

---

□ Еще до войны с немецкими захватчиками Тагил был крупным индустриальным центром на Урале. За годы войны его промышленность сильно выросла за счет строительства новых заводов, цехов, энергетических мощностей. И сегодня предприятия города занимают одно из видных мест в обеспечении страны и фронта всем необходимым для окончательной победы над врагом.

□ В культурном отношении Тагил также вырос. Хуже обстоит дело в области дорожного строительства и благоустройства. Дороги и тротуары имеются, в основном, в центре города, на промышленных площадках и поселках заводов. В остальных местах проехать и пройти трудно.

□ Такое положение тем более недопустимо, что Тагил, как никакой другой город, располагает громадным количеством дорожных материалов. В его окрестностях имеется камень, из которого можно делать шашку, брусчатку, бордюрный камень и прочее. Metallургические заводы ежедневно дают множество доменных, мартеновских, ваграночных и других шлаков. При небольшой переработке – это песок, щебень, брусчатка и т. д., которые могли бы служить хорошим материалом для устройства дороги и тротуаров.

□ К сожалению, камень, находящийся в окрестностях города, не используется. Многие хозяйственники предпочитают ввозить камень из Свердловска, а заводские отходы-шлаки только загромождают площадки.

□ Тагильчанам известно, что завод им. Куйбышева начинал изготавливать дорожную шлаковую брусчатку и что в 1939-1940 гг. на Урале была организована шлаковая контора, предполагавшая на базе доменных шлаков Ново-Тагильского завода организовать массовое производство дорожной брусчатки. Но это нужное дело заглохло.

□ Нам кажется, что 1945 год должен быть для города годом массового дорожного строительства. Уже сегодня необходима организация крупного карьерного хозяйства по выработке дорожной шашки и брусчатки с тем, чтобы за зиму и весну заготовить их в достаточном количестве. Одновременно с этим следует начать использование доменных шлаков.

□ Производство дорожных материалов было бы правильно организовать в системе горкомхоза. Средства всегда можно получить за счет долевого участия заводов, строек и др. предприятий, заинтересованных в

---

изготовлении дорожных материалов.

□ До сих пор каждый завод и стройка делают дороги из тех материалов, какие им легче достать, не считаясь подчас с их ценностью и стойкостью в условиях Тагила. Так, например, Тагилстрой строит бетонные дороги, Уралмашстрой – асфальто-бетонные, частично брусчатые и т. д.

□ Я считаю, что в условиях Тагила, с резко меняющимся климатом, при больших атмосферных осадках, частых заморозках и оттепелях, при наличии смешанного транспорта надежным покрытием для дорог должна быть каменная шашка или еще лучше – брусчатка.

□ Преимущества этого покрытия следующие: долговечность, удобство ремонта при посадках, ровная поверхность, дающая хорошее сцепление при движении транспорта, приятное зрительное впечатление, нечувствительность к температурным колебаниям, нетребовательность в уходе, возможность немедленного ввода в эксплуатацию готовых участков.

□ Кроме того, брусчатые дороги допускают свободный проезд конного, автомобильного и даже гусеничного транспорта, что в условиях Тагила крайне важно.

□ В противовес брусчатым для устройства бетонных и асфальто-бетонных дорог требуются привозные дефицитные материалы. Такие дороги боятся просадок и температурных колебаний, быстро изнашиваются при смешанном транспорте и не допускают немедленного ввода в эксплуатацию после укладки верхнего покрытия.

□ Надо, чтобы руководители и специалисты предприятий и строек высказались по существу затронутого и приняли участие в решении вопроса о строительстве дорог как у себя на заводах и стройках, так и в поселках.

□ С. ШАМАРИН

□ Главный инженер управления капитального строительства завода