

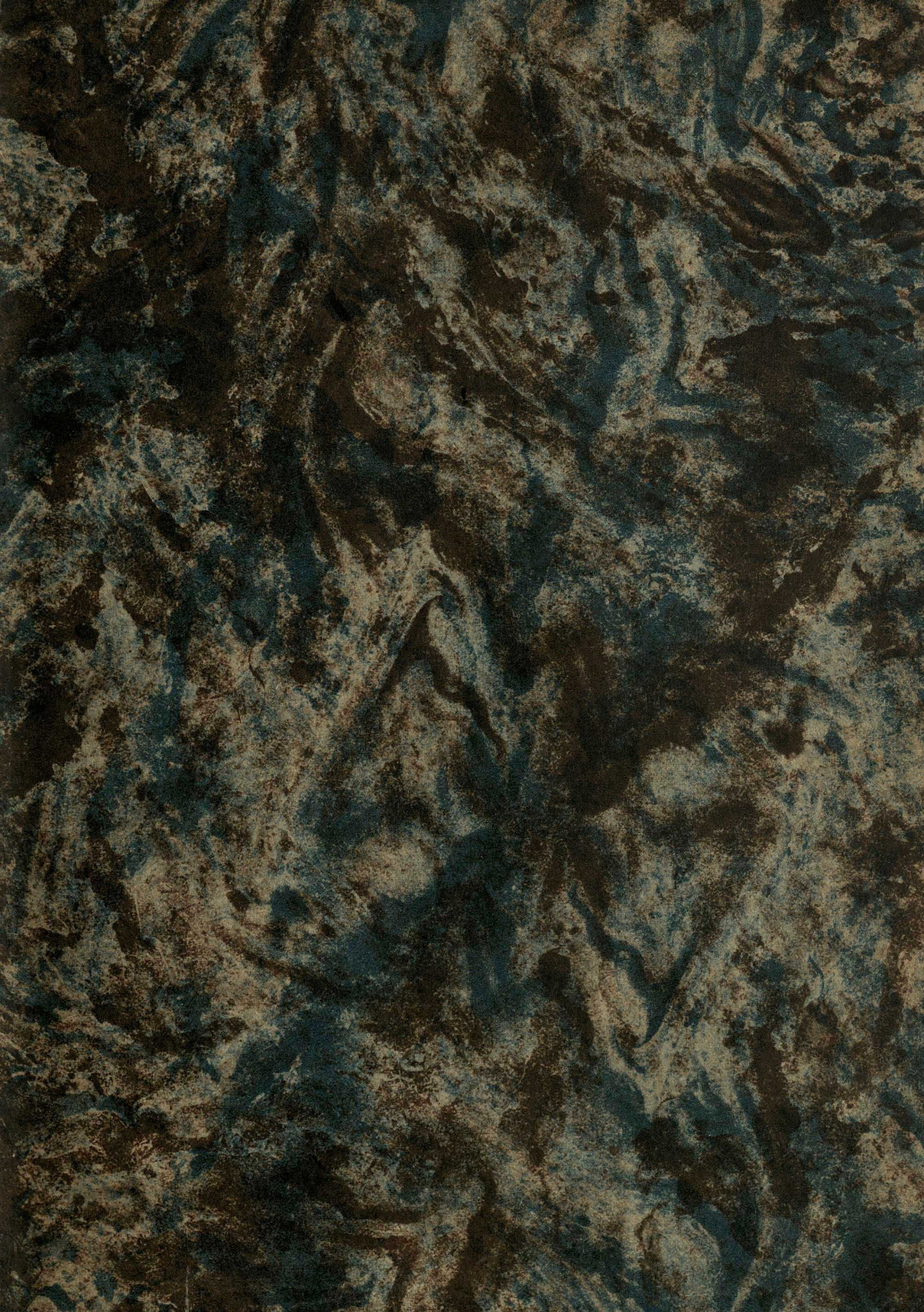
XX  $\frac{428}{68}$

1940 n 1-6











2015593943





XV 428  
68

Библиотека  
СМБЛИОТЕКА  
ИЗДАНИЕ  
В. Д. Давыдов

# СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

1

1940

ИЗДАТЕЛЬСТВО «МОСКОВСКИЙ РАБОЧИЙ»



11

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

12



Книга имеет:

без обложки



Печатных листов	Выпуск	В переплетн. един. соедин. изд. вып.	Таблиц	Карт	Иллюстр.	Служебн. №	Наклад и распредел. числа
(11)	5	1-6			3	2	172

Тип. Могиза, в. 1211, т. 50000

1-11



1875

1875

1875











XII 428  
68  
ЯНВАРЬ  
СЕМНАДЦАТЫЙ ГОД ИЗДАНИЯ

1940

1

XII-308  
ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ  
МОСКОВСКОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯШЕСТНАДЦАТЬ ЛЕТ  
БЕЗ ЛЕНИНА —  
ПО ЛЕНИНСКОМУ ПУТИ

ИНУЛО шестнадцать лет со дня смерти величайшего человека современности, гения пролетарской революции Владимира Ильича Ленина. Двадцать первое января 1924 г. навсегда вошло в историю человечества как день тячайшей утраты.

Рожденный бурной эпохой империализма и пролетарских революций, В. И. Ленин был и остается великим вождем международного революционного пролетариата. Его деятельность составила эпоху в научном развитии человечества и в социальном переустройстве человеческого общества.

Ленин первый в истории марксизма разработал учение о пролетарской партии нового типа. Он говорил: «дайте нам организацию революционеров — и мы перевернем Россию». Такой организацией, действительно переворотившей Россию, явилась партия большевиков, созданная Лениным и его верным учеником, соратником и гениальным продолжателем Сталиным.

Но создание, рост и укрепление такой партии были возможны только на основе идейного разгрома всех скрытых и открытых врагов марксизма, на основе дальнейшей разработки научной революционной теории.

С самого начала своей революционной деятельности Владимир Ильич выдвигал эту задачу. И он не только ограждал учение Маркса и Энгельса от бесчисленных попыток оппортунистов и ренегатов всех мастей извратить его, но двинул это учение вперед, вскрыл новые законы развития капитализма в эпоху империализма, обобщил и осмыслил новое в мировой науке и новый опыт классовой борьбы.

Исходя из существа марксизма, беспощадно громя каутских, меньшевиков, троцких, бухаринных — всех тех, кто, цепляясь за букву марксизма, выхлещивал из него революционную сущность, — Ленин смело откинул некоторые устаревшие выводы марксизма и заменил их новыми, соответствующими новой исторической обстановке.

Научные открытия и практическая деятельность Ленина имели решающее значение для завоевания и укрепления диктатуры пролетариата, победы социализма в СССР и роста мирового коммунистического движения.

Учение Ленина о возможности победы социализма в одной стране было гениальным предвидением, и за осуществление этого предвидения он развил кипучую деятельность. Ленин и Сталин смело повели партию в октябре 1917 г. в открытый бой за диктатуру пролетариата.

Бессмертно значение ленинского открытия советской власти как формы политической организации общества в период перехода от капитализма к коммунизму, как государственной формы диктатуры пролетариата. Это открытие — гениальное развитие основного и главного в марксизме — учения о пролетарской диктатуре. Под ленинским лозунгом «Вся власть Советам» в октябре 1917 г. была завоевана диктатура пролетариата. Под руководством Ленина и Сталина были разгромлены подлейшие штрейкбрехеры Октября — зиновьевы, каменевы, троцкие и компания.

Победа Великой Октябрьской социалистической революции положила начало новой эпохи в истории человечества — эпохи создания коммунистического общества. Всего шесть лет жил В. И. Ленин после Октября 1917 г. Это были годы напряженной борьбы с внутренней и внешней контрреволюцией, с голодом и разрухой, с врагами внутри партии — троцкистами, бухаринцами, зиновьевцами, двурушниками маскировавшими свою истинную физиономию.

Руководимые Лениным и Сталиным партия, рабочий класс, все трудящиеся нашей страны победили в этой борьбе. Следуя указаниям Ленина, партия и советская власть, введя новую экономическую политику, приступили к осуществлению ленинского стратегического плана построения социализма.

Интересно напомнить, что именно в этот период нашу страну посетил буржуазный писатель Герберт Уэллс. Возвратясь в Англию, он писал: «Ничего, сколько-нибудь похожего на крушение России, в других странах до сих пор не случилось...» Он вещал неминуемую гибель «последних остатков цивилизации» в России и видел спасение страны в «благодетельном вмешательстве в дела большевистской России» со стороны «цивилизованных» иностранных держав.

Как выглядит это вмешательство «цивилизованных» иностранных держав, мы хорошо знаем не только из собственного опыта и опыта народов Испании, Китая и др., но и из уст господина Уэллса, который совсем недавно, с предельным цинизмом, публично настаивал на необходимости подвергнуть беспощадной бомбардировке города Германии и их мирное население.

Теперь всякому очевидно, что «прогнозы» буржуазных пророков, подобных господину Уэллсу, были и остаются простым злопыхательством классовых врагов. В борьбе с «благодетельным» вмешательством иностранных держав, в борьбе с капиталистическим окружением, под руководством гениального продолжателя дела Ленина — товарища Сталина, наша страна за 16 лет, истекших со времени смерти В. И. Ленина, достигла небывалого расцвета.

Двигая дальше марксистско-ленинскую науку о законах развития общества, о рабочем движении, о социалистической революции, о строительстве коммунистического общества, товарищ Сталин дал большевистской партии, советскому народу могучее оружие, при помощи которого в нашей стране осуществлены великие заветы Ленина, одержаны всемирно-исторические победы.



Товарищ Сталин углубил и развил ленинское учение о партии нового типа. Тем самым он укрепил единство, монолитность ее рядов и обеспечил разгром всех и всяческих попыток врагов партии подорвать эту ведущую революционную силу советского народа.

В борьбе с буржуазной агентурой внутри партии — троцкистами, бухаринцами, зиновьевцами — товарищ Сталин отстоял и развил дальше теорию Ленина о возможности построения социализма в одной стране. Гнусные враги народа, пытавшиеся опровергнуть эту ленинскую теорию, рассчитывали тем самым лишить партию, рабочий класс, всех трудящихся перспективы, воодушевлявшей их в борьбе. Враги были разбиты наголову. Партия и народ пошли за Сталиным. И теперь ленинско-сталинская теория о возможности построения социализма в одной стране блестяще подтверждена богатейшим опытом Советского Союза, который вступил уже в полосу завершения строительства социалистического общества и постепенного перехода от социализма к коммунизму.

За последние 16 лет партия под руководством товарища Сталина разработала конкретные пути по осуществлению ленинско-сталинского плана построения первого в истории человечества социалистического общества. Правильность генеральной линии нашей партии на индустриализацию страны, на коллективизацию сельского хозяйства блестяще оправдана.

Успешное выполнение первых двух сталинских пятилеток коренным образом изменило лицо нашей родины. Из аграрной она стала индустриальной; из мелкокрестьянской — страной с самым передовым по техническому уровню и по мощности крупного производства социалистическим земледелием; в промышленности и в сельском хозяйстве завершена техническая реконструкция; ликвидированы капиталистические элементы, ликвидирована частная собственность на средства производства и уничтожена эксплуатация человека человеком.

СССР догнал и перегнал все передовые капиталистические страны по технике производства и по темпам роста промышленности. Перед партией и советским народом XVIII съезд ВКП(б) во весь рост поставил новую историческую задачу — догнать и перегнать в ближайшие 10—15 лет передовые капиталистические страны также и в экономическом отношении. Итоги первых двух лет третьей сталинской пятилетки ярко свидетельствуют о том, что советский народ уверенно движется вперед к разрешению этой задачи, а вместе с тем — к коммунизму. Если в 1938 г. наша промышленность по приросту продукции выросла на 12% по сравнению с предыдущим годом, то в 1939 г. темп роста еще более усилился (14,7%) и превысил среднегодовой прирост продукции (14%), намеченный пятилетним планом.

Эти блестящие итоги явились плодом могучего подъема активности, сознательной творческой жизни многомиллионных масс народа. И этим мы обязаны прежде всего товарищу Сталину, который, опираясь на ленинские идеи о творчестве революционных масс, показал пути и формы дальнейшего роста и развития инициативы и трудового героизма народа. Стахановское движение — наиболее яркое выражение взлелеянного Сталиным и большевистской партией творческого подъема революционных масс и, вместе с тем, это одна из самых замечательных побед социализма в нашей стране.

Обобщив богатейший опыт социалистического строительства в СССР, товарищ Сталин развил учение Ленина о советском государстве и его задачах в переходный период от капитализма к коммунизму; он разработал учение о социалистическом государстве и его задачах при социализме и в коммунистическом обществе, в условиях капиталистического окружения.

Троцкистско-бухаринские наймиты, не гнушаясь самыми отвратительными формами борьбы, всячески пытались ослабить наше социалистическое государство. Вооруженные ленинско-сталинским учением о советском государстве, партия и народ разгромили врагов, очистили советские организации от шпионов, убийц, вредителей и тем самым еще более укрепили социалистическое государство. Об этом неопровержимо свидетельствуют замечательные победы блока коммунистов и беспартийных на выборах в Верховный Совет СССР, в республиканские Верховные Советы и на недавно прошедших выборах в местные Советы депутатов трудящихся.

Эти выборы продемонстрировали перед всем миром невиданное морально-политическое единство многомиллионного и многонационального народа нашей родины, — единство, являющееся неиссякаемой движущей силой развития и процветания социалистического общества.

О колоссально возросшем могуществе советского государства наглядно и поучительно для поджигателей войны свидетельствуют события на озере Хасан в 1938 г., на монголо-маньчжурской границе в 1939 г., освобождение братских народов Западной Украины и Западной Белоруссии. Неизмеримо вырос международный авторитет Советского Союза, что позволяет ему оказывать огромное воздействие на международную обстановку в интересах трудящихся.

Одной из основ могущества советского государства являются Красная Армия и Военно-Морской Флот. Уделяя большое внимание разработке вопроса о характере и роли вооруженных сил советского государства, товарищ Сталин показал, что прежняя точка зрения партии, для своего времени теоретически правильная, в новых условиях должна быть изменена. Обобщая богатейший опыт, товарищ Сталин показал, что милиционно-территориальный принцип построения армии, зафиксированный в программе, принятой на VIII съезде партии, не может обеспечить создание непобедимой вооруженной силы социалистического общества. Он показал, что такой силой может быть только технически оснащенная, в совершенстве владеющая передовой военной наукой и самой усовершенствованной техникой, постоянная армия. И именно такой является Красная Армия и Военно-Морской Флот. За 22 года своего существования Красная Армия и Флот покрыли себя неуязвимой славой. И ныне, героически преодолевая все искусственные и естественные препятствия, красноармейцы и краснофлотцы, командиры и политработники, летчики и пехотинцы, подводники и танкисты ведут решительную борьбу за освобождение финского народа, упорно готовят сокрушающий разгром шайки финских бело-бандитов.

Красная Армия и Военно-Морской Флот, воспитанные Лениным и Сталиным, являются армией и флотом героев, несокрушимой опорой нашей родины в борьбе за мир, за счастье народов.

\* \* \*

Большевистская партия, советская власть, ленинизм — вот неоцененное наследство, оставленное Лениным.

Опираясь на ленинские идеи и развивая их дальше, гениальный преемник дела Ленина, товарищ Сталин, обогатил это наследство, приумножил его всепобеждающие силы, сплотив вокруг ленинского знамени большевистскую партию, рабочий класс, весь советский народ и уверенно ведет их вперед — к коммунизму!

Шестнадцать лет без Ленина наша страна, под руководством великого вождя трудящихся товарища Сталина, неуклонно идет по ленинскому пути. Ее всемирно-исторические победы занесены на скрижали Сталинской Конституции, под знаменем которой дружная семья советских народов с энтузиазмом, самоотверженностью и героизмом строит коммунистическое общество!



## ПЛАН ГОРОДСКОГО ХОЗЯЙСТВА МОСКВЫ НА 1940 г.



МОСКВА растет и строится невиданными в истории темпами, ярко отражая великие победы социалистического строительства СССР, победы ленинско-сталинской политики нашей партии. Каждый год выполнения сталинского плана реконструкции Москвы приносит замечательные перемены в облике столицы.

В результате выполненных в 1939 г. работ по городскому хозяйству, значительно возрос уровень культурно-бытового обслуживания населения столицы.

В 1939 г. только Московский Совет (без строительства наркоматов) израсходовал на капитальное строительство по городскому хозяйству 568 млн. руб. В 1939 г. москвичи получили 432 тыс. кв. м новой жилой площади, 27 новых школ, 4 бани, 73 км трамвайных и троллейбусных линий, 167 км водопроводных и канализационных магистралей и сетей, 600 тыс. кв. м усовершенствованных дорог, 9 больничных корпусов, 61 детские ясли, 44 детских сада. Городской транспорт пополнился 41 новым трамвайным вагоном усовершенствованной конструкции, 117 новыми троллейбусами, 230 автобусами и т. д.

К наиболее крупным работам по развитию городского хозяйства в 1939 г. надо отнести: реконструкцию Ярославского шоссе и подходов к Всесоюзной сельскохозяйственной выставке; строительство крупных жилых домов на Б. Калужской улице; начало работ по реконструкции ул. Горького от Советской площади до площади Пушкина и передвижку здания Московского Совета; работы по реконструкции реки Яузы; продолжение работ по реконструкции Можайского шоссе, Садового кольца и ряда набережных реки Москвы.

По основным отраслям городского хозяйства план 1939 г. не только выполнен, но и перевыполнен. Значительно увеличен по сравнению с 1938 г. объем работ. Это видно из таблицы 1.

Одним из важнейших итогов 1939 г. является успешное проведение трестом «Мосжилстрой» первого опыта поточно-скоростного строительства жилых домов, а также организация строительства скоростным методом важнейших водопроводных сооружений, осуществленная трестом «Мосвокстрой», скоростное строительство отдельных школ, детских учреждений и других сооружений. Этот опыт скоростного строительства, который был широко освещен в жур-

нале «Строительство Москвы», ярко показал, что в городском хозяйстве имеются огромные внутренние резервы, правильное использование которых значительно ускорит темпы реконструкции столицы и внесет новую, социалистическую культуру в строительство.

Однако, эти успехи в области развития городского хозяйства столицы в 1939 г. могли бы быть еще более значительными, если бы все организации Московского Совета обеспечили выполнение плана капитального строительства и эксплуатационных планов.

Строительная программа за 1939 г. выполнена Управлением культурно-бытового строительства на 75,1%, трестом «Моспромстрой» — на 59,9%, трестом «Мосторгстрой» — на 62,1% и т. д.

Таблица 1

Наименование	План 1939 г.	Выполнение	% выполнения	В % к 1938 г.
Товарооборот, включая общественное питание (в млрд. руб.) . . . . .	16,0	17,5	109,3	119,0
Перевозка пассажиров (в млрд. руб.) . . . . .	2,6	2,56	98,6	110,1
Среднесуточная подача воды в город (в млн. ведер)	75,5	77,3	102,4	114,2
Выработка газа (в млн. м <sup>3</sup> )	155,0	160,2	103,3	115,7
Валовая продукция местной и районной промышленности (в млн. руб.) . . . . .	979,6	1083,2	110,6	118,0
Валовая продукция местной легкой промышленности (в млн. руб.) . . . . .	567,2	571,1	100,7	102,0
Товарная продукция автотремонтных заводов (в млн. руб.) . . . . .	43,7	45,6	104,3	132,9

В результате, план капитальных работ по хозяйству Московского Совета за 1939 г. в целом выполнен на 85,3%. Большинство строительных организаций не выполнило заданий по снижению стоимости строительства. Одной из основных причин невыполнения плана капитального строительства явилась несвоевременная подготовка проектно-сметной документации, неподготовленность участков под строительство и неудовлетворительная организация работ в ряде строительных трестов.

Недовыполнены также некоторые эксплуатационные планы. Не выполнили план 1939 г. промышленность стройматериалов (88,6% плана), троллейбусное хозяйство (84,2%), Автогрузовое управление (40,2%), автобусное хозяйство (63,5%), Таксомоторное управление (по легковым такси — 36,6%).

Отставание в работе этих отраслей хозяйства должно быть решительно изжито.

\*\*\*

В результате исключительного внимания партии и правительства и лично товарища Сталина к развитию московского городского хозяйства, в 1940 г. созданы большие возможности для дальнейшего осуществления генерального плана реконструкции Москвы.



Объем капитальных работ на 1940 г. по отраслям городского хозяйства установлен в следующих суммах (таблица 2):

Таблица 2

Наименование отраслей	План на 1940 г. (в млн. руб.)
Жилищное строительство . . . . .	105,0
Коммунальное хозяйство . . . . .	310,0
Строительство коксо-газового завода	20,0
Строительство по автотранспорту . . .	16,0
„ „ культуре . . . . .	20,3
„ „ здравоохранению . . . . .	14,3
„ „ торговле . . . . .	12,5
„ „ заводам стройматериалов . . . . .	3,5
Местная промышленность . . . . .	1,03
Легкая „ . . . . .	1,04
Общественное питание . . . . .	7,3

Кроме того, за счет фонда директора и других источников намечено строительство жилых домов на сумму 22,6 млн. руб., реконструкция театра в Сталинском районе — 3 млн. руб., капитальное строительство по автотранспорту на сумму 17 млн. руб.

С учетом указанных источников объем капитальных работ по городскому хозяйству составляет 553 млн. руб.

Направление капитальных работ по городскому хозяйству в 1940 г. непосредственно вытекает из заданий сталинского генерального плана реконструкции Москвы.

Важнейшей задачей организаций Московского Совета в 1940 г. является использование средств с максимальной эффективностью. Надо обеспечить ввод в эксплуатацию всех сооружений, намеченных планом, и не допустить перехода их строительства на 1941 г.

Одним из серьезных тормозов в строительстве до самого последнего времени являлось распыление средств, в результате которого стройки, которые могли быть закончены в течение одного-полутора лет, растягивались на три-четыре года и больше. В 1939 г. и в плане на 1940 г. МГК ВКП(б) и исполком Московского Совета взяли твердую линию на ликвидацию этой вредной практики в строительстве путем концентрации средств на пусковых объектах, ликвидации сезонности и перехода на круглогодичное строительство, а также решительного внедрения в строительство поточно-скоростных методов.

Сказанное можно проиллюстрировать данными (таблица 3) о фактических сроках строительства жилых домов за последние три года:

Таблица 3

Годы	Возраст строительства					
	Всего объектов	1 год	2 года	3 года	4 года	5 лет и выше
1938 . . . . .	56	—	32	12	8	4
1939 . . . . .	46	17	8	10	9	2
1940 (по плану) . . . . .	46	36	9	1	—	—

В течение 1939 г. были закончены строительством все дома, сроки строительства которых сильно растянулись: 1-я Мещанская улица, 101/107, — с 1936 г.; Новоспасская набережная — с 1936 г.; Преображенская площадь, 5/7, — с 1936 г.; Ростовская набережная — с 1935 г. и т. д.

Строительство жилых домов, начатых в 1938 и в 1939 гг., проведено в весьма короткие сроки: скоростные — в пять—семь месяцев, крупные жилые массивы — в один-полтора года, и в единичных случаях наиболее крупные дома строились в два года.

Такое же сокращение сроков строительства можно проиллюстрировать и по всем остальным отраслям городского хозяйства.

В 1940 г. будут продолжаться работы по реконструкции главных магистралей и площадей столицы. В конце года закончится строительство двух огромных жилых корпусов «В» и «Г» по левой стороне улицы Горького, от Советской площади до площади Пушкина. Одновременно, после сноса существующих домов, развернется строительство жилого корпуса «Д» на правой стороне улицы Горького, от Советской площади до улицы Немировича-Данченко. На участке от Советской площади до площади Пушкина будет построен общий коллектор для подземных сооружений и реконструировано уличное освещение.

По окончании этих работ в основном будет закончена реконструкция Советской площади и улицы Горького от Советской площади до площади Пушкина. Ширина проезжей части этого участка улицы Горького увеличится до 40 м.

В первые четыре месяца закончится строительство скоростных жилых корпусов №№ 3, 4, 5, 8, 10 по Б. Калужской улице. С окончанием строительства домов Академии наук, ВЦСПС и других организаций будет завершена значительная часть работ по реконструкции Б. Калужской улицы, одной из лучших магистралей столицы.

Продолжится застройка и других основных магистралей: Можайского шоссе, Садового кольца, Фрунзенской, Дербеневской, Новоспасской и других набережных.

Общее задание по вводу жилой площади в эксплуатацию по Московскому Совету установлено (с учетом строительства жилых домов на Беговой улице и за счет фонда директора) в объеме 135 тыс. кв. м. Кроме того, свыше 500 тыс. кв. м жилой площади будет построено наркоматами и другими центральными учреждениями.

В 1940 г. намечено реконструировать площадь Коммуны и Самотечную улицу. Площадь расширяется за счет сноса некоторых домов вокруг вновь выстроенного театра Красной Армии. Трамвайные пути с площади переносятся на параллельные улицы. Вся площадь и Самотечная улица асфальтируются, уличное освещение реконструировано.

Для улучшения связи площади Коммуны с центром предусмотрено строительство новой троллейбусной линии: площадь Коммуны — Трубная площадь — площадь Пушки-



на. После проведения этих работ площадь Коммуны коренным образом изменит свой облик, и под'езды к театру Красной Армии примут современный культурный вид.

Одной из основных задач в 1940 г. является форсирование работ по реконструкции реки Яузы. На это мероприятие выделяется 80 млн. руб. — почти в 4 раза больше, чем было освоено в 1939 г.

Такой большой объем работ вытекает из необходимости санитарного оздоровления районов, прилегающих к реке, и установления связи крупных промышленных предприятий, расположенных у реки, с новой судоходной магистралью, с целой системой рек.

В текущем году будут закончены все основные работы по реконструкции реки до моста Ленинской железной дороги. Берега реки Яузы оденутся в бетон. На всем протяжении реки, от устья до моста Ленинской железной дороги, будет построена проезжая часть. Для обеспечения сквозного проезда по новым набережным под Высокоязуским мостом строится тоннель. Все подземные сооружения у Астаховского и Костомаровского мостов будут переложены в общие коллекторы, строительство которых предусмотрено в 1940 г. По набережным оборудуются наружное освещение.

Через реку Яузу заканчивается строительство пяти новых мостов: Астаховского, Костомаровского, Таможенного, Госпитального и Лефортовского. Одновременно будет закончено строительство Лихоборского обводнительного канала, по которому волжские воды потекут в реку Яузу.

Для обеспечения судоходства по реке Яузе НКПС проводит реконструкцию мостов Курской и Ленинской железных дорог. К навигации 1941 г. должны быть закончены работы и на остальном участке реки Яузы, от моста Ленинской железной дороги до завода «Красный богатырь». После завершения всех этих работ река Яуза станет судоходной водной магистралью столицы.

В 1940 г. намечено дальнейшее укрепление и расширение материально-технической базы внутригородского транспорта, проведение мероприятий по ликвидации диспропорции между количеством подвижного состава, количеством и вместимостью парков и гаражей и мощностью ремонтной базы.

Несмотря на бурный рост за последние годы, городской транспорт еще полностью не обеспечивает всех потребностей города. В частности, отдельные окраинные районы города недостаточно обслуживаются городским транспортом (Черкизово, Соколиная гора и др.).

В соответствии с этим, объем капитальных работ по городскому транспорту на 1940 г. установлен в сумме 61,3 млн. руб.

Трамвайные линии, общим протяжением в 18,8 км, соединят ряд важнейших районов города. Будут построены линии: Соколиная гора — шоссе Энтузиастов, Духовской проезд — Черемушки, линии по новым яузским мостам, а также новая линия в обход площади Коммуны.

Новые троллейбусные линии, общим протяжением в 30 км, в 1940 г. свяжут площадь Коммуны с центром города, Даниловскую площадь — с Болотной набережной, Можайское шоссе — с троллейбусным парком в Филях, Воробьевское шоссе — с Калужским шоссе. Ряд важнейших троллейбусных маршрутов будет переоборудован на более совершенные скользящие токоприемники. Подвижной состав городского транспорта пополнится 60 новыми трамвайными вагонами усовершенствованной конструкции, 150 новыми троллейбусами, 200 автобусами «ЗИС-16» обтекаемой формы.

В 1940 г. городской транспорт получит новый парк для троллейбусов в Филях на 160 машин, парк для автобусов на шоссе Энтузиастов на 200 машин, парк для грузовых машин на Загородном шоссе на 250 машин, парк для таксомоторов на Хорошевском шоссе на 300 машин. Одновременно начнется строительство нескольких новых гаражей и безгаражных стоянок.

Значительно расширится электрохозяйство трамвая и троллейбуса: закончится строительство Саратовской, Дзержинской, Владимирской и передвижной электроподстанций.

Большие средства ассигнуются на расширение ремонтной базы; в частности, начнется строительство завода по ремонту машин «М-1», организуются ремонтные базы при некоторых таксомоторных парках и капитально переоборудуются авторемонтные заводы.

Важнейшими отраслями городского хозяйства являются водопровод и канализация. От их бесперебойной работы зависит нормальная жизнь столицы.

На расширение и развитие водопроводно-канализационного хозяйства ежегодно отпускаются большие средства. В плане 1940 г. на капитальные работы по водопроводно-канализационному хозяйству выделено 107,3 млн. руб.

Такой объем капитальных работ вытекает из необходимости и в дальнейшем форсировать строительство водопроводно-канализационных сооружений. В настоящее время мощность водопроводных станций Москвы, в соответствии с заданиями генерального плана, достигла 106 млн. ведер в сутки. К концу 1940 г. мощность водопроводных сооружений должна быть доведена до 131 млн. ведер в сутки за счет строительства первой очереди Северной станции. Однако, в связи с задержкой строительства этой станции, Московским Советом изысканы ресурсы для увеличения водоснабжения города за счет использования внутренних резервов на существующих станциях. В первую очередь намечено форсировать использование этих резервов на Сталинской и Черепковской станциях. Последняя имеет отдельные сооружения, мощность которых вдвое превышает существующую пропускную способность станции (машинное здание 1-го и 2-го под'ема и т. д.).

Наряду с развитием мощностей водопроводных станций, основной задачей в разви-



тии водопровода является ликвидация существующей диспропорции между мощностями водопроводных станций и пропускной способностью водоводов и магистралей.

В настоящее время мощность водопроводных станций полностью не используется. Постепенная ликвидация диспропорции между отдельными частями городского водопровода обеспечивается вводом в эксплуатацию в 1940 г. 34,4 км новых водопроводных магистралей и водоводов. С постройкой в 1941 г. 5-го водовода от Сталинской станции и ряда городских магистралей будет ликвидирована диспропорция в водопроводном хозяйстве.

Предусмотренное планом 1940 г. строительство водопроводных магистралей Ткацкая — Земляной вал, Соколиная гора — Госпитальный вал, Можайская и Южная магистрали, магистраль Красноказарменная — Садовое кольцо, Дангауэровка — Окружная железная дорога и др. усилит питание водой центральных районов города и ряда промышленных окраин, а также повысит напор воды, что создаст условия для бесперебойного снабжения населения.

В плане также предусмотрено строительство 50 км разводящей водопроводной сети, ряд мероприятий по реконструкции реагентного хозяйства на станциях, по улучшению службы эксплуатации, которая крайне отстает от развития городской сети водопровода, и мероприятия по улучшению охраны водопроводных сооружений.

Намеченные к выполнению в 1940 г. работы по канализационному строительству обеспечат значительное подтягивание канализационного хозяйства до уровня развития водопроводного хозяйства, а также дадут возможность в 1941 г. в основном ликвидировать диспропорцию между притоком сточных вод и пропускной способностью каналов, отводящих сточные воды на очистные сооружения.

По генеральному плану реконструкции, мощность каналов, отводящих канализационные воды на очистные сооружения, в 1938 г. должна была быть доведена до 80 млн. ведер, а мощность очистных сооружений — до 60 млн. ведер в сутки. Вследствие систематического невыполнения плана канализационного строительства, эта задача до сего времени не выполнена, и мощность каналов, отводящих сточные воды, к началу 1940 г. составляет только 51 млн. ведер, а мощность очистных сооружений — 50 млн. ведер в сутки.

Вот почему в 1940 г. необходимо форсировать канализационное строительство. С этой целью в плане предусмотрено окончание строительства Юго-Западного канала, пропускной мощностью в 60 млн. ведер сточных вод в сутки, а также начало крупных работ по строительству Курьяновской станции аэрации, мощностью в 40 млн. ведер очистки в сутки.

Будут также продолжаться работы по строительству Люблинской станции аэрации. Мощность ее к концу года достигнет 18 млн.

ведер полной очистки и 6 млн. ведер неполной очистки.

В 1940 г. намечено построить Шелепихинский, Черкизовский и Измайловский канализационные коллекторы, которые обеспечат присоединение к городской канализации ряда новых районов города.

Будет также построено 23 км городской канализационной сети. Намечено закончить строительство и сдать в эксплуатацию Таракановскую насосную станцию, станцию ЦПКИО и Лихоборскую, которые значительно увеличат прием сточных вод из центра города.

Серьезные работы в 1940 г. предстоит выполнить по развитию газового хозяйства, так как баланс газоснабжения города становится напряженным.

Для обеспечения быстро растущих потребностей города в газе правительство приняло решение о форсировании строительства нового коксо-газового завода под Москвой. Строительство завода изъято из Наркомчермета и передано Московскому Совету. Осуществлять его будет Наркомстрой. Уже в 1940 г. должны быть выполнены основные строительные работы.

Большие средства намечено вложить в развитие существующего газового хозяйства Москвы: перекладку изношенной газовой сети, прокладку новых газовых магистралей, усиление мощности газгольдерного парка. Объем капитальных работ в 1940 г. в газовом хозяйстве составит 33,1 млн. руб.

В банно-прачечное хозяйство в 1940 г. вкладывается 14,1 млн. руб. В 1940 г. будет закончено строительство 3 бань — в Сталинском, Москворецком и Таганском районах, санпропускника — в Краснопресненском районе, 4 прачечных — во Фрунзенском, Кировском, Октябрьском, Москворецком районах и реконструкция 2 прачечных — в Ленинском и Бауманском районах.

Объем капитальных работ по здравоохранению намечен в сумме 14,3 млн. руб. Будет закончено строительство больничного корпуса на Соколиной горе, больницы в Таганском районе, поликлиники в Ленинградском районе, приемного покоя больницы им. Боткина, инфекционных корпусов при больнице им. Русакова, им. Дзержинского и при Ростокинской больнице, родильного дома в Филях, 2 детских консультаций и 4 детских яслей.

На строительство школ и театров в 1940 г. выделяется 23,8 млн. руб. Планом предусмотрено окончание строительства Театра им. Немировича-Данченко, реконструкция зрительной части Театра оперетты и начало строительства нового здания Театра сатиры.

В 1940 г. будет осуществлено строительство 12 новых школьных зданий.

Выполнение установленного на 1940 г. плана капитального строительства по городскому хозяйству, укрепление и расширение существующих предприятий, ввод в эксплуатацию новых сооружений, использование всех имеющихся в городском хозяйстве внутренних резервов обеспечат дальнейший



подъем городского хозяйства и дальнейшее улучшение культурно-бытового обслуживания трудящихся столицы.

Планом на 1940 г. устанавливаются следующие задания по развитию городской промышленности, городского хозяйства и увеличению товарооборота:

	План на 1940 г.	В % к 1939 г.
Валовая продукция промышленности стройматериалов (в млн. руб.) . . . . .	28,4	101,1
Валовая продукция местной промышленности (в млн. руб.) . . . . .	437,7	104,2
Валовая продукция легкой промышленности (в млн. руб.) . . . . .	519,7	103,2
Валовая продукция районной промышленности (в млн. руб.) . . . . .	746,7	112,6
Валовая продукция авторемонтных заводов (в млн. руб.) . . . . .	79,7	122,3
Товарооборот, включая общественное питание (в млн. руб.) . . . . .	20 288,0	114,2
Перевозка пассажиров (в млн. человек) . . . . .	2 729	106,4
Среднесуточная подача воды в город (в млн. ведер) . . . . .	84,0	108,7
Выработка газа (в млн. м <sup>3</sup> ) . . . . .	166,0	103,6
Перевозка грузов Автогрузовым управлением (в млн. т) . . . . .	11 370,3	188,5

Необходимым условием выполнения строительной программы 1940 г. является значительное увеличение производства строительных материалов и строительных деталей. Это и предусмотрено планом на 1940 г. Против 1939 г. программа по обжигу красного кирпича увеличивается на 23,7%, по производству извести — на 150, алебаstra — на 25,3, железобетонных конструкций — на 29,9, лицевого кирпича — на 66,7, кирпича силикатного — на 67,4, плит «диферент» — на 68,7, сухой штукатурки — на 21,5, газовых колонок — на 57,4, пассажирских подъемников — на 19,6% и т. д.

Планом предусмотрено также значительное увеличение выпуска предметов широкого потребления и расширение ассортимента изделий.

\* \* \*

Для выполнения плана капитальных работ и эксплуатационных планов на 1940 г. от всех организаций Московского Совета требуется серьезная перестройка работы. Причины, которые привели в прошлом году к невыполнению плана капитального строительства, должны быть решительно устранены.

МГК ВКП(б) и Московский Совет за последние месяцы провели ряд организационных мероприятий, которые должны улучшить в 1940 г. работу строительных организаций.

На базе строительных трестов: «Моспромстроя», «Промгражданстроя», «Мосторгстроя» и «Трансстроя», создано Управление

коммунального строительства. На это управление возложено строительство бань, прачечных, транспортных сооружений, промышленных предприятий и овощехранилищ.

Управление культурно-бытового строительства и его строительные тресты специализируются в основном на строительстве школ, жилых домов, больничных учреждений и театров.

При управлении трамвайно-троллейбусного транспорта, на базе строительных контор эксплуатационных трестов, создан строительный трест «Электротрансстрой», который будет осуществлять строительство для трамвайного и троллейбусного хозяйств. Эксплуатационные тресты освобождаются от ведения строительных работ.

Основные строительные тресты Управления жилищного строительства концентрируются на основных магистралях города (улица Горького, Можайское шоссе, Беговая улица и т. д.).

После проведенной в 1939 г. реорганизации дела планировки и проектирования и создания Управлений планировки, проектирования и Экспертно-технического отдела значительно улучшилась подготовка технической документации для строительства 1940 г. В настоящее время преобладающее количество строек уже обеспечено технической документацией.

В 1939—1940 гг. проведены и запланированы большие мероприятия по укреплению материально-технической базы строительных организаций. За два года в строительную индустрию вкладывается 30 млн. руб. Для строительных рабочих в 1939—1940 гг. будет построено около 40 тыс. кв. м жилой площади.

Все эти мероприятия дают право требовать от строительных организаций решительного улучшения организации работ и безусловного выполнения плана строительства на 1940 г.

Уже проведенная реорганизация строительных организаций и их специализация создают все возможности для массового переключения строительства на поточно-скоростные методы работы.

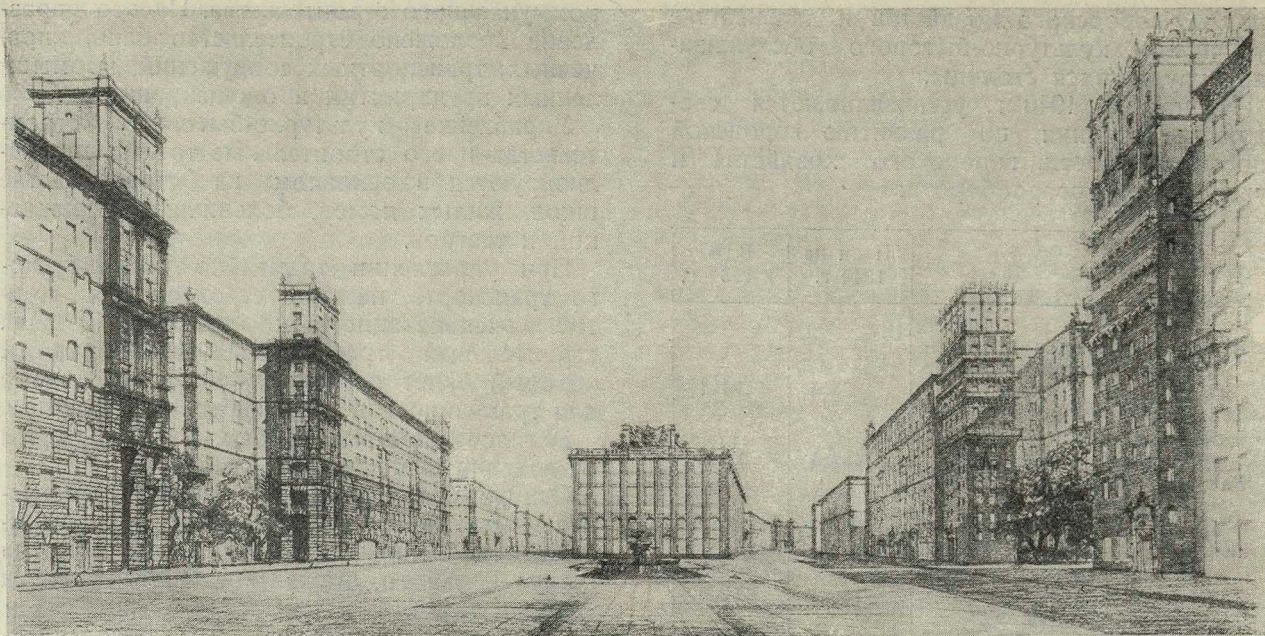
Они должны отныне являться основными для строительных организаций Московского Совета.

Центральной задачей организаций Московского Совета в 1940 г. является выполнение заданий по повышению производительности труда, снижению стоимости строительства и себестоимости промышленной продукции.

Для строительных организаций Московского Совета на 1940 г. установлено задание по повышению производительности труда на 21,4%. По снижению стоимости строительства установлено задание: по жилищному строительству — на 2,38%, по коммунальному строительству — на 2,19, по культуре и здравоохранению — на 2,35%.

Выполнение плана развития городского хозяйства на 1940 г. явится новым успехом в деле осуществления сталинского плана реконструкции Москвы.





Общий вид площади у Дорогомиловской заставы. Проект.

Арх. Л. О. БУМАЖНЫЙ.  
Арх. З. М. РОЗЕНФЕЛЬД

## МОЖАЙСКОЕ ШОССЕ



**В** ПЛАНЕ реконструкции Москвы Можайское шоссе является одной из первоочередных магистралей, входящих в территорию Юго-западного района, которая подлежит реконструкции и застройке новыми жилыми домами и общественными зданиями. Эта магистраль соединяет центр города с районом Филя — Куцево по двум направлениям: через Арбат, Бородинский мост и Б. Дорогомиловскую улицу и запроектированную под руководством акад. арх. С. Е. Чернышева новую магистраль — Новый Арбат, Ново-Арбатский мост и Ново-Дорогомиловскую улицу. В месте слияния этих магистралей — у Дорогомиловской заставы — образуется большая площадь, являющаяся головным архитектурным узлом Можайского шоссе. За чертой города Можайское шоссе непосредственно переходит в автомагистраль Москва — Минск.

Учитывая исключительно важное значение архитектурно организованной застройки Можайского шоссе, Управление жилищного строительства Моссовета провело

конкурс на составление форпроектов застройки и архитектурного решения магистрали. В основу дальнейших работ над составлением проекта застройки Можайского шоссе был принят проект арх. З. М. Розенфельда, разработанный архитектурно-проектной мастерской Управления жилищного строительства Моссовета. В октябре прошлого года Архплан утвердил окончательный проект застройки.

Публикуемый проект охватывает собой отрезок (1,3 км) магистрали первоочередного строительства — от Дорогомиловской заставы до путепровода над путями Окружной железной дороги. Здесь опорными сооружениями являются 6—8-этажные жилые дома, воздвигнутые за последние годы по левой стороне магистрали — от Багратионова переулка до путепровода. А дальше, взамен малоэтажных ветхих деревянных домиков, в большинстве уже снесенных, магистраль застраивается крупными, благоустроенными жилыми домами, общей кубатурой более 1 млн. м<sup>3</sup>.

Естественные условия реконструируемой магистрали весьма благоприятны. Это — живописная, высокая часть района, с богатым, разнообразным рельефом, огромными зелеными массивами и близко протекающей рекой Москвой. По проекту на протяжении всей магистрали создаются три основных узла магистрали, составляющих ее архитектурно-композиционный стержень.

Первым основным узлом является площадь, образуемая на ме-

сте бывш. Дорогомиловской заставы. Композиционным центром площади является проектируемое монументальное здание общественно-административного назначения, высотой в 8—10 этажей. Здание расположено по главной оси площади и обращено главным фасадом к Можайскому шоссе, а боковыми фасадами — на Б. Дорогомиловскую и Ново-Дорогомиловскую улицы. Правая и левая стороны площади застраиваются крупными жилыми зданиями в 9 этажей (№№ 1—19 и 2—32).

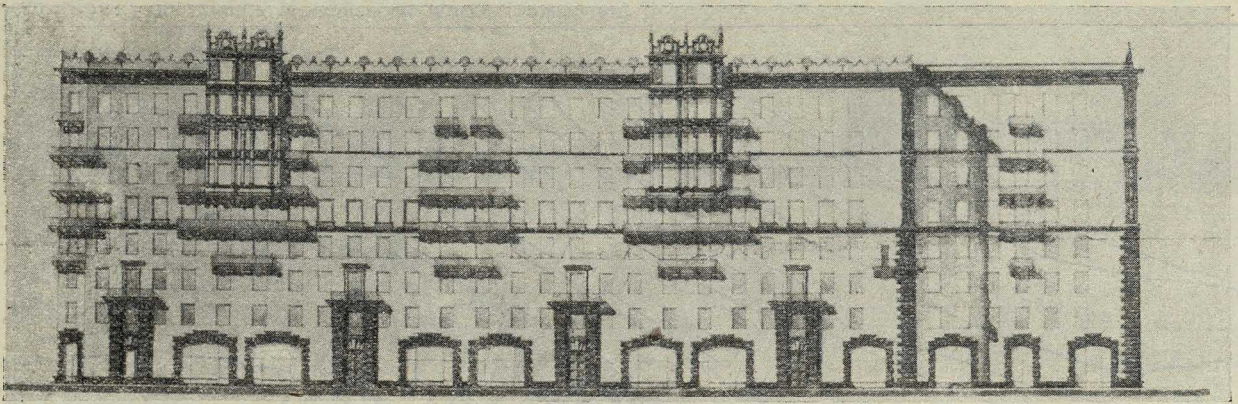
Архитектура этих зданий рассчитана на большое пространство площади и своей силуэтностью и вертикальными мотивами архитектурно объединяет это пространство и подчеркивает ее значение в месте начала двух магистралей, ведущих в центр города.

На самой площади, имеющей форму, приближающуюся к треугольнику, впереди центрального здания размещается большой фонтан со скульптурной группой.

В зданиях, ограничивающих площадь, введены небольшие отступы, обогащающие силуэт застройки и позволяющие ввести зелень в архитектуру площади. Эти отступы устраняют впечатление чрезмерной длины и членят застройку на объемы нормальной величины. По отношению к площади эти отступы создают подчиненную ей поперечную ось.

Второй узел образуется по оси следующего квартала, в связи с широким разрывом, выходящим на Дорогомиловскую набережную ре-





Фасад жилого дома № 21—29. Авторы — арх. Э. М. Розенфельд, В. В. Извеков.

ки Москвы. Этот разрыв архитектурно организуется двумя крупными жилыми зданиями (№№ 36—50 и 52—70). Композиционное решение этих массивов по мере их приближения к разрыву дает постепенное нарастание богатства и пластичности архитектуры. Разрыв представляет собой озелененный сквер, заканчивающийся парадными спусками к реке Москве и перспективой на Краснопресненский парк культуры и отдыха, расположенный на противоположном берегу.

По левой стороне магистрали этому кварталу соответствует квартал (№№ 21—57), занимающий центральное положение на рассматриваемом нами отрезке магистрали. В силу своего композиционного положения, этот квартал решается с более выразительным силуэтом, который образуется благодаря постановке двух высотных зданий в 12 этажей, проектируемых как жилые дома типа «апартамент-хауз». Между этими зданиями располо-

жен жилой дом в 8—9 этажей, который решен как центральное осевое здание всего квартала, отвечающий оси разрыва на противоположной стороне и замыкающий собой перспективу со стороны Краснопресненского парка культуры и отдыха. Боковые здания этого квартала решены в более спокойном характере (8 этажей) и подчеркивают значение центральной части квартала.

Этот квартал, занимающий центральное композиционное положение на всей магистрали, благодаря своим двум вертикальным объемам создает разнообразие и обогащает силуэтность всей магистрали.

Третий узел образуется на месте территории бывш. Еврейского кладбища, превращаемого в парк районного значения.

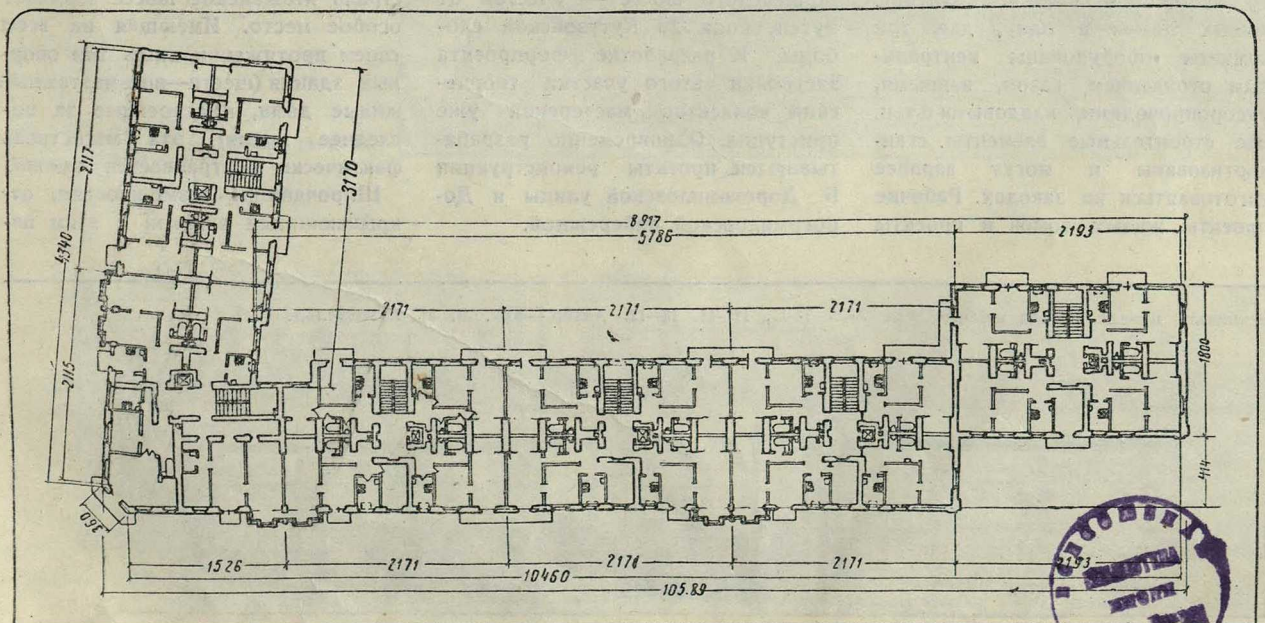
Архитектурной темой этого узла являются главные, архитектурно подчеркнутые входы в парк. На этом квартале располагаются два жилых массива в 8—10 этажей

(№№ 74—96 и 114—116), с глубоким отступом в центре между ними в сторону парка. По оси этого отступа располагается здание паркового характера, в котором размещаются кинотеатр, кафе, ресторан, галереи для отдыха и т. п.

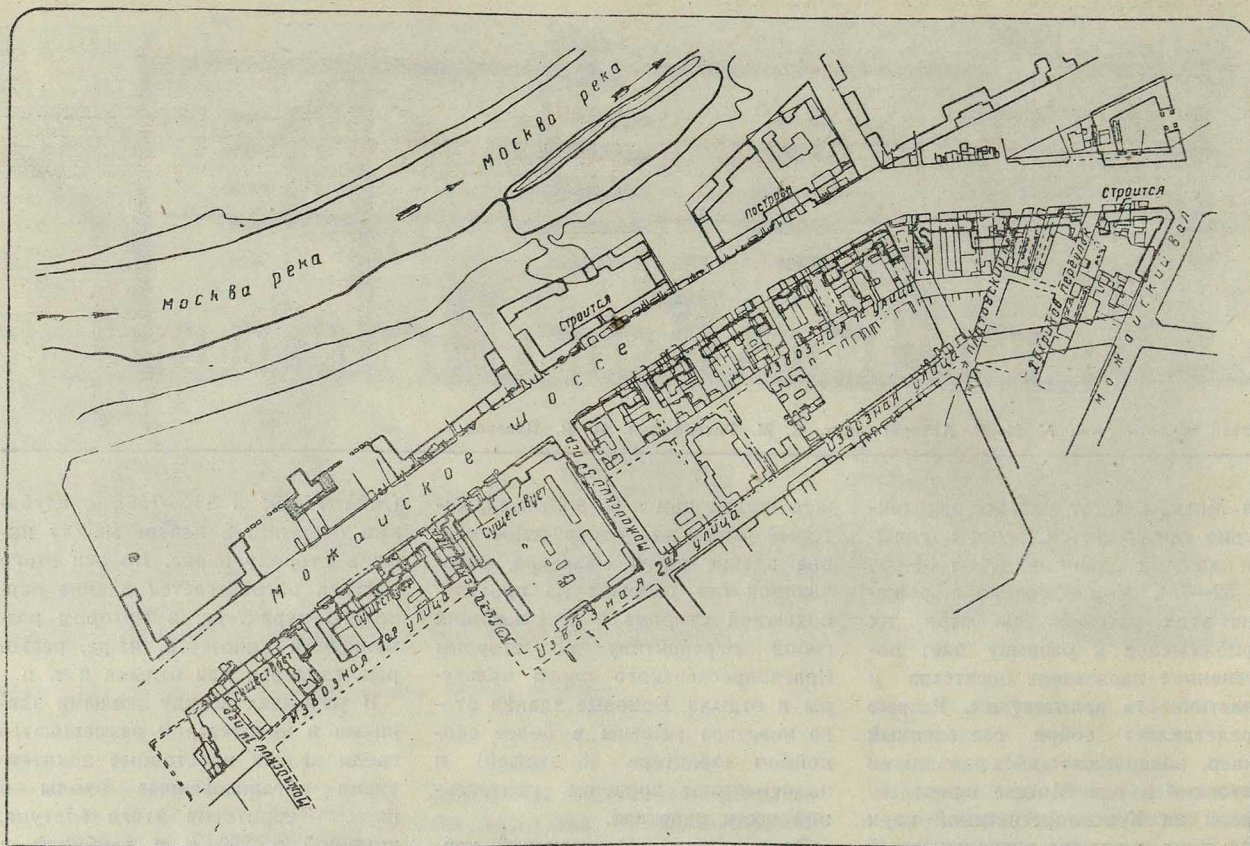
В разрывах между жилыми зданиями и кинотеатром размещаются среди зелени просторные архитектурно организованные входы в парк. Территория этого отступа, шириной в 200 м и глубиной в 35—40 м, представляет собой зеленый партер с двумя фонтанами. Архитектурная композиция жилых зданий, образующих этот квартал, подчеркивает парадность входа в парк своими повышенными объемами в 10 этажей на углах зданий и вертикальным мотивом пилостр.

Архитектура всей магистрали находит свое дополнение в произведениях изобразительного искусства, размещаемых в виде отдельных скульптурных групп в архи-

План типового этажа дома № 21—29.







Генплан застройки Можайского шоссе на участке от Дорогомилловской заставы до путепровода.

Арх. В. М. КУСАКОВ

## О ФОРПРОЕКТЕ ЗАСТРОЙКИ МОЖАЙ- СКОГО ШОССЕ



РЕДИ реконструируемых улиц г. Москвы магистраль Можайское шоссе занимает особое место. Имеющая на всем своем протяжении лишь три опорных здания (шести—восьмиэтажные жилые дома, выстроенные за последнее время), эта магистраль фактически обстраивается заново.

Широчайшим возможностям, открывающимся в связи с этим пе-

тектурных узлах магистрали, а также рельефов, росписи и орнаментов, которые включаются в архитектуру самих зданий. Темы этих произведений изобразительных искусств должны учитывать особенности данной магистрали, ведущей к центру Белорусской ССР — Минску.

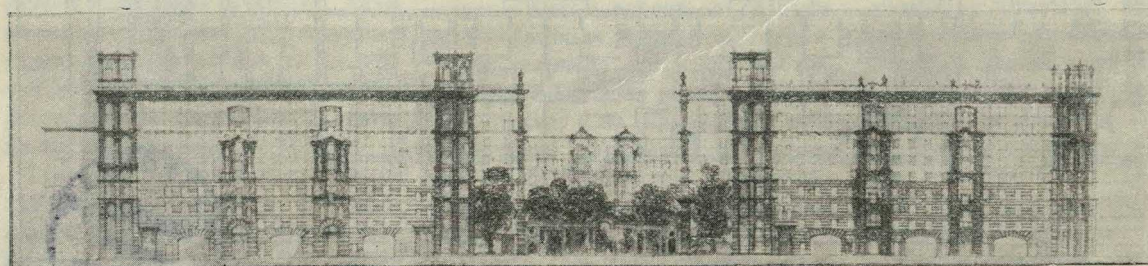
Жилые дома в основном проектируются по глубоким секциям, шириной не менее 15 м, с выходом 4—6 квартир на одну площадку лестничной клетки. Квартиры жилых домов в одну, две, три комнаты оборудованы центральным отоплением, газом, ванными, мусоропроводами, кладовыми и т. п. Все строительные элементы стандартизованы и могут заранее изготавливаться на заводах. Рабочие проекты жилых домов и проекты

организации работ разрабатываются с учетом ведения строительства поточно-скоростными методами.

К застройке магистрали по публикуемому проекту уже приступлено. На участках №№ 1—3 и 36—50 заканчиваются строительством жилые дома объемом 78 тыс. м<sup>3</sup> и 113 тыс. м<sup>3</sup>. На участках №№ 5—19 и 52—70 начаты земляные работы.

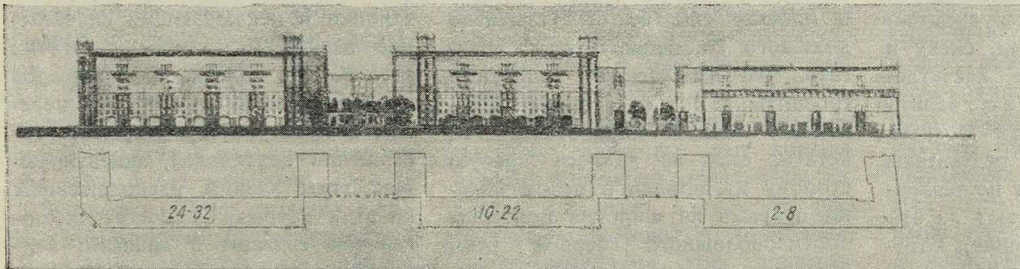
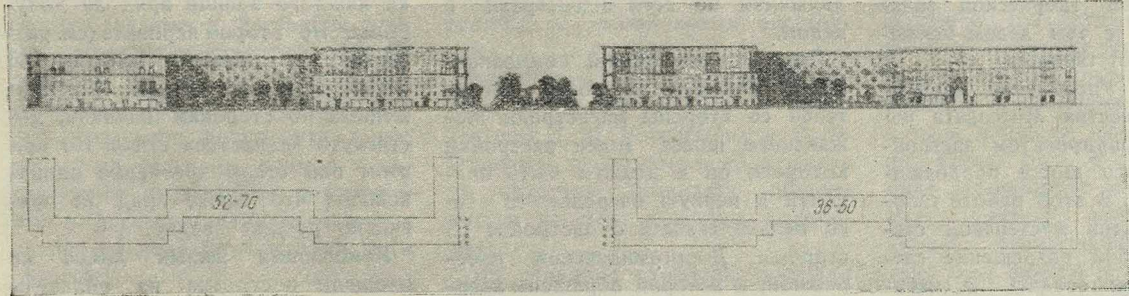
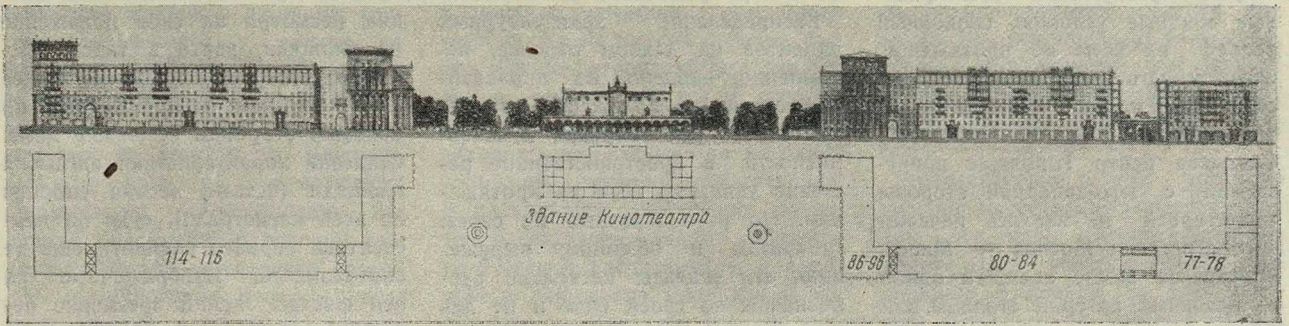
Следующий этап реконструкции Можайского шоссе — участок от путепровода до Кутузовской слободы. К разработке форпроекта застройки этого участка творческий коллектив мастерской уже приступил. Одновременно разрабатываются проекты реконструкции Б. Дорогомилловской улицы и Дорогомилловской набережной.

Эскизный проект фасада жилого дома №№ 5—11, 11—13, 13—19. Автор — арх. З. М. Розенфельд.

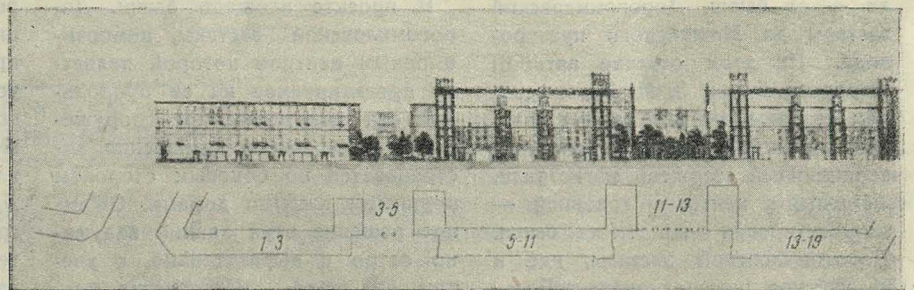




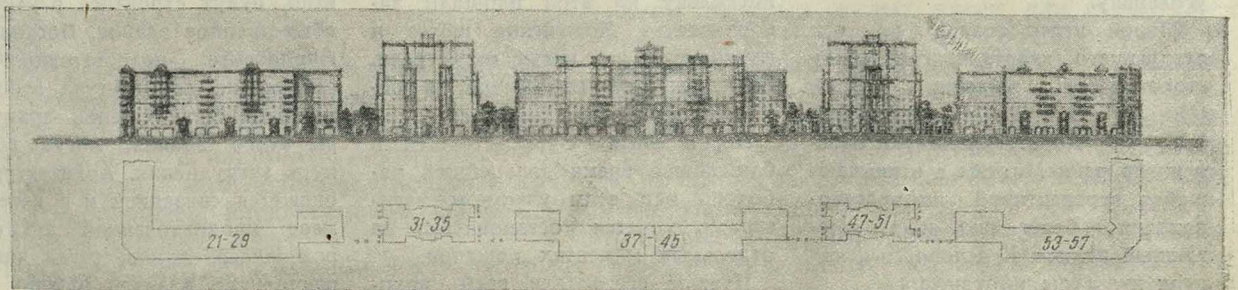
Формпроект застройки Можайского шоссе (развертка).



Правая сторона.



Левая сторона.





ред проектировщиками, сопутствуют чрезвычайно благоприятные местные условия: спокойный рельеф на всем ее протяжении, живописность примыкающего района, близость реки Москвы, наличие больших зеленых массивов. Связывая центр города с прилегаемой с юго-западной стороны территорией и являясь началом автомагистрали Москва — Минск, Можайское шоссе является одной из основных артерий столицы. Эти факторы делают проектирование застройки данной магистрали увлекательнейшей творческой задачей и вместе с тем делом исключительно ответственным.

Мастерская Управления жилищного строительства Моссовета работает над форпроектом застройки Можайского шоссе продолжительное время. В этой работе творческий коллектив мастерской ставил перед собой разрешение следующих задач: создать на магистрали впечатление простора с включением в архитектуру зелени, создать разнообразие в архитектурной трактовке зданий, смену и постепенное нарастание впечатлений по мере движения и сохранить ощущение близости реки Москвы.

В какой же мере результаты этой работы разрешают поставленные задачи и исчерпывают ли эти задачи все те требования, которые должны быть предъявлены к архитектуре магистрали Можайского шоссе?

Публикуемые материалы охватывают собой отрезок первоочередного строительства магистрали — от бывш. Дорогомиловской заставы до Можайского путепровода. На этом отрезке автором форпроекта арх. З. М. Розенфельдом созданы три центра, составляющие как бы архитектурно-композиционный стержень магистрали. Первый центр — головной — запроектирован на месте бывш. Дорогомиловской заставы, где в Можайское шоссе вливаются Большая и Новая Дорогомиловские улицы, образующие площадь, приближающуюся по форме к треугольнику.

Второй центр создан по оси следующего квартала, где между строящимися жилыми домами (№№ 38—50 и 52—70) имеется разрыв на Дорогомиловскую набережную реки Москвы с открывающейся перспективой на противоположный берег реки и расположенный на нем Краснопресненский парк культуры и отдыха.

Третий центр образован на месте бывш. Еврейского кладбища,

территория которого превращается в парк районного значения.

Распределение архитектурных акцентов на данном отрезке, несомненно, найдено. Их оправданное ситуацией положение вносит достаточно многообразие и живописности в пространственное решение улицы на всем ее протяжении. Но разнообразные по своим габаритам и об'емному выражению, эти акценты несколько равнозначны по своей силе и не дают, в связи с этим, планомерного нарастания впечатления по мере движения по всей магистрали в целом.

Если все же общий композиционный замысел застройки убедителен со стороны магистрали Можайского шоссе (идея застройки которого он и должен быть подчинен в первую очередь), то этого нельзя сказать о застройке со стороны Дорогомиловской набережной, к которой обращены кварталы своей противоположной стороной. Очевидно, этой застройке в проекте еще не было уделено должного внимания. Надо полагать, что намечаемые генпланом габариты домов со стороны набережной будут доработаны. И, кстати, если не удалось правую сторону магистрали в целом больше открыть на широкие просторы противоположного берега реки Москвы, то хочется пожелать, чтобы в застройке набережной этих разрывов было больше.

Об'емное решение застройки магистрали вытекает из принятой композиции генплана.

В проекте площадь бывш. Дорогомиловской заставы, композиционным центром которой является проектируемое на ее продольной оси монументальное сооружение общественного назначения, застраивается по боковым сторонам крупными жилыми домами. Об'емное решение этих зданий задумано остро и выразительно, с учетом большого пространства площади. В принятой схеме генплана композиция застройки площади становится особо ответственной, поскольку на этой площади заканчивается Можайское шоссе и начинаются две новые магистрали. Решение этой композиции в основном намечено правильно.

Но, в связи с предстоящей в ближайшее время дальнейшей работой над этим участком магистрали, хочется остановиться на отдельных моментах решения.

Прежде всего, для всей архитектуры площади еще не найдено единство масштаба и стиля. На-

меченное в форпроекте лишь в общих чертах общественное здание, несмотря на свое положение на площади, взято в таком масштабе, что оно кажется менее значимым, чем расположенные по боковым сторонам ее жилые дома. Стилевая характеристика ансамбля площади (кстати, весьма спорная на всей магистрали), судя по перспективе первого варианта, еще не определилась. Изображенные на ней фасады зданий чрезмерно пестры в своих стиливых чертах. Подобная «независимая» трактовка каждого здания вряд ли допустима. Во втором варианте (см. развертку) в решении архитектуры фасадов жилых домов, расположенных по сторонам площади, достигнуто «единство» стиля. Но при этом они стали чрезмерно одинаковыми, что также вряд ли правильно решает задачу.

Композиция жилых домов на площади построена на образующих ее поперечную ось разрывах, обогащающих общий силуэт застройки и исключающих впечатление излишней протяженности этих зданий. От плоскостей фасадов найден плавный и красивый переход к пространству разрывов. Завершения вертикалей, акцентирующих углы зданий, расположенных на этих разрывах, недостаточно органично связаны с данными вертикалями (особенно в угловой части здания), от которых их резко отделяет гипертрофированно развитый карниз. Будучи механически протянут с плоскости стены на решенные многоярусным ордером вертикали, этот карниз для них тяжел. Горизонтальный ритм пропорций в вертикалях несколько усложнен, и в своем архитектурном выражении эти вертикали, так же как и обрамления лестничных клеток, перегружены деталями. Думается, что в данном случае средства архитектурной выразительности использованы очень расточительно и что их может не хватить для расположенного на площади общественного здания.

Жилые дома на площади, вероятно, будут строиться раньше, чем общественное здание. Поскольку в форпроекте недостаточно ясно определена архитектура застройки площади при решении архитектуры этого здания, могут возникнуть затруднения. Архитектура его окажется связанной и в известной мере продиктованной архитектурой жилых домов, тогда как общественное здание должно быть ведущим на площади и определяющим ее архитектуру.



В форпроекте не дано никаких предложений по планировке поверхности площади, если не считать намеченного в центре ее большого фонтана. Представляется более целесообразным и уместным расположить на главной оси площади не фонтан, а монументальный памятник, тематически посвященный освобождению Западной Белоруссии, с которой связывает Москву Можайское шоссе.

Композиционным центром среднего участка магистрали, занимающего на ней центральное положение, является, как уже было сказано, разрыв в застройке правой стороны, ширину которого хотелось бы видеть большей. Эта застройка, запроецированная еще до составления форпроекта, в его последней редакции, решена с постепенным нарастанием пластичности и богатства отделки фасадов зданий по мере приближения их к разрыву.

В оправданном общем замысле приеме трактовки фасадов здесь следовало бы учесть, что отступ правой стороны застройки квартала замыкает собой перспективу Б. Дорогомиловской улицы. Сделанный на плоскости фасада дома № 36 акцент над проездом мог бы быть более развитым.

Застройка левой стороны решена разнотипным по этажности и характеру архитектуры комплексом зданий, в котором общий силуэт обогащен двумя высотными зданиями, по 12 этажей в каждом, проектируемыми как жилые дома

типа «апартамент-хауз». Положение этих высотных объемов, возникших в проекте, очевидно, уже после того, когда на правой стороне было начато строительство жилых домов, создает на левой стороне улицы совершенно иной ритм и не находит себе отзвука на противоположной стороне магистрали. В дальнейшей работе над проектом здесь также следует добиваться большей сдержанности и единства в отношении масштаба и характера архитектуры. Особое внимание следует уделить торцам высотных объемов, которые будут видимы со значительных расстояний.

Законченный технический проект дома № 21—29 (авторы — архитекторы З. М. Розенфельд и В. В. Извеков), расположенного в центре квартала, позволяет остановиться на нем несколько подробнее.

На спокойно решенной площади фасада этого здания помещены две группы эркеров. Положение этих эркеров на стене создает движение, направленное от центра квартала к перекрестку, подчеркивать который нет надобности. Стремясь, вероятно, возможно более облегчить эти эркеры, авторы чрезмерно измельчили их. Слишком близко к эркерам расположены балконы с громоздкими кронштейнами. Этих кронштейнов, особенно в центральном пятне балконов, очень уж много. Спорным в здании является решение угла, выходящего непосред-

ственно на площадь и мало увязанного с углом расположенного на противоположной стороне дома № 19. Завершенные балконами входы, обрамления магазинных витрин и венчающий здание узорчатый парапет нарисованы красиво.

Архитектурная тема третьего участка магистрали решается входом в парк. Композиционный центр этого участка, образуемый широким разрывом со значительным отступом от красной линии, занят зеленым партером с фонтаном, задуман интересно и содержательно. Но если размеры разрыва в застройке среднего квартала несколько преуменьшены, то размеры образующейся при входе в парк площади явно преувеличены. Кроме того, с зеленью парка мало гармонирует монументальный ордер пилястр, высотой в пять этажей, обрамляющих повышенные углы зданий у входа в парк.

В целом форпроект застройки магистрали Можайского шоссе интересен и дает новое, богато насыщенное содержанием решение улицы, принципиально отличное от улиц-коридоров с вытянутыми в одну линию фасадами. Авторам удалось разрешить многие из поставленных перед собою задач. Над оставшимися же неразрешенными вопросами — связи застройки с набережной, единства архитектуры в принятом многообразном решении и ее идейного содержания и направленности — предстоит еще работать.

Инж. А. И. ГОХБАУМ  
Инж. Г. М. ЛИМАНОВСКИЙ

## ТИПОВЫЕ СЕКЦИИ ЖИЛЫХ ДОМОВ НА 1940 г.



СТРОИТЕЛЬСТВО на основе типовых секций уже практиковалось в 1925—1930 гг. (Мосстрой, Мосгоржилсоюз), однако это совпало с периодом архитектурного упрощенчества, впоследствии надолго дискредитировавшего идею типовой секции в жилищном строительстве.

Широкое развитие жилищного строительства в последующие годы, переход от обычных методов строительства к скоростным,

предусматривающим монтаж элементов здания из сборных стройдеталей, вновь выдвинули, как очередную и насущную задачу, создание типовых секций. При этом значительно возросшие культура и мастерство наших архитектурных кадров дают уверенность, что применение новых типовых секций отнюдь не приведет к строительству «типовых» домов в худшем смысле этого слова.

В 1939 г. проектные организации Московского Совета много поработали над созданием типовых жилых ячеек для строительства будущего года. Из большого числа разработанных проектов Московский Совет отобрал шесть лучших предложений и передал их в специальную комиссию для разработки детальных технических проектов. Три типовых секции являются четырехквартирными, одна — пятиквартирной и две — шестиквартирными (рис. 1—6). В дополнение к этим шести основным фронтальным секциям разработаны варианты угловых решений.



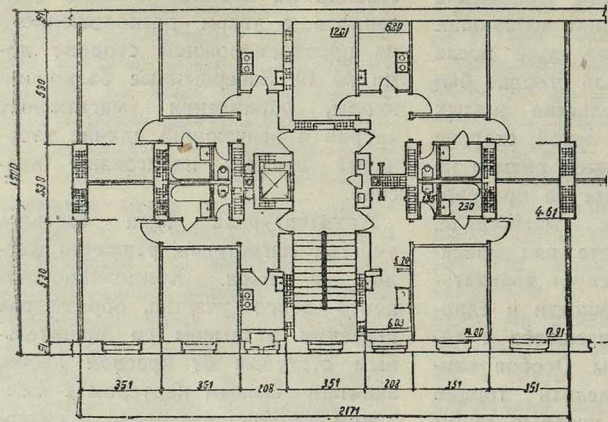


Рис. 1. Типовая 4-квартирная секция из трех 2-комнатных и одной 3-комнатной квартиры. Авторы — арх. З. М. Розенфельд и инж. А. И. Гохбаум.

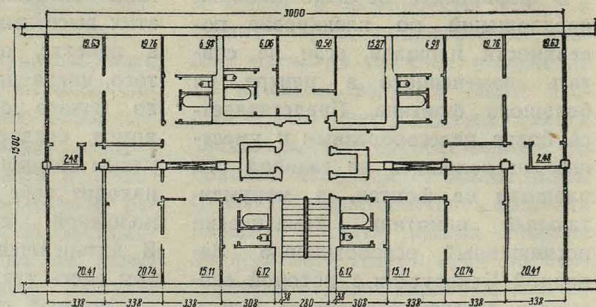


Рис. 4. Типовая 5-квартирная секция из трех 2-комнатных и двух 3-комнатных квартир. Автор — арх. Л. Р. Степанова.

Необходимо отметить решительную позицию, занятую Управлением проектирования Моссовета, запретившим в дальнейшем разрабатывать проекты, и Экспертным советом, не принимающим к рассмотрению и утверждению проекты жилых домов, сделанные не на основе одобренных типовых секций.

В основу проектирования секций были положены: максимальная типизация отдельных элементов планов (санузлы, лестничные клетки) и сохранение, в то же время, до-

статочно разнообразного набора квартир по количеству комнат, по их размерам и расположению. Наряду с этим, в целях снижения стоимости строительства и величины эксплуатационных расходов, было признано необходимым увеличить глубину жилой секции и количество квартир, выходящих на одну лестничную площадку. В целях же ускорения строительства и внедрения скоростных методов в строительную практику, нужно было в конструктивном отношении решить типовые секции полностью на основе сборных элементов.

Планировка рассматриваемых секций еще не дает идеального решения новых типовых секций большой глубины с большим количеством квартир, выходящих на одну лестничную площадку. Однако, из всех предложенных для отбора эти секции все же дают наилучшие решения по каждому типу, предусматривая от четырех до шести квартир на одну лестничную площадку. Возможно, что решение проблемы многоквартирных

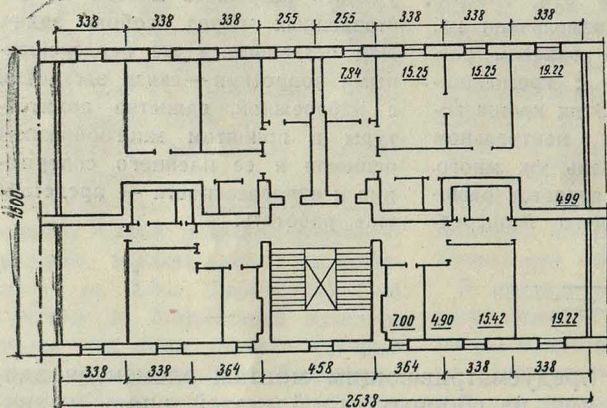


Рис. 2. Типовая 4-квартирная секция из двух 2-комнатных и двух 3-комнатных квартир. Авторы — архитекторы И. В. Минков и П. А. Нестеров.

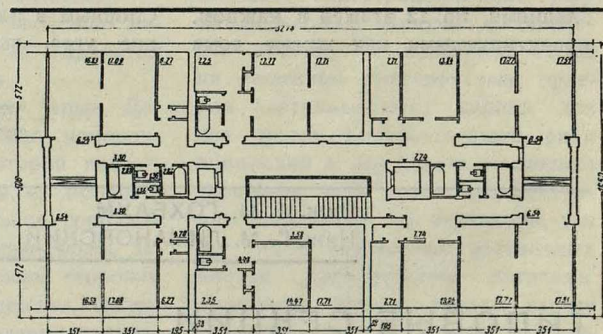
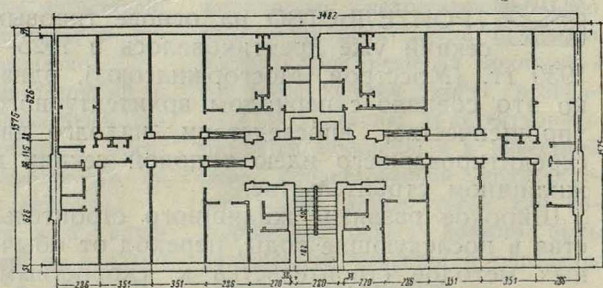
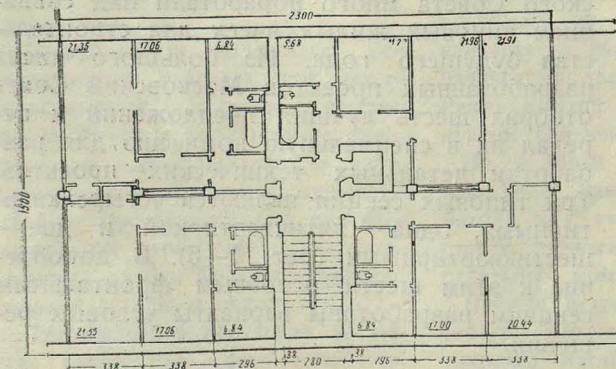


Рис. 5. Типовая 6-квартирная секция из четырех 2-комнатных и двух 3-комнатных квартир. Автор — арх. К. И. Джус.

Рис. 3. Типовая 4-квартирная секция из трех 2-комнатных и одной 3-комнатной квартиры. Автор — арх. Л. Р. Степанова.

Рис. 6. Типовая 6-квартирная секция из четырех 2-комнатных и двух 3-комнатных квартир. Автор — арх. К. И. Джус.





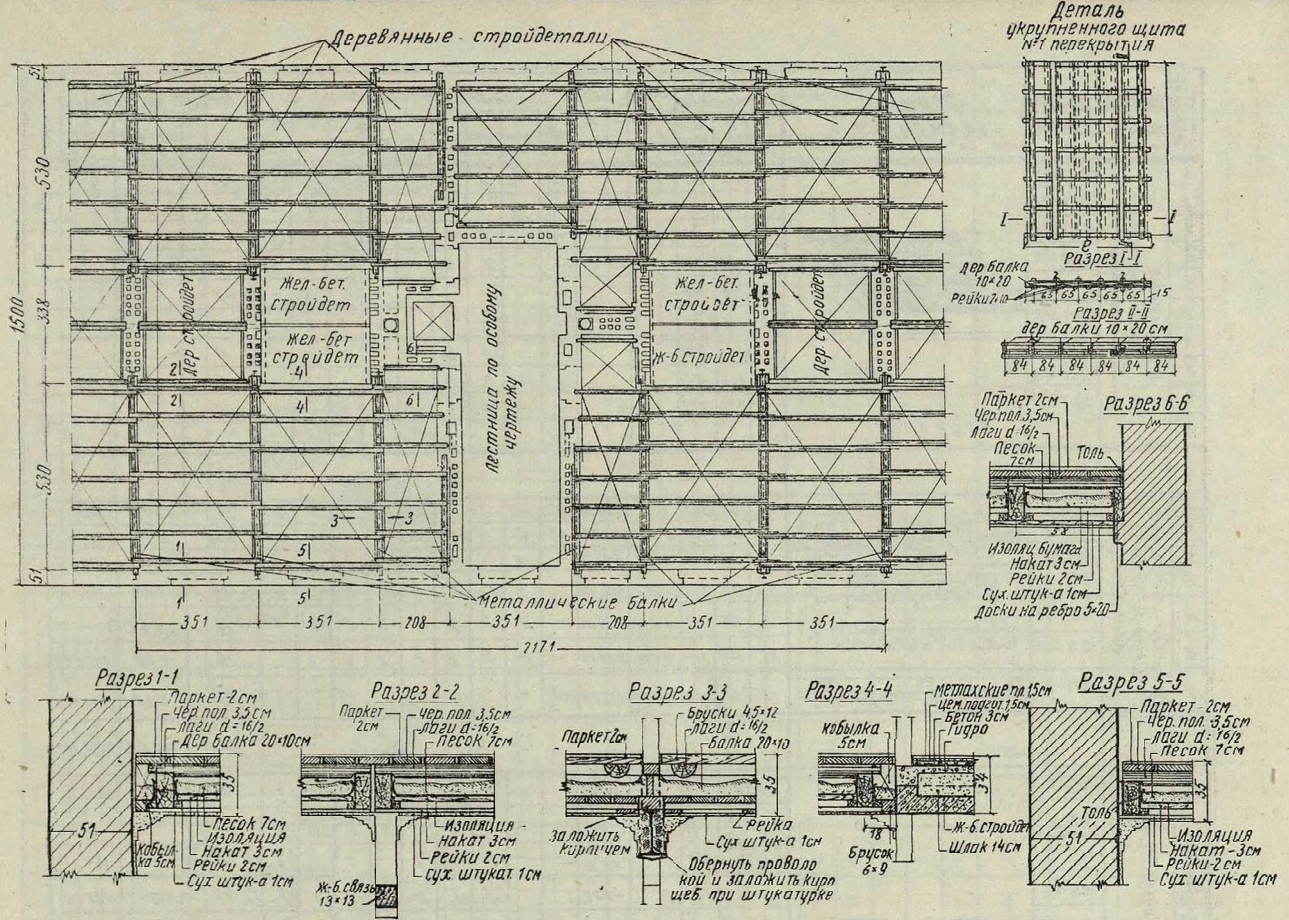


Рис. 7. План и разрезы деревянного перекрытия для типовой секции Управления жилищного строительства (см. рис. 1).

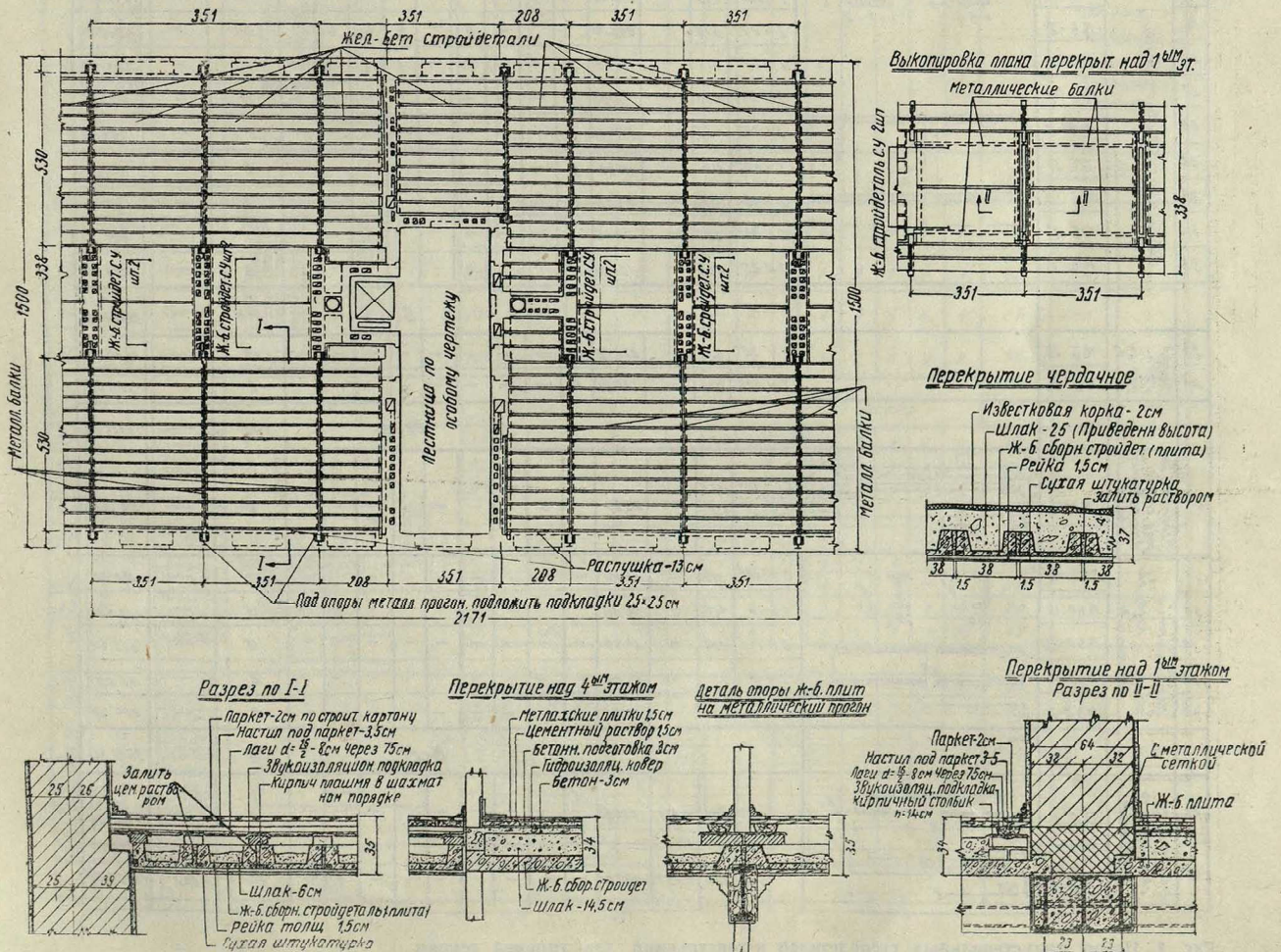


Рис. 8. План и разрезы перекрытия из сборных железобетонных элементов по металлическим балкам.



№ п/п поз. №	Наименование элемента	Объем элемента	Форма элемента.	Размеры элемента в см			Объем 1 м³	Вес 1 м³	Количество										Всего по секции												
				h высот. в см.	b шир. в см.	l длина в см.			1 шт	2 шт	3 шт	4 шт	5 шт	6 шт	7 шт	8 шт	9 шт	10 шт	Молч	Объем в м³	Вес в кг.										
1	Деревянные строительные перекрытия	ЩИТ №1		492	363				-	-	-	-	-	8	8	8	-	24													
2		ЩИТ №2		492	196				-	-	-	-	-	-	3	3	3	-	9												
3		ЩИТ №3		297	305				-	-	1	1	-	-	1	1	1	-	5												
4		ЩИТ №4		328	310				-	-	2	2	-	-	2	2	2	-	10												
5		ЩИТ №5		492	250				-	-	-	-	-	-	1	1	1	-	3												
6		ЩИТ №6		7	158	135				-	-	2	2	-	-	2	2	-	10												
7		ЩИТ №7		479	363				-	-	8	8	-	-	-	-	-	-	16												
8		ЩИТ №8		479	196				-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	6												
9		ЩИТ №9		479	250				-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	2												
10		Заделка																													
Всего:																															
11	Железо-бетонные строительные перекрытия	П.П.-1		15	38	343	0.111	256.00	82	104	-	-	-	104	-	-	-	104	394	43.73	104010.00										
12		П.П.-2		10	38	192	0.040	96.00	58	60	-	-	-	-	60	-	-	-	60	238	9.52	22849.00									
13		П.П.-3		15	38	336	0.107	257.00	-	10	-	-	-	-	10	-	-	-	10	30	3.21	776.00									
14		П.П.-4		15	158	310	0.563	1351.00	-	4	-	-	-	-	4	-	-	-	6	14	7.88	18914.00									
15		П.П.-4а		15	158	310	0.556	1334.00	-	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	16	8.89	21344.00									
16		П.П.-4б		15	158	310	0.556	1334.00	-	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	7.78	18676.00									
17	П.П.-5	15	38	284	0.097	233.00	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60	5.82	13980.00												
Всего:																															
18	Металлические балки перекрытия	М.Б.-1		IN 33	575	-	307.05	-	6	-	-	-	-	6	-	-	-	6	18	-	5525.90										
19		М.Б.-2		IN 30	575	-	275.00	-	4	6	6	4	6	6	6	4	4	4	4	42	-	392.00									
20		М.Б.-3		LN 24	455	-	138.50	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	1	2	-	387.60									
21		М.Б.-4		IN 12	350	-	49.00	-	-	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	-	1029.00									
22		М.Б.-5		IN 12	316	-	44.40	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	444.00									
23		М.Б.-6		LN 26	338	-	132.50	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	30.30									
24		М.Б.-7		LN 26	338	-	132.50	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	795.00									
25		М.Б.-8		IN 33	575	-	145.80	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	437.40									
26		М.Б.-9		IN 27	575	-	246.00	-	-	4	4	-	4	4	4	-	-	-	-	20	-	4920.00									
27		М.Б.-10		IN 22	475	-	156.75	-	-	1	1	-	1	1	1	-	-	-	-	5	-	783.75									
28		М.Б.-11		IN 24	483	-	181.00	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	2170.00									
29		М.Б.-12		IN 30	463	-	232.00	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	464.00									
30		М.Б.-13		IN 20	419	-	117.00	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	117.00									
31		М.Б.-14		IN 18	118	-	28.50	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	57.00									
32	М.Б.-15	IN 24	500	-	206.00	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	206.00											
32	М.Б.-15	IN 20	483	-	135.00	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	405.00											
Всего:																															
33	Металл. балки пер.-и чир. п.	М.Б.-16		IN 30	420	-	276.00	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	3580.00											
34		М.Б.-17		IN 27	420	-	180.00	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	360.00										
Всего:																															
35	Металлические балки и фермы вместитель	К-1		2 LN 30	452.3	-	819.63	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	4918.14 кг.											
36				М.Б.П.-18	LN 18	310	-	62.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	-	1062.50									
37				М.Б.П.-19	LN 14	417	-	70.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	1128.00									
38				М.Б.П.-20	LN 14	360	-	64.90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	1038.40									
39				М.Б.П.-21	LN 14	351	-	59.30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	168.60									
40				М.Б.П.-22	LN 12	200	-	28.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	224.00									
Всего:																															
41	Железо-бетон строительные перекрытия	П.П.-1		124	304	0.372	593.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	4.836	11609.00											
42		П.П.-2		194	304	0.457	1100.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	11.862	28600.00										

Рис. 9. Набор промышленных строительных конструкций для типовой секции по проекту мастерской Управления жилищного строительства.



№ по проекту	Наимен. элемента	Индекс элемента	Форма элемента	Размеры элемента в см			Объем 1 шт в м³	Вес 1 шт в кг	Количество										Всего по секции		
				h	шир	дли			1 шт	1 шт	1 шт	2 шт	3 шт	4 шт	5 шт	6 шт	7 шт	8 шт	Кол-во	Объем в м³	Вес в кг
43	Формовые ступени лестничной	НС		15	30	135	0.051	102	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	187	9.537	13074.00
44	Формовые ступени лестничной	ФС (Верх)		12	20	145	0.045	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	0.765	1530.00
45		ФС (Низ)		12	20	131.5	0.032	64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	0.512	1024.00
Всего:																		259	27.532	61937.00	
46	Средственные лестничной	РА-1		90	-	335	-	63.65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	509.20	
47		РА-2		90	-	310	-	58.90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	471.20
48		РА-3		90	-	288	-	50.90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	50.90
49		РА-4		90	-	140	-	26.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	26.50
50		РА-5		90	-	55	-	10.45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	167.20
Всего:																		34	-	1225.10	
51	Возвратные и ограждающие бортики	РБ		90	-	-	-	22 м²	-	-	-	-	-	-	-	-	-	77.80 м²	-	1711.60	
52	Возвратные и ограждающие бортики	РД		60	-	-	-	585 м²	-	-	-	-	-	-	-	-	-	217 м²	-	148.70	
53				РД	60	-	-	-	186 м²	-	-	-	-	-	-	-	-	-	217 м²	-	126.30
Всего:																		4342	-	275.60	
54	Одно-жильные ст. окна	Мул 23		174.5	131	-	-	-	-	-	10	10	10	10	10	10	10	70	-	-	
55		Мул 24		174.5	145	-	-	-	-	-	-	2	2	2	2	-	-	-	8	-	-
56		Слуховое окно		92	125	210	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-
57	Двери и окна балконов жилых этажей	Мул 124		255.5	146	-	-	-	-	-	2	2	2	2	4	4	4	20	-	Уз. н.п. по проекту делаются в заводских условиях	
Всего:																		101	-	-	
58	Двери жилых этажей	Мул 30		200	90	-	-	-	-	-	4	4	4	4	4	4	4	28	-	-	
59		Мул 31		200	85	-	-	-	-	-	-	3	3	3	3	3	3	3	63	-	-
60		Мул 32		200	75	-	-	-	-	-	-	4	4	4	4	4	4	4	28	-	-
61		Мул 33		200	65	-	-	-	-	-	-	8	8	8	8	8	8	8	56	-	-
Всего:																		175	-	-	
62	Встроенное оборудование	Верхняя часть		50	85	-	-	-	-	-	8	8	8	8	8	8	8	56	-	-	
63		Верхняя часть		45	40	-	-	-	-	-	-	8	8	8	8	8	8	8	56	-	-
64		Нижняя часть		86.5	40	-	-	-	-	-	-	8	8	8	8	8	8	8	56	-	-
65		Столешница		-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	7	-	-
66		Столешница		-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	7	-	-
67		Столешница		-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	7	-	-
68		Столешница		84	50	11.3	-	-	-	-	-	4	4	4	4	4	4	4	28	-	-
69		Столешница		-	70	250	-	-	-	-	-	4	4	4	4	4	4	4	28	-	-
70		Столешница		3.7	-	150	-	-	-	-	-	4	4	4	4	4	4	4	28	-	-
Всего:																		273	-	-	
71	Стропила	Стропило №1		d: 20	550	0.260	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	6.240		
72		Стропило №2		d: 18	630	0.205	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0.820	
73		Стропило №3		d: 18	637	0.207	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0.414	
74		Стропило №4		d: 14	163	0.0285	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	0.586	
75		Стропило №5		15x5	230	0.0172	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	0.137	
76		Стропило №6		d: 16	60	0.0132	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	0.318	
77		Стропило №7		d: 16	161	0.0354	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0.142	
78		Стропило №8		d: 16	51	0.0110	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0.044	
79		Стропило №9		d: 16	240	0.0528	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0.105	
80		Стропило №10		d: 15	50	0.003	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0.006	
81		Стропило №11		d: 14	117	0.0201	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	0.242	
Всего:																		110	91.54	1.1	



секций вернее будет искать не в привычных формах секционного дома, а в форме так называемого «апартамент-хауз», т. е. жилого дома типа отеля (коридор и небольшие квартиры).

В качестве примера, иллюстрирующего принципы конструктивного решения, рассмотрим типовую секцию, разработанную мастерской Управления жилищного строительства Моссовета (рис. 1, 7, 8, 9).

По затрате материалов эта секция имеет значительные преимущества по сравнению с применяемыми в последние годы трехквартирными неглубокими секциями. Так, например, расход прокатного металла ( $3,2 \text{ кг/м}^2$ ) при восьмизэтажном здании снижается в два раза по сравнению с расходом металла на постройки, осуществленных в 1938—1939 гг. на ул. Горького, 1-й Мещанской, Можайском шоссе и пр. Расход кирпича также снижается, примерно, на 15—20%, несмотря на то, что металлические колонны в этой секции заменены кирпичными опорами.

В конструктивном отношении секция отличается значительной простотой. Получившие распространение за последние годы металлические колонны заменены отрезками кирпичных стен. Поперечное расположение этих отрезков позволяет сократить пролеты прогонов. Замена металлических колонн кирпичными дилонами дает значительную экономию металла, хотя и повышает несколько расход кирпича, а следовательно, и вес здания. Кроме того, из строительного потока исключается отдельный процесс — монтаж металлических колонн, что упрощает и ускоряет производство работ.

Конструкции секции разработаны в вариантах для тяжелой и легкой механизации и в соответствии с возможностями заводоизготовителей г. Москвы. В связи с этим необходимо отметить, что среди некоторых строителей укоренилось неправильное мнение о влиянии мощности строительных механизмов на возможности организации скоростного строительства. Им кажется, что скоростное строительство многоэтажных жилых зданий возможно лишь при наличии башенных кранов. Отсутствием кранов такие строители прикрывают свое неумение по-настоящему организовать скоростную площадку. Нечего и говорить о том, насколько ошибочны и вредны подобные взгляды. Если разработку конструкций и проектирование организации работ по всем стройпроцессам вести с учетом возможностей, заложенных в легкой механизации, то скоростное строительство на базе такой механизации окажется вполне возможным и не потребует башенных кранов.

В конструктивном варианте, рассчитанном на применение тяжелых механизмов, в частности, мощных башенных кранов (грузоподъемностью до 1,5 т), все стройдетали отличаются крупными размерами и значительным весом.

Это укрупнение преследует две основных цели: во-первых, использование полной мощности крана, следовательно, сокращение количества подъемов, а во-вторых, что являет-

ся особенно важным, применение офактуренных стройдеталей. Нет нужды доказывать, что применение офактуренных стройдеталей будет технически оправдано лишь при условии достаточного укрупнения последних. Если, например, потолок комнаты будет иметь лишь два шва между плитами железобетонного перекрытия, то при достаточно тщательном изготовлении и укладке этих плит можно ограничиться только разделкой этих швов; если же этих швов будет десять или больше, без штукатурки обойтись едва ли удастся.

Несгораемые перекрытия состоят из металлических (или железобетонных) прогонов, по которым укладывается укрупненный в размерах, офактуренный настил пролетом в 3,5 м и шириной 1,70 м. Санитарный узел перекрывается одной офактуренной железобетонной плитой. Такого же типа предусмотрены и плиты для лестничных площадок.

При деревянном перекрытии по прогонам укладывается блок, состоящий из балок, наката и лаг. Блок заготавливается на стройдворе. Размеры блока —  $18 \text{ м}^2$  (на целую комнату); вес — до 1 т. Блок укладывается в перекрытие с помощью башенного крана.

Многие из числа упомянутых типов конструкций уже освоены в производстве на московских заводах и нашли себе применение на поточно-скоростном строительстве Моссовета по Б. Калужской улице. Массовый выпуск всех остальных типов стройдеталей (и притом офактуренных), Управление промышленности стройматериалов и стройдеталей Моссовета должно обеспечить уже в 1940 г.

Впредь до освоения широких офактуренных железобетонных настилов заводы будут выпускать узкие настилы пролетом в 3,5 м и шириной в 38 см. Способ раскладки таких плит также достаточно прост, но наличие частых швов потребует применения сухой штукатурки.

Простота конструктивной схемы типовой секции дала резкое сокращение количества типов железобетонных стройдеталей для перекрытий. Так, для всех перекрытий, включая подвал и ГУ, запроектировано всего четыре вида плит.

Узкие плиты железобетонных перекрытий имеют долевые рейки, к которым крепятся листы сухой штукатурки. Эти рейки заделываются в бетон при производстве плит.

Перегородки запроектированы из плит «диферент». Ныне выпускаемые плиты «диферент» еще не вполне доброкачественны, поэтому без дополнительной обработки поверхность перегородки не может идти под окраску. Такой дополнительной обработкой является тонкий накрывочный слой, который, при соответствующем составе раствора, сохнет чрезвычайно быстро. Однако, значительная практика показывает, что при калиброванных плитах можно получать идеальные поверхности, не прибегая к накрывочному слою. Управлению промышленности стройдеталей надо добиться улучшения качества плит «диферент» для того, что-



бы можно было красить их без особой дополнительной обработки.

Задача ликвидации мокрой штукатурки кирпичных стен в известной степени разрешена путем облицовки внутренних стен тонкими гипсовыми плитами; что же касается внутренних поверхностей наружных стен, то здесь рациональное решение еще не найдено и над разрешением этой задачи предстоит еще работать.

Простые схемы санитарно-технических трубопроводов, запроектированные для рассматриваемой типовой секции, дают возможность заготовлять на стройдворах крупные узлы, монтаж которых осуществляется на постройках простейшими методами.

В целях экономии газовых труб, газовый стояк и счетчик размещены в передней. Это расходится с традициями Московского газового завода, обычно практикующего размещение газовых стояков в лестничных клетках. Очевидно, традиции эти пора пересмотреть.

Вентиляция решена без приставных каналов в несущих каменных стенах.

Такова в основных своих чертах конструктивная характеристика варианта, рассчитанного на применение мощных монтажных механизмов.

Второй конструктивный вариант рассчитан для строительства на основе применения легких механизмов.

В этом варианте стены, пилоны, металлические прогоны и перегородки остаются такими же, как и в предыдущем. Меняются лишь стройдетали сборных перекрытий. Если в ранее рассмотренном варианте вес таких стройдеталей колебался в пределах 1,0—1,5 т, то здесь мы имеем дело с деталями ручного веса до 100 кг.

В несгораемых перекрытиях по прогонам укладываются балки, а по нижним полкам балок — ребристые плиты шириной 38 см.

В деревянных перекрытиях единый блок заменен отдельными балками, щитами наката и лагами. Только железобетонные плиты санузлов, монтируемые по особой схеме, предполагается дать весом до 220 кг и офактуренными. В этом случае потолок ванной комнаты будет иметь только один шов.

Наличие в перекрытиях (и на площадках лестниц), помимо прогонов, также и металлических балок увеличивает расход прокатного металла примерно до  $4,5 \text{ кг/м}^3$ , т. е. на 35% по отношению к варианту с крупными деталями и металлическими прогонами.

В этом варианте, как и в предыдущем, ликвидация мокрых процессов достигается исключением монолитного железобетона из перекрытий, лестниц и колонн и применением сухой органической штукатурки для потолков, а также перегородок из плит «диферент» в жилых комнатах и кухнях.

\* \* \*

Затронутые нами вопросы далеко не исчерпывают всего комплекса задач, стоящих перед проектировщиками при разработке проектов типовых жилых секций. Немало задач еще предстоит разрешить проектировщикам, работникам заводов, рабочим-стахановцам и инженерно-техническим кадрам передовых строек столицы.

Одной из важнейших задач является организация монтажа зданий из крупных офактуренных индустриальных элементов, разработанных на основе новых конструктивных решений. Некоторые изменения предполагается ввести также в организацию основных строительных работ.

Так, кладку стен (с наружной облицовкой) предполагается вести с наружных инвентарных лесов. В этом случае внутреннее пространство остается целиком свободным для монтажа крупных офактуренных элементов перекрытий, перегородок, полов и пр. С внутренней стороны наружных стен предполагается устанавливать опалубочные щиты для получения одновременно с кладкой готовой внутренней штукатурки стен под затирку. Высота опалубочных щитов предполагается около 1 м.

В период кирпичной кладки будет производиться монтаж крупных блоков перекрытий и установка цельных офактуренных перегородок с дверными коробками.

Такой метод работ сулит большие возможности в организации скоростного строительства.



## ЗОЛЬНЫЕ ПОРТЛАНД- ЦЕМЕНТНЫЕ РАСТВОРЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ МЕТРО

„Дым есть дым, а мы можем и должны из него получить хороший, нужный химический продукт“.

(Из речи Л. М. Кагановича на XVIII съезде ВКП(б).



При сооружении тоннелей из чугунных тубингов щитовым способом между обделкой и грунтом всегда образуется строительный зазор. Для заполнения его Метрострой до сего времени нагнетал цементный раствор состава 1:3.

К нагнетаемому раствору предъявляются следующие основные требования:

1. Заполнение должно препятствовать образованию эллиптичности тоннельных колец, которая может возникнуть от действия горного давления пород, веса тележки эректора и собственного веса тубингов.

2. Защищать чугунную обделку от коррозии.

3. Способствовать гидроизоляции.

Для нагнетания за обделку Метрострой при сооружении тоннелей третьей очереди должен был израсходовать свыше 40 тыс. т цемента. Руководствуясь решением СНК СССР об экономии цемента, Метрострой поставил перед своим научно-исследовательским сектором задачу изыскания таких добавок к растворам, которые бы всемерно сократили расход портланд-цемента. Одним из лучших решений этой задачи оказалась замена части цемента золой московских теплоэлектроцентралей (ТЭЦ), являющейся современным отходом энергетического хозяйства Москвы.

Химический состав минеральной части золы всех ТЭЦ Москвы однороден. Имеются лишь большие колебания в количестве негоревшего угля в золе — от 18,8 до 41%, — зависящие от топочного режима. В некоторых пробах золы встречается также большое количество  $SO_3$  (до 3,8%), однако оно ниже нормы, допускаемой для шлако-портланд-цемента (5%), вследствие чего с этой стороны не встретилось препятствий к применению золы в растворах.

Золы, улавливаемые золоуловителями, в частности электрофильтрами, очень мелки. Ниже, в таблице 1, приводится характеристика проб золы по крупности в сопоставлении с требованиями ОСТ на тонкость помола цемента.

Таблица 1

№ по пор.	Наименование теплоэлектроцентрали	Остатки (в %)		Прошло через сито в 4900 отв/см <sup>2</sup>	Характеристика
		на сите в 900 отв/см <sup>2</sup>	на сите в 4900 отв/см <sup>2</sup>		
1	ТЭЦ № 7 . . .	0,6	3,8	95,6	Тонкая
2	„ № 8 . . .	1,7	17,7	86,6	Средняя
3	„ № 9 . . .	8,8	24,0	67,2	Крупная
4	„ № 11 . . .	7,0	25,8	67,2	„
5	„ № 11 . . .	5,4	25,1	69,5	„
6	„ ЗИС . . .	1,1	4,3	95,7	Тонкая
7	„ „ . . .	0,4	2,8	96,8	„
8	Цемент (ОСТ)	1,5	20,0	80,0	Средняя

Эта таблица показывает, что золы некоторых ТЭЦ (№ 7 и ЗИС), где работают электрофильтры, тоньше даже стандартного цемента. С пуском электрофильтров на всех остальных ТЭЦ Москвы вся зола будет тоньше цемента.

Установление возможности применения золы для нагнетания, определение рационального состава зольного раствора и пр. производились путем сравнения показателей зольного раствора с показателями эталонного раствора.

В качестве последнего был принят обычно нагнетаемый раствор пуццоланового портланд-цемента марки «250» состава 1:3. Прочность эталонного раствора на сжатие при текучей консистенции соответствовала:

Через 2 дня . . . . .	3,4 кг/см <sup>2</sup>
„ 4 „ . . . . .	4,8 „
„ 7 „ . . . . .	8,2 „
„ 28 „ . . . . .	23,1 „

Для зольных растворов применялся портландский цемент марки «300». Все образцы зольных растворов изготавливались при одинаковой рабочей (текучей) консистенции, обычно применяемой при нагнетании.

Данные по сопротивлению сжатию зольных растворов, изготовленных на золе ТЭЦ

Таблица 2

Наименование золы	Состав вяжущего (в%)		W	d	Сопротивление сжатию в кг/см <sup>2</sup>				Расход портланд-цемента в % по отношению к обычному раствору
	по весу				2 дня	4 дня	7 дней	28 дней	
	портланд-цемент	зола							
ТЭЦ № 7	70	30	0,895	15,0	6,4	11,5	19,6	48,0	61,2
	50	50	1,063	14,0	3,5	6,1	9,9	27,5	42,2
	30	70	1,185	12,9	1,5	2,6	4,2	15,3	23,8
ТЭЦ № 8	70	30	1,064	15,0	3,6	7,9	11,1	30,0	81,8
	50	50	1,351	15,0	1,2	1,7	2,8	6,5	50,0
	30	70	1,640	14,5	0,6	1,0	1,3	3,0	27,0
ТЭЦ № 11	70	30	0,88	15,0	6,4	16,1	23,4	46,5	88,4
	50	50	0,96	14,0	1,5	4,9	7,9	19,4	60,3
	30	70	1,17	12,9	0,5	1,3	2,1	5,3	33,7



№ 7, 8 и 11 в разном соотношении с цементом при составе 1:2, приведены в таблице 2, а при составе 1:3 — в таблице 3.

В таблице  $\frac{W}{C}$  — отношение воды к смеси цемента и золы;

$d$  — диаметр расплыва.

Таблица 3

Наименование зола	Состав вяжущего (в %)		$\frac{W}{C}$	$d$	Сопротивление сжатию в кг/см <sup>2</sup>				Расход портланд-цемента в % по отношению к обычному раствору
	по весу				2 дня	4 дня	7 дней	28 дней	
	портланд-цемента	зола							
ТЭЦ № 7	70	30	1,140	14,5	5,1	9,1	15,1	43,7	68,4
	50	50	1,200	13,2	3,5	6,1	8,8	25,7	47,2
	30	70	1,410	12,2	1,9	2,3	3,1	8,6	26,7
ТЭЦ № 8	70	30	1,363	16,0	2,0	3,0	6,1	10,8	63,5
	50	50	1,575	15,75	1,0	1,7	2,4	6,9	41,7
	30	70	1,792	15,5	0,6	0,7	1,2	2,5	22,7
ТЭЦ № 11	70	30	1,12	14,5	3,6	8,9	11,9	26,8	67,4
	50	50	1,20	13,7	1,3	2,4	3,6	10,7	46,0
	30	70	1,25	12,8	1,1	1,9	2,7	5,3	37,0

Приведенные результаты испытаний механической прочности растворов на золе различных ТЭЦ показывают:

1. Прочность зольных растворов зависит от крупности золы.

2. С повышением количества золы прочность понижается.

3. При более жирном составе раствора можно вводить большее количество крупной золы без понижения прочности.

4. Прочность эталона имеют зольные растворы, содержащие в составе вяжущего от 30 до 50% золы, в зависимости от золы той или иной ТЭЦ и в зависимости от соотношения вяжущего с песком.

Эти полученные в лаборатории результаты проверялись затем в производственных условиях на шахте № 5—6. В течение полутора месяцев непрерывно нагнетались зольные растворы на всех четырех участках этой шахты и при этом не было выявлено ни одного отрицательного фактора как в качестве нагнетенного раствора, так и в организации работ по нагнетанию.

В настоящее время зольные растворы полностью освоены и внедрены на многочисленных шахтах строительства третьей очереди московского метрополитена.

Зола с теплоцентралей доставляется на шахты бесперебойно автомашинами. Не представляет никаких затруднений транспортировка ее цементовозами со шнеками для выгрузки. Стоимость транспорта тонны золы составляет 4 р. 25 к., а 1 м<sup>3</sup> — 1 р. 78 к.

Экономическая целесообразность применения золы, не требующего каких-либо капиталовложений, переоборудования, приспособлений и пр., очевидна из нижеприведенного сопоставления технико-экономических показателей различных растворов.

Таблица 4

Наименование	Единица измерения	Наименование раствора	
		эталонный 1:3	зольный 1:3 (вяжущего 0,5:0,5 ТЭЦ № 7)
Расход портланд-цемента на 1 пог. м тоннеля . . . . .	кг	1 700	660
На все строительство третьей очереди .	т	41 000	15 800
Экономия цемента на 1 пог. м тоннеля .	кг	—	1 040
На все строительство третьей очереди	{ т	—	25 200
Стоимость раствора	{ %	—	61,5
На 1 пог. м тоннеля	руб.	195—60	135—40
На все строительство третьей очереди	„	4 700 000	3 260 000
Снижение стоимости на 1 пог. м тоннеля	„	—	60—20
На все строительство третьей очереди .	„	—	1 440 000

Из таблицы видно, что на строительстве третьей очереди, при применении золы для нагнетания, расход цемента уменьшается на 25 тыс. т, при общей потребности в 47 тыс. т, и стоимость снижается на 1,5 млн. руб., при общей стоимости раствора в 4,7 млн. руб.

Специальная экспертиза под председательством акад. Б. Е. Веденеева полностью признала целесообразность применения зольных портланд-цементных растворов для нагнетания за тоннельную обделку и отметила новизну и большое значение выполненной научно-исследовательским сектором Метростроя работы.

Отход золы московских теплоэлектроцентралей составляет в год до 150 тыс. т. Потребность же Метростроя в золе для целей нагнетания составляет только 10—12 тыс. т в год.

Выявленные Метростроем положительные свойства золы для строительных целей и наличие значительных количеств ее, создающих большие трудности при эксплуатации ТЭЦ (транспортировка золы на свалки), выдвигают задачу дальнейшего расширения области применения золы. Метрострой приступил к работам по исследованию возможностей добавок пылевидной золы в строительные растворы, бетоны и пр. Следовало бы и промышленности стройматериалов и стройдеталей использовать этот эффективный способ экономии портланд-цемента.



Акад. арх. А. Г. МОРДВИНОВ



**К**ИЛИЩНОЕ строительство в Москве недопустимым образом отстает от темпов развития социалистического хозяйства. Из года в год план жилищного строительства выполняется плохо.

Необходимо со всей ясностью обнаружить причины отставания с тем, чтобы их ликвидировать.

Этих причин в основном три.

Первая причина — это отсутствие системы в строительстве; вторая причина — это кустарщина на стройке, кустарщина в проектировании и в производстве стройдеталей; третья причина — это мокрые процессы на стройке.

Рассмотрим влияние каждой из этих причин на состояние жилищного строительства.

Отсутствие системы выражается прежде всего в том, что строительные организации в Москве (и в других городах) начинают строить почти все одновременно, весной. При этом, естественно, не хватает машин, не хватает рабочих, не хватает материалов, а потом экскаваторы стоят три четверти года без употребления.

Отсутствие системы выражается, далее, в раздробленности строительства. Так, на Краснохолмской набережной существуют 8 застройщиков, на Котельнической набережной — 11 застройщиков. Часто один дом делится между 2—3 застройщиками. Например, жилой дом на Краснохолмской набережной строится двумя застройщиками. Другой жилой дом строится заводом «Серп и молот» и Институтом среднего машиностроения. На отдельных отрезках застраиваемых магистралей каждый застройщик имеет свое собственное хозяйство, свои подсобные мастерские, свои склады материалов. На одном участке работает

экскаватор, на другом — копают лопатой. На одной площадке кирпич в избытке, но нехватает цемента, а на другом — наоборот. Все это ведет к замедлению строительства, к его удорожанию.

Вторая причина — кустарщина — выражается прежде всего в том, что строительные площадки загромождаются огромным количеством всевозможных мастерских. На постройке делают монолитный железобетон, вручную изготовляют перекрытия, водосточные трубы, а нередко также и ступени, оконные переплеты, коробки и пр. Все это требует огромного количества рабочих, больших затрат времени и, кроме того, приводит к захламлению площадки, к ее загромождению всякого рода сырьем.

При отсутствии стандартов и неограниченном количестве типов заводы, в свою очередь, производят стройдетали по индивидуальным чертежам, которые каждый раз меняются настолько, что заводы принуждены перестраивать подчас весь технологический процесс.

Кустарщина имеет место и в проектировании, где конструктивные решения очень часто носят индивидуальный характер и пестрят чрезвычайным разнообразием. Это разнообразие ведет к чрезмерным излишествам; оно, кроме того, сильно стесняет строителя и усложняет заводское производство.

Третья причина — мокрые процессы — ставит строительство в зависимость от сезона и требует дополнительных сроков на устройство и установку опалубки, на выдержку конструкций, на производство штукатурных работ, сушку здания, — иными словами ведет к затяжке работ и к снижению темпа строительства.

Чтобы парализовать влияние указанных трех факторов, необходимо перевести строительство на поточную систему, при которой, за исключением кладки, дом собирается так, как на заводе собирают автомобиль — из готовых частей. На опыте строительства, осуществляемого трестом «Мосжилстрой» на Б. Калужской улице, нетрудно убедиться, что если продолжительность строительства одного многоэтажного дома принять в 5½—6

месяцев и каждый новый дом начинать строить через интервал в 15 дней (период производства земляных работ в объеме 30—40 тыс. м<sup>3</sup> на одном объекте), то после окончания первого дома через каждые 15 дней в строй будет вступать один новый дом.

Если распространить приведенный расчет на жилищное строительство, осуществляемое в Москве наркомтатами и ведомствами; если объем этого строительства исчислить в количестве 200 домов, общей кубатурой в 7—8 млн. м<sup>3</sup>; если при указанной выше продолжительности строительства одновременно пустить в действие 10 конвейеров, то после первоначального шестимесячного разбега строительство 200 домов может быть осуществлено в течение года. Если при этом сезонное строительство потребовало бы 200 экскаваторов, 200 бригад землекопов и т. д., то в нашем примере достаточно иметь 10 экскаваторов, 10 бригад землекопов и т. д.

В Москве насчитывается свыше 33 строительных организаций, имеющих в общей сложности не менее 75 экскаваторов и большое количество различных кранов. Разумеется, необходимо реорганизовать всю сеть строительных организаций путем создания ряда мощных трестов, вооруженных всеми механизмами, требующимися для конвейерного строительства. Такие специально жилищно-строительные организации, наряду с существующими крупными трестами Моссовета, можно создать при Наркомстрое, при Наркомвнуделе и других крупных организациях. Только таким путем можно будет ввести четкую систему в организацию строительства и ликвидировать первую основную причину отставания жилищного строительства.

Чтобы ликвидировать кустарщину и мокрые процессы в строительстве, необходимо широко развить его индустриальную базу и вынести все заготовительные процессы на существующие заводы и стройдворы. Заводы железобетонных деталей, заводы металлических изделий и конструкций, деревообделочные заводы, заводы сухой штукатурки, перегородочных

<sup>1</sup> Из материалов совещания строителей и архитекторов г. Москвы по вопросам поточно-скоростного строительства, декабрь, 1939 г.





Президиум совещания архитекторов и строителей г. Москвы по поточно-скоростному строительству (декабрь, 1930 г.). Слева направо: начальник Управления жилищного строительства И. Е. Гальперин; зам. пред. Исполкома Моссовета М. А. Яснов; нарком строительства СССР С. З. Гинзбург; секретарь МК и МГК ВКП(б) А. С. Щербаков; председатель Исполкома Моссовета В. П. Пронин; секретарь МГК ВКП(б) Г. М. Попов; зам. пред. Исполкома Моссовета Д. Д. Королев; председатель Горплана Моссовета Т. А. Селиванов.

материалов, облицовочного кирпича, облицовочных плиток и архитектурных деталей — такова база индустриализации строительства. В значительной степени мы эту базу имеем, но ее необходимо всемерно развивать. Для организации заводского производства таких элементов, как перегородочные плиты, терракотовые изделия и пр., нет надобности в больших капиталовложениях. Такие заводы может создать любая строительная организация.

Более сложные заводы, как например, завод железобетонных конструкций, завод сухой органической штукатурки и др., явятся централизованной базой для многих строительных трестов. В частности, завод сухой штукатурки имеет возможность поднять свою производительность до 2,5 млн. м<sup>2</sup> в год.

Замена монолитного железобетона сборными стройдетальями, внедрение сухой органической штукатурки для внутренней отделки, замена фасадной штукатурки облицовочным кирпичом всевозможных расцветок и облицовочными плитами полностью решают задачу вытеснения мокрых процессов. Про-

изводство этих материалов нашей строительной промышленностью в значительной мере уже освоено. Опыт массового применения этих материалов на строительстве по Б. Калужской улице дал хорошие результаты. Необходимо освоить производство ряда новых материалов — цветных керамических плит, асбоцементных и известковых плит, архитектурных деталей и изделий из искусственного камня и пр. Мы можем получить богатейший ассортимент отделочных деталей, открывающий перед архитектором неограниченные возможности в оформлении жилых и культурно-бытовых зданий.

В направлении вытеснения мокрых процессов еще не найдено должного решения для внутренней штукатурки наружных стен и для штукатурки поверхностей перегородок, на которых расположены приборы в санитарных узлах. Эта задача, несомненно, может быть разрешена. В частности, в блочном строительстве эта задача решена. Блоки, офактуренные с обеих сторон, устраняют надобность в штукатурке.

Два слова о культурном значении конвейерной системы в соче-

тании с индустриальными методами в строительстве. Строительство, осуществляемое на Б. Калужской улице, поражает чистотой и порядком, поражает малолюдьем. Отсутствие мокрых процессов освободило постройку от громоздких лесов, от грязи и мусора. Применение сборных конструкций и целого ряда специальных приспособлений позволяет вести монтаж лестниц, лифтов, оконных и балконных блоков, водопроводных стояков перед кирпичной кладкой. Культура, которую принесла с собой поточная система, основанная на индустриализации строительных работ, оказала и оказывает огромное организующее и дисциплинирующее влияние на строителей и ведет к повышению качества строительных работ.

Поточно-скоростное строительство, осуществляемое трестами Моссовета, основано, во-первых, на непрерывном, поточном движении комплексных бригад и механизмов в строительном конвейере, в соответствии с принятым ритмом для каждого вида работ, а во-вторых, на параллельном ведении работ на каждом объекте. График совмещенного производства работ пред-



усматривает одновременно с кирпичной кладкой монтаж перекрытий лестничных клеток, карнизов, котельного оборудования, лифтов, водопровода, отопления, силового оборудования и пр. При этом чрезвычайно важно обеспечить ритмичность в работе комплексных бригад и механизмов, исключаящую нарушение поточности, простои и штурмовщину.

Поточно-скоростное строительство оказывает огромное организующее влияние на работу заводов. Оно требует от заводов исключительно четкой работы на основе предельной загрузки цехов, стандартизации производства и типизации элементов. Оно потребует от заводов выпуска подробных каталогов продукции, а это в свою очередь упорядочит выбор элементов, упорядочит сметное дело.

Поточная система облегчает планирование строительства и снабжения и ведет к наиболее рациональному использованию транспортных средств. Бесперебойная работа транспорта при этом приобретает особо важное значение.

Непрерывная повторяемость процессов, как результат поточной организации работ, создает наиболее благоприятную базу для развития стахановского движения, для рационализаторской и изобретательской деятельности. Это со всей очевидностью доказано первым опытом поточно-скоростного строительства на Б. Калужской улице.

Само собой разумеется, что прорыв в каком-нибудь отдельном звене может остановить и расстроить весь конвейер. Однако, сила конвейера в том и состоит, что всякая задержка немедленно обнаруживается, а это облегчает ее устранение, тогда как на обычной стройке трудно раскрыть причины, замедляющие строительство.

На протяжении многих лет как среди застройщиков, так и среди строителей нередко наблюдалось весьма пренебрежительное отношение к техническому проекту; что же касается проекта организации работ, то его обычно подменяла практическая интуиция начальников и производителей работ. Поточная система поднимает на исключительную высоту значение технического проекта и проекта организации работ.

Необходимо теперь же предупредить строителей и архитекторов, полагающих, что поточно-скоростное строительство можно осуществлять по любому проекту. Это неверно. Проект должен быть со-

ставлен с учетом всех особенностей и всех требований поточно-скоростного строительства.

Прежде всего, каждый в отдельности строительный конвейер требует, чтобы его осуществлять по одной определенной типовой секции. Без этого условия конвейер нельзя осуществить. Нельзя обеспечить полной повторяемости процессов, если в конвейер будут включаться дома с различными секциями. Для осуществляемого ныне поточно-скоростного строительства приняты дома из пяти секций, которые все время повторяются, варьируясь в архитектурном отношении.

Во-вторых, проект должен быть разработан на основе тщательного изучения продукции и технических возможностей заводов, а также имеющейся механизации в строительных трестах. При этом работа должна вестись в обстановке тесного комплексного сотрудничества проектировщиков всех специальностей. В разработке проекта должны также участвовать представители заводов и строящих организаций. Трудно переоценить значение проекта организации работ на поточно-скоростном строительстве. Без детально разработанной методологии всех стройпроцессов, начиная от организации стройплощадки и всего ее хозяйства и кончая детальными графиками и рабочими схемами по всем видам работ; без этих основных документов, сведенных в едином проекте организации работ, успешно руководить поточно-скоростным строительством невозможно.

Опыт строительства домов райсоветов в Москве показал, что поточно-скоростной метод есть метод массового строительства. Этот метод проверен на практике, и им необходимо вооружить всех строителей. Наряду с этим, есть еще целый ряд задач, требующих неотложного разрешения.

Необходимо разработать тип перекрытия, не требующего обычной засыпки. Больше того, необходимо перейти на однородный тип перекрытия, не требующий чередования деревянных перекрытий с железобетонными. Есть целый ряд других актуальных задач в области строительства и строительной индустрии, над которыми работает Всесоюзная академия архитектуры. Разрешение этих задач с помощью передовых специалистов, новаторов и энтузиастов дела, поможет нам быстро двинуть строительство вперед.

Значение поточной системы, как нормальной системы в плановом социалистическом хозяйстве, огромно. Она может быть применена с огромным эффектом в строительстве школ, детских садов, детских яслей. Она в равной мере применима в водопроводно-канализационном строительстве, в строительстве газовой сети, в дорожном строительстве. Она может быть применена в строительстве метро.

Излагая план третьей сталинской пятилетки, предусматривающий строительство 35 млн. кв. м жилой площади, товарищ Молотов указал на опыт скоростного строительства, осуществляемого Моссоветом, отметив, что успех этого опыта должен быть перенесен в другие города.

Перед строителями столицы поставлена почетная задача — на деле оправдать доверие партии и правительства, успешно завершить начатое поточно-скоростное строительство, овладеть новыми методами и передать свой опыт строителям других городов страны. Вооружившись большевистским упорством и смелой творческой инициативой, строители будут бороться за успешное выполнение задач, возложенных на них партией и правительством и великим вождем товарищем Сталиным.

П. А. КРАСИЛЬНИКОВ,

Гл. инж. 7-й архитектурно-проектной мастерской Моссовета



АРХИТЕКТУРНЫЙ проект и все рабочие чертежи большинства зданий, строящихся поточно-скоростным методом, разрабатывались коллективом 7-й архитектурно-проектной мастерской Моссовета под руководством акад. арх. т. Мордвинова.

В основу проектирования были положены следующие принципы: 1) стройка должна быть индустриальной; 2) должны широко применяться технически прогрессивные конструкции и новые материалы; 3) конструкции и строительные детали должны быть увязаны с подъемной силой и монтажными возможностями механизмов; 4) отказ от мокрых процессов на стройке; 5) органическая тесная связь всех работающих над про-





В зале совещания.

ектом — архитекторов, инженеров-отопленцев, проектировщиков по организации работ и т. д.

Вначале предполагалось запроектировать типовой дом и повторить его 23 раза в разных районах Москвы. Однако, затем было принято решение строить эти дома на основных магистралях с ансамблевой застройкой. Ставить же типовые, совершенно одинаковые дома рядом на одной улице с архитектурной точки зрения недопустимо. Поэтому выпущенные рабочие чертежи пришлось переделывать. Изменилась кубатура здания, возросла этажность, стала несколько иной и конфигурация корпусов. Коллективу 7-й мастерской пришлось работать очень напряженно, чтобы не задержать работу строителей и промышленности стройдеталей.

Больших успехов достигли проектировщики в типизации отдельных конструктивных элементов зданий. На страницах журнала «Строительство Москвы» уже приводились показатели снижения количества разнотипных элементов (см. № 16, 1939 г.).

Резкое снижение количества типов облегчило работу заводов, ускорило выпуск деталей. Однако,

в проектах зданий, строящихся поточно-скоростным способом, имеется еще много неразрешенных конструктивных задач. Так, конструкторы не использовали великолепных грунтовых и топографических возможностей, которые имела стройка на Б. Калужской улице. Вместо того чтобы пойти на рациональные сборные фундаменты, которые дали бы большую экономию в материале, были запроектированы обычные бутовые фундаменты (за исключением сборных железобетонных башмаков). В 1940 г. надо смелее переходить на сборные фундаменты.

Далее, пора переходить на конструкцию стен, требующих при кладке меньшего количества раствора, т. е. на конструкцию стен с сухим заполнителем.

Не удовлетворяют требованиям экономии конструкции несгораемых перекрытий. Максимальная длина железобетонных плит, изготавливавшихся заводами в 1939 г., равна 2,92 м. Такие плиты требовали большого перерасхода металла на установку дополнительных балок. Необходимо в 1940 г. применять плиты пролетом не ниже 4 м.

Конструкция сгораемых перекрытий, изготавливаемых трестом «Мос-

жилстрой», также не удовлетворяет, во-первых, из-за того, что требует засыпки и смазки, а во-вторых, из-за того, что на эти перекрытия тратится большое количество древесины.

Не пора ли вообще поставить проблему однотипности перекрытий гражданских сооружений, запроектировать и разработать такой тип перекрытий, который позволял бы иметь в резерве всего здания один тип перекрытий. Речь идет о гипсовом или керамическом заполнителе. Однако, здесь у проектировщиков большие трудности, так как промышленность стройматериалов имеет чрезвычайно бедный ассортимент деталей.

Дальнейший сдвиг поточно-скоростного строительства зависит главным образом от роста и развития промышленности стройматериалов.

Плохо обстоит дело с допусками на стройках. Проектируется элемент с допуском в 1 см, строители же не считают и с отклонением в 4—5 см. Строителям необходимо приучиться к жесткому соблюдению заданных проектом размеров. Это позволит резко улучшить качество строительства.





**РУПНОБЛОЧНОЕ** строительство является наиболее индустриальным видом строительства потому, что в нем основные трудоемкие элементы — стены — монтируются кранами. Если затрата рабочей силы на кладку квадратного метра кирпичной стены в 2½ кирпича равна 1,3 человеко-дня, то монтаж 1 м<sup>2</sup> крупноблочного здания требует только 0,38 человеко-дня.

В 1939 г. Трест блочного строительства Моссовета разрешил техническую задачу изготовления и монтажа блоков наружных стен, оштукатуренных на заводе с двух сторон. Это еще более снижает трудоемкость крупноблочного строительства. Применение блоков с готовой внутренней штукатуркой дает возможность немедленно после заделки швов производить оклейку обоями или окраску стены.

Раньше блоки изготавливались фактурой вверх, т. е. чугунные формы сначала набивали шлакобетоном, а затем поверху на него наносился фактурный слой. При этом нижняя часть блока оставалась черной. Теперь блоки изготавливаются фактурой и вверх и вниз. Внизу дается фасадный фактурный слой, сверху — внутренняя штукатурка. При этом блоки можно изготавливать любого рельефа, какой бы ни потребовался по архитектурному оформлению. Например, на постройке по Б. Полянке, д. № 3, мы имели блоки пирамидальные. В связи с этим, изменился и монтаж. Теперь его ведут, выравнивая блоки не по наружной, а по внутренней стороне, требующей более точного совпадения в одной плоскости. Совершенно ясно, что при выравнивании блоков по фасадной стороне можно допускать большие неточности, так как при больших поверхностях стен они не будут заметны. Одновременно устройство блоков, оштукатуренных с двух сторон, резко уменьшило количество мокрых процессов на стройке. Это тоже одно из больших достижений крупноблочного строительства.

Вместо деревянных форм, крупноблочные заводы стали применять металлические и железобетонные,

с гладкими, мозаичными внутренними поверхностями. Благодаря этому, блоки получаются точными по размерам. Это избавило заводы от столярно-плотничных работ и дало большую экономию.

Ближайшей задачей крупноблочников является работа над улучшением наружной фактуры блоков. Взамен привозной мраморной крошки, мы применяем сейчас известняк, но при этом все блоки получают только с белой фактурой. Пора переходить на цветную фактуру. Над этим надо поработать архитекторам совместно с технологами и механиками и добиться хорошего и разнообразного оформления блоков.

Необходимо освоить производство внутренних блоков с двусторонней оштукатуренной поверхностью. Пора также заменить материалы для засыпки какими-нибудь плитными сухими материалами,

#### В. И. СВЕТЛИЧНЫЙ

Гл. инженер Мосжилстроя



**ПЕРВЫЕ** успехи, достигнутые нами на поточно-скоростном строительстве, явились результатом огромной кропотливой работы, выполненной коллективом Мосжилстроя совместно с другими организациями. Не говоря уже о тщательной разработке основных решений организации работ по-новому и механизации рабочих процессов по всему многообразному комплексу производства, достаточно указать на такой сложный момент, как размещение заказов. Заказы на стройдетали были размещены примерно на 40 предприятиях. Реализация заказов потребовала исключительно четкой работы соответствующего аппарата в системе треста.

Я позволю себе остановиться на некоторых основных новшествах из числа введенных нами в практику, но не нашедших должного отражения в основных докладах.

Прежде всего, мы внесли решительную поправку в установившуюся методологию исчисления сроков скоростного строительства. Сроки у нас исчисляются с момента начала земляных работ. Нет необходимости доказывать ошибочность и вред исчисления сроков с момента кладки первого эта-

жа, как это практиковалось и практикуется в ряде мест.

Среди других новшеств основными являются: экскавация грунта с нулевым балансом, когда объем ручной зачистки целиком используется для планировки дна котлована; выемка котлованов без устройства искусственных креплений; отвозка всей земли на свалку. Последнее мероприятие имело немало противников. Однако, оно сыграло огромную роль в придании стройплощадке культурного вида и в поднятии общей культуры строительства. Для засыпки пазух земля, по ходу работ, завозилась с других корпусов.

В кладке фундаментов новым является совмещение кладки с производством земляных работ и подача материалов башенным краном; последнее мероприятие заслуживает большого внимания и дальнейшего развития.

В организации каменной кладки введены захваты на высоту целого этажа (на половине всего корпуса), вместо обычной высоты в 1,20 м. Это мероприятие позволяет наилучшим образом чередовать кирпичную кладку с монтажом конструкций. В связи с этим необходимо остановиться на недавно выпущенной Гипрооргстроем инструкции по зимней кладке. Эта инструкция, несмотря на наши настояния, подкрепленные практически выполненными работами, разрешает вести захватку в зимних условиях на высоту до 2 м. Однако, такой «шаг вперед» по сравнению с прежней нормой (1,20 м) нас ни в какой мере не удовлетворяет, ибо не разрешает основной задачи — целесообразного чередования работ по кладке и монтажу. Зимняя кладка должна быть разрешена на захватке высотой в целый этаж.

Отраслевая структура треста «Мосжилстрой», принятая по инициативе товарища Н. С. Хрущева, явилась одной из основных предпосылок успешной борьбы за поднятие культуры строительства, успешной подготовки к переходу на индустриальные скоростные методы строительства. Отраслевая структура способствовала специализации производства, совершенствованию отдельных стройпроцессов и развитию сети подсобных предприятий. Все эти достижения легли в основу организации строительства по-новому.

О масштабах индустриализации производства на поточно-скоростных стройках дают некоторое



представление следующие цифры. На строительстве типового корпуса на Б. Калужской улице максимальное количество рабочих составляет 200—250 человек, тогда как при старых методах на весь корпус потребовалось бы до 450 человек ежедневно. Разумеется, затраты рабочей силы в дальнейшем должны быть еще больше сокращены.

Целый ряд вопросов, требующих своего разрешения, зависит от работы наших научно-исследовательских организаций. К сожалению, эти организации в большинстве своем оторваны от повседневной жизни наших строек. Большинство экспериментальных работ строители вынуждены выполнять своими силами, научные же организации по существу занимаются «сбором материалов» по этим, уже выполненным, работам.

Вопросы организации поточно-скоростного строительства, вопросы индустриализации и механизации строительства выдвигают множество серьезных, актуальных тем, требующих научно-исследовательской разработки, экспериментальной проверки и опытных обоснований. Поэтому необходимо всемерно активизировать научно-исследовательскую работу наших институтов и направить ее на оперативное разрешение задач, стоящих перед работниками строительной индустрии.

#### А. А. ИЖИКОВ

*Начальник производственно-технического отдела Управления жилищного строительства Моссовета*



**РИТИЧЕСКОЕ** рассмотрение проектов, по которым мы строим, приводит к выводу о том, что архитекторы и конструкторы не ставят в качестве одной из основных своих задач удешевление строительства. Между тем эта задача проходит красной нитью через все директивы партии и правительства, а также через все исторические решения XVIII съезда ВКП(б), относящиеся к строительству. Приведем несколько примеров.

Для строительства трех домов по Фрунзенской набережной запроектировано свайное основание из

1700 свай. После детального анализа проекта и грунтовых условий 800 свай оказались излишними. Это доказывает, что проектировщики недостаточно ответственно отнеслись к проекту, допустив огромные, ничем не оправданные запасы прочности.

В перекрытие подвала на строительстве восьмисекционного дома в Кунцево конструкторы умудрились вогнать 108 т металла. Ведь это, по существу, кладбище металла, а не перекрытие подвального этажа. Достаточно для сравнения указать, что для строительства корпусов «В» и «Г» по улице Горького на 11 секций запроектировано для подвалов от 18 до 20 т металла, а для пятисекционных домов поточно-скоростного строительства, имеющих более простую конфигурацию, на подвальное перекрытие запроектировано от 25 до 40 т металла.

На упомянутом ранее строительстве в Кунцево конструкторы додумались до того, что вдоль кирпичных стен запроектировали металлические балки, вместо того чтобы опереть перекрытие непосредственно на стены.

Отсутствие экономичных решений наблюдается и на менее значительных элементах. Так, на корпусах по Б. Калужской улице кровельщики затрачивают много времени и труда на обделку тумбочек парапета, выступающих из-под крыши. Принятое в данном случае архитектурное решение расходится с требованиями экономики и скоростного строительства, так как ведет к неоправданному удорожанию работ и удлинению сроков строительства.

На строительстве домов по Истоминскому проезду коридоры двухметровой ширины перекрываются плитами по прокатным балкам, вместо того чтобы применять плиты соответствующих размеров, перекрывающих весь пролет без балок. Производства таких плит необходимо добиться со всей решительностью от Управления промышленности стройдеталей.

Приведенные примеры убеждают в необходимости самой решительной борьбы с излишествами как в запасах прочности, так и в других конструктивных и архитектурных решениях. Основа для успешной борьбы за снижение стоимости строительства и за повышение производительности труда строителей должна быть заложена в самом проекте; без этого усилия одних строителей не увенчаются должным успехом.

Проектирование должно вестись с таким расчетом, чтобы строители могли заблаговременно получить проект и до начала строительства обстоятельно его изучить, подвергнуть всесторонней критике, выправить все обнаруженные дефекты, а затем уже приступить к его осуществлению.

Осваивая опыт поточного строительства, нельзя забывать также и о непоточном, «индивидуальном» скоростном строительстве. В этом отношении опыт строительства Дома учителя замечателен тем, что он подтвердил всю важность легких механизмов в скоростном строительстве при отсутствии башеных кранов. Этот опыт необходимо популяризировать и всемерно внедрять, добиваясь распространения скоростных методов не только в виде поточного строительства, но и на отдельных стройках, не включаемых в систему потока. В соответствии с этой задачей, для таких строек необходимо разработать широкий ассортимент легких блоков и конструкций меньшего веса.

Наконец, в поточном строительстве 1940 г. необходимо изжить существующие неувязки в работе смежных организаций — Мосводопровода, Мосочиствода, Мосэнерго и др. Эти неувязки больно бьют по строительству и ведут к затяжке работ и вводу в эксплуатацию готовых домов. Работа этих организаций по обеспечению постоянных вводов должна быть теснейшим образом увязана с общим планом и графиком строительства.

#### П. С. ОРЛОВ

*Инструктор стахановских методов труда треста „Мосжилстрой“*



**ЧИСЛУ** главнейших требований, положенных в основу поточно-скоростного строительства, инициатор этого метода т. Мордвинов относит требование ликвидации мокрых процессов, в частности мокрой штукатурки. В основном мы добились успеха в этом направлении. Следует, однако, учесть, что деревянные карнизы во внутренней отделке помещений не являются полноценным решением. Эти карнизы подвержены изменениям, в частности короблению, в зависимости от температур-



ных условий. Следует найти более рациональное решение для этих карнизов.

Что касается плит «диферент» для перегородок, то необходимо добиться от завода такой калибровки этих плит, которая позволяла бы производить по ним тонкую шпаклевку с покраской.

Наряду с башенным краном, необходимо ввести добавочный механизм для подачи раствора. Довольно часто бывает, что башенный кран занят на другой работе, а каменщики в это время простаивают, не имея раствора. Введение такого добавочного механизма не вызовет больших затрат и даст большой экономический эффект, так как будет содействовать лучшему уплотнению рабочего дня каменщиков и плотников. Вопрос этот ставился неоднократно, однако до сих пор он еще не разрешен. Вместе с тем, из башенного крана необходимо выжать максимум полезной работы. Своевременная подача материалов — одно из важнейших условий успешной стахановской работы на стройке.

Следует указать на ослабление работы по руководству стахановским движением. В этом повинны не только технические руководители, но не в меньшей мере также партийные и профсоюзные организации. Всякие производственные неполадки должны быть в центре внимания этих организаций. Только при этом условии можно будет обеспечить широкий размах стахановской работы.

Исключительное значение в по-

точно-скоростном строительстве имеет строгое соблюдение поточности. Нарушение поточности работ ведет к сумятице, к штурмовщине, к срыву взятых темпов. У нас были отдельные явления подобного рода. Нужно решительно избежать их повторения в будущем.

**Е. М. ЖЕЛЕЗЦОВ**

*Бригадир каменщик  
Мосжилстроя*



**В ПРАКТИКЕ** поточно-скоростного строительства, которое целиком себя оправдало, есть еще ряд неполадок, которые следует устранить. Необходимо добиться улучшения качества лицевого кирпича. Это позволит также облегчить и улучшить кладку этого кирпича. Следует изменить график завоза стройдеталей и материалов на постройку. В частности, кирпич следует доставлять только в ночную смену, чтобы не отрывать башенный кран в дневное время на разгрузку кирпича. А такие случаи бывали, так как автокранов не хватает и не всегда они оказываются свободными. Вообще нельзя допускать нарушения графика завоза и доставки материалов, так как всякое такое нарушение расстраивает ход работ, а в отдельных случаях приводит и к простоям. Недопустимы какие бы то ни было запаздывания в выда-

че рабочих чертежей, так как это также приводит к простоям или, что еще хуже, к переделкам.

Следует также внести серьезные поправки в существующую систему оплаты труда. В то время как заработок рабочих-строителей целиком зависит от их выработки, поскольку они работают на сдельщине, заработок инженерно-технических работников от хода строительства почему-то не зависит. Если на выработке рабочих отражаются простои и ряд иных неполадок, то на заработке инженерно-технических работников такие неполадки никак не отражаются. Бывает и так, что у одного производителя работ все работы выполнены так, что не требуют никаких поправок или переделок, а у другого такие переделки необходимы, между тем, и один и другой получают одинаковую оплату; разумеется, такой порядок оплаты труда не может в полной мере обеспечить ни настойчивой борьбы за своевременное снабжение, ни борьбы с простоями, ни серьезного, делового руководства стахановским движением. Существующий порядок оплаты необходимо пересмотреть с учетом качества работ, выполнения графика, отсутствия простоев и пр. Это поможет улучшить качество работ и ускорить темпы строительства.

**В. М. ГОРСКИЙ**

*Гл. инженер  
Главцентрострой*



**ЖИЛИЩНОЕ** строительство в Москве, проводимое по приказам наркоматов и ведомств, всегда шло хуже, чем жилищное строительство Московского Совета. Так, например, 70% жилых домов для ведомственных организаций в Москве строились больше двух с половиной лет, и только 30% домов строились до двух лет. Причинами такого отставания являются: 1) несвоевременное составление проектов. Большинство ведомственных организаций получает проекты в мае, и то только технические проекты, а рабочие чертежи поступают в течение всего времени строительства; 2) совершенно недостаточное внимание,

Поточно-скоростное строительство жилых домов на Фрунзенской набережной. Корпус 15 и 14-й.





уделяемое ведомственными организациями-заказчиками своему жилищному строительству; 3) распыленность руководства строительством среди многих заказчиков.

В 1939 г. строительные тресты Наркомстроя в Москве строили жилые здания в 60 точках, для 52 отдельных заказчиков. В 1940 г. имеется 60 заказчиков для 70 точек строительства. Проектирование для этого строительства ведут почти все проектные мастерские Моссовета. При этом сколько заказчиков, столько и различных требований они предъявляют к проектным организациям, и столько же разнообразных проектов передается строителям для исполнения. Проектные мастерские проектируют не на условия скоростного строительства, а дают строителям массу индивидуальных чертежей, доводя, например, столярные изделия до 50 типов по одному объекту.

В поточно-скоростном строительстве 24 жилых домов заказчик один — Моссовет. Этот момент исключительно облегчил типизацию деталей, размещение заказов на заводах стройпромышленности и, следовательно, ускорил все производство строительных работ.

В 1940 г. Наркомстрой должен сконцентрировать все проектирование жилых зданий в минимальном количестве проектных организаций.

Необходимо кооперировать целый ряд застройщиков и концентрировать застройку на магистральных крупных участках и кварталами. В этом деле большую помощь может оказать Моссовет.

В 1940 г. Наркомстрой предлагает осуществить в Москве программу по жилищному и культурно-бытовому строительству примерно в два раза большую, против выполненной в 1939 г. Такой объем работ и обязательность ведения их поточно-скоростными методами требуют создания серьезной производственной базы. Часть полуфабрикатов намечено изготавливать на подсобных предприятиях и стройдворах промышленных объектов. Одновременно предполагается организовать в Москве несколько производственных предприятий: по изготовлению перегородочных материалов, по товарному бетону, деревообделочные механические мастерские. Инвентарь будет изготавливаться на существующих подсобных предприятиях.

Башенных кранов, являющихся наилучшим механизмом для ведения строительства многоэтажных

жилых домов поточно-скоростными методами, Главцентрострой не имеет. Необходима помощь в изготовлении их со стороны заводов Моссовета.

В настоящее время в системе Наркомстроя выделены специальные тресты для ведения жилищного строительства в Москве. Это окажет большое влияние на улучшение ведомственного жилищного строительства.

Большие трудности испытывают стройорганизации системы Наркомстроя в снабжении жилищного строительства местными материалами. Кирпич, алебастр, известь и другие необходимые стройматериалы отпускаются ведомственным стройкам во вторую очередь. В 1939 г. целый ряд ведомственных жилых строек оставался без материалов, в частности без кирпича, в то время как соседние стройки имели месячный запас кирпича. Распределение местных стройматериалов должно быть организовано так, чтобы ведомственное жилищное строительство получало их наравне с постройками Московского Совета.

В 1940 г. тресты Главцентростроя наметили строить в Москве поточно-скоростным способом 20 жилых домов.

Строители Наркомстроя накопили некоторый опыт в области скоростного строительства промышленных объектов. Используя этот опыт, а также опыт поточно-скоростного строительства Моссовета, они добьются в 1940 г. резкого улучшения ведомственного жилищного строительства в Москве.



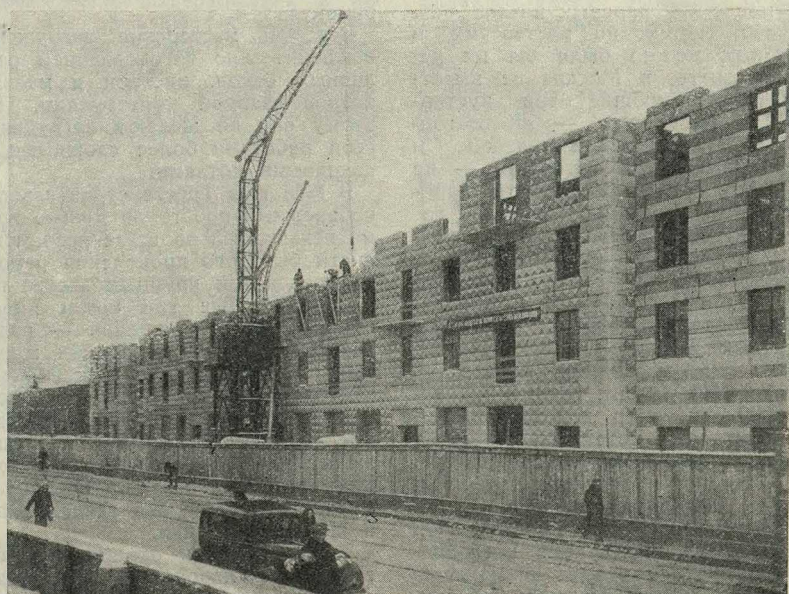
ОБЕТСКОЕ правительство и Центральный комитет ВКП(б) в постановлении от 10 июля 1935 г. «О генеральном плане реконструкции Москвы» начертали программу действий, направленную на дальнейшее улучшение жизненных условий населения Москвы, на целостное архитектурное оформление столицы, на превращение Москвы в подлинно социалистический город.

Эти почетные и грандиозные задачи нашли самый живой отклик в среде строителей — инженеров, архитекторов и рабочих-стахановцев, среди всех рабочих и трудовой интеллигенции не только в Москве, но и далеко за пределами столицы.

Каждый рабочий, каждый советский интеллигент красной столицы считает своим кровным делом вложить крупицу своей мысли, своей энергии, своего энтузиазма в это общее великое дело, начатое по инициативе товарища Сталина, при его непосредственной помощи и личном участии.

Одним из замечательных проявлений этой энергии, этого энтузиазма является опыт поточно-скоростного строительства жилых домов, осуществляемого руководителями Управления и коллективами

Строительство скоростного крупноблочного жилого дома по Б. Полянке, 3/9.





трестов жилищного строительства Московского Совета по инициативе акад. арх. А. Г. Мордвинова.

Поточно-скоростное строительство в Москве находится еще в зачаточном состоянии. 19 апреля 1939 г. первый экскаватор стал на строительный конвейер и выбросил первый ковш земли. Но уже 26 сентября, через 5 месяцев и 8 дней, с этого конвейера сошел первый дом в 6 этажей. Спустя 6 дней, с конвейера сошел второй дом.

Конвейер поточно-скоростного строительства, как показал первый опыт, может через весьма короткие интервалы сдавать в эксплуатацию дома об'емом 35—45 тыс. кубометров, заканчиваемые строительством в течение 5—7 месяцев.

Несмотря на ряд трудностей в деле подготовки площадок и сноса зданий, несмотря на имевшие место трудности в деле снабжения материалами, строители, работающие на объектах поточно-скоростного строительства, в основном со своими задачами справились. И первые, пока еще небольшие, результаты показывают, что опыт поточно-скоростного строительства является положительным опытом, который целиком и полностью оправдал себя. Таков первый и основной вывод из итогов настоящего

совещания, поставившего своей задачей обобщить опыт поточно-скоростного строительства с целью его широкого распространения.

Поточно-скоростной метод является индустриальным методом, во много раз ускоряющим строительство, экономящим большие государственные средства и материалы.

При этом поточно-скоростной метод не ухудшает качества строительных работ, а, наоборот, повышает культуру строительства, позволяет строить быстрее, дешевле и лучше, чем мы строили до сих пор.

Поэтому задача заключается в том, чтобы крупницу за крупницей собирать и осваивать опыт поточно-скоростных строек и сделать этот опыт достоянием каждого строителя, каждого инженера, каждого проектировщика.

Участники настоящего совещания должны быть боевыми застрельщиками, инициаторами и организаторами широкого распространения этого опыта и внедрения его в практику.

При переводе строительства на поточно-скоростные методы необходимо изучить все недостатки и отдельные срывы, имевшие место на поточно-скоростных стройках, с тем, чтобы избежать их повто-

рения в будущем и постоянно совершенствовать скоростные методы строительства. Таков второй вывод из первого опыта поточно-скоростного строительства.

Третий вывод заключается в том, что надо решительно изживать многотипность и обилие стандартов строительных деталей, добиваясь широкой индустриализации строительного производства, в частности производства конструкций и стройдеталей, применяемых в нашем строительстве.

Четвертый вывод заключается в том, что необходимо эффективнее использовать механизмы, составляющие техническую базу нашего строительства.

Наконец, пятый вывод заключается в том, что нам надо окончательно изжить сезонность в нашем жилищном строительстве. Все строительные процессы должны вестись на протяжении круглого года. Начало такой работе положено. Московские строительные организации должны разрешить до конца эту большую задачу.

Необходимо работать так, чтобы скоростные методы вскоре стали нормальными методами строительства, чтобы они стали методами настоящей большевистской работы на стройках, в соответствии с указаниями товарища Молотова на XVIII съезде ВКП(б).

## ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

### ОРГАНИЗОВАТЬ РЕМОНТ ПАРОВЫХ КОТЛОВ

Строительные управления и тресты Московского Совета имеют не менее 100 паровых котлов различных систем, но мастерских, в которых можно было бы их ремонтировать, в Москве не имеется. Существующие три кустарные мастерские — «Котлотопстрой», «Котлосантехмонтаж» и котельный завод «Отовент» — не в состоянии отремонтировать паровые котлы, особенно клепаные, из-за отсутствия необходимого оборудования. Так, например, Трест строительства набережных осенью 1938 г. и весной 1939 г. должен был отремонтировать несколько паровых котлов. Однако, указанные три мастерские отказались произвести ремонт, рекомендуя заключить договор непосредственно с бригадой котельщиков. Трест был вынужден на это согласиться, но бригада, проработав три месяца, не выполнила ремонта. Закончила ремонт другая бригада. При сдаче котла Инспекция котлонадзора обратила особое внимание на плохое качество ремонта. Действи-

тельно, котел проработал меньше года и снова вышел из строя.

Второй котел, после длительных переговоров, был доставлен в мастерские «Отовент», но по истечении двух месяцев эта мастерская вернула котел, отказавшись от его ремонта.

Все три мастерские загружены исключительно изготовлением различных баков, цистерн и мелких котлов сварной конструкции. Поэтому они не желают затруднять себя работами более сложными, с клепаными котлами.

В 1939 г. в Тресте строительства набережных простояли долгое время исключительно из-за невозможности быстрого проведения ремонта котлов три крупных экскаватора «ППГ». Все три котла имели одинаковые повреждения — радиальные трещины на задних жаровых решетках, — что требовало замены этих решеток. После долгих мытарств Трест вынужден был послать два котла на Ковровский экскаваторный завод, который, как правило, котлов не ремонтирует. Завод согласился это сделать лишь в виде исключения.

Таким образом, отремонтировать в Москве паровой котел нелегко. Не только тресты Московского

Совета, но и другие организации в Москве терпят большие убытки от отсутствия мастерской для ремонта паровых котлов. Необходимо в кратчайший срок организовать мастерскую по ремонту котлов и их арматуры.

Наиболее частым видом ремонта котлов является: ремонт арматуры (притирка паропроводных и вводопроводных кранов, ремонт инжекторов и предохранительных клапанов); ремонт гарнитуры (замена люков, топочных и зольниковых дверей, колосников); вальцовка труб, полная или частичная замена их; замена жаровых решеток или заварка трещин; чеканка швов, частичная смена заклепок, и т. д.

В соответствии с этими видами ремонта следует подобрать и оборудовать мастерскую.

В этой же мастерской необходимо организовать выездные бригады для ремонта и промывки котлов на объектах работ. Практика показывает, что и с этим вопросом дело обстоит неблагоприятно, так как промывку котлов и наибольшую вальцовку труб на местах производят совершенно неквалифицированные рабочие.

Инж. Б. Н. Бессарбов.



**Цветной эластичный бетон для разметки городских проездов**

(«Строительство дорог» № 10, 1939 г.)

Существующие способы разметки переходов и разделительных линий, как-то: полосы из мела, белого цементного бетона, металлические кнопки и др., — не всегда отвечают требованиям видимости, устойчивости на износ и внешнего оформления проездов. В частности, получившие большое распространение металлические кнопки опасны для пешеходов, неудобны для автотранспорта и вдобавок дорого стоят.

Кубики или полосы из желтого бетона в среде эластичного асфальтобетона также недостаточно пригодны. Различная упругость этих двух тел, под действием динамических ударов проезжающего транспорта, приводит к разрушению более хрупкого из них, т. е. бетона.

Наилучшим материалом может оказаться эластичный цветной бетон в среде асфальтобетона. При этом, в целях получения светлого материала, за границей употребляются канифоль в качестве связывающего вещества для бетона. Однако, хрупкость канифоли требует введения ряда смягчающих веществ по особым рецептам, составляющим секрет той или иной фирмы.

В поисках способа увеличения тягучести канифоли, Ушосдор НКВД Грузинской ССР испытал различные разжижители, среди которых наиболее подходящим оказался тавот. В результате испытаний была получена смесь светло-янтарного цвета, аналогичная по своим качествам нефтяному битуму марки № 3, употребляемому для асфальтобетонных работ. Эта смесь была взята в качестве связывающего материала для песчаного бетона следующего состава: белый кварцевый песок — 54%, мука из белого известняка — 18%, сухие краски (крон или белила) — 18%, связывающий материал — 10%.

Полученная таким образом смесь была применена на одном из уличных проездов г. Тбилиси.

В мелкозернистом асфальтобетоне делались вырубki в виде ромбов, куда укладывалась смесь при температуре 120° Ц с последующим ручным трамбованием. Переходы, устроенные в 1937 г., до сих пор сохранили цвет и форму, что позволяет рассчитывать на возможность широкого применения нового материала при разметке переходов и разделительных линий.

**Производство сборных железобетонных плит методом вакуум-вибрирования**

(«Строительная промышленность» № 8, 1939 г.)

В лаборатории треста «Строитель» инженерами О. А. Гершбергом и А. Е. Итиным разработан и освоен на опытной установке метод изготовления бетонных и железобетонных плит по способу вакуумвибрирования.

Сущность метода заключается в следующем. Бетон загружается в стационарную форму, представляющую собой одно целое с виброплощадкой. После предварительного разравнивания вибрированием, на плиту опускают подвешенную на тельфере вакуум-камеру жесткого типа, целиком перекрывающую всю плиту. Разрежение (вакуум), создаваемое в камере и достигающее величины 600 мм ртутного столба, позволяет удалить из свежего бетона лишнюю воду и при этом спрессовать бетон с силой 6—7 тыс. кг/м<sup>2</sup>. В процессе вакуумирования плита, находящаяся на виброплощадке, подвергается дополнительному вибрированию.

Пользуясь присосом к вакуум-камере, плиту после вакуумирования немедленно освобождают от формы и вместе с камерой поднимают тельфером и укладывают на вагонетку для дальнейшего следования в камеру пропаривания или на стеллажи воздушного твердения. Плиту затем освобождают из вакуум-камеры, впуская в последнюю воздух из атмосферы, а затем камера возвращается к станку. В зависимости от степени достигаемого вакуума толщина плиты может доходить до 20 см.

Таким образом, в данном методе вакуум используется не только для обработки бетона, но и для выемки плит из форм и для транспортирования их к месту дальнейшего выдерживания. В результате проведенных работ выявлены следующие преимущества нового способа.

1. Экономия древесины при медленной распалубке составляет не менее 25—30 руб. на 1 м<sup>3</sup> бетона.

2. Сокращение сроков пропаривания с 8—12 часов при обычном способе до 3—4 часов, с соответствующим уменьшением расхода пара.

3. Увеличение прочности плит, изготовленных по новому способу, до 200%, по сравнению с прочностью плит, изготовленных вибрированием с последующей пропаркой и твердением в формах.

4. Увеличение коэффициента использования камер пропаривания (за счет удаления форм) и общей пропускной способности завода.

5. Уменьшение рабочей силы на распалубку, смазку форм и пр.

6. Возможность снижения расхода цемента с 280 до 220 кг/м<sup>3</sup>.

В настоящее время трест «Строитель» организовал на своем заводе производство плит по новому методу. Этот метод может быть применен также в производстве перегородочных и облицовочных плит из гипса, а также в производстве ступеней, бордюрных камней и других изделий.

**Борьба с образованием налетов на облицовочном кирпиче**

(«Керамика» № 9, 1939 г.)

Перед Кудиновским заводом облицовочного кирпича была поставлена задача освоения производства лицевого кирпича на базе местных глин.

Кирпич, вырабатываемый новым Кудиновским заводом, имел ярко выраженные белые и красные налеты (выцветы). Образование этих налетов является результатом сложного физико-химического процесса, сопутствующего процессу испарения влаги при сушке кирпича.

После испытания целого ряда мер борьбы с налетами было найдено, что наилучшие результаты достигаются, если лицевые грани кирпича покрывать жирным маслом, например, мазутом.

Мазут по сравнению с водой имеет значительно более высокую температуру испарения. Поэтому испарение влаги происходит только с участков, свободных от мазута. Если таким способом воздействовать на процесс испарения, то налеты будут образовываться на нелицевых гранях, что для внешнего вида облицовочного кирпича не имеет значения. Опыты показали полное отсутствие налетов на гранях, покрытых мазутом.

Работники завода считают, что применение мазута орошения на ленточном прессе при изготовлении облицовочного кирпича позволит ликвидировать налеты и обеспечить натуральную окраску лицевых граней. Кроме того, применение мазута или сходного с ним материала даст возможность использовать любые виды топлива для искусственной сушки и устранить всякую зависимость внешнего вида облицовочной керамики от химических явлений, сопутствующих искусственной сушке.



## Архитектурно-художественное оформление ВСХВ

\* В 1940 г., кроме расширения количества экспозиций внутри павильонов и на открытых площадках Всесоюзной сельскохозяйственной выставки, намечены работы по архитектурному обогащению существующих и строительству новых павильонов.

На Площади Колхозов, кроме ремонтных и реставрационных работ по павильонам, намечена реконструкция павильона Казахской ССР, к которому пристраивается новый зал площадью в 200 м<sup>2</sup>. В связи с этим изменяется фасад павильона, в отделку его вводится национальный орнамент и барельефы на животноводческие темы. Реконструируется также павильон Центральных областей СССР и производится переделка центрального фонтана на площади, водяные струи которого будут изменяться по форме и подсвечиваться в вечернее время.

Для показа 150 экспонатов новых сельскохозяйственных машин на Площади Механизации будут оборудованы новые открытые площадки. Фасад павильона «Хлопок» будет обогащен архитектурными деталями с включением эмблемы хлопководства.

В разделе «Охота и звероводство» будут сделаны новые вольеры и специальные площадки для показа зверей «на воле».

Намечена реконструкция фасада павильона «Шелководство». При павильоне «Кролиководство» создается новая кролиководческая ферма, сооружения которой завершат архитектурное оформление конца северной аллеи выставки.

Зона отдыха расширяется на 5 га путем включения в территорию выставки Физкультурного городка. Это позволит полнее обслужить посетителей выставки.

В Физкультурном городке наме-

чено строительство демонстрационного поля с трибунами на 3 тыс. человек. На поле будет производиться показ различных видов спорта физкультурниками спортивных обществ городов и передовых колхозов Союзных республик, добившихся лучших показателей. С основной территорией выставки Физкультурный городок соединяется архитектурно оформленными аллеями.

На Прудовой площади сооружается новый павильон «Главпарфюмер», фасад которого будет отделан фарфоровыми барельефами, двумя декоративно-рекламными колоннами и т. д.

Среди различных установок малых форм особый интерес представляет демонстрация трех архитектурных объемных сооружений из живых цветов работы цветовода т. Зыкова. Первая установка, на тему тг. Сталин и Ворошилов, сооружается у башни Главного павильона; вторая — чаша-фонтан и третья — большая беседка с панно на тему «сельское хозяйство» — будут установлены в запрудной части выставки.

Озеленение выставки в этом году пополнится декоративными формами из живой зелени в виде разнообразных фигур и трельжей, богато ornamentированными клумбами из ковровых цветов. Проектируется декоративное освещение (подсвет) зеленых насаждений.

Кроме этого на территории выставки намечается сооружение различных новых киосков, в том числе автоматов-закусочных, пельменных и т. д.

### Новый вид токоприемника у троллейбусов

\* Токоприемники на троллейбусах, как известно, оборудованы бронзовыми роликами, катящимися по проводу. Движение троллейбусов происходит с большими переборами вследствие частых схо-

дов ролика с провода и неисправностей его.

Не только техническое, но и огромное экономическое значение приобретает вопрос о замене роликов, которые вырабатываются из бронзы. На каждый ролик требуется до 2 кг бронзы, а примерно через 5—6 дней ролик приходится менять. Расход бронзы, затрачиваемый на изготовление роликов, очень значителен, так как в Москве насчитывается около 500 троллейбусов.

Мостроллейбус еще в начале 1939 г. стал проводить опыты со скользящим башмаком, вместо ролика. Башмак представляет собою плоскую угольную вставку, скользящую по проводу. Эта угольная вставка стоит всего 15 коп. и в случае износа может быть сменена без особых затруднений. Все остальные части токоприемника при смене вставки остаются без изменения.

Для опытной проверки и освоения работы токоприемника с угольной вставкой была оборудована линия № 5, курсирующая от Рязанской ул. до Измайлова. Год работы скользящих башмаков на этой линии показал, что угольная вставка может быть с успехом применена на всей сети.

Для перевода всех троллейбусных линий на новый вид токоприемника необходимо отшлифовать подвесные провода. Путем особого шлифующего приспособления провод предварительно подготавливается для работы скользя с металлической вставкой (вместо ролика), а затем, по мере пришлифовки провода, металлическая вставка заменяется угольной.

Скользящий башмак с угольной вставкой введен в начале этого года на линии № 4. В течение 1940 г. все троллейбусы будут переведены на новый вид токоприемника.

## СО Д Е Р Ж А Н И Е

	Стр.		Стр.		Стр.
Шестнадцать лет без Ленина — по ленинскому пути . . . . .	1	Инж. А. И. ГОХБАУМ,		Поточно - скоростное строительство 24 домов (по материалам совещания в декабре 1939 г.) . . . . .	22
Т. А. СЕЛИВАНОВ		Инж. Г. М. ЛИМАНОВСКИЙ		Письма в редакцию . . . . .	30
План городского хозяйства Москвы на 1940 г. . . . .	3	Типовые секции жилых домов на 1940 г. . . . .	13	По страницам советских журналов . . . . .	31
Арх. Л. О. БУМАЖНЫЙ,		Инж. И. Д. ГОЦИРИДЗЕ,		Хроника . . . . .	32
Арх. З. М. РОЗЕНФЕЛЬД		Инж. С. С. ПАНЧЕВ			
Можайское шоссе . . . . .	8	Зольные портланд-цементные растворы на строительстве метро . . . . .	20		
Арх. В. М. КУСАКОВ					
О форпроекте застройки Можайского шоссе . . . . .	10				

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

Мособлгорлит Б-2166. МР № 2. Тираж 7000 экз.  
Формат бумаги 60 × 92<sup>3</sup>/<sub>4</sub>. Печ. л. 4. Уч-изд. л. 6,5.  
Зак. тип. 749

Тип. изд-ва «Московский рабочий»,  
Петровка, 17

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

Рукопись сдана в набор 20/1 1940 г.  
Подписано к печати 11/II 1940 г.

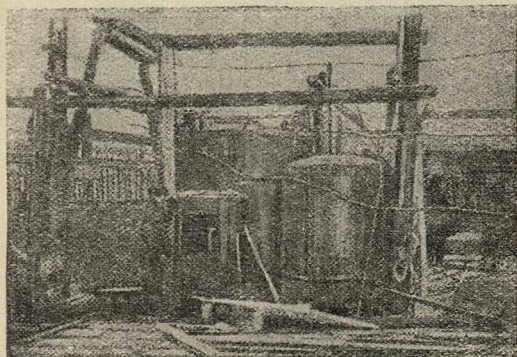


**МОСКОВСКАЯ КОНТОРА № 1**

# ТРЕСТА ГЛУБИННЫХ РАБОТ

**БЫВШИЙ „ФУНДАМЕНТСТРОЙ“**

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



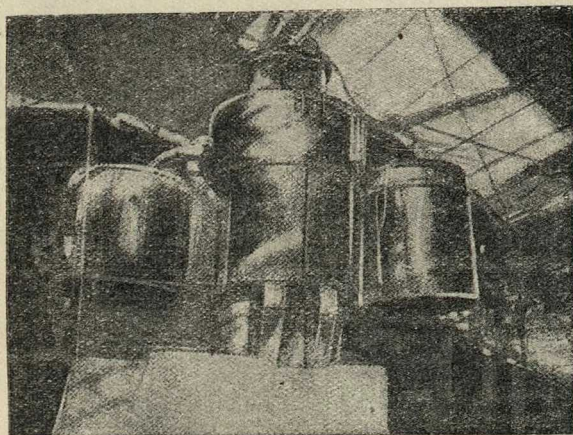
Шлюзовой аппарат для опускания кессона.

**ПРОИЗВОДИТ**

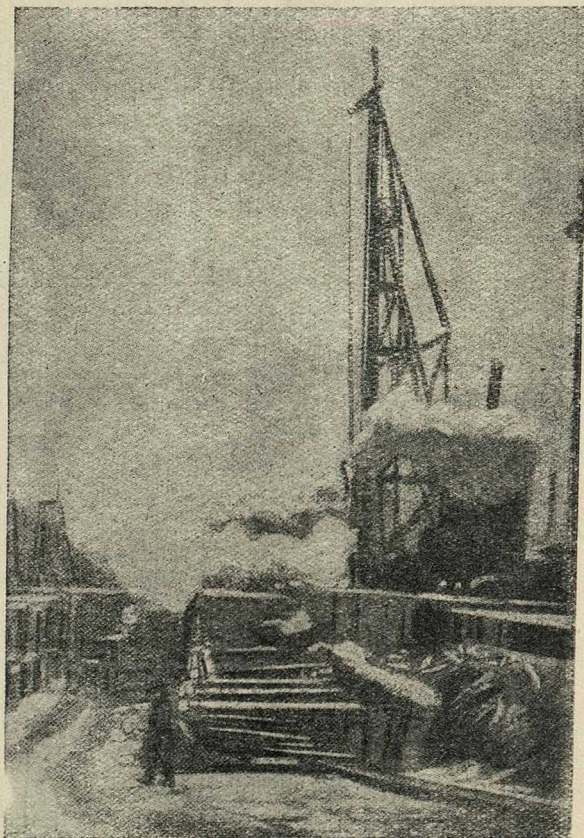
**СЛЕДУЮЩИЕ**

**РАБОТЫ:**

1. Изготавливает и опускает кессоны.
2. Забивает железобетонные, деревянные сваи и шпунт.
3. Изготавливает сваи „Штраусса“.
4. Изготавливает 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.



2407

Цена 1 руб. 50 коп.

# ВНИМАНИЮ

архитекторов, архитектурно-проектных и планировочных мастерских

## **В МАГАЗИНЕ № 6 МОГИЗА**

Кузнецкий мост, 18. Тел. К2-17-07 и К1-20-21

### **ИМЕЮТСЯ В ПРОДАЖЕ:**

<b>Борисов С.</b> Юго-запад Москвы . . . . .	Цена	6 р.	50 к.
<b>Явейн И. Г.</b> Архитектура железнодорожных вокзалов . . . . .	"	18 "	— "
Планировка и строительство городов СССР . . . . .	"	7 "	50 "
Массовое строительство (школы, детские сады, ясти, родильные дома) . . . . .	"	15 "	— "
<b>Туполев М. С. и др.</b> Архитектура и конструкция эркеров . . . . .	"	7 "	— "
<b>Шуази Огюст.</b> Строительное искусство древних римлян . . . . .	"	12 "	— "

### **ПОСТУПИЛО В ПРОДАЖУ:**

<b>Шваринков В. А.</b> Планировка городов России XVIII и нач. XIX века . . . . .	Цена	16 р.	— к.
<b>Бачинский Н. М.</b> Архитектурные памятники Турции, 1-й выпуск . . . . .	"	35 "	— "
<b>Гримм Г. Г.</b> Архитектура перекрытий русского классицизма . . . . .	"	35 "	— "
<b>Виньола.</b> Правило пяти ордеров архитектуры . . . . .	"	35 "	— "
<b>Чарльз Камерон.</b> Термы римлян . . . . .	"	30 "	— "
Избранные архитектурные увражи, серия "Рим", выпуск 2-й, Арка Тита . . . . .	"	4 "	50 "
Избранные архитектурные увражи, серия "Рим", выпуск Храм Весты . . . . .	"	2 "	50 "

### **ВЫХОДИТ ИЗ ПЕЧАТИ:**

<b>Талепоровский В. П., Чарльз Камерон</b> . . . . .	Цена	40 р.	— к.
<b>Элинзон М. П. и Рипс Д. Л.</b> Металлизация архитектурных деталей . . . . .	"	2 "	50 "
<b>Жунов.</b> Архитектура с.-х. выставки. Изд. Анад. арх. 1939 г. . . . .	"	3 "	25 "

### **ИСКУССТВО:**

#### **ПОСТУПИЛО В ПРОДАЖУ:**

<b>Альбом.</b> Советская женщина (текст английский)	Цена	25 р.	— к.
<b>Альбом.</b> Праздник юности (текст английский)	"	25 "	— "
<b>Альбом.</b> Колхозы (текст английский)	"	25 "	— "
<b>Альбом.</b> Государственный музей изобразительных искусств им. А. С. Пушкина . . . . .	"	60 "	— "
<b>Альбом.</b> Из древне-армянских легенд и преданий	"	20 "	— "
Армянская государственная Филармония . . . . .	"	3 "	80 "

В магазине также имеется большой выбор литературы по архитектуре, искусству, планировке и другим отраслям знаний. При магазине открыт отдел удешевленной книги, имеющий большой выбор книг по всем вопросам и отраслям знаний.

Заказанные книги по желанию покупателей могут быть доставлены или высланы наложенным платежом

**КАТАЛОГИ ВЫСЫЛАЮТСЯ БЕСПЛАТНО**