

Проект 1907 г.

Всего 100 экз.

МИНИСТЕРСТВО  
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.

385.11  
Р 76

385.112 с 625.11

Принято 1902 г.



УПРАВЛЕНИЕ  
ПО СООРУЖЕНИЮ

ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГЪ.

Изложение дѣла.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ОТДѢЛЪ.

22 Мая 1907 года.

№ 7960.

С.-Петербургъ.

О приступѣ къ сооруженію  
Амурской жел. дороги распо-  
ряженіемъ казны и за ея  
счетъ.

ДЕПОЗИТАРНОЕ  
ХРАНИЛИЩЕ

Принято 1908

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ въ 10 день декабря 1892 г. журналомъ Особого Совѣщанія о постройкѣ Сибирской желѣзной дороги, образованнаго по ВЫСОЧАЙШЕМУ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА повелѣнію, осуществленіе предпріятія Сибирской жел. дороги было распределено на три очереди. При этомъ къ третьей очереди была, между прочимъ, отнесена постройка участка отъ Срѣтенска до Хабаровска съ тѣмъ, чтобы о времени начатія и срокахъ сооруженія участковъ этой очереди соотвѣтствующія распоряженія могли послѣдовать по особомъ разсмотрѣніи сихъ вопросовъ.

Затѣмъ, по ВЫСОЧАЙШЕ утвержденному 22 марта 1893 года положенію Соединеннаго Присутствія б. Комитета Сибирской жел. дороги и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, послѣдовало разрѣшеніе производства изысканій участка отъ Срѣтенска до станицы Покровской на р. Амурѣ, а ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 13 мая 1894 г. положеніемъ того же Соединеннаго Присутствія было разрѣшено производство изысканій Амурской жел. дороги отъ Покровской до Хабаровска, причемъ, какъ видно изъ журнала 19 мая 1894 г. № 539, было высказано, что испрашиваемыя по настоящему дѣлу Министромъ Путей Сообщенія денежныя ассигнованія предназначаются на производство изысканій по неизслѣдованнымъ доселѣ участкамъ Сибирской жел. дороги—Кругобайкальскому и Амурскому—съ тѣмъ, чтобы по возможности въ непродолжительное время начать и на названныхъ линіяхъ строительныя желѣзнодорожныя работы и сомкнуть такимъ образомъ въ сплошной рельсовый путь отдѣльныя части великой Сибирской магистрали.

Въ силу означенныхъ ВЫСОЧАЙШИХЪ повелѣній были сформированы надлежащія экспедиціи, которыми и производились предварительныя изысканія: участка Забайкальской желѣзной дороги отъ Срѣтенска до Покровской въ 1893—1894 г.г. и Амурской жел. дороги отъ Покровской до Хабаровска въ 1894—1896 г.г.

При разсмотрѣніи въ Соединенномъ Присутствіи б. Комитета Сибирской жел. дороги и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта въ іюль 1895 г. внесеннаго Министромъ Путей Сообщенія въ названный Комитетъ вопроса объ утвержденіи направленія Забайкальской жел. дороги было признано необходимымъ произвести на участкѣ Срѣтенскъ—Покровская повторительныя изысканія, съ цѣлью возможнаго уменьшенія предположеннаго по изысканіямъ 1893—1894 г.г. весьма значительнаго количества дорого стоящихъ работъ.

Въ Государственную Думу.



Въ виду сего ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 5 іюля 1895 г. положеніемъ вышеозначеннаго Соединеннаго Присутствія Министру Путей Сообщенія было, между прочимъ, предоставлено войти въ Комитетъ Сибирской жел. дороги съ представленіемъ объ утвержденіи направленія участка Срѣтенскъ—Покровская, по окончаніи повторительныхъ изысканій этого участка.

Однако, какъ эти послѣднія изысканія, организованныя лѣтомъ 1895 г., такъ и производившіяся еще въ то время изысканія участка Покровская—Хабаровскъ остались незаконченными, вслѣдствіе возникшаго въ томъ же 1895 г. предположенія о проложеніи восточнаго участка Сибирской магистрали, въ цѣляхъ сокращенія строительныхъ расходовъ и транзита, въ предѣлахъ Китайской Имперіи. Соотвѣтственно этому по ВЫСОЧАЙШЕМУ повелѣнію, послѣдовавшему 23-го февраля 1896 г. по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, впредь до разрѣшенія вопроса объ окончательномъ направленіи линіи, имѣющей соединить Забайкальскую и Уссурийскую желѣзныя дороги, были прекращены производившіяся работы по изысканіямъ Амурской желѣзнодорожной линіи (Покровская—Хабаровскъ) на всемъ ея протяженіи, а также окончательныя изысканія Забайкальской жел. дороги на участкѣ Срѣтенскъ—Покровская.

4 декабря 1896 года состоялось ВЫСОЧАЙШЕЕ утвержденіе Устава Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, а засимъ было приступлено и къ постройкѣ этой желѣзнодорожной линіи.

Такимъ образомъ принципиально рѣшенный въ 1892 году вопросъ о непосредственномъ соединеніи рельсовымъ путемъ по русской территоріи Забайкальской и Уссурийской дорогъ получилъ иное рѣшеніе. Въ настоящее время, въ виду измѣнившихся, подъ вліяніемъ послѣднихъ событій на Дальнемъ Востоцѣ, обстоятельствъ, вновь возникъ вопросъ о необходимости, и при томъ безотлагательной, соединенія рельсовымъ путемъ, въ предѣлахъ русской территоріи, Уссурийской желѣзной дороги съ Сибирской магистралью, въ цѣляхъ обезпеченія надежнаго пути сообщенія съ нашими дальне-восточными владѣніями.

Такъ какъ данныя, добытыя упомянутыми изысканіями 1893—1896 гг., по самому характеру произведенныхъ изслѣдованій,—въ большей части незаконченныхъ,—не могли служить достаточнымъ матеріаломъ для правильнаго сужденія какъ о направленіи Амурской жел. дороги, такъ и о ея стоимости, особенно имѣя въ виду предъявляемая нынѣ повышенныя требованія въ отношеніи пропускной способности дороги и необходимость повышенія проектировки линіи въ западной ея части, сообразно бывшему въ 1897 г. высшему горизонту р. Шилки, то представилось необходимымъ произвести новыя подробныя изслѣдованія на мѣстѣ.

По разсмотрѣніи этого вопроса, Совѣтъ Министровъ, по журналу 13 іюня 1906 года, не встрѣтилъ препятствій къ производству предположенныхъ изысканій съ тѣмъ, чтобы на покрытіе вызываемаго ими расхода была обращена часть



выяснившихся сбережений по постройкѣ второй Екатерининской и Сѣверной части Ташкентской желѣзныхъ дорогъ.

На означенномъ журналѣ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ благоугодно было собственноручно начертать: „*Настоятельно необходимо скорѣе приступить къ сооруженію Амурской жел. дороги*“.

Въ виду изложеннаго, со второй половины минувшаго года было приступлено къ производству изысканій Амурской желѣзной дороги двумя отдѣльными для Западной и Восточной частей экспедиціями, причемъ въ отношеніи направленія было поставлено основнымъ условіемъ, чтобы проектируемая Амурская дорога проходила не ближе 15 и не далѣе 120 верстъ къ сѣверу отъ р. Амура. На участкѣ Срѣтенскъ—Покровская обслѣдованію подлежали какъ прежнее направленіе вдоль р. Шилки, такъ и новое направленіе, отходящее отъ рѣки для слѣдованія по плоскогорью.

Въ періодъ времени отъ начала изысканій до перерыва ихъ въ январѣ с. г. исполнено слѣдующее:

На Западномъ участкѣ, кромѣ части берегового направленія Срѣтенскъ—Покровская, нынѣ по причинамъ, указаннымъ ниже, оставленнаго, изслѣдовано новое направленіе линіи отъ разъѣзда Куэнга Забайкальской жел. дороги по долинамъ рѣкъ Куэнга, Алеуръ, Унгурга, Урюмъ и Амазаръ, до перехода сей послѣдней у устья рѣки Чичатки, общимъ протяженіемъ 470 верстъ. Въ настоящее время производятся изслѣдованія по дальнѣйшему направленію Западной части Амурской жел. дороги отъ устья р. Чичатки по долинѣ сей рѣки на востокъ до р. Урки на протяженіи около 100 верстъ, а равно и по подробному обслѣдованію выхода дороги не отъ разъѣзда Куэнга, а отъ ст. Нерчинскъ. При этомъ окончаніе полевыхъ работъ предположено къ 1 іюля с. г., полное же окончаніе изысканій Западной части линіи, съ представленіемъ проекта дороги, должно послѣдовать къ ноябрю текущаго года.

Въ восточной части линіи, отъ р. Урки до гор. Хабаровска, произведенныя до сихъ поръ изслѣдованія указали, въ качествѣ наиболѣе вѣроятнаго направленія, на проложеніе линіи отъ р. Урки до верховьевъ р. Невера, съ переходомъ черезъ Сѣверную часть Большого Хингана, придерживаясь примѣрно широты 54-й параллели, и далѣе по сѣверному склону плоскогорія Нюкжа параллельно теченію рр. Уркана и Зеи, въ разстояніи отъ 20 до 30 верстъ отъ послѣднихъ, съ пересѣченіемъ верховьевъ р. Тыгды у сел. Улагачи. Затѣмъ по водораздѣлу рр. Зеи и Амура со спускомъ къ рѣкѣ Зеѣ по теченію р. Малой Перы (Белау), переходомъ Зеи у сел. Введенówki и продолженіемъ линіи далѣе на сел. Бѣлоногово, Бакчиревскую, Озерную, Екатеринославку, переходомъ р. Буреи у сел. Каменки, съ приближеніемъ къ р. Амуру противъ поселка Пашково на разстояніе около 15—20 верстъ и выходомъ на Хабаровскъ по долинамъ рр. Большой Биры, Большого Ина, Урми и Тунгуски. До января 1907 г. закончено изслѣдованіе лишь части этого протяженія, а именно:



участковъ отъ р. Осежиной, въ разстояніи около 50 верстъ отъ верховьевъ Невера, до с. Каменка, и отъ р. Грязной до выхода изъ долины р. Большой Биры въ долину р. Большого Ина.

Такимъ образомъ въ текущемъ году надлежитъ въ восточной части линіи закончить изысканія основного направленія линіи, на участкахъ Каменка—Грязная и Большая Бира—Хабаровскъ, а также произвести изысканія въ верхнемъ теченіи р. Зеи и по вѣтви къ г. Благовѣщенску, для которой намѣчены два направленія: одно по правому берегу р. Зеи длиною около 175 верстъ и другое, болѣе вѣроятное, по кратчайшему направленію къ магистрали примѣрно отъ с. Екатеринославка по долинѣ р. Будунды протѣженіемъ около 125 верстъ. Окончаніе полевыхъ работъ по изысканіямъ Восточной части линіи предполагается къ 15 іюня с. г., а полное окончаніе сихъ изысканій, съ представленіемъ проекта дороги, должно послѣдовать къ декабрю текущего года.

Общее протяженіе линіи по даннымъ производящихся нынѣ изысканій и произведенныхъ рекогносцировокъ, опредѣляется отъ развѣзда Куэнга до Хабаровска около 1840 верстъ.

На всемъ протяженіи указаннаго направленія соблюдено по отношенію къ р. Амуру условіе, постановленное въ видахъ какъ стратегическихъ, такъ и колонизаціонныхъ, не подходить съ магистралію ближе 15 верстъ къ этой рѣкѣ и не удаляться отъ нея далѣе 120 верстъ.

Для связи же рельсоваго пути съ этой важнѣйшей рѣкой русскаго Дальняго Востока, кромѣ подхода къ ней въ Хабаровскѣ, предположено еще сооружеііе особой вѣтви къ устьямъ рѣки Зеи у гор. Благовѣщенска. Кромѣ того, въ случаѣ возникновенія въ томъ надобности, соединеніе магистрали съ р. Амуромъ могло бы быть осуществлено и гдѣ либо въ иномъ пунктѣ, лежащемъ между станицей Покровской и Благовѣщенскомъ, какъ напр. у селенія Амазаръ, путемъ устройства для сего особой соединительной вѣтви.

Стоимость производящихся нынѣ изысканій какъ Западной, такъ и Восточной части линіи по утвержденной въ установленномъ порядкѣ смѣтѣ была исчислена въ суммѣ 778.495 рублей, и стоимость изысканій вѣтви къ Благовѣщенску—въ суммѣ 61.615 рублей, причемъ часть расхода по изысканіямъ магистрали, въ суммѣ 300.000 рублей, отнесена на остатокъ отъ кредита по постройкѣ Второй Екатерининской желѣзной дороги, занесеннаго по § 2 ст. 5 чрезвычайной смѣты 1904 г., а остальные 478.495 рублей отнесены на кредитъ, занесенный по § 1 ст. 2 чрезвычайной смѣты 1905 г. на постройку сѣверной части Оренбургъ-Ташкентской желѣзной дороги.

Сумма же на покрытіе расходовъ по изысканіямъ вѣтви къ Благовѣщенску подлежитъ отпуску изъ кредита по § 1 чрезвычайной смѣты 1907 года.

Затѣмъ, въ виду признаваемой срочности сооружеііа Амурской желѣзной дороги, по ВЫСОЧАЙШЕ утвержденному 25 января с. г. журналу Совѣта Министровъ, отпущена на предва-



рительныя мѣропріятія по облегченію приступа къ сооруженію Западной части Амурской желѣзной дороги сумма до 300.000 руб., съ временнымъ отнесеніемъ сего расхода на такого же рода источникъ, какъ и по упомянутымъ выше изысканіямъ, а именно на остатки отъ кредита по § 2 ст. 6 чрезвычайной смѣты 1906 года, занесеннаго на постройку Полѣцкѣ-Сѣдлецкой желѣзной дороги.

За счетъ указанныхъ 300.000 руб. приступлено къ работѣ каменныхъ карьеровъ на тѣхъ изъ частей линіи, на протяженіи 183 верстъ отъ разъѣзда Куэнга, на которыхъ направленіе слѣдуетъ считать окончательно выяснившимся, а также къ заготовкѣ лѣсныхъ матеріаловъ, постройкѣ временныхъ барачныхъ, заказу принадлежностей телеграфа и къ устройству необходимыхъ на первое время временныхъ дорогъ.

Хотя производящіеся нынѣ изысканія еще не закончены, но и полученные до сихъ поръ результаты при сопоставленіи съ данными, собранными при изысканіяхъ 1893/4 и 1894/6 гг., даютъ уже нынѣ возможность намѣтить какъ наиболѣе цѣлесообразное направленіе линіи, такъ и приблизительно опредѣлить въ примѣрныхъ общихъ суммахъ стоимость ея постройки, а равно и представить подробную предварительную расцѣнку головного участка Западной части дороги, къ постройкѣ котораго надлежитъ приступить въ настоящемъ уже году.

На основаніи изложеннаго Министръ Путей Сообщенія имѣетъ честь представить на благоусмотрѣніе Государственной Думы свои соображенія о значеніи Амурской желѣзной дороги, порядкѣ ея постройки, приблизительной общей ея стоимости и въ частности о стоимости головного участка Западной части дороги, опредѣлившейся по подробной расцѣночной вѣдомости этого участка.

### Соображенія.

Амурская желѣзная дорога должна осуществить непрерывное по русской территоріи рельсовое соединеніе нашихъ владѣній на Дальнемъ Востокѣ, — Приамурской и Приморской областей, — съ рельсовой сѣтью Имперіи, и представить непрерывное во всякое время года сообщеніе съ этими областями для обезпеченія какъ ихъ охраны, такъ и развитія пассажирскаго, торговаго и переселенческаго движенія съ этими обширными областями, донынѣ мало использованными.

Удовлетвореніемъ означенныхъ потребностей вполне опредѣляется исключительно серьезное значеніе этого желѣзнодорожнаго пути, сооруженіе котораго дастъ возможность содѣйствовать колонизаціи и развитію культуры и производительности Приамурскаго и Приморскаго края, а равно обезпечить въ случаяхъ надобности также интересы охраны и обороны этихъ удаленныхъ областей. Такимъ образомъ пропускная и провозная способность этой дороги должна соотвѣтствовать объему и значенію намѣченной цѣли.

Обращаясь къ вопросу объ экономическомъ значеніи проектируемой дороги и ея вѣроятной доходности, прежде всего необходимо считаться съ тѣмъ фактомъ, что дорога пролегаетъ по мѣстности почти незаселенной. Амурская область при пло-



щади около 400.000 кв. верстъ имѣть, по даннымъ на 1906 годъ, всего 170.000 душъ населенія, что даетъ плотность населенія въ 0,4 человѣка на квадратную версту для всей области и въ 2 человѣка для ея населенной части, такъ что Амурская область стоитъ въ 20—30 разъ ниже по густотѣ населенія, чѣмъ губерніи средней полосы Россіи. При такомъ малолюднѣ желѣзная дорога не можетъ, конечно, разсчитывать на первое время на сколько нибудь значительное количество грузовъ и будущая ея доходность находится въ прямой зависимости отъ заселенія края, отъ болѣе или менѣе быстрой его колонизаціи.

По вопросу о природныхъ данныхъ для земледѣльческой культуры Амурской области и въ частности о ея колонизаціонной емкости пока еще не имѣется опредѣленнаго количественнаго отвѣта, ибо Амурская область въ смыслѣ ея пригодности для крестьянской колонизаціи стала предметомъ изслѣдованій, сколько-нибудь систематическихъ, только въ самое послѣднее время и большая часть ея въ этомъ отношеніи остается совершенно неизслѣдованной. Изъ общей площади въ 41 мил. дес., за исключеніемъ 6 мил. дес., временно отчисленныхъ Амурскому казачьему войску, въ распоряженіи Главнаго Управленія Земледѣлія находится 35 мил. дес. Изъ нихъ 1½ мил. дес. пока использовано для цѣлей крестьянской колонизаціи; затѣмъ имѣется около 3 мил. дес., достаточно развѣданныхъ и частью уже разбитыхъ на переселенческіе участки.

Всѣ эти участки находятся въ районѣ проектируемой дороги и составляютъ готовый запасъ, могущій на первые годы обезпечить приливъ переселенцевъ. Нужно думать, что по мѣрѣ дальнѣйшихъ работъ землеустроительныхъ партій, онѣ будутъ постепенно, по примѣру Сибирской дороги, находить новые районы, пригодные для заселенія, ибо для этого въ общихъ климатическихъ и топографическихъ условіяхъ области повидимому не представляется неодолимыхъ препятствій. Правда, Амурская область сравнительно съ своимъ довольно южнымъ географическимъ положеніемъ (между 56° и 48° с. ш., соотвѣтствующимъ параллелямъ Москвы и Екатеринослава) имѣетъ очень холодный климатъ, съ годовою температурою на нѣсколько градусовъ нижею противъ соотвѣтственныхъ мѣстностей Европейской Россіи, но эта низкая годовая температура обуславливается главнымъ образомъ длинною и суровою зимою; лѣто же здѣсь очень жаркое и средняя температура пяти растительныхъ мѣсяцевъ (съ мая по сентябрь), которою собственно и опредѣляется сельско-хозяйственная годность климата, является вполне достаточной для успѣшнаго вызрѣванія всѣхъ зерновыхъ хлѣбовъ въ равнинѣ и для того, чтобы горные склоны могли покрыться чрезвычайно разнообразной и могучей травяной и лѣсной растительностью. \*) Къ особенностямъ здѣшняго

\*) Напр. въ г. Благовѣщенскѣ (около 50° с. ш.) средняя годовая—0,7, средняя растительнаго періода + 15,9 Ц. (П. П. Семеновъ. Окраины Россіи. СПб. 1900 г. стр. 86); въ бассейнѣ р. Уркуна (около 53° с. ш.), средняя годовая—2,4, средняя растительнаго періода + 14,4 Ц.



климата относится малоснѣжность зимъ, исключаяющая возможность озимыхъ посѣвовъ, и изобиліе лѣтнихъ дождей, которые при глинистой почвѣ часто ведутъ къ заболочиванію мѣстности и по временамъ вредятъ полевымъ посѣвамъ. Но излишекъ почвенной влажности во всякомъ случаѣ менѣе вредно отражается на здѣшнемъ земледѣліи, чѣмъ періодическіе засухи, отъ которыхъ страдаютъ многія степныя мѣстности Россіи и западной Сибири. Притомъ же, какъ показалъ опытъ, по мѣрѣ заселенія края, его заболоченность замѣтно уменьшается и теперь сѣютъ хлѣбъ на такихъ мѣстахъ, которые еще недавно считались болотами. Почвы здѣшняго края, по крайней мѣрѣ въ его равнинной, болѣе изслѣдованной, полосѣ, принадлежатъ къ среднимъ по качеству и даютъ для главныхъ культивируемыхъ хлѣбовъ (пшеница, рожь, овесъ, ячмень) урожай въ 5—6 зеренъ, при возможности снять подъ рядъ отъ 4 до 6 урожаевъ до запуска земли въ залежь. Здѣшніе урожаи ниже тѣхъ, которые въ благопріятный годъ наблюдаются на степныхъ черноземахъ, но за то они гораздо устойчивѣе, такъ что Амурскіе поселенцы за все время не запомнятъ ни одного полного неурожая, чѣмъ въ значительной степени и опредѣляется ихъ сравнительная зажиточность. Очень выгоднымъ условіемъ для колонизаціи является также то обстоятельство, что Амурскій поселенецъ съ перваго же раза можетъ найти сторонніе подсобные заработки, въ видѣ извоза и доставки разнаго рода продуктовъ (хлѣба, сѣна, овса) на золотые пріиски. Проведеніе желѣзной дороги откроетъ новый видъ заработковъ,—въ видѣ доставки дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ для ея потребностей, работъ по содержанію пути и проч.

Вмѣстѣ съ тѣмъ желѣзная дорога можетъ сыграть огромную роль въ колонизаціонномъ отношеніи, открывъ въ первый разъ серьезную возможность для заселенія лѣсныхъ раіоновъ, которые до сихъ поръ избѣгались поселенцами, осѣдавшими главнымъ образомъ въ равнинной полосѣ и въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ нею. Когда возможность земледѣльской культуры въ лѣсныхъ раіонахъ, занимающихъ большую часть области, будетъ доказана на опытѣ, тогда только можетъ оправдаться мнѣніе нѣкоторыхъ изслѣдователей края, полагающихъ, что за исключеніемъ мѣстностей, покрытыхъ горными хребтами Малаго Хингана и отрогами Становыхъ горъ, заполняющими сѣверную окраину области, Амурская область на всемъ остальномъ своемъ пространствѣ можетъ быть постепенно завоевана и обращена подъ культуру и слѣдовательно въ будущемъ можетъ вмѣстить въ себѣ и прокормить населеніе въ нѣсколько милліоновъ человѣкъ. Кромѣ того, по мѣрѣ заселенія края возможно предвидѣть не только развитіе селеній, но и возникновеніе городовъ, съ фабричной и заводской промышленностью, или какихъ либо иныхъ торговыхъ центровъ, какъ напр. въ пунктѣ пересѣченія дорогою р. Зеи, подобно тому, какъ это имѣло мѣсто при пересѣченіи Сибирскою желѣзною дорогою р. Оби, гдѣ еще въ 1893 году, т. е.



до приступа къ постройкѣ дороги, существовалъ небольшой крестьянскій посёлокъ съ населеніемъ около 100 душъ обоего пола, между тѣмъ въ настоящее время въ широко раскинувшемся въ этомъ мѣстѣ селеніи насчитывается до 15.000 жителей, причемъ въ немъ имѣется нѣсколько транспортныхъ и справочныхъ конторъ, свыше 150 магазиновъ, лавокъ и другихъ торговыхъ заведеній, а торговые обороты еженедѣльных базаровъ достигаютъ 2 миллионъ рублей въ годъ.

Конечно, это перспективы болѣе отдаленныя, но въ ближайшіе годы желѣзная дорога вызоветъ усиленный приливъ переселенцевъ, а въ прямой зависимости отъ возрастанія населенія будутъ возрастать для желѣзной дороги и земледѣльческіе грузы, и такъ называемые грузы потребленія.

Лѣсныя богатства края очень велики: болѣе  $\frac{2}{3}$  площади Амурской области покрыто лѣсами и притомъ весьма разнообразныхъ и мѣстами очень цѣнныхъ породъ, ибо въ здѣшнихъ лѣсахъ рядомъ со всегдашними породами Сибирской тайги (ель, пихта, сосна, кедръ, лиственница, береза, осина) встрѣчаются также породы, совершенно неизвѣстныя остальной Сибири (дубъ, кленъ, ясень, вязъ, липа, тисъ, яблоня, орѣшникъ и пр.). Но здѣшніе лѣса едва ли доставятъ желѣзной дорогѣ въ первые годы ея открытія значительный грузъ, ибо на серьезные лѣсные рынки—китайскіе—лѣсъ до сихъ поръ еще не отправлялся и изъ болѣе близкаго къ нимъ Уссурийскаго края; поэтому, Амурскій лѣсъ если и двинется со временемъ на китайскіе рынки, то развѣ во вторую очередь. Гораздо съ большимъ основаніемъ желѣзная дорога можетъ рассчитывать на рыбные грузы: Амуръ съ его притоками, а также и морское побережье изобилуютъ рыбою, въ числѣ которой есть очень цѣнныя породы, способныя окупать далекую перевозку; онѣ слѣдовательно могли бы составить для желѣзной дороги хотя и не массовый, но цѣнный по тарифу грузъ въ направленіи съ востока на западъ. Золотопромышленность, довольно развитая въ краѣ, несомнѣнно съ проведеніемъ дороги получить большой толчокъ и должна доставить желѣзной дорогѣ нѣкоторое количество грузовъ, главнымъ образомъ по привозу разнаго рода машинъ и продовольствія для рабочихъ.

Относительно транзитныхъ перевозокъ изъ Уссурийскаго края въ западную Сибирь и Россію и обратно слѣдуетъ замѣтить, что большая часть ихъ останется за Восточно-Китайскою дорогою, ибо здѣсь получаютъ слѣдующія разстоянія: изъ Хабаровска черезъ ст. Кетрицево до ст. Карымская 2.476 вер., а по проектируемой Амурской дорогѣ до той же ст. Карымской будетъ около 2.057, т. е. 419 верстъ меньше. Слѣдовательно грузораздѣльный пунктъ для обоихъ направленій будетъ отстоять на 209 вер. къ югу отъ Хабаровска (около ст. Бикинъ), т. е. на Амурскую дорогу отойдетъ только транзитный грузъ съ небольшого сѣвернаго участка Уссурийской дороги и затѣмъ еще грузы, которые могли идти въ Россію и обратно съ нижняго теченія Амура отъ Хабаровска до Николаевска. Основываясь однако на опытѣ Сибирской желѣзной



дороги нельзя отрицать возможности того, что помѣръ развитія народонаселенія и культуры Приамурскаго края, таковой будетъ давать грузы для перевозки съ востока на западъ не только въ предѣлахъ Приамурскаго края, но также и для сопредѣльнаго Забайкалья и Сибири, а можетъ быть и для Европейской Россіи.

Въ теченіе послѣднихъ двухъ лѣтъ къ Правительству были обращаемы нѣсколько заявленій частныхъ лицъ съ предложеніемъ сооруженія Амурской дороги при ихъ участіи въ качествѣ учредителей частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, причемъ нѣкоторые изъ соискателей дѣлали заявленія о сооруженіи прямо Амурской дороги въ томъ смыслѣ, какой нынѣ придается этому наименованію, другіе же, заявляя о желаніи проведенія дороги для соединенія Приморской и Приамурской областей съ общей рельсовой нашей сѣтью, предлагали другое направленіе, какъ на примѣръ въ обходъ озера Байкаль съ сѣвера, но при дальнѣйшихъ переговорахъ выражали готовность, если бы это было Правительствомъ признано желательнымъ, отказаться отъ проектируемыхъ ими новыхъ направленій желѣзной дороги и принять на себя сооруженіе Амурской дороги въ томъ направленіи, которое Правительствомъ будетъ признано предпочтительнымъ.

Всѣ эти предположенія были сопровождаемы расчетами ожидаемой доходности проектируемой дороги, причемъ нѣкоторые изъ предпринимателей не только не считали дорогу обѣщающей дефицитъ, но даже способной покрыть часть процентовъ на капиталъ сооруженія; но при неоднократномъ подробномъ разсмотрѣніи въ теченіе 1905 и 1906 г.г. въ Комиссіи о новыхъ дорогахъ при Министерствѣ Финансовъ этихъ предложеній всѣ расчеты предстоящей доходности оказывались совершенно необоснованными и Комиссія о новыхъ дорогахъ признавала въ 1905 году, что доходность дороги по всему вѣроятію долгіе годы не будетъ достаточной не только для покрытія обязательныхъ платежей по капиталу сооруженія, но даже и для покрытія расходовъ по ея эксплуатаціи.

При пересмотрѣ же подобныхъ предложеній частныхъ предпринимателей въ 1906 году Комиссія о новыхъ дорогахъ, находя затруднительнымъ установить сколько нибудь обоснованныя исчисленія предстоящаго на дорогѣ движенія, сборовъ и расходовъ, тѣмъ не менѣе, путемъ сопоставленія съ условіями Забайкальской и Уссурийской дорогъ, исчисляла возможный дефицитъ по эксплуатаціи дороги за первые годы отъ 2.500 до 3.000 руб. въ годъ на версту.

Такимъ образомъ, хотя всѣ разсмотрѣнныя въ 1905 и 1906 годахъ предложенія частныхъ предпринимателей были признаны подлежащими отклоненію, какъ не достаточно солидно обоснованныя, но разсмотрѣніе вопросовъ ими возбужденныхъ въ теченіе двухъ лѣтъ имѣли результатомъ довольно подробное выясненіе вопроса объ экономической выгоде Амурской дороги на первое время ея эксплуатаціи, приведшее къ совершенно отрицательному заключенію при разсмотрѣніи



дороги, какъ отдѣльнаго коммерческаго предпріятія, и оправданіе свое въ экономическомъ отношеніи Амурская дорога можетъ получить лишь при учетѣ результатовъ ея вліянія на разнообразныя стороны общегосударственнаго и народнаго хозяйства.

При этомъ несомнѣннымъ убыткамъ по счету эксплуатаціи дороги за первые годы могутъ и должны быть противопоставлены выгоды и сбереженія, которыя доставитъ дорога въ отношеніи содержанія меньшаго количества войскъ въ этой далекой окраинѣ, и тотъ выигрышъ, который послѣдуетъ отъ пріобрѣтенія новой цѣнности въ обширныхъ земляхъ и другихъ естественныхъ богатствахъ этихъ областей.

На основаніи имѣвшихся до послѣдняго времени данныхъ естественнымъ и единственнымъ направленіемъ Западнаго участка Амурской жел. дороги считалось продолженіе Срѣтенской вѣтви Забайкальской жел. дороги по берегу р. Шилки до станицы Покровской.

Согласно первоначальнаго плана, сооруженіе Амурской жел. дороги было предположено разбить на два самостоятельныхъ предпріятія, а именно: постройку участка, имѣющаго соединить Срѣтенскъ съ Амуромъ около станицы Покровской, предположено было осуществить распоряженіемъ и за счетъ казны, постройку же остальной части Амурской жел. дороги, отъ Покровской до Хабаровска, предположено было предоставить частнымъ предпринимателямъ.

При разсмотрѣніи въ Совѣтѣ Министровъ 8 ноября 1906 года вопроса о способахъ сооруженія Амурской жел. дороги было, между прочимъ, отмѣчено, что Западная часть дороги является наиболѣе важной съ военной точки зрѣнія, какъ соединяющая Сибирскую магистраль съ судоходной частью Амура. Въ виду сего признавалось, что сооруженіе этой сравнительно небольшой (360 верстъ) линіи само по себѣ составитъ уже крупный выигрышъ въ дѣлѣ Амурской обороны, такъ какъ по сооруженіи сего участка конечный пунктъ пролегающаго въ предѣлахъ Россіи Сибирскаго рельсоваго пути будетъ перенесенъ съ расположеннаго на мало судоходной рѣкѣ Шilkѣ Срѣтенска до станицы Покровской, лежащей на р. Амурѣ, благодаря чему облегчатся сношенія съ нашимъ Дальнимъ Востокомъ.

Между тѣмъ, повторныя изслѣдованія берегового направленія показали, что осуществленіе линіи по этому направленію встрѣчаетъ весьма серьезныя техническія затрудненія, вызывая необходимость исполненія весьма дорого стоящихъ работъ по возведенію полотна въ скальныхъ грунтахъ и устройства весьма значительнаго числа искусственныхъ сооруженій для пересѣченія цѣлаго ряда глубокихъ долинъ притоковъ р. Шилки, вслѣдствіе чего сооруженіе такой линіи вызоветъ очень крупныя расходы.

Выяснившаяся затруднительность проведенія дороги по береговому направленію заставила обратить вниманіе на возможность проложенія линіи въ сторонѣ отъ р. Шилки, по



плато, расположенному на сѣверо-западъ отъ этой рѣки, съ выходомъ линіи не отъ Срѣтенска, а отъ иного пункта Забайкальской жел. дороги въ предѣлахъ между Срѣтенскомъ и Нерчинскомъ, и сдѣланныя въ этомъ направленіи изслѣдованія дали весьма благопріятныя результаты, указавшія на возможность трассировать линію безъ повышенныхъ уклоновъ, съ сравнительно умѣренными земляными работами и искусственными сооружениями.

Приведенныя выше соображенія, говоряція въ пользу обходнаго направленія по сравненію съ направлениемъ дороги отъ Срѣтенска по берегу р. Шилки до ст. Покровской, могутъ быть подкрѣплены нижеслѣдующими сравнительными цифровыми данными. Протяженіе береговой линіи Срѣтенскъ—Покровская составляетъ 363 версты, протяженіе линіи обходнаго направленія отъ разъѣзда Куэнга до меридіана ст. Покровской опредѣляется около 500 верстъ. Такимъ образомъ сокращеніе строительной длины въ пользу берегового направленія выражается въ 137 верстъ, но такое сокращеніе находитъ себѣ противовѣсъ въ весьма крупной разницѣ стоимости работъ берегового и обходнаго направленій.

Поверстная стоимость перваго, при указанныхъ ниже техническихъ требованіяхъ, опредѣляется, безъ подвижного состава, около 137.000 рублей, второго же при тѣхъ же условіяхъ составитъ около 88.000 руб., а слѣдовательно общая разница въ пользу обходнаго направленія выразится въ:  $137.000 \times 363 - 88.000 \times 500 = 5.731.000$  рублей, не считая расходовъ на необходимое, при выборѣ берегового направленія, усиленіе существующей желѣзной дороги отъ Куэнга до Срѣтенска.

Приведенныя данныя, въ связи съ выяснившіеся путемъ произведенныхъ рекогносцировокъ полною возможностью пересѣченія дорогою сѣверной части Большого Хингана, безъ необходимости прибѣгнуть къ устройству дорого стоящихъ тоннелей и примѣнять особо повышенные уклоны, допускаемые на горныхъ желѣзныхъ дорогахъ, даютъ возможность совершенно увѣренно высказаться за предпочтительность обходнаго направленія Западной части Амурской желѣзной дороги, какъ требующаго наименьшихъ затратъ на свое осуществленіе, вполне удовлетворяющаго заданнымъ условіямъ отдаленія отъ р. Амура и представляющаго преимущества въ смыслѣ оживленія вполне способнаго къ культурѣ района, лишеннаго нынѣ всякихъ путей сообщенія. Указанныя соображенія находятъ себѣ подкрѣпленіе также въ томъ обстоятельствѣ, что, хотя береговое направленіе и проходитъ по значительно болѣе заселенному району, но таковой уже въ достаточной мѣрѣ обслуживается имѣющимися водными путями, а по естественнымъ своимъ условіямъ, стѣсненный весьма глубокими крутыми и узкими долинами рѣкъ, представляетъ собою менѣе культуроспособную площадь.

Принятая первоначально граница раздѣла Западной и Восточной частей Амурской желѣзной дороги у станицы Покров-



ской находила себѣ оправданіе въ предположеніи осуществить западную часть дороги по береговому направленію отъ Срѣтенска до станицы Покровской. Построенная по такому направленію линія, служа связующимъ звеномъ Забайкальской желѣзной дороги съ такимъ пунктомъ, расположеннымъ на р. Амурѣ, отъ котораго рѣка эта почитается въ извѣстной мѣрѣ обезпеченной въ отношеніи судоходства, пріобрѣтала бы вслѣдъ за окончаніемъ постройки вполне самостоятельное значеніе.

Очевидно, что при осуществленіи обходнаго направленія, которому, какъ изложено выше, надлежитъ отдать безусловное предпочтеніе, границей западной части дороги долженъ быть избранъ такой пунктъ, который въ равной мѣрѣ давалъ бы возможность въ широкой степени использовать означенную часть дороги немедленно по окончаніи ея сооруженія, въ зависимости отъ времени окончанія восточной части дороги, и посему вполне естественно, что означенный пунктъ долженъ находиться на одномъ изъ водныхъ путей, и притомъ въ такой его части, отъ которой наиболѣе обезпечивается возможность правильного судоходства.

При предполагавшейся неизбежности проложенія Западной части Амурской жел. дороги по берегу р. Шилки, такимъ пунктомъ естественно, какъ сказано выше, являлась станица Покровская; между тѣмъ, при выяснившейся, не только возможности, но и предпочтительности обходнаго направленія передъ береговымъ, по категорическому мнѣнію высшихъ компетентныхъ военныхъ учреждений, придающихъ особо важное значеніе скорѣйшему сооруженію Западной части дороги, раздѣльнымъ пунктомъ Западной и Восточной частей линіи должна служить пристань на р. Зеѣ, въ пунктѣ пересѣченія этой рѣки проектированнымъ направленіемъ линіи, или, если это окажется возможнымъ, выше этого пересѣченія близъ устья р. Ура, впадающаго въ Зею.

Скорѣйшее проведеніе дороги до пристани на р. Зеѣ обѣщаетъ уже значительныя выгоды даже ранѣе полного окончанія всей магистрали, заключающіяся въ томъ, что связь желѣзнодорожнаго пути съ воднымъ путемъ устанавливается въ такомъ пунктѣ водной артеріи, который не только не уступаетъ верхнему плесу р. Амура въ судоходномъ отношеніи, но и превосходитъ его, какъ это усматривается изъ приложенной таблицы, заключающей сопоставленіе данныхъ о судоходныхъ условіяхъ Зеи и Амура выше гор. Благовѣщенска. (Прилож. № 2).

Въ виду приведенныхъ соображеній слѣдуетъ признать, что сооруженіе Западной части Амурской жел. дороги, въ предѣлахъ до предположенной пристани на Зеѣ, должно быть отнесено къ первой очереди, и что приступъ къ постройкѣ этой части линіи слѣдуетъ считать совершенно безотложнымъ; открытіе означенной части для пользованія, при немедленномъ приступѣ къ ея постройкѣ и отпуску необходимыхъ средствъ, возможно въ 1911 году.



Постройка остальной части магистрали от р. Зеи до Хабаровска могла бы быть нѣсколько отложена, но, въ случаѣ необходимости ускорить постройку всей дороги, возможный успѣхъ сооруженія всей Амурской жел. дороги могъ бы быть предопредѣленъ приступомъ къ постройкѣ Восточной части линіи на одинъ годъ позже Западной части и окончаніемъ ея въ 1912 году.

Вмѣстѣ съ тѣмъ необходимо придти къ заключенію, что особая срочность постройки Амурской дороги съ одной стороны, и указанныя выше данныя о невозможности эту дорогу, какъ отдѣльное предпріятіе, считать имѣющею шансы на коммерческую выгоду, съ другой, заставляютъ оставить предположеніе о привлеченіи къ этому предпріятію частныхъ предпринимателей и дѣлаютъ неизбежнымъ обратиться для сооруженія дороги, къ постройкѣ ея на всемъ протяженіи, непосредственнымъ распоряженіемъ казны.

Въ предположеніи привлеченія частныхъ предпринимателей къ дѣлу сооруженія Восточной части дороги, болѣе отдаленный приступъ къ постройкѣ которой давалъ возможность располагать временемъ для необходимыхъ обследованій и переговоровъ, были сдѣланы попытки въ этомъ отношеніи съ широкимъ обращеніемъ къ предпринимателямъ, какъ русскимъ, такъ и иностраннымъ. Полученные до сихъ поръ результаты этой попытки не даютъ никакихъ основаній, при настоящихъ условіяхъ денежнаго рынка, рассчитывать на полученіе сколько нибудь солидныхъ и пріемлемыхъ предложеній, почему мысль о привлеченіи къ этому дѣлу частной предпримчивости слѣдуетъ въ настоящее время считать непримѣнимой.

Въ отношеніи пропускной способности и другихъ техническихъ условій ея сооруженія Амурская жел. дорога, какъ имѣющая замѣнить собою участокъ Великаго Сибирскаго пути, проходящаго по Китайской территоріи, должна быть проектирована какъ соотвѣтственно этой цѣли развитая дорога магистральнаго типа. Въ соотвѣтствіи съ этимъ, и согласно заявленнымъ военнымъ вѣдомствомъ заданіямъ, Амурская жел. дорога должна удовлетворять возможности пропуска, не прибѣгая къ открытію разъѣздовъ между основными остановочными пунктами, 9 паръ поѣздовъ въ сутки для постоянныхъ потребностей (въ томъ числѣ 2-хъ паръ пассажирскихъ или товаро-пассажирскихъ и 7 паръ товарныхъ поѣздовъ); съ открытіемъ же въ будущемъ разъѣздовъ и укладкой дополнительныхъ путей—20 паръ поѣздовъ, въ томъ числѣ одной пары пассажирскихъ и 19 паръ воинскихъ. Сообразно этому послѣднему заданію имѣетъ быть устроено водоснабженіе дороги, а также должны быть размѣщены дополнительные разъѣзды между остановочными пунктами, съ устройствомъ для сихъ разъѣздовъ земляного полотна и укладкой дополнительныхъ разъѣздныхъ путей для возможности открытія дѣйствія этихъ разъѣздовъ вѣдѣ за наступленіемъ въ томъ надобности.

Предѣльная крутизна уклоновъ продольнаго профиля въ



обоихъ ея направленіяхъ предположена на дорогѣ не выше 0,010 въ прямыхъ частяхъ пути, съ надлежащимъ смягченіемъ сихъ уклоновъ при совпаденіи съ кривыми различныхъ радіусовъ. Наименьшій радіусъ закругленій опредѣляется вообще въ 200 саж. и въ особо трудныхъ, вызывающихъ крупныя работы, мѣстахъ допускается до 150 саж. Исключеніемъ изъ приведенныхъ общихъ условій являются лишь пересѣченія дорогою хребтовъ Большого Хингана и Лагарь-Аулъ, гдѣ, въ виду невозможности, безъ дорого стоящихъ работъ и значительнаго удлиненія линіи, выполнить указанные требованія, допущено примѣненіе уклоновъ до 0,014 въ прямыхъ частяхъ пути и примѣненіе кривыхъ радіуса до 120 саж. Земляное полотно дороги нормальной ширины предполагается для одного пути, съ оставленіемъ мѣста для устройства впоследствии полотна для второго пути.

Всѣ искусственныя сооруженія дороги имѣютъ быть устроены постоянного типа, а именно трубы для пропуска воды подъ полотномъ—каменные, бетонныя, желѣзо-бетонныя или чугуныя, а мосты—съ металлическими пролетными частями на каменныхъ опорахъ.

При этомъ, въ предвидѣніи возможности появленія потребности въ сѣшномъ сооруженіи второй колеи на дорогѣ, предполагается возвести всѣ каменные трубы для пропуска воды подъ полотномъ дороги и всѣ опоры мостовъ сразу подъ два пути. Рельсы предположены, въ соответствии съ принятыми нынѣ для Сибирской жел. дороги, вѣсомъ  $24\frac{1}{3}$  фунт. въ пог. футъ для главнаго пути и  $22\frac{1}{2}$  фунт. въ пог. футъ для станціонныхъ путей. Такія же общія условія сооруженія имѣется въ виду примѣнить и къ вѣтви на г. Благовѣщенскъ.

Какъ было отмѣчено выше, при описаніи произведенныхъ изслѣдованій Западной части Амурской жел. дороги, въ настоящее время могутъ считаться законченными изъ общаго протяженія сей дороги лишь предварительныя изысканія первыхъ 470 верстъ отъ развѣзда Куэнга до перехода рѣки Амазара у устьевъ р. Чичатки. Изъ этихъ 470 вер. для первыхъ 183 верстъ отъ Куэнги составлены нынѣ уже общіе проекты линіи, и основанная на нихъ, съ соблюденіемъ выше-приведенныхъ техническихъ условій, расцѣпочная вѣдомость этого головного участка (Приложеніе № 3) опредѣляетъ по-верстную стоимость его кругло въ 87.978 руб., со включеніемъ расходовъ по приобрѣтенію матеріаловъ для эксплуатаціи дороги и по потребному развитію пункта примыканія къ Забайкальской жел. дорогѣ, но не считая стоимости подвижнаго состава.

Хотя окончаніе упомянутаго въ началѣ настоящаго представленія обслѣдованія выхода линіи отъ Нерчинска и послѣдуетъ въ непродолжительномъ времени, но крайняя срочность рѣшенія вопроса о приступѣ къ постройкѣ дороги въ 1907 г. заставляетъ внести вопросъ на разрѣшеніе Государственной Думы, не выжидая результатовъ изысканій по указанному варианту отъ Нерчинска, и представить на разсмотрѣніе Думы



расцѣнку головного участка на 183 версты отъ разъѣзда Куэнга, дабы имѣть возможность использовать для строительныхъ работъ возможно полнѣе строительный періодъ текущаго года.

Если производимыя изслѣдованія подтвердятъ возможность проведенія дороги по направленію изъ Нерчинска безъ особо дорогихъ и трудно исполнимыхъ работъ, то въ такомъ случаѣ первая 58 верстъ линіи по проекту отъ разъѣзда Куэнга имѣютъ быть замѣнены участкомъ изъ Нерчинска до предположенной точки сліянія обоихъ направленій близъ нынѣшней 58 версты, съ соотвѣтственнымъ частичнымъ измѣненіемъ расцѣночной вѣдомости на постройку головного участка Западной части Амурской дороги.

Изложенными выше соображеніями заканчиваются задачи настоящаго представленія по вопросамъ общаго характера, касающимся Амурской желѣзной дороги, какъ-то: значенія этой желѣзной дороги, способа и порядка ея осуществленія и неотложности приступа къ ея постройкѣ; имѣя же въ виду, что кромѣ сего настоящимъ представленіемъ, въ частности, испрашивается утвержденіе строительной стоимости головного участка названной дороги, Министръ Путей Сообщенія считаетъ необходимымъ привести ниже нѣкоторые объясненія по отношенію къ опредѣлившейся стоимости этого участка, какъ въ абсолютномъ, такъ и въ относительномъ ея значеніи.

Представляемая къ утвержденію расцѣночная вѣдомость суммъ, потребныхъ на сооруженіе головного участка Амурской дороги протяженіемъ 183 версты, въ общей суммѣ 16.099.970 руб., обнимаетъ всѣ расходы по сооруженію дороги съ оборотнымъ капиталомъ и стоимостью работъ, вызываемыхъ примыканіемъ къ Забайкальской дорогѣ, но безъ стоимости подвижного состава и его доставки. Исчисленная по расцѣночной вѣдомости сумма даетъ стоимость этой части дороги въ 87.978 руб. съ версты, которая является очень значительной по сопоставленію со строительной стоимостью сосѣдней Забайкальской дороги, обошедшейся въ 65.482 руб. съ версты безъ стоимости подвижного состава, но эта разница объясняется всецѣло тѣми усиленными заданіями постройки Амурской дороги сравнительно съ Забайкальской, которыя не могли не потребовать соотвѣтственнаго увеличенія расходовъ, и частью мѣстными условіями трассы линіи; для составленія же расцѣнки Амурской дороги были приняты въ основаніе единичныя цѣны, опредѣлившіяся на практикѣ при постройкѣ Забайкальской дороги, съ нѣкоторыми поправками, обусловливаемыми удешевленіемъ провоза матеріаловъ изъ Европейской Россіи и пониженіемъ цѣны на цементъ, мостовое желѣзо и рельсы.

Упомянутое повышеніе строительной стоимости Амурской дороги сравнительно со стоимостью Забайкальской, выражающееся суммой 22.496 руб. на версту дороги, складывается главнымъ образомъ изъ увеличенія расходовъ по устройству: земляного полотна на 3.672 руб., искусственныхъ сооружений—на 7.287 руб., путевыхъ построекъ—на 843 руб., станціонныхъ построекъ и принадлежностей станцій—на 7.717 руб.



и водоснабженія—на 3.042 руб., и объясняется нижеслѣдующими причинами:

При нѣскольکو большемъ общемъ количествѣ земляныхъ работъ на версту сравнительно съ Забайкальской дорогой (2.843,06 куб. саж. противъ 2.730,19 куб. саж.) головной участокъ, особенно на первыхъ 55 верстахъ проложенія его по косогорамъ узкой утесистой долины р. Куэнги съ семикратнымъ пересѣченіемъ названной рѣки, требуетъ весьма солидныхъ укрѣпленій полотна на косогорахъ и у искусственныхъ сооружений, каковыя укрѣпленія составляютъ въ среднемъ на версту 8.146,66 руб. противъ средней стоимости укрѣпленій Забайкальской дороги—2.815,47 руб., т. е. на 5.331,19 руб. больше; эта разница превышаетъ разницу по всей главѣ II (3.671,64 руб.), изъ чего слѣдуетъ, что остальные работы по землянымъ работамъ Амурской дороги расцѣнены дешевле дѣйствительности, оказавшейся на Забайкальской жел. дорогѣ.

Въ виду того, что водоснабженія Забайкальской желѣзной дороги изъ естественныхъ источниковъ оказались во многихъ случаяхъ необезпеченными, благодаря чрезвычайно суровымъ климатическимъ условіямъ, нынѣ Управление эксплоатаціи послѣдовательно замѣняетъ менѣе надежные источники артезианскими скважинами, каковой типъ водоснабженій принять и для Амурской желѣзной дороги. Средняя стоимость одного такого водоснабженія составляетъ 60.950 руб., противъ 20.333 руб. 42 коп. по отчету Забайкальской желѣзной дороги. Эта разница въ стоимости одного водоснабженія оправдывала бы поперстное увеличеніе въ 2.711 руб. 29 коп.

Помимо означеннаго удорожанія водоснабженій въ виду устройства ихъ изъ артезианскихъ колодцевъ, число водоснабженій на версту, въ силу требованій техническихъ условій магистралей, также увеличилось, а именно: среднее разстояніе между водоснабженіями, вмѣсто прежнихъ 25,8 вер. на Забайкальской жел. дорогѣ, проектируется 18,3 версты, для обезпеченія прохожденія поѣздомъ каждыхъ двухъ смежныхъ перегоновъ въ случаѣ порчи средняго водоснабженія. Этимъ увеличеніемъ числа водоснабженій на 41% объясняется оставшая часть превышенія расходовъ по устройству водоснабженія.

Изъ искусственныхъ сооружений всѣ трубы и опоры мостовъ проектированы каменными подъ два пути, тогда какъ на Забайкальской желѣзной дорогѣ всѣ сооружения устраивались подъ одинъ путь и допускались деревянные мосты.

Проектированіе трубъ и опоръ мостовъ подъ два пути, вызываемое какъ указано выше требованіемъ быстрого, въ случаѣ надобности, сооруженія второго пути, обусловливаетъ собою поперстное увеличеніе расходовъ по подробному пересчету искусственныхъ сооружений подъ одинъ путь, на 6.763,63 руб. и вмѣстѣ съ недопущеніемъ деревянныхъ мостовъ оправдываетъ превышеніе стоимости этихъ сооружений противъ поперстной цѣны Забайкальской жел. дороги.

Въ виду необходимости болѣе частыхъ осмотровъ пути



при предполагаемомъ коммерческомъ и воинскомъ движеніи, а также содержанія большого количества рабочихъ артелей, площадь путевыхъ построекъ, проектированныхъ на дорогѣ, составляетъ 6,90 кв. саж., вмѣсто прежнихъ 3,32 кв. саж., что при средней принятой цѣнѣ 250,40 руб. за кв. саж. оправдывало бы поперстное увеличеніе противъ прежняго на 896,43 руб.

Повышеніе стоимости станціонныхъ построекъ и принадлежностей станцій обуславливается значительнымъ превышеніемъ пропускной воинской (20 паръ) и коммерческой (9 паръ) способностей противъ бывшихъ при сооруженіи Забайкальской жел. дороги (соотвѣтственно 7 и 3 пары).

Среднее разстояніе между остановочными пунктами на Амурской жел. дорогѣ проектировано 9,63 вер., при сооруженіи же Забайкальской жел. дороги оно составляло 22,97 вер.; слѣдовательно, доля средней стоимости остановочныхъ пунктовъ на версту пути составляетъ соотвѣтственно  $\frac{1}{9,63} = 0,1038$  и  $\frac{1}{22,97} = 0,0435$ ; при средней стоимости остановочнаго пункта съ принадлежностями на Забайкальской жел. дорогѣ 122.949 руб. повышеніе размѣровъ пропускной способности оправдывало бы увеличеніе поперстной стоимости на  $122.949 \times (0,1038 - 0,0435) = 7413,82$  руб.

При наличіи подробной расцѣнки лишь на первую часть головного участка дороги протяженіемъ 183 версты, пока еще не представляется возможнымъ опредѣлить нынѣ точную стоимость предстоящаго къ сооруженію Западнаго участка Амурской дороги, общее протяженіе котораго опредѣляется нынѣ предварительно въ 1.170 верстъ по магистральной линіи отъ развѣзда Куэнги до пересѣченія р. Зеи.

Изъ этого протяженія магистральной линіи первая 470 верстъ, на которыхъ произведены уже изысканія, представляются по характеру профиля, количеству работъ и условіямъ ихъ производства на столько близкими къ первымъ 183 верстамъ, для которыхъ составлены проектныя данныя и расцѣнки, что представляется возможнымъ высказать увѣренность въ весьма близкой поперстной стоимости всѣхъ 470 верстъ до перехода р. Амазара къ той стоимости 84.000 руб. на версту безъ подвижнаго состава, которая опредѣлилась для первыхъ 183 верстъ, за учетомъ стоимости вышеупомянутыхъ исключительныхъ работъ по укрѣпленію полотна на первыхъ 55 верстахъ, такъ какъ эта стоимость ложится на всѣ 183 версты головного участка увеличеніемъ расхода около 4.000 рублей на версту.

Относительно остальнаго протяженія магистрали Западнаго участка Амурской дороги  $1.170 - 470 = 700$  вер. возможно нынѣ лишь съ увѣренностью высказаться, на основаніи сдѣланной рекогносцировки на протяженіи около 400 верстъ отъ р. Амазара къ востоку, о доступности проведенія здѣсь линіи при соблюденіи предположенныхъ техническихъ условій; что же касается приблизительнаго даже опредѣленія стоимости этой части дороги, то для сего не имѣется еще данныхъ и онѣ будутъ доставлены лишь осенью текущаго года по окончаніи изысканій, нынѣ производящихся, и по сведеніи ихъ



# Исчисленіе стоимости сооруженія Амурской желѣзной дороги до города Хабаровска.

Наименованіе участковъ.	Длина главной линіи верстъ.	Стоимость работъ безъ боль- шихъ мостовъ, рельсовъ и скрѣпленій и подвижного со- става съ ихъ доставкой.		Стоимость работъ по устрой- ству большихъ мостовъ.		Стоимость рельсовъ и скрѣп- леній съ ихъ доставкой.		Общая стоимость.	
		Рублей.		Рублей.		Рублей.		Рублей.	
		Всего.	На версту.	Всего.	На версту.	Всего.	На версту.	Всего.	На версту.
ЗАПАДНАЯ ЧАСТЬ:									
1. Головной участокъ отъ разъѣзда Куэнга до 184 версты.....	183	14.091.013	77.000	—	—	2.008.957	10.978	16.099.970	87.978
2. Отъ 184 версты до рѣки Амазара .....	287	20.951.000	73.000	—	—	3.157.000	11.000	24.108.000	84.000
3. Отъ р. Амазара до 870 версты .....	400	29.200.000	73.000	—	—	4.400.000	11.000	33.600.000	84.000
4. Отъ 870 версты до рѣки Зеи.....	300	23.550.000	78.500	—	—	3.450.000	11.500	27.000.000	90.000
Итого Западная часть...	1.170	87.792.013	75.036	—	—	13.015.957	11.125	100.807.970	86.161
ВОСТОЧНАЯ ЧАСТЬ:									
5. Отъ рѣки Зеи до г. Хабаровска.....	670	43.060.000	64.269	15.900.000	23.731	8.040.000	12.000	67.000.000	100.000
ВСЕГО....	1.840	130.852.013	71.115	15.900.000	8.641	21.055.957	11.444	167.807.970	91.200



результатовъ, а для примѣрнаго подсчета общей стоимости Амурской дороги принимается предположительно та же по-верстная стоимость дороги 84.000 руб. съ версты, какая опредѣлилась для первой части. Наконецъ послѣднія 300 верстъ Западнаго участка до р. Зеи и Восточная часть Амурской дороги отъ р. Зеи до Хабаровска протяженіемъ въ 670 верстъ весьма близко совпадаютъ съ направлениемъ, въ значительной своей части обслѣдованнымъ по изысканіямъ 1894—1896 гг., опредѣлившимъ поверстную стоимость Амурской дороги между Хабаровскомъ и Зеей въ 57.145 рублей безъ стоимости рельсовъ и подвижного состава, и для части на западъ отъ Зеи въ суммѣ 52.966 руб. Учитывая предъявляемыя нынѣ къ Амурской желѣзной дорогѣ повышенныя требованія и прибавляя стоимость рельсовъ со скрѣпленіями, возможно исчислить приближенную поверстную стоимость 300 верстъ конца Западнаго участка Амурской дороги до р. Зеи около 90.000 руб. съ версты, при чемъ общая стоимость всей Западно-Амурской дороги протяженіемъ 1.170 верстъ, безъ подвижного состава и его доставки, составитъ около 100.808.000 рублей.

По такому же подсчету поверстная стоимость Восточной части линіи отъ р. Зеи до Хабаровска, протяженіемъ 670 верстъ, можетъ быть принята въ 100.000 рублей.

На основаніи изложенныхъ допущеній опредѣляется въ помѣщенной выше таблицѣ общая предположительная стоимость сооруженія Амурской дороги около 167.808.000 рублей, со включеніемъ стоимости рельсовъ, въ предположеніи укладки таковыхъ вѣсомъ  $24\frac{1}{3}$  фун. въ пог. футѣ, но безъ стоимости подвижного состава и его доставки.

Въ отношеніи снабженія дороги подвижнымъ составомъ предполагается ограничиться приобрѣтеніемъ его лишь для 4 паръ поѣздовъ, каковое количество возможно признать достаточнымъ для первыхъ лѣтъ эксплуатаціи дороги. Дальнѣйшее увеличеніе его можетъ уже быть сдѣлано впослѣдствіи съ развитіемъ движенія на дорогѣ, причемъ, въ исключительныхъ случаяхъ возникновенія увеличенной потребности въ перевозкахъ, недостающій подвижной составъ можетъ быть передвинуть съ другихъ дорогъ.

Предположенная разниа между количествомъ предположенного къ приобрѣтенію подвижного состава и размѣрами устройствъ, связанныхъ съ провозною способностью линіи (помѣщеній для храненія и ремонта подвижного состава, потребныхъ жилыхъ помѣщеній), объясняется постояннымъ характеромъ сихъ устройствъ, не могущихъ быть исполненными въ тотъ короткій срокъ, въ теченіе котораго дорога можетъ быть пополнена недостающимъ подвижнымъ составомъ путемъ командировки его съ другихъ дорогъ.

Болѣе точный же подсчетъ стоимости Восточной части дороги можетъ быть представленъ осенью текущаго года по окончаніи производимыхъ изысканій. Тогда же имѣетъ быть представленъ точный подсчетъ суммы, требующейся на приобрѣтеніе и доставку подвижного состава въ количествѣ, необ-



ходимомъ для Амурской дороги по расчету на обслуживаніе 4 паръ поѣздовъ; для предварительнаго же исчисленія полной суммы ожидаемой стоимости Амурской дороги на приобрѣтеніе подвижнаго состава исчислено 20.240.000 руб., причемъ общая стоимость дороги безъ вѣтви къ Амуру у гор. Благовѣщенска опредѣляется въ 188.047.970 рублей.

Переходя къ вопросу объ отпускѣ къ расходованію въ текущемъ году суммы 3.000.000 рублей, условно занесенной по ст. 15 § 2 чрезвычайной смѣты текущаго года, Министръ Путей сообщенія имѣетъ честь доложить, что разрѣшеніе таковаго отпуска необходимо для возможности неотлагательно приступить къ организаціи работъ, заготовкѣ матеріаловъ и другимъ подготовительнымъ дѣйствіямъ, которыя должны быть неизбѣжно выполнены предварительно самого производства работъ, съ какаго бы времени къ началу ихъ ни было приступлено. Вся эта предварительная работа по организаціи дѣла, требующая, какъ это установлено опытомъ, весьма значительнаго періода времени, будетъ при этомъ исполнена еще въ текущемъ году, что прежде всего обезпечитъ возможность съ наступленіемъ строительнаго періода 1908 года вести работы по всему протяженію дороги съ полнымъ, надлежащимъ ихъ развитіемъ.

Отпускъ указанной суммы также дастъ возможность использовать часть строительнаго періода текущаго года для неотлагательнаго приступа къ производству земляныхъ и каменныхъ работъ на первыхъ 100 верстахъ головнаго участка, чѣмъ будетъ достигнута возможность съ половины будущаго строительнаго періода приступить къ укладкѣ пути и въ томъ же году закончить таковую на протяженіи 80—100 верстъ.

При полномъ отсутствіи въ краѣ мѣстныхъ путей сообщенія, по которымъ возможно было бы подвозить какъ строительные матеріалы, такъ и разнаго рода желѣзнодорожныя принадлежности, выполненіе вышеуказаннаго предположенія объ укладкѣ пути въ 1908 году на возможно большемъ протяженіи отъ начальнаго пункта линіи несомнѣнно послужитъ къ наилучшему обезпеченію постройки дороги въ послѣдующіе годы.

### Законъ.

Согласно ст. 31 главы пятой „Учрежденіе Государственной Думы“ (томъ I часть II Свода законовъ изданія 1906 года) вѣдѣнію Государственной Думы, между прочимъ, подлежатъ:

5) дѣла о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ казны и за ея счетъ.

### Справка.

По ст. 15 § 2 смѣты чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія на 1907 годъ на постройку Срѣтенскъ-Покровской желѣзной дороги занесена къ условному отпуску сумма 3.000.000 руб.

По § 1 чрезвычайной смѣты 1907 г. на производство изысканій новыхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ занесена сумма 200.000 руб. къ условному отпуску.

### Заключеніе.

Представляя вышеизложенное на благоусмотрѣніе Государственной Думы и подтверждая, что особое значеніе Амурской



железной дороги для важнейших интересов Государства заставляет признать ее постройку исключительно спешной и безотложной, вызывающей необходимость, не выжидая окончания изысканий по всему протяжению дороги, разрешить немедленно, с текущего 1907 г., приступить к сооружению западной ее части, Министр путей Сообщения имет честь испрашивать:

1) признать Амурскую железную дорогу на всем ее протяжении от ст. Нерчинск или разъезда Куэнга Забайкальской железной дороги до Хабаровска, с ветвями к р. Зея ниже устья р. Ура и к р. Амуру у г. Благовещенска, подлежащей сооружению распоряжением и за счет казны;

2) утвердить строительную стоимость головного участка Западно-Амурской железной дороги, протяжением 183 версты в предположении начала линии от разъезда Куэнга, определенную по прилагаемой расцѣночной ведомости, без стоимости подвижного состава и его доставки, в суммѣ 16.099.970 рублей;

3) разрешить неотлагательно приступить к работам по постройкѣ головного участка Западно-Амурской железной дороги, предоставивъ Министру Путей Сообщения в той части этого участка, для которой направление линии, в виду производящихся изысканий варианта на ст. Нерчинск, нельзя считать окончательно установленнымъ, приступить к работамъ по тому изъ направлений, которое, по выяснении результатовъ названныхъ изысканий, окажется целесообразнымъ;

4) в случаѣ, если по результатамъ окончательныхъ изысканий будетъ признано болѣе соответственнымъ начать постройку Амурской железной дороги не отъ разъезда Куэнга, а отъ ст. Нерчинск, предоставить Министру Путей Сообщения внести на утверждение Государственной Думы надлежаще измененную расцѣночную ведомость;

5) отпустить къ расходу на постройку указанного в п. 3 участка Амурской железной дороги кредитъ в 3.000.000 рублей, занесенный по ст. 15 § 2 смѣты чрезвычайныхъ расходовъ 1907 года къ условному отпуску;

6) отпустить къ расходу на производство изысканий ветви къ г. Благовещенску сумму 61.615 рублей изъ кредита в 200.000 рублей, занесеннаго по § 1 чрезвычайной смѣты 1907 года къ условному отпуску;

7) предоставить Министру Путей Сообщения, по полномъ окончаніи производящихся нынѣ изысканий, представить в установленномъ порядкѣ на утверждение расцѣночную ведомость строительной стоимости остальной части Западно-Амурской железной дороги и таковую же ведомость Восточной части дороги съ ветвями;

8) предоставить Министру Путей Сообщения заносить, начиная с 1908 года, по чрезвычайнымъ смѣтамъ будущихъ



лѣтъ кредиты для сооруженія какъ Западной части Амурской желѣзной дороги, такъ и Восточной ея части, распоряженіемъ казны, въ размѣрахъ, отвѣчающихъ предположенію скорѣйшаго окончанія постройки обѣихъ частей Амурской желѣзной дороги.

Подписаль: **Министръ Путей Сообщенія**

**Инженеръ Генералъ-Лейтенантъ Шауфусъ.**

Скрѣпилъ:

**Начальникъ Управленія П. Думитрашко.**



