

## КОНГРЕССЪ ПО УСТРОЙСТВУ ДОРОГЪ И УЛИЦЪ.

По инициативѣ французскаго правительства, и въ частности президента французской республики, въ Парижѣ недавно состоялся первый международный конгрессъ по устройству улицъ. Главною задачею конгресса былъ вопросъ о томъ, какъ нужно строить, поддерживать и чистить улицы—въ связи съ требованіями усиливающагося автомобильнаго движенія. Участвовало въ конгрессѣ болѣе 2200 человекъ, въ числѣ которыхъ были официальные представители отъ правительствъ 29 государствъ—Франціи, Германіи, Австро-Венгріи, Великобританіи, Россіи, Швейцаріи, Испаніи, Португаліи, Монако, Люксембурга, Бельгіи, Нидерландовъ, Швеции, Болгаріи, Румыніи и Греции; изъ неевропейскихъ государствъ прислали представителей С.-А. Соединенные Штаты, Бразилія, Мексико, Урагвай, Чили, Японія и Китай.

Министръ общественныхъ работъ Барту открылъ конгрессъ рѣчью, объяснивъ собранію, что съ развитіемъ автомобильнаго движенія устройство улицъ должно въ соотвѣтствіи съ этимъ измѣниться. Значительная тяжесть автомобилей и развиваемая ими быстрота настолько вредно отзываются на теперешнихъ дорогахъ, что инженеры ставятъ вопросъ, что дѣлать съ дорогами. Франція особенно заинтересована разрѣшеніемъ настоящаго вопроса въ виду значительнаго у нея производства автомобилей, а также вслѣдствіе исключительной по своимъ размѣрамъ сѣти общественныхъ дорогъ, простирающейся въ настоящее время до 600.000 километровъ.

Главная часть работъ конгресса была исполнена, какъ всегда въ такихъ случаяхъ, секціями, отдѣленіями. Были образованы двѣ секціи по устройству улицъ и ихъ содержанію, и по движенію и эксплуатаціи улицъ. Участникамъ конгресса было роздано не менѣе какъ по 98 печатныхъ изданій по вопросамъ, которые могли возникнуть на засѣданіяхъ. Одновременно съ этимъ устроена была дорожная выставка—крайне интересная и содержательная. Для членовъ конгресса были организованы цѣлый рядъ экскурсій, между прочимъ, трехдневная экскурсія въ Ниццу—въ цѣляхъ ознакомленія конгресса съ положеніемъ дорожнаго дѣла во Франціи.

Мы остановимся лишь на установленныхъ конгрессомъ основныхъ положеніяхъ по дорожному вопросу.

Прочность улицъ зависитъ, прежде всего и главнымъ образомъ, отъ степени прочности и тщательности конструкціи фундамента, при сооруженіи котораго необходимо принимать во вниманіе климатическія и мѣстныя условія подпочвы, условія размѣры движенія и, наконецъ, практикуемые въ данной мѣстности способы передвиженія. При каменномъ настлѣ особенно рекомендуется бетонное основаніе толщиной отъ 10 до 15 сантиметровъ.

Конгрессъ придерживается той точки зрѣнія, что теперешняя дорога, устроенная и содержащая по даннымъ современной техники, вполне отвѣчаетъ—при незначительномъ автомобильномъ движеніи—требованіямъ послѣдняго. Верхній настлѣ мостовой долженъ быть однороднымъ, и при сооруженіи его необходимо выбирать твердые, стойкіе и не скользкіе матеріалы.

Ширина проѣзжей дороги должна быть не менѣе 6 метровъ; наклонъ дорогъ не долженъ превышать размѣровъ, достаточныхъ для стока воды. Въ холмистой мѣстности необходимо обращать вниманіе, чтобы дорога или улица была какъ можно болѣе отлогою, и чтобы разница между высшей и низшей ея точкою была какъ можно меньше. Таково общее правило, отступать отъ котораго допускается лишь въ случаяхъ необходимости устранить острые изгибы улицъ. Радиусъ изгиба долженъ быть не менѣе 50 метровъ, при чемъ между прямой линіей и изгибомъ обязательно должна находиться переходная параболическая кривая. Изгибы могутъ дѣлаться съ незначительнымъ наклоннымъ подъемомъ, который нисколько не будетъ вредить обыкновенному движенію. Перекрестки улицъ и дорогъ должны быть замѣтны каждому издали, вслѣдствіе чего по вечерамъ и ночью такіа скрещиванія должны по возможности отмѣчаться какимъ-нибудь болѣе частой засадкой улицъ по краямъ деревьевъ.

Что же касается дѣлавшихся до сихъ поръ попытокъ къ уничтоженію на улицахъ пыли, то генеральный секретарь „лиги борьбы съ пылью“ сообщилъ по этому поводу конгрессу, что уже въ 1834 г. производились опыты борьбы съ пылью при

посредствѣ „теэра“ (особаго связывающаго вещества); систематическіе же опыты въ этомъ направленіи были произведены впервые въ Монако и Ниццѣ—городахъ гдѣ масса пыли отъ автомобильнаго движенія обратилась въ истинный бичъ населенія. Такіе же опыты затѣмъ стали производиться и во Франціи, гдѣ уже въ 1903 году стали строиться первыя теэрные машины. Опытъ однако показалъ, что пропитываніе улицъ и дорогъ водянистыми растворами тяжелыхъ маслъ съ примѣсью аммоніака не даетъ продолжительныхъ результатовъ, въ виду чего такое средство можно рекомендовать лишь въ отдѣльныхъ случаяхъ и при особыхъ обстоятельствахъ, какъ, напр. при бѣгахъ и т. п. Въ этомъ же смыслѣ высказался и конгрессъ.

Второе отдѣленіе, обсужденію котораго подлежали вопросы движенія и эксплуатаціи, изслѣдовало дѣйствіе новыхъ средствъ передвиженія на прочность улицъ и дорогъ (поврежденія отъ быстроты движенія, отъ тяжестей перевозочныхъ средствъ, отъ пневматическихъ и другихъ шинъ), и вліяніе тѣхъ или другихъ мостовыхъ на экипажи.

Относительно легковыхъ автомобилей конгрессомъ вынесена резолюція о необходимости, въ цѣляхъ предупрежденія ихъ разрушительнаго дѣйствія, установить правило, чтобы на пневматикахъ были галоши изъ самаго гибкаго и эластичнаго матеріала.

Отъ грузовыхъ автомобилей современемъ образуются колеи. Чтобы этого не было, давленіе на спицы не должно быть слишкомъ большимъ. При принятыхъ въ настоящее время діаметрахъ ободовъ, давленіе не должно превышать 150 килограммъ на квадратный сантиметръ.

Какъ и на всѣхъ конгрессахъ, положенія формулированы крайне осторожно и въ общихъ чертахъ, такъ что непосредственныхъ практическихъ результатовъ можетъ быть отсюда и не послѣдуетъ. Но во всякомъ случаѣ, конгрессъ сослужилъ службу въ смыслѣ обмѣна опытомъ, знаніями и мнѣніями по дорожному строительству, объединивъ въ этой области труды отдѣльныхъ странъ въ нѣчто цѣлое. Отрицать полезность этихъ результатовъ конечно нельзя. Признавая это, собраніе постановило преобразовать настоящий конгрессъ въ учрежденіе постоянное, на подобіе международнаго судоходнаго конгресса.

Съ этой цѣлью былъ образованъ постоянный международный комитетъ и засѣданія слѣдующаго конгресса по дорожному строительству рѣшено открыть въ 1910 г. въ Брюсселѣ.