

BANK INWESTYCYJNY
Departament
Ekonomiczny i Planowania

Warszawa, dnia 31 grudnia 1949 r.

ZAGADNIENIA GOSPODARCZE
w świetle prasy i literatury ekonomicznej zagranicą

Nr. 24

Rok IV

S p i s r z e c z y:

A. SZAROW

Zagadnienia budownictwa miejskiego
i gospodarki miejskiej.-

"Planowe Choziejstro"
Nr.4 z dn.14.IX.1949.

Spis treści "Zagadnień Gospodarczych",
wydanych w 1949 roku.



ZAGADNIENIA BUDOWNICTWA MIEJSKIEGO

I GOSPODARKI MIEJSKIEJ. /x/

"Planowe Choziajstwo"
Nr.4 z dn.14.IX.1949.

Uprzemysłowienie socjalistyczne, zrealizowane w latach wielkich stalinowskich pięciolatek, wywołało szybki wzrost miast i osiedli miejskich w naszym kraju. W okresie lat 1926 - 1939^{/1/} liczba miast o zaludnieniu powyżej 100 tysięcy wzrosła z 31 do 82. Ogółem w tym okresie liczba miast wzrosła o 213, liczba zaś osiedli miejskich - o 1323. Odpowiednio do tego liczba mieszkańców miast wzrosła z 26,3 milionów w r.1926 do 61,0 milionów w r.1939.

Tak gwałtowny wzrost ludności miejskiej wywołał szybki rozwój budownictwa mieszkaniowego i użyteczności publicznej, co wymagało radykalnego usprawnienia gospodarki miejskiej w naszym kraju.

Uchwała plenum czerwcowego CK WKP/b/ z r.1931 stwierdza:

"Główne zadanie polega na tym, by rozwinąć pracę nad rozszerzeniem, przebudową i rozwojem gospodarki miejskiej, stosownie do wymagań, jakie stawia nam teraz gwałtowne tempo uprzemysłowienia, zwiększenia liczby ludności miejskiej, wzrost potrzeb powszednich i kulturalnych mas pracujących". Dalej uchwała plenum mówi: "Na gruncie realizowania leninowskiej linii generalnej partia zdobyła szereg sukcesów w akcji odbudowy i rozwoju gospodarki miejskiej. Na tymże gruncie zdoła partia przeobrazić miasta dzisiejsze w kulturalne, rozwinięte pod względem gospodarczym i technicznym ośrodki proletariackie oraz zbudować dziesiątki i setki nowych miast socjalistycznych".

Na gruncie uchwał Plenum czerwcowego CK WKP/b/ z roku 1931 rozwinęło się w miastach i osadach miejskich naszego kraju na wielką skalę budownictwo mieszkaniowe, kulturalne i komunalne. W przeddzień Wielkiej Wojny Narodowej ilość mieszkań podwoiła się w stosunku do /x/ "Woprosy gorodskowo stroitielstwa i Choziajstwa."

/1/ Na terytorium Z.S.R.R. w granicach z przed września 1939.

stanu z r.1917. Oblicze naszych starych miast zmieniło się nie do poznania. Na zaniedbanych i brudnych kresach miast powstały nowe wielopiętrowe domy mieszkalne i użyteczności publicznej - pałace kultury, teatry, kina, szpitale, magazyny uniwersalne, stołówki, szkoły. Kresy ośrodków przemysłowych wyposażone zostały w scentralizowany system wodociągów i kanalizację, co gwałtownie zmniejszyło liczbę zachorzeń na choroby zakaźne. Udoskonalone drogi, linie tramwajowe, trolleybusowe i autobusowe łączyły ośrodki fabryczne z centrum miast. Na miejscu dawnych bagien i śmietników powstały ogrody, parki i stadiony, które stały się ulubionymi miejscami odpoczynku mas pracujących.

Na gruncie stalinowskiego planu przebudowy Moskwy, uchwalonego przez rząd w 1935 roku, wykonano olbrzymie prace przy tej przebudowie. Wybudowano w ciągu tego okresu ogromny "kanał Moskwy", który połączył Moskwę z wielkimi rzekami i morzami kraju i zaopatrzył ją w niezbędną ilość doskonałej wody. W latach tych w Moskwie powstała najlepsza w świecie kolej podziemna, która jest cudownym dziełem epoki stalinowskiej i dumą narodu radzieckiego. Przyozdobiły Moskwę dziesiątki kilometrów granitowych wybrzeży i dzisiaj wielkich mostów. Wytyczono i rozszerzono główne arterie miasta i dano im najlepsze nawierzchnie jezdni. Przy ulicach i placach stolicy wyrosły wielkie gmachy mieszkalne i użyteczności publicznej. Powstały parki kultury i odpoczynku, ogrody, baseny pływackie i stadiony.

Leninград, Kijów, Charków, Stalingrad, Swierdłowski, Nowosibirsk, Gorkij, Kujbyszów, Mińsk, Tbilisi, Baku, Taszkent i inne miasta nie tylko wyrosły pod względem liczby ludności, lecz stały się dobrze urządzone ośrodkami przemysłowymi. Wystarczy wspomnieć, że przed rewolucją istniała w Petrogradzie drewniana kanalizacja ogólna, kanalizacja, przez którą ścieki spływały do rzek i kanałów miasta i zakażały glebę i powietrze bakteriami gnilnymi.

Od roku 1925 mieszkańcy Leningradu zabrali się do budowy systemu udoskonalonej kanalizacji betonowej i ceramicznej, przez który oczyszczone wody ściekowe spływały do zatoki morskiej. Na kilka lat przed wojną rozpoczęto budowę kolei podziemnej w Leningradzie. Stolica naftiarzy - Baku - dopiero przy władzy radzieckiej zaopatrzona została w wodę ze źródeł górskich, położonych o 180 klm od miasta, do tego zaś czasu przywożono do Baku wodę do picia specjalnymi statkami lub wyparowywano ją z wody morskiej.

- 3 -

W roku pięciolatek stalinowskich wyrosły nowe miasta - Magnitogorsk, Stalińsk, Kemerowo, Komsomolsk na Amurze, Karaganda, Kirowsk, Dzierżyńsk, Stalinogorsk i wiele innych. Napastnicy niemiecko-faszystowscy w okresie wiarołomnego najazdu na naszą ojczyznę i czasowej okupacji szeregu jej okręgów, wyrządzili w dziedzinie gospodarki miejskiej, stanu posiadania mieszkań i instytucji użyteczności publicznej, olbrzymie szkody z premedytacją, ze szczególną gorliwością i z intencją siania jaknajwiększych zniszczeń.

Lecz nawet w najtrudniejszych warunkach wojennych, kraj nasz, po przeprowadzeniu niebywałej w dziejach ewakuacji przedsiębiorstw przemysłowych do okręgów wschodnich, kontynuował w tych okręgach na szeroką skalę budownictwo mieszkaniowe i komunalne, co dopomogło do przekształcenia największych miast Uralu, dorzecza Wołgi i Syberii w prawdziwy arsenał, który zapewnił zwyciężkie zakończenie Wielkiej Wojny Narodowej.

W latach Wojny Narodowej trwało budownictwo kolei podziemnej w Moskwie, a w r. 1944 rozpoczęto na większą skalę roboty przy budowie gazociągu Saratów - Moskwa, długości 800 klm, który uruchomiono w 1946 roku.

W okresie największego napięcia wojny w sierpniu 1943 r., CK W.K.P./b/ i Rada Komisarzy Ludowych Z.S.R.R. powzięły uchwałę "O koniecznych środkach odbudowy gospodarki w okręgach wyzwolonych spod okupacji niemieckiej". Rozwinęły się prace przy odbudowie miast i osiedli robotniczych, na pierwszym zaś planie postawiono odbudowę domów mieszkalnych, szpitali, szkół, wodociągów, elektrowni i transportu miejskiego.

W samym tylko okresie 1943 - 1944 zbudowano w miastach i osiedlach robotniczych, wyzwolonych spod czasowej okupacji, przeszło 12 milionów metrów kwadratowych powierzchni mieszkalnej.

Ustawa o pięcioletnim planie odbudowy i rozwoju gospodarki narodowej Z.S.R.R. w latach 1946 - 1950, obok olbrzymiej skali robót przy odbudowie i dalszym rozroście przemysłu, transportu i gospodarki miejskiej, przewiduje również dużą skalę odbudowy i budowy mieszkań, gmachów użyteczności publicznej oraz instytucji gospodarki komunalnej.

Ministerstwa, resorty i rady lokalne muszą w ciągu tego pięciolecia odbudować i zbudować w miastach i osiedlach robotniczych 72,4 miliona metrów kwadratowych przestrzeni mieszkalnej, a prócz tej ludność, przy pomocy kredytu państwowego, zbudować powinna 12 milionów metrów kwadratowych. Mają być zbudowane nowe wodociągi

w szesnastu miastach, kanalizacja w trzynastu miastach, wprowadzona będzie komunikacja tramwajowa w ośmiu miastach i trolleybusowa w dwudziestu.

Pomimo trudności powstających wskutek zburzenia przez wroga głównych przedsiębiorstw produkujących materiały budowlane i przedmioty wyposażenia sanitarno - technicznego, przedsiębiorstwa państwowe, instytucje, rady miejscowe oraz ludność przy pomocy kredytu państwowego odbudowała i zbudowała w miastach i osiedlach robotniczych około 51 milionów metrów kwadratowych powierzchni mieszkalnej. Ku początkowi roku 1949 państwowy stan posiadania mieszkań w Rydze, Tallinie, Petrozawodsku, Kiszyniowie odbudowany został prawie w całości. W trzech czwartych przeszło odbudowano państwowy stan posiadania mieszkań w Kijowie, Minsku, Stalino, Woroszyłowgradzie, Rostowie nad Donem, Kursku i w innych miastach. Dużą robotę przy odbudowie zasobów mieszkaniowych wykonano w Leningradzie, gdzie w ciągu trzech lat ostatnich odbudowano i zbudowano przeszło milion dwieście tysięcy metrów kwadratowych powierzchni mieszkalnej. W stolicy Z.S.R.R. - Moskwie i w okręgu moskiewskim zbudowano przeszło 1,5 miliona metrów kwadratowych powierzchni mieszkalnej. Zbudowano i oddano do użytku ogromne wielopiętrowe domy przy ulicy Gorkiego i Kałuskiej, przy szosie Mozajskiej i Leningradzkiej, przy pierścieniu Sadowym i przy innych magistralach. Zwiększono przeszło o 60 - 70% w porównaniu ze stanem przedwojennym zasób mieszkań w wielkich ośrodkach przemysłowych kraju - w Czelabinsku, Nowosybirsku, Omsku, Kujbyszewie, Karagandzie i w innych miastach.

Ulepsza się jakość posiadanego zasobu mieszkań, W ciągu lat 1946 - 1948 wzrosła o 82% liczba mieszkań, zaopatrzonych w gaz. Zainstalowano gaz w przeszło stu tysiącach mieszkań w Moskwie, a oprócz tego - w tysiącach mieszkań w Leningradzie, Charkowie, Baku, Kujbyszewie, Saratowie, Rydze, Lwowie i w wielu innych miastach i osiedlach robotniczych. Dużej skali prace wykonano przy zastępowaniu pieców przez ogrzewanie centralne.

Jednocześnie z mieszkaniem zbudowano liczne szkoły, żłobki i przedszkola, kluby, kina, szpitale, apteki, kąpiele, sklepy i inne instytucje, obsługujące poważne i kulturalne potrzeby. W tymże okresie odbudowano i zbudowano w szeregu miast nowe wodociągi, kanalizacje, elektrownie, linie tramwajowe i trolleybusowe oraz wykonano w dużej skali akcję zazielenienia i ukultural-

nienie miast i osiedli robotniczych.

Ta duża skala budownictwa mieszkaniowego, kulturalnego i komunalnego w ciągu trzech lat pięciolatki powojennej mogła być zrealizowana wskutek wzmożonej potęgi przemysłowo-ekonomicznej naszej ojczyzny i nieustannej troski i pomocy ze strony partii bolszewickiej oraz rządu radzieckiego w dziele ulepszenia warunków mieszkaniowych i życia codziennego nas pracujących. Celem wykonania wielkiego programu odbudowy i budowy uchwala rząd powołała do życia Ministerstwo Budownictwa Cywilnego w R.S.F.R.R., U.S.R.R., B.S.R.R.x/ Mołdawskiej S.R.R. i Estońskiej S.R.R. W wielu ministerstwach przemysłowych i budowlanych zorganizowano wyspecjalizowane trusty budowlane i ich oddziały, stworzono nową gałąź przemysłu - fabryczną budowę domów. Powojenny plan pięcioletni przewiduje zwiększenie do roku 1950 zdolności wytwórczej kombinatów budowy domów składanych produkcji fabrycznej do 4,6 milionów metrów kwadratowych powierzchni mieszkalnej.

1 lutego 1949 r. partia i rząd powzięły uchwałę o opracowaniu nowego planu generalnego rekonstrukcji Miskwy tak, by przebudowę tę realizować na gruncie naukowo opracowanego planu, któryby był wyrazem nowego potężnego wzlotu gospodarki narodowej, nauki i kultury w Z.S.R.R.

W związku z rozmachem budownictwa miejskiego, koniecznością zapewnienia kierownictwa państwowego w sprawie planowania i zabudowy miast, oraz w celu oparcia budownictwa miejskiego na nowych metodach technicznych powołano w czerwcu 1949 r. do życia Wszechzwiązkowe Ministerstwo Budownictwa Miejskiego.

Głównym zadaniem nowego ministerstwa ma być dalsze doskonalenie architektury i podniesienie jakości budownictwa miejskiego, zastosowanie do produkcji nowych typów materiałów budowlanych i wykończeniowych, wyrobów i wyposażenia technicznego, upowszechnienie mechanizacji i najnowszych metod organizacji prac przy zabudowie miast oraz kontrola wykonania rozporządzeń rządu w sprawach budownictwa miejskiego.

Wszystkie te zarządzenia partii i rządu mają na celu dalsze doskonalenie budowy miast w Z.S.R.F.

x/ Rosyjska Socjalistyczna Federacyjna Republika Radziecka; Ukrainst
Socjalistyczna Republika Radziecka; Białoruska Socjalistyczna
Republika Radziecka /przyp.tk./

Budownictwo mieszkaniowe w Z.S.R.R. rozwija się w oparciu o zasadniczą **wyższość** socjalistycznego systemu gospodarki w porównaniu z kapitalistycznym. Pierwszą cechą tej wyższości jest zniesienie **prywatnej** własności ziemi i wielkich budowli, co umożliwia właściwe i celowe rozwiązanie największych problemów planowania i architektury - tworzenie harmonijnych kompozycji i zespołów placów, magistrali, wybrzeży, dzielnic mieszkalnych. Żywym potwierdzeniem tych możliwości jest realizacja stalinowskiego planu przebudowy Moskwy, gdzie rozwiązano w praktyce z olbrzymim rozmachem twórczym zadania tak skomplikowane, jak odbudowa i zabudowa ulic Gorkiego, wybrzeży rzeki Moskwy, pierścienia Sadowego, szosy Kałuskiej, Leningradzkiej i Możajskiej oraz nowych dzielnic mieszkalnych.

Głównym celem radzieckiego budownictwa miejskiego jest tworzenie kulturalnych, celowo zbudowanych pod względem ekonomicznym i pięknych miast. O piękności miasta decydować powinien przede wszystkim jego rdzeń kompozycyjny, obejmujący plac główny i system placów, które tworzą centrum, a obok tego - główne magistrale i wybrzeża. Ogromne znaczenie w konstruowaniu centrum miasta - czyli placów, wybrzeży i głównych magistrali - mają gmachy publiczne, których architekturę i rozmieszczenie określać należy ze szczególną wnikliwością, projektując wyższą niż przeciętna jakość wykończenia zewnętrznego. Architektura zaś zabudowy ciągłej powinna być skromniejsza i uzupełniać ją musi malowniczość rozplanowania gmachów i zazielenienie.

Cechą szczególną architektury radzieckiej jest jej głęboka zasadniczość ideowa, wyrażająca wielkość i humanizm epoki architektury społeczeństwa komunistycznego. Ustawodawstwo radzieckie zakazuje budowy domów o podwórkach - studniach i podwórkach - szczelinach, co jest rzeczą zwykłą w praktyce miast kapitalistycznych, gdzie panuje prawo "nagiej gotowizny" i renty gruntowej. W naszym kraju, przy zabudowie dzielnic mieszkalnych w miastach i osiedlach robotniczych, buduje się gmachy stojące osobno, co daje normalne oświetlenie lokalom mieszkalnym i przewietrzanie wewnątrz kolonijnych terenów zazielenionych, przeznaczonych do odpoczynku mieszkańców i zabaw dziecięcych. Charakterystycznym przykładem architektury radzieckiej są stacje moskiewskiej kolei podziemnej, bogato wykończone w radosnych i ciepłych tonach, zasadniczo odmienne od ponurych tuneli kolei podziemnych

./.

miast zachodnio - europejskich i amerykańskich.

Duże znaczenie ra rozpoczęta z inicjatywy towarzysza Stalina budowa wysokich gmachów w Moskwie, a w szczególności ogromnego zespołu Uniwersytetu Państwowego na górach Leńinowskich, trzydziestodwupiętrowego gmachu administracyjnego w Zariadziu, dwudziestosześciopiętrowego gmachu hotelu i domów mieszkalnych na Wybrzeżu Dorogomiłowskim oraz dwudziestopiętrowego gmachu administracyjnego na placu Smoliński, siedemnastopiętrowego hotelu przy ulicy Kałanczowskiej, siedemnastopiętrowego domu mieszkalnego na wybrzeżu Kotelniczowskim, szesnastopiętrowego domu administracyjnego i mieszkalnego przy krasnych Wrotach i szesnastopiętrowego domu mieszkalnego na planu Powstania.

Budowle te muszą pod względem swych proporcji i sylwetek harmonizować z historycznie powstałą architekturą miasta oraz z przyszłym gmachem Pałacu Rad. A jednocześnie budowle te powinny nadać architektonicznemu obliczu stolicy jeszcze więcej piękna i wspaniałości. Do tych wysokich gmachów przylegać będą wielkie place, formujące na nowych założeniach strukturę planu miejskiego.

Budowa tych gmachów, które pod względem rozwiązania konstrukcyjnego będą budowlami szkieletowymi, o murach z pustaków, powinna zreorganizować technikę budowlaną i stworzyć podstawy rozwoju i zastosowania w budownictwie nowych pierwszorzędnych materiałów budowlanych, wyrobów i wszelkiego rodzaju wyposażenia mieszkań. To nowe budownictwo stanie się także szkołą, kształcącą wysoko-kwalifikowanych architektów, konstruktorów, inżynierów - budowniczych i robotników, co podniesie budownictwo mieszkaniowe i użyteczności publicznej w Z.S.R.R. na jeszcze wyższy poziom.

Wobec olbrzymiej skali budownictwa miejskiego nabierają pierwszorzędного znaczenia problemy właściwych rozwiązań zadań planowania i architektury. Ministerstwo Budownictwa Miejskiego powinno przede wszystkim - na podstawie analizy i syntezy praktyki budownictwa opracować i zatwierdzić zasady zabudowy dzielnic mieszkalnych /gęstość zaludnienia, ilość pięter, normy zazielenienia, zasady planowania i normy szerokości magistrali, wielkości placów miejskich i t.p./

Dużo uwagi poświęcić należy opracowaniu problemów ekonomiki budownictwa miejskiego - stworzeniu zwartych planów miast, któreby

skracają długość dróg i sieci instalacyjnych podziemnych oraz zapewniały najlepsze zorganizowanie transportowej obsługi ludności. W związku z tym przyspieszyć należy opracowanie nowoczesnych metod i wprowadzenie instalacji, pochłaniających dym i gazy, wydzielane na zewnątrz przez zakłady metalurgiczne, chemiczne i inne. Zastosowanie tych środków umożliwi skrócenie obowiązujących dziś norm zdrowotnych odległości dzielnic mieszkalnych od przedsiębiorstw przemysłowych, a to z kolei nie tylko umożliwi znaczne zmniejszenie terytoriów miast i długości magistrali, lecz poprawi stan zdrowotny dzielnic mieszkalnych. Należy wyciągnąć konsekwencję z tego, że nauka radziecka wynalazła już sposoby uchwycenia i pożytecznego wykorzystania wielu odpadków, wydzielanych dotychczas w powietrze i do otwartych zbiorników wody, i jeżeli te zdobycze nauki za namo się jeszcze realizuje, tylko wskutek bierności niektórych kierowników przedsiębiorstw przemysłowych i źle zorganizowanego nadzoru sanitarnego.

Konieczne jest również ograniczenie terenów, przeznaczonych na składy i transport, ponieważ użytkuje się je obecnie bardzo nieracjonalnie, nieraz bez zastosowania nawet najprostszych mechanizmów do pionowego składowania ładunków. Zabronić należy ciągłej zabudowy domami mieszkalnymi magistralnych dróg bitych. Reforma ta nie tylko skróci długość miejskich sieci instalacyjnych, lecz zapewni również niezbędną szybkość transportu samochodowego.

Dużo uwagi zwrócić należy na walkę z tendencjami niektórych organizacji lokalnych, które dążą do znacznego rozwoju wielkich miast o zaludnieniu powyżej 500 tysięcy i więcej. Partia i Rząd w swych uchwałach nieraz stwierdzały celowość ograniczenia wzrostu wielkich miast. Konieczna jest równomierność rozwoju sił wytwórczych w kraju, podstawą zaś jego być powinien rozwój nowych ośrodków przemysłowych, posiadających sprzyjające warunki naturalne, źródła energii i t.p.

Duże znaczenie ma właściwe rozmieszczenie budownictwa mieszkaniowego w miastach, gdyż ze względu na jego skalę umożliwia to stworzenie skończonych architektonicznych zespołów placów, wybrzeży i magistrali. Niestety, komitety wykonawcze miejskie i kierownicy przedsiębiorstw nie zawsze poświęcają temu problemowi dosyć uwagi.

Obok budowy domów mieszkalnych w dzielnicach przemysłowych należy zabudowywać także główne place, wybrzeża i magistrale

w miastach.

Wymiary parceli budowlanych, ustalone w miastach w granicach od 300 do 600 metrów kwadratowych, umożliwiają inne niż dawniej rozmieszczanie indywidualnej zabudowy w miastach niewielkich i średniej wielkości. Zależnie od materiałów, z których buduje się ściany domów i od wielkości działek można to budownictwo indywidualne rozmieszczać na terenach uzbrojonych i bezpośrednio przylegających do zabudowy istniejącej. W tych warunkach celowe jest również - obok domów jednorodzinnych - budować zblokowane domy o dwóch, trzech mieszkaniach i więcej, i o indywidualnych działkach przy każdym mieszkaniu. Ten typ zabudowy daje duże oszczędności, skraca długość sieci instalacyjnych i jest oszczędniejszy pod względem eksploatacyjnym.

Budowanie miast radzieckich odbywa się według planu państwowego. Zatwierdzony projekt rozplanowania i zabudowy miasta powinien być dokumentem zasadniczym, regulującym budownictwo miejskie, sztywnym w swych głównych założeniach, jak: sieć magistrali, rozlokowanie przedsiębiorstw przemysłowych, stref mieszkalnych, urządzeń transportowych, a jednocześnie projekt ten powinien być elastyczny w szczegółach, które nie wpływają na zasadniczą strukturę miasta.

x

x

x

Wykonanie dużego programu budownictwa mieszkaniowego i użyteczności publicznej w miastach wymaga poświęcenia dużej uwagi problemom organizacji procesu budowlanego. Najbardziej postępową szybkościwą metodę wykonania robót wprowadzono już w szeregu organizacji budowlanych Moskiewskiego Miejskiego Komitetu Wykonawczego, w trustach "Zeporożstroj" i "Magnitostroj" Ministerstwa Budowy Zakładów Przemysłu Ciężkiego, w trustach "Rostowżikstroj" i "Stalinżikstroj" x/ Ministerstwa Przemysłu Węglowego, a także w niektórych organizacjach budowlanych innych ministerstw. Jednakże metodę tę stosuje się jeszcze i dzisiaj w zbyt małej skali, liczne organizacje budowlane nie wykorzystują jeszcze w pełni swych możliwości w dziedzinie przyspieszenia tempa i zmniejszania kosztu budownictwa mieszkaniowego.

x/ Skróty nazw "Rostowskie budownictwo mieszkaniowe" i "Stalin-
grańskie budownictwo mieszkaniowe" /przyp.tk./

Zdając sobie sprawę z wielkiego znaczenia szybkościowych metod wykonania robót budowlanych, rząd zobowiązał ministerstwa i rady miejscowe do opracowania i zatwierdzenia planu zastosowania tych metod przy budowie mieszkań w roku 1949.

Ogromna wyższość szybkościowego systemu w budownictwie polega na łatwości składania oraz na zastosowaniu standartowych części, wyrobów i elementów produkcji fabrycznej i półfabrycznej. Budowę wykonywa się według ściśle opracowanego harmonogramu w ciągu całego roku, a przez to samo likwiduje się sezonowy charakter pracy zakładów pomocniczych i oddziałów przygotowawczych. Metoda szybkościowa umożliwia dokładne zaplanowanie rozmieszczenia zespolonych brygad robotników o różnych specjalnościach i równomierny podział tych brygad w ciągu całego roku, a także nie wymaga wielkiej liczby wysokokwalifikowanych robotników na placu budowlanym. Metoda ta umożliwia przede wszystkim planowanie wszystkich robót budowlanych, co potwierdziła doświadczalnie budowa czternastu wielopiętrowych domów, zbudowanych w przedwojennych latach przy głównych magistralach stolicy. Te same metody stosuje obecnie Moskiewski Komitet Wykonawczy Miejski przy budowie czterech i pięciopiętrowych domów /ulica Piestczanaja/. Domy tego rodzaju, składające się z 35 mieszkań, budowano dotąd w ciągu 105 dni, a na mocy zobowiązania socjalistycznego w trybie współzawodnictwa pracownicy budowlani zamierzeli skrócić ten okres do 90 dni. Konieczne jest opracowanie sposobów dalszego skrócenia okresów budowy domów mieszkalnych drogą przyspieszenia robót wykończeniowych. Należy szerzej rozpowszechniać metody szybkościowe wewnętrznego wykończenia domów, zaproponowane przez moskiewskiego tynkarsza - stachanowca, tów. Kutienkova. Metoda ta zwiększa przeciętną produkcję członka brygady czterokrotnie i gwarantuje krótsze terminy wykonczenia pomieszczeń wewnętrznych.

Ciekawą praktykę wznoszenia szesnastu jednopiętrowych murywanych domów o 300 - 600 metrów kwadratowych powierzchni na za sobą trust "Zaporzstroj". Domy buduje się tu w ściśle wyznaczonym terminie - w ciągu 42 dni, przy maksymalnym zastosowaniu montowania ich z gotowych części i elementów. Wskutek zastosowania tej metody liczbą robotników na placu budowlanym zmniejszyla się o połowę, wartość produkcji na jednego robotnika wyniosła 154 rubli dziennie zamiast 73 rubli przy innych analogicznych budowach. Wydajność pracy w ciągu miesiąca w różnych brygadach wyniosła od

137 do 227% wydajności zaplanowanej, zarobki zaś robotników wzrosły o 1000 do 3000 rubli miesięcznie, zależnie od kwalifikacji i wydajności pracy. "Przepisy technologiczne", opracowane przez grupę specjalistów "Zaporożstroja", wykryły dodatkowe źródła oszczędności zarówno w drodze znacznego zmniejszenia liczby robotników pomocniczych i transportowych, jak i w drodze uporządkowania transportu i przenoszenia materiałów i zapraw, dostarczonych przez elewatory i podawanych przez pompy do zapraw na miejsce pracy. Znacznie wzrosło wykorzystanie mechanizmów i różnego rodzaju urządzeń.

Trust "Rostowżiłstroj" Ministerstwa Przemysłu Węglowego na odcinku kopalni "Nieżdannaja Jużnaja"x/ zorganizował szybkościowe budowanie ośmiu jednopiętrowych domów. Pierwszy dom oddany został do użytku po 22 dniach, inne oddawano do użytku co cztery dni. Produkcja dzienna na jednego robotnika wynosiła około 100 rubli wobec 43 rubli na innych budowlach tegoż trustu.

Metody te należy szeroko rozpowszechniać w budownictwie mieszkaniowym. Przy budowaniu kilku domów mieszkalnych, gdzie niemożliwe jest zorganizowanie robót metodą szybkościową, należy prowadzić roboty według harmonogramu, określającego terminy wykonania poszczególnych elementów domu i ustalającego regularne zaopatrzenie budowy w materiały i gotowe części.

Należy poważnie przedyskutować problem celowości tworzenia organizacji terytorialnych w dziedzinie budownictwa miejskiego, co umożliwi wykorzenienie wypadków, gdy przy jednym odcinku ulicy albo przy niewielkim osiedlu pracuje kilka organizacji budowlanych różnych resortów, posiadających osobne place budowlane, przedsiębiorstwa pomocnicze, biura przewozowe, kamieniołomy i t.d. Tego rodzaju rozdrabnianie organizacji budowlanych utrudnia właściwe zorganizowanie robót, uniemożliwia zastosowanie metod szybkościowych, rozprasza mechanizmy i środki transportu. Wskutek tego maleje tempo i wzrasta koszt budowy. Metoda terytorialnych organizacji budowlanych zastosowana częściowo przy odbudowie Sewastopola, wykazała już swe dodatnie wyniki i należy ją pilnie studiować i rozpowszechniać w innych miastach. Olbrzymie znaczenie ma mechanizacja pracy przy budowie miast, jako zasadnicza przesłanka szerokiego rozpowszechnienia postępowych uprzemysłowionych metod budownictwa.

Ministerstwo Budowy Maszyn Budowlanych i Drogowych opanowało budowę i zbudowało dużą liczbę mechanizmów budowlanych - ekskawatorów, mechanizmów do kopania rowów, buldożerów, szufl, walców i innych mechanizmów. Ministerstwa budowy maszyn zorganizowały produkcję dźwigów wieżowych, próżniaczy automatycznych i innych mechanizmów. Wykonanie rozszerzającego się programu budownictwa miejskiego wymaga znacznego zwiększenia produkcji tych mechanizmów. Obok zastosowania "ciężkiej mechanizacji" należy szeroko rozpowszechniać t.zw. "małą mechanizację" i różnorodne przyrządy i urządzenia lekkie dźwigi typu "Pionier", dźwigi linowe, kołowrotki, pompy do zapraw, rozpylacze farb, narzędzia elektryczne, transportery do przewożenia bloków i cegły i t.p. Wykonanie lekkich mechanizmów i urządzeń zlecić należy zakładom przemysłu miejscowego, spółdzielniom przemysłowym i przedsiębiorstwom pomocniczym przy wielkich budowach. Celem zapewnienia ciągłości pracy mechanizmów należy zwiększyć produkcję ich części zapasowych.

x

x

x

Ponieważ dzielnice mieszkaniowe ze względu na swój obszar decydują o charakterze zabudowy miasta, należy rozwiązać problem formy tych dzielnic i typów domów mieszkalnych.

W centralnych dzielnicach wielkich miast przy budowie wielopiętrowych domów mieszkalnych należy zakładać nie mniej niż 25 procentową gęstość zabudowy tych dzielnic. Zapewnia to normalne oświetlenie lokali mieszkalnych i umożliwia zorganizowanie dobrych warunków odpoczynku dzieci i dorosłych. Wielopiętrowe domy mieszkalne budować należy zarówno wąskie, szerokości 9,5 - 10 metrów, /co umożliwia przewietrzanie mieszkań na przestrzał, lecz ogranicza ilość mieszkań do dwóch tylko na każdym podejście schodów/, jak i szerokie typu 13 - 18 metrów, co umożliwia umieszczenie przy jednym podejście czterech, sześciu a nawet ośmiu mieszkań, lecz mieszkań tych nie można przewietrzać na przestrzał.

Pomimo pewnego skomplikowania schematu konstrukcyjnego domów szerokich, są one, przy założeniu mieszkań o małym metrażu, oszczędniejsze pod względem budowy i eksploatacji - wskutek mniejszego zużycia materiałów ściennych, mniejszej liczby klatek schodowych, lepszego wykorzystania wiatrów i mniejszego o 15 - 20% zużycia opału. Nie należy pozwalać na budowę gmachów o szerokiej szkieletnicy wzdłuż równika, ażeby uniknąć orientacji 50% miesz-

kań na północ, co jest absolutnie nie do przyjęcia pod względem zdrowotnym.

Przy wyborze typów domów należy przede wszystkim brać pod uwagę klimatyczne warunki różnych okręgów naszego kraju. Jeżeli w surowym klimacie okręgów północnych, oraz na Uralu i w Syberii racjonalna jest budowa domów o szerokim szkielecie, to w warunkach gorącego klimatu okręgów południowych i wielu okręgów strefy środkowej zasadniczym typem powinien być szkielec wąski, umożliwiający wietrzenie mieszkań na przestrzał, co jest konieczne przy wysokiej letniej temperaturze powietrza. To samo dotyczy typu zabudowy dzielnic mieszkalnych. Na południu i w strefie środkowej racjonalne jest roznieśczać domy typu miejskiego z przerwami, celem lepszego przewietrzenia dzielnicy, natomiast w niektórych okręgach północnych o silnych wiatrach i zaspach śnieżnych należy stosować blokową zabudowę dzielnic, o dużych zamkniętych podwórkach. Stolicę Z.S.R.R. - Moskwę - zabudowywać się będzie zasadniczo domami mieszkalnymi o 6 - 8 - 10 i więcej pięterach, odpowiednio do wymagań rozplanowania miasta i architektonicznego ukształtowania placów, wybrzeży i magistrali, lecz obok tego budowane będą i mniejsze domy, zależnie od szerokości ulic.

Duże miasta zabudowywać należy zasadniczo domami cztero - pięcio piętrowymi, jako najbardziej oszczędnymi w budowie i eksploatacji, a także domami dwu - i trzy - piętrowymi, których dużą zaletą jest możliwość szerokiego użytkowania miejscowych materiałów budowlanych i szybkiego oddawania ich do użytku. Wyjątkiem, gdy dopuszczalna jest zabudowa dzielnic mieszkalnych wyższymi domami, mogą być tylko największe miasta Z.S.R.R. - Leningrad, Kijów i inne, w których przy odbudowie placów i magistrali większą liczbę pięter uzasadniają wymagania planistyczne i architektoniczne oraz względy natury ekonomicznej.

Niewielkie miasta i osiedla robotnicze zabudowywać należy głównie domami dwu- trzypiętrowymi oraz indywidualnymi domami z ogrodami. Należy również przewidzieć zabudowę indywidualną stosując ją na peryferiach i na przedmieściach wielkich miast.

W latach ostatnich ministerstwa i resorty zwiększyły znacznie odsetek budowy domów mieszkalnych murowanych z cegły, domów z naturalnego kamienia, z bloków ze szłaku i innych materiałów

długowiecznych. Uchwała rządu przewiduje dalsze rozszerzenia tego typu budownictwa. Wiadome jest, że w kapitalnym budownictwie mieszkaniowym duży odsetek kosztów - od 30 do 45% - przypada na fundamenty i ściany, co tłumaczy się pracochłonnością wykonania tych robót oraz znacznym ciężarem materiałów, a więc wysokim kosztem ich transportu. Dlatego celem zmniejszenia kosztów budownictwa mieszkaniowego należy rozszerzać stosowanie budowy ścian ze lżejszych materiałów, stosować dziurawkę i cegłę parowatą, pustaki ceramiczne, a także konstrukcje szkieletowe z różnym obszyciem. Szerzej stosować należy pustaki ze szlaku, puneksu i innych materiałów o małym przewodnictwie ciepła. Waga ich jest półtorakrotnie mniejsza niż zwykłej cegły, a prócz tego mają one większe zalety termotechniczne. Umożliwia to budowę ścian półtorakrotnie cieńszych niż przy zastosowaniu cegły, co ze swej strony zwiększa powierzchnię mieszkalną o 5 - 6%. Murowanie ścian z bloków odbywa się trzy do czterech razy szybciej, niż z cegieł i wymaga dwa do trzech razy mniej zapraw. Prócz tego - bloki mogą być prefabrykowane już z ostatecznym wykończeniem ich powierzchni różnymi materiałami, o różnej barwie, wskutek czego odpada potrzeba późniejszego tynkowania. Ogólny koszt ścian, zbudowanych z pustaków, jest przeszło półtorakrotnie niższy od kosztu ścian murowanych z cegieł, co przy ogromnej skali naszego budownictwa ma duże znaczenie narodowo gospodarcze.

Interesującą jest niewątpliwie stosowana obecnie metoda budowy z prefabrykatów trzypiętrowych domów o 35 mieszkaniach na szosie Choroszewskiej w Moskwie. Domy buduje się tu na szkieletach metalowych, zastąpionych ostatnio przez składane szkielety żelbetowe o ścianach z płyt żelbetowych, z izolacją z porowatego betonu i o takichże stropach, nie zasypywanych szlakią. Wysokość płyt zewnętrznych wynosi 3,2 metry, szerokość ich - 1,4, 1,2 i 1,0 metrów; grubość - 25 cm, waga - od 1 do 1,5 ton. Grubość wewnętrznych ścian tegoż typu wynosi 15 cm. Ściany zewnętrzne mają obecnie 8 wymiarów typowych, zamiast pierwotnych 21. Buduje się te domy w ciągu 90 - 100 dni, a trzeba się liczyć z tym, że przy dalszej racjonalizacji budownictwa termin ten może być znacznie skrócony. Zaznaczyć należy, że waga ogólna takiego typu gmachu /przy 1000 metrów kwadratowych powierzchni/ wynosi 3000 ton wobec 6000 ton wagi domu murowanego z cegły. Zapotrzebowanie siły roboczej wynosi 6000 pracowników dni, wobec 13000 pracowników dni, potrzebnych do budowy domu murowanego z cegły.

Ministerstwo Budownictwa Mieszkaniowego powinno opracować szereg wskaźników normatywnych, mających na celu zmniejszenie wagi domów.

Kosztowne są roboty przy tynkowaniu fasad na mokro. Jeżeli można stosować różnego rodzaju długotrwałe tynki terrazytowe i inne wyprawy szlachetne, to należy kategorycznie unikać zaprawy wapiennej, która jest niezmiernie pracochłonna przy budowaniu i nieoszczędna w eksploatacji, gdyż wymaga ponownego przecierania i malowania co 3 - 4 lata. Najbardziej celowe jest pokrywanie elewacji kolorowymi płytami cementowymi i blokami wzorzystymi, płytkami terrakotowymi oraz cegłą specjalną lub naturalną. Trzeba mieć na względzie konieczność stosowania minimalnej ilości typów i wyniarów okładzin, co szczególnie jest ważne przy wykonywaniu robót metodą industrialną. Pokrywanie elewacji fasad wykonywać należy koniecznie równocześnie z mura-
niem ścian, co nie tylko zmniejsza koszt robót, lecz nadaje do-
nowi charakter wykończony natychmiast po zakończeniu budowy.

Przy budowlach o małej ilości pięter i domach indywidual-
nych należy szerzej stosować lokalne materiały ogniotrwałe,
wykorzystując przy tym gotowe wyroby i części produkcji fabrycz-
nej, jak: okna, drzwi, przepierzenia, pułapy i t.d.

Doświadczenia i próby budowania składanych, o niewielu
piętrach, z zastosowaniem różnego rodzaju termizacyjnych materiałów,
rozpoczęte przez Ministerstwo Elektrowni w Okręgu Swierdłowskim
i przez Akademię Nauk Ukraińskiej S.R.R. w okręgach południowych,
należy kontynuować i gruntownie przestudiować. Akademia Archi-
tektury Z.S.R.R. powinna wspomóc praktycznie architektom kon-
struktorom do rozwiązywania problemów termizacji poszczególnych
węzłów konstrukcyjnych i połączeń w domach, zbudowanych na Uralu.
Trzeba przestudiować sprawę celowości gospodarczej odlewania
wielkich płyt betonowych na miejscu budowy, a także zbadać ty-
py magnitogorskich monolitowych domów z betonu i szlaki, domów
odlanych z zastosowaniem przelocnych metalowych form. W tych
ostatnich wypadkach zmniejszają się znacznie wydatki na przewóz
materiałów do budowy ścian.

Jednym z pilnych problemów jest opracowanie typu i ulep-
szenie jakości drewnianych domów składanych produkcji fabrycz-
nej. Należy zwiększyć znacznie wytwórczość materiałów termo-

izolacyjnych do ocieplenia domów budowanych z elementów ścian. Z braku tych materiałów część domów składanych z elementów ścian dostarcza się nabywcom bez izolacji, co pogarsza jakość domów i przedłuża terminy budowy.

Projekty ^{drewnianych} domów szkieletowych lub składanych z elementów ścian produkcji fabrycznej powinny - celem zapewnienia im długowieczności i większej odporności przeciw pożarom - przewidzieć możliwość pokrywania elewacji cegłą na grubość pół cegły, albo też obłożenia ich wszelkiego rodzaju płytami azbestowymi i szynglami. Zwiększa to zalety termotechniczne domów i stanowi dobre wykonanie architektoniczne osiedli. W budownictwie domów indywidualnych należy koniecznie wykorzystać mansardy, co nie tylko zmniejsza koszt jednego metra sześciennego domu wskutek racjonalniejszego wykorzystania fundamentów i poddaszy, lecz umożliwia większą różnorodność rozwiązań architektonicznych.

Należy dla domów indywidualnych opracować i wprowadzić produkcję małych kotłów ogrzewania wodnego o centralnym założeniu opałowym. Ten typ ogrzewania jest szczególnie celowy w domach składanych z elementów ścian, wymagających ciągłości ogrzewania. Ciekawa próba systemu ogrzewania przez promieniowanie ciepła, zastosowanego przez Akademię Architektury Z.S.R.R. w osiedlu Bolszew pod Moskwą, stwierdza, że ogrzewanie przez promieniowanie, zmontowane w suficie, daje normalną temperaturę w drewnianym domu, zbudowanym z elementów ścian, przy dostatecznie oszczędnym zużyciu paliwa.

Dużo uwagi poświęcić należy jakości i zmniejszeniu kosztów wewnętrznego wykończenia i wyposażenia mieszkań. Należy energiczniej rozwijać produkcję różnorodnego suchego tynku i materiałów do pokrywania ścian pokojów mieszkalnych, łazienek, kuchni i innych pomieszczeń. Obok rozwoju produkcji płytek cementowych należy zorganizować w skali fabrycznej produkcję wielkich płyt azbestowych do pokrywania konstrukcji sanitarnych i kuchni, a także zwiększyć produkcję linoleum i linkrustu.

W celu dalszego pogłębienia studiów nad problemami architektury, techniki i ekonomiki masowego budownictwa mieszkaniowego i użyteczności publicznej, a w szczególności domów składanych, wskazane jest zorganizowanie w Moskwie stałego doświadczalnego poligonu wystawowego, na którym ministerstwa i resorty budować powinny domy lub ich elementy różnych typów o różnorodnym wyposażeniu wewnętrznym. Taki poligon - wystawa musi również być szkołą nowoczesnych metod budownictwa miejskiego.

Jednym ze środków ku upowszechnieniu industrializacji budownictwa mieszkaniowego i użyteczności publicznej oraz ulepszenia jego jakości jest szerokie zastosowanie w budownictwie masowym typowych sekcji wielopiętrowych gmachów mieszkalnych oraz typowych domów o niewielu piętrach - zarówno wielomieszkaniowych jak i indywidualnych - a także innych budowli użyteczności publicznej. Prowadzone obecnie przez Ministerstwo Budownictwa Miejskiego wspólnie z innymi ministerstwami prace nad doborem i organizowaniem typowych projektów powinny mieć na celu dalsze doskonalenie projektowanych rozwiązań, opartych na zasadzie racjonalizacji i zmniejszenia kosztów budowy mieszkań, a także innych gmachów. Konstrukcje, części i materiały okładzinowe projektowane być powinny na zasadach minimalnej ilości typowo-wymiarów, a to w celu umożliwienia ich zastosowania przy budowie większej liczby gmachów o różnym rozplanowaniu wewnętrznym i różnym wykonczeniu zewnętrznym.

Przyspieszyć należy opracowanie "regulaminu budowlanego", któryby ustalał wymiary typowe produkcji budowlanej i jej części, obowiązujące dla wszystkich przedsiębiorstw przemysłu materiałów budowlanych i organizacji budowlanych. Wprowadzenie tego systemu stałych wymiarów typowych przyczyni się do upowszechnienia postępowych metod budownictwa i zmniejszy koszty budowy gmachów mieszkalnych i użyteczności publicznej.

x

x

x

Największe zadania stoją przed budowniczymi miast w dziedzinie budownictwa komunalnego, w rozwoju sieci instalacyjnych i doskonaleniu urządzenia miast.

Rozwijająca się gospodarka wodociągowa miast wymaga ogromnej ilości rur metalowych. Pomimo to Ministerstwo Przemysłu Hutniczego, dostarczające rury na wagę, produkuje siagle rury żeliwne o grubych ścianach i nie organizuje produkcji rur o ścianach cienkich, wytwarzanych sposobem odlewania odśrodkowego. Rury te przy tej samej trwałości mechanicznej ważą o 30 - 35% mniej od rur zwykłych. Poza tym Ministerstwo nie zorganizowało dotychczas produkcji stalowych rur spawanych o średnicy 1500 milimetrowej, które są niezbędnie potrzebne do połączeń stacyjnych i głównych kolektorów w wielkich miastach.

Przemysł materiałów budowlanych po znacznym zwiększeniu produkcji rur azbestowo-cementowych dostarcza tylko rury o średnicy do 600 milimetrów, bardzo łamliwe i wytrzymujące ciśnienie nie wyższe niż 10 - 12 atmosfer. Ministerstwo Przemysłu Materiałów Budowlanych Z.S.R.R. powinno w krótkim czasie opanować produkcję rur azbestowo - cementowych i żelazobetonowych /^{odpornych} na wysokie ciśnienie i o armaturze przedwstępnie poddanej napięciu. Rury tego rodzaju wytrzymują ciśnienie wewnętrzne: azbestowo-cementowe - do 80 atmosfer, a żelazo-betonowe - do 25 atmosfer.

Należy również poważnie się zainteresować wprowadzeniem metod intensyfikacji pracy urządzeń do oczyszczania i automatyzacji kierowania pracą stacyjnych agregatów i sieci. Ministerstwo Budowy Maszyn i Aparatów powinno zorganizować produkcję pomp pionowych o wysokiej wydajności, do stacji wodociągowych oraz fekalnych pomp kanalizacyjnych udoskonalonych typów. Konieczne jest również opracowanie produkcji zasuw wodociągowych o dużych średnicach z napędem elektrycznym.

Rozwijająca się w szybkim tempie gazyfikacja miast wymaga udoskonalenia eksploatacji i wprowadzenia automatyzacji kierowania pracą gazowni, gazomierzy i sieci. Przemysł nasz opanować powinien produkcję udoskonalonych instalacji do spalania gazu w paleniskach wielkich kotłów oraz zorganizować produkcję gazomierzy i aparatury, kontrolującej uchodzenie gazu, gdyż brak tych instalacji komplikuje zapewnienie bezpieczeństwa przy eksploatacji gazu.

Wielkie roboty przy budowie udoskonalonych nawierzchni ulic

i placów wymagają skupienia uwagi na zdobyciu w tym celu lokalnych materiałów odpowiedniej jakości do budowy nawierzchni ulic. Obok jezdni asfaltowo - betonowych i betonowych, racjonalne jest stosowanie do budowy nawierzchni również takich długowiecznych materiałów, jak bazalt gruboziarnisty, kwarcyt i klinier. Prócz tego należy zażądać od hutnictwa i przemysłu materiałów budowlanych, by rozwinęły one produkcję odlewanej kostki ze szlaki metalurgicznej. Miasta o rozwiniętym przemyśle hutniczym, jak: Stalinsk, Magnitogorsk, Czelabinsk, Stalino i inne, mogą wykorzystać do budowy jezdni szlaki miejscowe, które obecnie wyrzuca się na zwały. Różne typy kostki, ułożonej na zaprawie asfaltowej, tworzą długowieczne i piękne jezdnie. Praktyka wykazuje, że na północy a częściowo i w strefie środkowej Z.S.R.R., jezdnie takie przy intensywnym wyrębywaniu łożu służą znacznie dłużej, niż asfaltowe. Poza tym należy uwzględnić, że w miastach, stojących wobec perspektywy wielkich robót przy budowie sieci podziemnych, racjonalniejsze jest budowanie nawierzchni z łatwo rozbieralnych kostek. Celem utrzymania magistrali i placów w dobrym stanie, miejskie komitety wykonawcze powinny corocznie zatwierdzać plany zajęcia nawierzchni jezdni i chodników do celów budowy i remontu kapitalnego instalacji podziemnych, a także systematycznie wykonywać remonty w miejscach zniszczenia nawierzchni.

Przemysł budowy maszyn budowlanych i drogowych powinien zaopatrzyć administrację dróg w nowoczesne potężne maszyny do przerabiania asfaltu, w betoniarki, tłuczki, greidory, buldożery, kompresory, finiszery, walce ciężkie i inne maszyny drogowe.

W dziedzinie budowy mostów, oprócz tworzenia najdoskonalszych lekkich konstrukcji nadwodnej części mostów, należy szczególnie pieczołowicie opracowywać typy mostów o konstrukcjach, któreby nie wymagały stosowania kosztownych i długo ciągnących się robót podwodnych /kesonów lub zagłębianych studni/.

Ciekawy jest pod tym względem, jako nowe słowo w architekturze mostowej, zaprojektowany przez Leningradzki zarząd drogowo-mostowy most Krestowski na rusztowaniu, wspierający się o pale z rur stalowych, wypełnione uzbrojonym betonem.

Przechodząc do sprawy transportu miejskiego, trzeba przede

wszystkiem stwierdzić, że głównym typem transportu miejskiego w wielkich miastach jest tramwaj, jako środek komunikacji o największej zdolności przewozowej i najoszczędniejszy w porównaniu z trolleybusem i autobusem. W związku z tym poświęcić należy najwięcej uwagi produkcji udoskonalonych wzorów tramwajowych. A jednak Ministerstwo Budowy Środków Przewozu, któremu podlega budowa wagonów, nie zamierza projektowania nowego typu wozu tramwajowego. Ryńskie zakłady tego ministerstwa, które rozpoczęły produkcję czteroosiowych wozów motorowych dopiero w roku 1949, budują wagony, zaprojektowane przez zakład Ministerstwa Przenysku Lotniczego wspólnie z zarządem tramwajowym Moskiewskiego Miejskiego Komitetu Wykonawczego. Wozy te mają jednak szereg wad w konstrukcji, co zniża wskaźniki ich eksploatacji. Zakłady remontu wagonów Leningradzkiego Miejskiego Komitetu Wykonawczego zorganizowały produkcję czteroosiowych wozów motorowych i przyczepek o lżejszej ramie i lepszym kadłubie.

Opierając się na robocie tych przedsiębiorstw, Ministerstwo Budowy Maszyn Transportowych powinno opracować nowy udoskonalony typ wozu czterosiowego i przystąpić w roku 1950 do jego budowy. Głównymi cechami tego wozu być powinny: zmniejszenie wagi wozu, udoskonalenie jego właściwości dynamicznych i hamulców, udoskonalenie systemu napędu, zastosowanie szybkoobrotowych motorów o lżejszej wadze i zabezpieczonych w urządzenia neutralizujące hałas. Zakłady Uśc-Katarskie, produkujące dwuosiowe motorowe wozy tramwajowe i przyczepki typu konstrukcji wózkowej z napędem za pomocą wału kardanowego, poważnie zmniejszyły i uprościły konstrukcję wozu. Pomimo to zakłady Uśc-Katarskie pracować powinny nad dalszym udoskonaleniem systemu napędu i jakości poszczególnych części, a także znacznie ulepszyć wykończenie wozów, zniżając jednocześnie koszt ich produkcji. Spośród wozów specjalnych, potrzebnych do eksploatacji gospodarki tramwajowej, należy zorganizować w warsztatach reparacyjnych Leningradzkiego i Gorkowskiego Miejskiego Komitetu Wykonawczego budowę wozów do oczyszczania torów od śniegu, do oczyszczania styków szyn oraz wozów - warsztatów wyposażonych w dźwigi.

Na wielką skalę powinien się również rozszerzyć transport trolleybusowy, który zdobył już powszechne uznanie dzięki niewielkim względnie kosztom jego budowy, oraz cichości

i zupełnej higieniczności, co w warunkach miejskich jest bardzo ważnym czynnikiem. Dalsze doskonalenie transportu trolleybusowego iść powinno w kierunku budowy trzy-osiowych wozów wielomiejscowych.

Najłatwiejszym do uruchomienia typem transportu miejskiego jest autobus. Wobec konieczności uzdrowienia powietrza wielkich miast opracować należy typy doświadczalne autobusów, pracujących na akumulatorach lub na gazie, przy zapewnieniu całkowitego spalania gazu. Autobusy ZIS-154, pracujące na ciężkim paliwie, wyrzucające w powietrze wielką ilość zużytych gazów spalinowych, eksploatować należy przede wszystkim na magistralach zamiejskich.

Przy normalnej eksploatacji transportu tramwajowego duże znaczenie posiada dobry stan torów. Trzeba więc doskonalic trwałość torów, zastosowując układanie szyn na podłożu betonowym lub żwirowym. W celu ułatwienia remontu torów wskazane jest wykładanie boków torów i przestrzeni międzyszynowej kostką. Celem umożliwienia dużej szybkości ruchu i zapewnienia jego bezpieczeństwa należy szeroko stosować, szczególnie na odcinkach peryferyjnych, układanie torów tramwajowych na osobnym placie, który powinien być odgrodzony od innych typów transportu i ruchu pieszego wysoką krawężnią i krzakami. Na magistralach o udoskonalonej nawierzchni i na mostach układać należy tylko szyny żłobkowe, a wobec tego Ministerstwo Przemysłu Hutniczego powinno zwiększyć produkcję szyn tego typu. Należy również rozpocząć produkcję szyn o szerokiej podstawie układanych na torach bez podkładów. Ministerstwo Przemysłu Hutniczego i przedsiębiorstwa transportowe w Moskwie i Leningradzie zwiększyć powinny produkcję krzyżownic i zwrotnic z trwałych gatunków stali. Celem zastąpienia aluminium przemysł elektrotechniczny udoskonalic powinien produkcję łączników węglowych, by zaopatrzyć w nie pałaki tramwajowe.

Celem udoskonalenia eksploatacji transportu trolleybusowego należy poświęcić dużo uwagi jakości umocowania przewodów oraz doskonaleniu automatycznych zwrotnic i krzyżownic, gdyż w tych właśnie punktach zachodzi najwięcej wypadków zeskakiwania pałaków trolleybusowych.

Organizacje naukowo - badawcze, pracujące w dziedzinie transportu elektrycznego, zintensyfikować powinny opracowanie metod ochrony kabli o słabym prądzie oraz metalowych od wpływów

prądów wędrujących, które poważnie niszczą metale.

x

x

x

Skoordynowanie robót budowlanych, wykonywanych w głównych ośrodkach przemysłowych przez różne ministerstwa, resorty i rady lokalne, wymaga opracowania zespolonych planów zabudowy i urządzenia tych miast. Plany te powinny uzgadniać terminy budownictwa mieszkaniowego i użyteczności publicznej z terminami przeprowadzania sieci technicznych, budowy nawierzchni i urządzenia miast. Syntetyczny plan sporządzany być musi w ścisłym związku z interesem rozwoju przemysłu i transportu, a w szeregu wypadków musi uwzględniać konieczność wciągnięcia wielkich przedsiębiorstw do współpracy przy budowie gmachów miejskich, sieci wodociągowych, kanalizacyjnych i innych oraz urządzeniu kulturalnym miast. Trzeba pamiętać, że o realności tych planów decyduje przede wszystkim skoncentrowanie robót na terenach, wyznaczonych do zabudowy w pierwszej kolejności, oraz ścisłe przestrzegania kalendarzowego planu robót przy budowie urządzeń podziemnych i układaniu nawierzchni jezdni na przejazdach.

Jednym z warunków realności tych planów jest doskonalenie i dalsze rozwijanie przez rady lokalne własnych ośrodków budowlanych i produkcyjnych, któreby umożliwiły wykonywanie robót nie tylko w zakresie należącego do kompetencji tych rad budownictwa mieszkaniowego i użyteczności publicznej, lecz również w zakresie przeprowadzania technicznych sieci podziemnych i kulturalnego urządzenia miast. Dlatego w wielkich ośrodkach przemysłowych zakładane być muszą ogólne i wyspecjalizowane organizacje budowlano-montażowe, których zadaniem być powinny roboty przy budowie sieci wodociągowych, kanalizacyjnych, ogrzewania centralnego, budowa dróg i mostów. Organizacje te powinny być elementami składowymi organów, należących do systemu republikańskich ministerstw gospodarki komunalnej i budownictwa ^{i użyteczności} publicznej. Do budowy skomplikowanych obiektów hydrotechnicznych /mosty, tamy/ oraz wielkich stacji wodociągowych i kanalizacyjnych należy powołać republikańskie wyspecjalizowane trusty, wyposażone w nowoczesne mechanizmy i kadry wysokokwalifikowanych monterów. Należy również znacznie usprawnić pracę republikańskich i lokalnych przedsiębiorstw, wytwarzających części budowlane, cegły, bloki ze szlak, dachówki, wapno i inne materiały.

Szczególną uwagę poświęcić należy zmechanizowaniu wydobycia

kamienia, gipsu, żwiru, piasku i innych materiałów miejscowych.

Duże zadania stoją przed lokalnymi komitetami wykonawczymi miejskimi w dziedzinie zazielenienia zaludnionych punktów, doskonalenia oświetlenia ulicznego i architektury drobnych obiektów - wodotrysków, ogrodzeń, pomników, kiosków, a także podniesienia ogólnego poziomu kulturalnego urządzenia miast.

Zasadniczym momentem dalszego ulepszenia stanu zdrowotnego miast jest wprowadzenie systemu zbierania i codziennego wywożenia domowych śmieci i odpadków w hermetycznych śmietnikach. Celem mechanizacji robót przy oczyszczaniu miast należy zorganizować budowę samochodów do oczyszczania, mywania, ładowania śniegu, asenizacyjnych i innych, koncentrując ich budowę w przedsiębiorstwach komunalnych R.S.F.R.R. i U.S.R.R. Te same przedsiębiorstwa powinny budować maszyny i wyposażenie techniczne dla łaźni i pralni.

Dużo wysiłków skupiać się powinno na remoncie kapitalnym i bieżącym budowli mieszkalnych i innych oraz zakładów gospodarki miejskiej. Szczególnie troskliwą opieką otoczyć należy sprawę odbudowy stropów i dachów domów mieszkalnych. Na mocy decyzji rządu scentralizowane i lokalne materiały budowlane, potrzebne do remontu kapitalnego mieszkań, przydzielane być muszą na konkretne cele.

Organizacje naukowo-badawcze, pracujące w dziedzinie miejskiego budownictwa i miejskiej gospodarki, mają nie dość ścisły kontakt z praktyką budownictwa i prac przedsiębiorstw komunalnych. Praca organizacji naukowo - badawczych powinna być skierowana na konkretne problemy, wysuwane przez samo życie - oraz powinna nieść miastom pomoc praktyczną. Plany prac naukowych Akademii Architektury Z.S.S.R., Akademii Gospodarki Komunalnej R.S.F.R.R. i innych organizacji naukowo-badawczych, pracujących w dziedzinie budownictwa miejskiego, gospodarki komunalnej i higieny, przewidywać powinny przede wszystkim opracowanie problemów usprawnienia budownictwa miejskiego i eksploatacji przedsiębiorstw komunalnych. Uwagę uczonych skupić trzeba również na zasadniczych problemach tych dziedzin gospodarki narodowej. Do problemów takich należy opracowanie zasad budownictwa radzieckiego, racjonalnych typów mieszkań i postępowych metod masowego budownictwa mieszkaniowego, intensyfikacja prac w zakresie budowy wodociągów i kanalizacji, automatyzacja kierowania komunalnymi urządzeniami i sieciami, sposoby pochłaniania dymu i gazów,

oczyszczania przemysłowych wód ściekowych, walki z hałasem miejskim i t.p.

Celem zaopatrzenia miast w wysokowykwalifikowane kadry pracownicze konieczne jest, prócz kształcenia specjalistów w wąskim zakresie, kształcić również inżynierów i ekonomistów o profilu szerokim, którzyby umieli opracowywać syntetyczne problemy miejskiego budownictwa i gospodarki. Celem podniesienia ogólnej kultury budownictwa miejskiego i kwalifikacji kierowników gospodarki miejskiej wskazane byłoby zorganizowanie sieci specjalnych kursów.

Ogromna skala budownictwa miejskiego wymaga zwiększenia tempa i ulepszenia jakości robót. Główną odpowiedzialność za jakość i tempo budownictwa ponoszą kierownicy organizacji budowlanych. Duże zadania w tej dziedzinie przypadają również ministerstwu, resortom, miejscowym radom delegatów pracowniczych oraz organom państwowej kontroli architektoniczno - budowlanej.

Rosnąca potęga i dobrobyt naszej Ojczyzny, prowadzonej przez wielkiego budowniczego komunizmu, towarzysza Stalina, gwarantuje dalszy rozmach budownictwa miejskiego oraz poprawę warunków życiowych i mieszkaniowych ludzi radzieckich.

x

x

x

ZAGADNIENIA GOSPODARCZE

przy świetle prasy i literatury ekonomicznej zagranicą

R o k 1949

S p i s t r e ś c i

- Nr. 1 - O bilansie siły roboczej w gospodarce socjalistycznej - M.Sonin "Woprosy Ekonomiki" Nr. 6/1948.
- Nr. 2 - Cechy szczególne i wyższość radzieckiego systemu finansowego - W.Diaczenko - "Woprosy Ekonomiki" Nr. 7/1948.
- Nr. 3 - Brytyjski program czteroletni i kryzys kapitalizmu - John Gollan - "Communist Review" luty 1949.
- Nr. 4 - O błędach metodologicznych w literaturze, dotyczącej gospodarki przemysłowej i transportowej - P.Mstisławski - "Woprosy Ekonomiki" Nr. 2/1948.
- O kryteriach efektywności nakładów inwestycyjnych - Br. Minc - "Zycie Gospodarcze" Nr. 6/1949.
- Efektywność nakładów inwestycyjnych - P.Mstisławski - "Woprosy Ekonomiki" Nr. 7/1948.
- Nr. 5 - Reprodukacja w formacji socjalistycznej S.Z.
- Problemy teorii reprodukcji socjalistycznej - "Woprosy Ekonomiki" Nr.4/1948.
- Nr. 6 - Idee stalinowskie w budowie miast - N.K.Kolli - "Architektura i Stroitelstwo" Nr. 1/1949.
- Cechy nowoczesnego budownictwa miejskiego na Białorusi - J.Jegorow - "Architektura i Stroitelstwo" Nr.1/1949.
- Nr. 7 - O wadach i zadaniach pracy naukowo badawczej w dziedzinie ekonomiki - Referat K.W. Ostrowitianowa; Dyskusja: A.A.Palcew, D.I. Czernomordik, A.I.Kac, W.S.Niemozinow, I.E.Segak, M.W. Rautbard - "Woprosy Ekonomiki" Nr.8/1948.
- Nr. 8 - Dalszy ciąg dyskusji nad referatem K.W.Ostrowitianowa /patrz Nr.8 Zag.Gosp./: W.A.Maslennikow, P.N.Perszyn, Sz.J.Tureckij, G.A.Dadaszew, W.F.Wasiutin, D.A.Ałkaszwerdian, E.S.Warga - "Woprosy Ekonomiki" Nr.8/1948, Nr.9/1949.
- Nr. 9 - Dalszy ciąg dyskusji nad referatem K.W.Ostrowitianowa /patrz Nr.7 i 8 "Zag.Gosp."/: G.L.Rubinstein, F.J. Michalewski, E.S.Karnauchowa, J.M.Lemin, W.E.Motylew, M.J.Rubinstein, E.I.Gurwicz, L.J.Ewentow, S.M.Sorokin, N.N.Lubinow - "Woprosy Ekonomiki" Nr.9/1949.
- Nr. 10 - Dokończenie dyskusji: L.N.Dworkin, J.M.Faingar, P.P. Masłow, J.P.Satun; końcowe przemówienie K.W.Ostrowitianowa; Uchwały rozszerzonej sesji Rady Naukowej Instytutu Ekonomiki przy Akademii Nauk Z.S.R.R. - "Woprosy Ekonomiki" Nr. 9/1949.

- Nr. 11 - Struktura i operacje Banku Przemysłowego - S.L. Jampolski "Opieratiwnaja tiechnika i uczot w Promyszlennom Bankie S.S.S.R." Gosfinizdat 1944.
- Bilans Banku Przemysłowego - S.L. Jampolski "Opieratiwnaja tiechnika i uczot w Promyszlennom Bankie S.S.S.R." Gosfinizdat 1944.
- Nr. 12 - Przyspieszenie obiegu środków obrotowych jako źródło szybkiego tempa reprodukcji socjalistycznej - G. Sałtykow - "Woprosy Ekonomiki" Nr. 3 - 1949.
- Nakłady na gospodarkę narodową w budżecie Z.S.R.R. w 4-tym roku powojennej pięcioletki stalinowskiej - A. Zwieriew "Płanowoje Choziajstwo" Nr. 2/1949.
- Nr. 13/14 - Inwestycje i metoda obliczania ich efektywności - T.S. Chaczaturow "Osnowy ekonomiki żelaznodorozhnogo transporta" część I, rozdział III.
- Nr. 15/16 - Inwestycje i ich ewidencja - M. Diaczkow i W. Kiparisow "Uczot kapitalnowo stroitielstwa" Gosplanizdat, Moskwa 1948.
- Nr. 17 - Rachunkowość funduszy, zysków i strat - M. Diaczkow i W. Kiparisow "Uczot kapitalnowo stroitielstwa".
- Nr. 18 - Efektywność inwestycji i teoria reprodukcji - D. Czernomordik - "Woprosy Ekonomiki" Nr. 6/1949.
- Nr. 19 - Niektóre zagadnienia efektywności inwestycji w gospodarce radzieckiej P. Mstisławskij "Woprosy Ekonomiki" Nr. 6/1949.
- Nr. 20 - Ewidencja źródeł finansowania inwestycji M. Diaczkow i W. Kiparisow "Uczot kapitalnowo stroitielstwa".
- Nr. 21 - Elektryfikacja gospodarki wiejskiej Z.S.R.R. - N. Naumow "Płanowoje Choziajstwo" Nr. 4/1949.
- Nr. 22 - Sprawozdawczość - M. Diaczkow i W. Kiparisow "Uczot Kapitalnowo Stroitielstwa".
- Nr. 23 - Przyczynek do problemu redystrybucji wewnętrznej środków pieniężnych w przemyśle - P. Ginzburg - "Sowietckije Finansy" Nr. 10/1949.
- O planowaniu wykorzystania zdolności wytwórczej przedsiębiorstw - N. Iwanow - "Płanowoje choziajstwo" Nr. 4/1949.
- Nr. 24 - Zagadnienia budownictwa miejscowego i gospodarki miejskiej - A. Szarow - "Płanowoje choziajstwo" Nr. 4/1949.

INDEKS ALFABETYCZNY

- Chaczaturow T.S. - Inwestycje i metoda obliczania ich efektywności - "Osnovy ekonomiki żelaznodorozhnogo transporta" cz.I - Zag.Gosp.Nr.13/14
- Czernomordik D. - Efektywność inwestycji i teoria reprodukcji "Woprosy ekonomiki" Nr.6/1949 - Zag.Gosp. Nr.18.
- Diaczenko W. - Cechy szczególne i wyższość radzieckiego systemu finansowego - "Woprosy Ekonomiki" Nr.7/1948 - Zag.Gosp.Nr.2.
- Diaczkow M. i
Kiparisow W. - Inwestycje i ich ewidencja - "Uczot kapitalnowo stroitielstwa", Gosfinizdat, Moskwa 1948, Zag.Gosp.Nr.15/16.
- " - - Rachunkowość funduszków, zysków i strat - "Uczot kapitalnowo stroitielstwa", Gosfinizdat, Moskwa 1948, Zag.Gosp.Nr.17.
- " - - Ewidencja źródeł finansowania inwestycji "Uczot kapitalnowo stroitielstwa", Gosfinizdat, Moskwa 1948, Zag.Gosp.Nr.20.
- " - - Sprawozdawczość - "Uczot kapitalnowo stroitielstwa", Gosfinizdat, Moskwa 1948, Zag. Gosp.Nr.22.
- Gallan John - Brytyjski program czteroletni i kryzys kapitalizmu - "Communist Review" luty 1949 Zag.Gosp.Nr.2.
- Ginzburg P. - Przyczynek do problemu redystrybucji wewnętrznej środków pieniężnych w przemyśle, "Sowietskije finansy" Nr.10/1949, Zag.Gosp. Nr.23
- Iwanow N. - O planowaniu wykorzystania zdolności wytwórczej przedsiębiorstw - "Planowoje choziajstwo" Nr.4/1949, Zag.Gosp.Nr.23.
- Jampolski S.L. - Struktura i operacje Banku Przemysłowego "Opieratiwnaja tiechnika i uczot w Promyszlenom Bankie S.S.S.R." Gosfinizdat 1948 - Zag. Gosp.Nr.11.
- " - - Bilans Banku Przemysłowego - ditto - Zag. Gosp. Nr.11.
- Jegerow J. - Cechy nowoczesnego budownictwa miejskiego na Białorusi - "Architektura i stroitielstwo" Nr.1/1949 - Zag.Gosp.Nr.6.
- Kolli N.K. - Idee stalinowskie w budowie miast "Architektura i stroitielstwo" Nr.1/1949 - Zag.Gosp. Nr. 6.
- Minc Br. - O kryteriach efektywności nakładów inwestycyjnych - "Życie Gospodarcze" Nr.6/1949 Zag.Gosp.Nr.4.
- Mstisławskij P. - O błędach metodologicznych w literaturze dotyczącej gospodarki przemysłowej i transportowej "Woprosy ekonomiki" Nr.2/1948 - Zag. Gosp. Nr.4.

- Mstisławskij P. - Efektywność nakładów inwestycyjnych "Woprosy ekonomiki" Nr.7/1948, Zag.Gosp.Nr.4.
- " - - Niektóre zagadnienia efektywności inwestycji w gospodarce radzieckiej - "Woprosy ekonomiki" Nr.6/1949 - Zag.Gosp.Nr.19.
- Naumow N. - Elektryfikacje gospodarki wiejskiej Z.S.R.R. "Płanowoje choziajstwo" Nr.4/1949, Zag.Gosp.Nr.21.
- Ostrowitianow K.W. - O wadach i zadaniach pracy naukowo badawczej w dziedzinie ekonomiki - Rozszerzona sesja Rady Naukowej Instytutu Ekonomiki przy Akademii Z.S.R.R. - "Woprosy ekonomiki" Nr.8/1948 i 9/1949 - Zag.Gosp.Nr.7,8,9 i 10
- Problemy teorii reprodukcji socjalistycznej "Woprosy ekonomiki" Nr.4/1948 - Zag.Gosp. Nr.5
- Sałytkow G. - Przyspieszenie obiegu środków obrotowych jako źródło szybkiego tempa reprodukcji socjalistycznej. "Woprosy ekonomiki" Nr.3/1949, Zag.Gosp.Nr.12.
- Sonin M. - O bilansie siły roboczej w gospodarce socjalistycznej - "Woprosy ekonomiki" Nr.6/1948 Zag.Gosp.Nr.1
- Szarow A. - Zagadnienia budownictwa miejscowego i gospodarki miejskiej - "Płanowoje Choziajstwo" Nr. 4/1949 - Zag.Gosp. Nr.24
- Zwieriew A. - Nakłady na gospodarkę narodową w budżecie Z.S.R.R. w 4-tych roku powojennej pięciolatki stalinowskiej - "Płanowoje choziajstwo" Nr. 2/1949 - Zag.Gosp.Nr.12.
- Ż.S. - Reprodukcja w formacji socjalistycznej - Zag.Gosp.Nr.5



