

МИНИСТЕРСТВО
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.

УПРАВЛЕНИЕ
ПО СООРУЖЕНИЮ
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

Изложеніе дѣла.

ТЕХНИЧЕСКІЙ ОТДѢЛЪ.

29 Октября 1909 года.

№ 16249.

С.-Петербургъ.

Объ утвержденіи строительной стоимости Средней части Амурской желѣзной дороги отъ станціи Керакъ до р. Діи и вѣтви къ городу Благовѣщенску.

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 6 іюня 1908 года закономъ о приступѣ къ сооруженію Амурской желѣзной дороги распоряженіемъ казны и за ея счетъ, разрѣшена постройка Амурской желѣзной дороги на всемъ ея протяженіи отъ ст. Куэнга Забайкальской желѣзной дороги до г. Хабаровска, съ вѣтвями къ г. Нерчинску и къ р. Амуру у г. Благовѣщенска, средствами и распоряженіемъ казны, съ приступомъ къ постройкѣ этой дороги въ 1908 году.

Тѣмъ же закономъ утверждена строительная стоимость Головного участка дороги отъ станціи Куэнга до развѣзда Урюмъ, протяженіемъ 183 версты.

Что касается до дальнѣйшаго протяженія Амурской желѣзной дороги, то въ виду возбужденнаго при разсмотрѣніи въ законодательныхъ учрежденіяхъ сомнѣнія въ достоинствахъ трассировки первоначальнаго направленія ея и выраженаго пожеланія улучшить техническія условія проектированія линіи, были немедленно организованы повторныя изысканія Западной части Амурской жел. дороги отъ развѣзда Урюмъ до ст. Керакъ, а вслѣдъ затѣмъ и повторныя изысканія Средней части дороги отъ ст. Керакъ до рѣки Діи съ вѣтвями къ г. Благовѣщенску.

По окончаніи повторныхъ изысканій Западной части Амурской жел. дороги было внесено 12 мая с. г. за № 7946 представленіе въ Государственную Думу объ утвержденіи строительной стоимости этой части дороги, каковая нынѣ и опредѣляется ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 22 іюня с. г. закономъ, въ суммѣ 76.348.732 руб.

Въ томъ же представленіи было упомянуто о томъ, что законопроектъ объ утвержденіи строительной стоимости Средней части дороги можетъ быть внесенъ въ Государственную Думу лишь въ осеннюю сессію 1909 года.

Въ настоящее время закончены и повторныя изысканія Средней части Амурской жел. дороги съ вѣтвями къ г. Благовѣщенску и составленныя по результатамъ этихъ изысканій расцѣпочныя вѣдомости разсмотрѣны въ установленномъ порядкѣ, съ одобреніемъ строительной стоимости Средней части Амурской ж. д. по основному направленію Керакъ — Суражевка — рѣка Діа протяженіемъ 638 вер., въ суммѣ 60.961.340 руб. (прилож. № 2) и вѣтви отъ ст. Бочкарево основного направленія

Въ Государственную Думу.

магистрала къ г. Благовѣщенску, протяженіемъ 103 вер., въ суммѣ 15.381.860 руб. (прилож. № 3).

Означенныя расцѣночныя вѣдомости Министръ Путей Сообщенія при семъ имѣетъ честь представить на благоусмотрѣніе Государственной Думы.

Соображенія.

Повторныя изысканія Средней части Амурской желѣзной дороги въ общемъ придерживались направленія линіи 1906/7 г.г.; тѣмъ не менѣе въ такъ называемомъ основномъ направленіи, идущемъ отъ станціи Керакъ по водораздѣлу рѣкъ Уркана и Амура на почтовую станцію Улагачи, по Тыгдо-Амурскому водораздѣлу со спускомъ по рѣкѣ Большой Перѣ къ рѣкѣ Зеѣ и переходомъ послѣдней у Суражевки и далѣе черезъ Ново-Екатеринославку до Развѣзда № 38 у рѣки Діи, протяженіемъ 638 верстъ, съ вѣтвью къ пристани на р. Зеѣ протяженіемъ 3 вер., благодаря многочисленнымъ изслѣдованнымъ вариантамъ, улучшены техническія условія проектированія линіи съ уменьшеніемъ предѣльнаго уклона съ 10 до 8 тысячныхъ и сокращена длина линіи противъ изысканій 1906/7 г.г. на 25,3 версты.

Къ этому принятому окончательно основному направленію было разработано 295 верстъ вариантовъ, въ наиболѣе трудныхъ мѣстахъ линіи, но всѣ эти варианты оказались длиннѣе и труднѣе по работамъ того направленія, которое указано на прилагаемой картѣ (прилож. № 1) и по которому составлена расцѣночная вѣдомость.

Кромѣ этого основного направленія, отъ 305-й его версты изслѣдованъ южный вариантъ въ обходъ бассейна рѣки Большой Перы со спускомъ къ рѣкѣ Зеѣ по Абрашкинской пади, переходомъ рѣки Зеи у заводовъ Мордина и съ выходомъ на 548 версту основного направленія, протяженіемъ 269 верстъ, съ вѣтвью къ пристани на р. Зеѣ на лѣвомъ берегу длиною 6¹/₂ верстъ. Вариантъ этотъ сдѣланъ съ цѣлью приближенія магистрали къ г. Благовѣщенску и укороченія вѣтви къ послѣднему городу.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, судя по картѣ, на этомъ вариантѣ ожидалось укороченіе противъ вышеуказаннаго основного направленія магистрали; между тѣмъ въ дѣйствительности, благодаря извилистости Зейско-Амурскаго водораздѣла, южный вариантъ оказался длиннѣе основного направленія на 25,6 вер. и труднѣе по профилю (средняя виртуальная длина на 50,7 вер. больше) и по количествамъ работъ.

Что касается до вѣтви къ г. Благовѣщенску, то кромѣ направленій ея, изслѣдованныхъ въ 1906/7 г.г., а именно съ лѣвой стороны р. Зеи отъ Ново-Екатеринославки и по правому берегу р. Зеи отъ Суражевки, — при повторныхъ изысканіяхъ въ 1908/9 г.г. были еще трассированы направленія: отъ станціи Бочкарево, лежащей по лѣвой сторонѣ р. Зеи въ 50-ти верстахъ отъ нея, по направленію къ селенію Бѣлогорье, съ

переходомъ здѣсь Зеи постояннымъ мостомъ и примыканіемъ къ г. Благовѣщенску по правой сторонѣ Зеи, и вариантъ по правому берегу Зеи отъ станціи Абрашка, намѣченной на южномъ направленіи.

Наконецъ вновь протрассирована рабочая вѣтвь отъ станицы Черняево, съ измѣненіемъ противъ изысканій 1906/7 г.г. направленія ея послѣднихъ 17 верстъ, ближайшихъ къ магистральной.

По всѣмъ указаннымъ направленіямъ, а именно: двумъ для магистральной и четыремъ для вѣтви къ г. Благовѣщенску, представлены Начальникомъ изысканій подробныя расцѣпочныя вѣдомости, разсмотрѣнныя, измѣненныя и одобренныя въ Министерствѣ Путей Сообщенія въ установленномъ порядкѣ.

Двѣ изъ этихъ вѣдомостей по направленіямъ, признаваемымъ Министромъ Путей Сообщенія преимущественными, а именно: основному магистральной и вѣтви Бочкарево - Благовѣщенскъ, при семъ прилагаются (прилож. №№ 2 и 3), для остальныхъ же направленій, для сравнительнаго сужденія законодательныхъ учреждений, приводятся общіе итоги расходовъ по главамъ расцѣпочныхъ вѣдомостей (прилож. № 4).

По отношенію къ выбору подлежащихъ осуществленію направленій магистральной и вѣтви, Министръ Путей Сообщенія имѣетъ честь доложить, что наиболее дешевой комбинаціей (70.559.140 руб.) представляется постройка магистральной линіи основного направленія (съ переходомъ рѣки Зеи у Суражевки, длиною 638 верстъ) съ вѣтвью на г. Благовѣщенскъ отъ Ново-Екатеринославки (98 вер.), но такое положеніе вѣтви, отдѣленной отъ г. Благовѣщенска р. Зеей въ мѣстѣ впаденія ея въ Амуръ, совершенно не отвѣчаетъ интересамъ г. Благовѣщенска и всего прилегающаго района, а также не удовлетворяетъ и потребностей военного вѣдомства.

Въ состоявшемся 5 августа с. г. въ г. Благовѣщенскѣ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Военнаго Губернатора, съ участіемъ представителей всѣхъ вѣдомствъ, города, предсѣдателя Биржевого Комитета, крупныхъ пароходовладѣльцевъ, и въ присутствіи командированнаго для осмотра работъ и изысканій на Амурской линіи Начальника Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, всѣ участники Совѣщанія категорически отрицали возможность ограничиться подходомъ къ Благовѣщенску на лѣвомъ берегу Зеи, т. е. вѣтвью Ново-Екатеринославка—Благовѣщенскъ, такъ какъ это было бы равносильно оставленію города вовсе безъ желѣзнодорожнаго сообщенія въ продолженіе значительныхъ періодовъ времени весной и осенью, свело бы къ нулю его торговое значеніе и окончательно раззорило бы населеніе.

Изъ двухъ вариантовъ по правой сторонѣ Зеи Совѣщаніе признало предпочтительнымъ постройку вѣтви на

всемъ протяженіи отъ главной линіи по правому берегу рѣки Зеи (направленіе Суражевка—Благовѣщенскъ), не возражая, однако, противъ возможности ограничиться сооруженіемъ вѣтви по Бочкаревскому варианту, при непремѣнномъ условіи сооруженія моста черезъ р. Зею, такъ какъ, по мнѣнію участниковъ Совѣщанія, устройство парома вмѣсто моста поставило бы городъ почти въ то же положеніе, въ какомъ онъ оказался бы въ случаѣ осуществленія подхода къ Благовѣщенску на лѣвомъ берегу р. Зеи.

Наиболѣе дорогой комбинаціей (82.763.740 руб.) является постройка линіи по основному направленію (638 вер.) съ вѣтвью отъ станціи Суражевка на Благовѣщенскъ по правой сторонѣ рѣки Зеи; длина вѣтви по этому направленію составляетъ 176 верстъ и средняя виртуальная длина ея 360 вер.; при значительной общей стоимости и трудности профиля вѣтви эта комбинація не обладаетъ никакими преимуществами по сравненію съ южнымъ вариантомъ и съ вѣтвью отъ станціи Абрашка.

По мнѣнію Министра Путей Сообщенія обѣ эти комбинаціи представляются нежелательными. Первая, хотя и обладаетъ преимуществомъ дешевизны передъ всѣми остальными, но вызываетъ всеобщій и справедливый протестъ, такъ какъ перерывъ сообщенія города съ вѣтвью въ весеннее и осеннее время въ корнѣ подрывалъ бы дѣйствительное значеніе вѣтви.

Вторая комбинація самая дорогая; вмѣстѣ съ тѣмъ въ ней длина вѣтви на 73—78 вер. больше, чѣмъ въ другихъ направленіяхъ, и профиль вѣтви наиболѣе трудный (средній виртуальный коэффициентъ 2,03); и такъ какъ центръ тяжести интересовъ г. Благовѣщенска заключается въ примыканіи вѣтви непосредственно къ городу съ правой стороны Зеи, а военное вѣдомство ставитъ кромѣ того условіемъ переходъ черезъ р. Зею на лѣвую ея сторону не южнѣе деревни Будунда, и оба эти условія удовлетворяются болѣе дешевыми и легкими направленіями вѣтви на Абрашку и Бочкарево, то за направленіемъ вѣтви Суражевка—Благовѣщенскъ не остается никакихъ преимуществъ.

Почти равными по стоимости представляются двѣ остальные комбинаціи, а именно: магистральная линія основного направленія (638 вер.) съ вѣтвью Бочкарево—Благовѣщенскъ (103 вер.), съ переходомъ послѣдней рѣки Зеи постояннымъ мостомъ у Бѣлогорья (76.343.200 руб.), и направленіе магистрали по южному варианту съ вѣтвью Абрашка—Благовѣщенскъ (75.751.840 руб.).

Съ точки зрѣнія указанныхъ выше интересовъ, обѣ эти комбинаціи, казалось бы, одинаково удовлетворяютъ и г. Благовѣщенскъ и военное вѣдомство. Но упомянутое Совѣщаніе въ г. Благовѣщенскѣ не высказалось за направленіе вѣтви на Абрашку. Съ своей стороны и военное вѣдомство признаетъ наиболѣе соответствующимъ его интересамъ вариантъ Благовѣщенской вѣтви.

отъ станціи Бочкарево съ переходомъ р. Зеи на южнѣе деревни Будунда.

Изъ этихъ двухъ комбинацій, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, наиболѣе предпочтительною является постройка основнаго направленія магистрали съ вѣтвью Бочкарево-Благовѣщенскъ по нижеслѣдующимъ соображеніямъ.

Какъ указано выше, длина магистрали съ южнымъ варіантомъ на 25,6 версты больше основнаго направленія, и средняя виртуальная длина ея больше на 50,7 версты; такое удлиненіе магистрали и ухудшеніе ея профиля является, конечно, нежелательнымъ.

При почти одинаковой длинѣ вѣтвей Бочкарево-Благовѣщенскъ (103 версты) и Абрашка-Благовѣщенскъ (102 версты), средняя виртуальная длина послѣдней на 29,1 версты больше первой, что также даетъ преимущество направленію Бочкарево-Благовѣщенскъ.

Съ выборомъ направленія вѣтви къ Благовѣщенску отъ Бочкарева, представляется наиболѣе удобнымъ расположить на послѣдней станціи большія мастерскія и коренное депо, вмѣсто расположенія ихъ на станціи Суражевка или Абрашка, проектируемаго при другихъ направленіяхъ вѣтви.

Такое положеніе кореннаго депо и большихъ мастерскихъ въ узловомъ пунктѣ Бочкаревѣ, являясь совершенно правильнымъ и экономичнымъ съ точки зрѣнія уменьшенія пробѣга подвижнаго состава для ремонта, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, наиболѣе отвѣчаетъ и интересамъ г. Благовѣщенска.

Полагая по изложеннымъ соображеніямъ, что изъ всѣхъ указанныхъ направленій магистрали и вѣтви осуществленію подлежатъ: основнаго направленіе Керакъ-Суражевка — рѣка Дія и вѣтьвь Бочкарево-Благовѣщенскъ съ постояннымъ мостомъ черезъ р. Зею, Министръ Путей Сообщенія, представляя подробныя расцѣпочныя вѣдомости этихъ направленій, имѣетъ честь по содержанію ихъ пояснить нижеслѣдующее:

Вѣдомости эти обнимаютъ собою всѣ расходы по сооруженію магистрали и Благовѣщенской вѣтви, съ оборотнымъ капиталомъ, но безъ стоимости приобрѣтенія инвентарнаго подвижнаго состава и его доставки. Въ строительную стоимость магистрали входитъ (гл. XV) устройство рабочей вѣтви къ пристани на р. Амурѣ у станицы Черняево, протяженіемъ 35 вер., а также устройство подъѣздныхъ грунтовыхъ дорогъ, общимъ протяженіемъ 333 вер., необходимыхъ какъ для подвоза строительныхъ матеріаловъ, такъ и для облегченія сношеній между линіей и Амуромъ, Зеей и населенными районами.

При трассировкѣ линіи предѣльный уклонъ былъ назначенъ въ 0,008, съ допущеніемъ совпаденія его съ кривыми радіуса 300 саж.; при кривыхъ радіуса 250—200 и 150 саж., предѣльный уклонъ соотвѣтственно

уменьшался до 0,0076—0,0073 и 0,0067. Для кривых, хотя техническими условиями и допущено применение радиуса 150 саж., но таковой, а также радиусы 200 и 250 саж. применялись въ особо трудных случаях, причемъ изъ общаго протяженія кривыхъ на магистрали 31,85% отъ длины всей линіи, протяженіе кривыхъ радиусовъ 250—200 и 150 саж. составляетъ соответственно 2,19% — 2,93% и 1,34%; на Благовѣщенской вѣтви кривыхъ радиуса 200 саж.—1,51% и радиуса 150 саж.—0,61%.

Полотно главнаго пути проектировано подъ 1 путь. Искусственные сооруженія смѣшаннаго типа: для пропуска большаго количества воды — желѣзные мосты на каменныхъ опорахъ, при высокихъ насыпяхъ и малой водѣ — каменные трубы и во всѣхъ остальныхъ случаяхъ — деревянные мосты, при условіи, чтобы длина ихъ по верху не превосходила 25 саж. Допущеніе деревянныхъ мостовъ, какъ было объяснено въ представленіи отъ 12 мая с. г. за № 7.946 'о Западной части Амурской жел. дороги, имѣетъ и здѣсь цѣлью какъ удешевленіе строительной стоимости, такъ и обезпеченіе успешности постройки дороги.

При такихъ главнѣйшихъ основаніяхъ строительная стоимость исчислялась Начальникомъ изысканій въ суммахъ: магистрали 71.377.164 руб. или на версту дороги 111.876 руб. и вѣтви 20.053.915 руб. или на версту ея 194.698 руб.

Предварительно внесенія исчисленныхъ въ этихъ суммахъ расцѣпочныхъ вѣдомостей на установленное разсмотрѣніе, представленные Начальникомъ изысканій проекты магистрали и вѣтви были пересмотрѣны въ Управленіи по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и измѣнены по указаніямъ Начальника сего Управленія съ цѣлью возможнаго удешевленія строительной стоимости; пересмотръ касался главнымъ образомъ проектированія профиля, расчета отверстій и примѣненія наиболѣе соответствующихъ въ каждомъ частномъ случаѣ типовъ искусственныхъ сооружений и вопроса о водоснабженіи станцій.

Результатомъ перепроектированія основнаго направленія магистрали явились: уменьшеніе объема земляныхъ работъ по устройству полотна главнаго пути и дополнительныхъ работъ — около 172.000 куб. саж., и объема земляныхъ работъ по устройству станціонныхъ площадокъ — около 20.000 куб. саж.; уменьшеніе укрѣпленій полотна по разливамъ рѣкъ на сумму около 201.000 руб.; замѣна части трубъ деревянными мостами и измѣненія въ отверстіяхъ мостовъ на каменныхъ опорахъ, съ общимъ уменьшеніемъ объема каменной кладки на 1.625 куб. саж.; уменьшеніе отверстія моста черезъ р. Зею на 40 саж. и пониженіе надводной части опоръ на 1 саж., отразившееся экономіей на стоимости каменной кладки опоръ и верхняго желѣзнаго строенія въ

суммѣ около 555.000 руб.; изменение расположенія пролетов моста черезъ р. Томь, давшее сокращеніе на вѣсѣ металла и уменьшеніе стоимости моста на 124.000 руб. и наконецъ исключеніе 7 пунктовъ вспомогательныхъ водоснабженій, проектированныхъ для обезпеченія возможности пробѣга тендеровъ съ запасомъ воды 450 куб. фут. Вмѣстѣ съ тѣмъ протяженіе станціонныхъ путей, исчисленное по принятымъ для Амурской жел. дороги типамъ расположенія путей, увеличилось на 17 вер.

Съ перепроектированіемъ вѣтви Бочкарево-Благовѣщенскъ уменьшены: протяженіе вѣтвей къ пристанямъ — на 11 вер., такъ какъ упомянутое Совѣщаніе въ г. Благовѣщенскѣ признало, что нѣтъ настоятельной необходимости въ устройствѣ вѣтви къ пристанямъ на р. Амурѣ и достаточно ограничиться таковой къ р. Зеѣ; длина станціонныхъ путей — на 3 вер., объемъ земляныхъ работъ главнаго полотна, дополнительныхъ работъ и вѣтви къ пристанямъ на р. Амурѣ — на 55.000 куб. саж., объемъ работъ станціонныхъ площадокъ — на 13.500 куб. саж., укрѣпленіе полотна по разливамъ рѣкъ — на 99.000 руб., каменная кладка трубъ и мостовъ на 1.280 куб. саж., вѣсѣ желѣза на 21.600 пуд., стоимость моста черезъ р. Зею на 969.000 руб.; кромѣ того исключено 1 промежуточное водоснабженіе.

Независимо отъ перечисленныхъ измененийъ, вызванныхъ перепроектированіемъ полотна и искусственныхъ сооруженийъ, всѣ количества и цѣны представленныхъ Начальникомъ изысканій расцѣпочныхъ вѣдомостей были переисчислены по тѣмъ нормамъ и единичнымъ цѣнамъ, которыя были одобрены по расцѣпочной вѣдомости Западной части Амурской жел. дороги, съ внесеніемъ въ эти нормы и цѣны измененийъ, сдѣланныхъ при разсмотрѣніи означенной расцѣпочной вѣдомости въ Государственной Думѣ.

Всѣ эти изменения отразились уменьшеніемъ количествъ, цѣнъ и общей стоимости работъ.

Съ измененіемъ означенныхъ нормъ и единичныхъ цѣнъ уменьшены: цѣны земляныхъ работъ, количества и цѣны кладки и пролетныхъ частей искусственныхъ сооруженийъ, цѣны балласта и поперечинъ, доставки рельсовъ и развозки поперечинъ, цѣны телеграфныхъ столбовъ, количества и цѣны путевыхъ построекъ, площади и цѣны пассажирскихъ зданій и платформъ, а равно и прочихъ станціонныхъ устройствъ и сооруженийъ для храненія и ремонта подвижного состава, стоимость водоснабженій, съ назначеніемъ пунктовъ водоснабженія по расчету пробѣга тендеровъ съ полезнымъ запасомъ воды 750 куб. фут., количества и стоимость принадлежностей станцій, стоимость содержанія администраціи и постороннихъ вѣдомствъ, общіе расходы и расходы на устройство подъездной Черняевской вѣтви и грунтовыхъ дорогъ.

При этомъ пересчетѣ, какъ сказано выше, приняты уже тѣ сокращенія, которыя сдѣланы въ Государственной Думѣ по расцѣнкѣ Западной части дороги: такимъ образомъ, въ соотвѣтствіи съ пониженіемъ по Западной части дороги средней цѣны земляныхъ работъ на 0,28 руб., въ представляемыхъ расцѣнкахъ единичныя цѣны по родамъ грунтовъ, служація основаніемъ для вывода средней цѣны, понижены отъ 20 до 50 коп. на куб. саж., цѣна оборудованія мастерскихъ принята въ 195 руб. на кв. саж., исключена добавочная площадь мастерскихъ, сверхъ потребной для коммерческаго движенія въ 4 пары поѣздовъ, расходы по временному движенію приняты въ 1.000 руб. на версту и проч.

По типу расцѣночной вѣдомости Западной части Амурской жел. дороги, въ представляемыхъ расцѣночныхъ вѣдомостяхъ выдѣлены въ особую главу работъ, вызываемыхъ потребностями военного вѣдомства, всѣ тѣ работы и сооруженія, которыя проектируются сверхъ количествъ, обусловливаемыхъ задачами ближайшаго намѣченного коммерческаго движенія въ 4 пары поѣздовъ, а именно: всѣ работы для доведенія пропускной способности съ 9 коммерческихъ до 20 воинскихъ паръ поѣздовъ и увеличенія провозной способности съ 4 до 9 паръ поѣздовъ.

Что касается до специально воинскихъ устройствъ, то въ вѣдомость основного направленія вносится стоимость 2 продовольственныхъ пунктовъ, которые необходимо расположить въ предѣлахъ разсматриваемаго участка дороги.

По отношенію къ приобрѣтенію и доставкѣ инвентарнаго подвижного состава Министръ Путей Сообщенія считаетъ необходимымъ доложить, что таковой, для соотвѣтствія съ расцѣночными вѣдомостями другихъ частей Амурской жел. дороги, не включенъ въ представляемыя расцѣночныя вѣдомости, такъ какъ стоимость приобрѣтенія и доставки подвижного состава будутъ исчислены въ особой вѣдомости, общей для всей дороги. Что касается до необходимаго для производства работъ земляныхъ и укладки и балластировки путей подвижного состава, то для него по настоящимъ вѣдомостямъ исчислено и занесено по гл. IV ст. 8 и гл. XII ст. 4 увеличеніе стоимости доставки для работъ до постройки дороги противъ стоимости доставки того же количества по окончаніи укладки пути къ открытію правильнаго движенія. Вмѣстѣ съ тѣмъ, такъ какъ весь запасъ подвижного состава, бывшій на Китайской Восточной жел. дорогѣ, исчерпанъ, доставка рабочаго состава для Средней части Амурской жел. дороги предположена съ заводовъ Европейской Россіи.

При указанныхъ выше измѣненіяхъ проекта и нормъ и цѣнъ расцѣночныхъ вѣдомостей, строительная стоимость основного направленія магистрали исчисляется въ суммѣ 60.961.340 руб. или на версту дороги 95.551 руб. и

вѣтви Бочкарево-Благовѣщенскъ въ суммѣ 15.381.860 руб.

или на версту ея 149.338 руб.

Аналогичныя съ перечисленными выше измѣненія въ проектѣ, нормахъ количествъ и цѣнъ были внесены и въ представленныя Начальникомъ изысканій расцѣночныя вѣдомости: магистрали по южному варианту Керакъ-Абрашка — рѣка Дія и прочихъ направлений вѣтвей къ г. Благовѣщенску. Результаты измѣненныхъ и одобренныхъ въ установленномъ порядкѣ расцѣночныхъ вѣдомостей показаны въ прилож. № 4.

Обращаясь къ общему сравненію представляемой строительной стоимости Средней части Амурской жел. дороги съ таковой же, опредѣлившейся для Западной части дороги, Министръ Путей Сообщенія считаетъ необходимымъ отмѣтить, что какъ и указано въ представленіи его отъ 12 мая с. г. за № 7946, работы на рассматриваемой части дороги въ общемъ значительно легче, чѣмъ на Западной части, что и отразилось уменьшеніемъ ея поверстной строительной стоимости на 27.295 руб., а если вывести изъ сравненія мостъ черезъ р. Зею, какихъ сооружений не имѣется на Западной части, то разница въ поверстной цѣнѣ составитъ 34.075 руб.

Но это удешевленіе обусловливается главнымъ образомъ уменьшеніемъ количествъ, цѣнъ и стоимости работъ, зависящихъ отъ болѣе легкихъ и благопріятныхъ топографическихъ условій.

Что касается до самыхъ условій производства работъ, то они въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ Западной частью и даже почти до самаго пересѣченія р. Зеи въ сущности одинаковы съ указанными въ представленіи о Западной части дороги: столь же глухой и безлюдный край, не имѣющій предметовъ первой необходимости, не производящій продовольствія ни для людей, ни для рабочаго скота, отсутствіе какихъ бы то ни было путей сообщенія, тѣ же чрезвычайно неблагоприятныя климатическія условія. Значительно лучше во всѣхъ этихъ отношеніяхъ полоса, вдоль которой направлена линія между Зеей и Буреей. Здѣсь встрѣчается уже много населенныхъ пунктовъ и есть проѣзжія дороги; но за то въ этой части дороги нѣтъ ни лѣса, ни камня.

Поэтому, и принимая во вниманіе то же требованіе производства работъ исключительно русскими рабочими, а слѣдовательно необходимость привезти ихъ въ количествѣ не менѣе 75 % общей потребной рабочей силы изъ Европейской Россіи, нѣтъ основаній ожидать удешевленія единичной стоимости одинаковыхъ работъ на Средней части противъ Западной.

Нѣкоторыя цѣны, наоборотъ, должны быть повышены въ виду неблагоприятнаго распредѣленія матеріаловъ по линіи; такимъ образомъ среднія цѣны камня и лѣса, за отсутствіемъ таковыхъ на всемъ протяженіи между Зеей и Буреей, а также за большей рѣдкостью каменныхъ карьеровъ между Керакомъ и Зеей, чѣмъ на

Западной части дороги, должны быть повышены против этой послѣдней части; въ соотвѣтствіи съ этимъ повышается и стоимость бутовой кладки, поперечинъ, телеграфныхъ столбовъ и т. п.

Въ виду изложеннаго, переходя къ подробному разсмотрѣнію представляемыхъ расцѣночныхъ вѣдомостей, Министръ Путей Сообщенія считаетъ необходимымъ отмѣтить лишь наиболѣе крупныя отступленія въ количественныхъ нормахъ и цѣнахъ отъ таковыхъ же, одобренныхъ законодательными учрежденіями по расцѣночной вѣдомости Западной части Амурской жел. дороги.

По главѣ I. На Западной части Амурской желѣзной дороги площадь отчужденія на версту принята 10 десятинъ, причемъ всѣ земли предположено получить безплатно.

На Средней части дороги та же норма сохранена для отчуждаемыхъ безвозмездно казенныхъ земель, для платныхъ же частновладѣльческихъ земель норма отчужденія уменьшена до 8 десятинъ на версту. Стоимость земель по угодьямъ оцѣнена по заявленіямъ владѣльцевъ и по капитализаціи изъ 5% существующихъ арендныхъ платъ. Цѣна отчужденія въ г. Благовѣщенскѣ принята по состоявшемуся постановленію Городской Думы. Стоимость администраціи исчислена по штатнымъ расписаніямъ, рассмотрѣннымъ въ установленномъ порядкѣ.

По главѣ II. Пониженіе средней цѣны земляныхъ работъ противъ Западной части дороги объясняется болѣе благопріятнымъ распредѣленіемъ грунтовъ. Въ составъ средней цѣны входятъ работы по устройству полотна на подходахъ къ Зейскимъ мостамъ, причемъ, за неимѣніемъ ея вблизи перехода, землю приходится возить на разстояніе до 10 верстъ, и дополнительная плата за дальность возки, вызываемая необходимостью подвозить землю для насыпей на болотахъ и заболоченныхъ мѣстахъ изъ отдаленныхъ резервовъ.

Цѣна дополнительныхъ работъ принята средняя изъ имѣющагося въ главномъ пути распредѣленія работъ въ обыкновенныхъ и щебенистыхъ грунтахъ.

Цѣна работъ станціонныхъ площадокъ образована прибавленіемъ къ предыдущей цѣнѣ средней дополнительной платы за дальность возки, приходящейся на куб. саж. работъ по главному пути.

Цѣна каменныхъ набросокъ по сравненію съ Западной частью дороги увеличена на 5 руб. въ соотвѣтствіи съ увеличеніемъ на ту же сумму средней цѣны куб. саж. бутового камня.

Цѣна временки значительно уменьшена противъ цѣны Западной части дороги въ виду болѣе легкихъ топографическихъ условій ея проложенія и относительно меньшаго количества работъ на версту ея длины.

По главѣ III. Какъ указано раньше, средняя цѣна камня на рассматриваемой части дороги выше, чѣмъ на Западной части, какъ въ виду полного отсутствія его

между Зеей и Буреей, а также на водораздѣлѣ между 234 и 337 верстами магистрали, такъ и въ виду отдаленности карьеровъ отъ линіи на остальномъ протяженіи дороги. При изложенныхъ условіяхъ средняя цѣна куб. саж. камня исчисляется въ 40 руб. Для мостовъ же черезъ р.р. Зею и Томъ принята цѣна 60 руб. за куб. саж., въ виду необходимости доставки его воднымъ путемъ изъ карьеровъ, лежащихъ верстъ на 150 выше Суражевки.

Цементъ необходимо доставлять двумя путями—половину съ запада по Сибирскимъ желѣзнымъ дорогамъ до Срѣтенска и далѣе по р.р. Шилкѣ и Амуру до рабочихъ вѣтвей, другую половину изъ Новороссійска морскимъ путемъ до Владивостока, далѣе по желѣзной дорогѣ до Хабаровска, затѣмъ по Амуру до Благовѣщенска и Зеи. По нормамъ расчета, приведеннаго въ представленіи отъ 12 мая с. г. за № 7946, цементъ съ запада съ развозкой по линіи до сооружений обойдется за бочку въ 16,70 руб.; доставленный же морскимъ путемъ—17,65 руб., средняя цѣна принята въ 17 руб. за бочку.

При указанныхъ цѣнахъ камня и цемента, стоимость 1 куб. саж. бутовой кладки опредѣлилась дороже, чѣмъ по Западной части: для трубъ на 15 руб. и для малыхъ мостовъ на 13 руб. Средняя же цѣна на куб. саж. трубъ малыхъ мостовъ опредѣлилась на 20 руб. и 15 руб. дороже противъ сокращенныхъ Государственной Думой цѣнъ Западной части дороги.

Средняя цѣна на куб. саж. объема опоръ мостовъ 10 и болѣе саж. опредѣлилась на 35 руб. дороже Западной части; обстоятельство это объясняется необходимостью устройства свайныхъ основаній и потребностью большей пропорціи объема бетонной кладки по отношенію къ общему объему; на Западной же части дороги значительное количество сооружений предположено на естественномъ каменномъ основаніи.

Цѣна желѣза для пролетовъ въ 10 и болѣе саж. увеличена противъ Западной части на 0,10 руб., соответственно увеличенію стоимости водной доставки.

Цѣна желѣза для малыхъ пролетовъ увеличена на 0,30 руб., какъ въ виду увеличенія стоимости доставки, такъ и по соображенію съ большой стоимостью сборки мостовъ, опредѣлившейся при исполненіи работъ на Головному участкѣ.

Въ виду отсутствія камня на большихъ сплошныхъ протяженіяхъ линіи, а также во избѣжаніе задержки укладки пути сборкою мостовъ значительныхъ отверстій, предусмотрѣно устройство временныхъ деревянныхъ мостовъ на большихъ рѣкахъ и на временныхъ обходныхъ путяхъ.

По главѣ IV. Цѣна балласта исчислена при опредѣлившемся среднемъ разстояніи возки по нормамъ За-

падной части дороги, съ пониженіемъ цѣны аренды и содержанія карьеровъ на 0,25 руб.

Цѣна поперечинъ увеличена на 0,10 руб. въ виду отсутствія лѣса на полосу между Зеей и Буреей и необходимости отдаленной доставки поперечинъ.

Количество скрѣпленій на версту пути исчислено по соображенію съ добавочнымъ вѣсомъ подкладокъ и костылей на кривыхъ и мостахъ.

Доставка рельсовъ и скрѣпленій предположена: въ размѣрѣ $\frac{1}{3}$ общаго количества съ Уральскихъ заводовъ желѣзными дорогами до Срѣтенска и далѣе водой до рабочихъ вѣтвей и $\frac{2}{3}$ съ Южно-русскихъ заводовъ черезъ Одессу, морскимъ путемъ на Владивостокъ, Хабаровскъ и водою до Благовѣщенска и Зеи. Средняя цѣна доставки опредѣлилась въ 0,94 руб. за пудъ.

Подвижной составъ для рабочаго движенія предположено получить съ заводовъ Европейской Россіи, и такъ какъ онъ впослѣдствіи будетъ приписанъ къ инвентарному составу Амурской жел. дороги, стоимость каковаго состава съ доставкой подлежитъ исчисленію по особой расцѣпной вѣдомости, то въ представляемыя расцѣпныя вѣдомости заносится лишь разность между стоимостью доставки подвижнаго состава къ періоду работъ и тою стоимостью, которая опредѣляется для доставки при условіи прокладки пути по Западной части дороги.

Для работъ подвижной составъ предположено съ заводовъ доставить слѣдующими путями: половину по желѣзнымъ дорогамъ до Срѣтенска съ перегрузкой на баржи и доставкой далѣе по Шилкѣ и Амуру къ рабочимъ вѣтвямъ; въ виду же мелководья Шилки у Срѣтенска и у Часовой и необезпеченности доставки всего состава этимъ путемъ, другую половину предполагается везти по желѣзнымъ дорогамъ черезъ Карымскую, Манчжурію, Харбинъ, Никольскъ до Хабаровска, и далѣе по Амуру до Благовѣщенска и Суражевки.

По главѣ VI. Норма числа столбовъ на версту уменьшена до обычно принимаемой 22 шт., цѣна же столбовъ увеличена на 0,25 руб. во вниманіе къ безлѣсной полосѣ между Зеей и Буреей.

Содержаніе администраціи занесено по разсмотрѣннымъ штатнымъ расписаніямъ.

По главѣ VII. Число переѣздовъ увеличено противъ Западной части дороги, принимая во вниманіе потребность болѣе частыхъ переѣздовъ въ населенномъ районѣ между Зеей и Буреей и на Благовѣщенской вѣтви.

По главѣ VIII. По этой главѣ по магистрали сохранены нормы, типы и цѣны Западной части дороги, кромѣ цѣнъ водоемныхъ и водоподъемныхъ зданій, уменьшенныхъ по соображенію съ средней площадью зданій.

По расцѣпной вѣдомости вѣтви пассажирское зданіе въ г. Благовѣщенскѣ, принимая во вниманіе значеніе станціи (II класса) и будущую роль ея, какъ глав-

наго отправного пункта пассажиров и грузовъ, занесено каменное, площадью 175 кв. саж. Равнымъ образомъ на вѣтви увеличено и относительное количество товарныхъ платформъ и пакгаузовъ, предназначающееся преимущественно для ст. Благовѣщенскъ и частью для ст. Бочкарево.

По отношенію къ узловому пункту Бочкарево, необходимо указать на нижеслѣдующее:

При составленіи проекта, въ виду неизвѣстности, какое направленіе вѣтви будетъ признано подлежащимъ осуществленію, мастерскія предположено было устроить на ст. Суражевка, здѣсь же проектировано и коренное депо, съ соотвѣтственнымъ водоснабженіемъ. Вмѣстѣ съ этимъ депо въ предѣлахъ магистрали Восточной части дороги проектировано 3 коренныхъ и 3 оборотныхъ депо съ непрекращающимися водоснабженіями. Кромѣ этихъ 6 водоснабженій на станціяхъ съ депо, въ расцѣнку магистрали занесено еще одно непрекращающееся водоснабженіе—на ст. Завитая IV класса—въ виду того, что на послѣднемъ тяговомъ участкѣ (до ст. Бурей) можетъ не хватить запаса воды въ тендерѣ 750 куб. фут.

Станція Бочкарево по отношенію къ магистрали является станціей IV разряда, по каковому разряду и занесены всѣ устройства на ней по вѣдомости основного направленія; занесенное по этой вѣдомости Начальникомъ изысканій вспомогательное водоснабженіе (для тендеровъ въ 450 куб. фут.), согласно указанному раньше и въ соотвѣтствіи съ другими подобными водоснабженіями, изъ этой вѣдомости исключено.

Для вѣтви Бочкарево-Благовѣщенскъ ст. Бочкарево проектирована съ оборотнымъ депо, при расположеніи коренного депо въ Благовѣщенскѣ. Согласно этому въ расцѣночную вѣдомость вѣтви включены всѣ дополнительные количества и устройства на ст. Бочкарево, для обращенія ея въ станцію III разряда, а также занесено устройство непрекращающагося водоснабженія.

При расположеніи, какъ указано выше, большихъ мастерскихъ на ст. Бочкарево, сюда же придется перенести и коренное депо, измѣнивъ Благовѣщенское депо въ оборотное, а на ст. Суражевка понадобится устроить малое депо для рабочихъ паровозовъ на станціи и на вѣтви. При такихъ условіяхъ количества сооружений, занесенныхъ по обѣимъ вѣдомостямъ, не измѣнятся; можетъ лишь сократиться одно водоснабженіе; но такъ какъ при иномъ расположеніи станцій съ депо можетъ оказаться потребность въ вспомогательномъ водоснабженіи, а также могутъ ухудшиться условія водоснабженія противъ тѣхъ, которыя проектированы нынѣ, каковыя обстоятельства окончательно выясняются лишь на мѣстѣ работъ, то сокращеніе это не введено въ представляемую вѣдомость.

По главѣ IX. На Средней части Амурской жел. дороги, также какъ и на Западной, вопросъ о водоснаб-

женіи является наименѣе изученнымъ. Такъ какъ часть линіи проходить по водораздѣлу, то большихъ вполне обеспеченныхъ естественныхъ источниковъ водоснабженія, т. е. рѣкъ, встрѣчается немного, и воду изъ нихъ приходится проводить на большое разстояніе; мѣстами же необходимо устраивать искусственныя водохранилища. Возможность собрать воду не представляетъ сомнѣній, такъ какъ въ области рассматриваемой части Амурской дороги выпадаетъ значительное количество атмосферныхъ осадковъ, причемъ только за три лѣтнихъ мѣсяца количество ихъ доходитъ до 500 мм. Тѣмъ не менѣе, по топографическимъ условіямъ, стоимость проектированныхъ водосборовъ и водохранилищъ опредѣлилась довольно значительная, при большемъ къ тому же удаленіи отъ линіи. Изъ числа 7 занесенныхъ по расцѣнкѣ магистрали водоснабженій, для 4 источниками служатъ рѣки, а именно Большая Пера, Зея, Бѣлая и Томь, причемъ длина напорной трубы изъ послѣдней составляетъ 4.600 саж. Изъ остальныхъ трехъ водоснабженій—два (на ст. Буринда и Ту) проектируются изъ водохранилищъ, образованныхъ въ естественныхъ логахъ запрудами, третье же водоснабженіе (на ст. Бургали)—изъ системы водосборныхъ колодцевъ, съ устройствомъ подземнаго водохранилища посредствомъ перемычки для задержки грунтовой воды и скопленія достаточнаго ея запаса; стоимость этихъ 3 водохранилищъ исчисляется въ 162.000 руб.; общая длина напорныхъ линій изъ этихъ 3 искусственныхъ источниковъ составляетъ 11.450 саж.

Обеспеченіе непрерывности водоснабженія на 3 станціяхъ съ рѣчными источниками и съ сравнительно короткими напорными линіями достигается укладкою двойныхъ трубопроводовъ. Что касается до остальныхъ 4 водоснабженій, съ общей длиной напорныхъ линій свыше 32 вер., то въ виду дороговизны укладки вторыхъ трубопроводовъ, на этихъ станціяхъ проектируется устройство вторыхъ артезіанскихъ водоснабженій. Водоснабженіе посредствомъ артезіанскихъ колодцевъ было бы простѣйшимъ и наиболее дешевымъ общимъ разрѣшеніемъ вопроса; но до производства опытовъ буренія нельзя поручиться, что удастся получить воду въ достаточномъ количествѣ и удовлетворительнаго качества. Посему, въ представленные вѣдомости, съ цѣлью удешевленія, взамѣнъ укладки вторыхъ трубопроводовъ занесено лишь добавочное устройство артезіанскихъ водоснабженій. Но если пробное буреніе не дастъ желательныхъ результатовъ, то слѣдуетъ имѣть въ виду, что исчисленнаго кредита по главѣ IX можетъ оказаться недостаточно, и по сему предмету понадобится испрошеніе дополнительнаго ассигнованія.

Что касается до сравнительнаго соотношенія съ Западной частью дороги среднихъ количествъ и цѣнъ, то увеличеніе количества трубъ вполне объясняется не-

обходимостью укладки упомянутых длинных напорных линий; цѣна трубъ осталась та же, если изъ цѣны Западной части дороги вычесть стоимость добавочной трубы для програванія, каковой не проектируется на Средней части; эта цѣна исчислена по нормамъ Западной части дороги и является результатомъ съ одной стороны увеличенія стоимости металла и укладки, вслѣдствіе увеличенія средняго діаметра трубъ и большей дальности водной доставки, съ другой стороны уменьшенія на стоимости рытья канавъ въ силу болѣе благоприятнаго распредѣленія грунтовъ.

По вѣдомости Благовѣщенской вѣтви, какъ упомянуто выше, занесена стоимость водоснабженія на ст. Бочкарево, вызываемая необходимостью обслуживанія вѣтви.

По главѣ X. Число стрѣлочныхъ переводовъ определено по типамъ остановочныхъ пунктовъ, утвержденнымъ для Головного участка дороги. Цѣна стрѣлокъ противъ Западной части дороги увеличена на 30 руб., въ виду большей дальности доставки ихъ. По той же причинѣ увеличена и стоимость меблировки станцій, такъ какъ все оборудование, за неимѣніемъ на мѣстѣ соответственныхъ мастерскихъ, придется заказать въ Европейской Россіи. Стоимость меблировки ст. Благовѣщенскъ увеличена въ соотвѣтствіи съ значеніемъ станцій.

По главѣ XII. Нормы количествъ и цѣны этой главы опредѣляются разсмотрѣнными въ предыдущихъ главахъ. Увеличеніе средней цѣны продовольственныхъ пунктовъ противъ Западной части дороги объясняется измѣненіемъ стоимости укладки пути на версту и цѣны стрѣлокъ.

По главѣ XIII. Содержаніе администраціи занесено по штатнымъ расписаніямъ, разсмотрѣннымъ въ установленномъ порядкѣ. Такъ какъ постройка магистрали и вѣтви будетъ производиться распоряженіемъ одного общаго Управленія, то штатныя расписанія и суммы, исчисленные для вѣтви, обнимаютъ собою лишь добавочную къ расписаніямъ главной линіи администрацію. Посему, при сравнительномъ разсмотрѣніи стоимости администраціи, надо таковую для Средней части Амурской дороги брать въ суммѣ со стоимостью ея по вѣтви и относить къ общей стоимости и общему протяженію магистрали и вѣтви.

При сравнительной оцѣнкѣ стоимости администраціи по постройкѣ различныхъ участковъ Сибирской магистрали съ Западной частью Амурской жел. дороги въ представленіи отъ 12 мая с. г. за № 7946 за измѣритель, въ процентахъ къ которому исчислялась стоимость администраціи, была принята строительная стоимость дороги, за вычетомъ изъ нея стоимости: рельсовъ и скрѣпленій, подвижного состава и его доставки, оборотнаго капитала, расходовъ постороннихъ вѣдомствъ,

строительной администраціи, составленія отчета, обратныхъ проѣздныхъ и наградныхъ служащимъ. По утвержденной расцѣночной вѣдомости Западной части Амурской жел. дороги, стоимость содержанія администраціи на версту длины дороги составляетъ 9.252 руб., а въ процентахъ отъ вышеуказаннаго измѣрителя опредѣляется въ 9,08⁰/₀.

По представляемымъ расцѣночнымъ вѣдомостямъ общая стоимость строительной администраціи на версту общей длины магистрали и вѣтви исчисляется въ 7.648,52 руб. а въ процентахъ отъ упомянутаго измѣрителя 9,098⁰/₀, что близко отвѣчаетъ соотношенію цифръ Западной части Амурской жел. дороги.

Кредитъ на возстановленіе линіи, изысканія окончательныхъ вариантовъ и составленіе проекта принять въ томъ же размѣрѣ, въ какомъ онъ опредѣляется на этотъ предметъ по Западной части дороги изъ общей занесенной въ статью 3 главы XIII суммы.

Равнымъ образомъ суммы на путевое пособіе и наградныя по окончаніи постройки занесены въ томъ же процентномъ отношеніи къ стоимости администраціи, въ какомъ это принято для Западной части дороги.

Въ виду того, что для Средней части не предвидится столь продолжительнаго періода подготовительныхъ работъ, какой необходимъ для Западной части, то ко времени, когда потребуется полное развитіе строительнаго штата, типовые жилые дома для помѣщенія въ нихъ линейной администраціи можно рассчитывать построить въ количествѣ не болѣе одной четверти общей площади, т. е. около 2.000 кв. саж., остальная же площадь, необходимая для жилья служащихъ постройки, и исчисляемая по магистрали въ 1.400 кв. саж., должна быть построена временнаго типа.

Нормы для расчета стоимости устройства и содержанія почтоваго сообщенія приняты тѣ же, что и на Западной части дороги, но цѣны и число станцій по мѣстнымъ условіямъ уменьшены.

Равнымъ образомъ уменьшено болѣе чѣмъ на половину число стражниковъ, такъ какъ потребность въ нихъ будетъ главнымъ образомъ на части линіи, между Керакомъ и Зеей, въ наиболѣе глухихъ и отдаленныхъ отъ населенныхъ раіоновъ мѣстахъ.

Для вѣтви расходы по этимъ статьямъ приняты въ размѣрѣ около $\frac{1}{6}$ части отъ назначенныхъ по расцѣнкѣ магистрали.

По главѣ XV. Рабочая вѣтвь отъ станицы Черняево на Амуръ къ 229 верстѣ основнаго направленія магистрали проектирована временнаго типа, какъ вѣтви къ Западной части дороги отъ пристаней Часовинской и Рейновской.

Предѣльные уклоны на вѣтви допущены не выше 0,01 при совпаденіи съ кривыми радіуса 200 саж., и наименьшій допущенный радіусъ кривыхъ 150 саж.

По подробной оцѣнкѣ необходимыхъ къ производству на вѣтви работъ, но безъ стоимости рельсовъ и скрѣпленій, которые должны быть взяты заимообразно изъ числа предстоящихъ къ укладкѣ въ станціонныхъ путяхъ, поверстная стоимость вѣтви опредѣляется въ 14.926 руб., противъ поверстныхъ цѣнъ вѣтвей къ Западной части дороги: Часовинской—12.906 руб. и Рейновской 19.681 руб.

О значеніи для успѣшности и выгоды производства работъ постройки грунтовыхъ путей въ предѣлахъ Западной части Амурской жел. дороги, Министръ Путей Сообщенія имѣлъ честь подробно докладывать въ представленіи его отъ 12 мая с. г. за № 7946.

Столь же необходимо устройство таковыхъ путей и въ предѣлахъ Средней части Амурской жел. дороги до Зеи, такъ какъ здѣсь, въ отношеніи пустынности мѣстности и отсутствія какихъ бы то ни было путей сообщенія, условія ничѣмъ не отличаются отъ Западной части.

Вмѣстѣ съ тѣмъ надлежитъ имѣть въ виду, что эти дороги останутся и впослѣдствіи и могутъ сдѣлаться дѣтельными подъѣздными путями къ магистрали, а потому ихъ слѣдуетъ сдѣлать удобными и прочными.

Стоимость подъѣздныхъ грунтовыхъ дорогъ, по среднему количеству предстоящихъ на версту ихъ длины работъ, опредѣлилась въ 1.750 руб., т. е. нѣсколько дешевле, чѣмъ по расцѣнкѣ Западной части дороги (1.920 руб.).

По лѣвой сторонѣ р. Зеи и къ Благовѣщенской вѣтви такихъ дорогъ не проектируется.

Изъ вышеизложеннаго подробнаго обзора усматривается, что назначенія по расцѣнкѣ Средней части дороги сдѣланы съ возможной умѣренностью и экономіей—противъ Западной части, въ той степени, въ какой это допускаютъ болѣе благопріятныя топографическія и общія мѣстныя условія.

По отношенію къ порядку производства и сроку окончанія работъ по сооруженію Средней части Амурской желѣзной дороги, Министръ Путей Сообщенія имѣетъ честь доложить нижеслѣдующее:

По соображенію съ количествомъ и характеромъ предстоящихъ работъ, Средняя часть дороги съ Благовѣщенской вѣтвью можетъ быть построена въ 4 полныхъ строительныхъ періода, при условіи немедленнаго приступа къ нѣкоторымъ подготовительнымъ работамъ. Такимъ образомъ, если разрѣшеніе приступить къ работамъ и утвержденіе расцѣночной вѣдомости въ законодательномъ порядкѣ послѣдуетъ весной предстоящаго года, такъ что останется достаточно времени для подготовительныхъ дѣйствій передъ приступомъ къ работамъ, то къ осени 1910 года линія можетъ быть восстановлена и могутъ быть начаты работы по проведенію телеграфной линіи,

по устройству путевыхъ зданій, а также станціонныхъ типовыхъ и временныхъ домовъ, а затѣмъ начата и усиленная заготовка матеріаловъ для слѣдующаго строительнаго сезона. При такихъ условіяхъ полное окончаніе сооруженія Средней части дороги можетъ послѣдовать къ осени 1914 года, а прокладку пути можно закончить и къ началу этого года.

Однако, для успѣшнаго выполненія такой программы необходимо, какъ сказано выше, немедленно же приступить къ нѣкоторымъ подготовительнымъ работамъ, а именно: къ рубкѣ просѣкъ для осушенія подошвы полотна, къ устройству временной дороги вдоль линіи и подъѣздныхъ боковыхъ грунтовыхъ путей, а затѣмъ въ ближайшей постепенности приступить и къ устройству подъѣздного желѣзнодорожнаго пути отъ станицы Черняево.

Необходимость въ этихъ работахъ выясняется ниже слѣдующимъ положеніемъ дѣла:

Въ текущемъ году предполагается закончить укладку пути на Головномъ участкѣ отъ Куэни до станціи Бушулей, на протяженіи около 90 верстъ; отъ этой станціи до конца Головнаго участка имѣется временка, находящаяся въ достаточно удовлетворительномъ состояніи. На Западной части дороги устройство временки будетъ закончено къ нынѣшней зимѣ, и такимъ образомъ въ будущемъ году представится возможность поддерживать сквозное гужевое сообщеніе до станціи Керакъ, на границѣ Западной и Средней частей Амурской жел. дороги. Остальныя подготовительныя работы на Западной части дороги находятся въ вполнѣ удовлетворительномъ состояніи: постройка зданій и бараковъ для жилья служащихъ, а также складочныхъ помѣщеній къ предстоящей зимѣ будетъ закончена настолько, что ими можно будетъ уже пользоваться. Рубка просѣки закончена вдоль всей линіи, кромѣ нѣкоторыхъ еще не установленныхъ окончательно варіантовъ. Телеграфная линія прокладывается, всѣ необходимые матеріалы для устройства телеграфа и телефона уже прибыли на мѣсто, и къ зимѣ линія въ этомъ отношеніи будетъ достаточно оборудована.

При такихъ условіяхъ возможность успѣшнаго приступа къ работамъ вдоль всей Западной части дороги съ будущаго строительнаго сезона, какъ это предполагалось и въ представленіи въ Государственную Думу отъ 12 мая с. г. за № 7946, является вполнѣ обеспеченной.

За Керакомъ въ настоящее время сообщеніе прерывается, такъ какъ въ предѣлахъ Средней части дороги до Зеи никакихъ путей сообщенія не имѣется; здѣсь устройство временной дороги вдоль линіи на протяженіи около 300 верстъ отъ Керака, а также боковыхъ отъ нея путей представляетъ не меньшія трудности,

чѣмъ и по Западной части дороги, и проложеніе ихъ потребуеъ также не менѣе года времени; такимъ образомъ для обезпеченія успѣшнаго хода работъ по Средней части дороги съ весны 1911 года, необходимо теперь же приступить къ устройству этихъ дорогъ, и закончить ихъ къ зимѣ будущаго года въ такой степени, чтобы представлялась возможность безпрепятственнаго ими пользованія для сквознаго проѣзда и подвоза строительныхъ матеріаловъ, провіанта и фуража. Къ той же зимѣ надлежало бы закончить и Черняевскую вѣтвь, чтобы провезти по ней къ линіи необходимые матеріалы и запасы, которые могутъ быть доставлены въ навигацію будущаго года.

Для обезпеченія возможности скорѣйшаго приступа къ устройству временныхъ дорогъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ это представляетъ наибольшія трудности и потребуеъ наибольшаго періода времени, т. е. въ западной половинѣ Средней части дороги, Начальникомъ Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, во время упомянутой командировки его съ цѣлью осмотра положенія работъ и изысканій Амурской ж. д., было сдѣлано распоряженіе заготовить немедленно въ Читѣ и Благовѣщенскѣ провіантъ и инструменты, необходимые для содержанія на работахъ около 1.000 человекъ въ теченіе предстоящей зимы; все это уже заготовлено и доставлено въ равныхъ количествахъ на пристаняхъ Джалинда, Воскресенская и Черняево на Амурѣ съ тѣмъ, чтобы отсюда зимой можно было вывозить все необходимое на мѣсто работъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ во время этой командировки выяснилось, что, повидимому, представляется возможность нѣсколько улучшить трассу линіи въ одной изъ болѣе трудныхъ ея частей отъ 100-й до 200-й версты, не измѣняя существенно общаго принятаго направленія и представляемой строительной стоимости; дабы подготовить работы можно было начать возможно раньше и на этомъ протяженіи, надлежало немедленно же произвести здѣсь дополнительные обслѣдованія, для каковой цѣли уже организована и отправлена на мѣсто работъ изыскательская партія.

Въ дополненіе къ сему Министръ Путей Сообщенія имѣетъ честь присовокупить, что согласно указанію Государственной Думы, при одобреніи строительной стоимости Западной части Амурской желѣзной дороги, Министерству Путей Сообщенія—имѣть въ виду при постройкѣ рабочей вѣтви къ р. Амуру у поселка Рейново, что означенная вѣтвь впослѣдствіи должна быть обращена въ постоянную,—были сдѣланы изслѣдованія дополнительныхъ варіантовъ какъ на названной вѣтви, такъ и на магистрали вблизи ея примыканія, причемъ, путемъ пониженія линіи, съ удлиненіемъ ранѣе проектированнаго тоннеля въ 250 саж. до 450 саж., удалось сдѣлать существенное сокращеніе въ длинѣ магистрали,

которое въ суммѣ съ сокращеніями, достигнутыми въ нѣкоторыхъ другихъ вариантахъ, составляетъ около 20 верстъ. Въ связи съ этимъ улучшены планъ и профиль рабочей вѣтви къ р. Амуру у Рейново, и оказалось возможнымъ, безъ удлиненія вѣтви, ограничиться примѣненіемъ на ней уклоновъ не круче 0,010, а при дальнѣйшихъ улучшеніяхъ представляется вѣроятнымъ довести ихъ и до 0,008.

Равнымъ образомъ и по отношенію къ Средней части дороги Министръ Путей Сообщенія ставитъ себѣ задачей, какъ подтверждаетъ вышеупомянутая командировка изыскательской партіи, продолжать дальнѣйшія обслѣдованія проектированной линіи и вводить въ нее новые варианты, съ цѣлью улучшенія линіи въ планѣ и профилѣ, уменьшенія ея длины, а также по возможности сокращенія срока постройки, оставаясь при томъ въ предѣлахъ исчисленной строительной стоимости.

Для выполненія указанной выше ближайшей программы подготовительныхъ работъ, имѣющей цѣлью обезпеченіе возможности окончанія сооруженія Средней части Амурской жел. дороги къ концу 1914 года, необходимо въ будущемъ году, кромѣ остатка 2.740.000 руб. отъ кредита въ 3.000.000 руб., отпущеннаго по § 2 ст. 13 смѣты чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія на 1908 годъ, располагать еще кредитомъ въ 2.500.000 руб., который посему и внесенъ къ условному отпуску по § 2 ст. 12 проекта смѣты чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія на 1910 годъ.

Законъ.

Сводъ Учрежденій Государственныхъ. Учрежденіе Государственной Думы.

(Сводъ Зак., т. I, ч. II, изд. 1906 года).

Ст. 31, пунктъ 5. Вѣдѣнію Государственной Думы подлежатъ:

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

Ст. 15 правилъ о порядкѣ разсмотрѣнія Государственной росписи доходовъ и расходовъ.

„Обращеніе условныхъ кредитовъ къ расходованію на общемъ основаніи требуетъ согласія Государственнаго Совѣта и Государственной Думы“.

Справка.

На расходы по постройкѣ Восточной Части Амурской желѣзной дороги, нынѣ отъ рѣки Зеи до рѣки Діи входящей въ составъ Средней части Амурской желѣзной дороги, былъ занесенъ по § 2 ст. 13 смѣты чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія 1908 года кредитъ въ размѣрѣ 3.000.000 рублей, отпущенный къ расходу по закону 6 іюня 1908 года, и предполагено занести по § 2 ст. 12 проекта смѣты чрезвычайныхъ расходовъ на 1910 годъ 2.500.000 руб. къ условному отпуску.

Заключеніе Представляя. вышеизложенное на благоусмотрѣніе Государственной Думы, Министръ Путей Сообщенія имѣетъ честь испрашивать:

1) Утвердить строительную стоимость съ оборотнымъ капиталомъ, но безъ подвижного состава и его доставки:

а) Средней части Амурской желѣзной дороги отъ станціи Керакъ черезъ Суражевку до р. Діи, протяженіемъ 638 вер., въ суммѣ 60.961.340 руб. и

б) Вѣтви Бочкарево-Благовѣщенскъ, протяженіемъ 103 вер., въ суммѣ 15.381.860 руб., съ тѣмъ, чтобы необходимыя на сооруженіе сихъ дорогъ кредиты отпускались по смѣтамъ чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія въ мѣрѣ дѣйствительной потребности въ зависимости отъ хода работъ.

2) Разрѣшить къ расходованію кредитъ въ 2.500.000 руб., занесенный къ условному отпуску по проекту смѣты чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія на 1910 годъ на работы по сооруженію Средней части Амурской желѣзной дороги съ Благовѣщенской вѣтвью.

Подписаль: Министръ Путей Сообщенія *С. Рухловъ*.

Скрѣпилъ: Начальникъ Управленія *Е. Вурцель*.

М. П. С.
ИЗЫСКАНІЯ СРЕДНЕЙ ЧАСТИ
АМУРСКОЙ Ж. Д.
1908—1909 г.г.
ПЛАНЪ
НАПРАВЛЕНІЯ ЛИНІИ

