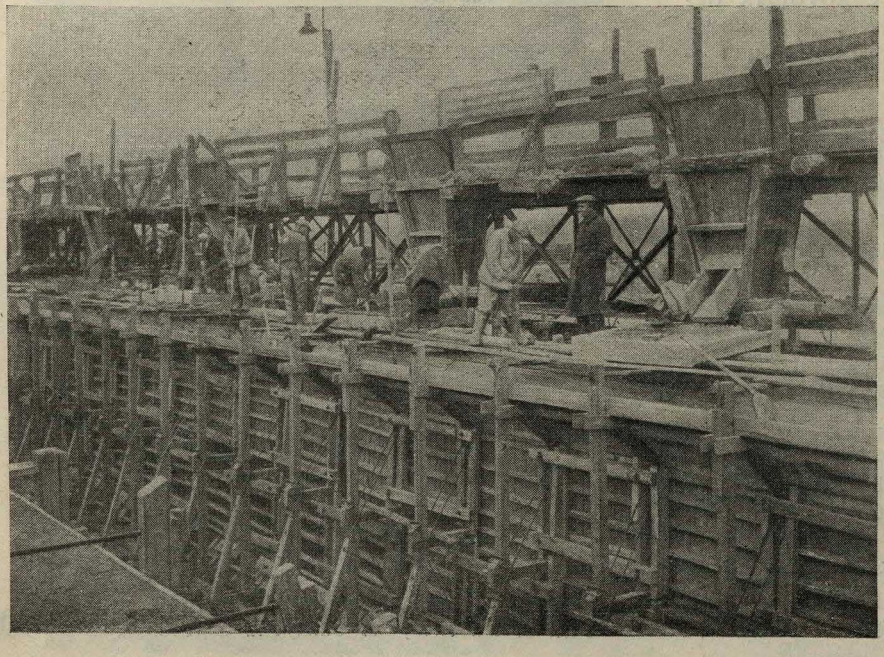


Рис. 5. Бетонирование стенок аэротэнков.

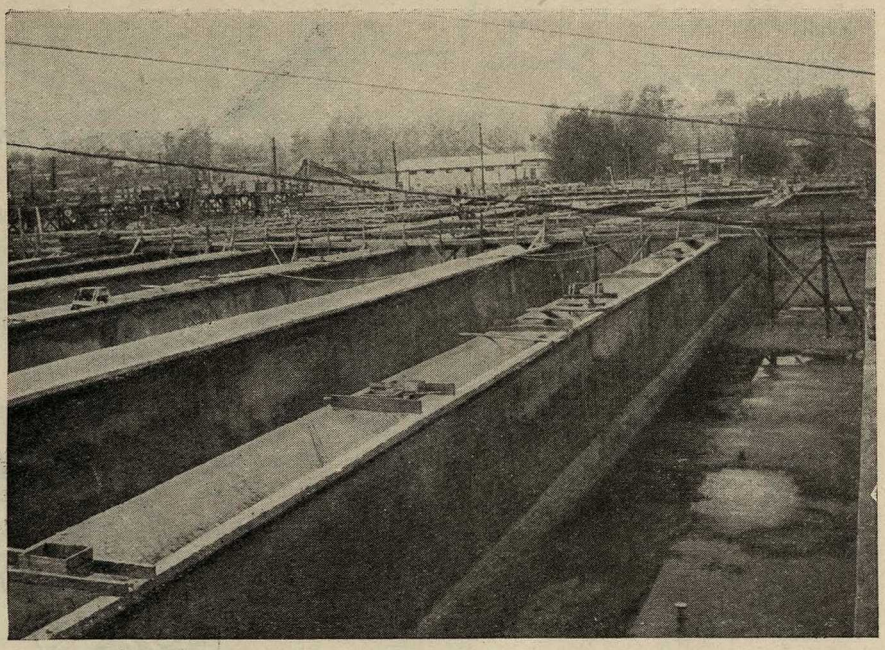


Рис. 6. Стенки аэротэнков после снятия опалубки.

инвентарных устройств (ферм, опалубки, рам транспортеров и т. д.). Без рациональных инвентарных устройств нельзя рассчитывать на успешное скоростное строительство очистных сооружений.

4. Необходимо продолжать работу по изысканию наилучших методов вибрирования тонкостенных гидротехнических сооружений. Это верный путь к получению плотного высококачественного бетона.

* * *

М. Г. БАСС

Гл. инж. Треста строительства набережных

Реконструкция реки Яузы

Завершение строительства канала Москва — Волга разрешило проблему водоснабжения столицы, обводнения реки Москвы и ее судоходной связи с верховьем Волги. Крупные расходы воды, подаваемой каналом для обводнения, позволяют реконструировать всю водную систему города, и в первую очередь Яузу — вторую по величине реку в Москве.

Река Яуза, являясь левобережным притоком реки Москвы, берет свое начало в торфяных болотах близ станции Мытищи Ярославской железной дороги и имеет общее протяжение в 36 км, из которых на 19 км Яуза протекает в пределах города. Периодически происходящие наводнения, создавая высокие скорости в реке и повышая ее нормальный горизонт, вызывали разрушение неукрепленных берегов и приводили к тому, что русло реки непрерывно изменяло свои очертания. Ширина русла местами достигала 6—8 м, при незначительной глубине.

Старой, купеческой Москве непосильны были работы по благоустройству Яузы. Берега ее оставались в антисанитарном и запущенном виде. Берега Яузы были не только непроезжими, но местами и непроходимыми. В большие паводки Яуза выходила из берегов, затопляя жилища, промышленные предприятия и проезды к ним.

Реконструкция Яузы имеет целью превратить ее на протяжении 11,5 км, от устья до завода «Красный богатырь», в судоходный канал, шириной в 25 м и глубиной не менее 2 м. На отдельных участках Яуза потечет по новому, спрямленному руслу (рис. 1), а крутые повороты реки превращаются в плавные закругления. По обоим берегам устраиваются железобетонные стенки, конструкция которых меняется в зависимости от характера застройки районов, по которым протекает Яуза. На застроенных участках реки строятся вертикальные стенки, а там, где она проходит через существующую парковую зону или создаваемую зону зеленых массивов, стенки делаются двух'ярусными, с тротуаром для пешеходов по нижнему ярусу. Стенки набережных оформляются гранитным карнизом, с установкой по нему чугунных решеток и гранитных тумб. Для спуска к реке и для причалов судов на Яузе будет построено 10 красивых гранитных сходов-причалов.

Реконструкция Яузы предусматривает повышение санитарно-оздоровительного режи-

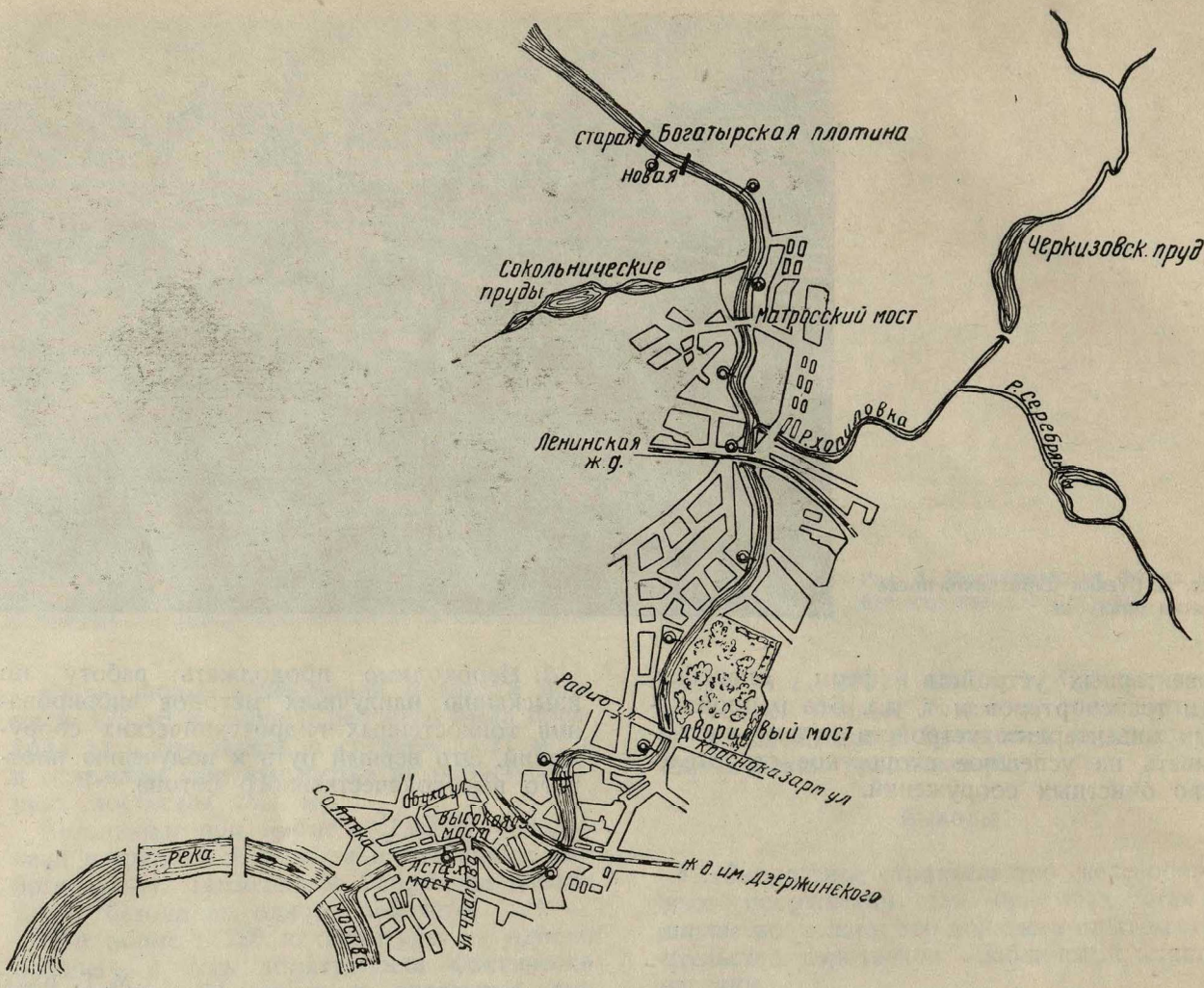


Рис. 1. План реконструируемой части р. Яузы.

ма всего бассейна реки. Загрязнение русла реки Яузы сточными водами будет прекращено. В настоящее время закончены работы по сооружению большого канализационного коллектора от устья реки до Ярославской железной дороги, по левому берегу, что дает возможность канализовать все предприятия и жилые дома, расположенные по обоим берегам реки Яузы. Вся правобережная канализация, с помощью специальных подводных переходов (дюкеров), направляется также в этот коллектор.

Расход воды в Яузе после реконструкции повышается до 7—8 м³/сек., вместо прежнего расхода в 1—2 м³/сек. Это обводнение осуществляется подачей воды из Химкинского водохранилища по строящемуся Лихоборскому обводнительному каналу. Канал берет свое начало у Химкинской плотины, вблизи водного стадиона «Динамо», и идет под прямым углом к Ленинградскому шоссе до Головинских прудов, проходит по ним и, далее, по тальвегу до реки Лихоборки (рис. 2). Общее протяжение искусственного канала — 4,2 км, далее же используется естественное русло реки Лихоборки на протяжении 11—12 км, до впадения в реку Яузу. В начале обводнительного канала, на левом берегу Химкинского водохранилища, строится главное водозаборное сооружение, снабженное шандорным и плоским щитами для пропуска воды в канал. От головного сооружения на протяжении 1 км вода подается по подземному железобетонному трубопроводу, диаметром в 2 м, идущему на глубине 6—10 м. Далее вода идет по открытому каналу, шириной в 2,5 м по дну с двойными откосами. Глубина канала — 2 м, продольный уклон — 0,0003. Под Головинским шоссе вода пропускается в железобетонном канале. Головинские пруды подлежат очистке, причем в прудах, в результате устройства специальной плотины, значительно повышается уровень воды. Повышение уровня воды в Головинских прудах даст возможность использовать их не только как дополнительный источник питания обводнительной системы. Пруды, расположенные в живописной местности, будут служить также местом отдыха населения столицы.

Строящийся открытый канал имеет четыре бьефа. Верхний бьеф, расположенный между трубопроводом и верхним Головинским прудом, имеет отметку горизонта воды 158,30; второй бьеф канала, расположенный между двумя быстротоками на протяжении 339 пог. м, имеет отметку горизонта воды 151,30; третий бьеф, проходящий по более глубокой выемке, имеет отметку 148,25 на протяжении 370 пог. м, и четвертый

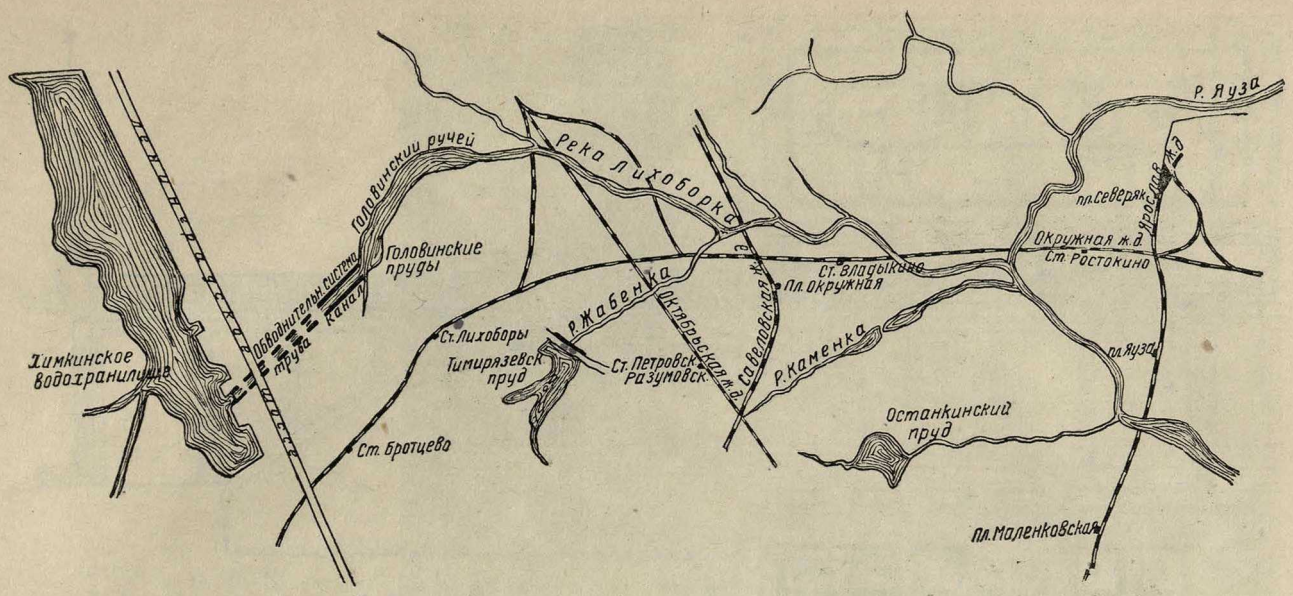


Рис. 2. Схема обводнения реки Яузы.

бьеф открытого искусственного канала, до его соединения с рекой Лихоборкой, имеет отметку 147,40. Устройство бьефов и сооружений, регулирующих горизонты воды, определилось разницей в отметках Химкинского водохранилища и реки Лихоборки, а кроме того, необходимостью соблюдения скоростей, не превышающих 0,60—0,70 м/сек. Строительные работы по сооружению Лихоборского обводнительного канала, начатые в 1938 г., в значительной мере выполнены, что позволит в первой половине 1940 г. подать волжскую воду в реку Яузу.

Для обеспечения нужной судоходной глубины на верхнем участке реки Яузы, на третьем километре от устья, строится гидроузел, подымающий уровень реки на 4 м. Сооружения гидроузла состоят из однопролетной плотины и однокамерного судоходного шлюза, шириной в 10 м и полезной длиной в 35 м. Шлюз и плотина разделены между собой островом, шириной около 20 м, служащим для распределения потока воды по направлениям шлюза и плотины. На каждом из устоев плотины и верхней головы шлюза расположены здания управления с размещенными в них механизмами, электрооборудованием и служебными помещениями (рис. 3). Здания управления и архитектурное оформление всего гидроузла, проводимое по проекту акад. арх. Г. П. Гольц, украсят прилегающий район Сыромятников (рис. 4).

Шлюз, основное сооружение гидроузла, должен пропускать по Яузе буксиры и катера длиной в 13 м, пассажирские катера длиной в 18—20 м и шириной в 2—4 м и баржи длиной в 20—22 м и шириной в 5—6 м. Потребность в перевозке грузов тяготеющих к реке Яузе промышленных предприятий исчисляется примерно в 3 млн. т, из которых водным транспортом можно будет перевезти до 500 тыс. т. Кроме того, на набережных реки Яузы проектируется большое жилищное и культурно-бытовое строительство, перевозка материалов для которого может быть организована также по Яузе и исчисляется в 1,5 млн. т.

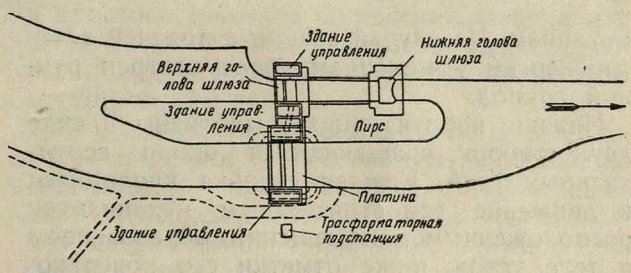


Рис. 3. Схема сооружений гидроузла.

Верхние ворота шлюза выполнены в виде плоского щита, который при пропуске судов опускается в донную нишу. Под'ем ворот осуществляется цепями Галля за две точки, расположенные по концам полотнища ворот. Под'емный механизм выполнен в виде двух лебедок, расположенных на втором этаже зданий, на устоях верхней головы шлюза. Для синхронности под'ема ворот обе лебедки соединены синхронным валом, проходящим через камеру по служебному мостику. Механизм ворот приводится в движение одним мотором, расположенным на правом устое. Под'емное усилие механизма— 30 т, из которых 10 т передается на два противовеса и 20 т — непосредственно на

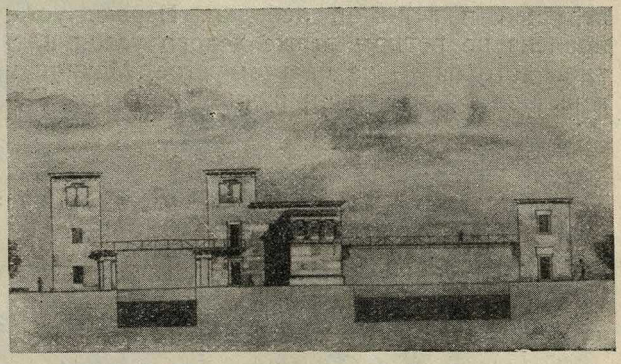


Рис. 4. Проект зданий управления гидроузла.

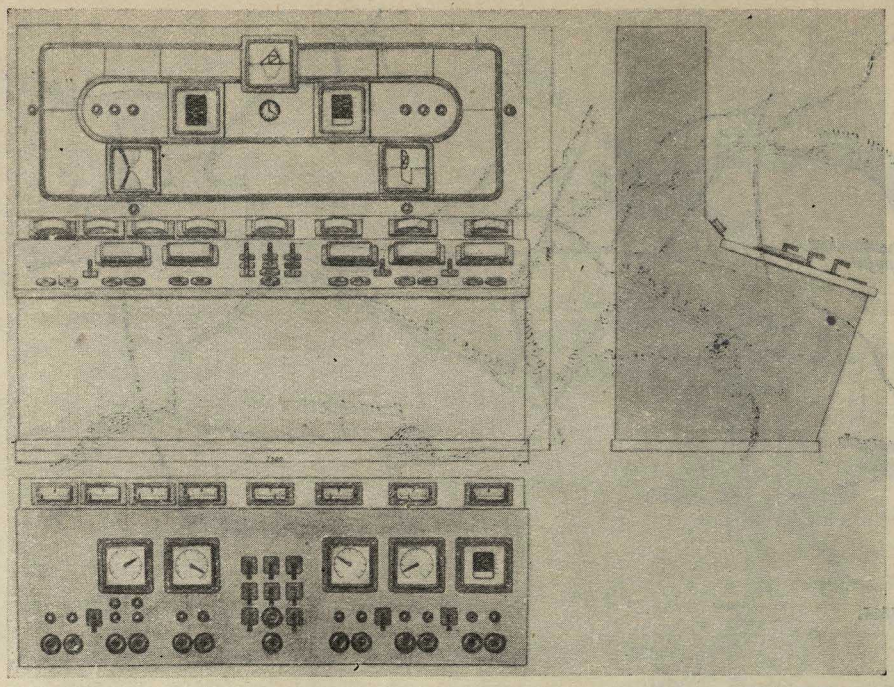


Рис. 5. Центральный пульт управления гидроузла.

механизм. На случай аварии с подачей электроэнергии у механизма предусмотрен ручной привод.

Нижние ворота шлюза выполнены в виде двух створок, вращающихся около вертикальных осей. Каждая створка приводится в движение самостоятельным механизмом, расположенным в помещении, образованном в теле устоя, ниже отметки его поверхности.

Наполнение и опорожнение шлюза производится через Т-образную галлерею в устое, примыкающем к плотине. Вода для наполнения камеры поступает из верхнего бьефа, а при опорожнении выпускается в нижний бьеф. Таким образом, галлерея состоит из двух участков: первый участок, идущий в устое плотины, соединяет входное отверстие, расположенное в верхнем бьефе, с выходным отверстием, расположенным в нижнем бьефе; второй участок соединяет камеру шлюза в пределах верхней головы с первым участком галлереи. На первом участке галлереи устанавливаются два рабочих затвора, представляющих собой плоские колесные щиты: один — во входной части, другой — в выходной.

На плотине устанавливается секторный затвор, который поднимается за две точки. Механизм под'ема состоит из двух частей: ведущей и ведомой лебедки. Первая установлена на первом этаже левого устоя плотины, вторая — на правом устое. Механизм имеет электрический и ручной приводы. Помимо указанных затворов и механизмов, предусмотрены ремонтные затворы, не имеющие электромоторных приводов. Их назначение — освободить рабочие затворы от напора воды при осмотре и ремонте.

Управление механизмами шлюза и плотины производится дистанционно с центрального пульта (рис. 5), оборудованного измерительными и сигнальными приборами и кнопками пуска и остановки. При нажиме кнопки происходит пуск того или иного механизма. Механизм вращается от электромоторного привода и автоматически останавливается лишь при окончании операции. В случае необходимости остановить работу любого из механизмов в процессе его движения на центральном пульте предусмотрена кнопка «стоп», которой останавливается движение механизма независимо от положения, в котором он находится.

Для проверки работы оборудования управление может быть передано на местные пульты с помощью специальных переключателей, расположенных на центральном пульте. При передаче управления на местных пультах загораются зеленые сигнальные лампы: «управление передано»; на центральном пульте это состояние отмечается положением рукоятки переключателя против соответствующей надписи. Пуск механизмов после аварийной остановки возможен только по разрешению с центрального пульта.

При нормальном режиме, операции с верхними воротами и затвором галлереи верхнего бьефа можно производить только при закрытых нижних воротах и галлерее нижнего бьефа и, наоборот, работа нижних ворот и галлереи нижнего бьефа возможна только при закрытых верхних воротах и галлерее верхнего бьефа.

Для пропуска паводковых вод предусматривается специальный деблокирующий переключатель, позволяющий работать механизмами одной головы при открытых затворах другой головы. При этом режиме пуск ниж-

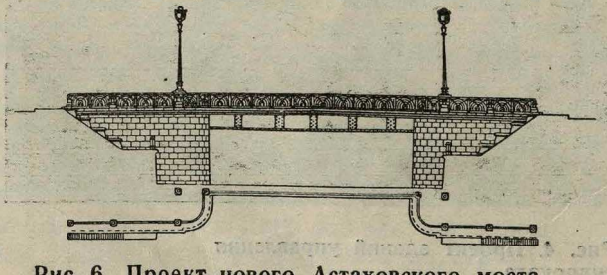


Рис. 6. Проект нового Астаховского моста.

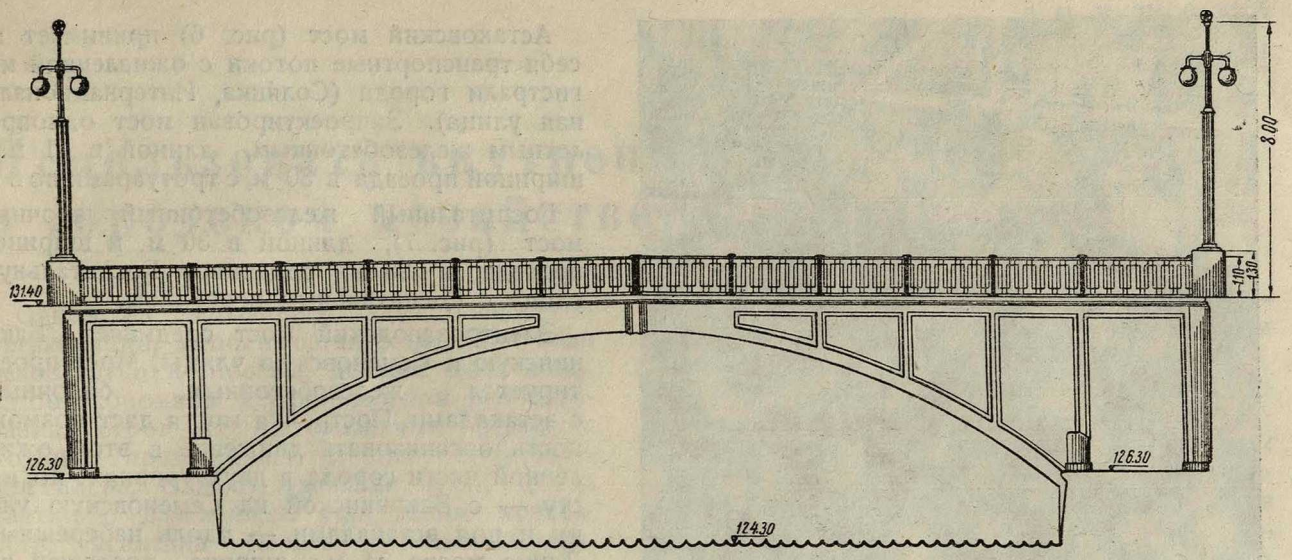


Рис. 7. Проектируемый новый Госпитальный мост.

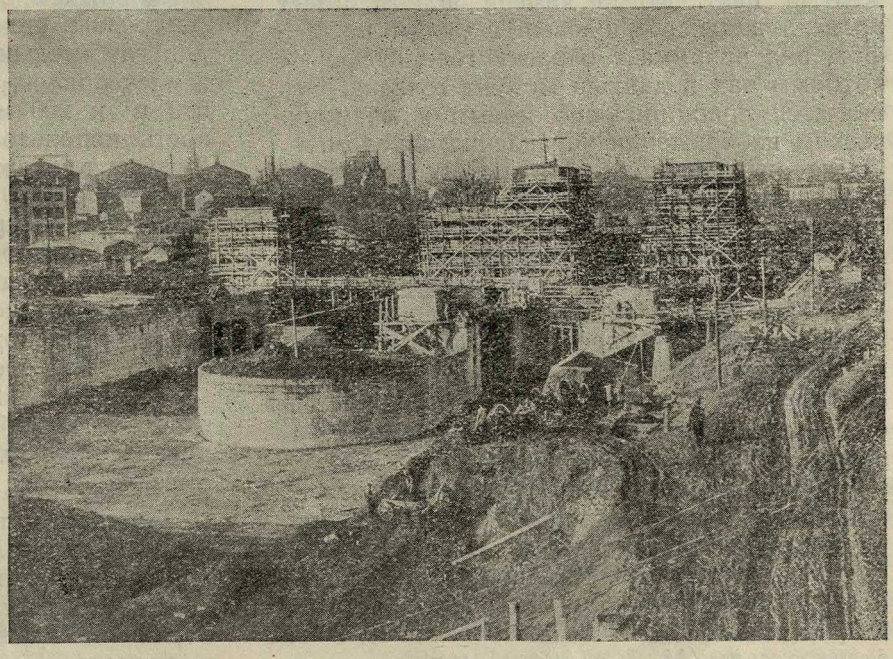
них ворот возможен только при сравнявшихся уровнях камеры и нижнего бьефа, пуск верхних ворот возможен при любых уровнях бьефов, но только на малой скорости.

Закрытие и открытие затвора плотины производятся по мере надобности спуска воды из верхнего бьефа, при этом под'ем затвора производится на некоторую часть рабочей высоты, остановка же затвора в этих случаях предусматривается не автоматически, а с помощью кнопки «стоп», расположенной на центральном пульте. Открытие и закрытие затвора галлереи производятся по мере надобности в пропуске воды.

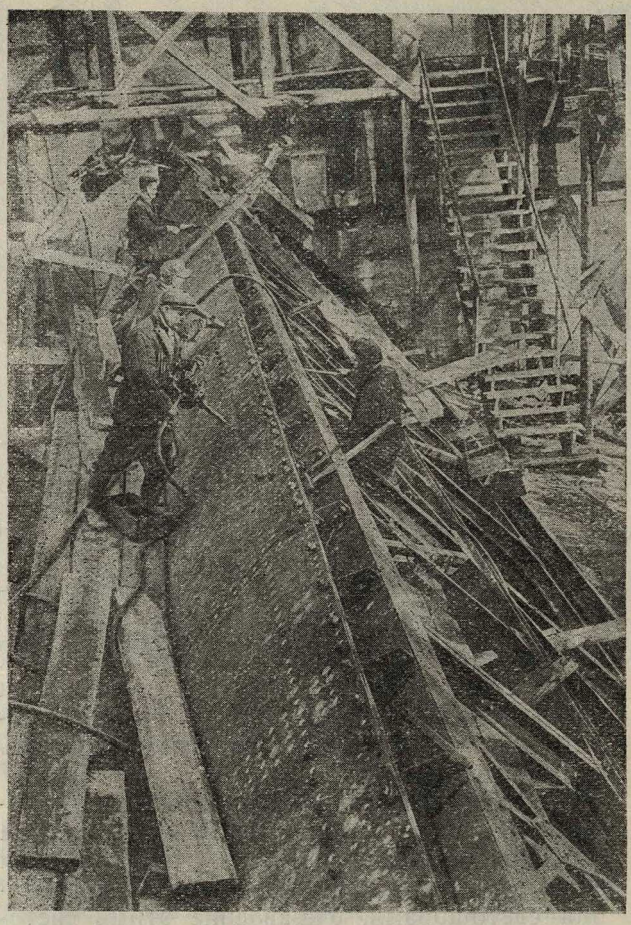
Оборудование гидроузла предусматривает современную сигнализацию: световую, индикаторную, искатель обрыва цепи. Применение световой сигнализации ставит своей целью дать показание о механизмах: готовности их к выполнению операций, конечного положения и нахождения в движении. Индикаторная сигнализация предусматривает демонстрацию как самого движения, так и пространственного положения затвора или щита в любой момент времени. Искатель обрыва дает возможность быстро обнаружить место разрыва цепи.

Помимо указанной выше системы сигнализации о работе и состоянии механизмов, на сооружении предусмотрена требующаяся для судоходства навигационная сигнализация светофорами. Управление этими светофорами производится с центрального пульта шлюза. Двухзначные светофоры дальнего действия, отстоящие на 172 м и на 42 м от шлюза, управляются при помощи отдельных переключателей. Двухзначные светофоры, отстоящие на 10 м от шлюза, управляются автоматами, в зависимости от входных светофоров (трехзначных). При наличии на входном светофоре красного или желтого сигнала двухзначный светофор будет давать красный сигнал.

Из описанного выше следует, что весь контроль работы сооружения будет сконцен-



Общий вид строительства гидроузла.



Монтажные работы на шлюзе.

трирован на центральном пульте. Поэтому центральный пульт выполняется особо тщательно и оборудуется точными приборами.

Следует добавить, что на вертикальной части пульта предусмотрено устройство, показывающее положение воды в камере шлюза. Для этого камера шлюза и бьефы, изображенные на пульте, имеют разную окраску: верхний бьеф имеет синий цвет, нижний бьеф — голубой цвет, камера при уровне, отличном от верхнего и нижнего бьефа, — желтый цвет. Когда камера шлюза имеет уровень воды, одинаковый с одним из бьефов, она принимает окраску того бьефа, с которым она в данный момент связана. Это является принципиально новым в мнемоническом изображении управления шлюзом.

Для оперативной связи диспетчера шлюза с обслуживающим персоналом и охраной предусмотрено устройство местной телефонной связи. Телефонные аппараты устанавливаются на всех этажах всех зданий управления. Передачу необходимых распоряжений судоводителям и береговым матросам предусмотрено осуществить посредством громкоговорящей установки.

Значительные работы проводятся по строительству проезжих и пешеходных мостов, которые заменят существующие мосты, не отвечающие требованиям судоходства и возросшим потокам транспорта. Проектируется шесть новых проезжих мостов, один пешеходный и реконструируется существующий Лефортовский мост. Построен и сдан в эксплоатацию М. Устьинский мост.

Астаховский мост (рис. 6) принимает на себя транспортные потоки с оживленной магистрали города (Солянка, Интернациональная улица). Запроектирован мост однопролетным железобетонным, длиной в 41 м и шириной проезда в 30 м, с тротуарами по 3 м.

Госпитальный железобетонный арочный мост (рис. 7), длиной в 30 м, и шириной проезда в 20 м, соединяет Госпитальную улицу с Госпитальным переулком.

Электрозаводский мост соединяет Бакунинскую и Семеновскую улицы. Мост проектируется железобетонным, балочным, с эстакадами. Постройка моста даст возможность организовать движение в этой оживленной части города в двух уровнях: по мосту — с Бакунинской на Семеновскую улицу и под эстакадами — вдоль набережных. Длина моста 74 м, ширина проезжей части 30 м, длина эстакад по обоим берегам 110 м.

Матросский рамный однопролетный железобетонный мост, длиной в 40 м, расположен на трассе одной из сквозных магистралей, предусмотренных генеральным планом реконструкции столицы. Магистраль, идущая от Измайловского парка до Ленинских гор, пройдет по этому новому мосту.

Недалеко от гидроузла, у завода «Точизмеритель», строится арочный железобетонный мост, длиной в 27 м, для пешеходного движения.

Грандиозность работ, проводимых строителями, создающими новую водную магистраль города, показывают приводимые ниже цифры основных об'емов работ: земляные работы: выемка — свыше 40 млн. м³, насыпь — 600 тыс. м³; бетон — 215 тыс. м³; сваи — 36 тыс. штук.

В настоящее время развернуты работы на значительном протяжении трассы реконструируемой реки Яузы от устья до моста Ленинской железной дороги, что составляет по протяжению 7 км.

На нижнем бьефе, от устья до гидроузла, построены стенки набережных и начаты дноуглубительные работы с помощью двух землечерпалок, производительностью в 800 м³ и 200 м³ в сутки, что даст возможность использовать реконструируемую реку Яузу на протяжении 3 км для судоходства в навигацию 1940 г. Вдоль законченных строительством набережных строятся мощеные проезды. Устройство дорог по обоим берегам Яузы разгрузит основные магистрали города и создаст наиболее короткие под'езды для транспорта к предприятиям, расположенным по берегам реки. На гидроузле, где закончены основные строительные работы, начата отделка зданий управления и планировка прилегающей к шлюзу территории. Заканчивается монтаж металлоконструкций.

Почетная и трудная задача, поставленная перед строителями, — закончить основные работы по реконструкции Яузы в 1940 г., — при той помощи, которую оказывает нам партия и правительство, безусловно будет выполнена.

Л. М. ЧУДНОВСКИЙ
С. В. БЕНИОВИЧ

Использовать внутренние резервы в городском хозяйстве

Одной из главнейших задач московских организаций, выполняющих сталинский план реконструкции Москвы, должна быть забота об экономном и рациональном использовании огромных материальных ресурсов, которые предоставляются для осуществления плана. Однако, указания XVIII с'езда партии о дальнейшем укреплении хозрасчета, усилении борьбы с бесхозяйственностью, повышении уровня рентабельности отраслей народного хозяйства в практической работе организаций Моссовета преломляются совершенно недостаточно.

В первую очередь это касается строительства. Убытки строительных организаций Моссовета в 1938 г. выразились в огромной сумме — 56 млн. руб. Велики убытки и в 1939 г. Так, за 9 месяцев 1939 г. убытки составляли по трестам: «Мосстройканализация» — 1,8 млн. руб., «Госгражданстрой» — 1,7 млн. руб., «Москультстрой» — 1,4 млн. руб., «Гордорстрой» — 0,9 млн. руб.

Основная причина невыполнения заданий по снижению стоимости строительства заключается в том, что организация строительных работ в большинстве своем не обеспечивает рационального использования механизмов, рабочей силы, материалов. Это приводит к большой затяжке строительства и к удорожанию его. Так, в 1939 г. имелось 53 об'екта стоимостью 98 млн. руб., строящихся свыше четырех лет.

Первый опыт скоростного строительства жилых домов, школ, водопроводных магистралей показал, как повышается производительность труда и снижается стоимость строительства при правильной организации работ. Сравнение предварительных подсчетов по затратам на скоростном и на обычном строительстве жилых домов дает следующие результаты:

	Строительство	
	обычное	скоростное
Расходы рабочей силы на 1 м³ (в человеко-днях) . . .	2,75—3	1,25—1,4
Средняя выработка одного рабочего за один день (в руб.)	48—50	85—90
Стоимость 1 м³ (в руб.) .	130—140	110—115
Срок строительства дома (в месяцах)	12—18	5—6

Несмотря на явное преимущество скоростных методов строительства, они распространяются чрезвычайно медленно. Только 12% от общего об'ема работ выполнялись в 1939 г. скоростными методами.

Для повышения эффективности в строительстве необходимо, чтобы скоростные и поточно-скоростные методы стали основными.

До сих пор слабо используются строительные механизмы. Стоимость основных фондов строительных организаций по отношению к об'ему выполненной программы в 1939 г. составила: по Управлению жилищного строительства — 27,3%, по Управлению культурно-бытового строительства — 36,4%, по Дорожно-мостовому управлению—43,3%, по Управлению водопроводно-канализационного хозяйства — 38,3%. Между тем, степень использования этих основных фондов небольшая. Установленные правительством нормы использования механизмов не выполняются. Например, в тресте «Мосжилстрой» коэфициент использования экскаваторов составляет 65% к норме, а башенных кранов—74%. В Тресте блочного строительства экскаваторы используются всего на 30%, а в тресте «Мосжилмеханизация» — на 49%. Штукатурные агрегаты в тресте «Мосспецстрой» используются на 25%. Огромный парк строительных механизмов значительное время простаивает.

Необходимо пересмотреть существующую организацию работы механизмов на строительстве. Нужно создать специализированные тресты по крупной механизации для того, чтобы добиться решающего перелома в механизации наиболее трудоемких процессов работы.

До сих пор приемка строительных материалов производится на строительных площадках «на-глазок». Все сыпучие материалы принимаются без взвешивания. Даже на крупных стройках нет весов для взвешивания прибывающих грузов. Недостача строительных материалов до 5% обычно считается нормальной. Между тем эти 5%-ные потери составляют только в хозяйстве Моссовета 10 млн. руб. в год.

При обследовании Треста строительства набережных на Угрешском складе оказался забросанный землей гравий на 172 тыс. руб. Этот гравий лежал на складе с 1936 г. Потери от боя кирпича составляют по Управлению жилищного строительства Моссовета примерно 7%.

При ежегодном потреблении строительством Моссовета 200—250 млн. штук кирпичей, потери составляют 15 млн. штук. Этим количеством кирпича можно было бы полностью обеспечить строительство 15—16 четырехэтажных школьных зданий.

Огромные излишества допускаются в расходовании остродефицитных строительных материалов. Расход металла на строитель-

стве жилых домов по улице Горького превысил установленные нормы на 40%.

В строительных организациях Моссовета к концу 1939 г. имелось на десятки миллионов рублей сверхнормативных запасов различных товаро-материальных ценностей, которые годами лежат без движения.

Все эти примеры показывают, какие огромные неиспользованные ресурсы имеются в городском хозяйстве.

* * *

Большие неиспользованные резервы имеются также и в городском транспорте. Коэфициент использования машин за 1939 г. составил:

	По плану 1939 г.	Фактически за 9 месяцев
По троллейбусам	83,0	71,9
„ автобусам	85,0	54,8
„ таксомоторам	91,1	55,0
По грузовому автотранспорту	70,0	30,7

В связи с несвоевременным ремонтом машин, недостаточной подготовкой кадров и неудовлетворительной организацией работы парков, потери в городском транспорте за 1938 г. составили свыше 1 млн. машино-часов рабочего времени. Это значит, что городской транспорт мог бы обслужить дополнительно 110 млн. пассажиров.

В грузовом транспорте столицы наблюдаются огромные холостые и встречные пробеги, приводящие к удорожанию стоимости транспорта и нарушающие нормальную жизнь города. Для доставки на площадку 33 тыс. т цемента машина Медфармстроя совершила 500 км пробега. Огромные массы земли перевозятся со строек и на стройки, тогда как, увязав эти потребности, можно было бы резко сократить пробеги машин. За 1938 г. холостые пробеги составили по грузовым автопаркам Москвы 18%, НКПС — 44%, Наркомхозу — 49% и т. д.

Руководители автохозяйств часто жалуются на недостаточное снабжение резиной, а вместе с тем план ремонта авторезины в этих хозяйствах систематически не выполняется. Так, план на вулканизационных заводах Управления авторемонтных заводов Моссовета за первое полугодие 1939 г. выполнен только на 78%. Большие потери городской транспорт имеет из-за превышения сроков ремонта машин. В Мосавторемонте средний срок ремонта машины за 1938 г. составил 25 дней вместо установленных 10—12 дней.

Примером недопустимой бесхозяйственности и расточительности может служить таксомоторное хозяйство Москвы. Новый подвижной состав в течение двух лет доведен до такого состояния, что из 4,1 тыс. машин в работе находится только 800 машин, которые используются далеко не полностью. Проверка выполнения графика выпуска машин показала, что 12 декабря по парку № 2 из 192 машин, находящихся в эксплоатации, вышло на линию только 17, из них 10 оказались непригодными для работы.

Большие потери получаются из-за пережога бензина. За 11 месяцев 1939 г. пережог бензина составил по Управлению таксомоторного транспорта 1,3 тыс. т. Управление таксомоторного транспорта имеет на 3,5 млн. руб. сверхнормативных запасов материальных ценностей, не использованных в хозяйстве.

Организация работы внутригородского транспорта, упорядочение его использования является одной из первоочередных задач. Необходимо перейти к сводному планированию грузовых перевозок по городу, изучить грузовые потоки и устранить встречные и холостые пробеги. Использование имеющейся материальной базы внутригородского транспорта полностью обеспечит обслуживание города.

* * *

Мы строим прекрасные новые водопроводные станции, расходуем на это десятки миллионов рублей, но до настоящего времени не организовали борьбы с потерями воды в городском водопроводе и в жилых домах. В 1938 г. потери воды от неисправности кранов в домах составили 7 млн. ведер воды в сутки, т. е. свыше 10% потребляемой воды.

Нужно отметить, что в 1913 г. Москва потребляла всего 10 млн. ведер в сутки, т. е. почти столько же, сколько сейчас теряет городской водопровод ежедневно.

Водопроводно-канализационное и Жилищное управления Моссовета не приняли никаких мер для ликвидации этих огромных потерь.

Слабо используется мощность существующих водопроводных станций. Только в последнее время в этом отношении приняты некоторые меры. Начаты подготовительные работы по увеличению мощности Сталинской водопроводной станции с 50 до 60 млн. ведер в сутки за счет повышения скорости фильтрации. Увеличение мощности станции на 20% будет достигнуто при небольших капитальных вложениях. Проводится также работа по использованию резервов мощности Черепковской насосной станции, в результате чего мощность станции будет удвоена. Изучается вопрос о возможности увеличения мощности канализационных сооружений за счет более полного использования Люблинской станции аэрации, что повысит ее мощность на 12—15%.

В 1938 г. потери в электросети города составили 170 млн. квт-ч. Недопущение этих потерь сократило бы наполовину дефицит в электроэнергии, который испытывают городское хозяйство и промышленность Москвы.

Потери имеют место и в торговле. Из-за небрежного хранения в 1938 г. погибло 60 тыс. т овощей.

Показателем низкой эффективности в работе ряда предприятий и отраслей городского хозяйства является непомерно большое количество обслуживающего персонала.

* * *

Несмотря на огромный рост городского хозяйства, уровень организации технического руководства многими предприятиями и отраслями городского хозяйства остался неизменным.

Президиум Московского Совета принял ряд решений, обеспечивающих укрепление руководства транспортом, торговой сетью и другими отраслями хозяйства. По водопроводу и канализации расширяется сеть водопроводных и канализационных участков. По городскому транспорту приступлено к созданию системы диспетчеризации. По освещению строится система централизованного управления. Проводится работа по специализации строительных организаций.

Однако, все это является только началом работы по под'ему организационной структуры до уровня задач, поставленных генеральным планом реконструкции Москвы.

Работники каждого хозяйства Московского Совета должны детально и тщательно изучить условия работы своих предприятий, выявить все причины, тормозящие работу, все не использованные до сего времени резервы.

В третьем году третьей сталинской пятилетки необходимо повести решительную борьбу с потерями, за использование всех внутренних ресурсов в московском городском хозяйстве. Это повысит эффективность работы городского хозяйства и даст возможность лучше обслуживать потребности трудящихся столицы.

* * *

ХРОНИКА

В Наркомстрое

✸ Техническим управлением Наркомстроя СССР разработаны правила планировки квартир в малоэтажных и многоэтажных жилых домах, размещения торговых помещений в жилых домах, санитарной гигиены, проектирования спецработ (водопровода, канализации, отопления, вентиляции, газификации, телефонизации, радиофикации и пр.), нормы проектирования конструктивных элементов для жилых домов и правила застройки кварталов жилыми зданиями. Правила и нормы одобрены Союзом советских архитекторов и внесены на рассмотрение в СНК СССР.

✸ Наркомстрой совместно с СНК РСФСР отобрал эскизные проекты типовых малоэтажных жилых домов для строительства в пригородах крупных городов Союза. На рассмотрение было представлено 115 проектов, разработанных архитектурно-проектными мастерскими «Горстройпроекта» и НКПС (Москва), «Белгоспроекта» (Минск), «Гипрогора» (Ленинград), «Гипрограда» (Харьков) и др. Из них отобрано 20, лучших по своим технико-экономическим показателям. При разработке по этим проектам рабочих чертежей будет применяться жесткая типизация и стандартизация всех строительных элементов.

Новые плиты для облицовки фасадов

✸ На Фрунзенской набережной, по проекту акад. арх. Л. В. Руднева и арх. О. В. Мунца, строится здание для Наркомата обороны СССР. Об'ем здания — 350 тыс. м³. Фасады здания отделываются новым видом искусственных плит — «кессонит», — изготовляемых из белого цемента с примесью песка, мраморной крошки и красителей.

Эти плиты, независимо от величины, которая колеблется в пределах от 0,40 × 0,70 до 0,75 × 1,25 м, имеют толщину в 2 см и реборды (ребра) жесткости высотой в 4 см. Они укладываются на ребра рядами без расшивки швов впереди кирпичной кладки. По мере заполнения (зажима) плит кирпичом, на верхние ребра устанавливается следующий ряд плит и т. д. Отделанные этими плитами стены фасадов имеют гладкую, красивую поверхность.

Для кладки стен с одновременной отделкой их плитами применяются специально передвижные подлески.

Применение нового способа отделки фасадов искусственными плитами значительно ускоряет процесс и улучшает качество этих работ. По предварительным подсчетам, этот способ даст экономию на отделке фасадов всего здания в сумме около 750 тыс. руб. Форма плит и метод их укладки разработаны коллективом строителей Военно-строительного треста № 1 Главвоенстроя.

✸ До сих пор на стройках нет специальных машин для дробления мрамора. Метрострой для этой цели применяет переоборудованные камнедробилки, которые дают продукцию недостаточно высокого качества. Обычно же мраморные глыбы дробятся вручную. Это очень трудоемкая работа. Механик Военно-строительного треста № 1 Главвоенстроя т. Ф. В. Переверзев сконструировал особую машину для дробления мрамора. Эта передвижная мрамородробильная машина, производительностью в 500 кг в час, дает четыре сорта высококачественной мраморной крошки и тонкого размола мраморную муку.

✸ Для просушки штукатурки в зимнее время, прогрева мерзлых грунтов, подогрева воды и инертных материалов, а также для обогрева помещений до устройства постоянного помещения т. Ф. В. Переверзев сконструировал четыре типа передвижных жаровых калориферов. В эксплоатационном отношении эти калориферы весьма эффективны. Калорифером, предназначенным для просушки штукатурки в зимнее время, можно просушить штукатурку в комнате размером в 15—16 м² за четыре дня, тогда как на электросушку такой же комнаты требуется пять-шесть дней. Калорифером для прогрева мерзлых грунтов можно отогреть грунт на глубину в 50—60 см и шириной в 70 см в течение одного часа, передвигая агрегат по линии длиной в 20 м. Подогрев инертных и воды производится в металлических бункерах и коробах, насаживаемых на удлиненную трубу сопла калорифера. Чтобы максимально использовать тепло этого калорифера, перед соплом можно ставить бункера или короба с материалами для их подогрева.

Сорокалетие московской канализации

✸ В декабре 1939 г. исполнилось 40 лет эксплоатации старейших сооружений московской канализации.

В связи с сорокалетним юбилеем, Исполком Моссовета специальным постановлением отметил отличную работу 87 лучших и старейших работников московской канализации.

ПОПРАВКА

В № 22, в статье „Индустриализация санитарно-технических работ", клише рис. 2 на стр. 13 („Перспективная схема трубосборочного цеха") по ошибке помещено в перевернутом положении.

Указатель статей, помещенных в №№ 1—24 журнала „Строительство Москвы“ за 1939 г.

К ШЕСТИДЕСЯТИЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ТОВАРИЩА И. В. СТАЛИНА

Указ Президиума Верховного Совета СССР О присвоении товарищу Иосифу Виссарионовичу Сталину звания Героя Социалистического Труда . . . . . 23—24
Великому продолжателю дела Ленина — товарищу Сталину. От ЦК ВКП(б) . . 23—24
Вождю и учителю — товарищу Сталину И. В. От МК и МГК ВКП(б) . . . . . 23—24
Дорогой и любимый наш вождь и друг товарищ Сталин! От президиума Московского Совета РК и КД . . . . . 23—24
Да здравствует наш Сталин! . . . . . 23—24
Пронин В. П., председатель Мосгорисполкома. Сталин — вдохновитель и организатор реконструкции столицы . . . . 23—24
Страментов А. Е., проф. Указания вождя — программа работ . . . . . 23—24

ПЕРЕДОВЫЕ

Величественны итоги! Грандиозны перспективы! 1
На высшую ступень 1
Выполним план строительства 1939 г. . . . 2
Решения XVIII с'езда партии — боевая программа действий . . . . . 3—4
За оперативность и деловитость хозяйственного руководства 5
Точно выполнять генплан реконструкции . . 6
Ускорить темпы жилищного строительства. 7—8
Сила и мощь социалистического государства 9
Навести большевистский порядок на жилищных стройках 10
Больше четкости, требовательности и организованности! 11
Выборы столичного Совета ознаменуем новыми победами 12
Итоги, внушающие тревогу 13
Законы исторического значения 14
К новым победам! 15
Поточно-скоростной метод — большевистский стиль в строительстве 16
Под знаменем Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина . . . . . 17—18
Третья годовщина Сталинской Конституции 19—20
График — железный закон . . . . . 19—20
Шире развить первые успехи поточно-скоростного строительства 21
Поточную систему — в массовое строительство 22

ПЛАНИРОВКА И ПРОЕКТИРОВАНИЕ

Диденко П. К., арх. О комбинате «Известий» и площади большого ансамбля 1
Фридман Д. Ф., проф. Ответ моим критикам 1
Колли Н. Я., проф., Шаров А. Ф., инж., Гохблит И. О., арх. О принципах и об организации застройки магистралей столицы. Анкета журнала «Строительство Москвы» 1
Куратов М. М. О забытых «мелочах» в архитектурном проектировании 1
Вольфензон Г. Я., арх., Москвин В. Б., арх., Джус К. И., арх., Чернавский П. Н., арх. О принципах и об организации ансамблевой застройки. Анкета журнала «Строительство Москвы» 2
Мотылев М., арх., Сенатов Г., арх. Поликлиника Аэрофлота 2
Юзепчук А. В., арх. Площади по улице Горького . . . . . 3—4
Гришин П., арх. Дом на Пушкинской улице 3—4
Поляков А. А., инж. Пересечение улиц с путями железных дорог . . . . . 3—4
Пряхин А. И., инж. Поляков В. И., инж. Красные горизонтали в вертикальной планировке . . . . . 3—4
Савельев Л. И., арх., Стапран О. А., арх. Комплекс обслуживающих помещений гостиницы «Москва» 6
Барщ М. О., арх. Новые помещения гостиницы «Москва» 6
Александер Ю., арх. Неудачный интерьер . 6
Марковников Н. В., проф. Новые установки по проектированию жилых домов . . . 6
Кореньков В. Е., инж. Вопросы типизации массового жилищного строительства . . 6
Диденко П. К., арх. Завершить благоустройство школьных участков 6
Кокорин В. Д., проф. Главное здание Академии наук СССР . . . . . 7—8
Чернопятов К. Н., арх. Дом № 92—96 по Ленинградскому шоссе . . . . . 7—8
Куренков П. А., инж. О строительстве путепроводов . . . . . 7—8
Ефимович Б. В., арх. Новые дома на шоссе Энтузиастов 10
Куренков П. А., инж. Первоочередные автомобильные тоннели 10
Савельев Л. И., арх., Стапран О. А., арх. Магазины корпуса «А» по улице Горького 11
Соболев И. Н., арх. Архитектурный штамп . 12
Чернопятов К. Н., арх. Дворец матери и ребенка 13
Постановление президиума Моссовета. О перестройке планировочного и проектного дела Моссовета 14
Чернышев С. Е., акад. арх. За целостное архитектурное оформление столицы . . 17—18
Кусаков В. М., арх. Жизнерадостен архитектурный облик новой Москвы . . . 17—18
Докучаев Н. В., проф. Проект реконструкции Большой Ордынки . . . . . 19—20
Николаи В., проф. Пешеходные тоннели на перекрестках г. Москвы . . . . . 19—20
Зубин А. А., арх. Варианты реконструкции Смоленской площади 21
Кобзарь С. Г., инж. Организация под'ездов к стадиону им. Сталина 21
Виленский Б. С., арх. За высокое качество внешнего оформления столицы 22
Дегтерев Г. Н., инж. Транспорту столицы — культурно оборудованные остановочные пункты . . . . . 23—24

ВСЕСОЮЗНАЯ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННАЯ ВЫСТАВКА

Жуков А. Ф., арх. Всесоюзная сельскохозяйственная выставка 15
Александер Ю., арх. Площадь Колхозов . . 15
Стапран О. А., арх. Павильоны зоны отдыха 16
Аранович Д. Синтез искусств в оформлении ВСХВ 16
Юзепчук А. В., арх. От площади Колхозов к площади Механизации . . . . . 19—20
Гриншпун Л. О., арх. Площадь Механизации на ВСХВ 22

ДВОРЕЦ СОВЕТОВ

Насонов В. Н., инж. Геммерлинг А. В., инж. Стальной каркас Дворца Советов . . . 2
Левченко И. М. Стахановцы строительства Дворца Советов 2
Иофан Б. М., арх., Гельфрейх В. Г., проф. Некоторые проблемы строительства Дворца Советов 5
Чекалин А., инж. Освещение Дворца Советов 5
Санин Д. В., инж. Наружная облицовка Дворца Советов 5
Трубников Н. В., проф. Гидроизоляция на строительстве Дворца Советов 5
Шмыков П. А. Установка опалубки железобетонных балок . . . . . 7—8

Похлебаев С. П., На проходке главных фундаментов Дворца Советов . . . . . 7—8
Майструк Ф. Ф., инж. Конструкции статуи В. И. Ленина для Дворца Советов . . 12
Пансков Н. В., инж. Освещение Большого зала Дворца Советов 12
Курдюмов М. Д., инж. Фундаменты и другие подземные сооружения Дворца Советов 14
Заславский А. М., арх. О проекте площади и проспекта Дворца Советов . . . . . 23—24
Кобзарь С. Г., инж., Поляков В. И., инж. Инженерно-транспортное решение площади Дворца Советов . . . . . 23—24
Яковлев М. И., инж. Генеральный план площади Дворца Советов . . . . . 23—24

МЕТРОПОЛИТЕН

Кравец С. М., арх. Реконструкция станций метро первой очереди 1
Николаев В. П. Четыре года работы московского метрополитена 9
Кравец С. М., арх. Архитектура станций третьей очереди метрополитена 9
Зеленин М. А., инж. Отделка станций метро третьей очереди 9
Мунипов Н. Г., инж. Комплексная механизация на строительстве третьей очереди метро 9
Катцен И. Е., инж., Горьков А. М., инж. Генеральная схема метрополитена и выбор трассы четвертой очереди . . . 9
Куренков П. А., инж. Дзержинско-Калужский радиус 9
Мышенков К. С., инж. Необходим глубокий ввод железных дорог и линия метрополитена по кольцу Садовой 9
Хачатуров С. С., инж. Опыт передовой шахты 10
Маковский В. Л., доц. Актуальные задачи скоростного тоннелестроения 13
Николаи В. Л., проф. О линиях четвертой очереди московского метрополитена . . 14
Перкуль М., инж. Построить вокзально-кольцевую линию метро 14
Куренков П. А., инж. Решить схему скоростных пассажирских сообщений в Москве 14
Хачатуров С., инж. Тампонажные работы при сооружении тоннеля метро под Москва-рекой . . . . . 19—20
Гуревич В. Конструкция станций метро и условия эксплоатации . . . . . 19—20

СКОРОСТНОЕ И ПОТОЧНО-СКОРОСТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Козловский А. А., инж. Поточный метод и комплексная механизация жилищного строительства 1
Светличный В. И., инж. Поточное скоростное строительство многоэтажных жилых домов . . . . . 3—4
Горбушин Б. П., проф. Подготовительные мероприятия при скоростном строительстве . . . . . 7—8
Бельцов В., инж. Опыт скоростного строительства яслей . . . . . 7—8
Николаев Ю. В., инж. Стройдетали для 24 домов 10
Проферансов Д. П., инж., Шур А. М., инж. Скоростное строительство дома для учителей 11
Певзнер В., инж. Скоростной монтаж санитарно-технических систем 11
Полянский М., инж., Исаакян Э., инж. Первые итоги 16
Светличный В. И., инж., Мазур М. П., инж. Узловые моменты организации поточно-скоростного строительства 16
Вальденберг Р. И., инж. Итоги и перспективы жилищного строительства . . . . 17—18
Светличный В. И., инж., Мазур М. П., инж. Внутрипостроечный транспорт и основные строительно-монтажные работы . . 17—18
Шестаков М. Н., инж. Скоростное строительство водопроводных магистралей . 17—18
Светличный В. И., инж., Мазур М. П., инж. Плотнично-столярные, отделочные, санитарно-технические и проч. работы . . 19—20
Светличный В. И., инж., Мазур М. П., инж. Кадры. Первые итоги. Очередные задачи 21
Железцов Е. М. В борьбе за знамя . . . 21
Пащенко Н. Е., инж. Индустриализация санитарно-технических работ 22
Шестаков М. Н., инж. Скоростное строительство аэротенков Люблинской станции аэрации . . . . . 23—24

ПЕРЕДВИЖКА ЗДАНИЙ

Гендель Э., инж. Передвижка дома на Б. Пионерской улице . . . . . 3—4
Монфред Ю. Б., инж. Передвижка здания Московского Совета 9
Гендель Э., инж. Трехлетняя практика передвижки зданий в Москве 12

КРУПНОБЛОЧНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Аваков А., инж., Порфирьев Н., инж. Перспективы крупноблочного строительства и задачи архитекторов 2
Соколов К. М., арх. Московский опыт проектирования крупноблочного строительства . . . . . 7—8
Соколов К. М., арх. Успехи крупноблочного строительства 14
Гарштейн М., инж., Блохин Б., арх. Перспективы крупноблочного строительства . . 19—20
Аваков А. И., инж., Иванов О. М., инж. Рационализаторская работа в Тресте блочного строительства 21

ОПЫТ СТРОИТЕЛЬСТВА

Светличный В. И., инж. Новое в области штукатурных работ . . . . . 3—4
Яковлев М. И., проф., Гончар А. И., инж. Литое оштукатуривание потолков по комплексно-поточному методу . . . . 3—4
Грязнов С. И. Мастер — основной командир на стройке . . . . . 3—4
Забабурин П., инж., Лейкин Б., инж., Подляшук А., инж. Выше технический уровень культурно-бытового строительства 5
Светличный В. И., инж., Мазур М. П., инж. Стройка на Можайском шоссе 10
Туров А. Покончить с отставанием 13
Куратов М. М., Певзнер В., инж. Об одной порочной «традиции» 14
Светличный В. И., инж., Иванов Б. Н., инж. Сушка штукатурки вымораживанием . . 15
Шиловский И. А., инж. О водосточных трубах . . . . . 19—20
Колпаков Г. В., инж. Паровоздушные отопительные агрегаты для зимних работ . 21
Ижиков А., инж. Огневоздушный калорифер системы инж. Гутермана 21

СТРОИТЕЛЬНЫЕ И ОТДЕЛОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ, СТРОЙДЕТАЛИ И ОБОРУДОВАНИЕ

Крикунов Ф. Я. Асбоцементные стройдетали в индустриальное строительство . . 1
Шнейдер В. Е., канд. экон. наук. Пути развития цементной промышленности Московской области 1
Шнейдер В. Е., канд. экон. наук. За повышение сортности и увеличение ассортимента цементов 2
Липшиц Л., инж. Стройдетали на базе необожженного доломита . . . . . 3—4
Липшиц Л., инж. Устранить помехи в строительстве Сталиногорского гипсового завода . . . . . 3—4
Рохваргер Е. Л., инж. Пути развития промышленности стройматериалов Моссовета 5
Отрешко А. И., доц. Использование круглого леса как метод экономии древесины . 6

Элинзон М. П., инж., Шварцзайд М. С., инж. Архитектурно-строительные детали из «акархита» . . . . . 7—8
Шварцзайд М. С., инж. Прессованные цементные плиты для отделки фасадов . 7—8
Элинзон М. П., инж. Отделочный высокопрочный гипс 10
Санин Д. В., инж. Химическая обработка мрамора 11
Волков Л. Н., инж. Красивую, удобную мебель — трудящимся 11
Стоянов Н., арх. Научно-исследовательская работа по типизации мебели 11
Щукин В. В., инж. Необходима связь с потребителем 11
Гольдштейн Е. М., инж. Первые шаги . . 11
Попов Н. В. Какой должна быть мебель . . 11
Липшиц Л., инж. Плиты и блоки на базе необожженного доломита 14
Лагутенко В. П., инж. Блоки деревянных перекрытий . . . . . 19—20
Штремель Г., инж. Упорядочить лифтовое хозяйство . . . . . 19—20

СТРОИТЕЛЬНЫЕ МЕХАНИЗМЫ, ИНСТРУМЕНТЫ И ОБОРУДОВАНИЕ

Нечунаев Б. Применение циркулярной пилы на криволинейных профилях . . . . . 3—4
Цепляев М. В., проф. Механизация подачи кирпича с применением рольгангов . . 5
Певзнер В., инж. Новое в санитарно-технических работах 13
Греф Э. М., инж. Пловучий скреперный разгружатель 14
Сычев И. Г., инж. Новые механизмы для водопроводно-канализационных работ . 23—24

СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ И НАБЕРЕЖНЫХ

Аксельрод Л., инж., Рогов Н., инж. Организация бетонных работ на строительстве набережных . . . . . 3—4
Меркулов Е. А., инж., Малицкий И. И., инж. Строительство дорог в зимнее время . 17—18
Страментов А. Е., проф. На смену булыжнику — усовершенствованные мостовые . 17—18
Сигаев А. В., инж. Рационализация и изобретательство на строительстве набережных 22
Басс М. Г., инж. Реконструкция реки Яузы . 23—24

ВОДОПРОВОДНО-КАНАЛИЗАЦИОННОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Яковлев Г. И., инж. Люблинская станция аэрации . . . . . 3—4
Бирюков С. К., инж. Реконструкция московского водопроводно-канализационного хозяйства . . . . . 17—18
Скорняков М. Д., инж. Юго-Западный канал 19—20
Часовитин П., инж. Щитовая проходка на строительстве Юго-Западного канала . 19—20
Орловский З. А., канд. технич. наук. Курьяновская станция аэрации и современные методы очистки сточных вод 22

ИЗ ПРОШЛОГО МОСКВЫ

Шнееров С. А. Уличное движение и его «регулирование» в прошлые века . . . 5
Сытин П. В. Набережные реки Москвы . . 7—8
Сытин П. В. Набережные реки Яузы . . . 12
Родин А. Ф. Киевский район 13
Сытин П. В. Сельскохозяйственные выставки в Москве 15
Сытин П. В. Первый план Москвы . . . . 19—20

РАЗНЫЕ

Янкович В. Несколько пожеланий 9
Юзепчук А. В., арх. Явный брак 10
Строительство Дома Советов в г. Ворошиловске 11
Шнееров А. И., доц. Снабжение охлажденной водой крупных общественных зданий и промпредприятий 12
Томсон Н. М. Проветривание территории жилого квартала 13
Селиванов Т. А., Чудновский Д. М. Генеральный план в действии . . . . . 17—18
Роднянский С. С. Пути развития торговой сети и предприятий общественного питания 21
Резников Ф. Строительство нового Московского коксогазового завода 22
Чудновский Д. М., Бениович С. В. Использовать внутренние резервы в городском хозяйстве . . . . . 23—24
Зарубежный опыт строительства — в №№ 1, 6, 7—8, 9, 12, 17—18, 22.
По страницам советских журналов — в №№ 1, 3—4, 21.

НЕКРОЛОГИ

Владимир Алексеевич Щуко 1
Надежда Константиновна Крупская . . . . 3—4

БИБЛИОГРАФИЯ

«Механизация штукатурных работ» — Н. И. Турбин. Автор рецензии Ю. К. Тарновский 1
«Ремонтно-слесарные мастерские на строительствах» — А. В. Грязнов. Автор рецензии инж. Н. Джунковский 2
«Прочность кладок из естественных камней по экспериментальным данным — А. А. Шишкин. Автор рецензии инж. Н. Перельштейн . . . . . 7—8
«Стахановские методы производства опалубочных работ» — З. М. Шварцман. Автор рецензии инж. М. Беженцев . . . . . 7—8
«Бетонные работы. Материалы и конструкции. Производство и организация работ» — С. Я. Левин, И. Г. Совалев, Д. И. Сынгаевский. Авторы рецензии инженеры Сорокер, Андреев и стахановец-бетонщик Козлов . . . . . 7—8
«Строительные материалы и изделия, ч. I. Основные материалы и изделия» — проф. Б. Г. Скрамтаев, доц. Н. А. Герливанов, инж. Г. Г. Мудров. Автор рецензии доктор техн. наук проф. П. С. Философов 12
«Монтаж отопительных и вентиляционных установок» — Р. Н. Бреннер. Автор рецензии инж. В. А. Розен . . . . . 17—18
«Ремонт жилых зданий — В. К. Калинин. Автор рецензии инж. П. Жданов . . . 17—18
«Опыт скоростного строительства».
«Скоростное строительство двухэтажного восьмиквартирного брусчатого дома на Загородном шоссе» . . . . . .
«Опыт скоростного строительства» — Н. Н. Порфирьев и А. Я. Кривошлык.
Автор рецензии канд. технич. наук доц. В. В. Поляков . . . . . , 19—20

Отв. редактор В. Кудрявцев
Зам. редактора Е. Шнейдер
Члены редколлегии: Р. Вальденберг, А. Заславский, Т. Селиванов, А. Страментов, Д. Чечулин, М. Шестаков.

Техн. редактор Н. Тихонов

Адрес редакции: Москва, Ветошный пер., д. 9, во дворе, 2-й этаж, тел. К2-17-85.

Мособлгорлит Б-2155. МР № 419.
Тираж 7550 экз.
Формат бумаги 60×92/8. Печ. л. 6½.
Уч.-изд. л. 9,1. Зак. тип. 723.

Тип. изд-ва „Московский рабочий“, Петровка, 17

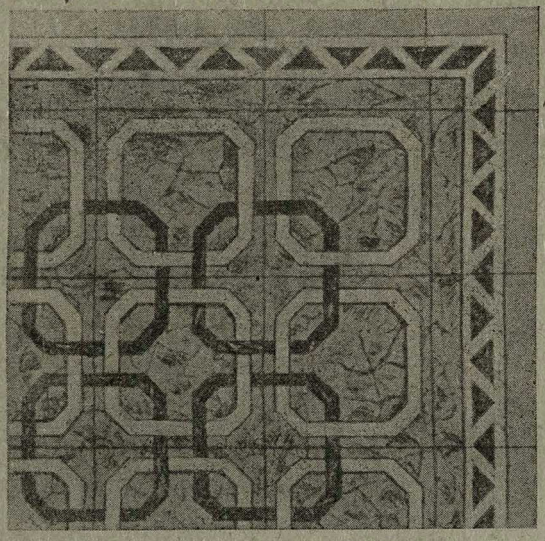
Рукопись сдана в набор 16/I 1940 г.
Подписано к печати 2/II 1940 г.

КОНТОРА УПРАВЛЕНИЯ

АРХИТЕКТУРНО-ОТДЕЛОЧНЫХ РАБОТ ОРДЕНА ЛЕНИНА СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРОСТРОЯ

ПРИНИМАЕТ ЗАКАЗЫ

НА СЛЕДУЮЩИЕ ОТДЕЛОЧНЫЕ РАБОТЫ:



штукатурные, стекольные, плиточно-мозаичные, асфальтовые и изоляционные, паркетные, высококачественные малярные работы, разделка под ценные породы дерева, под шелк, под сукно, гранитные и мраморные работы по облицовке, художественное бронзовое литье (люстры, решетки и др.), лепные работы (формовка скульптуры), столярно-краснодеревные работы.

С ЗАКАЗАМИ ОБРАЩАТЬСЯ:

Москва, Большой Черкасский переулок, дом № 4.

ЭЛЕКТРОМОНТАЖНАЯ
КОНТОРА
ЖИЛИЩНОГО УПРАВЛЕНИЯ МОССОВЕТА

ПРИНИМАЕТ В РЕМОНТ:

ЭЛЕКТРОСЧЕТЧИКИ
ЭЛЕКТРОМОТОРЫ (покупает старые моторы и счетчики),

ПРОИЗВОДИТ ЭЛЕКТРОМОНТАЖНЫЕ И ПРОЕКТНО-СМЕТНЫЕ РАБОТЫ,
ОБСЛУЖИВАЕТ ЭЛЕКТРОСЕТЬ (технический контроль, аварийное обслуживание и ремонт) по договорам с домоуправлениями.

С ЗАКАЗАМИ ОБРАЩАТЬСЯ
В „МОСГОРЖИЛЭЛЕКТРО“
по адресу: Каляевская ул., дом 40 (во дворе), тел. Д1-45-88

„СТРОЙБЕТОН“
МОСГОРСТРОЙСОЮЗА

I. ПРОИЗВОДИТ:

1) строительные работы новые и ремонтные;
2) ремонт квартир и комнат для всех трудящихся столицы;
3) ремонт и переоборудование помещений для магазинов и учреждений.

II. ИЗГОТОВЛЯЕТ:

1) оконные переплеты, двери, наличники и плинтуса сосновые и дубовые;
2) специальную мебель, картотеки, кабины для лифтов, панели, тамбуры и проч.;
3) оборудование для магазинов—шкафы, прилавки, стеллажи и проч.

С ЗАКАЗАМИ ОБРАЩАТЬСЯ:
М. Дмитровка, 8. Телефоны: К0-63-72, К5-07-86.

АНТИСЕПТИРОВАНИЕ
ДРЕВЕСИНЫ НА СТРОЙПЛОЩАДКАХ,
КОНСУЛЬТАЦИИ и АНАЛИЗЫ
по вопросам борьбы с домовыми грибами

ПРОИЗВОДИТ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ СОЮЗНАЯ
ЦЕНТРАЛЬНАЯ СТАНЦИЯ
ПО СОХРАНЕНИЮ ДРЕВЕСИНЫ
В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

„ДРЕВСТАНЦИЯ“

Техническое управление Н. К. П. С. М.

Всем заинтересованным организациям необходимо ускорить заключение новых и перезаключение действующих договоров на 1940 год.

Москва, Ярославское шоссе, дом 82/84, во дворе (помещение б. клуба).
Телефоны: директора И3-03-01; секретаря И3-03-02; производств. отдел И3-01-62.

„ПРОМСПЕЦСТРОЙ“
сист. МОСГОРСТРОЙСОЮЗА

Москва, 64, Покровка, Машков пер., 14; тел. К1-23-51, К2-42-04, К4-28-96, К5-72-93

ПРИНИМАЕТ ЗАКАЗЫ НА **1940 г.** НА:

ИЗОЛЯЦИОННЫЕ РАБОТЫ: а) изоляция труб, паропроводов, котлов, сушилок (материалы имеются); б) устройство холодильной изоляции.

ШЛАКО-АЛЕБАСТРОВЫЕ КОРОБА ДЛЯ ВЕНТИЛЯЦИИ.

КРОВЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ: из рулонных материалов—толевые, рубероидные и гольцементные.

АСФАЛЬТОВЫЕ РАБОТЫ: дороги, площадки, полы в цехах.

МОСТОВЫЕ РАБОТЫ: булыжные, брусчатка и клинкер.

ТОРЦОВЫЕ ПОЛЫ В ЦЕХАХ.

ПАРКЕТНЫЕ, ПЛИТОЧНЫЕ и МОЗАИЧНЫЕ ПОЛЫ.

ИЗОЛИТСТРОЙ

ДОВОДИТ ДО СВЕДЕНИЯ

всех заинтересованных учреждений и предприятий, что на строительный сезон 1940 г. приступил к приему заявок на следующие работы:

1. Производство изоляционных работ от потери тепла, замерзания и потения теплофикационных линий с перегретой водой 140° С, паропроводов, аппаратов промышленных печей, сушилок и всевозможных изоляционных работ при холодильных установках.
2. Устройство толе-рубероидных крыш с отеплением и без отепления, асфальтовые работы: дороги, площадки, полы в цехах.
3. Мостовые работы: булыжные, торцовые, брусчатка, клинкер.

ИЗОЛИТСТРОЙ извещает, что при термоизоляционных работах им применяются новейшие достижения, дающие наивысший эффект.

Паропроводные объекты обкладываются обожженными (и без обжига лишь просушенными при нормальной температуре) термолитовыми, с воздушными камерами сегментами, сформованными из инфузорной земли с древесными опилками. Это дает легкость, пористость и простую возможность укладывания на объекти, при надобности, снятия и укладки на другой объект; тем самым сохраняются изделия и снижается себестоимость работ. При крупных работах (свыше 15 тыс. кв. метров) формовка и обжиг сегментов может производиться на месте работ, что дает в зможность изготовить сегменты более легкими, т.е. с более высоким коэфициентом полезного действия.

Срок подачи заявок до 20 февраля 1940 г.

Не подавшие заявки в указанный срок в план работ на 1940 г. не включаются и ИЗОЛИТСТРОЙ не сможет гарантировать выполнение работ в стройсезон 1940 г.

МОСКВА, ПЕТРОВСКИЕ ВОРОТА, БЕЛГОРОДСКИЙ ПРОЕЗД, 25.

ТЕЛФЕОН конторы К7-51-40. Телефон склада Ж2-49-80.

Телефон правления К7-56-20

ВСПК МОСГОРПРОМСОВЕТ

„САНТЕХЭНЕРГОСТРОЙ“

(существует с 1928 года). Телефон Е1-31-77 и Е1-77-59.

ПРОИЗВОДИТ монтаж отопления, канализации, водопровода и горячего водоснабжения в жилых и промышленных зданиях, устройство шлако-алебастровых коробов и изоляционных работ.

◎

ИЗГОТОВЛЯЕТ на своем заводе мелкие железные конструкции и разные металлические изделия широкого потребления. Принимает в никелировку разные металлические изделия.

◎

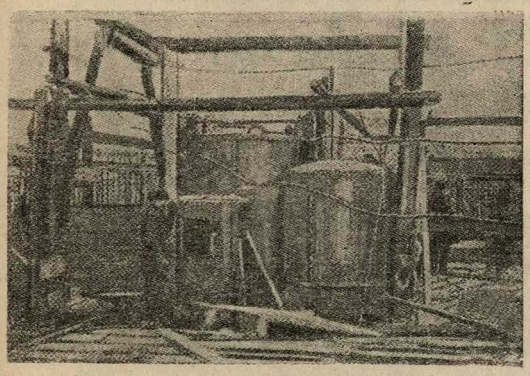
ПРАВЛЕНИЕ: МОСКВА, ул. МАРКСА, ДОМ 14

МОСКОВСКАЯ КОНТОРА № 1

ТРЕСТА ГЛУБИННЫХ РАБОТ

бывший „ФУНДАМЕНТСТРОЙ“

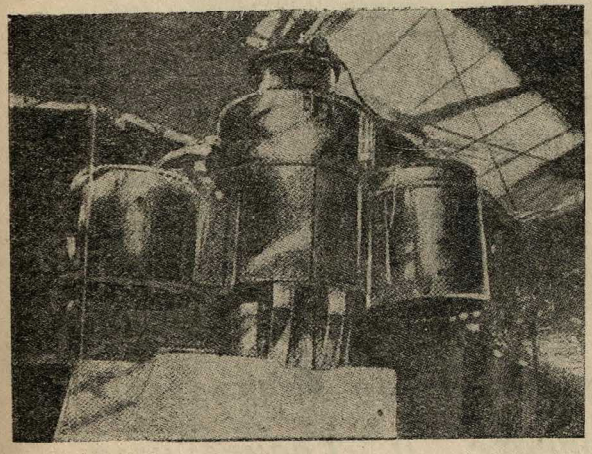
Солянка, дом № 1, телеф. К7-86-40, К7-86-82.



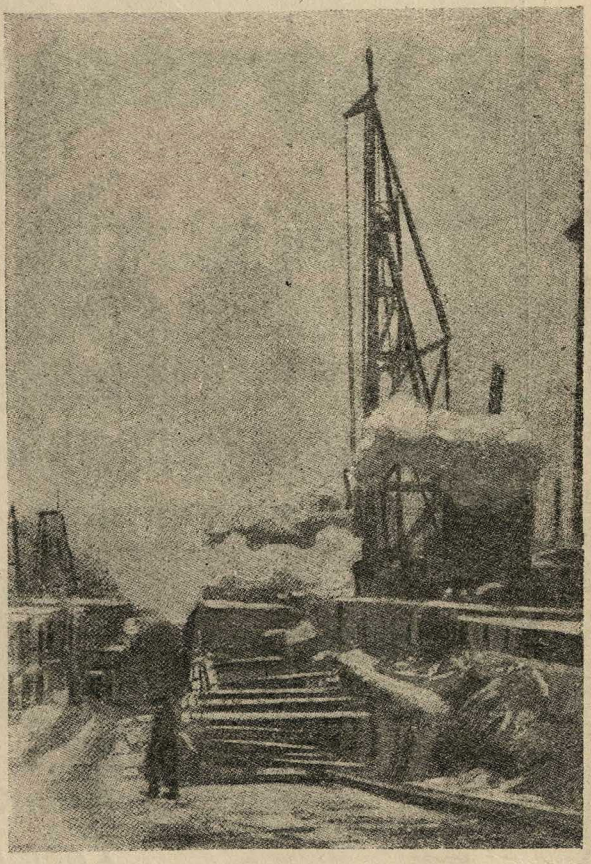
Шлюзовой аппарат для опускания кессона.

ПРОИЗВОДИТ СЛЕДУЮЩИЕ РАБОТЫ:

1. Изготовляет и опускает кессоны.
2. Забивает железобетонные, деревянные сваи и шпунт.
3. Изготовляет сваи „Штраусса“.
4. Изготовляет сваи „Симплекс“.
5. Производит химическое закрепление грунтов.
6. Производит стенкатирование грунтов.
7. Производит понижение уровня грунтовых вод.
8. Производит замораживание грунтов.



Шлюзовой аппарат для опускания кессонов.



Универсальный копер по забивке свай.

Цена 3 руб.

Ф-1746

ВЫГОДНО ХРАНИТЬ ДЕНЬГИ В СБЕРЕГАТЕЛЬНОЙ КАССЕ НА СРОЧНОМ ВКЛАДЕ

по этим вкладам
СБЕРЕГАТЕЛЬНАЯ КАССА
платит

5% годовых

ПРИ ПОЛУЧЕНИИ СРОЧНОГО ВКЛАДА РАНЕЕ ШЕСТИ МЕСЯЦЕВ ВКЛАДЧИК ПОЛУЧАЕТ 3% ГОДОВЫХ

храните свои сбережения *на срочных вкладах*

Московское Городское Управление Гострудсберкасс и Госкредита

11 ФЕВ 1940

2015593944