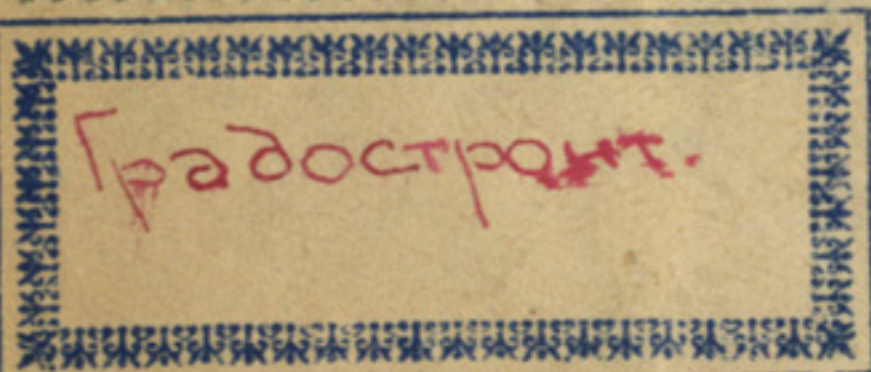
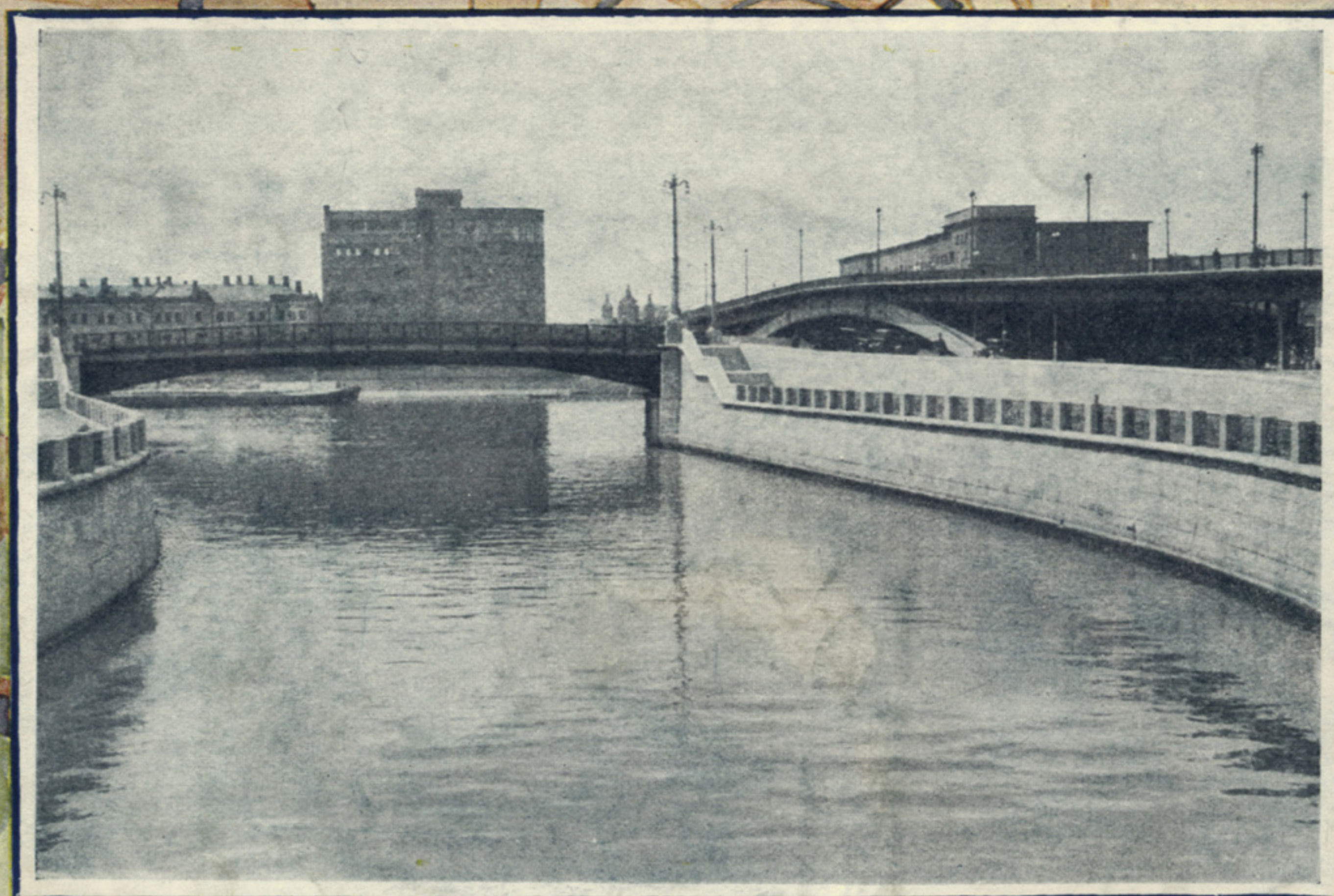


1940

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ



15
1940

ИЗДАТЕЛЬСТВО «МОСКОВСКИЙ РАБОЧИЙ»

Библиотека
им. Н. А. Некрасова
electro.nekrasovka.ru

1947

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

352

С-86

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
МОСКОВСКОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

15

АВГУСТ

1940 год

СЕМНАДЦАТЫЙ ГОД ИЗДАНИЯ

115529

Зал периодики

За полную ликвидацию сезонности в строительстве

Одним из важнейших условий, определяющих освоение индустриальных методов в строительстве, является планомерное, круглогодичное производство строительных работ, т. е. полная ликвидация сезонности в строительстве. Практика последних лет подтвердила полную возможность и необходимость непрерывного ведения работ без заметного ослабления темпов строительства в условиях зимнего периода. Рост промышленности стройматериалов, рост производства и практического внедрения в строительство сборных конструкций, полуфабрикатов и стройдеталей, изготовляемых на заводах и крупных механизированных стройдворах, в значительной мере облегчают задачу нормального круглогодичного строительства и резко ослабляют зависимость строительства от условий осенне-зимнего сезона. В частности, применение сборных конструкций и заводских стройдеталей вытесняет заготовительные операции, связанные с так называемыми мокрыми процессами на стройплощадках, а именно эти мокрые процессы чрезмерно усложняют производство строительных работ зимой и являются основным источником удорожания зимнего строительства.

Однако, успешное ведение зимнего строительства требует от строителей самой тщательной и всесторонней подготовки. Подготовка должна быть осуществлена заблаговременно, задолго до наступления морозов. Низкий уровень зимних работ всегда сказывается там, где строители слишком поздно развернули и провели подготовительные работы.

Подготовка к зиме должна быть начата прежде всего с всемерного форсирования и, по возможности, завершения тех работ, которые в условиях зимы вызывают чрезмерное удорожание строительства, снижение темпов и удлинение сроков производства. Сюда в первую очередь относятся земляные работы, бутовая кладка фундаментов, бетонные работы, наружные работы по устройству вводов, производство всевозможных планировочных работ и пр. Нет нужды доказывать значение этого организационного мероприятия в планировании зимнего строительства и в снижении стоимости последнего.

В деле культурной организации и успешного осуществления всех внутренних работ, в первую очередь отделочных, исключительное значение имеет обеспечение технически рационального и экономически эффективного теплового режима в здании. Практика зимнего строительства за последние годы показала, что наилучший эффект достигается в тех случаях, когда к началу производства отделочных работ в здании строители заканчивают монтаж котельных устройств и всей системы центрального отопления и используют эту систему с целью сушки здания, обогрева отделяемых помещений, искусственной сушки штукатурки и пр. При этом отпадает надобность в содержании штата истопников на отдельных устройствах и достигается значительная экономия топлива. Поэтому, наряду с указанными ранее мероприятиями по подготовке к зиме, необходимо во всех случаях добиваться осуществления также и этого важнейшего в технико-экономическом отношении и культурного с точки зрения организации зимних работ мероприятия.

Выбор рациональных тепловых установок и эффективных источников тепла имеет важное технико-экономическое значение. При невозможности использовать центральную систему отопления или при недостаточности ее для нужд производства следует, как правило, избегать мелких печных устройств, отличающихся малой производительностью, требующих большого расхода топлива и обслуживающей рабочей силы и весьма небезопасных в пожарном отношении. К сожалению, в проектах, поступающих на рассмотрение в Экспертно-технический отдел Мосгорисполкома, чаще всего преобладают именно такие мелкие, малоэффективные устройства. При значительных объемах зимних работ оборудование временных котельных установок в таких случаях, несомненно, явится более рациональным, более культурным и наименее опасным в пожарном отношении мероприятием.

Своевременно отремонтировать инвентарь для зимних работ, заготовить топливо и утеплительные материалы, утеплить подсобные помещения, заготовить зимнюю спецодежду для рабочих, утеплить водопровод

и другие временные устройства, переоборудовать растворное хозяйство в соответствии с требованиями зимнего производства и объемом запланированного строительства — все эти элементарные требования должны быть выполнены со всей тщательностью и полнотой, так как каждое из них, являясь звеном в общей цепи производственных мероприятий, определяет собой качество подготовки и успех зимнего строительства в целом.

Не нарушать технологии зимнего производства! Выполнение этого основного требования должно быть обеспечено тщательной и своевременной разработкой технических условий на все виды строительных работ в зимних условиях. Правильная организация работ на основе строгого соблюдения технических условий является важнейшим требованием в борьбе за качество, за недопущение чрезмерного удорожания зимнего строительства. Необходимо во всех строительных трестах, а также в техническом аппарате строительных управлений организовать краткосрочные семинары для технических работников и лекции для руководителей рабочих бригад, с целью массового инструктажа по вопросам зимнего строительства, по техническим условиям зимнего производства работ, по вопросам технического контроля.

Однако, разрабатывая технические условия и организуя зимнее строительство, необходимо решительно отходить от старой технологии и смело внедрять новую технологию, используя передовой опыт, накопленный в строительной практике последних лет, а также в результате многочисленных, успешно осуществленных за последние годы научно-экспериментальных работ. Новая технология должна основываться прежде всего на решительном сокращении и вытеснении мокрых процессов, чрезвычайно усложняющих и удорожающих зимнее производство работ. Применение облицовочного кирпича и других облицовочных фасадных материалов, укладываемых одновременно с возведением стен здания, внедрение «сухих методов» отделки за счет применения сухой штукатурки и различных офактурованных элементов, массовое применение сборных стройдеталей в перегородках, перекрытиях и пр. — таковы пути вытеснения мокрых процессов в общестроительных и отделочных работах в зимних условиях.

Мы располагаем положительным опытом применения сборных фундаментов на строительстве многоэтажных жилых зданий. В частности, опыт этот был успешно реализован Трестом блочного строительства в условиях исключительно суровой прошлогодней зимы на строительстве двух шестиэтажных корпусов по Дербеневской набережной, по инициативе и по проекту арх. Блохина и инженеров Кучерова, Авакова, Карманова и др. Мы располагаем положительным опытом треста «Мосжилстрой» и его центральной лаборатории (инж. Б. Иванов) по сушке штукатурки методом вымораживания, а также с помощью электрической энергии и не-

которыми другими методами. Эти новые достижения строителей также должны быть включены в арсенал технического оснащения зимнего строительства.

Целый ряд ценных технических достижений в зимнем строительстве явился результатом упорной научно-исследовательской деятельности строительных организаций, лабораторий и институтов. Недаром методы зимнего строительства в СССР являются в техническом отношении наиболее передовыми в мире. Это обязывает нас с еще большей настойчивостью продолжать научно-экспериментальную работу во всех областях зимнего строительства, добиваясь новых и новых достижений, добиваясь дальнейшего неуклонного совершенствования зимней строительной техники.

В течение примерно пяти месяцев в году строителям приходится иметь дело с разработкой мерзлых грунтов. Наибольшие объемы таких работ выполняются в водопроводно-канализационном строительстве. Кроме того, ликвидация различных аварий в подземном хозяйстве также связана с производством земляных работ. Поэтому механизация земляных работ в зимних условиях представляет собой задачу исключительной важности.

В течение последних лет в практике московского зимнего строительства успешно были проверены методы разработки мерзлых грунтов с помощью электропрогрева, паропрогрева, а также применение взрывной техники. Большая работа, выполненная в этом направлении Экспертно-техническим отделом, а также Управлением водопроводно-канализационного хозяйства Мосгорисполкома, показала, что московские строители могут и должны стать пионерами широкой механизации зимних земляных работ. От клина, кувалды и лома необходимо решительно и смело переходить к передовым, культурным и технически совершенным методам зимних земляных работ.

Успешное ведение зимнего строительства в немалой степени будет зависеть также и от работы предприятий промышленности стройматериалов и стройдеталей, от того, как эти предприятия подготовились к зиме. Срыв производственного плана ряда предприятий, не подготовившихся как следует к зимнему сезону, повлек за собой в прошлогодний зимний сезон срыв производственного графика на ряде строек. Не повторять ошибок прошлого года, обеспечить бесперебойную, четкую работу заводов стройдеталей, не допускать снижения темпов производства — такова задача руководителей предприятий и Управления промышленности стройматериалов и стройдеталей Мосгорисполкома.

В борьбе за культурную, стахановскую организацию производства на базе широкой и всесторонней подготовки, вооружаясь передовой техникой, московские строители и руководители строительных организаций обеспечат высокие стахановские темпы зимнего строительства и успешное выполнение строительной программы.

О б а н с а м б л е М о с к в ы

Пять лет прошло со времени опубликования исторического постановления ЦК ВКП(б) и СНК СССР о генеральном плане реконструкции г. Москвы. Это постановление явилось развернутой программой преобразования Москвы в социалистический город, в подлинную столицу страны и потребовало, в качестве завершения и итогового выражения новых форм, создания ансамбля Москвы.

В результате руководящих указаний партии и правительства и на основе уроков практики, обогащенных теоретической мыслью, советские архитекторы осознали необходимость ансамбля в градостроительстве. Работа над реконструкцией городов помогала выявить значительные архитектурные преимущества ансамбля в тех случаях, когда он удавался, и ошибки, порой очень наглядные и ощутительные, когда он забывался или не удавался.

Для создания в наших городах полноценного ансамбля недостаточно сознать его необходимость. Кроме этого, надо понимать средства и пути создания ансамбля и действенного его осуществления. Создание ансамбля города — одно из труднейших искусств, потому что оно требует способностей и умения использовать многочисленные разнородные компоненты городского строительства с учетом их функционального назначения и одновременно в целях организации ансамблевого архитектурного порядка. Эта задача особенно усложняется при решении ансамбля большого города, где даже однородные компоненты ансамбля размещены на большом пространстве и, кроме того, могут быть различны по величине, силе и характеру. Вопрос создания ансамбля становится еще интереснее и сложнее в условиях такой развитой топографии, какую имеет Москва. Ансамбль новой Москвы — одна из труднейших и благороднейших проблем этого рода, так как, помимо всего перечисленного при решении ансамбля, приходится учитывать влияние старого города, линий его плана, его построек, среди которых имеется много различных помех и много таких историко-художественных ценностей, как Кремль, бывш. храм Василия Блаженного,

Большой театр, Университет, дом Пашковых (Библиотека им. Ленина) и масса других прекрасных зданий и ансамблей, включаемых в новую систему города.

Сталинский план реконструкции Москвы определил все основные положения реконструкции города. Им были определены направления главных магистралей, с использованием старых и созданием новых улиц, установлены масштабы жилых кварталов, места реконструируемых и создаваемых вновь жилых массивов, регламентирован характер, тип и высотность капитальной застройки, принята плотность населения, намечено размещение промышленности, расположение вокзалов, решена основа зеленой системы города, опирающейся на существующие массивы парков и пригородных лесов, зафиксированы крупнейшие новшества в жизни Москвы — метрополитен и соединение Москва-реки с Волгой — и, наконец, утверждено место строительства и форма величайшего здания Москвы — памятника нашей эпохи — Дворца Советов.

За истекшие со времени постановления пять лет проведена большая работа по детализации плана. Почти полностью определены красные линии застройки города, но далеко не в одинаковой мере выявлено объемно-архитектурное решение различных частей города, тогда как именно в этом заключается переход от чисто территориальных к пространственным представлениям. Детализация плана проведена под общим руководством главного архитектора города акад. арх. С. Е. Чернышева специальными планировочными мастерскими, во главе которых стояли крупнейшие архитекторы страны. Параллельно с проектированием шли значительные по объему первоочередные работы по реконструкции города, давшие, с одной стороны, ощутительные практические результаты, а с другой — послужившие необходимой проверкой ряда проектных предложений.

Расширенные и технически благоустроенные магистрали обеспечивают быстрое и комфортабельное передвижение по городу при резко возросшем и продолжающемся развиваться городском транс-

порте. Освобожденные от излишней застройки улицы и площади открывают перспективы и наполняют город воздухом, делая его просторным и все более ясным.

Новые набережные Москва-реки и Яузы и новые мосты через реку заметно преобразили прилегающие к ней районы города. Снято бесформенное скопление домов на подходах от реки к Красной площади, и сразу образовалась замечательная перспектива с Москворецкого моста на бывш. храм Василия Блаженного и Кремль. Снесена хаотическая застройка на Манежной площади, и этим положено начало величественному проспекту Дворца Советов. Расширенные и благоустроенные магистрали застраиваются большими домами различного технического и архитектурного уровня.

Все это сильно изменило город в санитарно-гигиеническом, техническом и архитектурном отношении.

Однако, еще очень мало участков, где бы сформировался новый пейзаж, новый ансамбль, созданный из вновь построенных элементов или в гармоническом сочетании старого с новым.

Можно утверждать, что за истекшие пять лет искусство композиции отдельных зданий окрепло и выросло в мастерство. Но еще не созрело среди градостроителей искусство создания ансамбля, т. е. умение так поставить здание, так его решить в части материала, отделки и цвета, чтобы оно органически вошло в круг других зданий, как новых, так и старых. Анализ новых построек на 1-й Мещанской улице позволяет утверждать, что отдельные здания не находятся в стилистическом, масштабном и архитектоническом согласии. Нет единства и в материале отделки, колорите и фактуре. Не чувствуется, что проектировщики стремились к архитектурному единству улицы, к ансамблю. Наоборот, можно подумать, что каждый из них боялся, что его дом сольется с соседними и не будет замечен. В результате, может оказаться, что когда какой-либо участок магистрали будет закончен, то вместо ансамбля получится занимательная выставка различных по характеру зданий. Вряд ли то-

гда авторы этих домов будут довольны общими результатами и друг другом.

Чтобы избежать такого результата, необходимо единое четкое и достаточно волевое градостроительное руководство. Социалистический ансамбль такого города, как Москва, города, создаваемого почти заново, надо организовать, начиная от отдельных элементов и переходя постепенно ко все большим величинам: кварталам, улицам, магистралям, площадям, микрорайонам, и, наконец, к городу в целом.

В настоящее время реконструкция Москвы осуществляется главным образом на магистралях и

площадях. Это объясняется тем, что выросший почти вдвое город требует в первую очередь развитых путей сообщения. Реконструкция магистралей и площадей заключалась не только в их расширении, но и в застройке жилыми и общественными зданиями. Основным недостатком в этой значительной по масштабам работе было то, что застройка магистралей велась только по фронту улицы, кулисно, без необходимой реконструкции кварталов в целом. Это, несомненно, снижает санитарно-гигиенический эффект реконструкции и во многих случаях превращает новую застройку в своеобразный декорирующий заслон. Но даже этот

принцип застройки выдержан не до конца, ибо часто новое строительство на данной магистрали ведется не целыми квартальными отрезками, а отдельными домами.

В архитектурном отношении получаются презентабельные дома, нередко идущие от ренессансных и более поздних палаццо, за которыми, однако, нет ни прекрасных дворов, ни нового современного решения пространства. Фронт улицы излишне монотонен и лишен игры объемов и стен. Повторяется система улицы-коридора, достаточно осужденная современностью и в гигиеническом, и в архитектурном отношении.

Так, например, на 1-й Мещанской улице даже у Ботанического сада не оставлен разрыв против этого зеленого массива. На Большой Калужской улице Нескучный сад в значительной своей части заслоняется зданиями. Таким образом, даже на вновь создаваемые отрезки магистралей, впервые застраиваемые, переносится принцип застройки центральных улиц. Чтобы этого избежать, необходимо перейти на застройку магистралей целыми кварталами, решая их заново на вновь осваиваемых участках и решительно реконструируя на старых. Улицу и квартал нужно решать одновременно. Тогда архитектура зданий будет подчинена требованиям организации квартала, отпадет возможность компоновать отдельные дома порознь, возникнет композиция квартала в целом — его ансамбль.

Часто оба фронта улицы могут компоноваться одновременно и органически связано. На Большой Калужской улице это, казалось бы, бесспорное положение, не нашло должного отражения. Расположение на ней новых домов, даже схожих между собой, зачастую не согласовано. Оси сдвинуты, и получается впечатление случайного размещения зданий. Правда, на старых улицах противоположные фронты почти никогда не только не симметризовались, но даже не уравнивались. Это объяснялось тем, что сами улицы были узкими, размеры отдельных домов меньшими и здания редко ставились отдельными объемами. При ширине улицы от 30 до 50 м может быть достигнута вполне ощутимая связь между противоположными фронтами.

Одним из важнейших вопросов решения фронта улицы является определение оптимального для

Вид на Красную площадь со стороны реки Москвы.



каждого участка ордера домов, т. е. основного их порядка по вертикали. Ордер домов на определенном участке магистрали, между двумя ее узлами, создает ордер улицы.

Однако, органически связанной композицией фронтов улицы и прилегающих кварталов не исчерпываются основы организации ансамбля улицы. Надо еще решить перекрестки и особенно площади. Площадь слишком понятный в организации города элемент, чтобы была необходимость обсуждать ее ведущую роль в формировании города и его ансамбля.

Площади должны решаться более выразительно и сильно, чем соединяющие их отрезки улиц. Между тем, в ряде случаев в Москве рядовые дома на улице в пластическом и декоративном отношении решены так сильно, что почти не остается архитектурных средств для выявления преобладающей роли площадей, завершающих эти улицы. На улицах появляются дома с башнями (на улице П. И. Чайковского) или с акцентированными осевыми курдонерами, хотя архитектурных поводов к этому, вроде изгиба улицы или изменения ширины, нет. Такие приемы вносят неизбежный спор между ансамблем улиц и площадей, т. е. неясность и путаность в общем ансамбле современного города.

Справедливо будет констатировать, что пока в Москве не создано ни одной новой площади. Есть расчищенные, освобожденные пространства, раскрыты перспективы, но еще нет объемных решений и архитектурных силуэтов площади, — словом, нет еще ансамбля. Раскрытие пространства не всегда дает только положительные результаты, даже при наличии значительных по архитектуре зданий,

ограничивающих это пространство. Убранная с Манежной площади застройка раскрыла прекрасный ансамбль Кремля, но в то же время раскрытие пространства позволяет воспринимать сразу весь архитектурный и стилевой разнородный противоположного фронта площади, образуемого зданиями Университета, Американского посольства и гостиницы «Националь». Чрезмерная высота гостиницы «Москва» и здания СНК давит на этот фронт площади и несколько снижает впечатление монументальности кремлевских башен. Застройка Охотного ряда не корреспондирует характеру архитектуры корпусов «А» и «Б» по улице Горького. Последние решены недостаточно монументально, и это не соответствует необходимому торжественному характеру триумфальной магистрали города.

Площади в большинстве случаев являются местом размещения общественных зданий, способных доминировать над общей массой застройки улиц и кварталов. Умелое распределение этих зданий, их взаимоувязка по высоте, в объемах, в архитектонике, по силе пластики и по цвету решают одновременно и практические задачи, и ансамбль.

Площадь Свердлова когда-то являла собой как бы форум. Ровный контур ее прямоугольника, обстроенный зданиями небольшой высоты, упирался с одной стороны в стену Китай-города, а с другой — завершался мощно вздымавшейся массой Большого театра. Театр был доминантой площади и определял все идеологическое и архитектурное содержание ее ансамбля. Постройка на одном из боковых фронтов площади громадного объема гостиницы «Метрополь», здания из другого мира архитектуры, нарушила порядок,

равновесие и идеологический смысл площади, а возведенные здания напротив «Метрополя» и пестрота дома Мосторга окончательно уничтожили былой ансамбль. Теперь перед градостроителями стоит большая задача — создать новый ансамбль этой площади.

Однако, ампиный и греко-римский ансамбль — не основной в природе архитектуры площадей Москвы. Многие из них стоят на перегибах холмов и требуют, по своему плану и рельефу, асимметричных живописных композиций. При решении таких площадей нет ясных законов, почти шаблонов, позволяющих наверняка достигать определенного эффекта. Здания на них можно размещать многими способами, в решениях больше свободы, но гармонию создать труднее, и поэтому путь создания ансамбля сложнее.

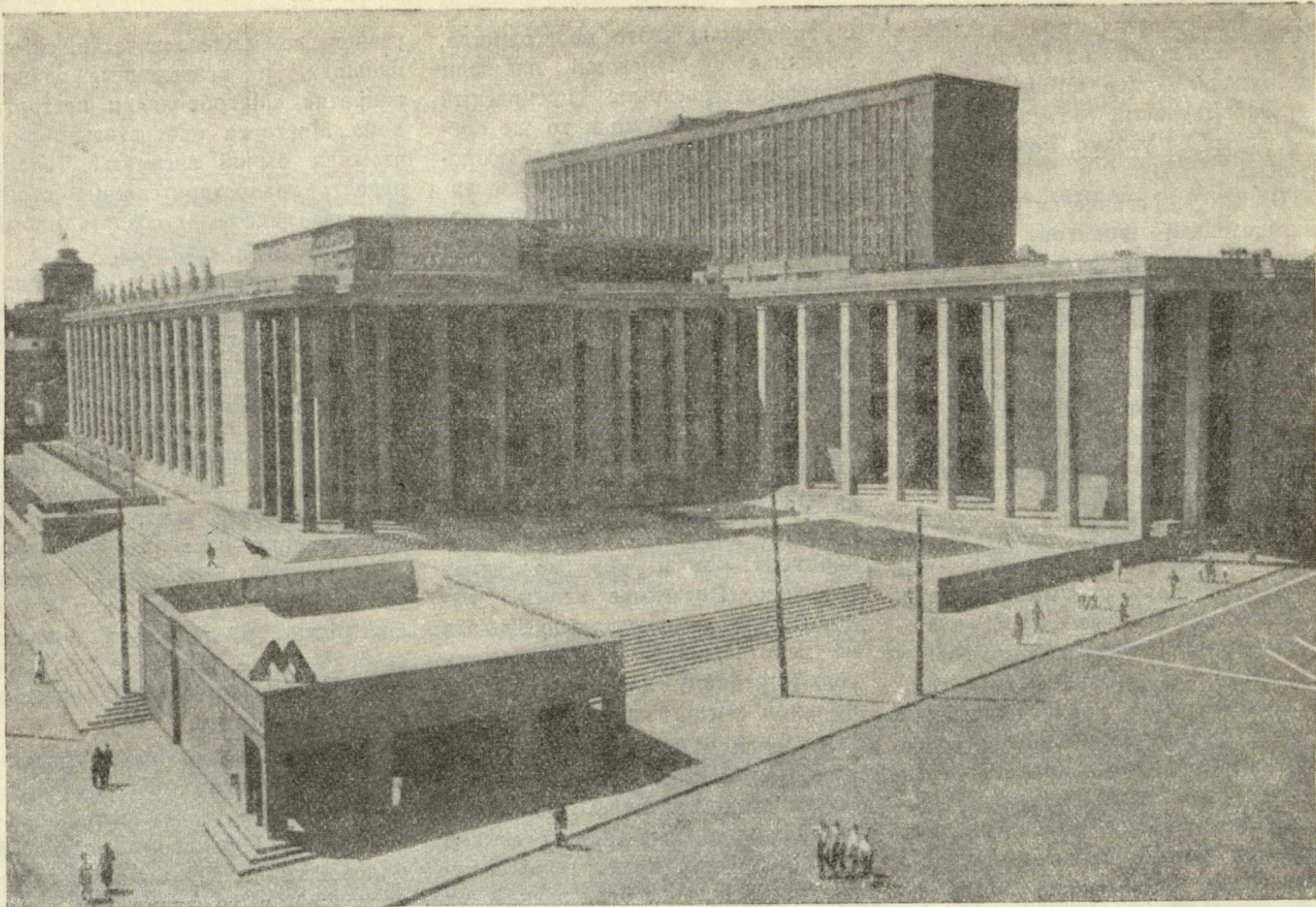
Примером может служить площадь Маяковского. Она представляет собой перекресток радиальной улицы Горького с кольцевой Садовой, по плану вытянута вдоль последней, в то время как доминантой в ее решении должен быть именно перекресток. В этом несоответствии — основная трудность ее композиции.

Здание Концертного зала в решении площади должно быть ведущим, и хотя другие здания, окаймляющие площадь, еще не решены, уже чувствуется, что вряд ли это здание займет доминирующее положение в ансамбле. В этом пример опасности проектирования площадей отдельными элементами.

История знает примеры длительного, постепенного формирования ансамбля площадей (площадь св. Марка в Венеции), но этот путь всегда труднее, и в данном случае идти по нему не было никаких оснований. Застройка площади, несомненно, будет осуществлена в

Вид на Манежную площадь от Исторического музея.





Вид на Библиотеку имени В. И. Ленина.

ближайшие три — пять лет, и, следовательно, замысел всего ансамбля должен быть дан одновременно. Только тогда можно избежать случайностей и неудач.

Композиция площади Маяковского не может быть решена изолированно, а должна объединять вливающиеся в нее отрезки улиц Горького и Садовой. Здесь композиция улиц переливается в композицию площади, и обратно. В качестве неизбежного вывода возникает необходимость комплексности композиции, а отсюда и комплексности проектирования. Ансамбль города достигается не решением архитектуры отдельных зданий и сооружений, а подчинением отдельных частных общей идее ансамбля и влиянием частных на детальную характеристику общего.

Может быть поставлен вопрос: а где же пределы комплексов? Комплексность архитектурной организации может быть достигнута только в том случае, если рассматривать магистраль города, как стержень какой-то его части, не приравнивать ее к линии, а давать магистрали более широкие пространственные границы, включая в понятие о ней кварталы и

площади, ее образующие. В интересах процесса работы этот комплексный организм может быть подразделен на отдельные участки, однако объединенные общей мыслью. Отсюда ясно, что умение построить ансамбль в современном, быстро растущем городе поκειται прежде всего на правильной организации проектирования. В принципе вопрос этот в Москве решен созданием института «магистральных архитекторов». Архитектор — руководитель магистрали, — исходя из заданий генерального плана города, детальной планировки района, идеи магистрали и ее роли, должен дать конкретную детализацию архитектуры, суметь передать ее архитекторам, реализующим отдельные участки, суметь согласовать их действия, — словом, как режиссер, организовать и вдохновить их на работу не порознь, а ансамблем. Весь состав проектировщиков и строителей какой-то комплексной части города должен составлять творческий ансамбль, и только тогда может получиться ансамбль материальный.

Организованность в подходе к построению ансамбля заключается не только в моменте проектирова-

ния, не только в решении декоративной стороны, но и в согласованности всего процесса городского строительства. Ведущими принципами в этом процессе являются типизация зданий, стандартизация частей и механизация процесса.

Ансамбль не требует различия во всех элементах архитектуры города. Скорее напротив. Жилье, например, является основной массой города, его фоном, и преобладающий сейчас в Москве чересчур индивидуальный подход к решению архитектуры жилых домов неуместен. Известная близость в типах жилых зданий при разнообразии в сочетаниях и в постановке служит только на пользу ансамбля. Хорошие типы школ, детсадов и яслей, при умелом их применении, создают благоприятную повторяемость и ритм в ансамбле. Все это позволяет выделяться ведущим, уникальным, главным образом общественным зданиям, ибо нельзя ставить типовые дворцы культуры, театры, клубы и т. д.

Существенную роль в построении ансамбля может сыграть стандартизация. Стандартов должно быть много, но они не должны изготавливаться для одного или немно-

гих типов зданий. При множественности стандартов и высоком их качестве можно дать большое количество сочетаний и добиться необходимого разнообразия.

Механизация строительных работ обеспечивает их высокое качество при сжатых сроках и позволяет получить на значительных пространствах единообразный, связанный характер строительства и этим способствует созданию ансамбля.

Важным фактором создания ансамбля являются стройматериалы. Магистраль, составленная из зданий, выстроенных из различных материалов, только случайно или в результате особой выдумки архитекторов-строителей может получиться удачной. Однако, до последнего времени разнородность характера материала — обычное явление. Постоянный и даже не очень большой ассортимент хорошего, красивого и прочного материала создает умение его применять и заставляет проектировщиков считаться с возможностями материала и его свойствами. Строители Парижа, в прошлом, были разумно консервативны в применении облицовочных материалов. Там преобладает местный камень, кир-

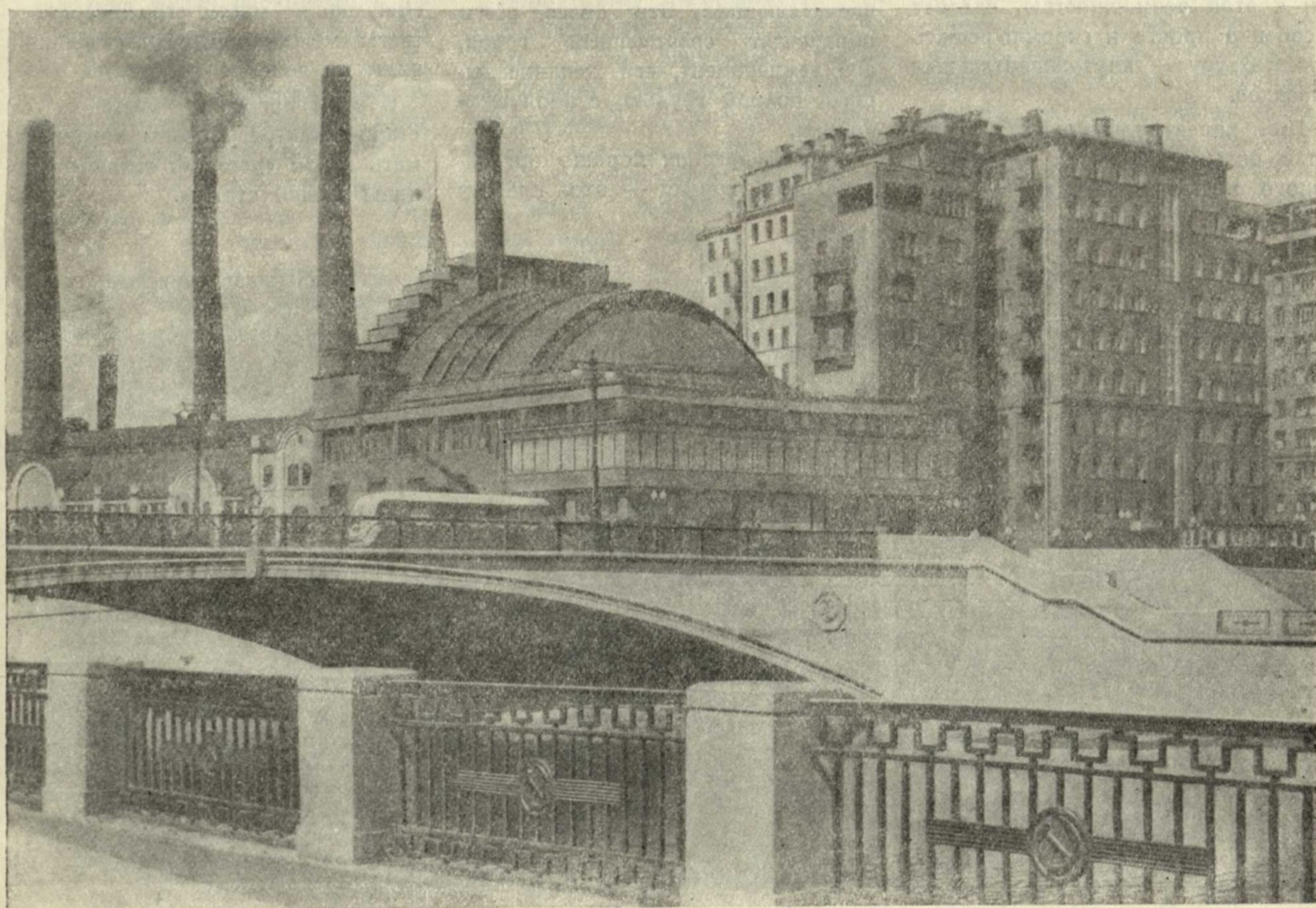
пич, штукатурка под камень без окраски, в кровлях — черепица, шифер и изредка железо и медь. И город имеет спокойный ансамбль, поддерживаемый стойкостью типов в пропорциях окон, форме труб, мансардных крыш и т. д. В меньшей степени это есть и в Ленинграде. В Москве необходимо держаться ряда ведущих облицовочных материалов, и это благоприятно отразится на ансамбле.

В XVII, XVIII веках и в первой половине XIX века Москва была ярким по колориту городом. Купеческая Москва более позднего периода наложила печать серой пестроты на былую народную яркость города. В современных проектировках преобладает склонность архитекторов все более стилистически расширять архитектурные темы, и это может привести в конечном счете к эклектизму. В этом «беспредельном разнообразии» может быть утрачена общность композиционного тона, если только все эти модернизированные италии, испании, англии и собственные стили не «подгонять» под одно безличной штукатуркой.

Из этого вовсе не следует, что Москва должна быть введена в

какую-то жесткую норму. Москва требует разнообразия в колорите в соответствии с природными условиями и архитектурным наследием. Но это разнообразие должно быть гармоничным, как гармоничен Кремль в своем контрасте красных стен с зелеными верхами башен, белых златоверхих соборов и ряда других цветов, смягченных временем. Красная площадь сложилась как прекрасное, многоцветное, разнообразное, но гармоническое целое, и цвет мавзолея из красного порфира на фоне более тусклой, но тоже красной стены дополняет ансамбль и дает тон дальнейшей реконструкции. В другом примере колорит «Метрополя» совершенно разбил тон площади Свердлова, которая по замыслу Бове должна была быть монолитной по объемам и единой в цвете, создавая контраст с многокрасочностью Кремля и Китай-города.

Изучая эти старые части Москвы, где борются и сливаются два принципа подхода к ансамблю: живописность и архитектурность, можно многому научиться и для построения современной Москвы. Именно здесь, вокруг Кремля, рассыпаны зерна пространственного



Вид на М. Каменный мост и Дом Правительства со стороны Кадашевской набережной.

Библиотека

им. Н. А. Некрасова
electro.nekrasovka.ru

понимания: раскрытие перспектив, концентрация внимания на ведущих элементах, умение создавать доминанту, как самый Кремль, бывш. храм Василия Блаженного, Большой театр и т. д.

Хочется еще раз напомнить о зелени и воде и их великой роли в ансамбле Москвы. В решении ЦК ВКП(б) и СНК СССР отмечено все значение Москва-реки и парков в ансамбле города. Однако, на практике часто забывают об уличной зелени, внутриквартальной, о скверах и вообще об искусстве садовой архитектуры. Зелень не является еще необходимым слагаемым в мыслях и проектах архитекторов. Совершенно ясно, что вставки цветов в тротуары, уместные на проспекте Руставели в Тбилиси, не нужны на улице Горького. Но на Ленинградском шоссе и на других магистралях за пределами центра города зелень может и должна быть сохранена, так же как и на кольцевых магистралях города. Разумеется, что на всех остальных улицах города зелень должна быть обязательным компонентом ансамбля в виде рядовых посадок, палисадников и вьющейся растительности, которая в условиях Москвы может достигать высоты четвертого этажа. В связи с этой возможностью, следует особенно просто и скромно решать архитектуру внутриквартальных фасадов.

При проектировании и строительстве новых кварталов чрезмерно много места отводится под физ-

культурные площадки для взрослых. Внутриквартальные пространства должны служить для спокойных форм отдыха взрослых и главным образом для детей. Физкультура должна быть перенесена на специальные базы и стадионы. В некоторых кварталах надо создать скверы и целые детские парки. Вообще озеленение квартала имеет не меньшее значение, чем строительство парков. Большого внимания заслуживает озеленение участков вокруг школ. В большинстве случаев у вновь построенных школ имеется полная возможность разместить среди зелени площадки для игр и физкультурных упражнений. Площади Москвы пока еще представляют собой моря асфальтов, через которые приходится не ходить, а с опаской транспортироваться. Зимой это вызывает большие расходы на уборку снега, а летом — на поливку, в то время как все транспортные требования на площадях можно примирить с насаждениями, и обратно.

Смежным является вопрос украшения площадей памятниками, фонтанами, бассейнами и осветительными сооружениями. Пока их на московских площадях почти нет. Зелень, памятники, скульптура — это то, что делает город живым, впечатляющим. Это более всего обозначает современный город, его темперамент, его желание дышать полной грудью, с воодушевлением.

Другой признак хорошо организованного города — это красота

его технического оборудования. Общественные уборные, сходы, фонари, столбы, сигналы, вывески, система освещения и прочие элементы должны решаться архитектурно и сливаться с архитектурой зданий в одно современное, сверкающее чистотой, простотой и ясностью своих форм целое.

Пока еще этого нет, а метрополитен — пример тому, что в Москве это можно сделать. Надо традиции оборудования метро продолжать на улицах, площадях, набережных и кварталах.

В заключение надо сказать о Дворце Советов, как о ведущем моменте в новом ансамбле Москвы. Организация его ближайшего окружения и подходов к нему является задачей включения его в ансамбль Москвы и связи этого ведущего здания со всем городом. Во всем его окружении надо особенно беречь ценное в контурах берегов Москва-реки, в качествах естественного рельефа и исторической застройки. Отсюда или сюда должны устремляться главными линиями магистрали Москвы, отсюда должны распространяться водные поверхности Москвы, полосы и пятна зелени садов, бульваров и парков, организующие и смягчающие массы строений и просветы между ними, открывающие виды на далекие горизонты.

В этом новом и вместе с тем старом центре Москвы нужно суметь найти существо ансамбля столицы нашей страны.



Вид на застройку Б. Садовой улицы со стороны площади Маяковского.

Библиотека

им. Н. А. Некрасова

electro.nekrasovka.ru

О с в е щ е н и е М о с к в ы

Узкие и кривые улицы с убогими тусклыми фонарями и множество переулков и тупиков, погруженных в темноту, — такова Москва в прошлом. Освещение улиц осуществлялось разнообразными источниками света, причем электрическим светом освещались лишь дворянские и купеческие районы: центральная часть города и Замоскворечье.

В 1914 г. Москва имела 20 000 световых точек, в том числе 9 000 керосиновых, и только 5 300 электрических. Но даже это весьма небогатое световое хозяйство города находилось в полной зависимости от ввоза из-за границы электрических ламп и запасных частей для керосиновых и газовых фонарей. Лишь незадолго до революции появились первые отечественные лампы накаливания.

За годы империалистической войны и в первые годы после революции освещение улиц постепенно шло на убыль. В 1920 г. на улицах Москвы зажигалось лишь 1 630 световых точек: 1 490 электрических и 140 керосиновых. Газовое освещение полностью прекратилось.

С 1921 г. в освещении города начинается восстановительный период. Он характеризуется уменьшением из года в год керосинового освещения, как крайне не совершенного, и неуклонным переходом к электрическому. Несмотря на значительный рост числа точек с газовым источником света, электричество начинает занимать ведущую роль в освещении города.

Одновременно в порядок дня ставится иное распределение световых точек по территории города. Освещение рабочих районов и окраин города делается основной задачей в восстановлении и разви-

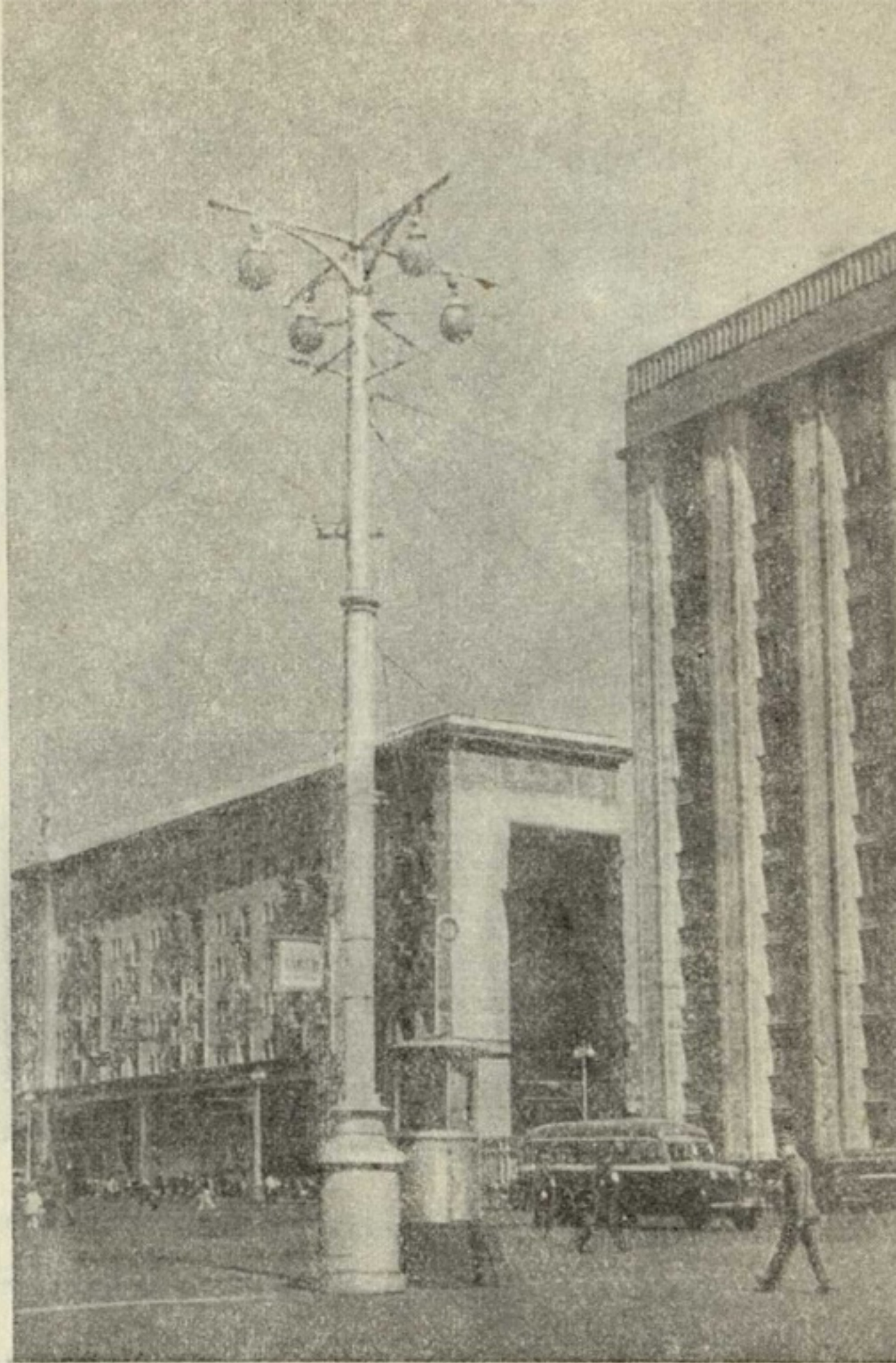
тии светового хозяйства столицы. В 1922 г. производятся первые работы по освещению Симоновской и Кошачьей слободок. В 1923—1927 гг. в рабочих районах устанавливаются новые электрические источники света, в количестве около 4 тыс. штук. Кроме того, по всему городу, для лучшего освещения тротуаров, устанавливаются 24 тыс. номерных домовых электрических фонарей.

Последующие годы явились периодом дальнейшего роста освещения столицы, в течение которого, одновременно с заменой газовых источников света на электрические, происходил значительный прирост световых точек. Динамика роста освещения в этот период представлена таблицей 1.

В это же время электрические источники света были модернизированы — сложные в обслуживании дуговые лампы были заменены лампами накаливания. Общий вид ночной Москвы, по сравнению с ее дореволюционным видом, в корне изменился.

Необходимо подчеркнуть, что первоочередной задачей этого периода было насыщение города световыми точками. Освещение устраивалось упрощенными методами: световые точки размещались на трамвайных столбах, на растяжках, деревянных столбах, оставшихся газовых колоннах и т. д. Во всех случаях применялись воздушные проводки и стандартная нерациональная арматура. В качестве источников питания в подавляющем большинстве служили домовые вводы Мосэнерго.

Прогресса технической мысли в создании определенной системы питания уличного освещения электроэнергией не чувствовалось, несмотря на колоссальный рост то-



Четырехламповая шаровая арматура типа «МЗ» на Манежной площади.

чек потребления. В результате этого, уличное освещение получало питание электроэнергией из чрезвычайно большого числа точек. Промышленность не уделяла внимания выпуску рациональной арматуры для освещения улиц, и лишь завод «Электросвет» в 1933 г. разработал несколько типов зеркальных светильников, но не организовал их производство. Эксплуатация всего светового хозяйства была совершенно неудовлетворительной.

Между тем, хозяйственная и культурная жизнь столицы и бурный рост транспорта предъявляли все новые требования. Широко развернутые, на основе решений июньского пленума ЦК ВКП(б) 1931 г., работы по реконструкции городского хозяйства Москвы, с полной очевидностью показали, что уличное освещение является не придатком в городском хозяйстве, а чрезвычайно важной его отраслью, тесно связанной с электрохозяйством и присущими этому хозяйству особенностями.

Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г. о генплане реконструкции с исчерпывающей полнотой определило не только направление, характер и содержание реконструкции столицы, но и порядок производства основных работ. Эти указания являются руководящими для всех призван-

Т а б л и ц а 1

Источники света	Количество световых точек (в штуках)						
	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Газовые	6 817	6 958	6 932	6 560	3 134	—	—
Электрические	9 309	10 575	11 901	21 674	30 225	33 587	35 094
Всего	16 126	17 533	18 833	28 234	33 359	33 587	35 094



Осветительная арматура типа «АКХ-12» на Б. Якиманке.

ных к участию в реконструкции городского хозяйства, в том числе и для коллектива работников освещения столицы.

Понятно, что при росте городской территории с 28,5 тыс. га до 60 тыс. га и появлении широких магистралей, больших площадей, новых набережных и мостов, освеще-

тельное хозяйство, живущее традициями «фонаря», зажигаемого «фонащиком», с простейшими светильниками, примитивной эксплуатацией и упрощенными методами производства работ, необходимо было коренным образом перестроить.

Реконструкция уличного освеще-

ния началась в 1935 г., и первой работой была установка в Охотном ряду и на Моховой улице светильников на чугунных, художественно оформленных колоннах, с подземным кабелем. Из-за отсутствия рациональных арматур отечественного производства была использована практика того времени в освещении крупных американских городов. На колоннах установлена арматура с молочным стеклом типа «Вашингтон». По современным взглядам эта арматура совершенно не удовлетворяет требованиям светораспределения и экономии электроэнергии.

Реконструкция освещения в дальнейшем была распространена на реконструируемые улицы и вновь сооружаемые мосты. Из наиболее крупных объектов работ по освещению за период 1935—1939 гг. необходимо отметить: Садовое кольцо от Крымского моста до Курского вокзала, Новослободская и Бутырская улицы, Кремлевское кольцо, новые мосты через Москва-реку, Можайское шоссе, улица Горького, подъезды к ВСХВ и ряд других, на которых установлено около 5 тыс. штук световых точек. Кроме того, около 8 900 штук новых световых точек в этот же



Осветительная шаровая арматура типа «МЗ», установленная в 1939 г. на Ярославском шоссе.



Осветительная арматура типа «Вашингтон», установленная на улицах Садового кольца.

период установлено на окраинах города.

В 1940 г. начата реконструкция световых точек внутри Садового кольца, заключающаяся в замене несовершенной арматуры новой зеркальной арматурой: устанавливается около 5 тыс. световых точек. Эта арматура разработана Академией коммунального хозяйства. В соответствии с новыми техническими требованиями, выполнен ряд работ по сооружению электросетевых устройств, необходимых для питания электроэнергией осветительных установок. Построены и оборудованы фидерные и трансформаторные помещения, проложены кабели высокого и низкого напряжения.

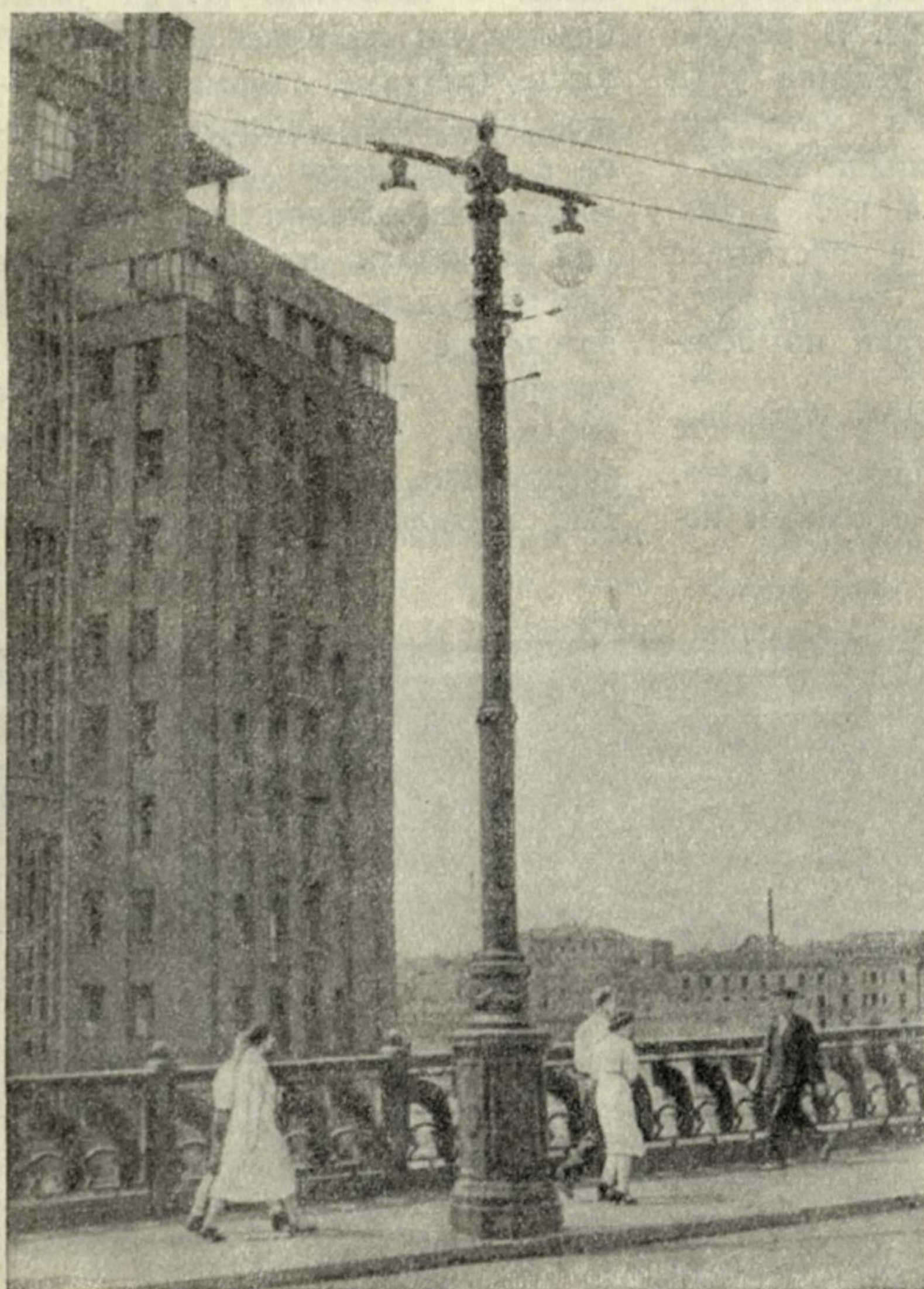
Работы, проведенные по реконструкции освещения за период 1935—1939 гг., показывают, что центр тяжести заключался не в абсолютном приросте числа световых точек, а в начавшемся упорядочении всего хозяйства в целом. К последним работам относятся строительство сети, сокращение числа домовых вводов, от которых нитаяются отдельные участки уличного освещения, и другие работы, направленные на обеспечение технической базы, улучшение

Таблица 2

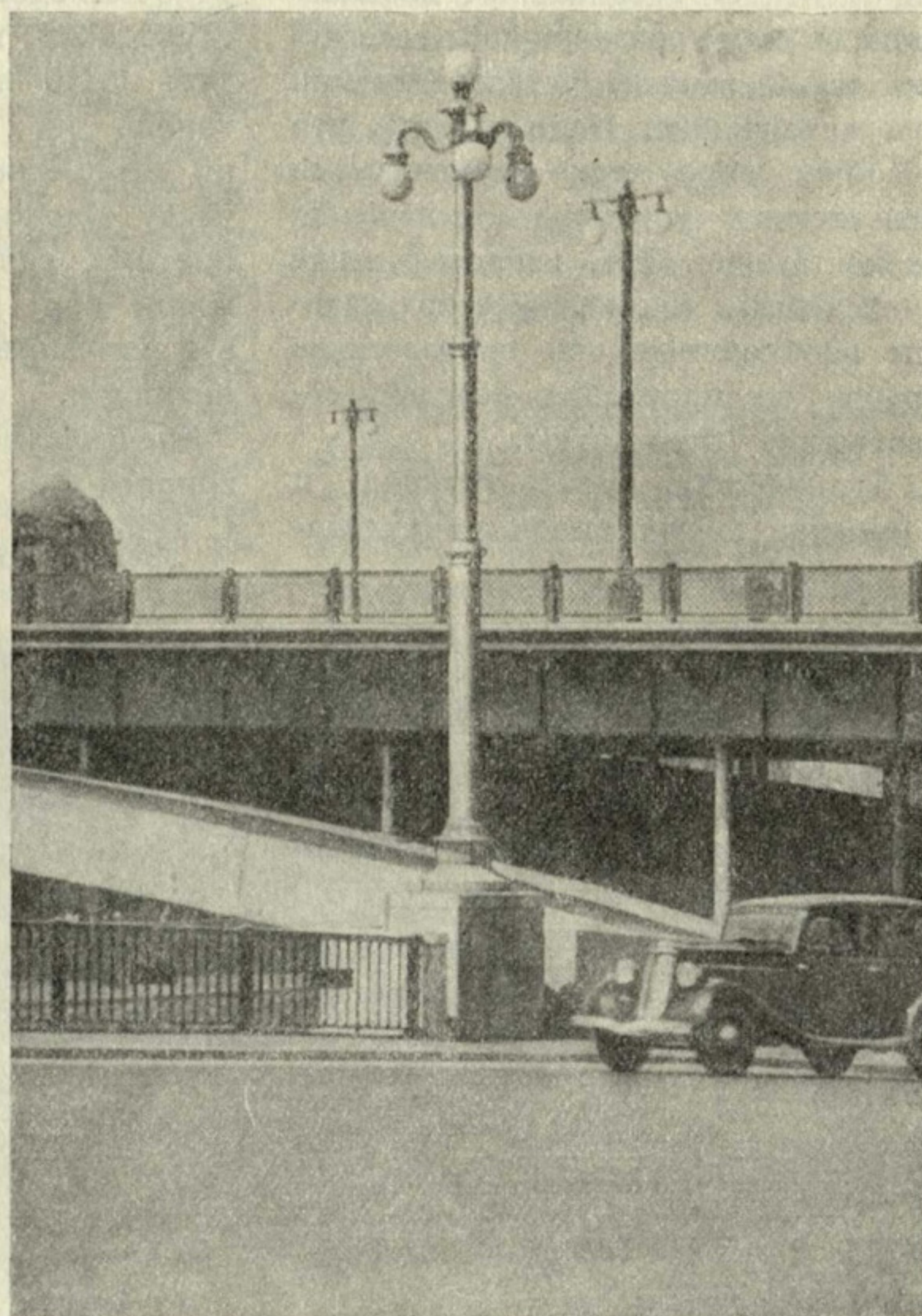
Наименование показателей	Единица измерения	1935 г.	1936 г.	1937 г.	1938 г.	1939 г.
Общее число световых точек	штук	36 887	37 177	36 992	39 013	41 457
Мощность в световых точках	квт.	6 402,5	7 165,6	7 394,5	8 011,4	9 154,8
Расход электроэнергии	тыс. квт. час.	13 753,9	14 668,6	16 628,2	15 296,2	20 570,5
Число мест питания	штук	2 805	2 523	2 341	2 019	1 677
Число мест включения	штук	2 805	2 523	2 341	1 740	945
Длина сети н/н.	км	—	—	1 638,1	1 669,0	2 067,0
Длина сети в/н	км	—	—	—	16,4	27,5
Число трансформаторных подстанций	штук	—	—	—	19	34
Число фидерных подстанций	штук	—	—	—	1	1
Капиталовложения	тыс. руб.	375,5	2 662,5	1 696,0	3 982,6	6 009,2

эксплуатации и, в частности, на сокращение времени, необходимого для включения и выключения световых точек. Сказанное наглядно иллюстрирует таблица основных показателей выполнения плана реконструкции освещения Москвы за 1936—1939 гг. (таблица 2).

В архитектурном оформлении реконструируемых улиц внешние формы осветительной арматуры и особенно устройств, на которых арматура подвешивается, — кронштейнов и цоколей колонны — стали играть значительную роль. Элементы осветительных устройств,



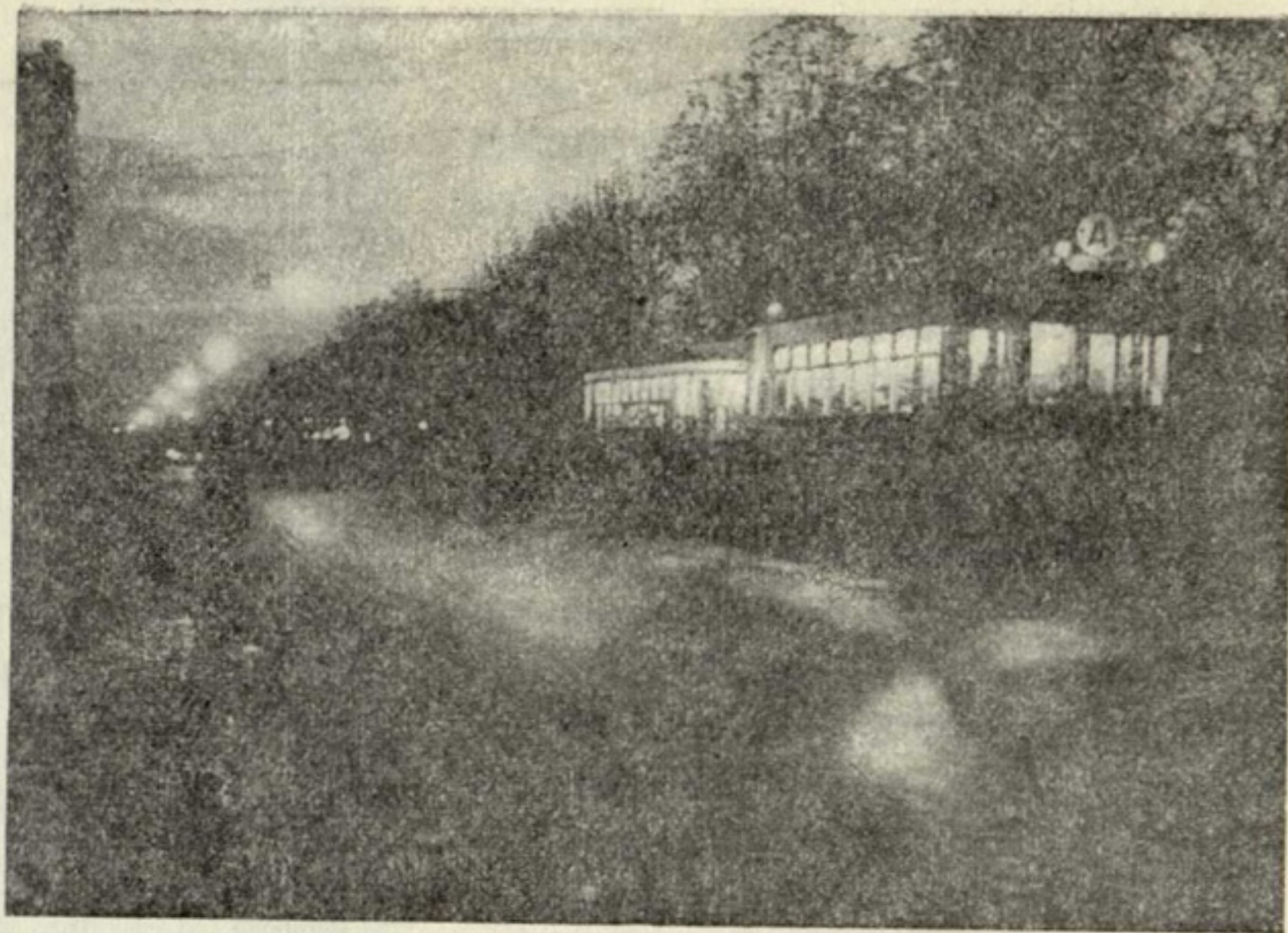
Осветительная шаровая арматура типа «МЗ», установленная на Б. Каменном мосту.
Библиотека им. Н. А. Некрасова
electro.nekrasovka.ru



Осветительная арматура на Б. и М. Устьинских мостах.



Ночное освещение Советской площади.



Ночное освещение Чистопрудного бульвара.

конечно, не могут рассматриваться, как самодовлеющие архитектурные детали. Они теснейшим образом связаны с электрическими устройствами, и потому выполнение их требует теснейшего сотрудничества архитектора и электрика.

Установка арматуры на высоких колоннах, иногда достигающих 18 м, поставила вопрос о способах производства работ по монтажу и последующему эксплуатационному обслуживанию световых точек. Этот вопрос был разрешен применением специальных механизмов, в виде раздвижной телескопической вышки, устанавливаемой на автомашине. Надо сказать, что вообще вооружение механизмами хозяйства уличного освещения недостаточно. Так, например, такие механизмы, как компрессора, крайне необходимые при производстве работ по прокладке кабелей, совершенно отсутствуют.

Техническая реконструкция и освоение новых видов оборудова-

ния не могут обойтись без изыскательских и научно-исследовательских работ. Когда потребовалось осветить большие пространства, то, естественно, возникли вопросы: какие нормы следует принимать для освещения отдельных улиц, магистралей и площадей; какие источники света и арматуры применять; как управлять включением и выключением осветительной системы; как построить систему электроснабжения?

Вопрос о степени освещенности городских улиц был разрешен Научно-исследовательским институтом городского транспорта. В результате было принято деление улиц города на несколько категорий по освещенности, применительно к числу проходящих в час транспортных единиц, и в настоящее время при расчетах применяется эта классификация улиц по освещенности.

Значительно сложнее разрешение вопроса об источниках света. С 1933 г. в Москве основным ис-

точником является лампа накаливания. Позднее появляются газосветовые источники, используемые, главным образом, для вывесок больших витрин и реклам. Газосветовая лампа — натриевая лампа с тем же световым потоком, что и обычная лампа накаливания, — потребует электроэнергии в 3—4 раза меньше.

Производство газосветовых ламп было поставлено на ламповом заводе Электрокомбината и на заводе «Светотехник». Опытные установки этих ламп были осуществлены в 1936—1938 гг. на улице Горького и на Красноказарменной улице (ртутные лампы), на Большой Ордынке, Люсиновской улице и Нагатинском шоссе (натриевые лампы). Результаты наблюдений показали их отрицательные свойства для городских условий, вследствие неприятных оттенков, которые получают освещаемые предметы. Особенно неприятное впечатление производят лица людей, теряющие свой естественный



Ночное освещение у под'езда к ВСХВ.

вид вследствие отсутствия в спектре этих ламп красных лучей. К недостаткам ртутных и натриевых ламп относятся стоимость их, необходимость применения отдельных трансформаторов к каждой лампе, большая стоимость демонтажа и эксплуатации. Применение этих ламп может быть допущено лишь после исправления спектра, устранения других недостатков и снижения стоимости.

В настоящее время для освещения улиц и площадей города применяются лампы накаливания. Однако, вряд ли применяемые типы этих ламп являются совершенными. Должна быть создана такая арматура, которая бы обеспечила наилучшее использование светового потока. Академия Коммунального хозяйства разработала ряд типов зеркальных арматур, из которых два («АКХ-5» и «АКХ-12») сейчас широко применяются в уличном освещении Москвы. В первом полугодии 1940 г. установлено около 2,5 тыс. световых точек с арматурой указанных типов.

На заводе «Светотехник» ведется подготовка к производству нового типа более мощной арматуры, и к концу текущего года уличное освещение получит тип зеркального светильника для освещения больших пространств — проездов шириной до 100 м.

Проверка светильников «АКХ-5» и «АКХ-12» в условиях эксплуатации, произведенная в начале текущего года, дала вполне удовлетворительные результаты и подтвердила уменьшение расхода электроэнергии в 1,6—3 раза по сравнению с молочными шарами при той же освещенности на проезжей части улицы.

Все же вопрос типа арматуры полностью не разрешен и над ним надо усиленно работать, особенно если учесть, что в ближайшем будущем предстоит освещение магистралей, ведущих к Дворцу Советов.

Следует отметить, что первый этап этой работы пройден и принес практические результаты: ос-

вещенность улиц повысилась при достижении экономии в расходовании электроэнергии. После ряда предварительных проектировок, исследований на экспериментальных участках и составления технического проекта найдено решение по осуществлению централизованного управления системой уличного освещения. Работы по централизации управления ведутся и в текущем году.

Подводя итоги проделанной работы, необходимо еще раз подчеркнуть, что постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г. предъявило новые высокие требования к качеству уличного освещения и потребовало внедрения в освещение столицы новой техники. Неизмеримо возросли масштабы работ. Если за период 1928—1934 гг. в освещение города было вложено 4196 тыс. руб., то за период 1935—1939 гг. эта сумма выросла до 14725,8 тыс. руб. План 1940 г. предусматривает капиталовложения в 10879 тыс. руб., причем работы эти связаны с осуществлением устройств централизованного управления и т. д. За 1935—1939 гг. создана производственная база: расширен завод, приобретены специальные автомашины, механизмы и пр.

В связи с ростом объемов работ и их содержанием, изменился и состав работников: на 1 января 1935 г. в системе «Мосгорсвета» было 32 квалифицированных инженерно-технических работника, а на 1 января 1940 г. их стало 127.

Из грандиозных задач по реконструкции освещения столицы, частично выполненных за первые пять лет, вытекают и первоочередные задачи на ближайшее пятилетие. Задачи эти должны предусматривать создание технически и экономически правильной системы сети для питания электроэнергией осветительных установок, с ликвидацией домовых вводов и распространением действия устройств централизованного управления на эту сеть. Необходима дальнейшая разработка, совершенствование и внедрение в практику



Ночное освещение у под'езда к ВСХВ.

рациональных арматур для источников света. Особое внимание должно быть уделено повышению освещенности улиц и площадей, всемерной экономии электроэнергии и снижению удельных эксплуатационных расходов.

Повышение качества эксплуатации и производства строительно-монтажных работ, развитие стахановского движения, повышение производительности труда и снижение стоимости являются основными задачами коллектива работников освещения Москвы. Развитие производственной базы и всемерная механизация работ являются необходимыми мероприятиями.

Следуя словам товарища Сталина о том, что «реальность нашей программы — это живые люди, это мы с вами, наша воля к труду, наша готовность работать по-новому, наша решимость выполнить план», с помощью и под руководством Московского комитета партии и Московского Совета коллектив работников «Мосгорсвета» выполнит свой долг по созданию достойного Москвы освещения.

Ликвидировать отставание в развитии теплофикации

* * *

Теплофикация г. Москвы является одним из основных элементов сталинского генплана реконструкции столицы. Важное значение теплофикационных электростанций заключается в том, что они обеспечивают максимальную экономию топлива и одновременно — улучшение санитарных условий жизни населения.

Комбинированная выработка электроэнергии и тепла на теплоэлектроцентралях позволяет увеличить их экономичность по сравнению с конденсационными станциями в два-три раза, в зависимости от типов устанавливаемого оборудования (турбины с отбором пара или с противодавлением). Если кпд (коэффициент полезного действия) конденсационных электростанций (Каширской, Шатурской ГРЭС) составляет 22—23%, то кпд ТЭЦ № 7 и № 8 (в Москве) составил за 1939 г. более 60%. Вместе с тем расход топлива для выработки тепла на теплоэлектроцентралях на 30—40% ниже, чем в котельных отдельных зданий. Поэтому ликвидация таких котельных путем перевода отопления зданий, вентиляции и горячего водоснабжения на централизованное снабжение теплом от теплоэлектроцентралей дает крупнейшую экономию топлива. Так, теплоэлектроцентраль мощностью в 25 тыс. квт обеспечивает экономию до 20 тыс. т угля в год.

Мелкие индивидуальные котельные выбрасывают в атмосферу огромные количества золы и несгоревших частиц топлива, причем очистка отходящих газов невозможна. Между тем, электрофилтры, мультициклоны и другие приборы, устанавливаемые на московских теплоэлектроцентралях для очистки дымовых газов, позволяют уже сейчас улавливать более 80% золы. Этот процент возможно увеличить до 95—96. Наконец, теплоэлектроцентрали, в отличие от мелких котельных, позволяют использовать низкосортное, местное топливо. Так, московские теплоэлектроцентрали проектируются на сжигание многозольных и сернистых подмосковных углей, причем предусмотрено улавливание золы и сернистых соединений. Из последних будет вырабатываться серная кислота (в Кашире уже работает опытный завод).

Начало теплофикации г. Москвы относится к 1928 г., когда была сооружена первая ТЭЦ Всесоюзного теплотехнического института.

В постановлении от 15 июня 1931 г. «О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР» пленум ЦК ВКП(б) предложил «разработать план строительства мощных теплоэлектроцентралей и форсировать практическое разрешение проблемы теплофикации, для чего в текущем году приступить к строительству Фрунзенской, Дангауэровской, к расширению первой теплоэлектроцентрали (ТЕЖЕ) и окончить к осени 1932 г. расширение ТЭЦ Теплотехнического института, доведя ее мощность до 60 тыс. киловатт».

Это постановление в отношении Сталинской ТЭЦ (Дангауэровской), ТЭЦ № 9 (бывш. Теплотехнического института) и ТЭЦ № 8 (бывш. ТЕЖЕ) в части котельной мощности было, хотя и с запозданием, выполнено. Строительство Фрунзенской ТЭЦ также было начато.

В постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г. «О генеральном плане реконструкции гор. Москвы» указанное решение пленума ЦК ВКП(б) о теплофикации Москвы было еще более развернуто. В этом постановлении «ЦК ВКП(б) и СНК СССР устанавливают необходимость увеличения мощности теплофикационных станций к 1945 г. до 675 тыс. квт вместо существующих 89 тыс. квт».

К началу 1939 года теплофикационную мощность московских станций увеличить до 275 тыс. квт...

За пять лет осуществления генплана мощность станций увеличилась на 75 тыс. квт. Длина тепловых сетей от теплоэлектроцентралей Мосэнерго составляет сейчас 63,4 км, из которых 45,2 км — водяных (для отопления) и 18,2 км — паровых (для технологических нужд). За 1939 г. теплоэлектроцентрали (вместе с ТЭЦ ЗИС) отпустили около 2 млн. мкк (мегакалорий), причем за последние пять лет отпуск тепла увеличился более чем вдвое. За эти же годы на 60% выросло число присоеди-

ненных объектов. К 1940 г. к тепловым сетям Мосэнерго присоединено 435 жилых, коммунально-бытовых, промышленных и пр. объектов с тепловой мощностью в 501,3 мкк/ч.

Однако, достигнутые успехи недостаточны, так как задание СНК СССР и ЦК ВКП(б) о доведении к началу 1939 г. мощности теплоэлектроцентралей до 275 тыс. квт недовыполнено на 87 тыс. квт. Это означает, что более 70 тыс. т угля, или 14% годового его потребления в Москве на цели отопления, теряется из-за недовыполнения плана; вместе с тем, возникает необходимость строить в новых домах мелкие котельные: так корпуса «А» и «Б» и сооружаемые сейчас корпуса «В», «Г» и «Е» на улице Горького, дома на Б. Калужской улице, на набережных и пр. оборудуются такими котельными.

В середине прошлого года, в целях форсирования теплофикации Москвы, правительство приняло решение о строительстве в третьей пятилетке 11 новых ТЭЦ (помимо расширения существующих), общей мощностью около 400 тыс. квт. В соответствии с этим в Москве уже строятся пять новых теплоэлектроцентралей — Фрунзенская, Семеновская, Ленинградская, Калужская и Дербеневская. Кроме того, три существующих теплоэлектроцентрали — Сталинская, завода им. Сталина и № 8 — расширяются, а ГЭС № 1 реконструируется в ТЭЦ. Проектная мощность пяти новых ТЭЦ и дополнительная мощность трех старых составляет 246 тыс. квт, т. е. на 30% больше всей существующей мощности. По решению правительства, уже в текущем году по трем теплоэлектроцентралям должны войти в эксплуатацию агрегаты общей мощностью в 75 тыс. квт. Таким образом, теплофикационная мощность, получаемая Москвой в одном 1940 г., равна мощностям, введенным за все предыдущие пять лет.

Однако, строительство этих новых агрегатов является переходящим с прошлого года. Поэтому ввод их в эксплуатацию ни в какой мере не снимает требований о скорейшем окончании сооружения новых и о начале строительства других теплоэлектроцентра-



Схема размещения теплоэлектростанций и магистральных тепловых сетей г. Москвы.

лей, с вводом их в эксплуатацию в установленные правительством сроки. Год-полтора — таковы должны быть сроки строительства теплоэлектростанций в 25 тыс. квт.

Нужно отметить, что Наркомат электростанций явно неудовлетворительно осуществляет строительство новых ТЭЦ. Решение СНК СССР о строительстве скоростными методами Фрунзенской ТЭЦ до сих пор не выполняется. Стройки слабо оснащены механизмами, причем используются механизмы исключительно скверно.

График снабжения строительства материалами не выполняется. На

стройках нехватает рабочей силы, так как Наркомат не обеспечил рабочих жильем. Разрешение Исполкома Моссовета строить бараки на площадках сооружаемых теплоэлектростанций реализуется неудовлетворительно.

Уже начатые строительством теплоэлектростанций должны быть в кратчайшие сроки введены в эксплуатацию, потому что они решают теплоснабжение реконструируемых районов столицы.

Ленинградская ТЭЦ должна обеспечить теплом здания, строящиеся по Ленинградскому шоссе и, далее, по улице Горького до кольца «А». Уже в текущем году

начинается застройка левой стороны улицы Горького от Пушкинской площади до площади Маяковского. Поэтому ввод в эксплуатацию Ленинградской ТЭЦ и тепловых сетей в 1941 г. совершенно необходим, чтобы избежать строительства индивидуальных котельных на этом участке магистрали.

Семеновская ТЭЦ должна также войти в эксплуатацию в установленный для нее срок—в 1941 г.,— чтобы обеспечить присоединение к ее тепловым сетям район от Семеновской площади до Комсомольской площади.

Вводимая в эксплуатацию в конце этого года Фрунзенская ТЭЦ

должна дать тепло для района Можайского шоссе и Арбата. Полное завершение в 1941 г. строительства этой ТЭЦ (до проектных мощностей) и тепловых ее сетей необходимо для обеспечения централизованного теплоснабжения всего нового строительства в этом районе и, в частности, для своевременной теплофикации будущей Ново-Арбатской магистрали.

Калужская и Дербеневская теплоэлектроцентрали располагаются в Замоскворечье. Мощность каждой из них вдвое больше таких ТЭЦ, как Семеновская и Ленинградская; предполагаемый срок пуска их в эксплуатацию — 1942 г.

Дербеневская ТЭЦ часть своего тепла даст промышленности, а остальное направит по Кировскому району к центру. Она должна, между прочим, охватить теплофикацией такие важнейшие реконструируемые магистрали, как Нововоспасская и Горьковская набережные, где сейчас осуществляется большое строительство.

Калужская ТЭЦ имеет такое же важное значение — ее тепловые магистрали пойдут по Калужской улице, Крымскому валу, охватывая одновременно ряд параллельных магистралей Ленинского района — Мытную улицу, Якиманку, Б. Полянку и пр. Здесь отмечается уже сейчас опережение жилищного строительства по сравнению со сроками ввода в эксплуатацию тепловых сетей. Вот почему задержка теплофикации этого района должна быть ликвидирована в ближайшее время.

Огромное значение для теплоснабжения столицы имеет и расширение существующих московских ТЭЦ и ГЭС. Так, ГЭС № 1, реконструируемая в ТЭЦ, теплофицирует весь центр города: участок улицы Горького до Пушкинской площади и район от площадей Манежной, Свердлова, Ногина, Дзержинского и Революции — до кольца «А», и др. Необходимо уже в 1941 г. ввести в эксплуатацию по этой ГЭС котел и турбину. Это обеспечит теплом большое строительство в центре города, а также позволит теплофицировать значительное количество существующих зданий.

Необходимо вести строительство теплоэлектроцентралей подлинно скоростными методами. Ускорение этого строительства необходимо не только для скорейшей ликвидации невыполнения заданий, генерала по развитию теплофикации в Москве, но и для ликви-

видации дефицита электроэнергии в системе Мосэнерго.

* * *

При сооружении уже существующих теплоэлектроцентралей строительство тепловых сетей не было увязано со сроками ввода мощности. Это задерживало присоединение потребителей к теплоэлектроцентралям. Так, по району Сталинской ТЭЦ тепловые сети не соответствовали мощности станции в течение трех лет. Это вело к огромному перерасходу топлива и необходимости строить котельные в новых домах.

И в настоящее время строительство тепловых сетей для новых теплоэлектроцентралей почти не начато. Для Фрунзенской ТЭЦ, которая к концу 1940 г. должна войти в эксплуатацию, на строительство тепловых сетей до сих пор отпущено только 13,5% необходимых для этого средств. По решению СНК СССР магистральные и транзитные линии должен строить Наркомат электростанций, а внутриквартальные и разводящие тепловые сети — Исполком Моссовета и потребители тепла. Это решение не выполнено. Наркомат электростанций ассигновал пока на строительство магистральных линий всего 600 тыс. руб. из 7 млн. руб., необходимых для этой цели, прокладка же внутриквартальных и разводящих сетей совершенно не обеспечена средствами. Если учесть, что тепловая мощность первой очереди Фрунзенской ТЭЦ составляет 100 мкг/ч, то запоздание со строительством тепловых сетей на один отопительный сезон означает потерю около 40 тыс. т донецкого топлива.

Из всего этого с очевидностью следует, что строительство сетей одновременно со строительством ТЭЦ должно стать законом.

Недостаточно используется тепловая мощность ряда действующих теплоэлектроцентралей. Это особенно касается таких крупных станций, как ТЭЦ высокого давления (60 тыс. квт) и Сталинская ТЭЦ (75 тыс. квт), мощность которых равна 72% всей мощности теплоэлектроцентралей города.

Одной из основных причин недоиспользования тепловой мощности является неправильная установка Наркомата электростанций и Мосэнерго, считающих вырабатываемое на ТЭЦ тепло менее важной продукцией, чем электроэнергия. Эта «установка» находит прак-

тическое выражение в устанавливаемых графиках отпуска электроэнергии по теплоэлектроцентралям на период максимума электрических нагрузок, совпадающего с отопительным сезоном. По этим графикам для незначительного, по существу, увеличения выработки электроэнергии резко сокращается отпуск тепла (уменьшение пропуска пара через отборы турбин). Особенно недопустимые размеры такая практика имеет место на Сталинской ТЭЦ.

Помимо недодачи тепла потребителям и ограничения новых присоединений, такая практика приводит одновременно к резкому понижению экономичности самих теплоэлектроцентралей, к крупным пережогам на них топлива. В результате стирается разница по экономичности между теплоэлектроцентралями и конденсационными электростанциями. Достаточно отметить, что за 1939 г. удельные расходы топлива на выработанный квт/ч на Сталинской ТЭЦ были выше, чем на Каширской и Шатурской ГРЭС, тогда как они могли и должны были быть ниже, по крайней мере, на 20%. Тепловая мощность Сталинской ТЭЦ составляет по воде 132 мкг/ч, фактически же ТЭЦ в январе 1940 г. (самый холодный месяц отопительного сезона) отпускала 97 мкг/ч. Таким образом, ТЭЦ недодавала 35 мкг/ч. Чтобы определить масштаб этой невыработки, нужно учесть, что 1 мкг/ч может обеспечить теплом 4 школьных здания (по 15 тыс. м³). На ТЭЦ № 9 (высокого давления) при тепловой мощности по воде 106 мкг/ч в отопительный сезон 1939/40 г. тепловая нагрузка в январе составляла 74 мкг/ч. Здесь также недоиспользовано 30 мкг/ч. Несмотря на большой недостаток тепловой мощности в центре города, и на ТЭЦ № 1 недоиспользовано 10 мкг/ч (вместо установленной нагрузки в 92 мкг/ч отпущено 82 мкг/ч).

В целом, из-за недоиспользования тепловой мощности действующих теплоэлектроцентралей в отопительном сезоне 1939/40 г. было потеряно 75 мкг/ч, что соответствует мощности турбин (по тепловому отбору) в 36 тыс. квт, или около 20% установленной мощности теплоэлектроцентралей. Этой недоиспользованной тепловой мощностью можно было обеспечить отопление 50 домов, равных по кубатуре корпусу «А» на улице Горького. Необходимо в кратчайшие сроки ликвидировать

недоиспользование тепловой мощности. Это даст возможность присоединить десятки новых объектов к тепловым сетям.

Имеются и другие резервы тепловой мощности в Москве. Сюда, например, можно отнести потери тепла из-за чрезмерного повышения температуры внутри зданий. Это происходит вследствие отсутствия контроля за использованием тепла в теплофицированных зданиях и особенно на предприятиях, и, кроме того, из-за неудовлетворительной регулировки отопительных систем. Только за счет произходящего в настоящее время сокращения лимитов отпуска тепловой энергии, в соответствии с установленными нормами, возможно высвободить не менее 7% тепловой мощности, т. е. около 30 мкг/ч.

Таким образом, полное и рациональное использование тепловой мощности действующих ТЭЦ обеспечит значительное расширение теплофикации Москвы и тем самым даст крупную экономию в топливе. Этот резерв теплофикации должен быть использован независимо от расширения существующих теплоэлектроцентралей и строительства новых, по генплану реконструкции города.

Ведущее место по количеству потребляемого тепла занимают сейчас промышленные потребители. Даже если не считать промышленную ТЭЦ завода им. Сталина, то и тогда московские теплоэлектроцентралли Мосэнерго более 80% тепла дают промышленности.

Такое направление теплофикации является совершенно правильным. Оно не решает задачу максимальной экономии топлива и вытеснения самых мелких, наименее экономичных котельных, обслуживаемых малоквалифицированными истопниками и установленных именно у бытовых потребителей. Кроме того, оно тормозит санитарное оздоровление города и разгрузку города от грузового транспорта. По сравнению с этими установками, промышленные котельные являются и более крупными и более совершенными (коэффициент полезного действия промышленных котельных составляет 65—75%, против 50—60% в жилых домах).

Поэтому, учитывая решение XVIII с'езда ВКП(б) об ограничении мощности теплоэлектроцентралей до 25 тыс. квт, необходимо установить, как

динение к тепловым сетям в первую очередь бытовых объектов, допуская присоединение промышленных потребителей лишь для летнего использования тепла, а также в случаях, когда промышленные котельные могут являться резервом для теплоэлектроцентралей.

* * *

До последнего времени проектирование индивидуальных котельных для новых домов не увязывалось со строительством тепловых сетей. Не единичным является такой факт: в текущем году запроектировано и разрешено строительство трех индивидуальных котельных для дома, строящегося на Горьковской набережной. При этом на увязку этого строительства с планом прокладки топливных сетей никто не обращал внимания.

Между тем, если окончание строительства того или иного здания не совпадает по срокам с прокладкой в данном районе тепловых сетей, то сооружаемые в этих зданиях котельные следует увязать с возможностью присоединения этих зданий в дальнейшем к тепловым сетям. Есть разные решения для этого. В некоторых случаях этим решением будет устройство временных котельных (к сожалению, до сих пор отсутствуют технические условия на их сооружение, в результате так называемые временные котельные ничем не отличаются от постоянных). В большинстве же случаев есть полная возможность строить крупные котельные для группы зданий или части магистралей. Тепловые сети, питающие здания от такой центральной (районной) котельной, в дальнейшем могут стать частью будущих внутриквартальных и разводящих тепловых сетей. Эти центральные котельные после постройки теплоэлектроцентралей станут их резервом; они дадут возможность сократить установку пиковых котельных поверхностей, которые предусматриваются на всех новых теплоэлектроцентралях для теплоснабжения потребителей при понижении наружной температуры по сравнению с расчетной. Такие резервы в виде центральных котельных особенно необходимы в городских районах, которым придется получать тепло от отдельных теплоэлектроцентралей через транзитные магистрали большой длины. Строительство индивидуальных котельных может быть оправдано только в тех зданиях,

которые значительно удалены от других.

Центральные котельные, работающие параллельно с теплоэлектроцентралями, позволят расширить радиус теплоснабжения, что особенно существенно в связи с отмеченным ограничением мощности вновь строящихся теплоэлектроцентралей.

Недавно Исполком Моссовета принял решение, обязывающее всех застройщиков согласовывать проектные задания на отопительные котельные для всех зданий с Топливо-энергетическим управлением. Цель этого решения — ограничить строительство мелких котельных и увязать его с существующими и проектируемыми тепловыми сетями от теплоэлектроцентралей. Это решение поможет ликвидировать хаос, который еще существует в этой области.

Особую важность приобретает задача быстрого внедрения автоматизации управления тепловыми сетями, в частности — автоматизация домовых вводов. Автоматизация обеспечит удовлетворительное регулирование температур внутри зданий соответственно наружным температурам. В настоящее время имеется уже ряд опробованных конструкций и схем автоматического регулирования тепловых сетей. К сожалению, внедрение этих конструкций находится пока в зачаточном состоянии.

Необходимо отметить, что отсутствие конкретной программы теплофикации Москвы, как составной части генплана ее реконструкции, не способствует успешному выполнению задания партии и правительства по развитию теплофикации в столице. В этой программе должны были найти отражение такие вопросы, как размещение теплоэлектроцентралей, карты тепловых нагрузок в перспективе, охват Москвы теплофикацией, схемы размещения тепловых сетей и т. д. Работу эту безусловно необходимо провести в самые короткие сроки.

* * *

Пятилетие постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г. о генплане реконструкции Москвы должно нам напомнить о необходимости ликвидировать имеющееся отставание в развитии теплофикации и превратить строительство ТЭЦ, теплосетей и эксплуатацию уже существующих в один из ведущих участков реконструируемого городского хозяйства столицы.

Вал. переподки
МГДБ

О развитии промышленности стройматериалов

Задачи удешевления, ускорения и улучшения качества строительства не могут быть решены без самого широкого развертывания промышленности строительных материалов и стройдеталей. Уровень развития этой промышленности должен соответствовать, в частности, требованиям, предъявляемым к ней огромным строительством по сталинскому генплану реконструкции Москвы.

Московская промышленность стройматериалов начала организовываться всего несколько лет назад. Большое внимание, оказываемое ее развитию руководящими московскими организациями, позволило при сравнительно небольших капиталовложениях добиться некоторых результатов.

За годы выполнения генплана в Москве создан ряд новых производств стройматериалов и значительно расширен выпуск старых. Это видно из таблицы 1.

Однако, несмотря на увеличение выпуска строительных материалов и деталей за период 1936—1940 гг., он далеко не удовлетворяет потребностей строительства в Москве. Особенно остро отставание начало сказываться с 1939 г., когда началось широкое внедрение поточно-скоростных методов строительства.

Об этом говорят данные о потребности в строительных материалах и деталях по г. Москве на 1940 г. и о возможности покрытия ее заводами Моссовета (таблица 2).

Дефицит в кирпиче покрывается, правда, не полностью, заводами Московской области и применением в строительстве крупных блоков; дефицит в извести смягчается завозом ее из других областей. Но, как видно из таблицы, особенно резкий недостаток падает на железобетонные детали, перегородочные плиты, облицовочные материалы и т. д.

Это объясняется в значительной мере тем, что Наркомат местной промышленности РСФСР, в системе которого раньше находилась промышленность стройматериалов и деталей, считал ее развитие делом второстепенным. Нужно отметить, что и наркоматы строительной промышленности РСФСР и СССР также не уделяют должного внимания развертыванию производства стройдеталей. Над ними еще, очевидно, довлеют старые представления, когда дом строился два-три года и 25 лишних дней, потребных на строительство в монолитном железобетоне, вместо сборного, не играло существенной роли.

Здесь же кроются и причины все еще невысокого качества выпускаемых строительных материалов и довольно скудного их ассортимента.

ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫЕ ИЗДЕЛИЯ

Если раньше применяемые на строительстве железобетонные изделия изготовлялись только строй-

дворами строительных площадок, то в настоящее время в системе Управления промышленности стройматериалов и стройдеталей Моссовета эти изделия производят четыре завода.

Массивная, быстро изнашивающаяся опалубка, ручная укладка бетона, транспорт бетона в ведрах — такова была еще недавно технология на этих заводах. Сейчас кустарщина в производстве железобетонных деталей изжита, наши заводы полностью освоили механизированное питание бетономешалок, укладку бетона вибрацией, строгий режим пропаривания изделий, применение хлористого кальция для ускоренного твердения бетона, безопалубочное пропаривание.

В 1940 г. в строй вступает еще один завод железобетонных изделий, № 5. Производительность его уже в первый год работы будет вдвое больше, чем на существующих заводах. Наряду с перечисленными выше приемами, на этом заводе будет широко применено и центрофугирование.

За эти годы изменился и сортимент железобетонных деталей. На смену мелким лотковым плитам в этом году наши заводы начинают выпускать изделия длиной до 3,5 м. Они позволят экономить металл и эффективно использовать крановое оборудование на скоростных стройках Моссовета. Правда, качество железобетонных изделий еще не на должной высоте, но все

Таблица 1

	Единица измерения	За период 1931—1935 гг.	За период 1936—1940 гг.
Кирпич	млн. шт.	911,3	1 516,9
Алебастр	тыс. т	143,9	430,4
Известь	тыс. м ³	212,3	233,4
Сухая штукатурка	тыс. м ²	—	2 701,0
Сантехническая плитка	тыс. м ²	100,0	614,5
Плитка половая	тыс. м ²	3,2	818,2
Плиты для перекрытий	тыс. м ²	—	410,7
Облицовочные плитки для фасадов	тыс. м ²	—	54,6
Лицевой кирпич	млн. шт.	—	10,6
Терразит	тыс. т	9,6	65,8
Стройдетали из железобетона	тыс. м ³	—	42,4

Таблица 2

	Единица измерения	Потребность	Покрытие заводами Моссовета	
			абс.	%
Кирпич	тыс. шт.	840	400	47,5
Железобетонные изделия	тыс. м ³	88	15	17,0
Перегородки	тыс. м ²	750	220	29,3
Облицовочные плитки для фасадов	тыс. м ²	350	90	25,7
Сантехническая плитка	тыс. м ²	400	130	32,5
Сухая штукатурка	тыс. м ²	1 500	560	37,3
Плитка половая	тыс. м ²	300	225	75,0
Известь	тыс. т	175	50	28,6
Алебастр	тыс. т	170	95	56,0

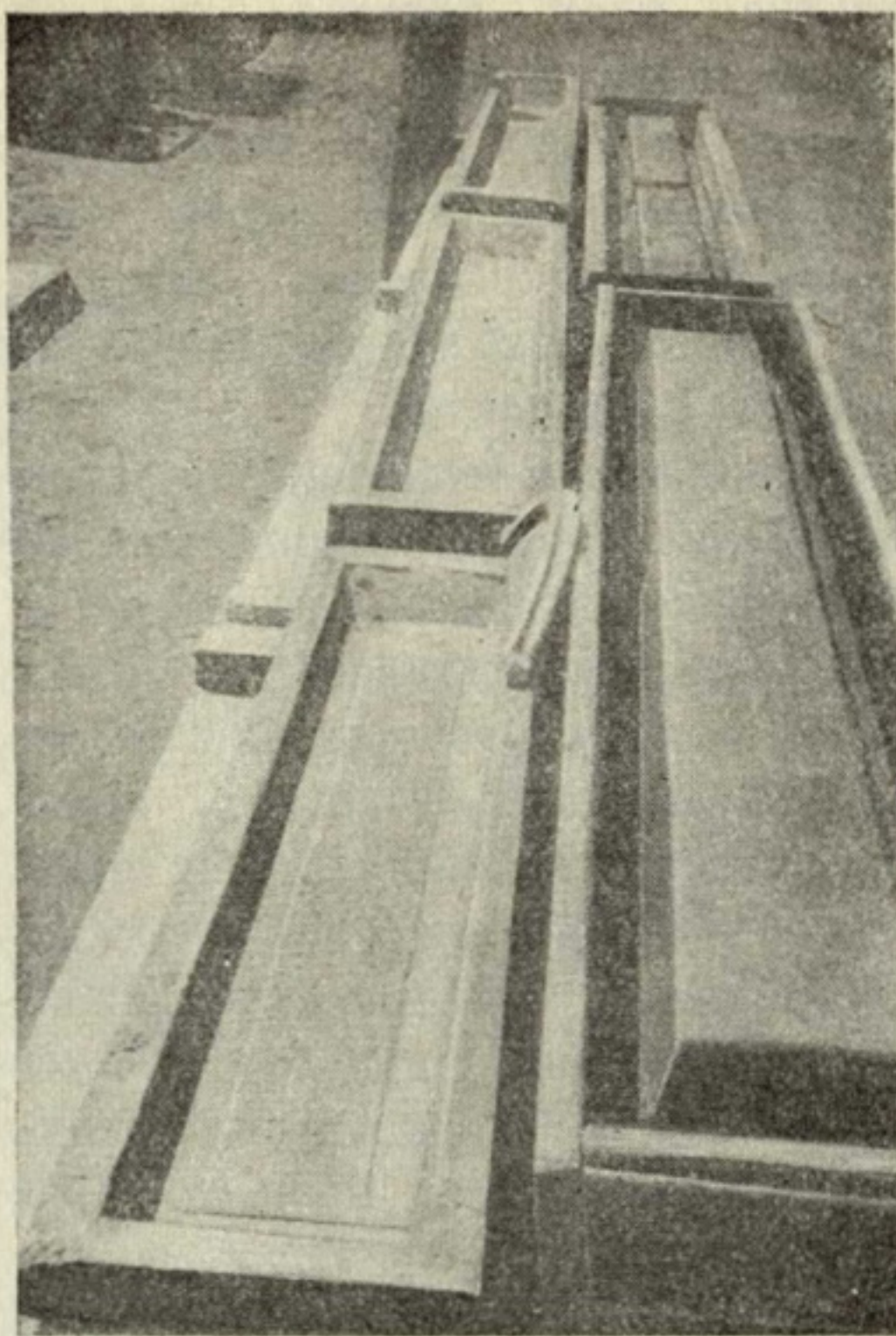
же грубые дефекты в их изготовлении становятся все реже.

В целях значительного сокращения стоимости деталей и улучшения их качества, в этом году проводятся опыты по внедрению в их производство вакуумирования и металлической опалубки. Вакуумирование вводится в первую очередь на заводе № 4. Этот метод даст уменьшение расхода цемента, а главное, вероятно, позволит вести безопалубочное пропаривание, что сократит необходимые капиталовложения на опалубку. Металлическая опалубка улучшит также качество деталей, сведя к минимуму допуски и обеспечив качество граней. Кроме того, металлическая опалубка резко повысит коэффициент использования существующих камер пропаривания, так как объемы, занимаемые этим видом опалубки, значительно меньше объемов, занимаемых деревянной. Вместе с тем, при металлической опалубке снизится расход тепла на пропаривание, ибо нагрев деревянной опалубки поглощает очень много тепла.

60% стоимости железобетона составляют инертные (гравий, песок). Поэтому снижение себестоимости гравия и песка дало бы большой экономический эффект. Этого можно добиться при механизации и упорядочении добычи и транспортировки инертных. На Свирьстрое эта задача уже решена, и там стоимость инертных составляла только 32% стоимости бетона (в США — всего 25%). Управление промышленности строительных материалов и стройдеталей Моссовета в этих целях устанавливает на своих карьерах агрегаты по облагораживанию инертных на месте и механизации трудоемких процессов при их добыче.

Завод железобетонных деталей № 4, по предложению главного инженера г. Моисеева, приступил к выпуску ступеней с цилиндрической пустотой. Это дает экономию в 10—12% цемента и инертных. Однако, проектирующие организации Моссовета и строители равнодушно отнеслись к этому предложению только потому, что такие ступени не введены в стандарт.

При колоссальном размахе строительства в Советском Союзе экономией в 10—12% преступно пренебрегать. Пустотелые ступени заслуживают самого широкого распространения. Их нужно немедленно ввести в стандарт, тем более, что изготовление их не усложняет



Длинные лотковые плиты. Справа — металлическая форма для отливки плит.



Монолитный лестничный марш из ступеней с цилиндрической пустотой.

производственного процесса, который сводится к следующим операциям: во время бетонирования внутри формы устанавливается цилиндрическая труба; затем, после уплотнения бетона на виброплощадке, эта труба легко поворачивается руками на 90° и легко выходит из тела ступени. Труба служит много лет.

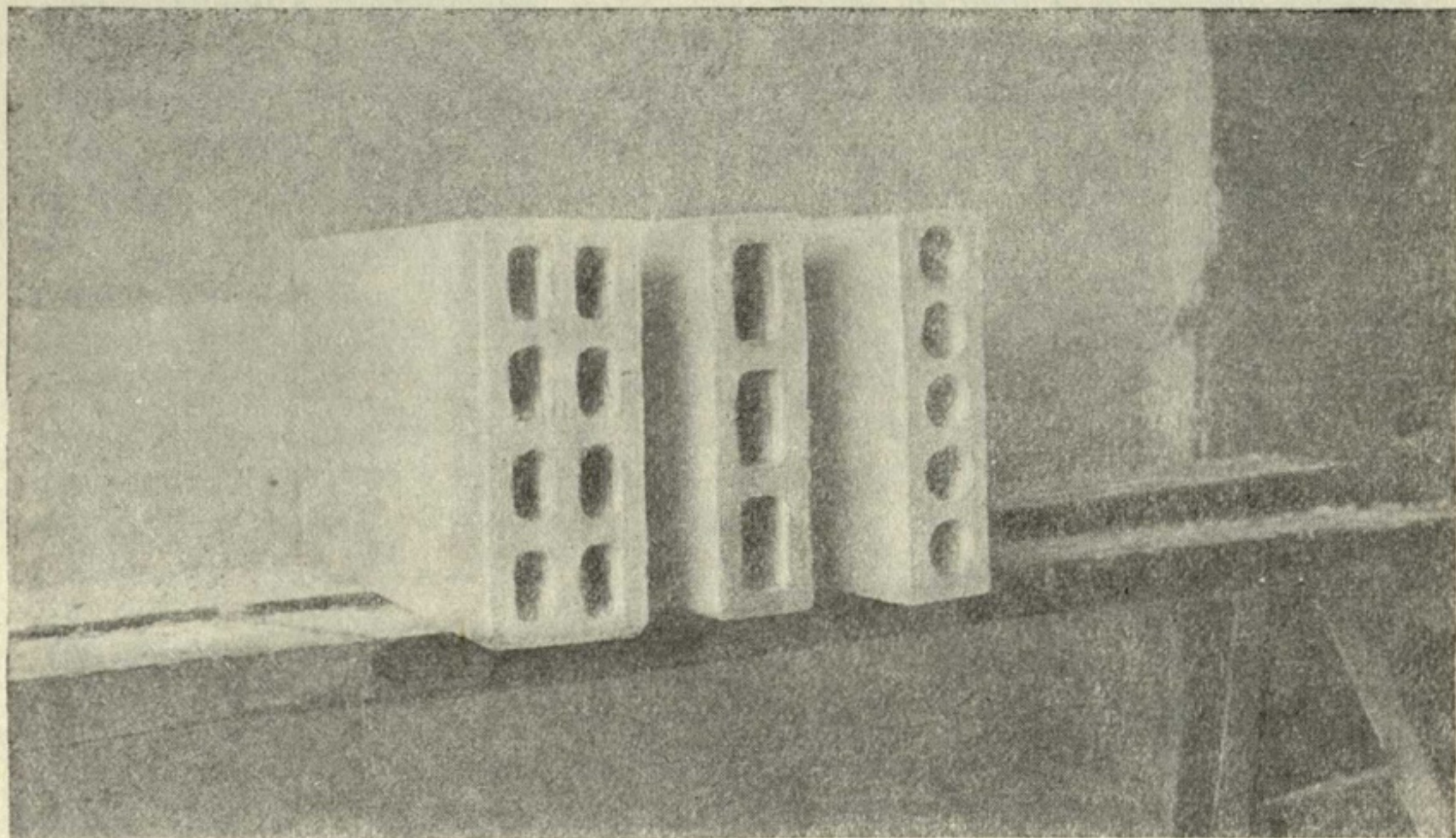
Эти ступени предполагается делать совсем полыми или с цилиндрической пустотой, совершенно отказавшись от ступеней прежних типов.

Дома в нашей столице красивые, а входы и лестницы какие-то безрадостные, серые. Следовало бы гораздо шире внедрять ковровую мозаику в вестибюлях и на лест-

ничных площадках и изготавливать ступени из цветных цементов. На общей стоимости строительства это почти не отразится, так как удельный вес расходов на ковровую мозаику и цветные ступени ничтожен.

ПЕРЕГОРОДОЧНЫЕ ПЛИТЫ

Большая работа проделана Управлением в области производства перегородочных материалов. Плиты «диферент» из гипса с заполнителем из камыша были до недавнего времени единственным видом перегородочных деталей. Переход на скоростное строительство, недостаток древесины и повышение качества плит «диферент»



Пустотелые гипсовые плиты.

увеличили еще больше спрос на них. Он значительно превышает возможности снабжения строек Моссовета системой Управления стройматериалов.

В начале 1939 г. существовал только один завод, выпускавший плиты «диферент». В течение I квартала прошлого года построен еще один завод, расположенный на территории существующего Даниловского алебастрового завода. Для сушки плит «диферент» здесь используется отбросное тепло варочных котлов основных цехов алебастрового завода. Это дает экономию в 10—12 кг угля на квадратный метр плиты. В результате, выпуск перегородок в 1939 г. был увеличен Управлением вдвое, но все же спрос на них и сейчас далеко не удовлетворяется.

Несмотря на большую популярность плит «диферент», нужно, однако, признать, что они вовсе не являются именно тем видом перегородочных деталей, на которые должно ориентироваться наше строительство. Как известно, для изготовления плит «диферент» нужен камыш, который является для Москвы и большинства других городов Союза привозным материалом. Камыш мало транспортабелен, причем заготавливать его можно только зимой, что опять-таки требует дополнительных расходов.

Расход алебаstra на изготовление плит «диферент» также достаточно велик: 70—75 кг на м². Кроме того, для заполнения пространства между отдельными прутками

камыша идет гипсовое молоко сильно пониженной консистенции. В этих целях гипс разводится большим количеством воды, для последующего удаления которой при сушке расходуется 12—13 кг угля на 1 м² плиты.

Указанные недостатки заставили Управление произвести ряд опытов по изысканию новых видов перегородочных материалов.

Опыты, проверенные затем в производственных условиях, показали, что в ближайшие годы нужно ориентироваться на гипсовые пустотелые и вибрированные шлако-алебастровые перегородочные плиты. В США каждый год выпускается до 40 млн. м² подобного рода плит. Затраты гипса на их производство достигают 400 тыс. т. Испытания, произведенные в нашей системе в 1939 г., показали, что пустотелые плиты чрезвычайно удобны в монтаже и могут с успехом применяться в межкомнатных перегородках односемейных квартир.

Плиты эти не являются полностью гвоздимыми, но конструктивные приемы, которые применяются у нас и за границей, решают и этот вопрос. Расход алебаstra на эти плиты на 20—25% меньше, чем на плиты «диферент». Расход тепла на сушку также ниже, так как у этих плит большой модуль поверхности.

По просьбе Исполкома Моссовета, правительство отпустило Управлению стройматериалов и стройдеталей необходимые средства на покупку заграничного оборудова-

ния для завода гипсовых пустотелых плит. Можно полагать, что в начале 1941 г. такой завод в Москве будет пущен. Этот завод должен базироваться на сырье Сталинского гипсового рудника. Однако, строительство этого рудника Наркомат строительной промышленности СССР ведет крайне медленно. Если в ближайшее время темпы строительства его не будут ускорены, то может оказаться, что вновь построенный завод гипсовых пустотелых плит не будет иметь сырьевой базы.

Предварительно, до сооружения завода, Управление поручило своей научно-исследовательской экспериментальной станции изготовить полумеханизированную установку для производства пустотелых плит. Эта установка, стоимостью 25—30 тыс. руб., уже готова и может выпускать при пяти рабочих 100—125 м² плит в смену. Таким образом, в ближайшие один-два месяца начнется выпуск пустотелых перегородочных плит на отечественном оборудовании.

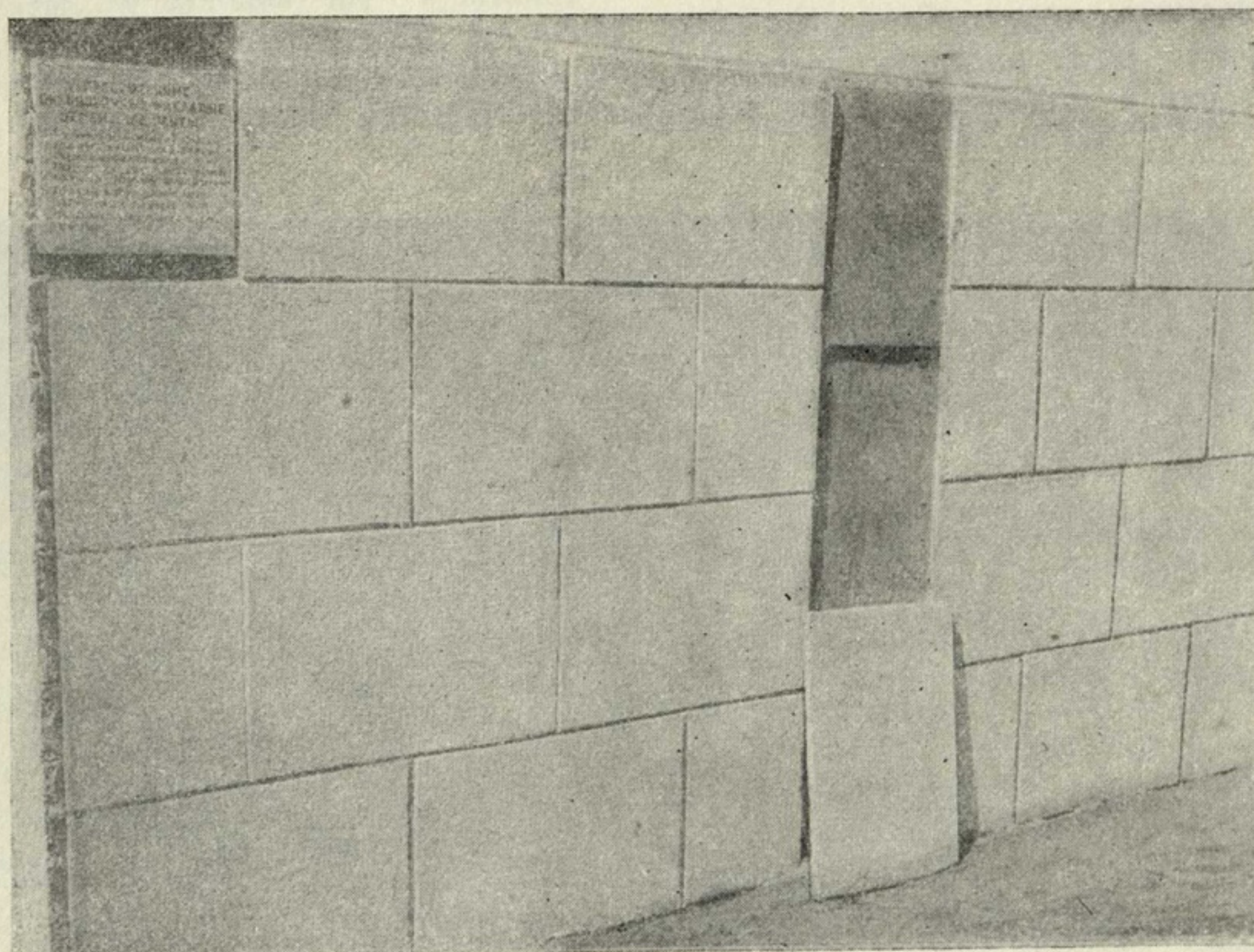
Преимуществом пустотелых плит является также чрезвычайно простой метод их изготовления. Оно может быть налажено при весьма небольших капиталовложениях. Качество плит вполне удовлетворяет требованиям, предъявляемым в строительстве и быту.

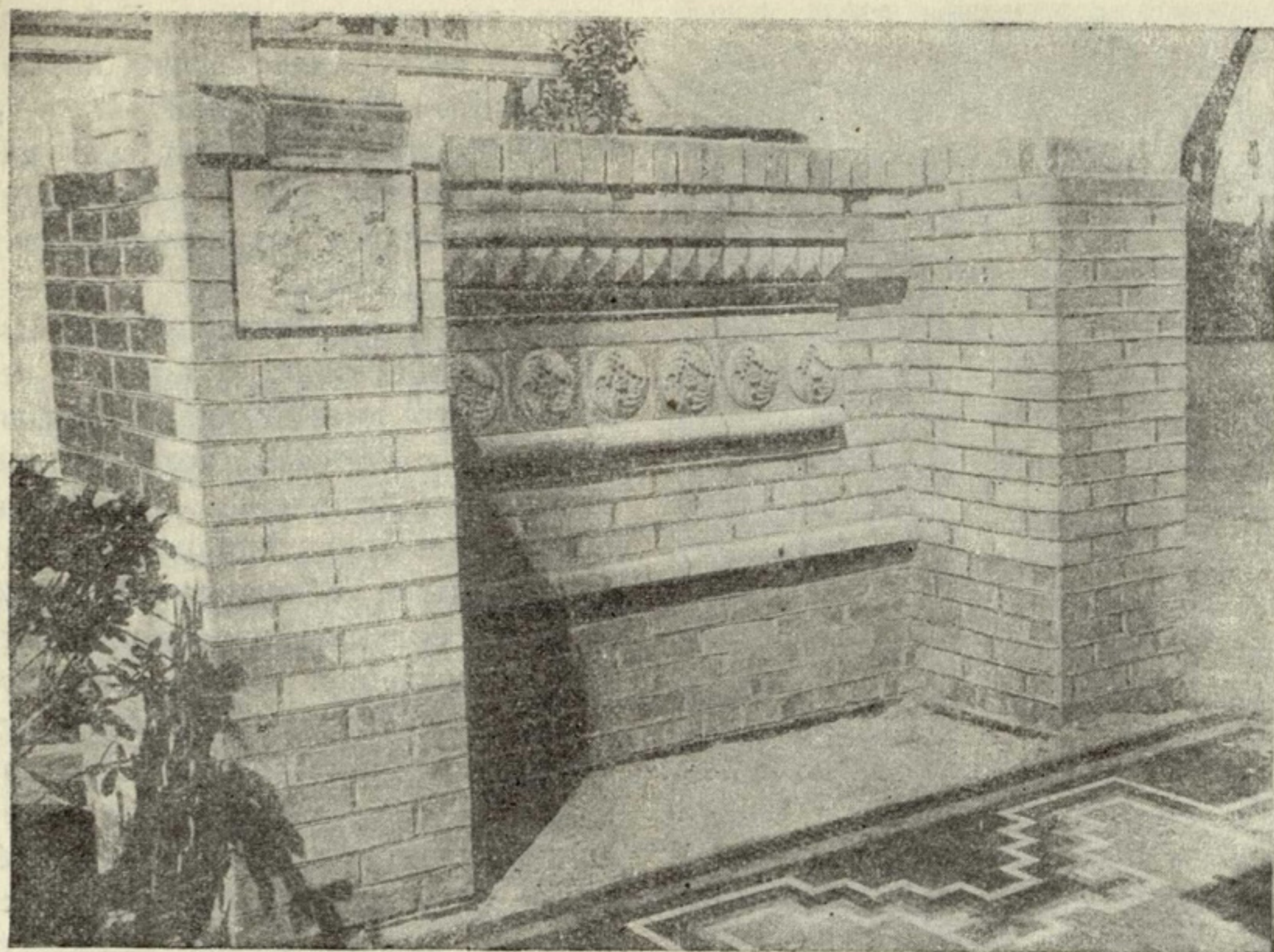
В процессе изыскания плит, не нуждающихся в сушке и требующих минимального расхода алебаstra, был проработан вопрос о производстве вибрированных шлако-алебастровых плит. Он был решен путем применения замедлителя, разработанного научно-исследовательской экспериментальной станцией Управления. Этот замедлитель может быть изготовлен из совершенно недефицитного сырья и на любом кустарном предприятии.

Расход алебаstra при изготовлении шлако-алебастровых вибрированных плит составит примерно 40 кг/м², что почти вдвое меньше, чем требуется для изготовления плит «диферент». Мы ставим своей задачей — во второй половине этого года проверить данные лабораторных опытов по изготовлению шлако-алебастровых плит в производственном масштабе.

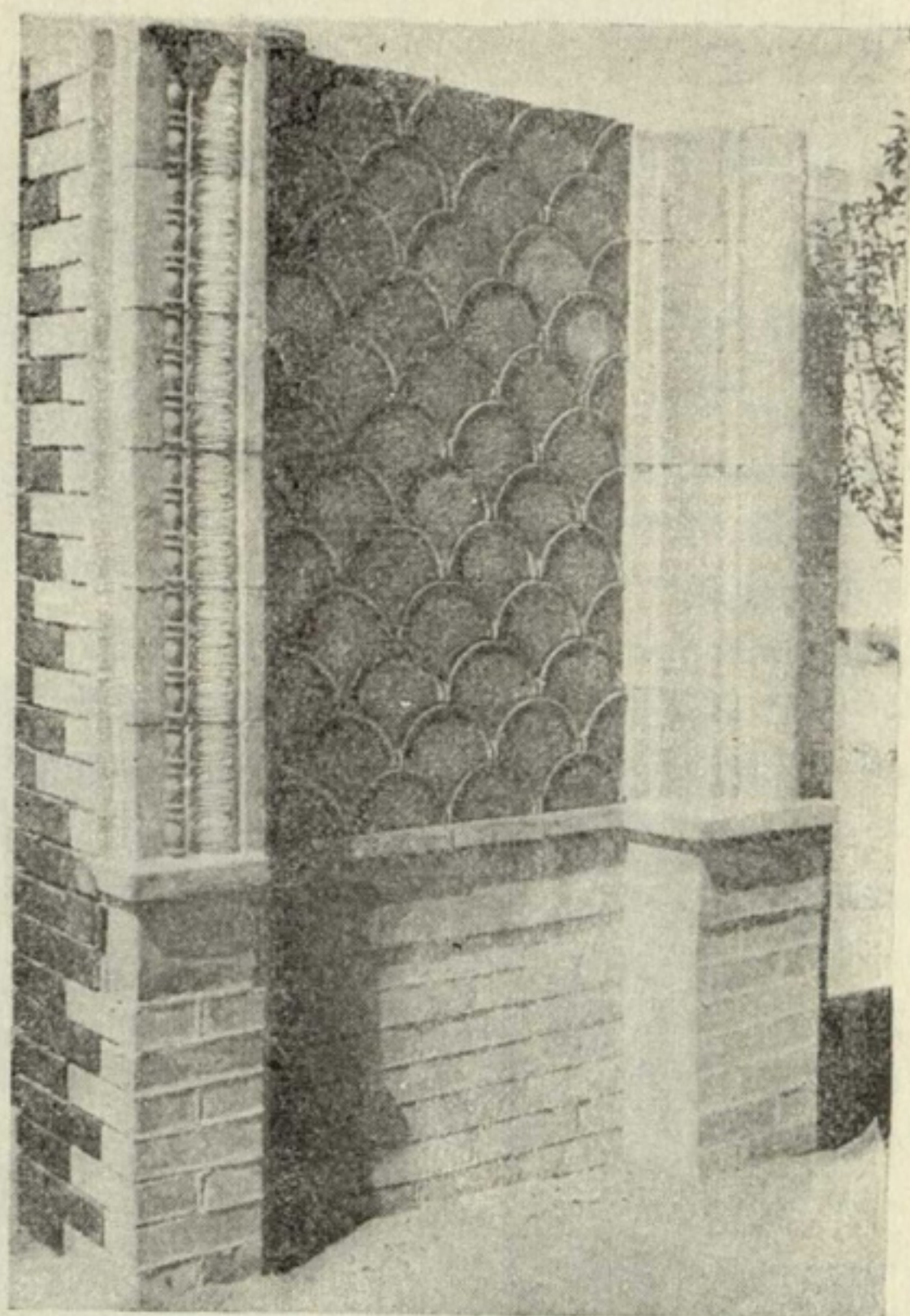
ОБЛИЦОВочные МАТЕРИАЛЫ

Гипсовые и органические сухие штукатурки прочно вошли в практику строительства в Москве. Однако, производство этих штукатур-





Фрагмент стены из облицовочного кирпича, украшенной деталями архитектурной терракоты.



Фрагмент стены, облицованной терракотой. Низ стены выполнен облицовочным кирпичом.

рок также отстает от потребности. Поэтому для замены мокрой оштукатурки внутренних кирпичных стен и лестничных клеток выпускаются гипсовые облицовочные плиты, изготавливаемые вибрацией с применением замедлителя.

Для облицовки наружных стен производится облицовочный кирпич, который, в частности, использован на строительстве домов по Б. Калужской улице, и облицовочные цементные плиты. Этими плитами, толщиной в 50 мм, облицованы корпуса «А» и «Б» на улице Горького. В этом году удалось уменьшить толщину плит до 15—18 мм и снизить стоимость их с 45 до 23 руб. за 1 м². Сейчас стоит задача — производить облицовку одновременно с кладкой, что значительно снизит стоимость отделки фасадов.

Кроме указанных облицовочных материалов, на Кудиновском заводе приступлено к выпуску пока еще небольшого количества терракотовых изделий для художественной отделки фасадов. К концу года на этом же заводе будет построен специальный цех по производству терракоты и глазурованного разноцветного кирпича.

Одновременно проводятся изыскания методов придания поверхности органической сухой штукатурки красивой фактуры. Это избавит строителей от необходимости подвергать плиты на стройке шпаклевке и окраске.

Нужно отметить, что значительную часть экспериментальной работы электро. nekrasovka.ru

ты нам приходится проделывать без помощи со стороны строителей и проектировщиков, которые могли бы принести немало пользы своими указаниями и предложениями.

СБОРНЫЕ ПЕРЕКРЫТИЯ

Следующая сложная задача — выработка типа сборного перекрытия, достаточно несгораемого, звуконепроницаемого и недорогого. В этом году должен быть проработан вопрос об изготовлении несущих пустотелых элементов заполнения перекрытий. Эти элементы могут быть керамическими, гипсовыми, шлакобетонными, гипсошлаковыми.

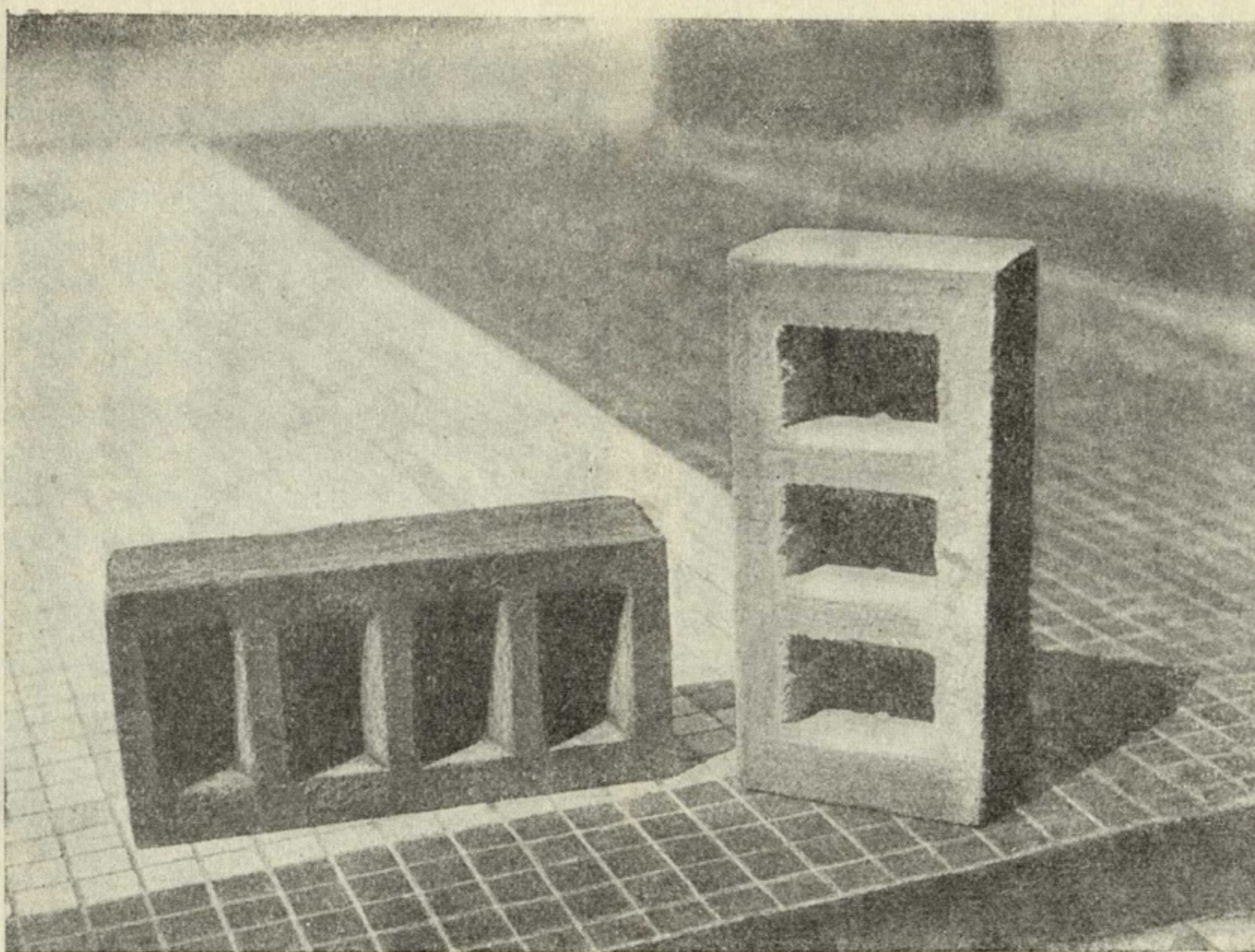
За границей очень широкое распространение получили керамические блоки. Они служат для облицовки здания, укладки стен, заменяют железобетон в перекрытиях и т. д. Под Москвой, на территории Бескудниковского завода, начато строительство завода керамических блоков, но строится он чрезвычайно медленно. Денег на него в этом году совершенно не отпущено. Между тем, на его окончание потребуется еще 4 млн. руб. А достроить этот завод необходимо, так как пустотелые керамические блоки, будучи крупнее кирпича, не уступают ему в прочности и в то же время намного легче. Таких блоков на стену идет по весу вдвое меньше кирпича, а перекрытия, сделанные из них, втрое легче железобетонных. Они

являются красивым и долговечным облицовочным материалом.

ПРОИЗВОДСТВО КИРПИЧА

В Москве из года в год ощущается резкая нехватка кирпича. Это объясняется не только недостаточным количеством заводов и их плохой работой, но и нехваткой топлива. Как правило, I и IV кварталы, из-за недостатка привозного донецкого топлива и торфа, эти заводы работают наполовину своих мощностей. Чтобы ликвидировать дефицит в кирпиче, необходимо перевести кирпичные заводы на местные виды топлива и отходы. Кирпичные заводы Управления в течение января, февраля и марта 1940 г. освоили и сожгли в гофманских печах 8 тыс. т уносов электростанций г. Москвы и, таким образом, высвободили для нужд государства 400 вагонов, потребных на перевозку торфа. Без использования этой золы кирпичные заводы Управления выпустили бы кирпича ровно вдвое меньше. Поэтому, первоочередной задачей является максимальное использование всех отходов электростанций, нефтеперегонных заводов, а также развитие собственных торфоразработок.

На ряде кирпичных заводов производственная мощность сушилок меньше гофманских печей. Это вызывает ежегодную недодачу стране миллионов штук готового кирпича. Чтобы устранить эту диспропорцию на Кудиновском заводе, ис-



Пятистенный (пустотный) кирпич сухого прессования — силикатный (справа) и красный (слева).

пытан уже в производственном масштабе искусственный подогрев бруса в глиномялке при прессе. Глина предварительно обрабатывается горячим паром и при температуре 40—50° Ц подается в пресс. Опыты показали, что этот кирпич-сырец высыхает в камерах искусственных сушилок за четверо суток, вместо шести суток при обычном технологическом процессе. Следует всемерно использовать новый метод сушки на кирпичных заводах не только Москвы, но и всего Советского Союза.

Хотя сортность кирпича на заводах Управления из года в год значительно улучшается, все же положение с качеством кирпича остается неудовлетворительным. По заводам Управления кирпич первого сорта в 1939 г. составлял 30,7% против 27,6% по плану. Однако, брак все еще высок, достигая 7,4%.

В целях улучшения качества кирпича, на Бескудниковском заводе производится большая работа по установлению оптимальных добавок в глину опилок и шамота и выясняется влияние орошения бруса нефтью. Чрезвычайно интересные результаты, полученные на основании этих опытов, будут уже в 1940 г. применены на всех заводах Управления. Задача инжене-

ров, техников и мастеров на кирпичных заводах состоит в том, чтобы точно соблюдать тот режим и те рецептуры шихт, которые установлены Управлением для каждого завода. Это даст резкое улучшение сортности кирпича. Проводимые мероприятия дают уверенность в том, что качество кирпича в 1940 г. будет выше намеченного по плану.

Узким местом в кирпичном производстве все еще остается механизация наиболее трудоемких процессов. Например, садка и выставка кирпича на большинстве заводов производится вручную. Управление намечает полностью механизировать снятие очистки, а также выставку кирпича из гофманских печей. Построенный для этого агрегат уже выставил 900 тыс. штук кирпича. Составлен проект устройства запасных складов глины у машинных зданий, с последующей подачей глины к бекишерам в пресс посредством скреперной установки. Это мероприятие ликвидирует простой прессов из-за перебоев подачи глины. Заканчивается перевод искусственных сушилок на разрежение, что резко улучшает условия труда рабочих.

На кирпичных заводах Управления механизированы подача опрокидных вагонеток с глиной и по-

дача топлива на печи Гофмана. В цехе сухого прессования на Воронцовском заводе брак кирпича на специальных транспортерах направляется обратно в производство. Он больше не загромождает двор, как раньше.

В 1939 г. на Краснопресненском силикатном заводе, а также в цехах сухого прессования Черемушкинского и Воронцовского заводов освоено производство пустотного («пятистенного») кирпича. Этот кирпич легче обычного на 20—30% и имеет большое народнохозяйственное значение. Однако, несмотря на положительную оценку пустотного кирпича со стороны Наркомстроя, архитекторы и строители предпочитают обычный кирпич. Здесь сказывается известная косность и боязнь всяких новшеств, не проверенных многолетней практикой строительства.

* * *

Промышленность стройматериалов за последние годы имеет некоторые достижения. Но то, что создано, является еще недостаточным. Надо признать, в частности, что работники промышленности стройматериалов крайне медленно осваивают новые материалы. Совершенно никакой работы не ведется по освоению на заводах, особенно на кирпичных, производства изделий ширпотреба. Эта задача должна быть в кратчайший срок решена.

Перед работниками промышленности стройматериалов стоит почетная задача — полностью обеспечить строительство Моссовета необходимыми материалами и деталями, внедрение которых ускорит, удешевит и повысит качество строительства жилых, общественных домов, школ и многих других культурно-бытовых зданий и коммунальных сооружений.

Приспособить промышленность стройматериалов к выполнению этой задачи надо на ходу. Работники промышленности стройматериалов, помогающие осуществлять Сталинский генеральный план реконструкции Москвы, должны помнить, что выпускаемые ими изделия должны быть достойны строительства столицы. Эти изделия должны быть образцовыми и для строительной индустрии всего Советского Союза.

Больше внимания капитальному ремонту домов

Ширится с каждым годом размах нового жилищного строительства. Новые дома требуют для их сохранности тщательного ухода, своевременного текущего ремонта. Иначе обстоит дело с доставшимися нам в наследство еще от капиталистов старыми неблагоустроенными домами. Среди них имеется значительное количество ценных, которые требуют не только ухода, но и капитального ремонта, а также коренного улучшения их благоустройства (оборудование центрального отопления, ввод газа, водопровода и канализации).

За 1938—1939 гг. техническое состояние капитального ремонта жилого фонда значительно улучшилось. Сотни домов по существу восстановлены. Они получили заново центральное отопление, газ, лифты. В сотнях домов устроены водопровод и канализация. Всего за эти два года на ремонт жилого фонда затрачено 245 млн. руб. и отремонтировано 21 386 домов.

С момента издания постановления ЦИК и СНК СССР от 17 октября 1937 г. «О сохранении жилищного фонда и улучшении жилищного хозяйства в городах» резко выросли не только ежегодные вложения в капитальный ремонт, но и объем затрат на один дом. Так, в 1938 г. средняя сумма расходов на один ремонтируемый дом составляла 8 133 руб., в 1939 г. — 13 170 руб., а в 1940 г. она достигла 16 050 руб., т. е. увеличилась почти вдвое. Значительно расширилась материально-техническая база ремонтных контор и городских трестов, подчиненных Жилищному управлению Исполкома Моссовета. На капиталовложения ремонтных контор за эти годы ассигновано 11,7 млн. руб. и в 1940 г. отпускается 7,9 млн. руб. Все ремонтные конторы имеют свои столярные и слесарные мастерские, позволяющие производить заготовку столярных изделий и металлических деталей для сантехнических работ. Построен стройдвор треста «Мосремонт», который, помимо выполнения своей программы, выпускает также столярные изделия по заказам районных жилищных управлений. В тресте «Мосжилснаб» создан шурупно-гвоздильный завод, способный при использовании всей его мощности полностью обеспечить потребность

жилищного хозяйства в гвоздях и шурупах.

Таким образом, жилищное хозяйство получило довольно солидную производственную базу. Несмотря на это, в работе жилищных организаций есть еще не мало существенных недостатков. За эти недостатки нас заслуженно критиковали на третьей сессии Московского городского Совета.

* * *

Некоторые работники пытаются найти причины неполадок в нерешенных вопросах проблемного порядка, забывая при этом о сегодняшнем дне. Мне кажется, что т. Цитрин в своей статье «Насущные вопросы капитального ремонта жилищ» («Строительство Москвы» № 5) впадает именно в эту ошибку.

Нельзя отрицать, что предложение т. Цитрина о необходимости паспортизации жилого фонда целесообразно, так как паспортизация обеспечит планомерный и технически обоснованный отбор домов и позволит завести учет ремонта по конструктивным элементам. Однако, по примерным подсчетам, осуществление паспортизации жилого фонда г. Москвы обойдется в 20 млн. руб. и потребует не меньше двух лет работы большого коллектива инженерно-технических работников. Но время не ждет. Нельзя откладывать ни на один день ремонтные работы. Необходимо уже сейчас, еще до проведения паспортизации, найти наиболее правильные способы отбора домов для ремонта. В этих целях следует использовать данные инвентаризации каждого дома, сведения домоуправлений и работников райжилуправлений, а также заявления жильцов. Все это даст основную характеристику дома, выявит его общее техническое состояние, дефекты, процент износа по конструктивным элементам и потребную восстановительную стоимость.

В практике отбора домов необходимо отказаться от чрезмерного увлечения малярными работами, а главные средства направить на ремонт и замену основных конструктивных элементов здания (фундаменты, стены, перекрытия, кровли,

лестницы, отопление, сантехническое оборудование и т. д.).

Неправильное определение характера капитальных работ является часто результатом халатного отношения отдельных работников, составляющих опись работ, и отсутствия должного контроля за домами со стороны райжилуправлений. В условиях ремонта опись работ (за исключением капитального восстановления и новых строительных работ, обязательно требующих специального проекта) должна являться тем же проектом, так как в случае недоброкачественности описи получается неправильная смета и, следовательно, неправильное направление работ и денежных средств.

Третья сессия Московского городского Совета обязала райисполкомы и жилищные управления приступить к отбору домов для ремонта в 1941 г. Отбор нужно закончить к 1 ноября 1940 г. На эту работу необходимо немедленно выделить наиболее опытных работников, которые должны, на основе учета имевших место ранее ошибок, обеспечить правильный отбор домов и концентрацию средств на минимальном количестве объектов.

Большую роль в своевременном составлении смет играет сметный справочник. Однако, этому важнейшему вопросу Наркомат коммунального хозяйства не уделяет никакого внимания. Поэтому каждый город, в том числе и Москва, вынужден затрачивать значительные средства и время на составление справочников. Это, безусловно, тормозит подготовку к ремонту.

Отрицательным моментом в деле развертывания ремонтных работ является и недооценка Горпланом Исполкома Моссовета важности их механизации. В самом деле, при капиталовложениях в ремонтные конторы в 1938—1939 гг. в 11,7 млн. руб. жилищное хозяйство не получило фондов ни на один станок. Поэтому ремонтные конторы вынуждены закупать технически изношенное оборудование, тратить средства на его восстановление и, в конечном счете, все же не получать должного эффекта. К этому нужно добавить и совершенно недостаточное внимание

к вопросам механизации и со стороны жилищных работников. Недооценка значения механизации ремонтных работ в значительной мере обуславливает ее слабое развитие.

В ремонте жилого фонда широкое применение должна найти и малая механизация, которую можно применять непосредственно на ремонтируемом объекте (электропилы, электрорубанки, электрокраскодудки, подъемные механизмы и т. д.). В этом деле Горплан должен оказать нам решительную помощь. Нужно отметить, что и промышленность до сих пор не выпускает достаточно приспособленного для механизации ремонтных работ оборудования. Много механизмов выпускается с моторами 3-фазного тока и напряжением в 220 вольт, вместо работы на осветительном токе. Это также сужает возможности расширения механизации работ.

* * *

Отдельные райисполкомы не уделяют должного внимания работе ремонтных контор, не следят за организацией работ и не проверяют глубоко их хозяйственной деятельности. Возьмем, к примеру, результаты работы отдельных ремонтных контор за I полугодие 1940 г. Ремонтная контора Пролетарского района выполнила план работ по ремонту жилого фонда за I полугодие на 72,8%, себестоимость осуществленных работ составляет — 112%, расход фонда зарплаты — 106,3%, производительность труда — 88%. Ульяновская ремонтная контора (Первомайский район) выполнила план на 64,3%, себестоимость составляет — 95,8%, производительность труда — 86,7%, расход фонда зарплаты — 70,2%.

В результате, эти конторы имеют значительные убытки и уменьшение оборотных средств. Райисполкомы обязаны были немедленно рассмотреть итоги выполнения ремонтными конторами плана и сделать соответствующие выводы по упорядочению их работы. Однако, ни Пролетарский, ни Первомайский исполкомы до сих пор не удосужились заняться этим важнейшим вопросом. На заседаниях райисполкомов слушались, правда, общие вопросы ремонта, но без всякого анализа работы ремонтных контор. Естественно, что кроме общих указаний о сроках и качестве ремонта, райисполкомы ничего конкретного в своих решениях

сказать не могли. Эти же райисполкомы довольно детально изучают деятельность райпромтрестов, интересуются ассортиментом, себестоимостью, фондами зарплаты, производительностью труда и прибылью. Объясняется это тем, что прибыли райпромтрестов отчисляются в районный бюджет, а прибыли ремонтных контор идут на пополнение их материально-технической базы. Поэтому райисполкомы привлекают к вопросам руководства промтрестами и райплан, и райфо, и сами этим занимаются, а к организации работ в ремонтных конторах у них нет настоящего вкуса. Такое отношение к ремонтным конторам, к сожалению, носит не единичный характер.

* * *

В своей статье т. Цитрин требует ликвидировать хозяйственный способ ведения капитального ремонта и тут же делает неправильный вывод об организации дополнительных контор или ячеек для поручения им той части ремонта, которая падает на хозяйственный способ. Производство ремонта хозяйственным способом крайне нежелательно, так как он проводится, как правило, случайно набранными рабочими, преимущественно в вечернее время и в ряде случаев — недоброкачественными материалами, без должного технического надзора. Основным же недостатком его — отрыв управляющего домом на все время ремонта от основной работы по эксплуатации здания, имеющей решающее значение в деле сохранности жилого фонда. Производство ремонта хозяйственным способом является только нежелательной необходимостью, вытекающей из слабости ремонтных контор.

Ликвидировать производство работ хозяйственным способом необходимо, но ни в коем случае нельзя согласиться на создание дополнительных карликовых ячеек или секторов по ремонту. Нужно вместо этого укрепить материально-техническую базу и финансовое состояние ремонтных контор, добиться, чтобы все конторы были рентабельными, тогда они будут в состоянии увеличить свою программу и обеспечить выполнение всего необходимого объема работ. Этому вопросу обязаны уделять внимание райисполкомы, райжилуправления и Жилищное управление Исполкома Моссовета.

* * *

Третья сессия Московского Городского Совета утвердила план ремонта жилого фонда на 1940 г. в размере 131 955 тыс. руб. По плану должно быть отремонтировано 7 042 дома. Значительное внимание уделяется вопросам дальнейшего улучшения благоустройства жилого фонда: вновь присоединяются к газовой сети 40 домов, к водопроводу и канализации — 355 домов, центральное отопление оборудуется в 53 домах, приводится в порядок 1 568 фасадов, будет восстановлено 165 бездействующих лифтов и 25 лифтов устанавливаются заново. Всего на благоустройство жилого фонда будет затрачено 9 млн. руб.

Большевистскую боевитость в осуществлении плана ремонта уже показал целый ряд районов. На 1-е июля этого года успешно выполнили и перевыполнили план ремонта 16 райжилуправлений. Советский район выполнил план на 57,2%, Сталинский — 59,6, Сокольнический — 56,3, Бауманский — 55,1, Кировский — 57,1% и т. д. Однако, некоторые районы до сих пор недопустимо отстают. К ним относятся — Пролетарский, Первомайский и Свердловский районы. По их вине программа ремонта по Москве в целом выполнена на 1 июля только на 53,2%, вместо 55% по плану.

Медленные темпы работ являются результатом плохой их организации. Рабочая сила и материалы разбрасываются на большое количество объектов одновременно. Это приводит в затяжке сроков, низкой выработке и неудовлетворительному качеству работ.

Передовые районы, успешно выполняющие план ремонта, уже применяют поточно-скоростные методы работ. Нужно, чтобы и другие районы перешли на эти методы.

Необходимо сделать большевистские выводы из справедливой критики работы райисполкомов и Жилищного Управления Исполкома Моссовета на третьей сессии Московского Совета и решительно перестроить систему руководства ремонтом жилого фонда. Развернуть социалистическое соревнование и стахановское движение, поднять активность жилищных работников, мобилизовать широкие массы жильцов на бережное отношение к своей квартире, комнате, дому и т. д. Только при этих условиях мы сумеем привести жилой фонд Москвы в состояние, достойное столицы Страны Советов.

Назревшие вопросы дачного хозяйства

Ежегодно до 300 тыс. москвичей проводит свой летний отдых на подмосковных дачах.

Вряд ли еще какой-нибудь город мира опоясан таким богатым кольцом дач, как Москва. При государственной поддержке дачные кооперативы за последние 10 лет выстроили до 7 500 дач с жилой площадью свыше 300 тыс. м², в том числе за 1938—1939 гг. — 2 756 дач. Московский Совет за 1938—1940 гг. вложил в новое дачное строительство свыше 7 млн. руб. и построил 477 новых дач. Дачный фонд Московского Совета составляет 57 тыс. м².

Такой размах дачного строительства — лишнее доказательство исключительной заботы партии и правительства о создании наилучших условий для осуществления гражданами нашей страны своего права на отдых.

Однако, целый ряд крупнейших недостатков омрачает летний отдых москвичей, выезжающих на дачи.

Большинство дачных местностей совершенно не благоустроено. Районные исполнительные комитеты не занимаются приведением в порядок дорог. В дождливую погоду невозможно проехать и с большим трудом можно пройти в такие поселки, как Заветы Ильича или Сходня. Так называемое Красковское «шоссе» в Малаховке, по которому ежедневно проезжают сотни легковых машин, представляет собой сплошную яму. Торговая сеть продолжает упорно размещаться возле станций, а в глубине поселков продовольственных палаток почти нет. Реки и пруды не чистятся, мелеют, покрываются плесенью, угрожая превратиться в малярийные очаги. Во многих местах (Ильинская, Удельная, Малаховка и т. д.) отдых дачников отравляют тучи комаров, с которыми органы здравоохранения и мелиорации борьбы не ведут.

Особо следует отметить бесспорно вредную практику Бюро отвода земель Московского областного коммунального отдела. Распыляя в новых поселках земельные участки между многими строителями, Бюро отвода земель этим самым затруднило проведение работ по благоустройству поселков. Например, небольшой мас-

сив в 70 га в Валентиновке Бюро распределило между дачным трестом (на 50—60 дач), двумя дачными кооперативами, некоторыми индивидуальными застройщиками, а часть земли зарезервировало «на всякий случай». Ни одна из организаций, получающих землю, по-настоящему заняться благоустройством поселка не может, ввиду экономической нецелесообразности затрачивать большие средства при малом объеме строительства дач.

В 1940 г., как и в предыдущие два года, дачное строительство Московского Совета осуществлялось в трех местах: станция Заветы Ильича — по Северной, станция Сходня — по Октябрьской и станция Кучино — по Горьковской железной дороге. Одновременное строительство в трех местах удорожает его, так как требует содержания трех производственных участков, организации трех строительных дворов, распыления механизмов и т. п. Кроме того, такое распыление строительства делает невозможным осуществление благоустройства поселков: для того чтобы построить хорошие дороги от главных магистралей к этим трем поселкам, электрифицировать их, обеспечить необходимой культурно-бытовой сетью, требуется затратить значительно больше денег, чем стоят выстроенные там дачи.

Преимущества концентрированного дачного строительства совершенно очевидны. Задача заключается в том, чтобы умело реализовать эти преимущества и обеспечить последовательность работ. Надо установить, как обязательное правило, что еще до начала строительства должно быть проведено хорошее шоссе от главной магистрали к поселку. Это предотвратит массовые поломки машин, которые сейчас наблюдаются при подвозе стройматериалов по плохим дорогам, исключит возможность сезонных перебоев в доставке материалов из-за бездорожья, и, наконец, дачники с первых же дней аренды дач будут пользоваться благоустроенными подъездными путями.

Вторым этапом работ должна явиться электрификация поселка. Она обеспечит максимальную механизацию строительства и изба-

вит дачников от такого «удовольствия», как керосиновое освещение, которое, к нашему стыду, еще имеется в некоторых дачных поселках всего в 30 км от Москвы.

В крупных дачных поселках, рассчитанных на обслуживание сотен и тысяч дачников, имеются все возможности для создания всех необходимых культурно-бытовых условий: мощных артезианских скважин с разводкой воды к участкам, продовольственных ларьков, пунктов медицинской помощи, детских учреждений, спортивных городков, библиотек и т. п.

* * *

Развитие дачного строительства не увязано с генеральным планом, а без этой увязки нельзя правильно определить перспективы дачного строительства, архитектурно-художественное лицо Подмосковья, территориальное размещение нового строительства дач. Московский областной коммунальный отдел и его органы на местах по целому ряду дачных поселков, существующих уже несколько лет, даже не утвердили генпланов застройки. О каком архитектурно-художественном лице поселка при таких условиях можно говорить?

Для всемерного развития дачного строительства и благоустройства дачных поселков необходимо провести следующие мероприятия:

Вопросы размещения дачного строительства, отвода земель, утверждения генпланов в пределах 40—50-километровой зоны г. Москвы, в целях максимальной увязки их с генеральным планом реконструкции столицы, должны находиться в ведении Исполкома Моссовета.

Дробление земельных участков между несколькими строителями и распыление дачного строительства нужно немедленно прекратить.

Дачное строительство Исполкома Моссовета целесообразно максимально концентрировать. Это даст возможность более эффективно использовать имеющиеся механизмы, уменьшит управленческие расходы, а самое главное — позволит централизовать затраты на благоустройство.

Существующие тресты — «Мосдачтрест» и «Мосдачстрой» — надо объединить. Самостоятельное существование Треста по строительству дач, с затратами около 400 тыс. руб. на содержание громоздкого аппарата, явно нецелесообразно при относительно небольшом объеме дачного строительства, осуществляемом этим

трестом (в 1940 г. Мосдачстрой строит только на 700 тыс. руб.). Кроме того, создание единого мощного дачного треста позволит иметь свои, достаточно оснащенные хозрасчетные единицы: строительную и транспортно-снабженческую конторы, небольшую архитектурно-планировочную мастерскую, питомники и оранжерей-

ные предприятия для снабжения поселков и дачников посадочным и плодово-ягодным материалом и т. п.

Все это обусловит удешевление строительства, тесную увязку вопросов строительства и эксплуатации дач и обеспечит лучшую организацию благоустройства дачных поселков.

Арх. Б. БЛОХИН и инж. Ю. КАРМАНОВ

СБОРНЫЕ БАЛКОНЫ

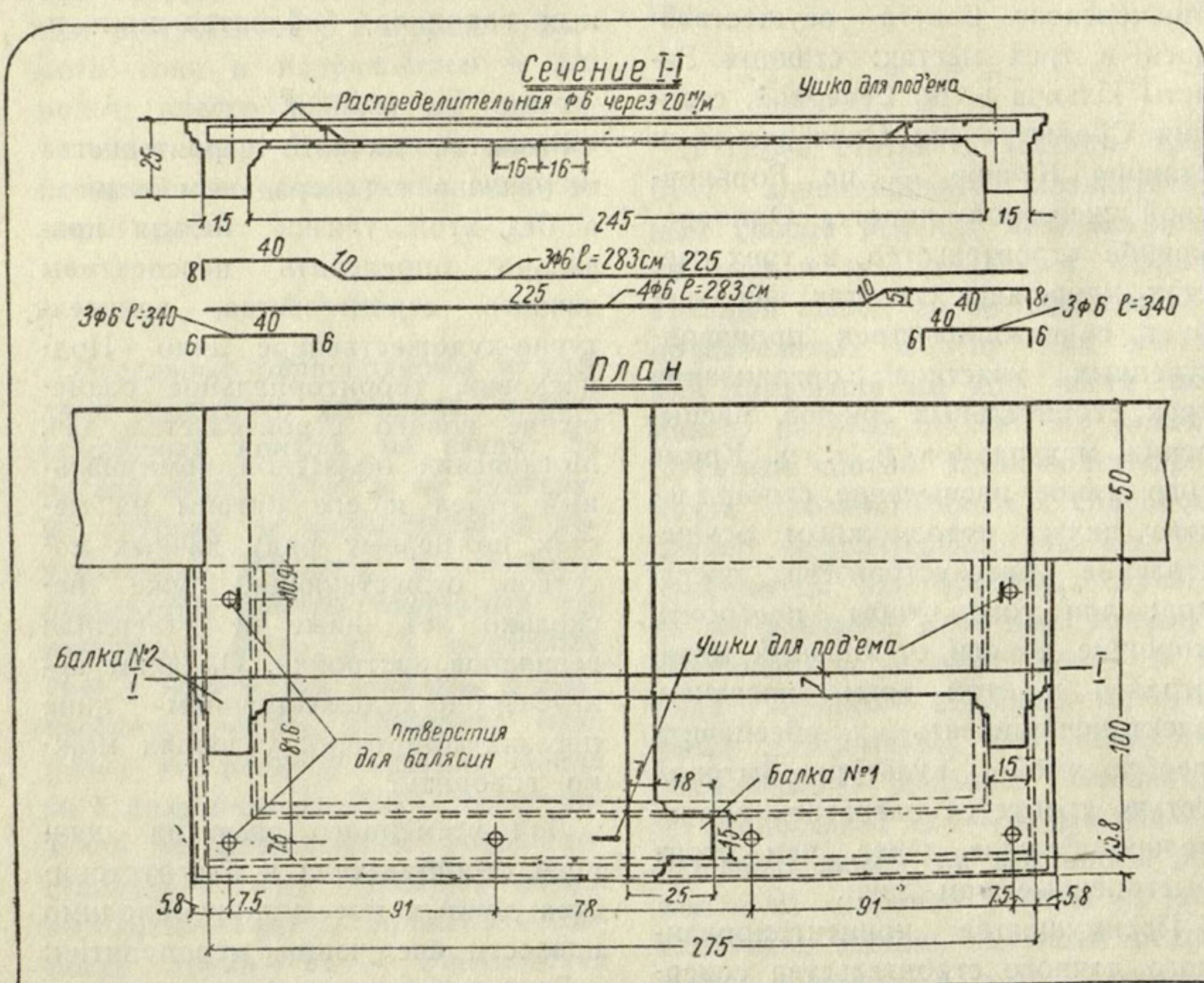


Рис. 1.

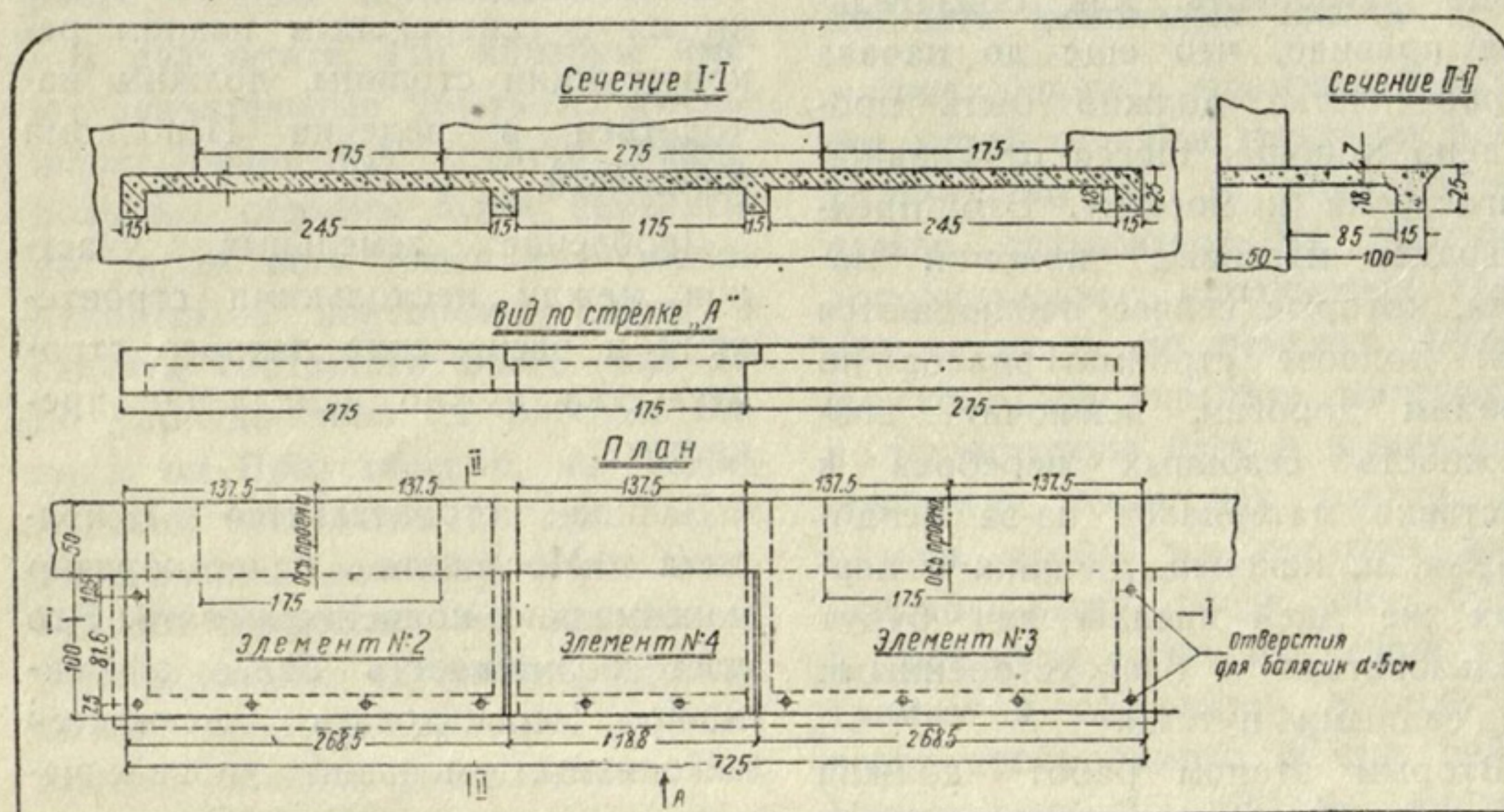


Рис. 2.

Библиотека
им. Н. А. Некрасова
electro.nekrasovka.ru

Наличие мощных подъемных механизмов на строительстве жилых домов из крупных блоков и индустриальные методы заготовки стройдеталей предъявили особые требования к проектированию конструктивных элементов этих зданий. Исходя из этих требований, авторы проекта строящихся крупноблочных домов (арх. Б. Н. Блохин и А. К. Буров и инж. Ю. Б. Карманов) запроектировали для них балконы из крупнообъемных элементов с готовыми архитектурными деталями и офактуренной поверхностью.

В этой работе встретился ряд затруднений, так как конструкции балконов и их архитектурный вид должны были удовлетворять многим, подчас противоречивым требованиям. С одной стороны, балконы, в качестве архитектурных элементов, необходимо было увязать с общей архитектурой зданий; с другой стороны, конструкции балконов, являющиеся одновременно и архитектурными деталями последних, должны быть простыми, удобными для монтажа и не должны усложнять заводской технологии изготовления их в одной форме.

Строительство зданий из офактуренных крупных блоков, не требующих штукатурки фасадов, диктовало также необходимость предварительной офактуровки на заводе элементов сборных балконов с тем, чтобы после монтажа они не требовали никаких дополнительных отделочных работ.

Заводское изготовление балконов требовало стандартизации форм и, следовательно, типизации конструкций с доведением их разновидностей до минимума.

В соответствии с указанными условиями, балконы для разных домов были решены на основе трех различных конструктивных принципов.

Для дома из крупных блоков по Велозаводской улице были применены балконы из сборных железобетонных офактуренных элементов, представляющих собой в конструктивном отношении обвязочные балки с плитой, а по конфигурации в плане — три различных типа.

Первый тип балкона (рис. 1) состоит из одного элемента. Второй тип (рис. 2), предназначенный для соединения двух квартир (в противопожарных целях), состоит из трех элементов. Третий тип (рис. 3), размещающийся на выступе здания и имеющий также противопожарное значение, имеет четыре элемента.

Эти балконы для дома по Велозаводской улице и для трех других домов такого же типа изготавливались на заводах Управления промышленности строительных материалов и стройдеталей Исполкома Моссовета.

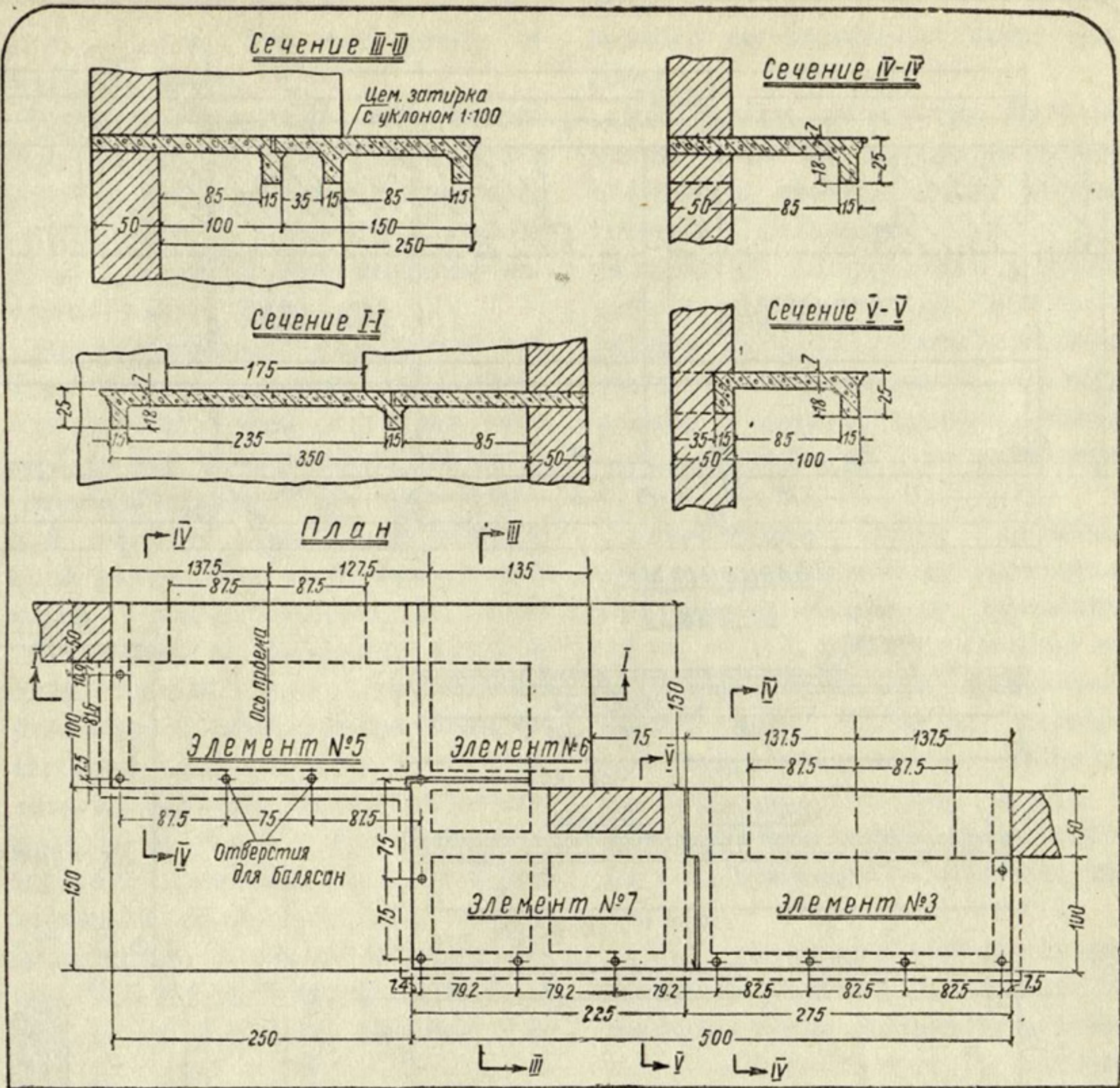


Рис. 3.

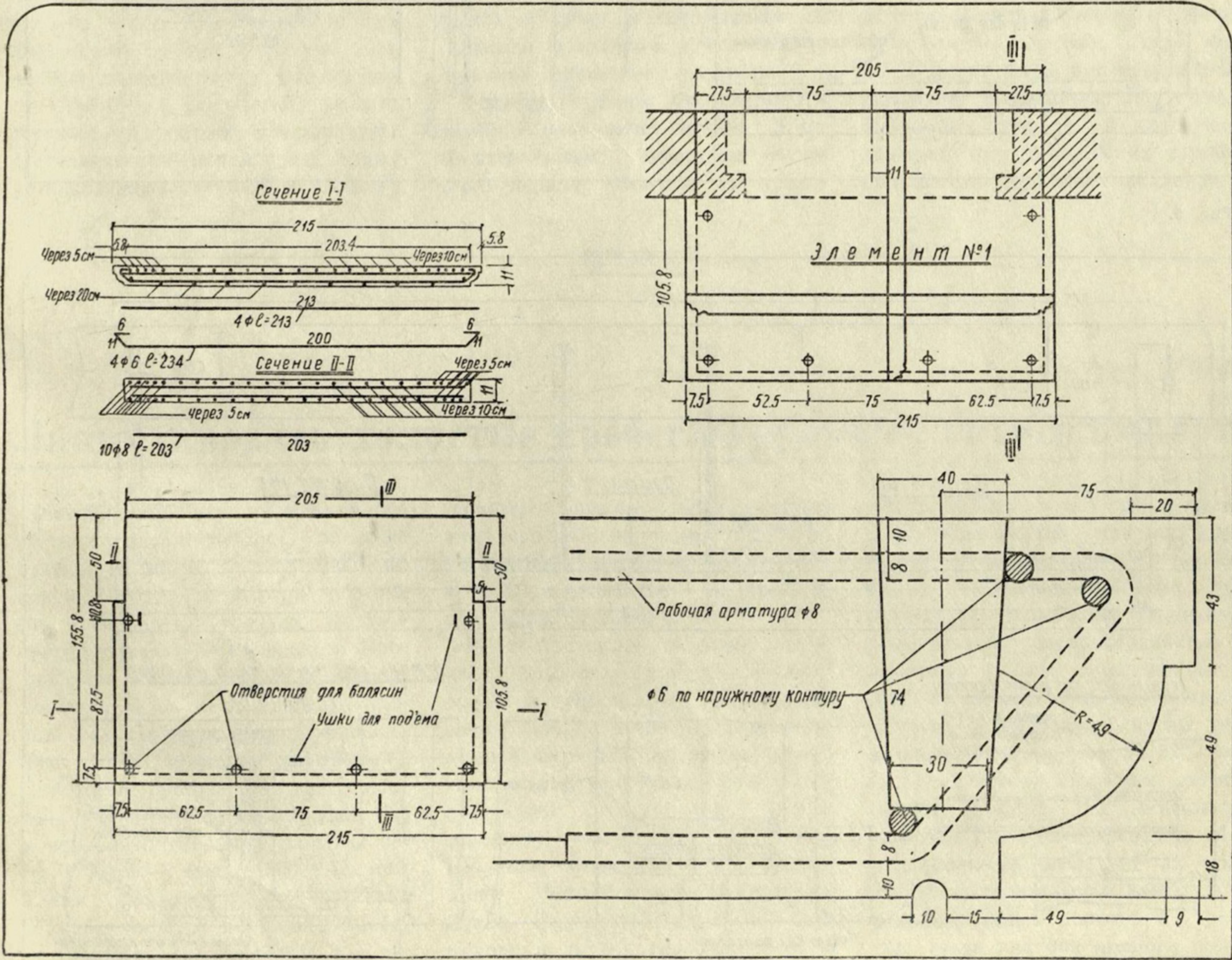
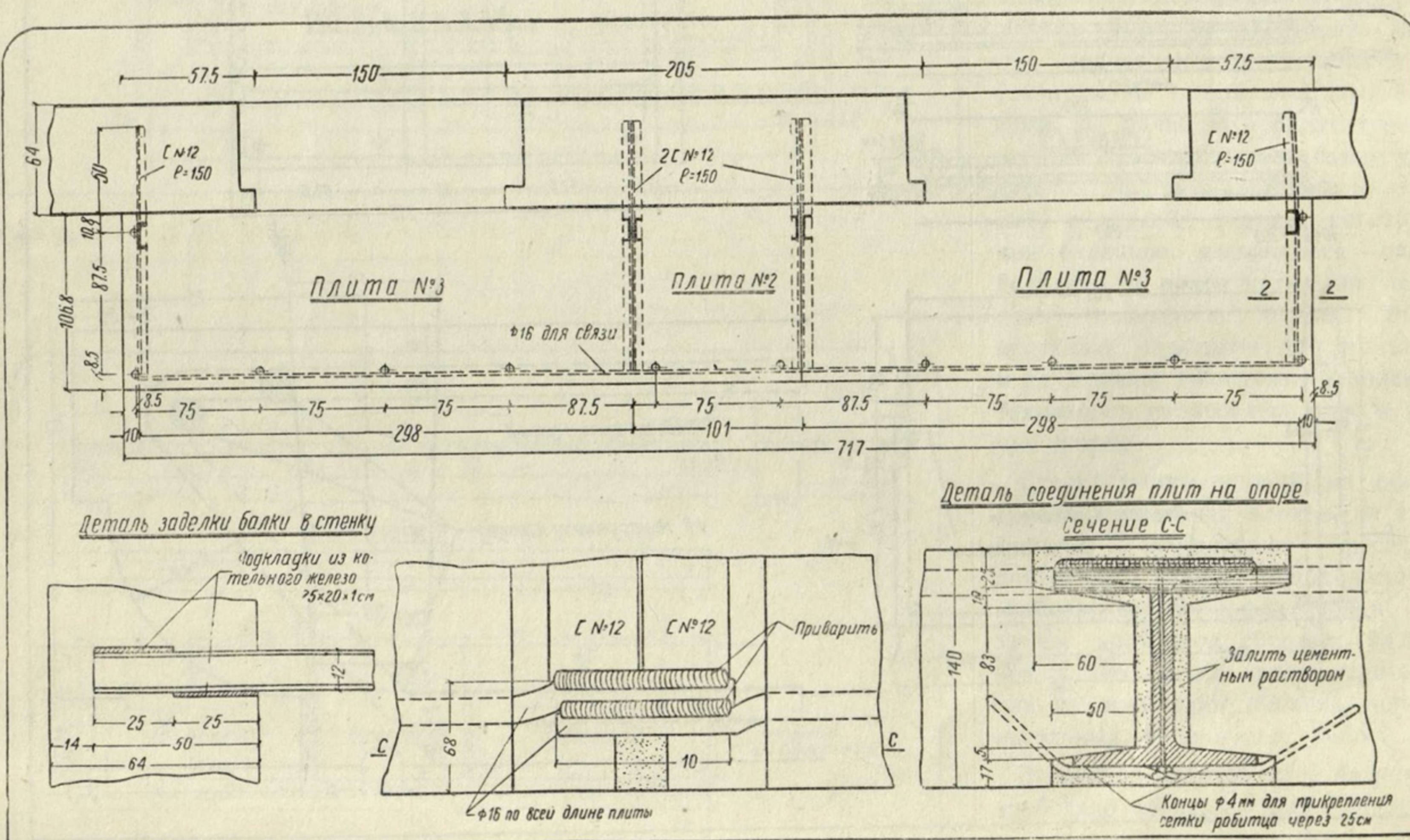
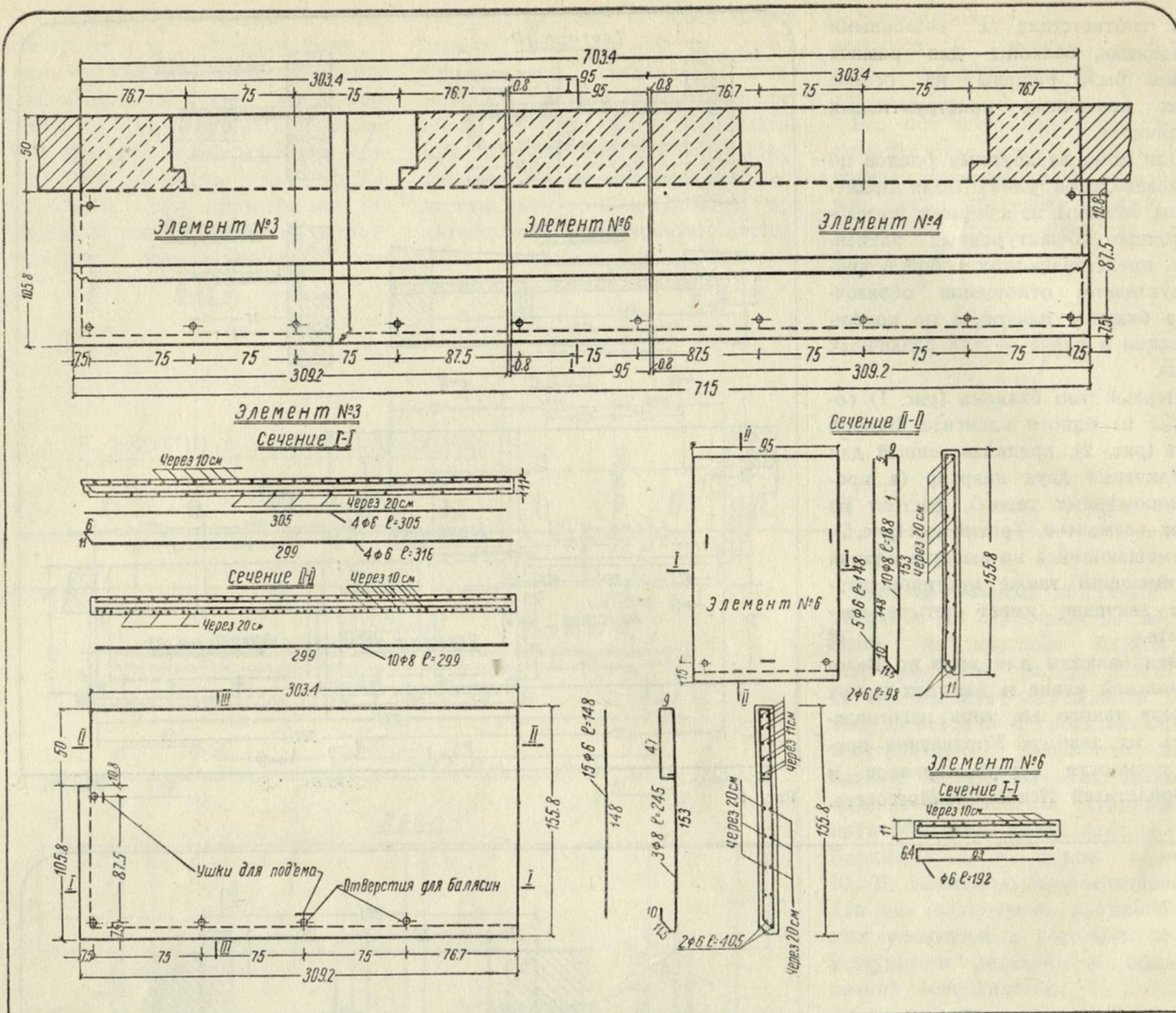


Рис. 4.



Они поступали на постройку в совершенно законченном виде, с офактуренными поверхностями, со всеми архитектурными деталями, выполненными по выданным шаблонам, с заранее подготовленными местами для крепления металлических ограждений и со всеми конструктивными деталями, необходимыми для соединения отдельных элементов между собой.

На постройках производился лишь монтаж готовых элементов с расшивкой конструктивных швов и ремонтом отдельных дефектов, получившихся при перевозке элементов на постройку.

Заделка балконов в стену производилась по ходу монтажа стен. В оконном проеме нижележащего этажа устанавливались переносные кронштейны — подмости для поддержания (во время монтажа) выступающей части балкона, укладываемого на цементном растворе в подготовленное место в стене.

После выверки плиты по заданному уклону часть балкона, вмонтированная в стену, загружается блочной кладкой, после чего кронштейны могут быть сняты, и балкон готов. Швы составных элементов скрепляются и расшиваются цементным раствором, подкрашенным под общий тон фактуры. Металлические ограждения также устанавливаются готовым блоком в

заготовленные для них места и зачеканиваются.

Практика показала, что заводское изготовление балконов и их монтаж не представляют никаких затруднений и могут быть выполнены при достаточно высоком качестве работ.

Проектирование балконов для дома по Б. Полянке, № 3—9, и для других домов этого же типа велось уже на основе опыта изготовления балконов для жилых зданий по типу дома на Велозаводской улице. При этом была поставлена задача устранения ряда трудностей, с которыми встретились заводы при изготовлении балконов с обвязочными балками. От этих балок решено было отказаться. Балконы были запроектированы в виде типизированных плоских консольных плит с офактуренной цветным слоем поверхностью и с архитектурным профилем только по контуру (рис. 4—5). Набор элементов на каждый балкон различен и определяется размерами балкона и его конфигурацией в плане. Каждый элемент балкона самостоятельно заделывается в стену и соединяется со смежным элементом в четверть с помощью цементного раствора.

В конструктивном отношении эти балконы получились проще, а по архитектурным качествам — не ниже первых. Монтаж их произ-

водился по описанному выше способу.

Для жилых домов по Вальной улице, № 25—33, заводы не смогли обеспечить своевременный выпуск готовых балконных плит для укладки их одновременно с возведением стен; поэтому конструктивную схему балконов пришлось изменить, дав отдельно офактуренные железобетонные плиты, опирающиеся на металлические балки (рис. 6).

Конструкция таких балконов проста, их элементы не громоздки, что дает возможность применять их на любом строительстве, не оснащенном мощными подъемными механизмами. В период возведения стен закладываются только металлические несущие балки, а укладка плит может производиться одновременно с отделкой фасада.

Опыт проектирования и монтажа сборных балконов подтвердил целесообразность применения сборных большеобъемных, с архитектурной детализацией, офактуренных балконных плит, монтируемых одновременно с возведением стен и изготавливаемых промышленным способом на заводах. Такие балконы могут быть рекомендованы к широкому применению как в крупноблочных, так и в кирпичных зданиях, при наличии на стройке подвижных подъемных механизмов.

Б. Н. БУДРИН

Ликвидировать холостые пробеги грузового автотранспорта

По данным Государственной областной автоинспекции, обследовавшей в марте этого года движение автотранспорта на четырех (из двенадцати) трактах московского «паука» — Рязанском, Ярославском, Горьковском и Серпуховском, — за четверо суток прошло без груза в обоих направлениях 6 072 грузовых автомобиля. Порожний пробег этих автомобилей составил более 216 тыс. км, а непроизводительные затраты автохозяйств — свыше 300 тыс. руб. Таким образом, только на этих четырех трактах порожние пробеги обходятся государству в среднем более 2 млн. руб. в месяц.

Решение Мособлисполкома от 28 марта 1940 г. является первым

серьезным шагом, предпринятым для загрузки порожних пробегов московского грузового автотранспорта, работающего на подъездных путях к городу.

В соответствии с этим решением, трактовые конторы областного и городского управлений автогрузового транспорта и Наркомата автотранспорта уже практически осуществляют загрузку порожних автомобилей ведомственного транспорта в Клину, Щелкове, Солнечногорске, Дорохово, Наро-Фоминске, Орехово-Зуеве, Ногинске, Подольске, Серпухове и других городах области.

Сотни машин, идущих к Москве, систематически загружаются в этих пунктах. Но организация

этого важнейшего государственного мероприятия страдает крупными недостатками. Во-первых, решение Мособлисполкома действительно только на территории области и не распространяется на машины, идущие порожняком из Москвы. Между тем, как показали данные обследования, число этих машин составляет около 52% всего количества порожних автомобилей, идущих на московских трактах. Во-вторых, решение Мособлисполкома возлагает на областную милицию лишь контроль за использованием порожних пробегов, тогда как без прямого содействия милиции задержка ведомственных машин крайне затруднена.

Исполкому Моссовета необходимо в кратчайший срок решить вопрос о распространении мероприятий по борьбе с холостыми пробегами также и на порожние машины, идущие из Москвы. Мособлисполком же, в целях большей эффективности своего решения, должен обязать областную милицию не только контролировать, но и задерживать машины, идущие порожняком, направляя их для загрузки на склады соответствующих автогрузовых станций.

* * *

Особо стоит задача использования порожних пробегов машин, работающих в Москве. Организация этой работы встречает на своем пути трудности, вытекающие из многочисленности грузообразующих точек, часть которых не имеет постоянного характера; невозможности установить контроль за загрузкой автотранспорта на всех улицах города; нецелесообразности значительного откло-

нения пробега порожних машин от заданного маршрута (на трактах допускается отклонение до 10 км, что составляет лишь 5—10% от общей протяженности рейса).

Поэтому наиболее целесообразна организация загрузки порожних машин в основных грузообращающих пунктах. Такими пунктами являются товарные станции железных дорог, крупные склады Московского Совета и наркоматов, наиболее крупные предприятия и стройки города, речные порты и т. д. Во всех этих пунктах необходимо организовать специальные диспетчерские ячейки, подготовляющие грузы для использования порожних пробегов ведомственного автотранспорта.

Госавтоинспекция и милиция должны оказывать содействие этим ячейкам в их работе. Широкая информация автомобильных хозяйств, разъяснительная работа среди водителей сведет впоследствии к минимуму случаи принудительной задержки машин, но на

первое время содействие Госавтоинспекции и милиции необходимо.

Отклонение от заданного автомобильным маршрута машины должно допускаться в пределах не более 2—3 км. Помимо подбора груза в соответствующем направлении, эти диспетчерские ячейки должны организовать и экспедиционную работу.

Оплата хозяйств — владельцев машин — должна быть построена, как и на трактах, из расчета 50% тарифной ставки. Водителей машин необходимо материально заинтересовать в загрузке порожних пробегов.

Организацию этой работы нужно возложить на Управление автогрузового транспорта Мосгорисполкома, имеющее в своем распоряжении необходимые кадры.

Народнохозяйственный эффект намеченных выше мероприятий трудно переоценить. Необходима скорейшая разработка и решение вопроса о порожних автопробегах в указанном направлении.

Инж. Н. П. СИГОВ

Упорядочить автоперевозки строительных материалов

В общем грузообороте Москвы перевозки строительных материалов занимают исключительное место. Помимо мощного транспорта Автогрузового управления Моссовета, занятого на 50—60% этими перевозками, ряд строительных организаций: Мосжилстрой, Гордорстрой и др., располагает собственными грузовыми автохозяйствами.

Работа грузового автотранспорта, обслуживающего строительство, как показывает практика, неудовлетворительна. Установленные нормы времени на погрузку и разгрузку автомобилей обычно превышаются. Подъездные пути на многих строительствах находятся в совершенно неудовлетворительном для автотранспорта состоянии. Отсутствует специализированный транспорт для различных строительных материалов.

Причины этого кроются прежде всего в недооценке значения места автотранспорта в производстве строительных работ. До настоящего времени существует разграничение между строительными и транспортными операциями на одной площадке. Отсутствие единого руководства этими операциями приводит к несогласованной работе, отражающейся прежде всего на календарном графике работ. Подтверждением этому являются постоянные недоразумения между строителями и транспортниками: отказ транспорта от перевозок

«невыгодных» грузов, необеспеченность транспортом строительства и, наоборот, неиспользование последними автомобилей в полной мере (по тоннажу и соответствию нормам времени погрузки и выгрузки).

Недоразумения возникают благодаря невыясненным организационным вопросам. Например, применение контейнеров для перевозки кирпича тормозилось в течение ряда лет спорностью вопроса о том, кто должен оборудовать погрузочно-разгрузочные площадки подъемно-транспортными механизмами и кто должен изготовлять контейнеры: грузоотправитель, грузополучатель или транспортная организация.

Такое положение ни в коей мере не отвечает темпам работ и уровню технической культуры нашего строительства. Транспорт является частью строительного производства, одинаково необходимой во все моменты строительства каждого объекта.

В отличие от железнодорожного транспорта, располагающего своими путями и погрузочно-разгрузочными пунктами (станциями), являющегося организационно законченным организмом, автотранспорт в этой части находится почти в полной зависимости от клиентуры. Поэтому разграничение сферы его деятельности от обслуживаемого им производства делается невозможным. Совершенно

необходима полная согласованность производственных процессов с автотранспортными в точках взаимного совпадения.

Примером рационального использования автотранспорта может служить организация автоперевозок при обработке в Москве входящей и исходящей почты. В процессе прохождения корреспонденции от почтового вагона, через районные почтамты и городские отделения связи, к получателю или обратно автотранспорт включается на двух этапах. Установленные жесткие контрольные сроки прохождения почты и разбросанность пунктов обработки ее требуют от автотранспорта особо четкой работы.

В этих условиях малейшее отклонение от принятого графика обработки почты создает нарушение всего процесса, если своевременно не будут приняты необходимые меры. Для обеспечения нормального хода работы Московский почтамт применил диспетчерскую систему единого руководства обработкой почты и работой автотранспорта. Наличие специальной телефонной связи между диспетчерским пунктом и оперативными точками, при централизованном управлении, позволяет в каждый момент регулировать ход работы и устранять возникающие перебои как по транспорту, так и в производстве почтовых операций.

Современные методы производства строительных работ также вызывают настоятельную необходимость в применении диспетчерской системы единого руководства строительством и транспортом. Внедрение этой системы устранил организационные неполадки и обеспечит выполнение планов строительства.

Большая часть автомобильного парка, обслуживающего перевозки строительных материалов, распылена по многочисленным мелким автотранспортным хозяйствам. Так, например, в системе Наркомстроя по Москве и Московской области имеется 60 небольших автобаз, из которых 38 имеют до 10 автомобилей каждая.

Такое распыление автопарка не рационально. Мелкие автохозяйства слабо оснащены необходимым оборудованием для профилактического, мелкого и среднего ремонтов, в результате чего автомобили выбывают из строя значительно ранее установленных сроков. Рентабельность перевозок в малых хозяйствах резко снижается. Использование автомобилей и их тоннажа в большинстве случаев явно неудовлетворительно. Естественным было бы стремиться к укрупнению автохозяйств, примерно до 200—250 автомобилей. Однако, систематическое отставание строительства гаражной базы при быстром росте автопарка мешает осуществить это мероприятие.

При существующем положении, тем более нецелесообразно распыление руководства перевозками, всегда приводящее к излишним порожним пробегам, неиспользованию тоннажа транспортных средств и т. п. Нельзя мириться, например, с тем, что на кирпичные заводы в районе Москвы ежедневно в неорганизованном порядке прибывают десятки автомобилей с агентами и грузчиками. Они бесполезно простаивают многие часы в ожидании, так как общий тоннаж прибывших и ожидающих автомобилей превышает суточную норму вывозки кирпича с заводов.

Опытом централизованной перевозки цемента с Подольского завода установлена потребность в 14 автомобилях, вместо 80—100, ежедневно прибывавших на завод ранее. Автомобили Московской конторы Медфармстроя Нарком-

здрава СССР для доставки на строительство 39 т цемента в 1939 г. совершили 500 км порожнего пробега.

Можно сделать вполне определенный вывод, что управление автотранспортом массовых грузов строительных материалов необходимо централизовать, создав специальную экспедиционно-транспортную контору. Эту контору следует организовать при Автогрузовом управлении Моссовета. По получении от строительства нарядов на строительные материалы, главным образом массовые, контора получает, грузит и перевозит их, освобождая строителей от забот по оформлению нарядов у грузоотправителя и регулируя перевозки массовых грузов централизованным порядком.

Слабая техническая оснащенность автотранспортных предприятий и отсутствие специализации их, а также недостаточная механизация трудоемких погрузочно-разгрузочных процессов значительно уменьшают эффективность работы автомобилей.

Основным типом подвижного состава все еще продолжает оставаться стандартный автогрузовик. Например, перевозка сыпучих материалов на строительные площадки до настоящего времени производится в большинстве случаев навалом в обычных бортовых автомобилях. Между тем, применение автомобилей со специальными кузовами, оборудованными шнековым устройством для разгрузки, сокращает простой 5-тонного автомобиля под разгрузкой с 45 до 22 минут, т. е. на 48,8%, сокращает потери от распыла с 7,5 до 0,5% и увеличивает оборачиваемость автомобиля с 13,7 до 20,4 ездки в сутки, при среднем расстоянии перевозки в 5 км.

Так же нерационально и с большими потерями производится перевозка бетона в бортовых автомобилях. Следует поставить перед строительными организациями вопрос о применении специальных бетономешалок-развозок. Применение специальных автомобилей с кранами для погрузочно-разгрузочных операций при перевозках тяжелых грузов (контейнеров, гранита, бетонных труб), штабелевозов для перевозки кирпича (конструкции инж. Каипова), самосва-

лов (конструкции Славинкера) и др. внедряется крайне медленно и в малых масштабах.

Вопросу специализации автомобильного подвижного состава для перевозки строительных материалов должно быть уделено исключительное внимание как по линии разработки и внедрения новых конструкций, так и по созданию производственной базы для их изготовления.

Разрешение этих вопросов должно быть централизовано и сосредоточено в Наркомстрое. К проектированию специального подвижного состава должны быть привлечены также научно-исследовательские институты и Наркомат автомобильной промышленности. В системе Московского Совета организующим центром должно явиться Автогрузовое управление.

Работа автотранспорта на московских строительных площадках и в пунктах погрузки материалов сопровождается простым автотранспорта при погрузочно-разгрузочных операциях в среднем около 40 минут на каждую езду.

Значение этого показателя видно из следующего примера: при сравнительно жестких существующих нормах ручной погрузки и разгрузки автомобиль «ЯГ-6», груженный песком, при средней технической скорости 20 км/час и расстоянии перевозки в 5 км совершает оборот в течение часа. За 16-часовой рабочий день он делает 16 оборотов. Если применением самосвального кузова сократить время погрузочно-разгрузочных операций, обычно исчисляемое для песка в 30 минут, до 18 минут, то число оборотов в сутки увеличится до 20. Механизацией же погрузки песка в самосвалы, применением бункеров простой можно сократить до 6 минут, благодаря чему оборачиваемость автомобиля увеличится до 26—27 в сутки.

Приведенный расчет указывает на огромные резервы автотранспорта, не использованные при перевозках строительных грузов.

Механизация пунктов приема и сдачи грузов и гибкое оперативное руководство погрузочно-разгрузочными процессами являются обязательными условиями рационального использования автотранспорта.

П И С Ь М О В Р Е Д А К Ц И Ю

О ПОЧТОВЫХ ЯЩИКАХ¹

Существующие почтовые ящики по своему внешнему виду не соответствуют архитектурному оформлению новых домов. Кроме того, конструкция ящиков не гарантирует полной сохранности опускаемой туда корреспонденции.

По заказу Центрального управления почтовой связи, разработан образец почтового ящика нового типа с замками новой конструкции, гарантирующей сохранность корреспонденции. В настоящее время десять таких ящиков находятся в эксплуатации (два в Ленин-

граде, остальные — на ВСХВ, в Москве). При положительных результатах опытной эксплуатации будет налажен серийный выпуск новых ящиков.

Устанавливать почтовые ящики в специальных нишах, по нашему мнению, нецелесообразно. Во-первых, не везде могут быть устроены подобные ниши, а, во-вторых, под почтовым ящиком необходимо иметь свободное пространство для почтовой сумки; наличие же такого пространства в нише будет портить архитектурное оформление здания. Кроме того, в нише будут скапливаться окурки, пыль и прочий мусор, образуя лишний очаг загрязнения фасадов.

Экономия топлива

★ Управление коммунальных предприятий Исполкома Мосгорсовета приступило к переустройству системы подачи пара в парилки бань. Вместо получения пара в результате поливки раскаленной поверхности печи, отапливаемой дровами, будет использован пар из котлов бань. Это переустройство даст большую экономию топлива (до 30 тыс. м³ в год), транспорта и рабочей силы. Помещения, занятые в настоящее время печами, будут использованы для расширения парилок.

Переустройство системы подачи пара во всех московских банях намечено закончить к 1 октября 1940 г.

★ В текущем году Исполком Моссовета ассигновал 200 тыс. руб. на переоборудование устаревшей и мало эффективной системы отопления в гостинице «Гранд-Отель». По первоначальному проекту намечалось произвести полную замену системы калориферного отопления на центральную с прокладкой большого количества труб, секций и пр.

По предложению теплотехника т. Горбунова, Управление коммунальных предприятий разработало новый проект, предусматривающий присоединение существующей системы калориферного отопления к сети теплоэлектроцентрали. Для этого необходимо только заменить огневой калорифер на водяной. Существующая сеть воздушных каналов сохраняется; по ним при помощи вентиляторов будет подаваться теплый воздух.

Присоединение большого здания гостиницы к сети теплоэлектроцентрали сэкономит топливо и

средства, отпущенные на переоборудование системы отопления здания. Проект утвержден.

Уже в текущем году в гостинице «Гранд-Отель» будет функционировать новая система отопления, вполне обеспечивающая достаточную температуру во всех помещениях.

Скоростное строительство водопроводных магистралей

★ В течение 1938—1939 гг. были построены первая (от шоссе Энтузиастов до станции Перово) и третья (от Остаповского шоссе до станции Бойня) части транзитной водопроводной магистрали для подачи воды со Сталинской водопроводной станции в город. Общее протяжение этой магистрали—11,5 км, диаметр труб—900 мм.

В текущем году производится скоростное строительство второй, средней части этой магистрали—от станции Перово до Остаповского шоссе, протяжением в 3,5 км.

График скоростного строительства разработан на основе широкого применения различных механизмов как для земляных работ по выемке грунта из траншей и их засыпке, так и для укладки труб. Пересечение железнодорожных насыпей производится горизонтальным бурением при помощи электрифицированных домкратов «Беккера».

На скоростном строительстве работают комплексные бригады рабочих. Плановые нормы производительности труда приняты от 130 до 150% к единым республиканским нормам. Ежедневный учет произведенных работ показывает, что рабочие полностью выполняют заданную норму.

Новые механизмы

★ На строительство водопроводных магистралей направляется новый мощный многоковшовый канавокопатель марки «МК-1М», производительностью в 115—120 м³ грунта I—III категорий в час, при глубине траншеи в 3,5 м.

Рабочее оборудование канавокопателя сменилось. Это позволяет дать ширину траншеи от 0,9—1,05 до 1,5—1,8 м. Отвал грунта осуществляется при помощи ленточного транспортера в любую сторону от оси траншеи.

Канавокопатель имеет 14 ковшей, емкостью в 45 литров каждый, и оборудован керосиновым двигателем типа «1-МА-ХТЗ-НАТИ», мощностью в 52 л.с.

Новый канавокопатель изготовлен на Дмитровском механическом заводе Наркомата общего машиностроения.

★ В текущем году на строительстве канализационной сети будет испытываться в производственных условиях новый подъемник грунта грузоподъемностью в 150 кг. Подъемник оборудован электромотором, мощностью в 1,5 квт. Смонтированный на легкой металлической раме, он может быть легко перемещаем двумя рабочими.

ПОПРАВКА

В № 11—14 на странице 66, 3-я колонка, 4-й абзац сверху напечатано:

«В 1939 г. были введены в эксплуатацию первые два советских автобуса «Я-6».

Следует читать:

«В 1929 г. были введены в эксплуатацию первые два советских автобуса «Я-6».

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.	Стр.
За полную ликвидацию сезонности в строительстве 1	Д. Л. БРОНЕР Назревшие вопросы дачного хозяйства 25
Проф. Л. А. ИЛЬИН Об ансамбле Москвы 3	Арх. Б. БЛОХИН и инж. Ю. КАРМАНОВ Сборные балконы 26
Инж. А. Н. АБРАМОВ Освещение Москвы 9	Б. Н. БУДРИН Ликвидировать холостые пробеги грузового автотранспорта 29
Инж. Л. Г. РИШИН Ликвидировать отставание в развитии теплофикации 14	Инж. Н. П. СИГОВ Упорядочить автоперевозки строительных материалов 30
Инж. А. П. СУВОРОВ О развитии промышленности стройматериалов 18	Письмо в редакцию 31
П. Ф. СУББОТИН Больше внимания капитальному ремонту домов 23	Хроника 32

На обложке: Новые Малый и Большой Устьинские мосты. Фото Б. В. Игнатович.

Отв. редактор В. Кудрявцев.
Зам. редактора Е. Шнейдер.
Члены редколлегии: Р. Вальденберг, А. Заславский, Т. Селиванов, А. Страментов, Д. Чечулин, М. Шестаков.
Оформление Б. Харьков.
Библиотека
Адрес редакции: Москва, ул. Разина, 12.
Тел. К0-53-39 и К4-99-96.
electro.nekrasovka.ru

Л-5857. МР № 210.
Тираж 7 000 экз. Формат бумаги 60×92½. Печ. л. 4.
Уч.-изд. л. 5,7. Зак. № 379.
Рукопись сдана в набор 14/VIII 1940 г.
Подписано к печати 13/IX 1940 г.
Тип. изд-ва «Московский рабочий», Петровка, 17.

Цена 3 руб.

9