

Всесоюзная
Библиотека
имени
В. И. Ленина

XII 101
— 9

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

8

1940

ИЗДАТЕЛЬСТВО «МОСКОВСКИЙ РАБОЧИЙ»



РЕКОНСТРУКЦИЮ ЯУЗЫ ЗАКОНЧИТЬ В СРОК!

В многовековой истории г. Москвы река Яуза и прилегающие к ней районы всегда играли заметную, но не всегда благодарную роль. Яуза и ее побережье, являвшиеся в далеком прошлом одним из самых красивых и здоровых окраинных районов Москвы, со временем, в связи с капиталистическим развитием города, превратились в заболоченную, загрязненную, беспорядочно застроенную, опасную в санитарном отношении местность, расположенную в непосредственной близости к центру города и ко многим густо населенным его районам. Десятки промышленных предприятий спускали в нее неочищенные сточные воды. Между тем, естественный расход воды, близкий к 1—2 куб. м в секунду, был не в состоянии минерализовать даже органические отложения, попадавшие в реку вместе со стоком поверхностных городских вод. Берега Яузы содержались в антисанитарном состоянии, они были не только непроезжими, но местами и непроходимыми. Узкое русло реки не вмещало высоких паводков, и Яуза часто выходила из берегов, затопляя густо застроенные прибрежные территории. Обмелевшая, извилистая речушка, под действием больших паводков постоянно разрушавшая неукрепленные берега и менявшая свое русло, уже давно перестала быть судоходной.

Жители Москвы не без основания называли Яузу «общемосковской свалкой», «городской язвой» и тому подобными нелестными эпитетами.

Дворянско-купеческому управлению старой Москвы было не по плечу разрешить задачу коренного благоустройства реки и всего района Яузы. Да оно и не задавалось такой задачей, ибо разрешение ее противоречило интересам владельцев предприятий, расположенных вдоль Яузы, а об интересах многолюдного населения оно не помышляло.

Нелегкая, но благодарная задача культурного переустройства, оздоровления всей зоны реки Яузы выпала на долю советской власти. В июне 1931 г. пленум ЦК партии принял историческое решение «О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР». В этом решении, наряду со многими замечательными идеями, зафиксиро-

ван гениальный сталинский замысел коренного разрешения жгучих проблем водоснабжения Москвы, санитарного оздоровления города и развития судоходства по реке Москве путем соединения последней каналом с верховьями реки Волги. Но уже в ходе успешного строительства канала Москва—Волга первоначальные задачи этой грандиозной стройки были расширены, что зафиксировано в постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г. «О генеральном плане реконструкции г. Москвы». В нем специально указано на необходимость максимального использования волжской воды, поступающей в результате сооружения канала Москва—Волга. С этой целью в генплане предусмотрено, в частности, создание внутригородского водного кольца. Основной частью кольца должна быть обводненная и реконструированная река Яуза.

Реконструкция реки Яузы включает в себя большой и сложный комплекс работ. Канал, протяжением в 4,2 км, соединит Химкинское водохранилище с притоком Яузы — рекой Лихоборкой. По каналу и реконструированной реке Лихоборке в Яузу будет поступать волжская вода в количестве 6 кубометров в секунду. Канализование всей городской зоны реки Яузы и ее притоков прекратит спуск в нее неочищенных промышленных и фекальных вод. Через плотно населенную территорию шести районов Москвы потечет не зловонная жидкость, а чистая вода. На протяжении 11,5 км — от устья до завода «Красный богатырь», — т. е. в пределах городской черты, Яуза станет судоходной. Для этого, помимо обводнения обмелевшей реки, необходимо расширить ее зеркало до 25 м, увеличить глубину до 2 м, спрямить изломы реки путем прорытия местами нового русла и устранить крутые повороты, превратив их в плавные закругления. Устройство плотины и шлюза, шести городских проезжих, двух железнодорожных и двух пешеходных мостов взамен старых, не отвечающих требованиям судоходства, — таков неполный перечень работ, проведение которых диктуется задачей сделать Яузу внутригородской судоходной пассажирской и грузовой магистралью.

Но оздоровление санитарного режима реки Яузы и всего ее бассейна, превращение ее в судоходную магистраль еще не исчерпывают программы реконструкции. В нее включается также строительство набережных железобетонных стен с гранитными барьерами и чугунными решетками на протяжении

17,5 км, расширение, асфальтирование и освещение проездов вдоль набережных и озеленение береговой полосы.

Около 4 млн. кубометров грунта, свыше 48 тыс. свай, 225 тыс. кубометров бетона — таковы основные показатели объемов работ по реконструкции Яузы. Чтобы лучше представить себе масштабы этих работ, достаточно сказать, что на первой и второй очередях строительства московского метрополитена было вынуто грунта немногим более 4 млн. кубометров.

К выполнению решений партии и правительства о реконструкции реки Яузы строители приступили еще в 1937 г. Но в течение трех лет, с 1937 по 1939 г., работы велись неудовлетворительно. Из выделенных правительством 102 млн. руб., строители освоили только 70 млн., выполнив за истекшие годы меньшую часть работ, предусмотренных генеральной схемой реконструкции Яузы. Такая медлительность тем более нетерпима, что речь идет об одном из важнейших и крупнейших составных элементов сталинского плана реконструкции столицы. Мы не ошибемся, если скажем, что эта стройка заслуживает такого же пристального и повседневного внимания со стороны всей общественности Москвы, какое проявляется ею, например, к строительству метрополитена. В первую очередь это относится к многолюдному коллективу работников, непосредственно занятых на строительстве новой Яузы. Они должны усвоить, что народнохозяйственное, санитарно-оздоровительное значение проводимых ими работ и роль их в общем благоустройстве Москвы очень велики.

В текущем году правительство выделило свыше 100 млн. руб. на реконструктивные работы на Яузе. Эта сумма на 30 млн. руб. превышает сумму, освоенную строителями за три прошедших года. Она составляет 30% всех сумм, расходуемых в текущем году Московским Советом на коммунальное строительство. Все это убедительно свидетельствует о том, что строительство на реке Яузе является одним из наиболее крупных по масштабам и важнейших по значению объектов. Это подчеркнуто и в резолюции Московской VIII областной и VII городской объединенной конференции ВКП(б): «Придавая большое значение окончанию работ по реконструкции реки Яузы, как одному из важнейших мероприятий благоустройства города, предложить МК ВКП(б) и Исполкому Московского городского Совета депутатов трудящихся принять все меры к завершению реконструкции реки Яузы к навигации 1941 г.».

Как выполняется это решение? Как осваиваются огромные суммы, выделенные правительством на реконструкцию реки Яузы?

Итоги работы за I квартал текущего года оказались совсем неудовлетворительными. Трест строительства набережных программ I квартала выполнил только на 90,4%, контора «Мостострой» — всего на 54,3%. Строительство мостов Дзержинской и Ленинской железных дорог, которое ведет НКПС, в I квартале совсем не начиналось. Малоутешительны итоги работы и других многочисленных строительных организаций, в той или иной мере участвующих в реконструкции Яузы.

В апреле и особенно в мае на стройке Яузы наметился некоторый перелом. Московский комсомол,

взявший шефство над этой стройкой, влил свежую струю в ряды строителей. Большую пользу принесла бригада депутатов Моссовета, которая тщательно проверила ход строительства на Яузе и 26 апреля на заседании Исполкома Моссовета сделала обстоятельный доклад, в полной мере вскрывающий причины плохой работы строителей.

На этом заседании Исполком в своем решении отметил, что руководители строительных организаций «не поняли всей важности осуществления реконструкции Яузы и не приняли решительных мер к выполнению решений по этому вопросу директивных организаций и Московского Совета». Здесь не только не было осуществлено скоростное строительство, но и подготовка к нему не была должным образом развернута. Плохая организация работ, большая текучесть рабочей силы, совершенно недостаточное использование механизмов, невнимание к развертыванию социалистического соревнования и стахановского движения — вот в основном те причины, в силу которых в I квартале текущего года, как и в прошлые годы, работы на Яузе шли неудовлетворительно.

Изменилось ли положение в апреле и в мае? Сумели ли строители так организовать свою работу, чтобы не только войти в график, но и нагнать, восполнить то, что ими было недодано в I квартале?

К сожалению, этого еще нет. Правда, объем выполненных, например, конторой «Мостострой» строительных работ в апреле, по сравнению с среднемесячным объемом за I квартал, возрос, а в мае он превысил и апрельский. И все же следует сказать, что строители мостов еще не освоили темпов, необходимых для стопроцентного выполнения программы текущего года. Так, в апреле они выполнили только 13,2% программы строительных работ II квартала, а в мае — 27,5%. За пять месяцев объем выполненных работ по отношению к годовой программе составляет только 19,3%.

Не многим лучше положение дел в Тресте строительства набережных, на долю которого приходится основная масса реконструктивных работ на Яузе. В апреле трест выполнил только 14,9% программы II квартала. В мае трест значительно подтянулся, выполнив около 30% квартального задания. Однако, этого совершенно недостаточно, особенно если учесть значительное невыполнение программы за предыдущие месяцы.

Общий итог за пять месяцев текущего года не дает основания считать работу строителей удовлетворительной. И это должны хорошо усвоить все работники, причастные к реконструкции Яузы. Задача состоит в том, чтобы некоторый успех, достигнутый в мае, всемерно развить.

Строители имеют полную возможность вести работы по реконструкции реки Яузы подлинно скоростными методами. Они могут и должны обеспечить высокое качество всех строительных работ. Только от их организованности зависит выполнение всего комплекса реконструктивных работ точно к назначенному сроку. В их власти скорее закончить крупнейшие работы по благоустройству столицы и избавить Москву и москвичей от одного из самых неприятных, варварских наследий прошлого — гнилой, запущенной речушки и ее захлащенного, неблагоустроенного прибрежья.

И. С. СОКОЛОВ

*Председатель Исполкома
Свердловского районного
Совета*

СТАЛИНСКИЙ ГЕНПЛАН ИЗМЕНИЛ ОБЛИК РАЙОНА

Свердловский район, расположенный преимущественно в центре Москвы, занимает видное место в сталинском плане реконструкции столицы.

Район отличается плотностью застройки (90%) и незначительностью зеленых насаждений (7,4 га).

По перспективному плану реконструкции района, плотность застройки снизится до 20—30%. Намеченные большие работы по озеленению (внутриквартальному и расширению существующих скверов, садов и устройству новых) увеличат площадь зеленых насаждений почти вдвое. Исчезнет скученность населения. Санитарному оздоровлению района будет также способствовать вывод ряда крупных и множества мелких предприятий (завода «Мосштамп» на Пушкинской улице, Термитно-стрелочного завода на Каляевской улице и др.).

Реконструкция уличной сети района позволит значительно укрупнить кварталы, количество которых уменьшится до 22, вместо ныне существующих 39.

За истекшее пятилетие в районе проделана большая работа по реализации генплана реконструкции. Улицы — Горького, Охотный ряд, Садовая-Триумфальная, Каляевская, Новослободская; площади — Свердлова, Революции, Пушкинская и др. — коренным образом изменили свой облик и вместе с тем облик района.

В Свердловском районе из общей площади в 429,8 тыс. м², занятой проездами и тротуарами, 375,4 м², или 87,3%, имеют усовершенствованные покрытия.

В результате проведенного большого строительства значительно улучшились культурно-бытовые условия жизни населения района.

За истекшие пять лет построено 15 многоэтажных жилых домов с полезной площадью в 102 тыс. м² и произведено 16 надстроек, дав-

ших дополнительно 17,7 тыс. м² жилой площади. Построено 17 общественных зданий (Дом СНК, школы, детсады, ясли, гостиницы и т. д.) с общей полезной площадью свыше 150 тыс. м². В 9 новых школьных зданиях обучается 63,1% общего количества учащихся района.

За этот период затрачено 18 млн. руб. на капитальный ремонт и благоустройство старого жилого фонда. Эти затраты позволили произвести необходимую реконструкцию значительной части жилого фонда (оборудование домов центральным отоплением, газом, лифтами и пр.) и тем самым улучшить жилищно-бытовые условия трудящихся района.

Только за последние три года (1937—1939) в 24 домах печное отопление заменено центральным отоплением и 33 дома газифицированы. На 1940 г. на ремонт и дальнейшую реконструкцию и благоустройство жилого фонда ассигновано 5 695 тыс. руб.

Бюджет районного Совета вырос с 12 975 тыс. руб. в 1936 г. до 34 510 тыс. руб. в 1940 г.

В 1940—1941 гг. Свердловский район обогатится новыми общественными и жилыми зданиями.

В эксплуатацию вступят новые жилые дома Наркомвнешторга, Главного управления авиационной промышленности, Тормозного завода им. Кагановича, Треста местной промышленности Свердловского района и надстройка жилого дома Треста ресторанов и кафе.

В ближайшие месяцы начнется строительство ряда крупных семи- и восьмизэтажных жилых зданий по Садовой-Триумфальной, Садовой-Каретной, Каляевской улицам и по улице Горького.

В этих новых жилых домах москвичи получат свыше 20 тыс. м² жилой площади.

Целый ряд участков на улицах Горького, Садовой-Триумфальной, Садовой-Каретной, Каляевской и Новослободской намечен к сдаче в текущем году под застройку жилых и общественных зданий.

Помимо жилищного строительства, в 1940 г. развертываются работы по надстройке и застройке Московского авиационного техникума. Намечена надстройка типографии «Известий», расширение, путем пристройки и надстройки,



1-й типографии Военгиза. Ведутся большие работы по восстановлению и коренной реконструкции Детского театра на площади Свердлова.

В 1941 г. предполагается приступить к расширению Большого театра. К нему будет пристроен (со стороны Копьевского переулка) пяти-шестиэтажный корпус для подсобных помещений; намечена также частичная надстройка над задней частью театра для размещения репетиционных залов.

Успешное выполнение генерального плана реконструкции не должно заслонять ряд серьезных недостатков в ходе практической работы. Так, например, районный Совет до сих пор не проявил достаточного внимания к санитарному оздоровлению района, в первую очередь к расширению площади зеленых насаждений. Сектор зеленого строительства, райжилуправление и домоуправления еще не отказались от деляческого подхода к благоустройству домовладений и района в целом. Проведенное в свое время укрупнение домовладений создало ряд практических возможностей. Один только снос ненужных, полуразрушенных заборов и сараев может дать богатый резерв дворовой площади для озеленения. Можно и должно превратить каждый двор в благоустроенный сад.

Мы еще плохо выполняем решение СНК СССР и ЦК ВКП(б) о постепенном выводе вредных в санитарно-гигиеническом отношении

мелких предприятий. Центральное положение Свердловского района привлекает различные ведомства, артели и тресты, которые стремятся получить разрешения на использование нежилых дворовых строений для складов, гаражей, организаций мастерских и т. д. Стройнадзор при райжилуправлении проявляет при этом недопустимый либерализм. Более того, были случаи, когда и районный Совет занимал позицию ходатая перед Моссоветом, помогая отдельным ведомствам нарушать благоустройство района.

Следует отметить крупнейшие недостатки, наблюдающиеся в новом строительстве. Механизация и скоростные методы еще не нашли себе широкого применения в районе. Застройщики зачастую затягивают строительство объектов на несколько лет. Так, заводу «Станколит» был выделен в 1937 г. под застройку земельный участок по Каляевской улице, № 39/6, но до 1940 г. не были проведены даже подготовительные работы. Районный Совет вынужден был изъять этот участок у неповоротливого застройщика.

Характерным является невыполнение застройщиками обязательств по благоустройству участков. Дур-

ной пример показал в этом отношении трест «Мосжилстрой», который сдал в эксплуатацию корпуса «А» и «Б» без надлежащего благоустройства дворов.

Застройщики стараются сдать Государственной приемочной комиссии здания в недоделанном виде. Жилой дом бывш. РЖСКТ «Советский композитор» на 3-й Миусской улице вступил в эксплуатацию без оштукатуренных фасадов, с неблагоустроенным двором и двумя бараками, подлежащими сносу. Примерно в таком же виде был сдан в эксплуатацию и жилой дом № 5 по Каляевской улице. Это привело к тому, что, спустя четыре года после вселения жильцов, районный Совет был вынужден вложить в капитальный ремонт этого дома 150 тыс. руб., так как неоштукатуренные стены и прочие недоделки привели к развиту в доме сырости, гниению деревянных частей здания и т. д.

Строителям дома Наркомвнешторга по Оружейному переулку, № 23—25, еще в 1938 г. было предписано снести обвалный жилой дом, но до сего времени этот дом не снесен, и жильцам угрожает обвал.

Все это говорит, с одной стороны, о плохой работе и безответ-

ственности застройщиков, а с другой — о слабой требовательности к ним со стороны органов госконтроля, Госсанинспекции и Специнспекции. Районные Советы также не должны стоять в стороне от этих безобразий, а применять самые суровые меры против нарушителей правил застройки.

Отрицательным моментом в строительной практике следует признать частые переделки проектов, затягивание сроков проектирования и неготовность технических проектов к моменту начала строительства. Проект жилого дома на Садовой-Триумфальной улице (автор арх. Андриевский) шесть раз переделывался и до сих пор окончательно не утвержден. Это говорит о недостаточном руководстве работой по проектированию и плохой практической помощи проектировщикам со стороны магистральных архитекторов и Управления проектирования Исполкома Моссовета.

Исполком районного Совета должен, в свою очередь, решительно улучшить руководство на всех участках реконструкции и благоустройства района, осуществляя строгий контроль за правильным проведением в жизнь генерального плана реконструкции.

П. П. ВОЛКОВ

*Председатель Исполкома
Ленинского районного
Совета*

УСПЕХИ МОГЛИ БЫТЬ ЕЩЕ БОЛЬШИМИ

Пять лет работы по выполнению сталинского плана реконструкции Москвы существенно изменили облик Ленинского района. Изменения эти видны буквально на каждой улице, в каждом переулке. Они — в широких, вымощенных улицах, в заасфальтированных мостовых, в радующих глаз новых многоэтажных домах, в просторных, светлых школах, в детских садах и детских яслях, в строгом граните набережных реки Москвы.

Стоит проехать по Б. Калужской улице, чтобы почувствовать разительные перемены, которые произошли в нашем районе.

В недалеком прошлом напоминавшая собой тихую провинциальную улицу, Б. Калужская ныне превращена в 60-метровой ширины асфальтированную магистраль, ярко освещаемую стройным рядом электрических фонарей. По обеим сторонам этой полной света и воздуха магистрали уже высятся новые многоэтажные дома. Построенные поточно-скоростным методом шесть домов с жилой площадью в 23 тыс. м² сданы в эксплуатацию. В текущем году на Б. Калужской и на Б. Полянке заканчивается строительство поточно-скоростными методами еще девяти домов с жилой площадью в 35,5 тыс. м².

Наряду с Б. Калужской, реконструируется и Октябрьская площадь — начальный пункт этой магистрали. Из круглой, с невзрачными одноэтажными домами площадь превращается в четырехугольную, размером в 3 га. Она застраивается красивыми зданиями. На углу Б. Якиманки и Крымского вала уже возводится многоэтаж-



ный жилой дом Наркомата Военно-Морского Флота. Начато строительство здания аудитории, являющегося продолжением недавно по-

строенного на Крымском валу здания Института цветных металлов.

На другом конце Б. Калужской — на площади Калужской заставы — в 1939 г. развернулось строительство двух многоэтажных жилых домов — ВЦСПС и завода «Красный Пролетарий». С окончанием этих строек Калужская застава преобразуется в благоустроенную, окаймленную красивыми зданиями площадь полукруглой формы, диаметром в 150 м.

В районе Б. Калужской и Калужского шоссе раскинется городок институтов Академии наук СССР. Общий объем всех зданий Академии — 4,5 млн. м³. Уже выстроены Институт физических проблем и Институт генетики. Широко развернулось строительство большого жилого дома. В этом же районе будет создан величайший в мире ботанический сад.

Главное здание Академии наук сооружается в большом треугольнике, образуемом набережной реки Москвы, Крымским валом и Б. Якиманкой. Главный фасад выходит на набережную реки Москвы. Здание строится по проекту акад. арх. Щусева и по своим объемам и архитектурным качествам явится одним из самых значительных новых сооружений.

Большое строительство развернуто на Б. Полянке. Здесь строятся три больших дома, из них два крупноблочных. С окончанием этих строек начальная часть улицы расширяется.

За последние пять лет улицы нашего района покрылись усовершенствованными мостовыми, общее протяжение которых в конце 1939 г. составляло 22 км, или 83% проезжей части района. Почти в 5 раз увеличилась площадь асфальтированных тротуаров. Крымский вал и ряд других улиц расширены. Проложена автострада по Б. Воробьевскому шоссе и Б. Воробьевской улице.

За годы реконструкции значительно улучшились санитарно-гигиенические условия жизни трудящихся района. Водопроводная сеть увеличилась на 6 км, а канализационная — на 5,5 км.

Развернута большая работа по зеленому строительству: за 1935—1939 гг. посажено 19 тыс. деревьев, 156 тыс. кустарников и засеяно 90 га газонов.

Большой размах приняло строительство культурно-бытовых учреждений. За последние пять лет выстроено 18 новых школ. В текущем году строятся еще две шко-

лы. К сожалению, новые школы производят не совсем хорошее впечатление своими неоштукатуренными стенами (в проекте оштукатурка наружных стен не была предусмотрена). В этом году Исполком Моссовета вынес постановление, чтобы впредь школы сдавались полностью законченными, включая и оштукатурку наружных стен. Районный Совет должен проследить за неуклонным выполнением этого постановления. Нужно также добиться, чтобы уже выстроенные школьные здания были оштукатурены.

Несмотря на большой рост количества школ, многим ученикам старших классов все еще приходится заниматься во вторую смену.

Общее количество учащихся в школах возросло с 10 364 в 1934 г. до 23 470 в 1939 г.

В некоторых школах (№№ 552, 553, 639) не обеспечены должные санитарно-гигиенические условия. Разрыв между зданиями школ и близлежащими жилыми домами в отдельных случаях не превышает 10 м. Прилегающие к территории школы старые, изношенные домики не имеют канализации. Они подлежат сносу, но районный Совет не располагает свободной жилой площадью для предоставления ее жильцам этих домишек. Этот вопрос требует специального рассмотрения на Исполкоме Моссовета.

За эти годы значительно увеличилось число детских учреждений. В 1934 г. детских яслей в районе насчитывалось 11, на 694 ясельных места. Сейчас их 23, на 1790 ясельных мест. В 1935 г. детских садов было 25, а в 1939 г. — 37; в них воспитываются 2 630 детей. В текущем году вступает в строй новый детсад Станкозавода им. Орджоникидзе.

На охрану материнства и младенчества в 1939 г. было ассигновано 6 284 тыс. руб. Это в 4 раза больше, чем на эти же цели израсходовано в 1934 г. На Шаболовке выстроен большой родильный дом. Число родильных коек в районе увеличилось с 60 в 1934 г. до 310 в 1939 г.

Большая работа проделана по реконструкции и расширению расположенных в Ленинском районе 5 больниц, в том числе полностью реконструирована больница им. Тимирязева. В результате, вместо 2 211 коек, которые имелись в 1934 г., в больницах района сейчас насчитывается 2 698 коек.

Количество поликлиник, амбулаторий и здравпунктов (вместе

с фабрично-заводскими) выросло до 36.

* * *

Ленинский район имеет большие успехи в деле выполнения сталинского плана реконструкции. Они были бы еще более значительными, если бы этому не мешал ряд отрицательных явлений, с которыми мы еще слабо боремся.

Как правило, различные строительные организации оставляли после себя бараки, населенные строительными рабочими. Такие бараки остались и на Крымском валу после строительства жилого дома бывш. Наркомтяжпрома. Бараки эти портят внешний вид реконструированных и благоустроенных улиц. Районному Совету трудно разрешить проблему их ликвидации. Дело в том, что проживающие в бараках строительные рабочие превратились из временных в постоянных жильцов. К ним приехали из деревень семьи. Все это усложняет возможность сноса барачных, так как районный Совет не имеет жилплощади для предоставления ее выселяемым из барачков.

Чтобы подобные случаи заселения непригодных для постоянного жилья барачков не повторялись, районный Совет предложил органам милиции в дальнейшем прописывать временно живущих в них рабочих только на срок строительства данного объекта.

Большим злом является самовольное строительство. В ряде случаев ведомственные организации идут на заведомое нарушение существующего законодательства. Наркомат тяжелого машиностроения построил без разрешения районных организаций два жилых барака для строителей. Наркомат среднего машиностроения соорудил им облегченного типа бараки для столовой, конторы и других подсобных помещений пытался использовать для жилья строительных рабочих. Наркомат автотранспорта намеревался приспособить под жилье построенное им помещение мастерской. Все это вынуждает районный Совет вести усиленную борьбу с самовольным строительством, привлекать самовольных застройщиков к судебной ответственности.

Нужно отметить плохую работу строительной организации Академии наук СССР. В течение пяти лет строится большой жилой дом для сотрудников Академии, и только в 1939 г. сдана в эксплуатацию ..одна секция. Эта же стройорганизация строит и главное здание

Академии наук. Можно ли с уверенностью сказать, что с этой задачей она справится? Надо поставить вопрос об укреплении строительной организации Академии наук.

Следует еще отметить некоторые неувязки, которые имеют место в строительстве новых домов. Как известно, первые этажи предназначаются для торговых учреждений. Однако, при планировании новых зданий не учитывается, что имен-

но будет размещено в первых этажах. Поэтому они строятся обычно в виде пустых коробок. Для того чтобы оборудовать, например, такую коробку под магазин, приходится составить новый проект внутренней планировки, а затем соответственно перестроить весь интерьер этого этажа, произвести монтаж необходимого для магазина оборудования и т. д. На все это требуется много денег. В результате, первые этажи исполь-

зуются не в зависимости от действительных потребностей населения, а случайно. Так, в новом жилом доме Наркомтяжпрома, на Крымском валу, вместо магазинов, в которых ощущается здесь большая потребность, разместились учреждения.

В дальнейшем необходимо внутреннюю планировку первого этажа включить одновременно с внутренней планировкой всего здания.

Арх. В. Н. СИМБИРЦЕВ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ТЕАТР КРАСНОЙ АРМИИ

В 1934 г., в День Красной Армии, по конкурсу был принят к строительству проект здания Центрального театра Красной Армии, имевший в плане форму пятиконечной звезды. Архитектурная идея театра — памятника РККА — в соревновании нескольких проектов одержала верх. В настоящее время здание театра в основном закончено и сдается в эксплуатацию. На сцене нового театра уже были проведены первые репетиции. Актер вступил на новую сцену, и зритель вошел в зал. Они, эти два персонажа, существующие лишь во взаимодействии, проверили основное ядро театра — зрительный зал и сцену. Много опасений было рассеяно. Актер не потерялся в таящем огромные возможности сценическом пространстве, а почувствовал себя свободно, хорошо. Основное требование драматического театра — чтобы зритель слышал шепот актера и видел его мимику — осуществлено. Дальнейшее — создание советского героического спектакля, постановок, в которых засверкает по-новому, глубже и ярче все богатство мировой драматургии, — это уже не дело строителей. И надо думать, что театральные коллективы Центрального театра Красной Армии, празднующий в этом году свое десятилетие, получив соответствующие условия, сумеет этого добиться.

Здание театра расположено на площади Коммуны и занимает на ней центральное место. Оно обращено к площади двумя концами звезды, которые образуют как бы открытые объятия, что дало возможность сделать входы и выходы из театра на три фасада — площадь Коммуны, Институтский переулок и улицу Новая Божедомка.

На мощном стилобате, приподнятом в силу рельефа площади на 4 м выше ее уровня, стоит ступенчатое здание театра, развернутое в вертикальной композиции. Первый объем театра имеет по периметру колоннаду в 90 колонн, идущую по контуру пятиконеч-

ной звезды. Форма звезды пластически оказалась чрезвычайно богатой, создающей своеобразные перспективы и ракурсы. Второй объем повторяет форму звезды в несколько уменьшенном виде и с большим количеством членений. Третий объем является постаментом для венчающей здание 15-метровой скульптуры «Красноармеец», символизирующей Красную Армию. В оформлении фасадов здания включена скульптура на военную тематику (группы и отдельные скульптуры, фонтаны). Синтез архитектуры и скульптуры дает идейную насыщенность зданию театра и соответствующее идее здания-памятника патетическое выражение. К сожалению, изготовление скульптуры отнесено на вторую очередь работ, и в настоящее время ее отсутствие сильно обедняет здание.

В основе построения плана театра лежит правильный десятигранник, к пяти сторонам которого пристроены трапецевидные корпуса, образующие концы звезды. Из них два корпуса использованы для главных лестниц, два — для размещения артистических уборных и один — для арьерсцены и въезда на планшет сцены. Двумя спаренными стенами, поставленными перпендикулярно продольной оси, театр делится на сценическую и зрительную части.

Зрители входят в кассовые залы. Из них через застекленные двери они проходят в дугообразной формы гардеробный зал. В этом, обширном по площади, зале созданы все удобства для публики. Его отделка проста и красива: мозаичные полы с мраморными вставками, белый мрамор каннелюрованных мощных колонн (диаметром в 1,15 м), спокойный зеленый тон стен, равномерный свет плафонов соответствуют назначению зала. Через аванзалы парадных лестниц зритель проходит в фойе партера, амфитеатра и балкона. Лестницы размещены по периметру здания равномерно, и это облегчает пути эвакуации и загрузки театра.

Фойе партера и амфитеатра расположены по сторонам десятигранника. Залы этих фойе поставлены под углом один к другому, что создает интересную и разнообразную пространственную композицию. Между собой они членятся лестницами, соединяясь с ними открытыми проемами. Этот композиционный прием создал впечатление легкости



Центральный театр Красной Армии на площади Коммуны.
Акад. арх. К. С. Алабян, арх. В. Н. Симбирцев.

Фрагмент фасада.





Фойе партера.

и парадности. Архитектурная отделка этих фойе сделана различно.

Фойе партера решено в мягких, теплых тонах. Потолки покрыты орнаментальной живописью, исполненной фресковой мастерской Академии архитектуры. В них имеются небольшие отверстия для подсвета, придающие потолкам легкость. Залы фойе соединены проемами с главными парадными лестницами, составляя с ними одно пространственное целое. Две большие живописные композиции: «Взятие Зимнего дворца» художника П. П. Соколова-Скаля и «И. В. Сталин и К. Е. Ворошилов в Кремле» художника А. М. Герасимова, размещенные на стенах парадных лестниц, украшают лестницы и фойе партера.

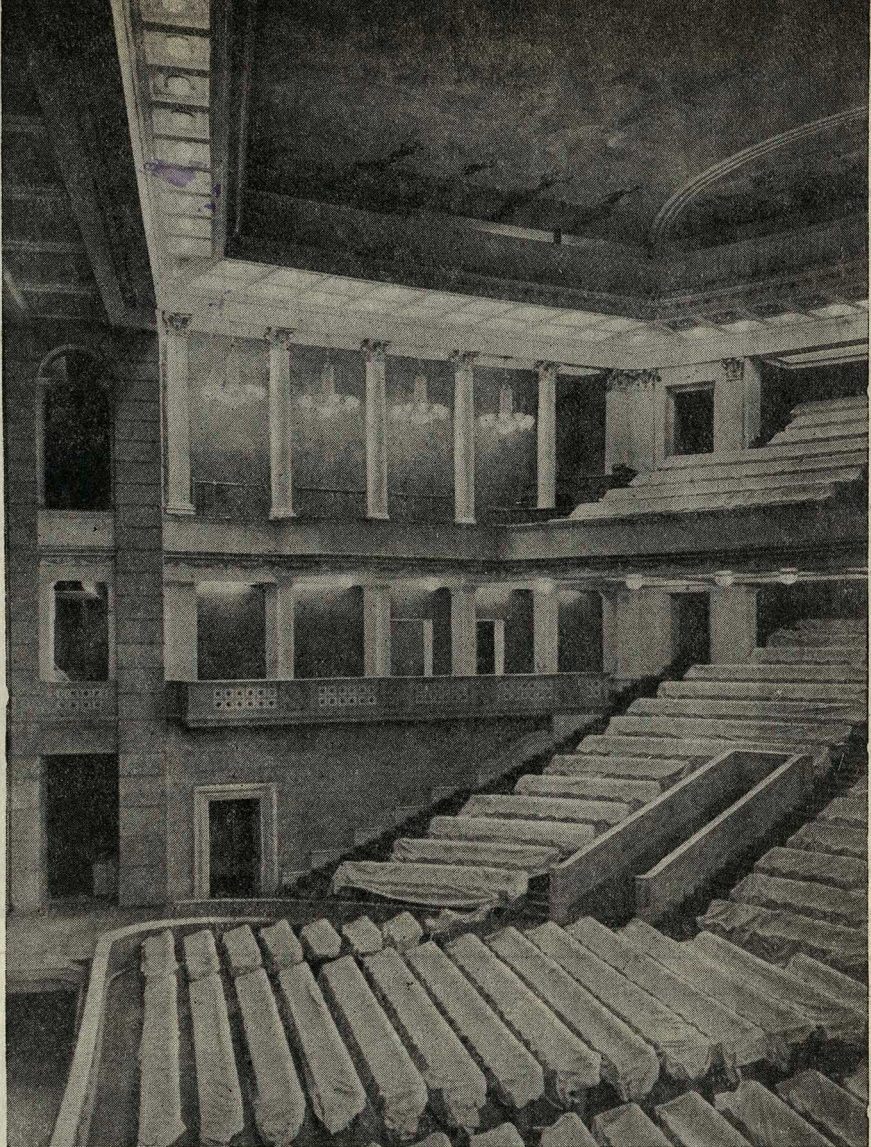
В проходе, отделяющем фойе партера от зрительного зала, устроены для показа макетов постановок специальные окна, в наличники которых вкомпанована модель портала зрительного зала. Таким образом, макет идущего на сцене спектакля показан в архитектурном оформлении.

Фойе амфитеатра представляет собой систему трех залов, дополненную двумя небольшими залами буфетов, которые расположены над главными лестницами. Здесь

также осуществлена идея свободного пространства. Фойе амфитеатра отделано в повышенной, по сравнению с фойе партера, тональности. Светящиеся ажурные потолки в залах фойе, искусственный мрамор колонн и пилястр, синий цвет стен, роспись потолков буфетных залов создают впечатления парадности (роспись потолков буфетных залов выполнена художниками А. А. Дейнека — «Летний кросс красноармейцев» и Л. Е. Файнбергом — «Лыжный переход красноармейцев»).

Система фойе, курительных комнат, буфетных залов, окружающих зрительный зал, предоставляет публике обширное и красивое место для прогулок во время антрактов.

Зрительный зал, секторообразной формы, высотой в 17 м, размещен над вестибюлем театра и имеет партер, амфитеатр и балкон. В нем 1900 мест. От мягкого занавеса сцены последний ряд кресел удален по горизонтали на 29 м. Зрительный зал нового театра задуман и осуществлен как античный амфитеатр. Эта идея определила его архитектуру. Стены выполнены в формах наружной архитектуры, потолок расписан бригадой художников по эскизам проф. Л. А. Бруни и представляет собой небо.



Зрительный зал

Вторая половина ядра театра — сцена — состоит из трех элементов: авансцены, собственно сцены и аръерсцены. Основная сцена, площадью в 1050 м^2 , имеет в глубину 29 м и в ширину 37 м. Со зрительным залом она соединяется отверстием в $32 \times 15 \text{ м}$, закрываемым раздвижным порталом, назначение которого — видоизменять размеры так называемого зеркала сцены в соответствии с замыслом режиссера. Нормальное раскрытие портала — 24 м, предельное — 29 м.

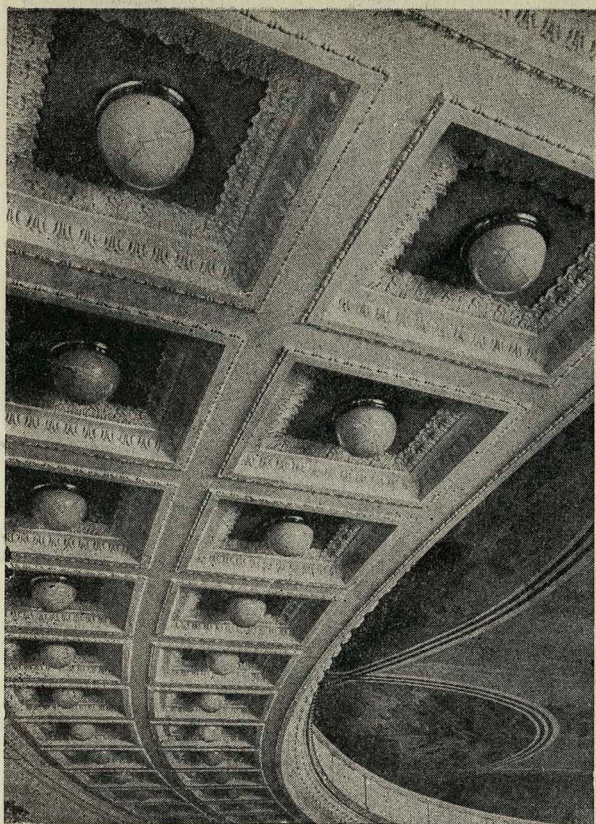
Поверхности двух створ портала, обращенные в сторону зрительного зала, дали возможность развернуть большую и красивую, живописную композицию, сочиненную проф. В. А. Фаворским. Эта живопись обогащает зрительный зал. На сцену портал обращает световыми башнями, расположенными в его торцах, которые обеспечивают постоянное, по отношению к игровой площадке, освещение.

Сцена театра, являясь крупнейшей сценой в Союзе, механизирована. (Система механизации предложена инж. И. Е. Мальциным. Эскизный и технический проекты составлены под руководством проф. Л. Г. Кифера; рабочие чертежи, постройка и монтаж на месте выполнены Ново-Краматорским заводом им. Сталина.)

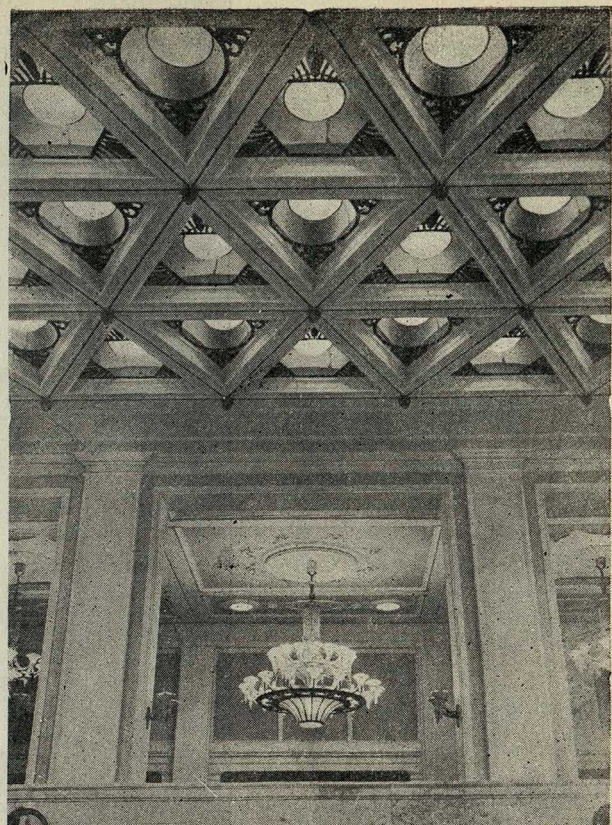
В Центральном театре Красной Армии впервые в мировой театральной практике применен новый принцип соединения вращающейся сцены с подъемной и передвижной системой. Обычно же на всех вращающихся сценах подъемные столы вмонтированы в конструкцию барабана круга и никогда не связываются со стационарной частью планшета сцены.

Планшет сцены нового театра сделан трехъярусным барабаном, диаметром в 26 м. По обеим сторонам диаметра симметрично расположены две системы сцены: по одну сторону — вращающийся однотрюмный барабан с тремя подъемными столами-площадками; по другую — система подъемных столов-площадок, поднимающихся над уровнем планшета сцены на 2,5 м и опускающихся на 2 м ниже планшета. Все подъемные столы стационарной части сцены и большого барабана образуют подъемную систему, обеспечивающую возможность организации провалов и подъемов по всей ширине сцены, на площади в 350 м^2 .

Задача централизованного управления механизмами сцены решена с использованием принципа синхронной связи. Здесь предусмотрена установка сильсин, с помощью которых в заранее намеченный момент меха-

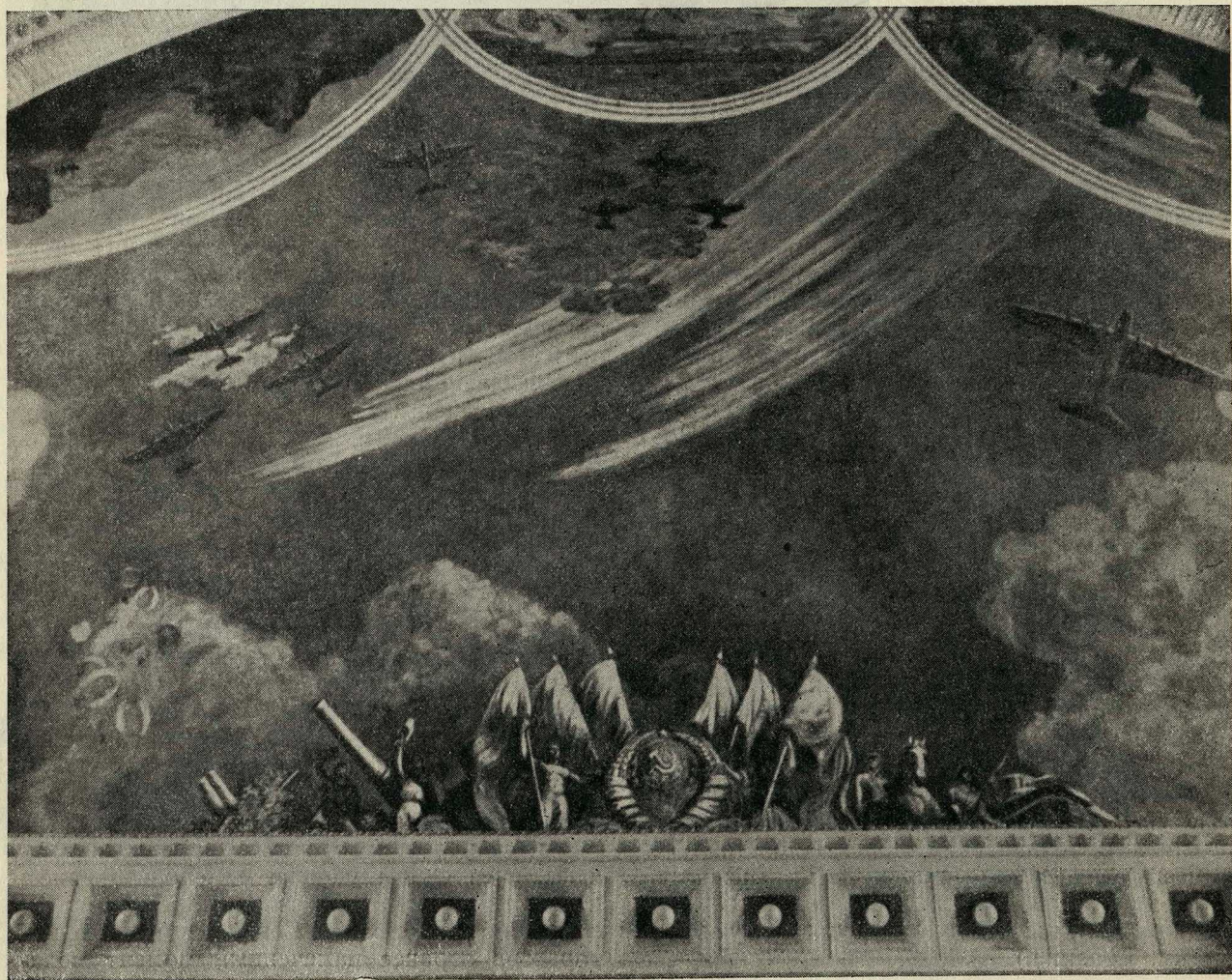


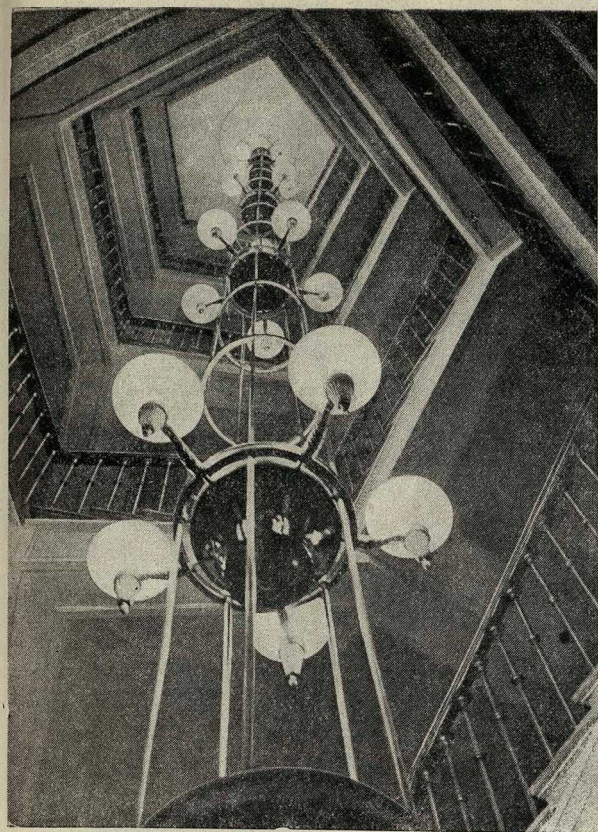
Потолок над балконом зрительного зала.



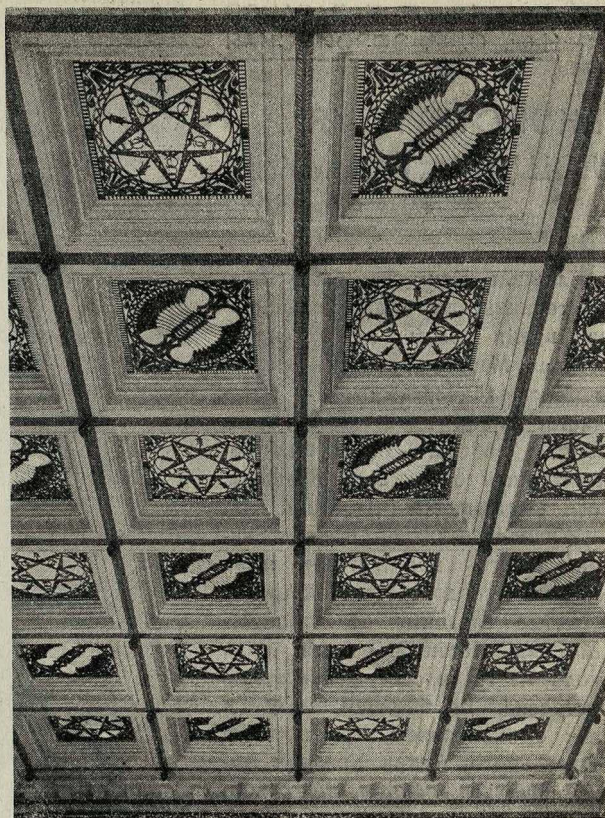
Потолок главной лестницы.

Плафон зрительного зала.





Люстра пятигранной лестницы.



Потолок фойе амфитеатра.

низмы сцены вступают в действие и устанавливаются по предложенному режиму. Управление всеми механизмами сосредоточено у пульта механика.

Электрооборудование театра представляет собой сложную систему сильноточных и слаботочных устройств. Установленная мощность электрооборудования театра — 4 тыс. киловольт-ампер.

Помимо пожарной и сценической сигнализации, театр оборудован радио, телефоном, приточно-вытяжной вентиляционной системой и пр. Все это сложное оборудование изготовлено на советских заводах.

По бокам сцены расположены огромные по площади «карманы», служащие для подготовки декораций во время спектакля. Столярные, слесарные, бутафорная, скульптурная мастерские и складочные помещения расположены в подвальном этаже. Все эти помещения связаны со сценой при помощи лифтов, подъемников и люков.

Для актеров по обеим сторонам сцены имеются артистические помещения, скомпонованные поэтажно вокруг небольших залов отдыха. Артистические комнаты предназначены для индивидуального и массового пользования. Они оборудованы шкафами для платья, гримировальными столиками, враца-

ющимися креслами, умывальниками с горячей и холодной водой, душами и т. д.

Над зрительным залом расположен репетиционно-концертный зал на 450 мест, а над ним — специальный декорационный зал, позволяющий одновременно работать на двух полноценных полотнах. Подобное расположение этих залов определило их хорошие габариты и обусловило цельность внешнего объема театра.

Сложность плана здания, его размеры поставили перед проектировщиками и строителями несколько трудных конструктивных задач. Самым сложным оказалось решение порталных стен, являющихся основной «державой» здания театра. Эти стены, перекрывая портал сцены шириной в 32 м, одновременно воспринимают нагрузку металлических перекрытий зрительного, репетиционно-декорационного залов, сцены и башни-постаменты для скульптуры. Эта задача решена применением спаренных балок — стенок размером в 62×32 м, с переменным сечением от 100 см на опорах до 35 см в середине.

Коллективом строителей, в большинстве своем работавших на строительстве театра с момента его закладки, проделана большая и интересная работа, потребовавшая много труда, энергии и настойчивости.

РЕКОНСТРУКЦИЯ ПЛОЩАДИ КОММУНЫ

Площадь Коммуны (бывш. Екатерининская) в дореволюционное время была лишь «предместьем» Марьиной рожи — окраины Москвы. Деревянные, в большинстве своем одноэтажные, дома, дощатые заборы — таков был архитектурный облик этой площади. Даже выдающееся творение арх. И. Жилярди — здание бывш. Екатерининского института, — ныне Центрального дома Красной Армии, не могло скрасить ее захолустный вид. Площадь была мала (около 1,9 га) и совершенно неблагоустроена. В текущем году, в связи с окончанием строительства Центрального театра Красной Армии, начнутся работы по реконструкции площади, намеченные генеральным планом реконструкции г. Москвы.

Архитектурно-планировочное решение площади представляет большую сложность, вследствие случайности расположения на ней зданий и, вливающих в площадь, отдельных магистралей.

Расположенное на высоких отметках, на оси площади, здание театра Красной Армии является доминирующим сооружением, которому должна быть подчинена вся застройка этой площади, транспорт и проектируемые, прилегающие к ней, магистрали.

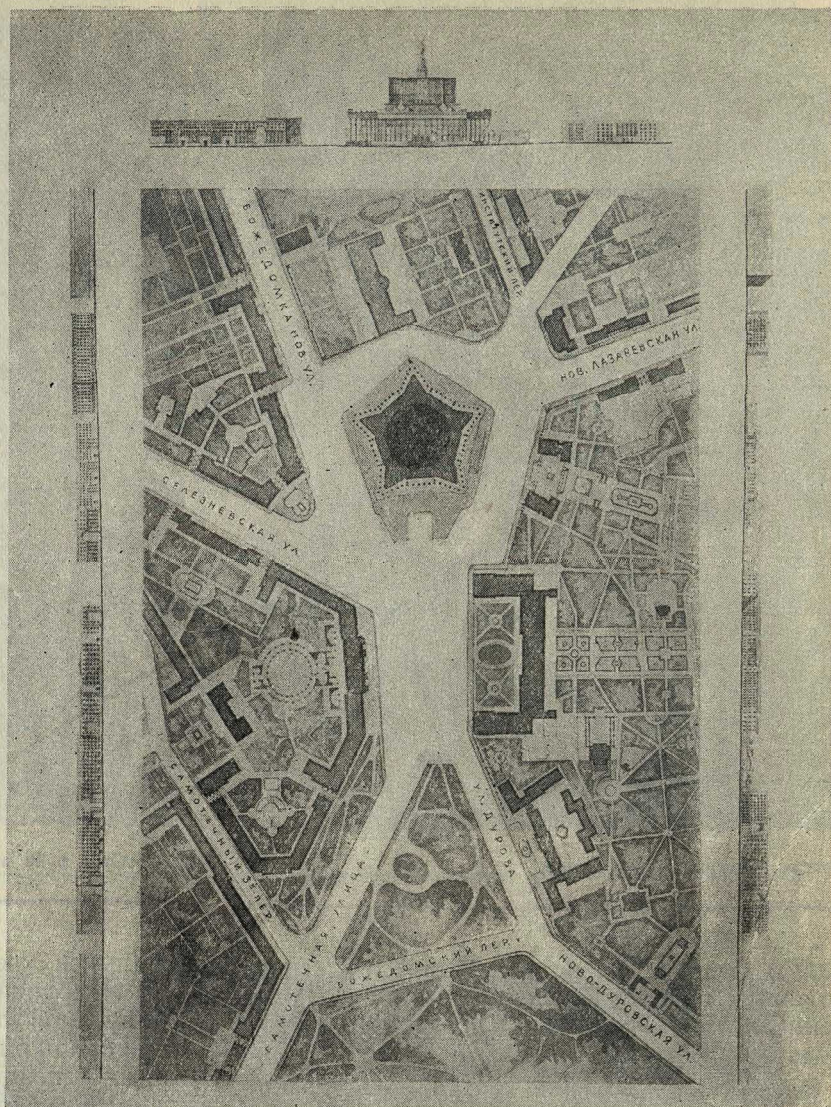
В ряде вариантов проекта планировки площади предусматривается расположение нового здания, которое соответствовало бы по объему и конфигурации зданию ЦДКА, со сносом или отодвижкой существующего здания МИИТ.

Однако, при этом решении неудовлетворительно ориентируется улица Селезневка, имеющая как транспортное, так и архитектурно-планировочное значение.

Другие решения исходят из застройки, главным образом, по периметру квартала, противоположного ЦДКА. Однако, этим нарушается симметричность площади.

Проект планировки площади Коммуны, разработанный Управлением планировки г. Москвы, предусматривает увеличение ее до 5,5 га против существующих 1,9 га.

Здание Центрального театра Красной Армии, расположенное в центре площади, увязано в общий



Планировка площади Коммуны. Проект. Авторы: арх. Я. А. Аир-Бабамян и инж. С. М. Эфроимская; соавтор арх. П. Н. Лычагин

ансамбль как существующих наиболее ценных зданий, так и вновь проектируемых. Боковой фасад театра, обращенный к парку ЦДКА, решен как парадный спуск к главному входу в парк. Подпорная стена, идущая вдоль этой стороны театра, архитектурно оформлена и составляет одно целое с цоколем театра из красного неполированного гранита. Она довершает парадность лестниц театра.

Главный вход в парк запроектирован в едином ансамбле со зданием Центрального дома Красной Армии и легкостью своих пропилен, монументальностью основных сооружений создает свободную видимость зеленых насаждений парка. От главного входа в обе стороны запроектированы архитектурно разработанные монументальные решетки, которые довершают связь здания с зелеными насаждениями парка.

По левой стороне площади, напротив здания Центрального дома Красной Армии, запроектировано монументальное здание, архитектурно увязанное с намечившимся ансамблем площади. Постановка на площади памятника Героям гражданской войны закончит полное ее оформление.

Инженерные мероприятия, намеченные в связи с реконструкцией площади, заключаются в срезках и подсыпках грунта по площади и примыкающим к ней проездам и в устройстве совершенного вида покрытия.

По этому проекту сохраняются все улицы, выходящие на площадь или подводные к ней, а также зеленые насаждения Екатерининского сквера. Главная ось площади, совпадающая с осью театра, потребовала коренного изменения существующего поперечного профиля площади, который запроек-

тирован двухскатным, с гребнем, идущим по оси здания театра. Продольный уклон площади (от театра к скверу) не превышает 2,5%. Поперечный профиль площади и ее уклоны подвзяны к отметкам улиц, вливающих на площадь. Максимальная срезка по площади — у здания Московского института инженеров транспорта (1,8 м) и в начале Новой Божедомки (1 м). Откосы озеленяются кустарником и газонами-цветниками. Подсыпка площади (до 1,5 м) будет произведена у театра со стороны Институтского переулка.

Трамвайное движение с площади снимается и переводится в обход ее по следующему маршруту: улица Дурова, Божедомский, 3-й Самотечный, Ново-Иерусалимский и Достоевского переулки, Новая Божедомка, через площадь Борьбы, по Бахметьевской улице (двухпутная линия) до Сушевского вала и т. д. Это позволит освободить площадь от косо пересече-

ния ее трамвайными линиями. Выход трамвая у переулка Достоевского создает удобства для пассажиров, едущих в ЦТКА, ЦДКА и в парк.

Взамен трамвая от центра города через Трубную и Самотечную площади, Самотечный проезд, к площади Коммуны, прокладываются троллейбусные линии, которые на площади делают полный круг. Легковой автотранспорт, автобусы следуют по площади по параллельному троллейбусу направлению. Часть площади у театра решена наклонно, что даст возможность устроить подковообразный пандус с 6%-ным уклоном для под'езда легковых автомашин непосредственно к театру.

После сноса деревянного здания больницы, расположенного в настоящее время позади театра, будет осуществлен запроектированный круговой объезд театра и стоянка для легковых машин.

Наряду с составлением проекта

площади на перспективу, была решена задача текущей реконструкции площади, предусматривающая как ее инженерно-транспортное, так и архитектурное решение.

В центре площади запроектирован сквер с партерной зеленью, цветником, бассейном и фонтанами.

С обеих сторон сквера намечается устройство 20-метровых проездов, которые впервые в Москве, в виде опыта, будут покрыты цветным асфальтом по соответствующему рисунку.

Одновременно намечается реконструкция, примыкающего непосредственно к площади, бывш. Екатерининского парка.

Все намеченные проектные мероприятия обеспечат полное внешнее архитектурно-планировочное изменение облика этой, запущенной в прошлом, площади, и превратят ее в одну из красивейших площадей столицы.

П. В. СЫТИН

ПЛОЩАДЬ КОММУНЫ

(Историческая справка)

Пройдет год-два, и от знакомого москвичам еще с дореволюционных лет внешнего облика площади Коммуны (бывш. Екатерининской) останется только смутное воспоминание. Здесь уже воздвигнуто монументальное здание Центрального театра Красной Армии. В текущем году площадь должна быть подвергнута дальнейшей коренной реконструкции; в истории ее застройки и планировки происходит перелом. В связи с этим, небезынтересно проследить историю возникновения и дальнейшего развития этой площади.

Современная площадь Коммуны расположена в так называемой местности Сушево, между текущей с северо-запада рекой Неглинной и ее притоком с севера — рекой Напрудной (Самотекой). Последняя в Екатерининском парке соединяется с рекой Неглинной, а до впадения в нее образует в парке Центрального дома Красной Армии большой пруд. В конце XIX века обе реки на большом своем протяжении были заключены в подземные трубы.

Местность Сушево известна с 1504 г. В этом году царь Иван III завещал своему сыну Юрию «сельцо Сушево» с прудами и мельницами. В 1622 г. в этой местности

было отведено загородное дворовое место Воскресенскому монастырю «Новому Иерусалиму», в связи с которым многие переулки получили свои названия: Иерусалимский, Иверский, Никоновский, Крестов и т. п.

В XVII веке территория нынешней площади Коммуны и окружающая ее местность были покрыты густым лесом, переходившим на севере в Марьину рошу. Построен было мало, главным зданием здесь была церковь «Воздвижения», более известная под именем «Ивана-воина на убогих домах», стоявшая на углу современного Самарского переулка и площади. На ее месте в настоящее время строится здание гостиницы Центрального дома Красной Армии и Флота.

«Убогие дома» заслуживают того, чтобы остановиться на них внимание. В Москве XVII века чуть ли не каждую ночь совершались на улицах грабежи и убийства. Убитых клали в гробы и выносили на «крестцы» (перекрестки улиц) для опознания. Если родные или знакомые узнавали убитого, они брали гроб к себе и хоронили на кладбище у церкви того прихода, к которому принадлежал убитый при жизни. Если же никто не опознавал убитого, то его через несколько дней везли в «Убогий дом», находившийся рядом с церковью «Ивана-воина», и клали в ямы со льдом. Скопившихся за год покойников хоронили разом в один день в году — «семик» (после праздника «Вознесения»). В этот день из Петровского монастыря (у Петровских ворот) духовенство устраивало к «Ивану-воину» крестный ход, за которым шли толпы народа. Многие несли саваны для покойников. Хоронили

убитых здесь же на кладбище, возле церкви, в общих могилах. От «Убогого дома» получили свое название и Божедомские улицы и переулок.

В 1732 г. «Убогий дом» был переведен в Марьину рошу, где в 1748 г. вокруг него образовалось Лазаревское кладбище. В 1763 г. была запрещена доставка на кладбище трупов убитых на хранение и погребение. В связи с этим прекратились и крестные ходы.

На первом инструментальном плане г. Москвы 1739 г. в районе современной площади Коммуны показана река Неглинная с прудами на месте современных двух Самотечных переулков и река Напрудная с прудом в современном парке ЦДКА. Видны также улицы Старая и Новая Божедомки, Самарский и Институтский переулки. Но последний, как и Новая Божедомка, оканчивался на западе у современной площади Борьбы. К западу и северу от них и между этими переулками на плане не видно никаких строительных кварталов. Здесь тогда были только роши, пахотные поля и огороды. На улице Старой Божедомке виднеется лишь одно каменное здание — церковь «Ивана-воина». Площади на плане нет и в зачаточном состоянии.

В середине XVIII века к западу от «Ивана-воина» графы Салтыковы построили себе большой каменный дом с «регулярным» парком. Есть предположение, что строителем дома был архитектор Д. В. Ухтомский или один из его «гезелей» (помощников). В 1777 г. казна купила у Салтыковых эту усадьбу, в здании которой был открыт «Инвалидный дом» на 25 мест

для отставных штаб- и обер-офицеров.

На плане 1789 г. этот дом показан с боковыми флигелями и большим регулярным парком за домом. Улица Новая Божедомка и Институтский переулок, как и на плане 1739 г., доходили в это время только до современной площади Борьбы. Божедомский переулок направлялся за мостом через реку Неглинную прямо к «Ивану-воину» по незастроенному пространству, заливавшемуся в половодье рекой Напрудной.

Директором «Инвалидного дома» в конце XVIII века был И. И. Шепелев. Он усиленно рекомендовал московскому обществу послушать рассказы про старину своих «старых деток» — сподвижников Миниха, Румянцева и других. И знатные баре, следуя моде, наперебой приглашали их в свои дома на «вечера».

В 1802 г. «Инвалидный дом» был переведен в здание Екатерининского богадельного дома на Матросской улице, превратившись в его филиал. В старом здании было открыто «женское училище ордена св. Екатерины» — Екатерининский институт благородных девиц — детей потомственных дворян. Приспособление здания «Инвалидного дома» под училище с частичной перестройкой его произвел арх. И. Жилярди. Позже классический стиль здания получил новое архитектурное оформление в стиле ампира.

На плане г. Москвы 1804 г. здание и парк бывш. Екатерининского института показаны окруженными рощами, за которыми к северо-за-

паду шли пашни и огороды. Мост через реку Неглинную перенесен к западу, а от реки появился новый переулок, шедший прямо на современную площадь Коммуны, к зданию Екатерининского института. Но площади все еще не было: на ее месте показана роща.

В 1805 г. между улицей Новая Божедомка и Институтским переулком арх. И. Жилярди построил здания Мариинской больницы и Александровского женского института для детей незначительных дворян и разночинцев.

На плане г. Москвы 1818 г., санкционировавшем все проекты перестройки города после пожара 1812 г., впервые показана бывш. Екатерининская площадь. Но она была значительно меньше, чем в настоящее время, и по очертанию представляла небольшой треугольник между улицей Новая Божедомка, Институтским переулком и зданием Екатерининского института. Улица Селезневка плавным изгибом направлялась к Мариинской больнице, минуя площадь. Переулок с юга от моста через реку Неглинную исчез: его заменил широкий проезд от Самотечной площади — бывш. Екатерининский проспект (нынешняя Самотечная улица). Между этим проспектом и Старой Божедомкой появился Екатерининский парк.

С 20-х годов прошлого века здание Екатерининского института стало архитектурной доминантой площади. Но окружение его было жалким. Здание Мариинской больницы с площади было закрыто ветхим деревянным забором, за которым находились свалки снега и

мусора. Забор тянулся и по южной стороне площади, ограждая остатки прежней рощи и огороды. Недалеко от Екатерининского института стояла на пригорке, как и в XVII веке, красная каменная церковь «Ивана-воина» с неприглядными вокруг нее деревянными домишками причта.

Только на плане 1841 г. площадь представлена значительно расширенной с южной стороны, за счет огородов. Но застройки здесь еще нет. Улица Селезневка прямой линией вышла теперь на площадь, а ее прежняя часть превратилась в Марьинский переулок — ныне переулок Достоевского. Последний так назван в 1922 г. потому, что 30 октября 1821 г. в семье лекаря Мариинской больницы родился знаменитый русский писатель Ф. М. Достоевский.

На большом плане г. Москвы 1849—1854 гг. — та же картина. Но в 1867 г., вместо огородов, на юго-западной стороне площади было уже 23 двора мелких чиновников, мещан и крестьян. На плане 1877—1878 гг. вид площади несколько изменяется. У выхода на нее Самотечной улицы значительная часть огородов превращена в парк, присоединенный к Екатерининскому и доходящий с юга до самой площади. В 1911 г. в этом парке был выстроен пятиэтажный дом («Училищный дом») для нескольких городских начальных училищ.

В таком виде площадь сохранилась до Октябрьской революции и в 1919 г. была переименована в честь Парижской Коммуны 1871 г. в площадь Коммуны.

Инж. Л. А. БРОНШТЕЙН

ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ МОСКВЫ

Историческое решение ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О генеральном плане реконструкции г. Москвы» определяет грандиозные масштабы работ по реконструкции городского транспорта столицы. Однако, несмотря на значительные успехи, достигнутые за последние годы в расширении и качественном улучшении существующей сети пассажирского транспорта, это ответственнейшее звено хозяйственного организма столицы все еще продолжает оставаться в состоянии, далеко не удовлетворяющем растущие нужды населения.

Отсутствие единого плана работ по реконструкции городского транспорта Москвы (метро, трамвай, автобус, троллейбус, такси) до сих пор в значительной мере снижало эффективность проводимых мероприятий.

Настоятельная потребность ввести все работы по реконструкции городского транс-

порта столицы в плановое русло привели к постановлению Исполкома Моссовета об образовании в конце прошлого года специальной комиссии, разработавшей совместно с Научно-исследовательским институтом городского транспорта генеральную схему развития внутригородского транспорта Москвы.

Численность населения столицы положена в основу всех расчетов по городскому транспорту. К 1945 г. в Москве, в ее новых границах, будет 5,5 млн. человек. Территория города в перспективе увеличивается до 60 тыс. га. К 1945 г. площадь города составит 40 тыс. га, в то время как в 1939 г. она составляла 32 тыс. га. Городским транспортом должны быть охвачены новые районы столицы, как строящиеся, так и значительно расширяющиеся: Юго-Западный район (Ленинские горы), Кусково, Перово, Текстильщики, Новинки, Ногатино, Северо-Западный район (Тушино-Медведково), Западный, а также тяготеющие к Москве пункты: Бабушкино, Кунцево, Кузьминки и др.

Очень существенным в расчетах транспорта является учет пунктов массового скопления жителей. Достаточно указать стадион и парк им. Сталина, Дворец Советов, ЦПКИО им. Горького, Химкинский парк, стадион «Динамо» и т. д.

Увеличение численности населения и площади города не определяют, однако, роста пассажироперевозок. Территориальное размещение населения, производственных и общественных зданий-пунктов, а также рост культурных потребностей жителей приводят к выводу о том, что число поездок, приходящееся на одного жителя в год, составит не 620, как сейчас, а 870. Таким образом, рост пассажироперевозок Москвы, возросший с 2 037 млн. пассажиров в 1935 г. до 2 731 млн. в 1940 г., еще более резко возрастет к 1945 г. и составит 4 000 млн. пассажиров.

Исходя из этих данных, комиссия Исполкома Моссовета разработала генеральную схему развития городского транспорта и конкретные плановые предположения по новому строительству, расширению и реконструкции каждого из видов транспорта.

В настоящее время наземные виды транспорта (трамвай, троллейбус, автобус и таксомоторы) работают неудовлетворительно. Коэффициент выпуска подвижного состава на линию, в силу неудовлетворительной организации технического обслуживания и ремонта, крайне низок. Это приводит к тому, что на улицах курсирует недостаточное количество трамвайных вагонов, троллейбусов, автобусов и таксомоторов, не обеспечивающее потребности населения в перевозках. К тому же, этот подвижной состав не всегда правильно используется: на одних направлениях, как, например, Ленинградском шоссе, курсируют все виды городского транспорта, в то время как другие улицы совершенно не обслуживаются.

Распределение подвижного состава по сети не соответствует мощности пассажиропотоков. Отсутствие диспетчерского руководства движением на линии и несоблюдение заданных интервалов между поездами или машинами приводят к крайне неравномерному наполнению подвижного состава и резкому ухудшению условий перевозки пассажиров в часы «пик».

Между тем, произведенные за последние годы большие капиталовложения в транспортное хозяйство столицы значительно перевооружили его материально-техническую базу и обеспечили все условия для улучшения транспортного обслуживания населения Москвы. Дело только в том, чтобы правильно организовать работу городского транспорта и использовать все имеющиеся резервы.

Поэтому план развития и реконструкции подвижного состава городского транспорта должен быть дополнен программой конкретных мероприятий, обеспечивающих рациональную систему эксплуатации всех видов транспорта, включая и метрополитен, показывающий блестящие образцы работы.

Наблюдая ежедневно работу городского транспорта столицы, не всегда можно в полном объеме оценить те изменения, которые происходят даже во внешнем виде подвижного состава. Количественный рост новых вагонов и машин не фиксируется в сознании с такой же яркостью, как первые выпущен-

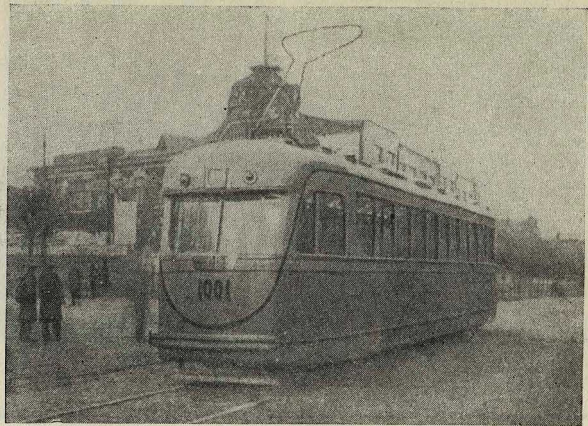


Рис. 1. Московский трамвайный вагон (голубой).

ные в эксплуатацию опытные модели. Между тем, парк «голубых» вагонов московского трамвая содержит уже не 4 опытных вагона, а 54 экземпляра, и в том числе 50 вагонов серийного выпуска.

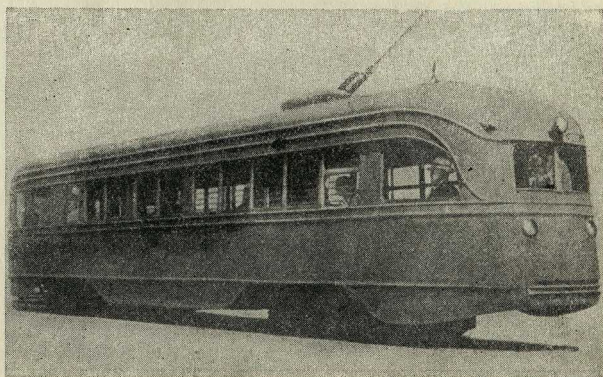
Единственный двухэтажный импортный троллейбус английского происхождения заменен десятком новых опытных машин Ярославского автозавода. Автобусы «ЗИС-16» начинают занимать в автобусном парке столицы настолько значительный удельный вес, что представляется возможным поставить, как совершенно реальную задачу, вытеснение доминирующей сейчас модели «ЗИС-8» и завершение этого процесса к 1945 г.

Все качественные изменения, происходящие непрерывно на протяжении последних лет во внешнем виде и технических свойствах подвижного состава нашего транспорта, подготовили материально-техническую базу для перевода всего транспортного хозяйства Москвы на рельсы современной передовой техники. В течение ближайших пяти лет социалистическая промышленность перевооружит городской транспорт столицы. В московский быт войдет ряд совершенно новых машин, проектируемых в настоящее время.

* * *

Московский трамвай — единственный современный вид городского транспорта, существовавший до революции, — является, именно в силу этой своей особенности, технически наиболее отсталым. Достаточно ска-

Рис. 2. Тип американского трамвайного вагона.



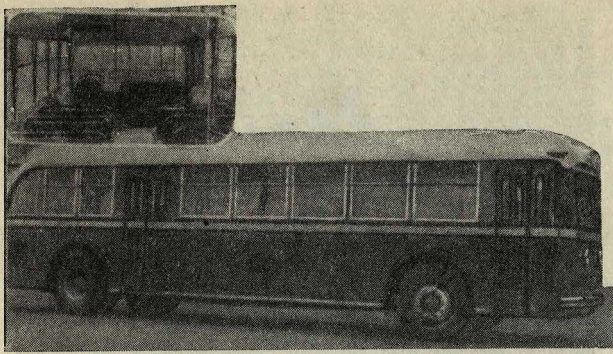


Рис. 3. Экспериментальный автобус НАТИ.

зять, что 23,6% всего числа трамвайных вагонов, находящихся сейчас в эксплуатации, сконструированы и построены еще в 1907—1917 гг. К 1945 г. эти вагоны должны быть совершенно вытеснены новыми и переданы для эксплуатации в периферийные города, не имеющие сейчас трамвая.

К настоящему времени вагоны вполне современной конструкции («голубые») составляют лишь 2,3% парка. К 1945 г. эти вагоны, а также вагоны еще более совершенной конструкции «БКТ» и модернизированные вагоны Коломенского завода (КМ и КП) должны будут составить, по расчетам генеральной схемы, подавляющую часть парка — 60,5%. Удельный вес всех других вагонов послереволюционной постройки должен к 1945 г. резко снизиться — с 74,1 до 39,5%. При всем этом должен будет увеличиться и количественный состав парка — с 2 405 единиц до 2 650, — что предусмотрено генеральным планом реконструкции Москвы.

Намеченная программа обновления подвижного состава трамвая вытекает из решения XVIII съезда ВКП(б) об увеличении числа новых трамвайных вагонов и обеспечении производства четырехосных вагонов новейшей конструкции для Москвы, Ленинграда, Киева и других крупных городов СССР. Однако, до настоящего времени промышленность очень плохо выполняет это задание, и в силу этого пополнение трамвайного парка столицы новым подвижным составом осуществляется крайне медленно.

Количественный рост подвижного состава позволит увеличить и частоту движения

Рис. 4. Автобус НИИГТ вагонного типа.



трамвайных вагонов. Если сейчас на километр трамвайной сети приходится 4 поездов состава, то в 1942 г. число их возрастет до 4,5, а к 1945 г. — до 5.

Трамвайный «поезд» Москвы ближайшего будущего — одновагонный состав. Однако, это не повлечет за собой ухудшения в обслуживании пассажиров, так как новые вагоны значительно вместительнее старых. Московский «голубой» вагон имеет 54 места для сидения, в то время как существующий двухосный вагон имеет лишь 26 таких мест. Новые вагоны развивают значительно большую скорость. Поэтому скорость движения в среднем по всей трамвайной сети будет возрастать по мере обновления подвижного состава, увеличиваясь с 15 до 16 км в 1942 г. и 17,5 км в 1945 г.

Опыт эксплуатации первой серии московских «голубых» вагонов (рис. 1) показал, что, наряду с их бесспорными преимуществами для пассажиров (большая вместимость, комфортабельность, мягкие места для сидения, культурное оформление постов водителя и кондуктора, централизованное электро-пневматическое управление дверьми, электрическое отопление, усиленное освещение и т. д.), есть еще и недостатки, требующие быстрого устранения. Устройством изолированной кабины для водителя, улучшение вентиляции вагона, оборудование вагонов подвесными ручками для стоящих пассажиров и, наконец, конструктивное изменение дверей и системы управления ими являются минимальными требованиями, которые москвичи справедливо предъявляют к вагонам нового типа.

Как с точки зрения технической, так и в отношении удобства пассажиров и эксплуатации московские «голубые» вагоны не являются тем пределом, к которому должен стремиться городской транспорт столицы. В настоящее время разработан новый, легкий и быстроходный трамвайный вагон «БКТ» (бесшумный компаундный трамвай), типа американского вагона «РСС» (рис. 2). Этот вагон является последним словом трамвайной техники.

Масштабы реконструкции нового строительства трамвайной сети определяются директивой ЦК ВКП(б) и СНК СССР: «построить новые пассажирские трамвайные линии в течение десятилетки (1935—1945 г.) на протяжении 400 км». В период 1935—1940 гг. осуществлено строительство 118 км одиночного трамвайного пути и до 1945 г. предстоит построить еще 288 км пути. Территориальное размещение новых трамвайных линий также определено директивой ЦК ВКП(б) и СНК СССР: «в связи с развитием метро, автобусного и троллейбусного движения в центре города — считать необходимым снять с наиболее напряженных улиц трамвайное движение с перенесением его на окраинные улицы города».

При количественном росте подвижного состава трамвая, при значительном увеличении сети и большей вместимости вагонов, пассажироперевозки трамвая, по произведенным наметкам, снизятся с 1 836 млн. пассажиров,

перевезенных в 1939 г., до 1 750 млн. пассажиров по предположениям на 1945 г.

Среднее число пассажиров, приходящееся в год на один километр сети, снизится с 7,6 млн. пассажиров в 1939 г. до 5,1 млн. пассажиров в 1945 г. Этим целиком определяется значительное улучшение в обслуживании пассажиров и превращение трамвая из неудобного в комфортабельный вид городского транспорта столицы.

* * *

Троллейбусное хозяйство столицы находится в резко отличных условиях от трамвайного. Если трамвай является самым старым видом современного транспорта Москвы, то троллейбус является самым молодым звеном в системе городского хозяйства.

Троллейбус существует в Москве всего шесть лет. Отсюда вытекают два основных положения: троллейбусный парк столицы материально не изношен, и значительная часть его, при некоторой модернизации, останется в эксплуатации к 1945 г., и второе — для успешного выполнения задания, поставленного генеральным планом реконструкции Москвы, парк троллейбусов должен непрерывно и значительно пополняться. Сейчас он состоит из 567 единиц и должен будет, по наметкам генеральной схемы, увеличиться к 1942 г. до 895 машин и к концу 1945 г. — до 1 670 машин.

Троллейбус перевоз в 1939 г. 220 млн. пассажиров, в 1942 г. пассажироперевозки троллейбуса возрастут до 450 млн. человек, а в 1945 г. составят цифру в 600 млн. пассажиров. Протяжение троллейбусной сети должно возрасти с 92 до 319 км.

Первые советские троллейбусы «ЛК» не были по существу специализированной машиной. Они были построены на типовом шасси Ярославской грузовой автомашины с добавлением крепления для электрооборудования. Первые серии этих машин уже сняты с эксплуатации. 46 машин последующих выпусков еще состоят в московском троллейбусном парке, но используются преимущественно для грузовых перевозок или как учебные машины. К 1942 г. эти машины не будут появляться на улицах Москвы.

Троллейбусы «ЯТБ-1» построены на специальных шасси и имеют полуобтекаемые кузова. Эти машины составляют сейчас около половины троллейбусного парка Москвы и могут быть, при условии некоторой модернизации, сохранены на ближайший ряд лет. Машина «ЯТБ-2» является шагом вперед в сравнении с «ЯТБ-1», но все же не представляет собой вполне современной машины. Отвечающими всем условиям культурной эксплуатации и удобствам пассажиров являются троллейбусы серийного выпуска 1939 г. «ЯТБ-4». Этот тип является последним троллейбусом с деревянным кузовом. Мы имеем уже два опытных троллейбуса «ЯТБ-4А» с кузовом полуметаллической смешанной конструкции, значительно уменьшающей вес машины и одновременно увеличивающей ее прочность.

Внешние формы и внутренняя отделка ку-



Рис. 5. Автобус с прицепом.

зова троллейбуса «ЯТБ-4А» также выгодно отличают его от всех предыдущих моделей. В частности, сделаны значительно более удобные, легкие и изящные пассажирские диваны. Троллейбус «ЯТБ-4А» представляет собой новейший комфортабельный тип пассажирской машины, ни в чем не уступающий последним образцам заграничного производства.

Появлением троллейбуса «ЯТБ-4А» намечаются перспективы советского троллейбустроения на ближайшие годы. Это будут, очевидно, троллейбусы с цельнометаллическим кузовом и автоматической системой управления. Такие троллейбусы советская промышленность даст столице в третьей пятилетке.

Из 1 300 троллейбусов, намеченных генеральной схемой к концу 1945 г., 260 машин будут двухэтажными. Необходимость значительного выпуска двухэтажных троллейбусов подчеркнута в решениях XVIII съезда ВКП(б). Двухэтажные троллейбусы будут использованы главным образом на вылетных линиях, соединяющих ближайшие пригороды с Москвой. Именно на пригородных линиях они могут быть использованы с наибольшим эффектом. В городе, при коротких интервалах между остановками, двухэтажный троллейбус, вследствие своей большой вместимости, будет слишком долго простаивать на промежуточных остановках. Кроме того, скорость движения при условии непрямолинейных трасс внутри города уменьшается. Между тем, на прямых пригородных дорогах, при более редких остановках, вместительные двухэтажные троллейбусы выявят все свои преимущества.

Рис. 6. Газогенераторный автобус.



Опытные образцы советских двухэтажных троллейбусов «ЯТБ-3» показали в то же время и ряд недостатков. Это дает возможность, по внесению необходимых улучшений, пустить в серийное производство уже вполне надежную, хорошую машину.

При реконструкции московского троллейбусного парка должны быть устранены два крупных недостатка, немало нервующие москвичей. Двухэтажные троллейбусы должны получить вторую, выходную дверь. Роликовая головка токосъемного аппарата троллейбуса должна быть заменена токоприемником скользящего типа, более надежного в эксплуатации. Опытная линия № 5 (Измайлово — Комсомольская площадь) доказала преимущество этого токоприемника.

* * *

Автобусное движение, как и троллейбусное, будет в ближайшие годы развиваться бурными темпами. Вместо 191 млн. пассажиров, фактически перевезенных автобусами в 1939 г., автобусы должны будут перевезти в 1943 г. около 500 млн. человек, а в 1945 г. пассажироперевозки автобусного парка составят 700 млн. человек. Длина автобусных линий внутри города (по оси улиц) увеличивается к концу 1945 г. до 750 км, против 300 км в настоящее время. Длина загородных линий возрастет к концу 1945 г. до 1 200 — 1 500 км. Количество машин, составляющее сейчас 1 168 единиц, увеличится до 2 тыс. в 1942 г. и до 2 570 в 1945 г.

Резкое изменение произойдет и в типах машин.

Преобладающий сейчас тип машины — автобус «ЗИС-8» — характеризуется относительно хорошими динамическими и тяговыми качествами, но имеет малую вместимость (19 мест для сидения) и не обеспечивает достаточных удобств пассажирам. Автобусы «ЗИС-16» отличаются большим изяществом и комфортом, но не могут обеспечить потребности в автобусных перевозках, так как их вместимость также недостаточна (27 мест для сидения).

Между тем, по мере снятия трамвайных путей в центре города, автобусный транспорт, вместе с троллейбусным, явится для этой зоны города основным средством сообщения.

Большие пассажиропотоки пригородных линий также обслуживаются автобусами. Это определяет необходимость внедрения автобусов большой, примерно на 65 мест, и средней, примерно на 45 мест, вместимости.

К автобусам большой вместимости может быть отнесен экспериментальный автобус

«НАТИ» на 65 мест (рис. 3). Однако, серийное производство автобусов этого типа может быть начато лишь после создания достаточно мощной производственной базы. Этот автобус, имеющий кузов вагонного типа, является наилучшим, так как он обеспечивает максимальное использование площади и, следовательно, характеризуется повышенной вместимостью, сохраняя при этом максимальные удобства пассажирам. Заграничная практика автобусостроения пошла в основном по этому пути. Наша промышленность в 1941 г. также приступает к выпуску автобусов вагонного типа, в частности автобусов «ЗИС-17», рассчитанных на 35 мест для сидения.

Построенный в качестве пробного образца на базе «ЗИС-8» автобус «НИИГТ-1», вагонного типа, на 48 мест (рис. 4), хорошо себя зарекомендовал и должен быть пущен в серийное производство.

В целях повышения провозоспособности автобусного транспорта, должен быть разрешен вопрос о двухъярусных автобусах и применении прицепов, особенно на загородных линиях (рис. 5). В дальнейшем значительно возрастет удельный вес газобаллонных автобусов, которые при пробной эксплуатации заслужили положительную оценку. На пригородных линиях могут с успехом применяться газогенераторные автобусы (рис. 6).

* * *

Таксомоторный парк столицы перевезет в 1942 г. 80 млн. пассажиров и в 1945 г. — 150 млн. пассажиров. В 1945 г. Москва будет иметь 8 тыс. такси, из них 3,2 тыс. малолитражных машин.

Малолитражные машины займут видное место и в индивидуальном транспорте столицы. Из 20 тыс. машин, которые, как предполагается, будут в 1945 г. находиться в индивидуальном владении, 12 тыс., видимо, будут малолитражными. Проблема хранения машин становится особо острой. Создание сети районных и внутриквартальных гаражей для коллективного содержания машин индивидуальных владельцев является одной из серьезных задач организации городского транспорта столицы.

* * *

Ближайшие годы неузнаваемо изменят лицо городского транспорта столицы. К 1945 г., в соответствии с генеральным планом реконструкции Москвы, социалистическая столица будет стоять по уровню своей транспортной вооруженности на одном из первых мест в мире.

ТЕПЛОФИКАЦИЯ МОСКВЫ

Теплофикация представляет собой комбинированный способ получения тепловой и электрической энергии на теплоэлектростанциях (ТЭЦ) и передачи тепла на значительные расстояния (5—6 км). Этот вид теплоснабжения получил широкое распространение в Советском Союзе.

Царская Россия не знала теплофикации, хотя в Америке первая теплофикационная установка работала в 1877 г. Только при советской власти творческая инициатива советских инженеров нашла соответствующую поддержку. В ноябре 1924 г. в Ленинграде была пущена в эксплуатацию первая теплофикационная магистраль, длиной в 450 м, от 3-й ГЭС к Обуховской больнице.

Партия и правительство своевременно оценили народнохозяйственное значение теплофикации. В 1931 г. на июньском пленуме ЦК ВКП(б) тов. Л. М. Каганович сказал в своем докладе:

«Перед нами стоит большая проблема, на которой заострил наше внимание товарищ Сталин, — это вопрос о коренной реконструкции энергетического хозяйства и топливной структуры Москвы. Нельзя такие крупные города, как Москва, Ленинград, Харьков, держать на старой, дореволюционной структуре топлива. Надо перевести города на теплофикацию».

Благодаря комбинированной выработке тепловой и электрической энергии, теплофикация дает экономию топлива в 25—30%. Вместо охлаждения в конденсаторах, отработанный в турбинах пар используется для подогрева в бойлерах циркулирующей в тепловой сети воды. В результате, тепло, содержащееся в топливе, используется в 3—4 раза лучше. Вместо коэффициента полезного действия в 20—25%, характерного для конденсационных электростанций, теплоэлектроцентрали используют тепло сжигаемого топлива на 60—70%.

Теплофикация в Советском Союзе непрерывно развивается. В 1929 г. было 14 ТЭЦ, а сейчас число их выросло до 106. Мощность ТЭЦ, составлявшая в 1928 г. только 60 тыс. квт, увеличилась до 1 774 тыс. квт, почти в 30 раз.

Одновременно с ростом числа и мощности ТЭЦ росли и тепловые сети. Длина тепловых сетей достигает в настоящее время 525 км. Отпуск тепла потребителям с 1929 г. по настоящее время вырос с 1 млн. до 22 млн. мегакалорий в год.

За годы сталинских пятилеток теплофикация выросла не только по своей мощности, но и значительно поднялся уровень техники этой молодой отрасли энергетики. Заводами освоено выпуск теплофикационных машин, а теплоэлектроцентралями — эксплуатация этих машин. Освоена эксплуатация водяных тепловых сетей, достигающих радиуса дей-

ствия до 6 км (Ленинград) и диаметров магистралей в 600 мм (Москва). Сложная регулировка разветвленной двухтрубной водяной сети, работающей по замкнутому циклу и питающей разнородных тепловых потребителей, поставила ряд новых технических задач, решение которых еще более повысит уровень техники теплофикации. Основной задачей является автоматизация регулирования потребления тепла потребителями.

Техническая мысль работает над вопросом комбинированной выработки тепла и холода в специальных установках. Широкие возможности открываются для этого в связи с задачей кондиционирования воздуха в ряде общественных зданий.

Характерной особенностью, отличающей советскую теплофикацию от американской и западноевропейской, является применение у нас основного теплоносителя — горячей воды, — а не пара. При этом увеличивается выработка на ТЭЦ электрической энергии и снижаются диаметры теплопроводов.

Теплофикация существует в Советском Союзе 15 лет и в Москве — 9 лет. Но уже теперь теплофикация Москвы занимает по своей мощности второе место в мире.

Из восьми московских энергостанций только одна вырабатывает тепло без электроэнергии. Пять станций являются теплоэлектроцентралями городского типа, вырабатывающими тепловую и электрическую энергию. Московские теплоэлектроцентрали обеспечивают 15% теплового потребления всего каменного фонда жилых и общественных зданий Москвы и ее промышленности.

Московские ТЭЦ снабжают теплом ряд крупнейших заводов столицы, в том числе автозавод им. Сталина, 1-й Господшипниковый им. Л. М. Кагановича, «Динамо» им. Кирова, «Серп и молот» и другие заводы. Теплофицированы жилые поселки и массивы: им. 1905 г., Дангауэровский, Лефортовский студенческий городок, Ленинская слобода и др. Ряд театров, крупнейших зданий наркоматов и гостиниц присоединен к тепловой сети.

Первая теплофикационная установка в Москве имела местный промышленный характер. В 1931 г. была пущена в эксплуатацию первая водяная магистраль общего пользования и к ней были присоединены первые абоненты. На трех небольших заводских станциях в Москве начали работать теплофикационные турбины.

Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г. о реконструкции Москвы отмечает:

«Важнейшей задачей реконструкции городского хозяйства Москвы является ее теплофикация — основное средство для высвобождения города от дальнепривозного топлива, для рационализации ее теплового хозяйства и дальнейшего повышения энергоснабжения города».

За годы своего развития теплофикация Москвы заняла ведущее место в Союзе. Мощность ТЭЦ с 1931 г. выросла в 11,5 раза, длина сетей достигла на 1 января 1940 г. 50 км, число присоединений — около

500, часовой максимум присоединенной мощности — 530 мкк/час. За 1939 г. по московским тепловым сетям передано потребителям 1 700 тыс. мкк тепла, что дало годовую экономию топлива около 400 тыс. т.

В третьей пятилетке теплофикация Москвы получает дальнейшее широкое развитие. В 1940 г. вступает в эксплуатацию новая мощная теплоэлектроцентраль, продолжается строительство трех новых, вводимых в эксплуатацию в 1941 г., и начинается строительство еще одной ТЭЦ, с окончанием ее в 1942 г. Кроме того, две существующие московские теплоэлектроцентрали должны быть реконструированы с увеличением теплофикационной мощности. К концу третьей пятилетки теплофикационная мощность московских ТЭЦ увеличится более чем вдвое, по сравнению с 1939 г.

Должно быть построено значительное количество новых тепловых сетей. Длина их за эти годы увеличится в 3 раза.

В соответствии с планом реконструкции Москвы, намечается охватить теплофикацией районы Можайского шоссе, Б. Калужской улицы, Ленинградского шоссе, Краснопрудной, Русаковской и Щербаковской улиц,

значительной части набережных реки Москвы и др. Предполагается теплофицировать такие крупнейшие здания, как Дворец Советов, главное здание Академии наук и др.

Строительство теплосетей должно быть направлено на сооружение внутриквартальных сетей. Это мероприятие ускорит строительство теплофикации и облегчит развитие сети в новых районах. Этому вопросу Исполком Моссовета должен уделить особое внимание.

Следует отметить, что под поверхность улиц Москвы для размещения подземного хозяйства, а в том числе и теплосетей, становится все меньше места. Это очень часто приводит к значительному удорожанию строительства. Между тем, технически правильное решение о постройке общих коллекторов для подземных сооружений реализуется в очень ограниченном пределе.

Внимание советских и партийных организаций Москвы к развитию теплофикации, энтузиазм коллектива строителей и эксплуатационников служат залогом того, что в третьей пятилетке теплофикация Москвы получит должное развитие и займет ведущее место в тепловом балансе города.

Б. Н. БУДРИН

ГРУЗОВОЕ АВТОСООБЩЕНИЕ НА ПОД'ЕЗДАХ К МОСКВЕ

XVIII

с'езд ВКП(б) в решении о третьем пятилетнем плане предложил организовать «регулярное движение автомобильного транспорта на автомагистралях, трактах и грузонапряженных под'ездах к городам, железнодорожным станциям и водным путям...»

Народнохозяйственное значение этого решения огромно. На расстояниях 100—120 км себестоимость перевозки грузов автомобильным транспортом ниже железнодорожной. Скорость сообщения автотранспорта на расстояниях до 200 км, в связи с менее сложной эксплуатацией, выше соответствующих показателей железных дорог.

Наконец, переключение грузов на автомобильный транспорт освобождает сотни и тысячи вагонов для перевозки грузов на большие расстояния, где применение других видов транспорта нецелесообразно.

В докладе на XVIII с'езде партии товарищ Молотов указал:

«По плану третьей пятилетки размер грузооборота на железных дорогах увеличивается с 355 млрд. до 510 млрд. тонно-километров, то-есть растет на 44 процента, а весь грузооборот растет на 52 процента. В то же время валовая продукция промышленности и сельского хозяйства за этот период увели-

чивается на 82 процента. Из этого следует, что мы должны принять решительные меры к тому, чтобы разгрузить железно-дорожный транспорт и улучшить использование водного и автомобильного транспорта».

Москва с ее мощными грузопотоками в первую очередь требует проведения этого важнейшего мероприятия.

До последнего времени связь г. Москвы с районами Московской области осуществляется в основном железными дорогами. По далеко не полным данным, до 6 тыс. т грузов перевозится ежедневно железнодорожным транспортом в Москву и из Москвы на расстояниях менее 100 км.

Перевозки грузов автомобилями на магистралях, соединяющих Москву и районы области, носят случайный, неорганизованный характер и составляют не более $\frac{1}{5}$ всего грузооборота. Перевозки эти выполняются автотранспортом заводов, фабрик и других предприятий, расположенных на автомагистралях.

Московское областное управление автотранспорта, обладая незначительным автопарком и слабой ремонтной базой, не в состоянии сколько-нибудь существенно улучшить положение с трактовыми перевозками города.

Еще хуже работает недавно организованная Наркоматом автотранспорта контора «Автожелдорразгруз». Парк конторы состоит из машин мелкого тоннажа, нерентабельных для эксплуатации на автомагистралях, а материально-техническая база полностью отсутствует. Надо было создать для перевозок мощную транспортную организацию с достаточным парком машин крупного тоннажа и

необходимой складской сетью. Только в этих условиях возможна регулярность движения автомобилей.

Учитывая это, Наркомат автотранспорта возложил организацию трактовых перевозок для разгрузки Московского железнодорожного узла, помимо Мособлтранса и Автожелдорразгруза, также на Управление автогрузового транспорта Моссовета. Организованная Управлением контора открыла регулярное автомобильное сообщение на трактах: Москва — Можайск, Москва — Клин — Завидово и Москва — Щелково — Фряново. На этих трактах расположены десятки промышленных предприятий, колхозов, совхозов, кооперативных артелей, снабжающих столицу разнообразной продукцией. Отсутствие регулярного автосообщения приводило к большим задержкам в перевозках, излишней загрузке железных дорог, переплатам различным транспортным организациям и к холостым пробегам автомашин, идущих, как правило, с грузом в одну сторону.

Автомобильное сообщение на трактах организуется по принципу железнодорожного, с движением автомобилей по расписанию в точно установленные часы, с группировкой мелких партий грузов.

Работа автомобилей мелкого тоннажа, как уже указывалось, нерентабельна на трактовых перевозках. Поэтому одной из основных задач в настоящее время является создание автопоездов, состоящих из пятитонного автомобиля или тягача с одним или двумя прицепами.

Средняя себестоимость автоперевозок составит 42—47 коп. за тонно-километр, при стоимости перевозки по железной дороге (с учетом подвоза к станциям) в 49—50 коп.

На всех трактах в узловых пунктах организованы автостанции. При каждой автостанции будет склад, бензиновая колонка и станция технического обслуживания. В Москве на всех автостанциях производится группировка и хранение грузов.

Объем перевозок в первые три-четыре месяца намечен в размере 15—25 тыс. т в месяц, с постепенным увеличением этого грузооборота по мере расширения количества работающих машин.

Эти мероприятия значительно улучшат снабжение сырьем и материалами городских и областных предприятий и облегчат продвижение продукции области в торговую сеть столицы.

Особо поставлен вопрос о загрузке порожних пробегов автомашин других ведомств, работающих на трактах. Еще в первом полугодии 1939 г. трест «Донтранс» (г. Сталино) ввел на магистрали Славянск — Сталино загрузку порожних пробегов автомашин различных ведомств. Мероприятие это дало блестящие результаты. В апреле из 800 проходящих по этой трассе автомобилей 758 были загружены с использованием порожнего пробега.

Решения о загрузке «холостых» пробегов на трактах приняты уже исполкомами десятков краев и областей.

Трудно переоценить значение этого мероприятия для магистралей, обслуживающих Москву, где ежедневно тысячи автомобилей работают с нагрузкой в 50—55%. Поэтому основной задачей сейчас является использование порожних пробегов ведомственного транспорта при работе на грузонапряженных под'ездах.

Инж. О. А. ГУРЕЦКИЙ

СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ КОРПУСОВ НА УЛИЦЕ ГОРЬКОГО

Строительство корпусов «А» и «Б» по улице Горького, начатое в конце 1937 г. и полностью законченное в начале 1939 г., положило начало реконструкции этой крупнейшей центральной магистрали столицы. В 1939 г. были выполнены работы по сносу старых домов на левой стороне улицы, на участке от улицы Станкевича до Пушкинской площади, была расширена Советская площадь за счет передвижки монументального здания Московского Совета и начаты работы по строительству новых многоэтажных жилых корпусов «В» и «Г».

Корпус «В» (рис. 1), состоящий из 10 секций высотой в 6—7 этажей, с возвышенной частью (9 этажей), выходящей на улицу Горького и Тверской бульвар, запроектиро-

ван на 153 квартиры: 2 — в четыре комнаты, 78 — в три комнаты, 68 — в две комнаты и 5 однокомнатных квартир. Этот корпус располагается на участке от Пушкинской площади до М. Гнездиковского переулка.

Корпус «Г» (рис. 2), высотой в 7—9 этажей, запроектирован на 175 квартир: однокомнатных — 12, двухкомнатных — 94, трехкомнатных — 69. Корпус располагается на участке от М. Гнездиковского переулка до улицы Станкевича. В первых этажах корпусов «В» и «Г» будут расположены магазины. На обоих корпусах полным ходом ведутся строительно-монтажные работы.

Проектируемый корпус «Е» будет расположен на правой стороне улицы, на участке от Советской площади до улицы Немировича-Данченко (бывш. Глинищевский переулок).

Поточно-скоростной метод, широко примененный на застройке Б. Калужской улицы, на строительстве корпусов «В» и «Г» получает свое дальнейшее развитие. Здесь, как и на Б. Калужской, одновременно с кирпичной кладкой ведутся работы по монтажу перекрытий и внутренних устройств на основе массового применения сборного железобето-

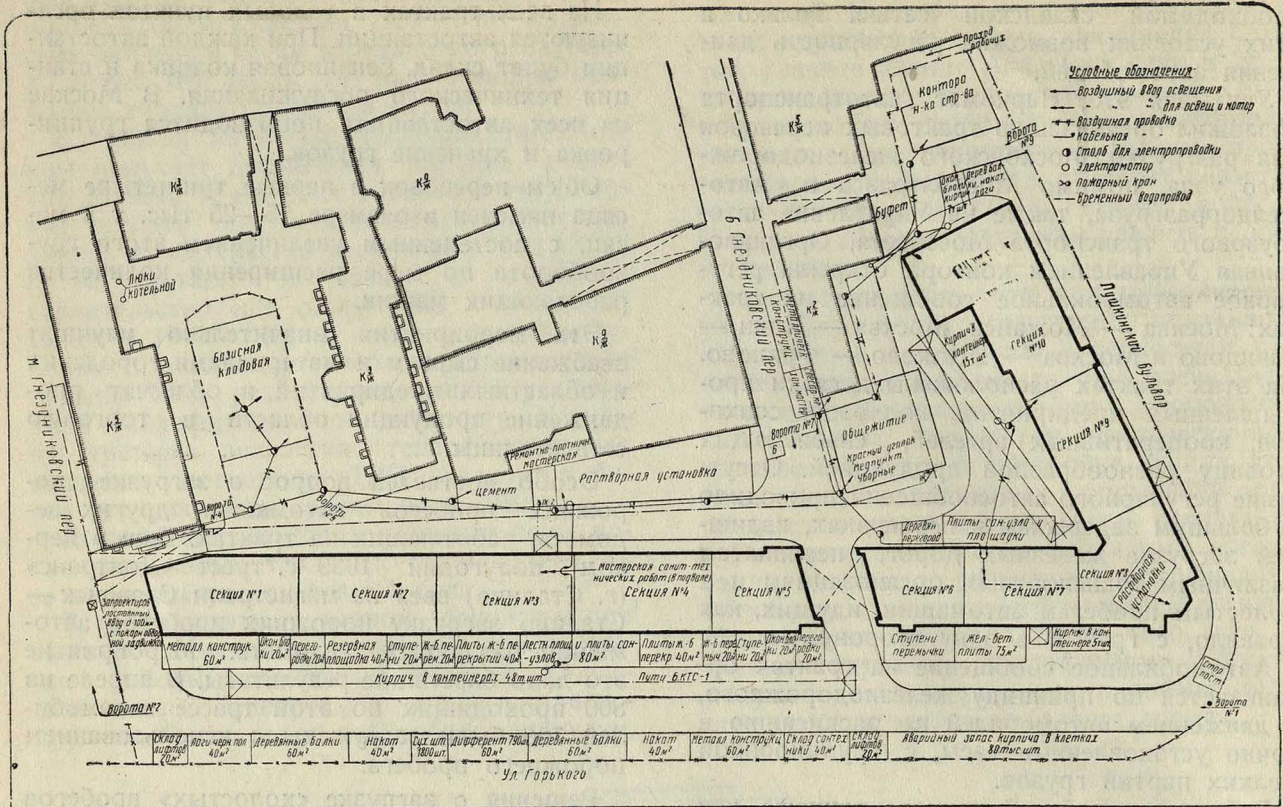


Рис. 1. Генеральный план строительства корпуса «В».

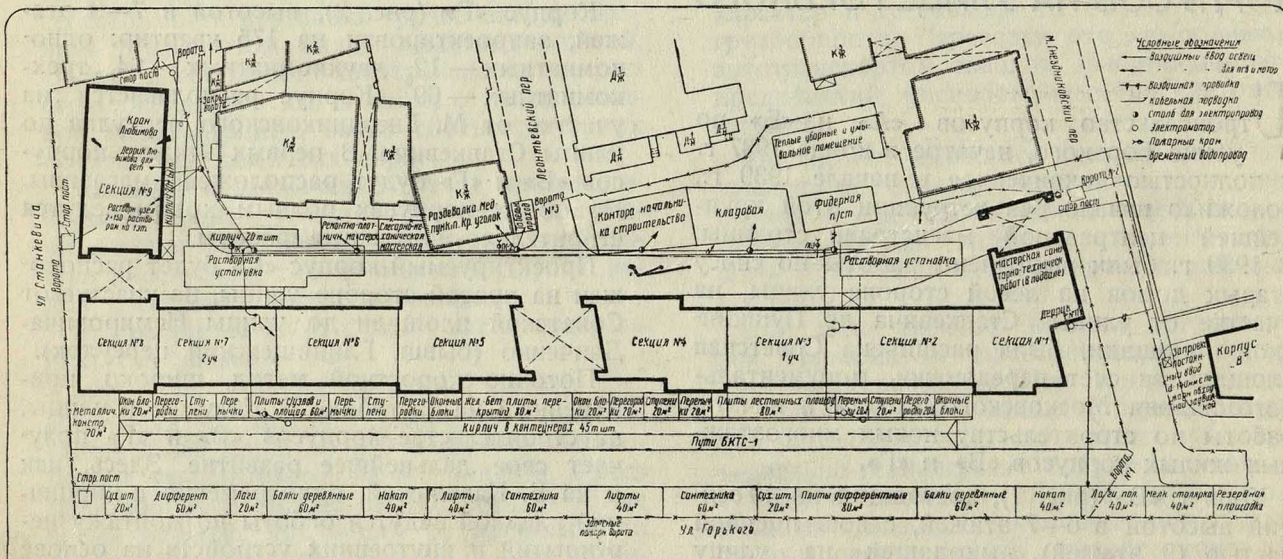
на и других конструкций, и притом таких, которыми при строительстве корпусов «А» и «Б» мы еще не располагали. Таково, например, перекрытие санитарного узла, состоящее из одной плиты, таковы плиты для лестничных площадок, оконные и дверные блоки и т. д.

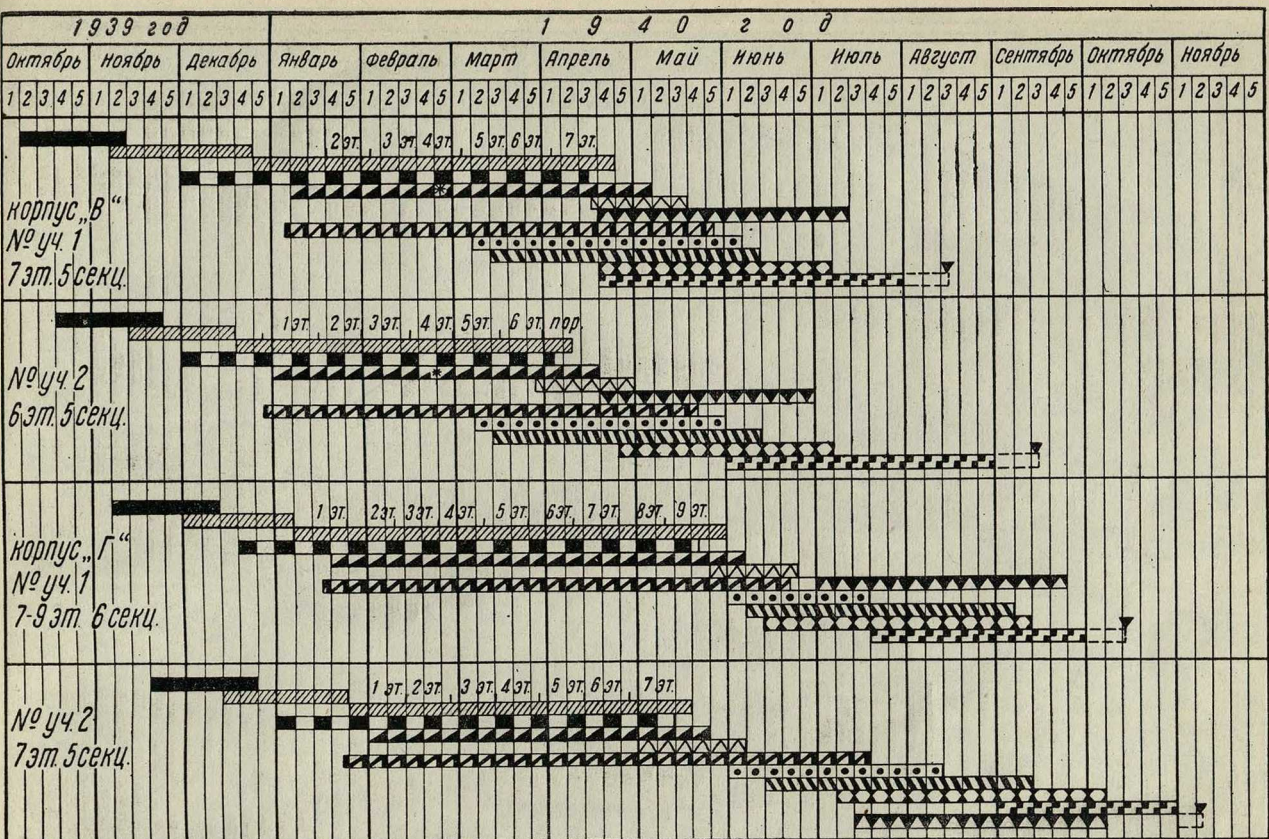
Для сравнительной характеристики методов целесообразной организации работ мы приводим первоначальный график строительства и принятый впоследствии график поточного строительства корпусов «В» и «Г». По первоначальному графику (рис. 3) все

работы должны были вестись параллельно и одновременно по всему фронту на обоих корпусах. При этом кладка корпуса «В», начиная с 5 ноября 1939 г., должна была вестись до 25 апреля 1940 г.; на корпусе «Г» по этому графику кладка фундаментов начинается 1 декабря, а вся кладка заканчивается к 20 мая. Продолжительность кладки одного этажа, согласно графику, — 12 дней.

Этот график, хотя и отличающийся сжатыми сроками строительства при взаимной увязке параллельных процессов производства, пришлось впоследствии отвергнуть.

Рис. 2. Генеральный план строительства корпуса «Г».

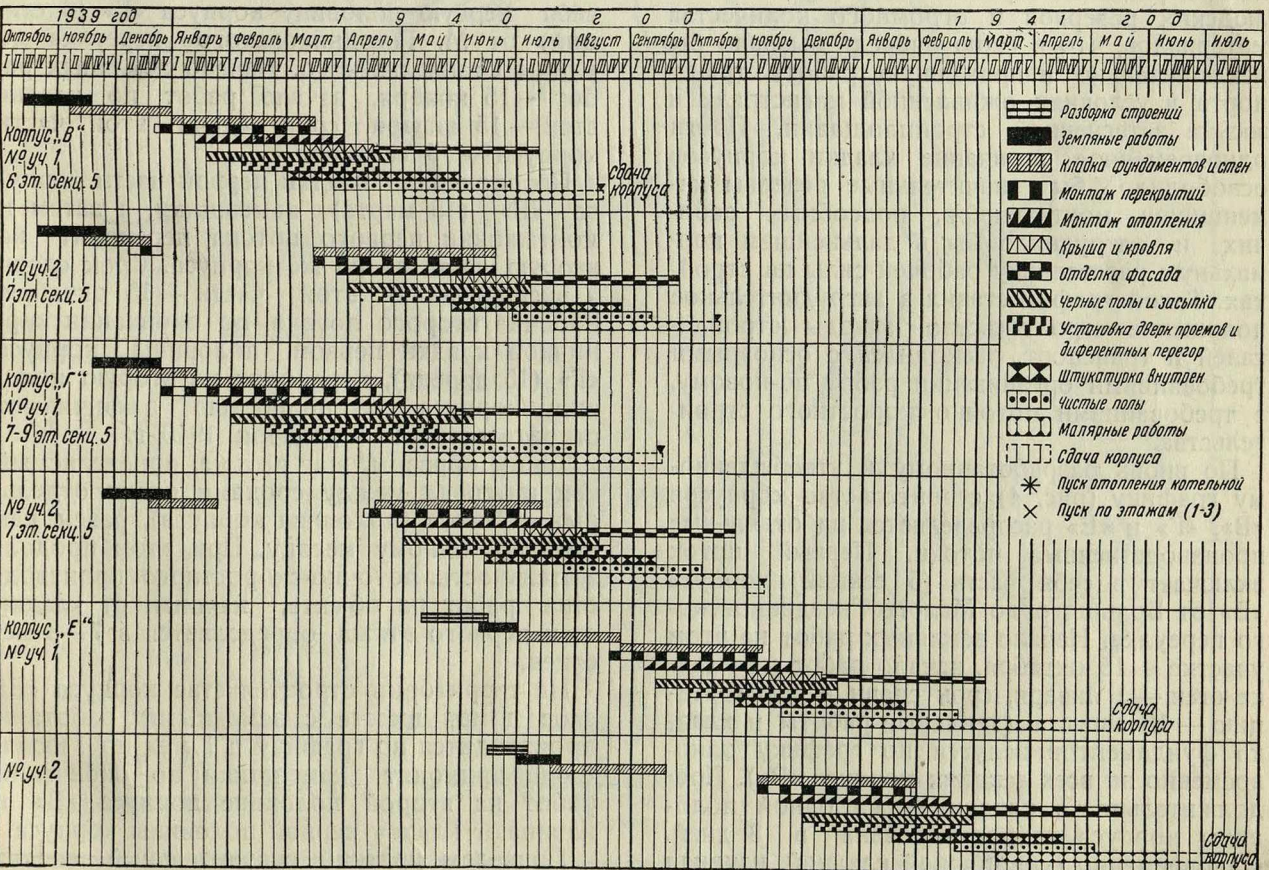




- Земляные работы
- ▨ Кладка фундаментов и стен. Устан. окон. блоков
- Монтаж перекрытий
- ▨ Монтаж отопления
- ▨ крыша и кровля
- ▨ Отделка фасада
- ▨ Укладка черного пола с засыпкой (Засыпка пос. «з» кровли)
- Установка дверных проемов и дифферентных перегородок
- ▨ Штукатурка корпуса (Внутр.)
- Чистые полы
- ▨ Малярные работы
- ▨ Сдача корпусов
- * Пуск отопления по этажам

Рис. 3. Первоначальный график скоростного строительства корпусов «В» и «Г».

Рис. 4. График поточно-скоростного строительства корпусов «В», «Г» и «Е».



- ▨ Разборка строений
- Земляные работы
- ▨ Кладка фундаментов и стен
- Монтаж перекрытий
- ▨ Монтаж отопления
- ▨ Крыша и кровля
- ▨ Отделка фасада
- ▨ Черные полы и засыпка
- ▨ Установка двер. проемов и дифферентных перегородок
- ▨ Штукатурка внутрен.
- Чистые полы
- ▨ Малярные работы
- ▨ Сдача корпусов
- * Пуск отопления котельной
- × Пуск по этажам (1-3)



Рис. 5. Кирпич в контейнерах и штабеля сборных железобетонных изделий и перегородочных плит на стройплощадке корпуса «В».

В самом деле, производство работ по этому графику потребовало бы одновременной концентрации на строительстве значительных людских резервов и огромного количества материалов, что в свою очередь вызвало бы исключительно напряженную работу транспорта в условиях оживленной магистрали и весьма затесненной стройплощадки. Почти одновременное окончание кладки корпусов освободило бы значительные резервы каменщиков, монтажников, подсобных рабочих и затруднило бы в дальнейшем нормальную расстановку рабочей силы на стройках. Такой график ставил в затруднительное положение строительство, заводы стройдеталей и транспорт, расходился с основными требованиями организации работ по-новому, с требованиями поточно-скоростного строительства.

По вновь разработанному и утвержденному графику (рис. 4) строительство корпусов «В», «Г» и «Е» распределяется на отдельные производственные потоки. Первый поток включает в себя часть (5 секций) корпуса «В» от Большого до Малого Гнездиновского переулка. Начало земляных работ на этом участке — 15 октября, начало работ по кладке стен — 1 января, срок сдачи в эксплуатацию — 15 августа (земляные работы и кладка фундаментов ведутся по графику одновременно на всех секциях корпуса «В»). Продолжительность кладки этажа одной половины корпуса запроектирована в 8 дней. Одновременно с кирпичной кладкой, начиная

с третьего этажа, ведется монтаж перекрытий и внутренних устройств.

Второй параллельный поток включает в себя первую половину корпуса «Г» (6 секций) от М. Гнездиновского переулка до улицы Станиславского. Начало земляных работ — 15 ноября, начало работ по кладке стен — 15 января, срок сдачи этой части корпуса — 15 сентября.

По окончании кладки первой части корпуса «В» (15 марта) каменщики, а затем и монтажники первого потока переходят на вторую часть этого же корпуса. Срок сдачи в эксплуатацию этой части — 15 октября. Рабочие второго потока, по окончании кирпичной кладки первой половины корпуса «Г» (15 апреля), переходят на вторую половину корпуса и полностью заканчивают строительство к 1 декабря 1940 г.

Таким образом, шаг потока, определяемый как интервал между сроками сдачи отдельных объектов (половина корпуса), равен, как правило, одному месяцу. При этом продолжительность поточно-скоростного производства работ на объекте, начиная от кладки стен первого этажа, определяется в 7—8 месяцев.

На территории строительства корпуса «Е» снос домов вместе с земляными работами производится по графику с 1 мая по 1 июля. Сюда приходят каменщики по окончании работ на второй половине корпуса «В» и начинают кладку первой половины корпуса.

Приведем краткий сравнительный анализ

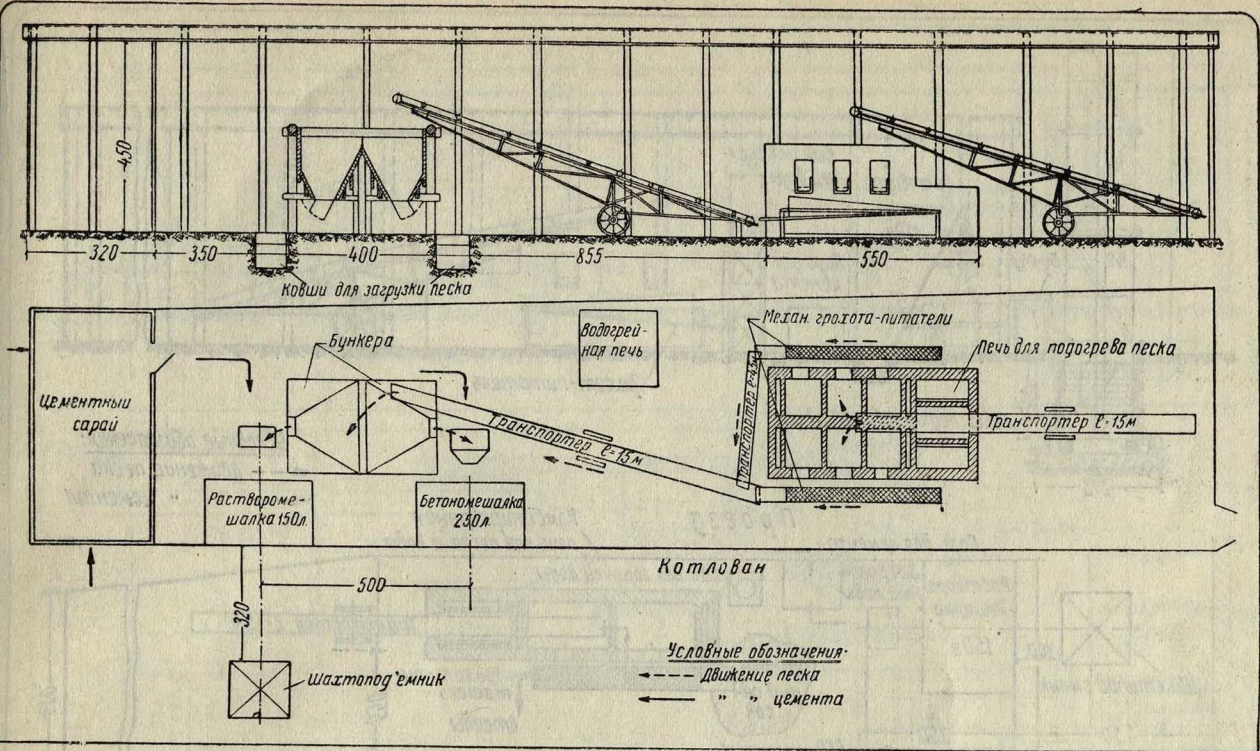
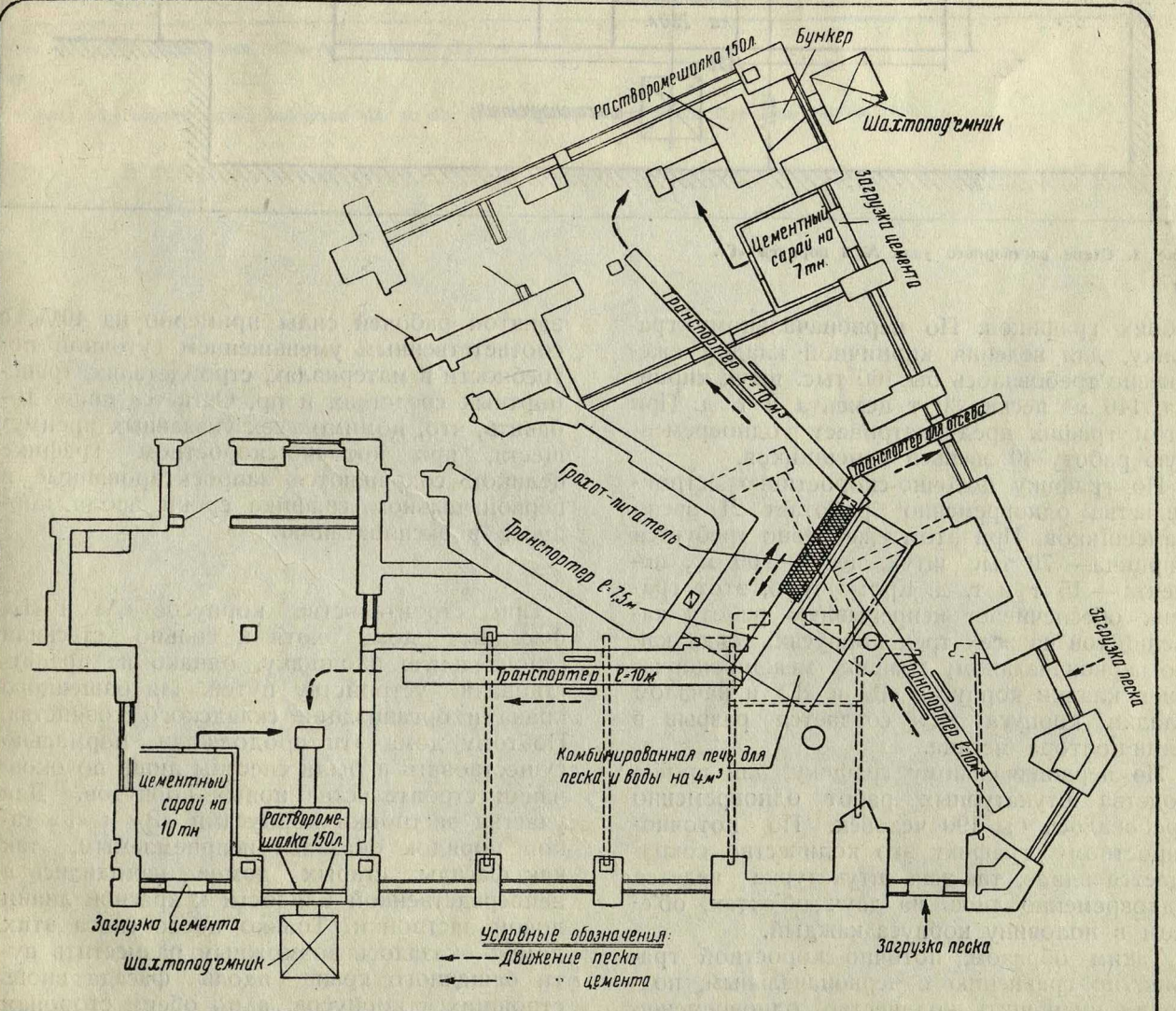


Рис. 6. Схема растворного узла № 1 корпуса «В».

Рис. 7. Схема растворного узла № 2 в угловой секции корпуса «В».



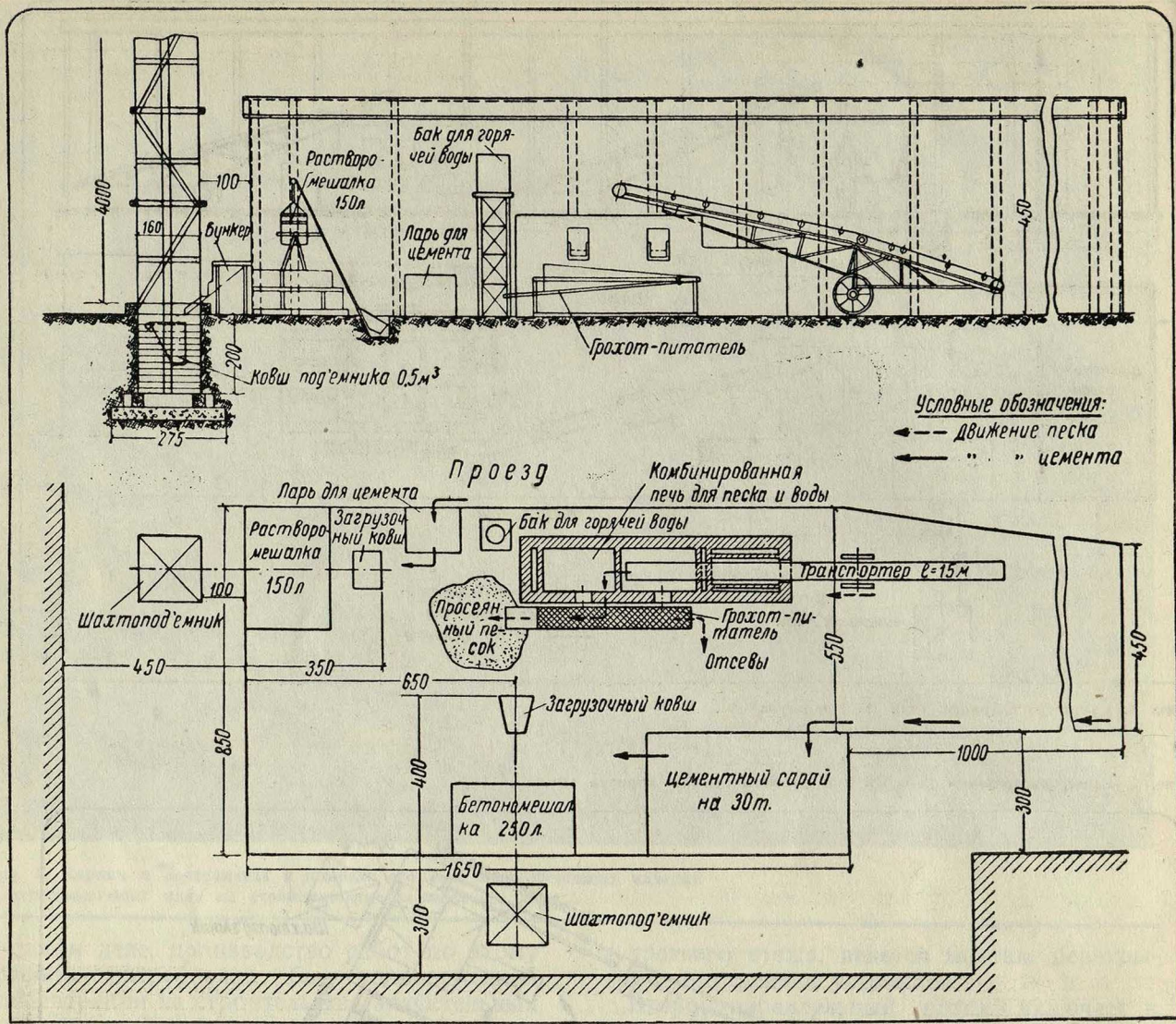


Рис. 8. Схема растворного узла № 3 корпуса «Г».

обоих графиков. По первоначальному графику, для ведения кирпичной кладки ежедневно требовалось бы 160 тыс. штук кирпича, 140 м³ песка, 30 т цемента и т. д. При этом график предусматривает одновременную работу 40 звеньев каменщиков.

По графику поточно-скоростного строительства одновременно работает 21 звено каменщиков. При этом ежедневно требуется кирпича — 70 тыс. штук, песка — 60 м³, цемента — 15 т и т. д. Кроме того, этот график обеспечивает непрерывную работу каменщиков на всех трех корпусах, тогда как по первоначальному графику между окончанием кладки корпусов «В» и «Г» и началом кладки корпуса «Е» создается разрыв в один-полтора месяца.

По первоначальному графику, для производства штукатурных работ одновременно требовалось бы 190 человек. По поточно-скоростному графику это количество сокращается вдвое, так как штукатурка ведется одновременно лишь на двух объектах, объеме в половину корпуса каждый.

Таким образом, поточно-скоростной график, по сравнению с первоначальным, позволил уменьшить количество одновременно

занятой рабочей силы примерно на 40%, с соответственным уменьшением суточной потребности в материалах, стройдеталях, транспортных средствах и пр. Остается лишь добавить, что, помимо всех указанных преимуществ, при поточно-скоростном графике целиком сохраняются запроектированные в первоначальном графике сроки ввода корпусов в эксплуатацию.

* * *

При строительстве корпусов «А» и «Б» фасадные дома хотя и сильно стесняли строительную площадку, однако не препятствовали устройству путей для башенного крана и организации складского хозяйства. Поэтому дома эти продолжали нормально существовать и были снесены лишь по окончании строительства новых корпусов. Для участка застройки корпусами «В» и «Г» такой порядок оказался неприемлемым, так как фасады старых домов находились в непосредственной близости к красной линии новой застройки. Только после сноса этих домов оказалось возможным разместить пути башенного крана вдоль фасада вновь строящихся корпусов, а по обеим сторонам

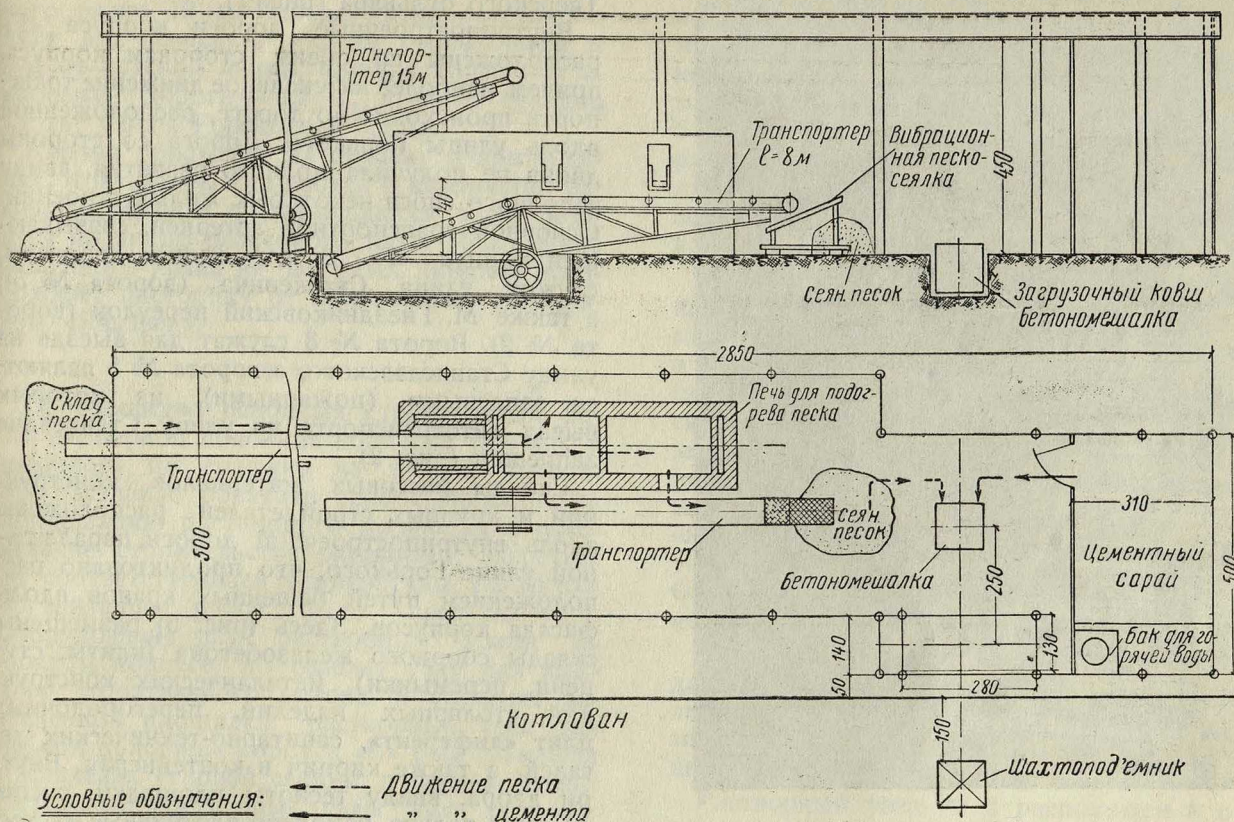
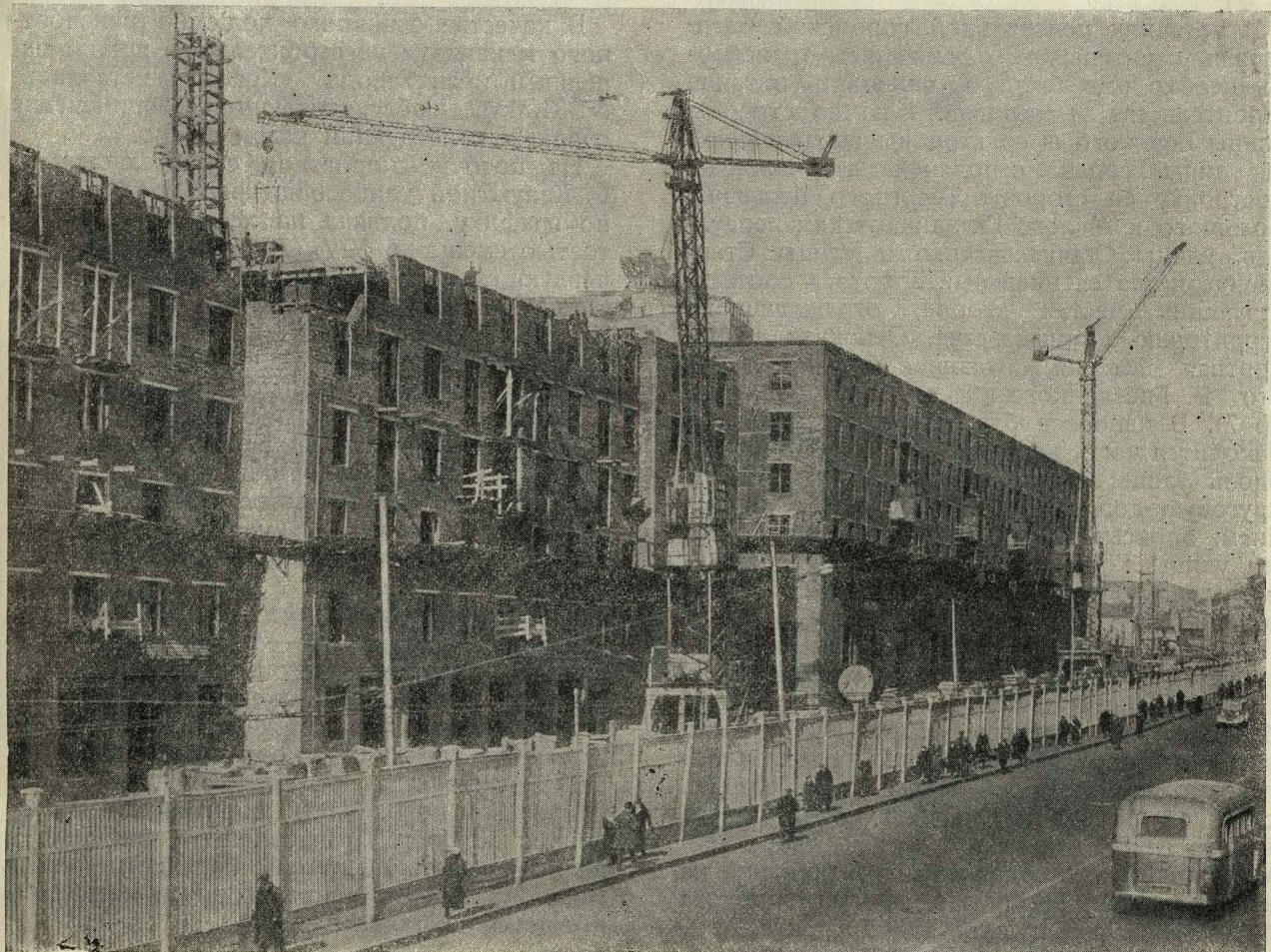
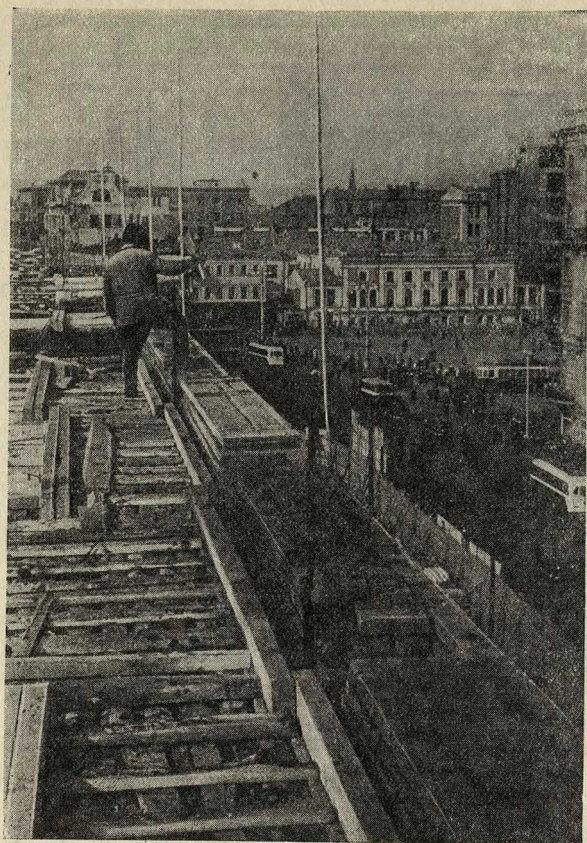


Рис. 9. Схема растворного узла № 4 корпуса «Г».

Общий вид строительства корпусов «В» и «Г». Перспектива на площадь Пушкина (апрель 1940 г.).





На строительстве корпуса «В». Вид с 5-го этажа (1 марта 1940 г.).

путей разместить склады и штабеля материалов, стройдеталей и конструкций (рис. 1—2).

В условиях центральной городской магистрали, с интенсивным движением транспорта, необходимо было организовать питание строительства материалами не со стороны улицы Горького, а со стороны параллельной ей улицы Герцена, с подачей материалов на постройку со стороны Тверского бульвара, Большого и Малого Гнездиновских переулков, улицы Станиславского и улицы Станкевича через специальные ворота в соответствующих местах забора, ограждающего территорию строительства. Основная транспортная артерия, питающая корпус «В», — это Б. Гнездиновский переулок (ворота № 7). В наиболее благоприятных условиях находится часть корпуса «В», расположенная вдоль улицы Горького. Здесь мы имеем круговую дорогу с двусторонним движением, опоясывающую весь корпус со стороны улицы Горького и двора и выходящую в Большой и Малый Гнездиновские переулки.

В менее благоприятных условиях находится часть корпуса «В», расположенная вдоль Пушкинского бульвара. Здесь, в условиях близости трамвайных путей, устройство внешнего проезда вдоль фасада оказалось невозможным. Также нельзя было создать сквозной проезд в торцевой части (через ворота № 9), где жилой дом во дворе временно пришлось сохранить, до выселения из него жильцов. Питание этой части корпуса происходит в основном через ворота № 1

и частично через ворота № 9 со стороны Тверского бульвара (рис. 1).

Внутрипостроечные дороги корпуса «Г» расположены по обеим сторонам корпуса, причем наиболее интенсивное движение транспорта происходит по дороге, расположенной вдоль улицы Горького. Дорога со стороны двора не получила полного развития, ввиду неполного сноса некоторых жилых строений. Основной транспортной артерией, связывающей корпус «Г» с городскими дорогами, служит улица Станкевича (ворота № 5), а также М. Гнездиновский переулок (ворота № 2). Ворота № 3 служат для выезда на улицу Станиславского, а ворота № 5 являются запасными (пожарными), из которых выезд автотранспорта на улицу Станкевича запрещен (рис. 2).

Склады массовых материалов, конструкций и крупных стройдеталей расположены вдоль внутрипостроечной дороги, параллельной улице Горького, что продиктовано расположением путей башенных кранов вдоль фасада корпусов. Здесь (рис. 5) размещены склады сборного железобетона (плиты, ступени, перемычки), металлических конструкций, столярных изделий, перегородочных плит «диферент», санитарно-технических деталей, а также кирпич в контейнерах. Внутри двора, ввиду тесноты площадки, расположены только ремонтно-плотничные мастерские, базисная кладовая, а также помещения для обслуживания рабочих (раздевалки, души, уборные, медпункты, красные уголки, буфеты и пр.).

* * *

В качестве основного под'емно-транспортного механизма на строительстве принят башенный кран завода «Красный металлист» («БККМ»), обеспечивающий применение сборных конструкций весом до 3 т.

На поточно-скоростном строительстве по Б. Калужской улице башенный кран, согласно графику, подавал на леса во вторую и третью смены до 70% (70 тыс.) кирпича, а в первую смену — остальные 30% (9—10 тыс.) кирпича и потребное количество раствора. На деле, однако, вследствие несвоевременного завоза кирпича на стройку в течение второй и третьей смен, наблюдались перебои в подаче кирпича и раствора в условиях чрезмерно напряженной работы крана в течение первой смены. Чтобы избежать таких перебоев, на строительстве корпусов «В» и «Г» было решено организовать подачу раствора с помощью специальных шахтопод'емников, освободив от этой операции башенный кран. На корпусе «В» работают два башенных крана: один — вдоль улицы Горького, на участке между Большим и Малым Гнездиновскими переулками, и второй — со стороны двора, параллельно проезду Тверского бульвара. На корпусе «Г» работают два башенных крана, расположенные вдоль улицы Горького. Часть корпуса «Г», выходящая на улицу Станкевича (секции 8 и 9), не может быть обслужена башенным краном (рис. 2); на эту часть корпуса материалы подаются краном-укосиной,

Все расстояние от красной линии застройки до установленного забора по улице Горького равно 19 м. Первая нитка рельсового пути для башенного крана расположена в 5 м от красной линии, ширина колеи — 5 м, проезжей дороги — 5,5 м, ширина складов вдоль улицы Горького — 3,5 м.

Кирпич прибывает на стройку в контейнерах. Контейнеры снимаются с автомашин башенным краном и размещаются вдоль корпуса по линии рельсового пути. Применение башенного крана на разгрузке кирпича освобождает постройку от пользования автокраном «Январец».

* * *

Производство основных строительных работ на первой половине корпусов «В» и «Г» пришлось по графику на зимний период. Это заставило обратить особое внимание на организацию растворного хозяйства и обеспечение строительства раствором, нагретым до соответствующей температуры. Проектом организации работ было предусмотрено оборудование двух растворных узлов на каждом корпусе, по одному узлу для каждого строительного потока. В условиях затесненной площадки растворный узел для первой половины корпуса «В» был размещен в пределах угловой секции, в первом этаже. Остальные растворные узлы были расположены за пределами здания. Для подачи раствора на каждом из корпусов установлено по три шахтоподъемника (рис. 1—2). Расстояние между шахтоподъемниками и их количество определяются конфигурацией корпуса и расстоянием между захватками. Ниже дается краткое описание двух основных типов растворного узла.

Растворный узел № 1 (рис. 6) для части корпуса «В» от Большого до Малого Гнездиновского переулка расположен в деревянном сарае и имеет следующее оборудование: бетономешалку типа «Егер» в 250 литров, растворомешалку «ССМ-30» в 150 литров, деревянный бункер, емкостью в 8 м³, для песка, печь типа «СтройЦНИЛ», усовершенствованную Мосжилстроем, пропускной способностью в 8 м³ в час, для подогрева песка и два механических грохота-питателя для песка. Песок, поступающий на стройку, складывается у хвостовой части транспортера, находящейся за пределами тепляка. Отсюда песок поступает по транспортеру в печь, нагревается до 25° Ц; через люки в пе-

чи нагретый песок поступает на грохот-питатель для просева, после чего он по транспортеру передается в бункер, откуда автоматически, посредством металлических лотков с затворами, поступает в ковш смесительного механизма (растворомешалки или бетономешалки). Цемент подается из бункера в ковш смесительного механизма в специальных дозирующих тачках. Вода из водогрейной печи подводится по трубам к водяному бачку смесительного механизма.

Смесительные механизмы смонтированы на инвентарных эстакадах. Готовый раствор по металлическому лотку поступает самотеком в ковш емкостью в 0,5 м³. Этот металлический самопрокидывающийся ковш подается шахтоподъемником на леса и опораживается в бункер емкостью в 0,9 м³. Отсюда раствор доставляется к рабочим местам каменщиков в железных тачках на шарикоподшипниках. Производительность растворного узла — 50 м³ готового раствора в смену. Обслуживающий персонал — два моториста, истопник, пять подсобных рабочих.

Растворный узел № 1 является типовым для обслуживания производства также и в летних условиях. При этом из основных звеньев узла исключается печь и загрузочный транспортер к ней.

Растворный узел № 2 расположен в первом этаже угловой секции. Как видно из чертежа (рис. 7), размещение оборудования в значительной степени обусловлено конфигурацией секции. Это оборудование состоит из двух растворомешалок в 150 литров, четырех транспортеров для подачи песка, грохота-питателя, короткого транспортера для удаления отсева и комбинированной печи для песка и воды. В нормальных условиях каждая из растворомешалок работает периодически, обслуживая ближайшую к ней захватку. Вместе с тем, при выходе из строя одной растворомешалки, раствор может подаваться из другой к шахтоподъемникам обеих захваток.

Растворные узлы № 3 и 4 (рис. 8—9) для корпуса «Г» выполнены по тому же принципу, что и узел № 2, отличаясь от последнего главным образом схемой размещения основных звеньев в соответствии с требованиями рабочего места.

Методы производства основных строительномонтажных работ будут рассмотрены в отдельной статье.

Из практики применения жидкого стекла

«Stone» № 1, 1940 г.

Жидкое стекло применяется как весьма эффективное и недорогое средство для укрепления поверхности бетона и естественного камня и придания им водонепроницаемости. Последнее достигается путем заполнения жидким стеклом пор в поверхности материала.

Практика показала, что применение для этой цели жидкого стекла в качестве составляющего в бетоне не дает должного эффекта, а в целом ряде случаев приносит прямой вред. Это объясняется бурной реакцией между жидким стеклом и свежим раствором портланд-цемента. На поверхности же окрепшего бетона реакция протекает спокойнее, и поверхность становится водонепроницаемой.

Наилучшие результаты достигаются при погружении бетонных камней и плит естественного камня в раствор жидкого стекла на несколько дней. При невозможности такой операции применяется метод покраски или пульверизации, дающий менее эффективный результат. Во всех случаях, независимо от метода обработки, бетон приобретает большую водонепроницаемость, нежели естественный камень, что объясняется реакцией между жидким стеклом и свободной известью в бетоне.

Большое значение имеет консистенция раствора жидкого стекла в тех случаях, когда задача заключается не в создании поверхностного защитного слоя, а в наилучшем заполнении пор. В таких случаях следует применять раствор состава 1:3—1:4 (по объему), а для мелкопористых материалов— даже 1:10, чтобы обеспечить раствору достаточную подвижность при заполнении пор.

В большинстве случаев однослойное покрытие (кистью или пульверизатором) оказывается недостаточным; чаще всего требуется нанести покрытие в четыре-пять слоев. Каждый последующий слой при этом следует наносить лишь после высыхания предыдущего.

В особо неблагоприятных условиях полезно применить одновременно раствор жидкого стекла и раствор хлористого кальция. Оба раствора применяются поочередно, один вслед за другим; при этом они взаимно реагируют, образуя нерастворимый силикат кальция, хорошо заполняющий поры и придающий материалу водонепроницаемость.

Если бетон или камень испытывают давление грунтовых вод (в подвалах, фундаментах и пр.), жидкое стекло не приносит желательных результатов. В таких слу-

чаях наилучшие результаты дает применение облицовки из водонепроницаемого бетона. Однако, при этом необходимо особо тщательное производство работ, иначе вода будет накапливаться между облицовкой и стеной и, в случае ее замерзания, приведет к отслаиванию и разрушению облицовки.

Стандартизация строительства в Америке

„Architectural Forum“, март 1940 г.
„Constructor“, январь 1940 г.

Строительная печать США в последние месяцы уделяет большое внимание работе специального Комитета по стандартизации строительных материалов и деталей, созданного Американской ассоциацией по стандартизации.

Первые шаги по разработке мероприятий к внедрению всеобщей стандартизации в промышленности строительных материалов относятся к концу 1938 г. В июле 1939 г. был создан упомянутый комитет, состоящий из представителей свыше 40 различных промышленных объединений и инженерных организаций, связанных со строительством.

В настоящее время работают четыре секции комитета: 1) секция каменных работ и строительной керамики; 2) секция оконных и дверных изделий из дерева; 3) секция бетона и бетонных камней; 4) секция металлических оконных изделий. Организуется также секция по облицовочным материалам — граниту, мрамору и известняку — и секция по деревянным конструкциям. В дальнейшем намечается создание ряда новых секций.

Основная задача комитета сводится, во-первых, к стандартизации размеров стройдеталей, конструкций и оборудования, а во-вторых, и главным образом, к взаимной координации смежных элементов. Под такой координацией разумеется стандартизация всех смежных сопряжений: например, сопряжений элементов деревянного оконного блока любого стандарта между собой, сопряжения всего блока в целом с проемом в стене и т. д. Такая координация сопряжений, будучи распространена на все элементы здания, сулит огромный технический и экономический эффект, так как ведет к упрощению и в особенности к унификации методов сборки и, следовательно, к повышению производительности труда и сокращению затрат.

В целях испытания новых стандартов в практических условиях, до утверждения их для всеобщего применения, комитет заключил соглашение с фирмой, разрабатывающей проект застройки одного из

кварталов в Вашингтоне, о применении в этом строительстве стандартных конструкций и деталей, разработанных в соответствии с указанными выше требованиями.

Новый аэропорт Нью-Йоркского муниципалитета

„L'ossature métallique“ № 4, 1940 г.

В декабре 1939 г. был закончен строительством и вступил в эксплуатацию новый аэропорт гражданской авиации в Нью-Йорке. Строительство сооружений грандиозного аэропорта было начато в 1937 г., велось в течение 27 месяцев и обошлось в 40 млн. долларов.

Аэропорт занимает площадь в 224 га, из них 145 га до строительства находились под водой и потребовали колоссальных работ по отсыпке земляной насыпи и устройству мощного ограждения из металлических шпунтовых свай. Это ограждение отделяет канал для посадки гидросамолетов от остальной территории аэропорта.

Объем земляных работ составил 12,6 млн. м³. Эти работы были выполнены с помощью 40 экскаваторов, со средней емкостью ковша в 2 м³, 400 грузовых машин и соответствующего парка бульдозеров, выполнявших планировочные работы.

По обе стороны центрального здания аэровокзала расположены шесть ангаров, по три с каждой стороны. Каждый из ангаров имеет длину в 107 м, глубину в 50 м и высоту от пола до нижнего пояса металлических ферм перекрытия в 12,8 м. Конструкция ангаров состоит из металлического каркаса с кирпичным заполнением.

Вдоль линии ангаров простирается обширная бетонная площадка, дугообразная в плане, шириной в 120 м и длиной в 1,6 км. На этой площадке могут одновременно находиться под погрузкой и разгрузкой 12 больших транспортных самолетов. Эта площадка соединяется с четырьмя бетонными стартовыми дорожками, шириной в 45—60 м и длиной в 1080—1800 м. Каждая дорожка обслуживается системой специального освещения и установкой для управления по радио при слепой посадке. Аэропорт оборудован вращающимся маяком, мощностью в 7,5 млн. свечей, с диаметром линзы в 900 мм.

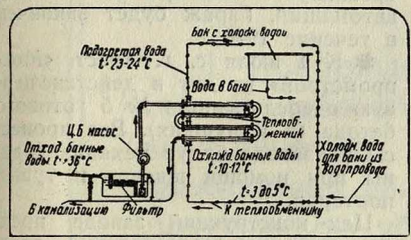
Ангар для гидросамолетов, расположенный в юго-западной части аэропорта, имеет в длину 180 м и в глубину 92 м. Все ангары имеют облицовку из листов нержавеющей стали.

По условиям грунта все сооружения возведены на свайных основаниях. Сваи, длиной от 11 до 38 м, состоят из бетона в металлической оболочке,

Использование тепла отходящих банных вод

(«Отопление и вентиляция» № 1, 1940 г.)

По предложению теплотехников В. Овчинникова и Д. Донского в конце 1933 г. в бане № 1 г. Калинин была построена специальная установка — противоточный теплообменник, или теплоуловитель, с целью использования тепла отходящих вод для нагрева холодной воды. Схема устройства и принцип работы показаны на приводимом чертеже.



Аппарат гг. Овчинникова и Донского, с поверхностью нагрева в 55 м², нагревал всю свежую воду (около 50 м³/час) с 1 до 20°, т. е. регенерировал около 1,15 млн. килокалорий в час, охлаждая отходящую воду с 34—36° до 10—12°. Годовая экономия топлива составляла 25—30%, по сравнению с расходом без теплообменника.

В прошлом году было произведено обследование этой установки. При этом было отмечено, что теплоуловитель работает бесперебойно и что никакой порчи свежей воды, пропускаемой через него, не наблюдалось. Последнее обстоятельство подтверждено многочисленными анализами в первые годы эксплуатации.

Установка дает экономию топлива в количестве 1012 мегакалорий в год, что в денежном выражении составляет свыше 50 тысяч рублей ежегодно. За период с ноября 1934 г. установка принесла экономию в 300 тыс. руб.

В статье на эту тему автор отмечает удобства и достоинства таких устройств и их экономическую выгоду. По подсчетам автора, при оборудовании теплоуловителями 70% существующих бань будет достигнута экономия в 116 тыс. т условного топлива, или 5—6 млн. руб. в год. Автор рекомендует оборудовать теплоуловителями, в первую очередь, все вновь строящиеся в Москве бани и прачечные.

Котельные шлаки как заменитель песка и камня

(«Строительство дорог» № 2—3, 1940 г.)

По данным Всесоюзной плановой конторы Наркомата промышленности стройматериалов СССР, ежегодный выход котельных шлаков (гари) превышает 10 млн. т. Запасы гари в отвалах все возрастают, так как используется (преимущественно на строительстве зданий) не более 20% всего количества.

Большая часть котельных шлаков, по своим свойствам, пригодна для строительства дорог и является полноценным заменителем песка и части камня. При этом экономия от замены песка и части камня гарью достигает 20 руб. на 1 м² дороги в тех случаях, когда гарь находится вблизи строительства.

Эксплуатация опытных участков асфальтобетонных, мозаичных и брусчатых мостовых, построенных на основаниях из гари — в Ленинграде в 1934 г. и в Москве в 1936 г. — подтвердила полную пригодность таких оснований под дороги для всех видов движения, до самого тяжелого включительно.

В статье по этому вопросу автор подробно освещает опыт строительства дорожных оснований с применением гари и, в частности: методы отбора сортов и исследования несущей способности, определение толщины слоя под основания, способы укладки, трамбования и укатки, уклоны, дренаж и пр.

Электрооптический счетчик для учета движения

(«Строительство дорог» № 2—3, 1940 г.)

Учет движения транспорта (подсчет количества проходящих экипажей) до сих пор производится у нас людьми, специально выставляемыми для этой цели в определенных пунктах. Этот способ подсчета, требующий большого количества людей с круглосуточным дежурством, не может быть достаточно точным, так как он зависит от индивидуальных способностей работников и их отношения к порученному делу.

Во второй половине 1939 г. изобретатель т. Стефановский предложил Бюро по изобретательству и рационализации Гумосдора НКВД СССР электрооптический прибор для учета движения. Прибор был изготовлен для учета при двухполосном движении. Питание прибора производилось от постоянного тока (батарей и аккумуляторов). Испытания показали полную пригодность прибора для учета не только количества, но также типа и скорости проходящих машин.

В настоящее время заканчивается изготовление второго экземпляра счетчика с питанием его переменным током. Этот счетчик даст возможность учета транспорта при многополосном движении, что особенно важно в городских условиях.

Прибор т. Стефановского требует только списания показаний счетчика через определенные интервалы (сутки, неделя и т. п.). Он, кроме того, может показывать скорость движения каждой из прошедших машин и время ее прохода, чего нельзя получить при обычном способе учета.

Тов. Стефановским предложены еще два интересных изобретения: 1) прибор для автоматического определения и регистрации веса проходящих машин; 2) прибор для определения гранулометрического состава грунта. Оба прибора — электрические. В настоящее время изготавлиются первые опытные образцы этих приборов.

Х Р О Н И К А

Подготовка к передвижке здания Музея изобразительных искусств им. А. С. Пушкина

★ Среди работ по созданию будущей площади Дворца Советов одно из важнейших мест займет передвижка монументального здания Государственного музея изобразительных искусств им. А. С. Пушкина. Здание музея построено в 1898—1912 гг. по проекту арх. Р. И. Клейна. Проектная контора Треста по передвижке и разборке зданий

приступила к производству геодезических съемок участка, занимаемого зданием музея, а также трассы, по которой здание будет передвигаться на новое место. Ведется целый ряд других работ, необходимых для разработки проекта передвижки. Передвижка здания Музея им. А. С. Пушкина будет представлять собой исключительный случай в мировой практике. Так, вес самого большого из передвинутых зданий (телефонная станция в г. Индианополисе, США) составлял

11 тыс. английских тонн, т. е. в два с лишним раза меньше веса дома № 24 по улице Горького (23 тыс. т), передвинутого в 1938 г. По предварительным подсчетам, вес здания Музея им. Пушкина будет превышать в три-четыре раза вес упомянутого здания телефонной станции. Объем здания музея — около 100 тыс. м³.

Новые вагоны для метро

★ Мытищинский завод приступил к изготовлению шести опытных вагонов для метро. В резуль-

тате применения легированных сталей новые вагоны будут легче существующих на 14%.

Все вагоны — моторные, что позволит применить электроторможение. В настоящее время поезд метро состоит только наполовину из моторных вагонов. Отсутствие безмоторных вагонов даст возможность включать в состав поезда любое количество вагонов.

У новых вагонов скорость движения повышена до 75 км в час (вместо 65 км).

Значительно улучшается внутреннее оформление вагонов, повышается освещенность. Вагоны будут иметь продольные и поперечные сидения. Это даст больше удобств для пассажиров. Число мест для сидения увеличено.

Будет применено более совершенное электрооборудование; в частности, устанавливаются групповые контакторы, вместо индивидуальных.

До начала серийного производства вагоны будут подвергнуты тщательному испытанию.

Монтаж стальных конструкций Дворца Советов

* В 1939 г. на кольцевых фундаментах высотной части Дворца Советов смонтированы башмаки основных колонн. С начала 1940 г. начался монтаж стальных конструкций стилобата со стороны Волхонки. Уже собрана половина первой очереди этих конструкций, которые делаются на две очереди — по высоте здания. Оба 20-тонных вантовых крана-деррика продолжают сборку, постепенно двигаясь от Малого зала к главному входу Дворца.

Одновременно идет подготовка к установке на верхнем перекрытии первой очереди такого же 20-тонного крана, при помощи которого будет вестись сборка второй очереди конструкций (со стороны Волхонки).

Стальные конструкции Дворца Советов имеют ряд особенностей: забетонированные ростверки, на которые колонны ставятся своими фрезерованными башмаками, без закрепления анкерными болтами; фрезерованные стыки колонн с дырами для монтажных заклепок; антикоррозийное покрытие особого состава и др.

Эти особенности вызывают некоторые изменения в привычных процессах монтажа. Плотное прикасание фрезерованных стыков колонн при точном совмещении стыковых дыр представляет наиболее ответственную операцию. Применением быстроходных пневматических машинок со стальными щетками устраняются трудности, связанные с тщательным удалением антикоррозийного покрытия со стыковых поверхностей.

Высокие требования, предъявляемые к клепке, вызывают необходимость улучшения всех элементов процесса клепки монтажных стыков. Как правило, клепка ведется в два молота или с ударной поддержкой. В стадии опытов пока находится электронагрев заклепок и пневматическая подача горячих заклепок; последняя дает возможность применять электронагреватели или коксовые печи, обеспечивающие более высокое качество нагрева заклепок, чем применяемый обычно нагрев в переносных горнах.

В тресте «Моспромстрой»

* Под левой эстакадой Краснохолмского моста трест «Моспромстрой» ведет работы по сооружению гаража на 200 легковых машин.

Непосредственно примыкающие к мосту здания будут использованы под административный корпус и профилакторий.

Архитектурное оформление гаража и служебных зданий составит единый ансамбль с мостом и набережной.

Строительство гаража должно быть закончено к 24-й годовщине Октябрьской революции.

Кроме того, Моспромстрой сооружает гараж на Остаповском шоссе (против завода «Клейтук») для 300 грузовых машин. При гараже строится профилакторий и организуется безгаражная стоянка автомашин. Гараж будет закончен в течение 1940 г.

* К 1 июля с. г. трест «Моспромстрой» вводит в действие первую очередь завода № 5 готового бетона (в Камушках). Все процессы на заводе будут механизированы при помощи шнеков и транспортеров.

Цех конструкций завода предназначен для изготовления готовых конструкций для московских строек.

ПОПРАВКА

В помещенной в журнале «Строительство Москвы» № 7 статье инженеров А. И. Авакова и А. И. Кучерова «Сборные фундаменты в скоростном строительстве», во втором абзаце на стр. 24 пропущена фамилия одного из инициаторов предложения и авторов проекта сборных фундаментов инж. А. И. Авакова.

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.		Стр.		Стр.
Реконструкцию Язуы закончить в срок!	1	Арх. М. М. БАРАНОВ		Б. Н. БУДРИН	
К пятилетию сталинского генплана		Инж. С. М. ЭФРОИМСКАЯ		Грузовое автосообщение на под'ездах к Москве	20
И. С. СОКОЛОВ		Реконструкция площади Коммуны	12	О. А. ГУРЕЦКИЙ	
Сталинский генплан изменил облик района	3	П. В. СЫТИН		Строительство новых корпусов на улице Горького	21
П. П. ВОЛКОВ		Площадь Коммуны	13	Зарубежный опыт строительства	30
Успехи могли быть еще большими	4	Инж. Л. А. БРОНШТЕЙН		По страницам советских журналов	31
Арх. В. Н. СИМБИРЦЕВ		Пассажирский транспорт Москвы	14	Хроника	32
Центральный театр Красной Армии	6	М. Б. ПЕРЛИН			
		Теплофикация Москвы	19		

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

Техн. редактор Н. Тихонов

Адрес редакции: Москва, ул. Разина, 12,
тел. К0-53-39 и К4-99-96

Мособлгорлит Б-6312. МР № 100
Тираж 7000 экз.
Формат бумаги. 60 × 92½. Печ. л. 4
Уч.-изд. л. 5,9. Зак. тип. 165.

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

Рукопись сдана в набор 25/IV 1940 г.
Подписано к печати 16/V 1940 г.

ВНИМАНИЮ

строительных организаций, коммунальных предприятий, комендантов и управдомов

1. Повреждения при раскопках, проложенных в земле электрических кабелей, которые служат для целей освещения и подачи электрической энергии фабрикам и заводам, вызывают тяжелые последствия для нашей социалистической промышленности и наносят большой убыток государству. Кроме того, при пробое кабеля во время земляных работ, может произойти смертельный случай с человеком от поражения его электрическим током.

2. Железная ленточная броня кабелей по своей прочности не может служить защитным средством от ударов лома, кирки, лопаты или другого подобного инструмента, при производстве ими земляных работ в местах нахождения кабелей.

3. В целях предупреждения и недопущения повреждений кабельной сети, всем организациям и частным лицам, ведущим какие-либо работы, связанные с разрытиями, необходимо на основании Постановления СНК Союза ССР № 1642 от 7 октября 1939 г. соблюдать следующий порядок производства упомянутых работ:

Прежде чем приступить в каком-либо месте города Москвы к работам по разрытиям, необходимо убедиться в том, нет ли на месте производства земляных работ проложенных кабелей, для чего следует обратиться в Московскую кабельную сеть МОСЭНЕРГО по адресу: Москва, ул. Осипенко, 13, 3-й этаж, ОКТ, комн. 56.

По получении от Московской кабельной сети сведений о нахождении проложенных кабелей вблизи мест предполагаемых раскопок, вызвать на место работ представителя этой организации. Представитель Московской кабельной сети МОСЭНЕРГО даст в письменной форме технические указания (уведомление) о производстве работ вблизи электрических кабелей, и только после этого можно приступить к производству разрытий.

Вызов представителя может быть сделан и по телефону: МОГЭС или КО-10-40, доб. 4-53 от 8 до 16 час.

В аварийных случаях, а также после 16 час. по телефону доб. 2-60.

4. Согласно правилам производства работ по подземным и свя-

занным с разрытиями надземным сооружениям в городе Москве, утвержденным Моссоветом, разрешение (ордер) на указанные работы выдается отделом Подземных Сооружений только после регистрации разрытия в Московской кабельной сети МОСЭНЕРГО по адресу: Москва, ул. Осипенко, д. 13, 3-й этаж, ОКТ, комн. 56.

5. Лица, виновные в нарушении правил производства работ, связанных с разрытием утвержденных Президиумом Московского Совета, подвергаются в административном порядке штрафу или исправительно-трудовым работам на срок до 30 дней, а в случаях, повлекших за собой тяжелые последствия, — уголовной ответственности по ст. 108 Уголовного кодекса.

Наблюдение за выполнением этих правил возложено на органы милиции и специальную инспекцию Московского и районных Советов.

6. Для усиления надзора за правильным ведением земляных работ постановлением Моссовета от 17 мая 1934 г. (протокол № 19) на дворников возложена обязанность по наблюдению за всеми раскопками, производимыми на обслуживаемых ими участках. Во всех случаях производства земляных работ дворники обязаны требовать от лиц, производящих работы, ордера Отдела Подземных Сооружений Моссовета с визой Московской кабельной сети.

В случае отсутствия ордера или указанной визы, дворник обязан не допускать к работам, а если работы начаты, требовать прекращения их.

За каждое обнаруженное на территории своего, соседнего или другого участка разрытия в месте прохождения кабеля, произведенное без предварительного вызова представителя МОСЭНЕРГО, Московская кабельная сеть уплачивает дворнику 25 рублей.

Во всех подобных случаях дворники должны обращаться к дежурному инженеру Оперативно-производственного отдела Московской кабельной сети МОСЭНЕРГО по телефону: В1-60-34 или К0-10-40, доб. 2-58 или 2-59.

Дворник, вызвав по телефону дежурного инженера, должен назвать свою фамилию, точный адрес и наименование организации, производящей земляные раскопки без предварительного вызова представителя Московской кабельной сети.

Уплата премии производится немедленно по проверке правильности сделанного дворником заявления.

7. Во избежание нарушений правил, утвержденных постановлением СНК Союза ССР и обязательного постановления Моссовета о порядке производства земляных работ, обращайтесь перед началом земляных работ в Московскую кабельную сеть МОСЭНЕРГО за указаниями об отсутствии электрических кабелей в месте предполагаемых разрытий.