

## **Выступление Д. А. Воронченка, главного инженера комбината Косланлес (сокр. редакц.).**

До 1970 г. комбинат Косланлес должен построить 5 новых лесовозных дорог с железобетонным покрытием с объемом вывозки до 1300 тыс. м<sup>3</sup> древесины.

У нас по действующим дорогам с железобетонным покрытием себестоимость 1 м<sup>3</sup> вывезенной древесины на 1 р. 85 к. ниже, чем в других предприятиях, дороги которых с грунтовым и лежневым покрытиями.

Для успешного строительства таких дорог нужно строить специальный завод, для которого необходимо разработать проект. Каждый совнархоз должен иметь хотя бы по одному такому заводу.

## **Выступление И. И. Леоневича, проректора Белорусского технологического института (сокр. редакц.).**

Белорусский технологический институт перестроил несколько свою работу. В институте ведется специализированная подготовка инженеров для дорожного строительства. Во всех высших учебных заведениях введена специализация сухопутного транспорта, водного транспорта, механизация лесозаготовок.

Использование этих специалистов в дорожных строительных организациях позволит улучшить работу лесного транспорта.

Наряду с подготовкой кадров высшие учебные заведения, в том числе наш институт, занимаются научно-исследовательской работой. Проводятся работы по стабилизации грунтовых покрытий и уже построено 17 км такой дороги.

Но мы оказываем недостаточную помощь лесной промышленности.

Приняты меры и пути более активного включения работников нашего института в научно-исследовательскую работу, но нам требуется помощь со стороны Гослескомитета и промышленных предприятий. Мы хотим открыть специализированную лабораторию. Для этого необходимо иметь оборудование, что даст возможность выполнять в большем объеме работы непосредственно для промышленности.

Останавливаясь на проблемах транспорта, хотелось бы сделать несколько замечаний. Поднимался вопрос на совещании о сочетании мелиоративных работ с дорожным строительством. Мы в Белоруссии имеем большой опыт мелиорации. Там, где эта сеть имеется, условия для транспортного строительства хорошие. Мелиоративные работы надо сочетать с дорожным строительством, но надо, чтобы хорошая мелиоративная сеть была создана значительно раньше, за 3—4 года до транспортного освоения лесного массива. Это даст возможность отвести влагу с поверхности земли.

На данном совещании обсуждается вопрос о строительстве дорог с железобетонным покрытием. Опыт работы Георгиевской дороги говорит о том, что этот тип покрытия является перспективным и его надо внедрять. Но я придерживаюсь той точки зрения, что в ряде районов при наличии других материалов другие типы дорог могут оказаться более эффективными.

Известно, что ЦНИИМЭ работает над усовершенствованием конструкции плит, особенно стыков. Надо изучить возможность применения стекла в каче-

стве арматуры железобетонных изделий. Необходимо проводить работы по применению конструкций с пластиками, чтобы заменить металл. Это даст возможность еще более широко использовать железобетонные конструкции.

Необходимо больше внимания обращать на оформление дороги. 1 км дороги стоит 30 тыс. руб., но в ряде мест земляное полотно не доведено до проектной величины. Сама конструкция плит не такая, которую можно было бы распространять — при повышенной влажности конструкция может плохо работать.

На строительстве нет приборов, чтобы контролировать плотность, влажность и т. д., а это крайне необходимо. Видимо, Гослескомитету надо серьезно подумать об этом. Этих приборов очень много во всех организациях, и они дешевые.

**Выступление В. П. Медведева, зам. начальника ОКС Управления  
лесной промышленности Средне-Уральского совнархоза  
(сокр. редакц.).**

Леспромхозы Средне-Уральского совнархоза обязаны ежегодно строить от 700 до 1000 км дорог. В 1962 г. было построено 670 км, а в 1963 г. только по капитальному строительству 620 км дорог. В 1964 г. мы взяли обязательство построить по капиталовложениям 800 км лесовозных дорог, но были обеспечены финансированием всего 500 км дорог. По итогам 8 месяцев этот план нами выполнен и дороги протяженностью около 500 км введены в эксплуатацию. В настоящее время у нас имеется большой задел трассы, примерно около 600 км. Подготовлено земляного полотна 350—400 км.

Опыт строительства дорог с железобетонными плитами у нас невелик. На весь совнархоз имеется один завод железобетонных изделий. Пришлось заказывать плиты в Челябинской области. Наш совнархоз в 1963 г. должен был сдать в эксплуатацию 90 км дорог с железобетонным покрытием, в 1964 г. — 120 км. Задание не выполнено — плит нет, нет металла. Металл взяли из фондов, отпущенных на строительные-монтажные работы, и передали его Челябинскому заводу, который изготовил плиты примерно на 45 км дороги.

В 1964 г. построено больше 30 км дорог с железобетонным покрытием. Всего имеется около 50 км. Эксплуатируются только 3 дороги. Это говорит о том, что при проектировании были допущены ошибки. Проекты этих дорог были разработаны Гипролестрансом. Дело в том, что на объем вывозки 150 тыс. м<sup>3</sup> мы должны строить дорогу с земляным полотном шириной 8 м. А мы ведем строительство в тяжелых условиях при нехватке гравия и материалов для верхней одежды. Нужно было проектировать строительство дорог с однопутным движением и разъездами.

Укатку полотна производили катками, изготовленными на нашем заводе. Вес катков до 10 т. То же могут делать многие совнархозы.

**Выступление С. А. Муртузалиева, начальника отдела Гипролестранса  
(сокр. редакц.).**

В скором времени на лесовозные дороги будут распространяться технические условия дорог общего пользования.

Новые технические условия, разработанные институтом Гипролестранса,