

# БИБЛИОГРАФИЯ ВОСТОКА

Выпуск 7

(1934)

ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ  
АКАДЕМИИ НАУК СССР

1935

МОСКВА • ИЗДАТЕЛЬСТВО АКАДЕМИИ НАУК СССР • ЛЕНИНГРАД

возникают новые, но о каком-либо едином архитектурном плане жилища говорить не приходится (стр. 66).

В своей работе автор комбинирует солидную библиографическую документацию (Description de l'Égypte, работы Prisse d'Avennes и P. Coste, гл. V) с оригинальными материалами. За введением и интересным содержанием пяти основных глав следует номенклатура 63 дворцов и старинных домов Каира, сгруппированная по кварталам (стр. 75—92), с очень ценными дополнительными замечаниями и великолепными таблицами позади текста (таблицы I—XLVIII). Это, конечно, исключает возможность расположить их здесь в хронологическом порядке.

Для близкого ознакомления с гражданской архитектурой Каира настоящее издание дает первоклассный материал. Культовые сооружения Каира (мечети, ханаки, мавзолеи, мадрасы) издавались довольно часто, и им уделено изо всей архитектуры мусульманского Каира максимальное внимание; также остатки каирских укреплений (цитадель, стены, ворота) изучались достаточно глубоко; но специального исследования гражданской архитектуры до сих пор не было, и настоящая монография, знакомя с нею широкие круги, а вместе с тем фиксируя то, что с годами неизбежно исчезнет, оказывает незаменимую услугу.

*В. А. Крачковская.*

**Palestine Government. Opening of Haifa Harbour, 31st October 1933. (Jerusalem 1933). 26 p. 2 k.**

Город Хайфа расположен у подножья горы Кармел на южном берегу Аккского залива, единственного естественного залива на палестинском по-

бережья. Хайфа является административным центром Северного округа, Управления пошлин, акциза и торговли, а также палестинских железных дорог, непосредственно связанных с Египтом. Через Хиджаскую железную дорогу Хайфа сообщается с Трансиорданьем и Сирией, а сеть хороших дорог связывает ее с Сирией и со всеми частями Палестины.

Население города за последнее десятилетие возросло с 24 000 до 50 000. Возник ряд промышленных предприятий, включая мукомольные, цементные, мыловаренные заводы, папиросные фабрики. Морской товарооборот значительно увеличился и данные по экспорту показывают постоянный рост. Хайфа является также одним из конечных пунктов строящегося Мосульского нефтепровода. Пока суда снабжаются из специальных бассейнов для хранения нефти общей вместимостью в 9 млн. галлонов.

При всем том до последнего времени у Хайфы был и крупный недостаток — отсутствие гавани. Из-за мелкого дна морские суда, посещавшие Хайфу, должны были бросать якорь на расстоянии не меньше километра от города, откуда пассажиры и груз на легких суденышках переправлялись на берег. Незащищенность залива с севера и запада приводила к тому, что во время штормов прерывались всякие морские сношения, что было связано с большими материальными убытками. Все эти соображения, как равно и причины военно-стратегического характера, о которых речь будет ниже, привели к решению Палестинского правительства превратить Хайфу в оборудованный по последнему слову техники порт, призванный стать одним из узловых пунктов на Ближнем Востоке. Изыскательные работы, нача-

тые в 1922 г., равно как и последующие — проектирование и строительство — производились под руководством фирмы инженеров-консультантов Рендер, Полмер и Тритгон в Лондоне. Строительство субсидировалось из займа в 1 250 000 ф. ст., полученного Палестинной от Английского правительства в 1926 г. Предварительные работы начались в апреле 1929 г. В Атлите, в 17 километрах на юг от Хайфы, были устроены каменоломни, предназначенные для снабжения строительства каменными глыбами. Всего здесь было сдвинуто до 1 300 000 куб. метров. Несколько месяцев прошло в установке механизмов и машин. Наконец, в октябре того же года было приступлено к основным работам по возведению двух волнорезов-молов и углублению дна. Главный мол — северный, потребовал 760 000 куб. м. глыб, весом от 15 тонн на открытой стороне до 5 кг для внутреннего заполнения мола выше уровня волн. Длина его — 2210 м, в воду он уходит на 12 м вглубь. Для устройства бетонного покрова, парапета и фундамента палов (железных столбов для закрепления канатов) было истрачено 12 000 куб. м бетона; бетонный покров одновременно служит дорожкой к палам, которых всего имеется 29 с нагрузкой от 150—250 т. Второй мол (восточный) имеет в длину 765 м и содержит в себе 149 000 куб. м каменных глыб разных размеров, весом до 2 т на открытой стороне. На нем 15 палов, сходных по конструкции с таковыми на главном моле. Дно залива на протяжении 90 акров было ублужено до 11.3 м ниже уровня моря, на 65 акрах глубина достигла 9.4 м, а у восточного мола на пространстве 25 акров дно было доведено до 10.6 м. Извлеченный из моря материал был использован для образования новой суши

в 90 акров, предназначенной для портовых сооружений, а также для расширения торгового квартала. Основные работы были закончены 1 августа 1933 г. официальное же открытие порта состоялось 31 октября. По этому случаю был издан альбом, который должен дать представление о вновь построенной гавани. Текста всего две страницы с незначительными данными о городе и гавани. Два хорошо исполненных снимка дают общий вид города до и после сооружения гавани. Непосредственно за этим следует план Хайфской гавани в масштабе 1:15 000, изданный под руководством Survey of Palestine; тот же Survey исполнил и вторую карту: планирование квартала на отвоеванной у моря территории (масштаб 1:5 000). Из остальных снимков особенно интересен двойной пакгауз в 116 м длины и 36—36 м ширины, верфь для океанских пароходов, общий вид производства бетонных блоков для верфи.

После переоборудования Хайфа стала самым большим портом в восточной части Средиземного моря, равным марсельской гавани. Огромное значение новый порт приобретает с военной точки зрения, поскольку часть его специально оборудована в качестве базы британского флота на Средиземном море. Достаточно указать, что здесь может укрыться более сорока военных кораблей. Одновременно строится вблизи порта огромный военный аэродром, что в связи с проектируемой железной дорогой Хайфа — Багдад превратит Хайфу во второй Сингапур, если не Гибралтар.

7 I 1933.

*Я. Виленчик.*