

«ЛЕТУЧИЙ ГОЛЛАНДЕЦ» ЗАРЯДЬЯ

УДК 72.03-033.37(470-25)

DOI: 10.24412/1998-4839-2021-1-188-197

О.Ю. Сулова

Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия

Аннотация

В творчестве одного из первых пионеров железобетона в России А.Ф. Лолейта много белых пятен. Есть постройки, где авторство его документально не зафиксировано, но по конструктивным решениям обнаруживается его уникальный почерк, только ему присущая инженерная смелость. Таков интересный с архитектурной и инженерной точек зрения так называемый «Дом-корабль» в Зарядье. Эта постройка 1908 года была одним из первых вестников нового архитектурного стиля – конструктивизма. Информация об этом здании очень скудная и местами неверная. В статье сделана попытка уточнить особенности конструкций и материалов «Дома-корабля», а главное – выдвинуть версию об авторстве А.Ф. Лолейта и попробовать ее доказать.¹

Ключевые слова: А.Ф. Лолейт, история железобетона в России, доходные дома района Зарядья, архитектура начала XX века, «Дом-корабль» в Зарядье

«THE FLYING DUTCHMAN» OF ZARYADYE

O. Suslova

Moscow Institute of Architecture (State Academy), Moscow, Russia

Abstract

In the work of one of the first pioneers of reinforced concrete in Russia A.F. Loleit has many white spots. There are buildings where his authorship is not documented, but his unique style, only his inherent engineering courage is revealed by constructive solutions. This is the so-called «House-Ship» in Moscow's district Zaryadye, interesting from an architectural and engineering point of view. This building in 1908 was one of the first heralds of the new architectural style – constructivism. Information about this building is very sparse and incorrect in places. The article makes an attempt to clarify the features of the structures and materials of the «House-ship», and most importantly – to put forward a version about the authorship of A.F. Loleita and try to prove this statement.²

Keywords: A.F. Loleit, the history of reinforced concrete in Russia, apartment buildings in the Zaryadye, early 20th century architecture, «House-ship» in Zaryadye

Начало XX вошло в историю многими достижениями в строительстве и архитектуре. Это было время победоносного вторжения железобетона в строительную практику. Пожалуй, основателями железобетонной теории и практики в России можно считать Артура Фердинандовича Лолейта и Николая Апполоновича Белелюбского. А.Ф. Лолейту и Н.А. Белелюбскому некогда было оформлять патенты, судиться, они были увлечены реализацией своих идей в строительстве. Н.А. Белелюбский уже в 1853 году основал в

¹ **Для цитирования:** Сулова О.Ю. «Летучий голландец» Зарядья // Architecture and Modern Information Technologies. – 2021. – №1(54). – С. 188–197. – URL:

https://marhi.ru/AMIT/2021/1kvart21/PDF/12_suslova.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2021-1-188-197

² **For citation:** Suslova O. «The Flying Dutchman» of Zaryadye. Architecture and Modern Information Technologies, 2021, no. 1(54), pp. 188–197. Available at:

https://marhi.ru/AMIT/2021/1kvart21/PDF/12_suslova.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2021-1-188-197

Санкт-Петербурге первую механическую лабораторию по испытаниям строительных материалов, в последующем, в конце XIX века – и железобетона. Лолейт был очень востребован в Москве и Подмосковье как смелый и грамотный инженер-новатор [3]. Всегда вокруг прибыльного нового дела появлялись не очень ученые люди, собиратели привилегий. Такие фигуры, как купец А.Л. Шиллер и прусский подданный В. Гюртлер, переманивая друг от друга рабочих, вели тяжбу за первенство в привилегии о бетонных работах, больше заботясь о получении «толики благ мирских» [6]. Причислять таких бумажных железобетонщиков к основателям бетонных работ в России, наверное, несправедливо. При анализе творчества А.Ф. Лолейта, а также при общении с его родственниками сложилось впечатление, что его кипучая практическая деятельность в начале XX века не позволяла документально фиксировать все осуществленные проекты. На основании изучения фото- и киноматериалов возникла версия, что А.Ф. Лолейт участвовал в проектировании и строительстве так называемого «Дома-корабля» в Зарядье (рис. 1).



Рис. 1. «Дом-корабль» в Зарядье. Арх. Л. Кравецкий. Кадр из кинофильма «Стачка»

Дом был построен в 1906 году архитектором Л. Кравецким по адресу: Псковский переулок, дом 7 или Мокринский переулок, дом 15³. Четырехэтажное здание по проекту имело П-образную форму с галереями внутри (рис. 2). В глухом торце здание пятиэтажное, с середины «ноги» буквы П – четырехэтажное. Композиционный замысел здания – закрыть наружной «оболочкой», то есть самими корпусами внутреннюю жизнь дома (работу ремесленников, сушку белья, общие праздники жильцов, игры детей), это такое здание-«орех».

³ – URL: <https://anashina.com/dom-korabl-v-starom-zaryade-i-drugie-doma-s-galdarejkami-v-moskve/>; <https://allbeton.ru/article/63.html>

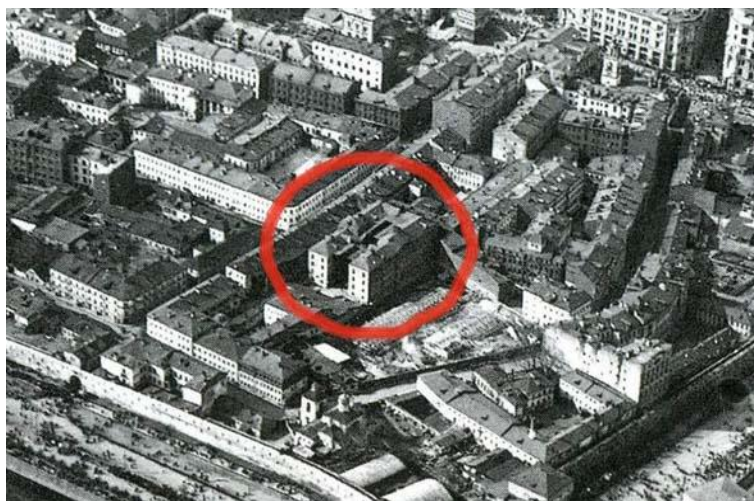


Рис. 2. Вид на застройку Зарядья. Выделен «Дом-корабль»

Снаружи строгие фасады, а внутри... – а вот внутри все самое интересное. Наличие галерей характерно для доходных домов Зарядья. В Зарядье жил бедный торговый люд, мастера, ремесленники, торговцы, многие свои занятия они выносили на галереи по причине тесноты жилых помещений [2, 5]. Например, доходный дом в Ершовом переулке (д. 7) внутри опоясан галереями с кирпичными перекрытиями, имеющими волнистую сводчатую нижнюю поверхность. Галереи опираются на ригели, лежащие на кирпичных столбах (рис. 3).

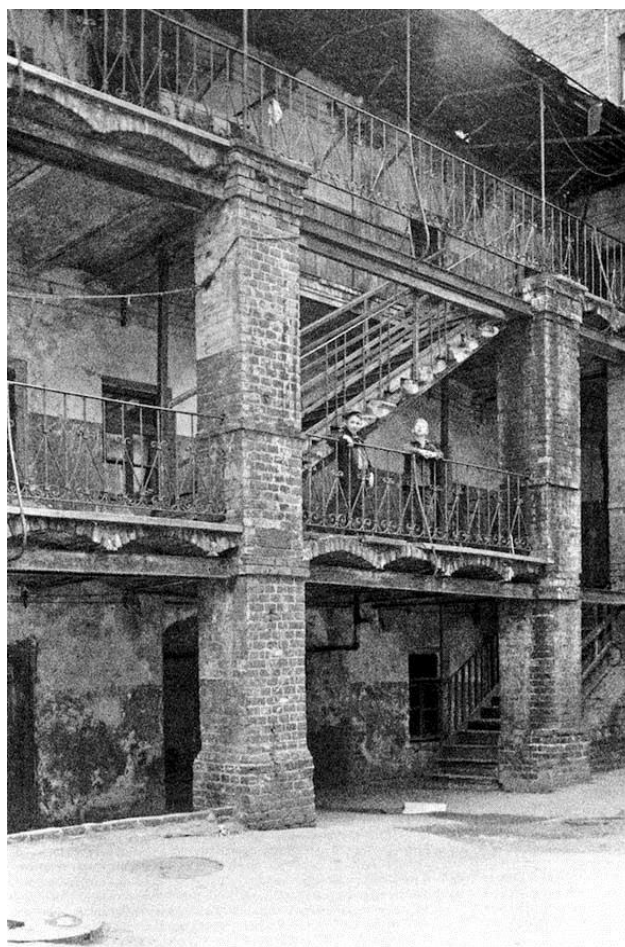


Рис. 3. Галереи доходного дома по адресу Ершов переулок, дом 7 в Зарядье

Дом по адресу Псковский переулок, д. 5 имел открытые консольные галереи небольшого выноса (около 1 м), нижняя поверхность которых выполнена в виде сводчатых волнистых кирпичных перекрытий, возможно, с металлическими балками (рис. 4).



Рис. 4. Галереи доходного дома по адресу: Псковский переулок, дом 5 в Зарядье

Галереи «Дома-корабля» – консольно вынесенные такие же по форме, как и в доме 5 по Псковскому пер., предположительно – бетонные перекрытия. На архитектурном решении «Дома-корабля» сказывались традиции быта в Зарядье, кроме того, в домах жила беднота и, используя открытые галереи, хозяева доходных домов экономили на отоплении общих мест. Писатель Н. Белоусов пишет об устройстве таких домов: «Сами они (хозяева) не жили в этих домах, которые были построены специально для сдачи мелкому ремесленному или служащему люду, и тип построек был самый экономичный: для того, чтобы уменьшить число лестниц и входов, с надворной части были устроены длинные галереи, или, как их называли, «галдарейки». С этих «галдареек» в каждую квартиру вел только один вход. На «галдарейках» в летнее время располагались мастерские со своими работами. <...> А по праздникам на «галдарейках» собирались хоры и пелись песни» [1].

Сравнение разреза из архива Моспроекта-2 и фотоматериалов показывает, что первоначальный проект «Дом-корабля» был изменен (рис. 5).

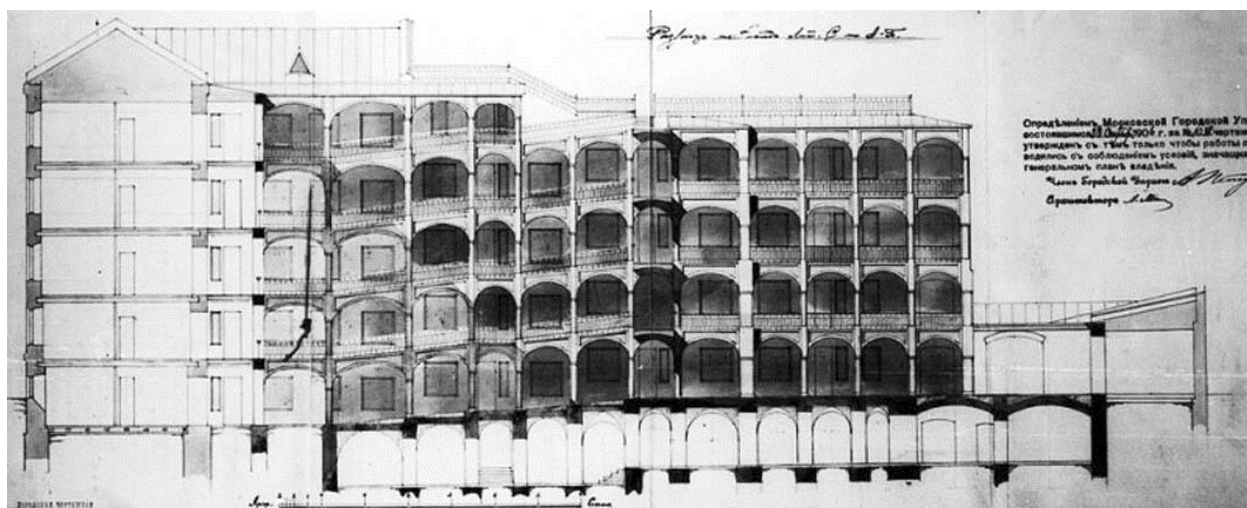


Рис. 5. Разрез «Дома-корабля» в Зарядье. Первоначальное проектное решение

В начале предполагалось, что галереи будут поддерживать аркада, но в результате появились консольные выносы около 2 м. Мостики тоже не были запроектированы. Вместо них «берега» буквы П соединяла крытая кирпичная перемычка с коридорчиками с первого по четвертый этаж. Можно предположить, что корректива в проект была внесена по предложению А.Ф. Лолейта, так как на то время, пожалуй, только ему было под силу такое отчаянное инженерное решение. К тому же, конструктивное решение перекрытий галерей очень похоже на бетонные перекрытия Зоологического музея А.Ф. Лолейта. Но еще более об участии в строительстве Лолейта свидетельствуют железобетонные мостики, соединяющие галереи. Они также тонки и легки, как его мост на Нижегородской выставке 1896 года, как его мостики в ГУМе и в Петровском пассаже. Но если в последних эти мостики передают нагрузку на стену, то в «Доме-корабле» решение гораздо более дерзкое и уникальное. На края летящих тонких парусов консольных галерей опираются мостики, соединяющие две «ноги» П-образного в плане дома. Поразительно смелое решение, имея в виду, что вынос галерей около 2 м! Распорная реакция пологих арочных мостиков позволяет им работать как зажатыми между галереями, добавляя несущей способности месту опирания мостиков (рис. 6).

В некоторых источниках мостики называют чугунными, возможно от того, что они напоминают чугунный Зеленый мост в Санкт-Петербурге, возведенный в 1806 году. Чугунные мосты строились только в начале XIX века, потом на смену им пришли стальные. Помимо этого, все чугунные мосты были сборные, а на мостиках «Дома-корабля» не видно соединительных швов, болтов, они цельнолитые. К тому же, Москва не славилась традициями чугунного мостостроения, время строительства здания совпадает с расцветом бетонного строительства. Начало века отмечено стремительным внедрением в строительную практику монолитного железобетона, и не только в России [4]. Дом имел и другие новаторские на то время решения. Вероятно, впервые на городском здании появилась эксплуатируемая крыша (рис. 7). Это, опять-таки, говорит о том, что перекрытия в доме были бетонные, организация эксплуатируемой крыши по деревянным, либо металлически балкам дело сложное, чреватое протечками. По галерее 5-го этажа можно было подняться на крышу.



Рис. 6. Мостики, соединяющие галереи «Дома-корабля»

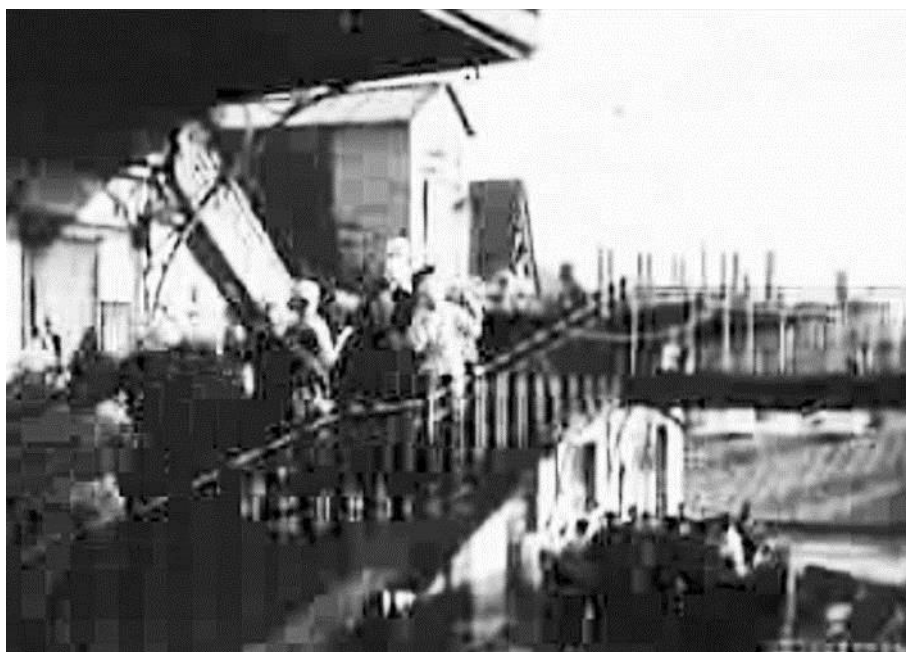


Рис. 7. Выходы на крышу из галереи 5-го этажа

Подъемы с этажа на этаж осуществлялись по самим галереям, боковые галереи до середины были горизонтальными, а затем становились пандусами. По всей видимости, мы видим здесь первое применение пандуса, как внутренней коммуникации здания (рис. 8).



а)



б)

Рис. 8. Применение пандусов в конструкции «Дома-корабля»: а) пандусы галерей; б) пандус, ведущий на эксплуатируемую крышу

Вот уже третий пример передового нестандартного решения в архитектуре «Дома-корабля». Возможно, идея пандусов возникла у авторов, видевших совсем рядом наклонные спуски набережной для загрузки товаров на суда, прибывающие по Москве-реке. Изучая дом, можно прийти к выводам, что архитектор и инженер преследовали следующие цели: компенсировать малометражные тесные условия квартир просторными галереями, дать возможность осуществлять на галереях разные житейские и ремесленные функции. Машинки и станочки разного рода мастеров не мешали резвиться детям и развешивать белье женщинам. Пандусы, как более демократичные коммуникации, применены с этой же целью. По пандусам нетрудно поднять изделия, станки, провезти тачку, пройти пожилому человеку. Архитектор предлагает жильцам два пути по вертикали дома. Первый – по галереям и пандусам, это займет время, но гарантирует безопасность и возможность подъема груза. Причем мостики – это обязательная часть пути, иначе бы не удалось закрутить спираль пандусов. Скажем, вы располагаетесь на третьем этаже в правой галерее, чтобы подняться на четвертый этаж, Вы просто продолжаете путь по галерее в сторону глухой части двора, но чтобы спуститься на второй, этаж Вы должны перейти по мостику на другой «берег». Галереи в торцевой глухой части буквы П – это тоже мостики, примыкающие к стене дома. Второй путь – не для всех в рядовых ситуациях. Это металлические приставные лестницы в конце галерей (рис. 9). На фотографиях можно видеть, как мужчины и подростки используют их для быстрого подъема на этажи. Однако, прежде всего, это – эвакуационные лестницы.

Дом имел обширную подвальную часть высотой в один этаж, вход в подвал осуществлялся по пандусу из середины двора (рис. 10).



Рис. 9. Приставные лестницы в торцах галерей



Рис. 10. Внизу видно покрытие пандуса, ведущего в подвал

Возвращаясь к авторству Лолейта в конструктивном решении дома, отметим такой факт: архитектор Л. Кравецкий в 1902 году занимался перестройкой под кинотеатр здания

манежа цирка Соломонского на Цветном бульваре⁴. Перекрытия манежа в 1908 году делал А.Ф. Лолейт. Можно предположить, что после сотрудничества в Зарядье Л. Кравецкий и А.Ф. Лолейт продолжили работу над кинотеатром, тем более, что начинал этот объект Лолейт.

Известный режиссер начала XX века Сергей Эйзенштейн был сыном городского рижского архитектора [7]. Не случайно режиссер-новатор в своем фильме «Стачка» выбрал в качестве природы для последних, самых драматических кадров «Дом-корабль». Солдаты на лошадях забираются на крышу дома, разгоняя мятежников. Кадры со всадниками, стоящими на тонких мостиках, поражают и дают представление о запасе несущей способности элегантного моста и его размерах. Если средний вес лошади составляет 600 кг, плюс вес всадника, можно говорить о запасе прочности мостиков около 700 кг. Пролет мостиков – около 4-5 м.

Можно сказать, что это здание явилось примером новой московской архитектуры, по своему ясному рациональному стилю уже близкой к конструктивизму. «Дом-корабль» должен войти в историю железобетонного строительства в России как смелое и уникальное решение. Также в здании продемонстрирован блестящий творческий метод совместной взаимообогащающей работы талантливых архитектора и инженера, выразившийся в органичном слиянии в постройке архитектуры и конструкций.

К сожалению, при строительстве восьмой сталинской высотки в Зарядье в 1952 году дом был снесен.

Источники иллюстраций

Рис. 1, 6, 8–10. – URL: <https://pastvu.com/p/31100> (дата обращения: 24.12.2020).

Рис. 2–5. – URL: <https://anashina.com/dom-korabl-v-starom-zaryade-i-drugie-doma-s-galdarejkami-v-moskve/> (дата обращения: 24.12.2020).

Рис. 7. Съемка автора. Стоп-кадр из фильма С. Эйзенштейна «Стачка».

Литература

1. Белоусов Н.А. Ушедшая Москва: Записки по личным воспоминаниям, с начала 1870 годов. – Москва: Моск. товарищество писателей, 1927. – 140 с.
2. Казакевич И.И. Московское Зарядье: История архитектурных памятников. Пер. Н.И. Шебеко. – Москва: Искусство, 1977. – 208 с.
3. Лопатто А.Ф. Лолейт. К истории отечественного железобетона. – Москва: Стройиздат. – 1969. – 104 с.
4. Раафат А.А. Железобетон в архитектуре. Пер. Г.Д. Мариенгофа. – Москва: Госстройиздат, 1963. – 203 с.
5. Сытин П.В. Из истории московских улиц. – Москва, 1959. – -844 с.
6. Шиллер А.Л. Изобретатель и хищники // Особое приложение «Русского труда». – Санкт-Петербург, 1898. – №44.
7. Шкловский В.Б. Эйзенштейн. 2-е изд. – Москва: Искусство, 1976. – 328 с.

⁴ – URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Кравецкий,Лев_Людвигович

References

1. Belousov N.A. *Ushedshaja Moskva: Zapiski po lichnym vospominanijam, s nachala 1870 godov* [Gone Moscow: Notes of Personal Memories, from the Beginning of 1870 Years]. Moscow, 1927, 140 p.
2. Kazakevich I.I. *Moskovskoe Zarjad'e: Istorija arhitekturnyh pamjatnikov* [Moscow Zaryadye: History of Architectural Monuments. Transfer N.I. Shebeko]. Moscow, 1977, 208 p.
3. Lopatto A.F. *Lolejt. K istorii otechestvennogo zhelezobetona* [Loleith. On the history of domestic reinforced concrete]. Moscow, 1969, 104 p.
4. Raafat A.A. *Zhelezobeton v arhitekture* [Reinforced concrete in architecture. Translation by G.D. Marienhof]. Moscow, 1963, 203 p.
5. Sytin P.V. *Iz istorii moskovskih ulic* [From the history of Moscow streets]. Moscow, 1959, 844 p.
6. Shiller A.L. *Izobretatel' i hishhniki. Osoboe prilozhenie «Russkogo truda»* [Inventor and predators. A special supplement of "Russian Labor"]. St. Petersburg, 1898, no. 44.
7. Shklovsky V.B. *Jeizenshtejn. 2-e izd* [Eisenstein. 2nd ed]. Moscow, 1976, 328 p.

ОБ АВТОРЕ

Суслова Ольга Юрьевна

Кандидат архитектуры, профессор кафедры «Конструкции зданий и сооружений», Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия
e-mail: ollgasuslova@yandex.ru

ABOUT THE AUTHOR

Suslova Olga

PhD in Architecture, Professor of the Department of Construction of Buildings and Structures, Moscow Institute of Architecture (State Academy), Moscow, Russia
e-mail: ollgasuslova@yandex.ru