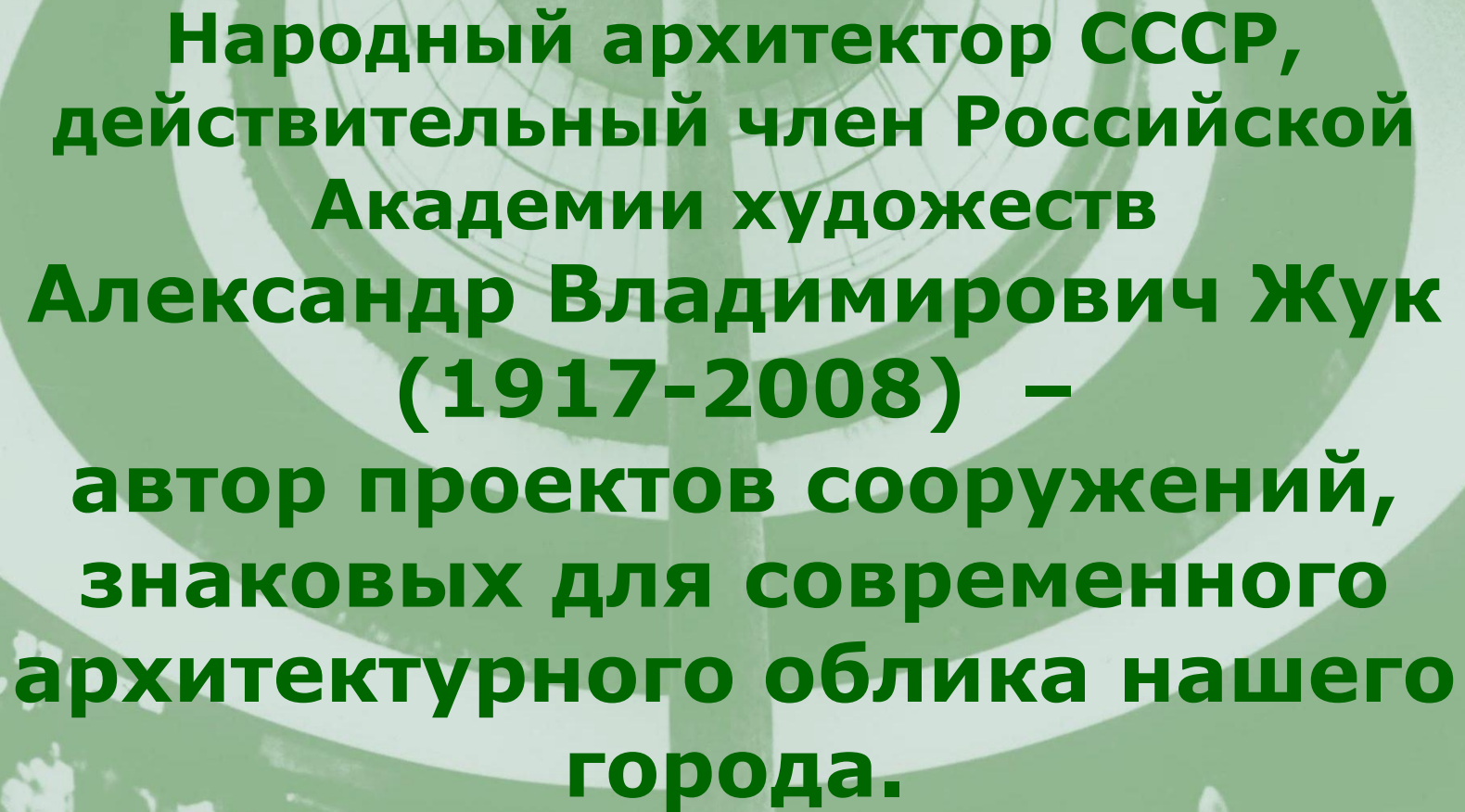




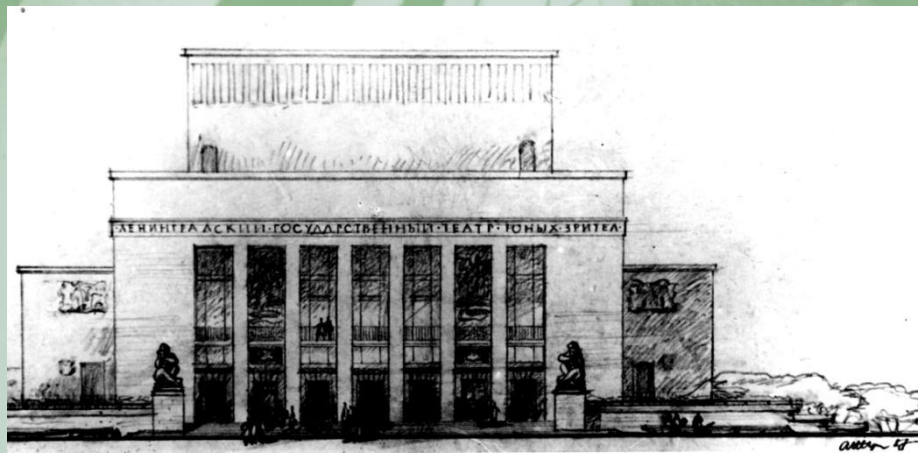
**ЦГАНТД СПб представляет
электронную выставку
к 100летию архитектора
Александра Владимировича
Жука**



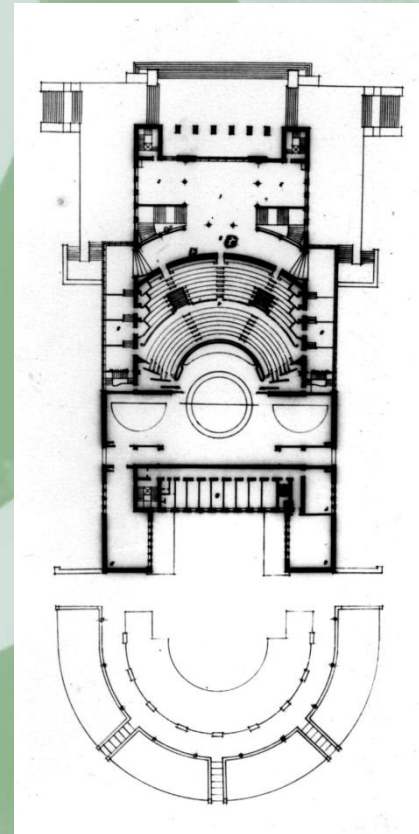
**Народный архитектор СССР,
действительный член Российской
Академии художеств
Александр Владимирович Жук
(1917-2008) –
автор проектов сооружений,
знаковых для современного
архитектурного облика нашего
города.**

**Станции метро
Владимирская,
Чернышевская,
Выборгская**





Театр юных зрителей имени А.А. Брянцева

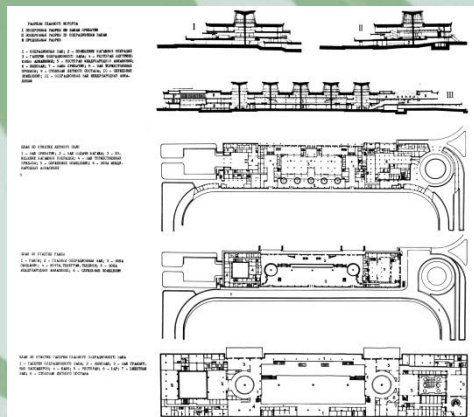


**Большой
концертный зал
«Октябрьский»**

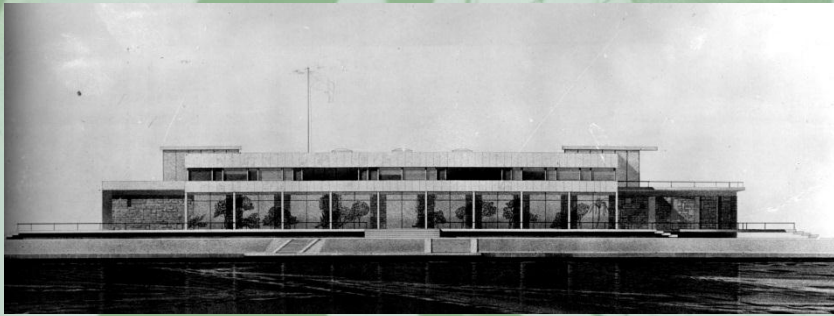


Мост Александра Невского





**Аэропорт «Пулково»
(Государственная премия 1974 года)**



**Резиденция «К-2»
(наб. реки Малая Невка, 6)**

*Выражаем искреннюю благодарность
за предоставленные фотоматериалы
Евгению Александровичу Жуку*



Дом кино

Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга обладает исключительным собранием стенограмм живых выступлений Александра Владимировича Жука на заседаниях Градостроительного (Архитектурно-строительного) Совета Ленинграда. Многие годы А.В. Жук был членом президиума Совета.

В архиве хранятся десятки стенограмм выступлений Александра Владимировича с 1952 по 2003 год: и как автора проекта, и как эксперта, и как просто активного члена Совета.

Они являются свидетельствами не только профессионализма и широкой эрудиции архитектора, но и его активной гражданской позиции.

Представляем подборку выступлений А.В. Жука на Совете.

А.В.ЖУК - Институт Ленпроект в августе получил задание на разработку аэровокзала.

Исходными позициями была взята программа Северного Управления. Был указан цифра - 2 тыс. пассажиров в час пик. Ведены целый ряд дополнительных технических помещений.

Мы занимались изучением этой проблемы, нам потребовалось много времени, чтобы узнать задачу, которая была поставлена перед нами в этом проекте. Мы собрали очень большую литературу отечественную и зарубежную. В результате у нас сформировалось определенное личное мнение которое мы постарались выразить в этом проекте.

Очень жестко рождался подход пассажиров к аэровокзалу. Мы выяснили, что очень часто ~~жесткая схема~~ проекты пассажиропотоков полностью опровергаются жизнью, что в значительной степени усложняет выполнение проектов. Жесткая схема очень неудобна в жизни. Это создает идею сложность для вылетающих и прилетающих пассажиров, что особенно важно в напряженное время. Поэтому мы с самого начала поставили перед собой задачу найти схему гибкую или построить в трех режимах: подземном, надземном и наземной доставкой пассажиров на перрон. Это, по существу, и явилось идеей этого проекта, все остальные обстоятельства развивались в связи с этой идеей. Все пассажиры доставляются машинами непосредственно на основу у личного операционного зала. Существующая территория требует довольно значительной подсыпки. Отметка привокзальной площади выбрана на один метр ниже, чем отметка перрона. Организационная рамка перрона определяет полностью распределение потока пассажиров убывающих и прибывающих. Следующая задача: доставка пассажиров к самолету. Преимущество авиационного транспорта - скорость.

Это главное его преимущество и достоинство необходимо применить во всех подъездах и доставках пассажиров к самолетам. Мы решили объединить все крупные пространства под единой кровлей всего огромного здания аэровокзала. Разгрузившись вы попадаете в главный операционный зал. Габариты главного операционного зала predeterminedены максимальным фронтом обслуживания, которое надлежит организовано выполняться с расчетом вылетающих пассажиров - 900 и прилетающих 900.

Весь комплекс аэровокзала решен режимом образом, что имеется четкое разграничение ближнего и дальнего перрона. Если ближний перрон может пользоваться самыми элементарными видами доставки, то дальний перрон требует более комфортабельного. Это достигается следующим образом: попадая в операционный зал, мы освобождаемся от багажа и, улетая с ближнего перрона, идем в зал ожидания и оттуда попадаем на ближний перрон. Если вылет с дальнего перрона - поднимаемся на пол этажа вверх и через специальный зал садимся в автобус и едем к самолету /показ./ Расчленение на два выхода позволяет рассортировать пассажиров.

Необходимо было уделить большое внимание очень важной проблеме - жесткой комплектации сортировки багажных операций. Система рольгангов багаж проходит на этот сборный транспортер, идет вниз, где происходит сортировка багажа. Затем багаж идет в единый накопитель. Въезд транспорта, доставляющего багаж, организован на этой площадке. /показывает/.

25 февраля 1966 г.
Александр
Владимирович
докладывал
на заседании
Градостроительного
совета о Проектном
задании
на проектирование
аэропорта.
Ф.386. Оп.1-1. Д.8.
ЛЛ.111-113.

Конструктивная схема здания каркасная в центре зоны, где сосредоточены наиболее крупные помещения, это в чистом виде - каркас. Проработаны два варианта. Это - девятиметровый; это в 13,5-метровый шаг, в тех же стальных конструкциях. Мы привлекли "Проектстальконструкцию," которая разработала 3 варианта схемы. Крытую, имея в виду организацию света фонарями, и мы остановились на 15,5 метровом шаге. Это полностью укладывается в ту планировочную структуру, которая имеется. Помещения мелкие решаются в другом характере - обыкновенные окна и конструктивная схема значительно проще.

Наружные решения фасада - керамзитобетонные панели с облицовочной смальтовой плиткой.

Кроме того, все ограждения - стекло. Известно, что пространство делается глубже при освещении его с разумной высоты. ~~Нам кажется, что это решение вполне приемлемо.~~

Из выступления о Проектном задании на проектирование аэропорта.

Ф.386. Оп.1-1. Д.8. ЛЛ.115-116.

Такой 12-метровый круг дает очень большое освещение центральной зоны, где, по существу, оно необходимо, т.к. здесь происходят все важнейшие операции пассажиров. Кроме того, в сочетании с наружным ограждением, это дает легкость, воздушность. Этот объем выполняет функцию не только дневного света, но является и местом сосредоточения и ночного света. Здесь образуется и подсветка, и прямой свет.

По инженерному оборудованию. Предусмотрены автоматические двери. Применена специальная и телеаппаратура. Здание конденсируется.

Центральная магистраль - 3 км. Здание аэровокзала может быть воспринято с достаточно большой перспективы. При самом близком рассмотрении вступают в действие другие элементы здания.

Создан только первый этап работы. Мы убеждены, что организация взаимосвязи ~~всех~~ помещений является достаточно удобной. Мы получили заключение, которое полностью одобряет и подчеркивает ясность, новизну и оригинальность этого планировочного решения. Все проблемы не могли быть решены - еще очень много работ.

А.В.ЖУК - Я понимаю сложность положения, ответственность Градостроительного Совета и средства, затраченные на этот проект, но это все моральные факторы, а здание, когда оно будет построено, это уже материальный фактор. Если сегодня утвердятся этот проект, то гостиница будет построена через 3-5 лет и будет совершенно невозможно его эксплуатация. Здесь полностью отсутствует решение размещения транспорта, который связан с гостиницей. В отношении эстетической стороны этот участок также требовал специального решения. Нужно было учитывать все эти моменты, т.е. получить настоящее современное решение. В этой части здания /показывает/ могли бы спрятать кухню. А если все это сделать невозможно, то не стоит строить на уровне XIX века, это получится здание совершенно нетерпимое и будет мстить, за себя.

Кроме того, почему современная гостиница не должна иметь номеров одноместных? Почему нужно иметь такое большое количество номеров? Если говорить о ценности участка, то должна быть полноценность и комфортность пребывания в этой гостинице. Вблизи морского вокзала гостиница должна иметь комфортабельные номера и комфортабельные подъезды. Мне представляется, что это решение не может быть окончательным.

Из выступления на обсуждении
Проектного задания гостиницы
«Гавань».
Ф.386. Оп.1-1. Д.48. ЛЛ.23-24.

А.В.ЖУК: Наверное очень хорошо справились один и другой авторские коллективы с поставленной задачей, сами по себе сделавшие довольно приличные заявки на возможное развитие. Однако то, что они сами по себе сделали, никак не взаимосвязано. Нет единого композиционного приема. Здесь два равновеликих вертикальных элемента, какие-то определенные горизонтальные хвосты у каждого из них... По моему ощущению, стоят два никак не связанных между собой здания. Вместе с тем формируется комплекс.

В наше градостроительство все больше и больше приходят вместо жилых домов инженерные корпуса промышленных учреждений, научно-исследовательских институтов, которые стали очень серьезной проблемой, потому что они явятся теми очень значительными общественными объемами, которые рано или поздно

будут формировать участки города, его узлы, ансамбли.

Мне кажется, что в данном случае мы видим пример полного непонимания ансамблевости застройки. Это просто два рядом стоящих приличных дома.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ: Что предлагаете?

А.В.ЖУК: Предлагаю переделать композицию, оставить либо эту вертикаль, либо эту. Ставить две идентичных композиции на таком расстоянии мне кажется неправильным.

18 июля 1969 года выступление
А.В. Жука было посвящено
градостроительной композиции.
*Решение Совета: с помощью 3х
мастеров – членов
Градостроительного совета, в том
числе А.В. Жука, переделать проект
с градостроительной и
пространственной точки зрения.*
Ф.386. Оп.1-1. Д.67. ЛЛ.56-57.

А.Б.ЛУК:

Мне кажется, что есть повод и случай, чтобы сказать несколько слов по поводу того, что меня беспокоит давно.

Мы застраиваем огромные массивы жильем. Оно будет собираться из повторяющихся элементов и единственная возможность сделать выразительное в градостроительном отношении — это общественное здание. Мы уже типизировали все что могли. Построено 12 кинотеатров, которые сами по себе хорошие здания, но которые вызывают неудовлетворенность однообразием и монотонностью.

Если разрабатывается крупное общественное здание, я считаю, что кинотеатр, общественный центр, большой или малый, детский сад, школа обязательно должны разрабатываться каждый раз применительно к определенной градостроительной среде. Это можно делать и будет дешевле стоить, чем индустриальные дома. Они должны нести функцию архитектурную.

Сначала был сделан объем, потом решили поставить его сюда. Я не хочу вдаваться в критику хорошо задуманной вещи. Недочеты будут устранены. Но меня страшит, что это станет типовым, что невозможно из архитектурных соображений. А если не типовым, то является ли это лучшим объемно-пространственным решением для этого градостроительного узла?

Мне казалось, что было бы очень правильно, если бы мы в меру наших внутренних возможностей старались делать обьектом строительство общественных сооружений в ряду жилой застройки. Здание это интересно, но что получится, если оно станет типовым? У меня предложение, ни в коем случае не считать его типовым.

И второе. Экспертизе недостаточно проанализировала вопрос о его надлежащем решении как не типового для данного конкретного места.

О типовых и нетиповых зданиях.

Ф.386. Оп.1-1. Д.87. ЛЛ.55-56.

Ф.386. Оп.1-1. Д.90. ЛЛ.85-86.

А.И.ЖУК - Я бы хотел затронуть такой общий вопрос.

За последнее время, а это очень видно в натуре, сооружаются огромное количество промышленных зданий, инженерных корпусов, лабораторных корпусов и аналогичного назначения зданий; и сегодня в старых и новых районах города кажется, что именно эти сооружения начинают формировать Ленинград. Мы почти не строим общественных зданий. Эти промышленные сооружения очень нужные ~~т.е.~~, но качество их архитектурной разработки в большинстве своем основаны на определенном стандарте и сегодня эта безликость и повторяемость становится для города опасной. Мне кажется, что здесь мы также имеем аналогичный случай. Опять мы переходим через ~~сферическую~~ башню, опять эта горизонтальная лента и мне кажется, что мы утверждаем просто схему. В большинстве своем фигурируют именно такие схемы, которые начинают угрожать своим количеством Ленинграду, его характеру и архитектуре. Объем строительства очень значительный в масштабе города. Исходя из этих соображений, это предложение еще очень сырое, его можно рассматривать как предварительный эскиз и то очень сомнительный.

Из выступления А.В. Жука на рассмотрении проектов памятника Н.А. Некрасову (заседание 23 июля 1954 года).

Ф.386. Оп.1-4. Д.123. ЛЛ.75-77.

ЖУК А.В. - архитектор (Управление п/д
архитектуры)

После хорошего введения, сделанного скульптором Исеевой, казалось, что все было сказано. Однако выступления работников Музея и литературы посеяли много сомнений и опасений, поэтому необходимо по мере сил сказать о мыслях, которые ассоциируются с образом Некрасова, и о задаче памятника.

В одном из выступлений было сказано, что автор идет по линии наименьшего сопротивления, не раскрывая в поясняющем материале дополнительно образ Некрасова, созданного его произведениями.

Мне кажется, что этот путь - экспозиционный, литературный имеет право на существование, но в такой ложливой вещи, как памятник поэту, совершенно не приемлем.

Если скульптор достиг образа в фигуре, если мы чувствуем поэта и гражданина, видим Некрасова - это все. Это доходчивый для нас образ.

Ни какие дополнительные картины не расскажут и не дополнят образа, если он не найден, поэтому главная задача - это нахождение образа в фигуре и в данном месте.

Для того, чтобы не распылять внимания, а сосредоточить его на фигуре, надо решать задачу как можно локальнее.

В этом, в основном, неуспех и неудача авторов, где скульптура Некрасова дополнена группами. Они рождают основную идею, а в самой фигуре потенциальные качества имеются.

Дать Некрасова не больным, а здоровым надо в трактовке фигуры, выражения, а не способом прически или уничтожения бороды - это было бы ошибкой.

Сравнивая представленные варианты, я должен сказать, что мне больше всех нравится фигура Эйлина.

В этой энергичной постановке головы раскрыт образ смелого поэта.

Мне, человеку, плохо знающему тонкости его быта, характера, а знающему только его произведения, это ближе всего.

Я считаю, что следует продолжать работу и Эйлину влет внешней красоты удалить, но потенциально он ближе всего к решению задачи.

Фрагмент выступления Александра Владимировича на заседании
Градостроительного Совета, посвященном проекту понижения
территории у Меншиковского дворца при реставрации
(3 апреля 1970 года).

Ф.386. Оп.1-10. Д.50. Л.14.

Но есть и другой подход: культурный. Здесь порицали за то, что имеется музеефикация этого здания. Но это первое здание из кирпича в Петербурге. Конечно глупо говорить о том, чтобы понижать весь город. В Риге в здании Домского собора было сделано все необходимое для его сохранения. И рижане подошли к этому очень разумно и тактично. Если нет денег, не нужно обсуждать этот вопрос, но не следует смешивать два аспекта этого вопроса; отношение финансовое и культурное. Если нет возможности по деньгам, нужно этот вопрос отложить. Мне кажется неправильным аргумент, что с той стороны набережной и с Исаакиевского собора мы не увидим трудов. Разве это причина? Нас отделяет 260-270 лет от создания этого дворца. Это уникальный исторический памятник. И мне кажется, что не нужно смешивать конъюнктурный вопрос с другим. Если нет возможности это сделать, нужно честно сказать, что это было бы хорошо, но нет денег. Но не нужно говорить о том, что это неправильный градостроительный подход. Это кажется очень досадным. /Аплодисменты/.