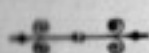


МИНИСТЕРСТВО  
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ



УПРАВЛЕНИЕ  
ПО СООРУЖЕНІЮ  
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

ТЕХНИЧЕСКІЙ ОТДѢЛЪ.

12 Мая 1909 г.

№ 7946.

С.-Петербургъ.

Объ утвержденіи строительной  
стоимости. Западной части  
Амурской желѣзной дороги отъ  
разъѣзда Урюмъ до станціи  
Керакъ

Изложеніе дѣла:

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 6 іюня 1908 года закономъ о приступѣ къ сооруженію Амурской желѣзной дороги распоряженіемъ казны и за ея счетъ, разрѣшена постройка Амурской жел. 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, и отпущено, между прочимъ, 9.000.000 рублей на расходы по сооруженію Западной части Амурской жел. дороги.

При рассмотрѣніи сего дѣла въ законодательныхъ учрежденіяхъ, высказана была необходимость болѣе подробнаго изученія условій сооруженія дороги, съ цѣлью внесенія существенныхъ измѣненій въ составленный проектъ. Въ связи съ этимъ бывшимъ Министромъ Путей Сообщенія и Министромъ Финансовъ въ засѣданіи соединенныхъ Комиссій Государственнаго Совѣта было заявлено, что приступъ къ работамъ по сооруженію отдѣльныхъ участковъ Амурской желѣзной дороги будетъ производиться лишь по утвержденіи въ законодательномъ порядкѣ строительной стоимости этихъ участковъ. Соотвѣтственно этимъ заявленіямъ, Начальнику работъ Западной части Амурской желѣзной дороги были даны надлежащія указанія о производствѣ отъ разъѣзда Урюмъ до ст. Керакъ окончательныхъ изысканій съ составленіемъ расцѣночной вѣдомости, для внесенія ея на утвержденіе въ законодательномъ порядкѣ.

Нынѣ эти окончательныя изысканія произведены и составленную по результатамъ ихъ расцѣночную вѣдомость, рассмотрѣнную въ установленномъ порядкѣ, съ одобреніемъ строительной стоимости Западной части Амурской желѣзной дороги въ суммѣ 79.023.000 руб., Министръ Путей Сообщенія при семъ имѣетъ честь представить на благоусмотрѣніе Государственной Думы.

Соображенія.

Въ опредѣляемую этой вѣдомостью (прилож. № 1) строительную стоимость входитъ стоимость подъѣздныхъ рабочихъ вѣтвей, подробно исчисленная по особымъ вѣдомостямъ, а именно: рабочей вѣтви къ пристани Часовой на р. Шилкѣ, длиною 28 верстъ и подъѣздной вѣтви къ р. Амуру у станицы Рейново (Джалинда), про-



Стоимость сооруженія дороги по представляемой расцѣпной вѣдомости опредѣлена въ предположеніи, что часть мостовъ малыхъ отверстій будетъ построена изъ дерева.

Вопросъ этотъ разсматривался въ особомъ по сему предмету Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія Думитрашко, при чемъ Совѣщаніе пришло къ заключенію о финансовой выгодности таковой замѣны (сокращеніе расходовъ около 10.000 руб, на версту дороги) и о желательности ея также въ отношеніи обезпеченія успѣшности постройки дороги. Протоколы Совѣщанія при семъ прилагаются (прилож. № 2).

Направленіе дороги по окончательнымъ изысканіямъ въ общемъ придерживается прежняго направленія 1906/7 годовъ.

Тѣмъ не менѣе въ проектѣ дороги произошло весьма значительное измѣненіе — линія укоротилась около 14 верстъ и вся она трассирована съ уклонами, не превышающими 0,008, вмѣсто допущенныхъ ранѣе 0,010. На ряду съ этимъ повысилась, однако, и стоимость сооруженія дороги. Обстоятельство это вызвано отчасти упомянутымъ выше сокращеніемъ длины линіи и смягченіемъ крутизны уклоновъ.

Кромѣ того значительное вліяніе, въ повышеніи стоимости этой части дороги, имѣетъ поставленное требованіе производить работы исключительно русскимъ рабочимъ элементомъ. Въ свое время, при обсужденіи этого вопроса въ законодательныхъ учрежденіяхъ, добавочная стоимость Амурской дороги, въ зависимости отъ этого требованія, исчислялась въ суммѣ около 20 милліоновъ рублей. Значительная доля этой суммы ложится именно на разсматриваемый участокъ дороги, имѣющій наибольшее количество работъ на версту пути и, слѣдовательно, требующій относительно наибольшаго количества рабочей силы. Вмѣстѣ съ тѣмъ этотъ участокъ пролегаетъ по мѣстности, совершенно безлюдной и лишенной какихъ бы то ни было средствъ сообщенія, а потому для сооруженія его необходимо рассчитывать почти исключительно на привозную изъ Европейской Россіи рабочую силу.

Принимая во вниманіе весьма тяжелыя топографическія условія мѣстности и указанные полную безлюдность и отсутствіе путей и средствъ сообщенія, для правильной постановки дѣла постройки дороги съ момента разрѣшенія ея и отпуска достаточныхъ кредитовъ, необходимо было предварительно произвести подготовительныя работы, а именно: рубку лѣса и расчиску полосы отчужденія, осушеніе болотъ, проложеніе дорогъ, какъ подъѣздныхъ отъ Шилки и Амура, такъ и мѣстами вдоль линіи, и, наконецъ, постройку жилыхъ помѣщеній для администраціи дороги. Работы эти въ настоящее время производятся.



При опредѣленіи единичныхъ цѣнъ различнаго рода работъ и—главнымъ образомъ—земляного полотна и каменной кладки, принято, что на постройкѣ будетъ 75% привозныхъ рабочихъ, и лишь 25% мѣстной силы—случайно появляющихся безработныхъ, переселенцевъ, рабочихъ съ пріисковъ и т. п., вообще говоря, ненадежнаго элемента. Для нѣкоторыхъ же работъ, требующихъ большого искусства и навыка, какъ—напримѣръ—укладки пути, рассчитывать надо исключительно на привозную рабочую силу. Равнымъ образомъ все продовольствіе для рабочихъ и фуражъ для лошадей необходимо привозить со стороны.

Изъ опредѣленной при этихъ условіяхъ стоимости рабочей силы и по средней практической выработкѣ этой силы, а также по продолжительности строительнаго періода, и вычислены указанные въ расцѣночной вѣдомости цѣны работъ, матеріаловъ и построекъ.

Цѣны, не поддающіяся точному исчисленію по смѣтамъ, взяты по соображенію съ исполнительной стоимостью таковыхъ же работъ при постройкѣ ближайшихъ участковъ Сибирской магистрали.

Наконецъ, нѣкоторыя цѣны, какъ рубка и корчевка лѣса, работъ по устройству дорогъ и гражданскихъ построекъ, опредѣлились по уже состоявшейся конкуренціи на подготовительныя работы, каковыя по этимъ цѣнамъ и производятся.

Кромѣ изложеннаго, при установленіи единичныхъ цѣнъ надлежитъ принять къ учету, что на строительные матеріалы вдоль линіи Амурской ж. д. Нерчинскимъ Округомъ Кабинета ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА введена нижеслѣдующая особая такса за право добыванія 1 куб. саж. матеріаловъ: облицовочнаго камня—3 руб., известняка 3 руб., дикаго (бутоваго) камня—1,50 руб., простой кирпичной глины—1 руб. и балласта—0,50 руб.

Представляемая расцѣночная вѣдомость составлена такимъ образомъ на основаніи уже значительно изученнаго направленія и разработаннаго проекта.

Въ качествѣ провѣрки назначеній могутъ служить результаты состоявшейся конкуренціи и производящихся подготовительныхъ работъ. Наименѣе изученнымъ вопросомъ до настоящаго времени является водоснабженіе, которое проектируется въ наибольшемъ разстояніи другъ отъ друга, допустимомъ пробѣгомъ паровозовъ съ больше-объемными тендерами. Во всякомъ случаѣ произведенныя до сихъ поръ изслѣдованія показываютъ, что водоснабженіе линіи можетъ быть вполне обезпечено. Только въ нѣкоторыхъ случаяхъ, кромѣ проектируемыхъ водоснабженій на станціяхъ съ паровозными зданіями, можетъ оказаться необходимымъ устроить промежуточные дополнительные водоснабженія на станціяхъ IV класса.

Если въ зависимости отъ этого обстоятельства по-



требовались бы дополнительные против испрашиваемых по представляемой расцѣночной вѣдомости ассигнованія, то о семъ своевременно будетъ сдѣлано соответствующее представленіе.

Переходя засимъ къ общимъ соображеніямъ о работахъ и расходахъ, занесенныхъ въ расцѣночную вѣдомость, слѣдуетъ отмѣтить, что, въ виду предполагаемаго весьма слабаго коммерческаго движенія на Амурской жел. дорогѣ и малаго ея экономическаго значенія въ ближайшее по открытіи дороги время, надлежало бы ограничиться нынѣ устройствомъ сооружений и оборудованіемъ дороги для коммерческой потребности ея въ наименьшихъ размѣрахъ и по возможности упрощенныхъ типовъ, главнымъ образомъ въ отношеніи пассажирскихъ зданій, пассажирскихъ и товарныхъ платформъ и т. п., такъ какъ эти сооружения могутъ быть расширены или достроены впослѣдствіи, по мѣрѣ возникновенія въ нихъ потребности и въ зависимости отъ развитія движенія и количества перевозокъ и пассажировъ; но при назначеніи размѣровъ и типовъ этихъ сооружений имѣлась въ виду именно возможность будущаго ихъ развитія, безъ ломки и коренной перестройки возводимыхъ нынѣ построекъ.

Засимъ, при распределеніи расходовъ по отдѣльнымъ главамъ расцѣночной вѣдомости, принято во вниманіе, что въ послѣднее время законодательныя, правительственныя и общественныя учрежденія особо указываютъ на большую стоимость сооружения и убыточность эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Обстоятельство это въ нѣкоторой мѣрѣ зависитъ отъ того, что къ желѣзнымъ дорогамъ предъявляются требованія, неимѣющія ничего общаго съ тѣми коммерческими задачами, отъ которыхъ можно ожидать доходности желѣзныхъ дорогъ. Къ такимъ требованіямъ относятся преимущественно потребности военнаго значенія, въ силу которыхъ дороги магистральнаго типа устраиваются на пропускную способность въ 20 паръ поѣздовъ, при чемъ въ частности на Амурской жел. дорогѣ необходимы для этого разъѣзды должны быть устроены къ открытію дороги съ укладкою путей и стрѣлокъ, балластировкой и полною готовностью этихъ разъѣздовъ и линіи для немедленнаго, въ случаѣ надобности, пропуска 20 паръ поѣздовъ. Кромѣ того, для облегченія перехода отъ обычнаго предполагаемаго въ первое время движенія въ 4 пары поѣздовъ къ могущему возникнуть во всякое время мобилизационному движенію, на Амурской дорогѣ дежурныя помѣщенія для поѣздныхъ бригадъ устраиваются на полную воинскую пропускную способность, а сооружения для храненія и ремонта подвижнаго состава рассчитываются на полную коммерческую пропускную способность въ 9 паръ поѣздовъ. Между тѣмъ, по расцѣночнымъ вѣдомостямъ строящихся въ Европейской Россіи дорогъ, эти послѣднія сооружения въ расцѣночныя вѣдомости заносятся въ количествѣ, соответствующемъ приобретаемому на первое время подвижному составу, и слѣдо-



вательно для Амурской дороги ихъ надлежало бы проектировать теперь лишь на 4 пары поѣздовъ.

Для обезпеченія возможности правильного учета коммерческой выгоды или убыточности постройки и эксплуатации желѣзныхъ дорогъ, надлежитъ эти добавочные расходы, неимѣющіе ничего общаго съ коммерческими потребностями, выдѣлять въ особыя главы тѣхъ же расцѣночныхъ вѣдомостей. Приѣмъ этотъ и внести въ представляемую расцѣнку.

По отношенію къ приобрѣтенію подвижнаго состава принято во вниманіе, что, въ виду замѣчаемаго на сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ избытка подвижнаго состава и имѣющагося запаса казенныхъ паровозовъ, находящихся на Восточно-Китайской жел. дорогѣ, можетъ быть удастся получить для Амурской дороги часть этого свободнаго или излишняго подвижнаго состава и потому пока по настоящей расцѣночной вѣдомости не занесено кредитовъ на приобрѣтеніе инвентарнаго подвижнаго состава, а равно и на его доставку. Но въ главѣ IV исчисленъ полностью расходъ на доставку подвижнаго состава, необходимаго для производства работъ.

Переходя къ болѣе подробному разсмотрѣнію расцѣночной вѣдомости, надлежитъ прежде всего отмѣтить, что количество станціонныхъ путей принято въ соотвѣтствіи съ утвержденнымъ расположеніемъ путей на станціяхъ Головного участка и по дѣйствительному числу станцій и разъѣздовъ опредѣлилось въ 141,5 версты, изъ коихъ по числу 39 коммерческихъ остановочныхъ пунктовъ на главу IV отнесено  $96\frac{1}{2}$  верстъ путей и по главѣ XII работъ, вызываемыхъ требованіями военнаго вѣдомства, по числу 35 воинскихъ разъѣздовъ исчислено кругло 45 верстъ путей.

Обращаясь засимъ къ разсмотрѣнію единичныхъ цѣнъ, внесенныхъ въ представляемую расцѣночную вѣдомость, Министръ Путей Сообщенія считаетъ необходимымъ остановиться здѣсь лишь на главнѣйшихъ изъ нихъ.

## *По главѣ II.*

**Ст. 2, § а.** Объемъ земляныхъ работъ главнаго полотна подсчитанъ по нормальнымъ поперечнымъ профилямъ съ откосами, соотвѣтствующими роду проходимыхъ грунтовъ, отмѣченныхъ при трассировкѣ линіи. Объемъ насыпей изъ обыкновенныхъ грунтовъ опредѣленъ при однообразныхъ по всей высотѣ полуторныхъ откосахъ.

По отношенію къ единичнымъ цѣнамъ различнаго рода земляныхъ работъ, въ основаніе приняты назначенія расцѣночной вѣдомости Головного участка, съ увеличеніемъ цѣнъ работъ въ обыкновенныхъ и щебенистыхъ грунтахъ и скалистыхъ выемкахъ на 10%, въ виду болѣе трудныхъ, по сравненію съ Головнымъ уча-



сткомъ, условій производства работъ, большей отдаленности отъ населенныхъ мѣстъ и, слѣдовательно, большей дальности доставки пищевыхъ продуктовъ, инструментовъ и приспособленій для работъ, въ виду значительнаго контингента потребныхъ для постройки Западнаго участка рабочихъ и, наконецъ, въ виду установленнаго положенія пользоваться лишь исключительно русскими рабочими, вслѣдствіе чего необходимо рассчитывать на большую часть, примѣрно въ размѣръ  $\frac{3}{4}$  общаго количества, привозныхъ изъ Европейской Россіи рабочихъ.

**§ в.** Протяженіе косогоровъ съ разрушенными породами и розсыпями камней, угрожающихъ паденіемъ, составляетъ 182 вер. Количество работъ, необходимыхъ для расчистки косогоровъ и обезпеченія отъ опасности, не поддается точному учету. Стоимость такихъ работъ на Кругобайкальской желѣзной дорогѣ опредѣлилась въ среднемъ около 1.000 руб. на версту протяженія такихъ косогоровъ.

Но въ виду неопредѣленности работъ и различнаго объема ихъ въ разныхъ мѣстахъ, не поддающихся оцѣнкѣ поверстной нормой, постановлено занести по § в круглую сумму 100.000 руб.

**Ст. 5.** Въ виду значительной стоимости предвидѣнныхъ Начальникомъ работъ укрѣпленій полотна у искусственныхъ сооружений и подпорныхъ стѣнъ, количества работъ были пересмотрѣны, причемъ признано возможнымъ уменьшить количество укрѣпленій съ низовой стороны сооружений, а также замѣнить нѣкоторые предположенные типы укрѣпленій болѣе дешевыми.

**Ст. 6.** Тоннелей на Западной части Амурской желѣзной дороги проектируется всего три; изъ нихъ два — на 251 и 312 вер. длиною 42,5 саж. и 54 саж. въ трещиноватыхъ, разрушенныхъ гранитныхъ породахъ — проектируются взамѣнъ выемокъ исключительно въ видахъ безопасности пути. Тоннель же на 788-й верстѣ, длиною 250 саж., вызывается топографическими условіями мѣстности и прорѣзаетъ глинистые сланцы и глины. Тоннели проектируются по типу Сурамскаго. Стоимость пог. сажени тоннеля 2.800 руб.

При исчисленіи стоимости работъ тоннелей по цѣнамъ, опредѣлившимся по отчету постройки Кругобайкальской желѣзной дороги, цѣна погонной сажени составила бы 2.992 руб.

**Ст. 7.** Для выясненія условій, въ которыхъ должны найдутся работы по устройству временной дороги вдоль линіи, а также подъѣздныхъ къ ней дорогъ, необходимо указать, что подъ вліяніемъ огромнаго количества осадковъ, выпадающихъ преимущественно въ теченіе растительнаго періода, мѣстность чрезвычайно заболочена. Травяныя кочки, мохъ, буреломъ, валежникъ, древесная растительность — все это задерживаетъ влагу не только на болотистыхъ пространствахъ, но и на крутыхъ косо-горахъ.



Насыщенная водою почва подъ дѣйствіемъ сильныхъ морозовъ трескается, что облегчаетъ прониканіе воды въглубь и способствуетъ заболачиванію пространствъ изъ глинистой и глинисто-щебенистой почвы, въ мѣстахъ же каменистыхъ и скалистыхъ способствуетъ образованію каменныхъ розсыпей. По крутымъ склонамъ эти розсыпи имѣютъ видъ обваловъ; въ мѣстахъ же пологихъ процессъ выпучиванія придаетъ розсыпямъ видъ коническихъ и цилиндрическихъ нагроможденій камня. Сѣченіе этого рода розсыпей вертикальной плоскостью даетъ рядъ зубьевъ высотой до 1 саж. и болѣе; размѣръ камней, слагающихъ розсыпи, чрезвычайно разнообразенъ, нерѣдко попадаются камни въ  $\frac{1}{20}$  куб. саж. и болѣе; въ розсыпяхъ слышно журчаніе ключей.

При такихъ условіяхъ представляется неизбѣжнымъ, по очисткѣ мѣстности отъ лѣсныхъ зарослей, валежника, кочекъ, пней и проч., оградить дорогу въ мѣстахъ глинистыхъ и глинисто-щебенистыхъ кюветами съ обѣихъ сторонъ на всемъ протяженіи и на косогорахъ устроить нагорныя канавы. Но, въ видахъ экономіи, предполагается, вмѣсто устройства отдѣльныхъ нагорныхъ канавъ, нѣсколько уширить нагорные кюветы; для уменьшенія количества работъ откосы кюветовъ и канавъ предполагается сдѣлать вертикальные. На болотахъ необходимо устроить деревянные помосты изъ пластинъ на лежняхъ съ прижимами и булавами (свайками). Практика дорожныхъ работъ въ Забайкальѣ показала, что деревянные помосты являются единственнымъ обезпечивающимъ проѣздъ типомъ; фашинные же и жердевыя гати совершенно не удовлетворяютъ своему назначенію; что между прочимъ подтверждается и работами на Голодномъ участкѣ, гдѣ примѣнены жердевыя гати и гдѣ стоимость подвозки грузовъ по такимъ временкамъ превышаетъ  $1\frac{1}{2}$  коп. за пудо-версту.

При устройствѣ дорогъ по розсыпямъ предстоитъ разбирать вышеописанныя зубья и заполнять камнемъ впадины. Работа настолько затруднительна, что во многихъ случаяхъ предпочитаютъ проходить розсыпи деревянными помостами.

На рѣкахъ, несущихъ въ половодье большое количество лѣсной завали и имѣющихъ сильный ледоходъ, предполагается вмѣсто дорого стоящихъ мостовъ ограничиться устройствомъ паромныхъ переправъ.

По провѣркѣ въ Техническомъ Отдѣлѣ потребныхъ работъ по устройству временной дороги, количества и цѣны коихъ показаны въ примѣчаніяхъ къ настоящей статьѣ въ расцѣпной вѣдомости, средняя стоимость на версту протяженія дороги, длина которой, вслѣдствіе мѣстныхъ обходовъ крутыхъ косогоровъ, увеличилась противъ главнаго пути на  $8\frac{1}{2}$  верстъ, опредѣлилась въ 2.616 руб. 68 коп. Соотвѣтственно сему средняя цѣна принята кругло 2.600 руб.



### По главѣ III.

Наиболѣе существенное значеніе для опредѣленія стоимости работъ по возведенію сооружений имѣютъ цѣны на цементъ и желѣзо для мостовъ.

Заиграевскій заводъ Забайкальской жел. дор. не можетъ обезпечить постройку Западно-Амурской жел. дор. цементомъ; необходимо разсчитывать на полученіе части такового изъ Европейской Россіи, при чемъ среднюю цѣну бочки цемента Поволжскаго и Забайкальскаго въ Срѣтенскѣ надо считать не менѣе 8 руб. 50 коп.; далѣе, доставка по р.р. Шилкѣ и Амуру съ нагрузкой и выгрузкой, считая въ среднемъ по 16 коп. на пудъ, за 11-ти пудовую бочку составить 1 руб. 76 коп. и подача по вѣтвямъ по 3 коп. съ пуда составить 33 коп.

Стоимость гужевой развозки, считая по  $\frac{3}{4}$  к. т. съ пуда и версты, и на среднее разстояніе развозки съ 62 вер., составить на бочку 5 руб. 12 коп. Сумма этихъ расходовъ составляетъ 15 руб. 71 коп. Принято—16 руб.

По послѣднему заказу Воткинскому заводу мостовыхъ фермъ для Головнго участка, стоимость малыхъ пролетовъ, безъ окончательной сборки, съ доставкой въ Срѣтенскъ составляетъ около 3 руб. 51 коп. за пудъ.

По заказу Начальника работъ по переустройству горныхъ участковъ Сибирской жел. дор. Дебальцевскому заводу фермъ пролетовъ отъ 1 до 7 саж., цѣна таковыхъ съ провозомъ и доставкой въ Срѣтенскъ опредѣлилась бы въ 3 руб. 57 коп. съ пуда. Стоимость доставки водой по Шилкѣ и Амуру составить въ среднемъ 20 коп. на пудъ. Засимъ, судя по примѣру другихъ участковъ Сибирской жел. дор., окончательную сборку фермъ съ установкою на мѣста слѣдуетъ считать—для малыхъ пролетовъ 30 коп. съ пуда и для большихъ 90 коп. съ пуда.

Такимъ образомъ стоимость мостовыхъ фермъ, безъ развозки по линіи, опредѣляется—для малыхъ пролетовъ 4 руб. 10 коп. и для большихъ 4 руб. 70 коп. съ пуда.

Среднее разстояніе гужевой подвозки мостового желѣза къ сооружениямъ составляетъ 62 версты и стоимость этой подвозки на все желѣзо составила бы около 80 коп. на пудъ. Но такъ какъ нѣкоторая часть большихъ пролетовъ и большинство малыхъ могутъ быть провезены по временному пути, уложенному частью по временному деревянному строенію между каменными опорами, частью на клѣткахъ, то къ предыдущимъ цѣнамъ мостовыхъ фермъ признано достаточнымъ прибавить на развозку гужемъ для малыхъ пролетовъ 20 коп. и для большихъ пролетовъ 40 коп. на пудъ, и въ соотвѣтствіи съ симъ занести цѣну металлическаго строенія малыхъ пролетовъ 4 руб. 30 коп. и большихъ пролетовъ 5 руб. 10 коп. за пудъ.

Въ виду того, что малыхъ мостовъ возводить изъ камня не предполагено, почему общее число каменныхъ мостовъ сокращается на 75 /о, а условія храненія и подвоза цемента къ пунктамъ, гдѣ предстоитъ возводить значительное количество кладки, существенно улуч-



шаются и, слѣдовательно, можетъ быть обезпечено болѣе полное наблюденіе за экономнымъ расходоуаніемъ цемента, принять расходъ послѣдняго въ  $6\frac{1}{2}$  бочекъ на куб. саж. кладки.

При этой нормѣ расхода и установленной цѣнѣ за бочку 16 руб., стоимость куб. саж. кладки опредѣлится въ 194,75 руб.; принята цѣна за куб. саж. бутовой кладки 195 руб., съ повышеніемъ ея на 10%, т. е. до 215 руб., для каменныхъ трубъ, въ виду удорожанія кладки сводовъ въ нихъ. Засимъ, постановлено упростить по возможности обдѣлку поверхности сооружений, допуская на поверхность тотъ же бутовый камень, отобранный изъ болѣе удобныхъ по величинѣ и формѣ кусковъ, съ расшивкою швовъ, и требуя болѣе тщательной облицовки въ приколѣ лишь въ нѣкоторыхъ частяхъ сооружений большихъ отверстій и большой высоты, какъ напримѣръ: въ цоколяхъ, углахъ, поверхностяхъ ледорѣзовъ и проч. Въ соотвѣтствіи съ этимъ, на отдѣлку лицевыхъ поверхностей сооружений приняты цѣны: въ трубахъ и мостахъ отверстіями 1 и 2 саж.—20 руб., въ мостахъ отверстіями отъ 3 до 8-ми саж.—30 руб. и въ мостахъ 10 и болѣе саж.—50 руб. за кв. саж.

**Ст. 5.** Добавочная плата за кладку въ теплыхъ баракахъ занесена въ размѣрѣ 20% отъ общаго объема кладки, всего въ количествѣ 6.288 куб. саж. по цѣнѣ 50 руб.

**Ст. 6.** При общемъ протяженіи деревянныхъ мостовъ по верху въ 5.911 пог. саж. цѣна для нихъ принята 400 руб. за пог. саж., близкая къ выяснившейся при постройкѣ дорогъ въ Сибири.

#### *По главѣ IV.*

**Ст. 1.** При опредѣленіи стоимости балласта, предположено возможнымъ нагрузку поѣзда считать въ 18 куб. саж., увеличивъ расходъ на поѣздо-версту до 80 коп., при чемъ стоимость развозки на среднюю дальность 20 верстъ опредѣляется въ 1,78 руб.

Расходъ на аренду и содержаніе карьеровъ занесенъ 1,25 руб. Въ соотвѣтствіи съ этимъ цѣна балласта съ раструской принята округленно 7,75 руб.

При предположенной Нерчинскимъ Округомъ Кабинета ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА арендной платѣ за балластъ 50 коп., цѣна 1,25 руб. на аренду и содержаніе карьеровъ оказалась бы недостаточной. Поэтому предположено войти въ соглашеніе съ Кабинетомъ о пониженіи платы за балластъ до minimum'a.

**Ст. 4.** Полная годовая производительность Уральскихъ заводовъ составляетъ 3.800.000 пуд., и такъ какъ для сооруженія Амурской жел. дор. потребуется рельсовъ около 2.000.000 пуд. ежегодно, то рассчитывать на поставку большой доли Уральскими заводами не слѣдуетъ, въ виду одновременной постройки второго пути Сибирской жел. дор., а также проектируемой соединительной линіи между Сибирской и Сѣверной магистралями, которыя въ значительной долѣ предполагается снабжать этими рельсами. Кромѣ того, въ силу дифференціальности тарифовъ, выгоднѣе изъ Уральского района снабжать ближайшія части Сибирской магистрали, а недо-



стающую долю пополнять изъ Криворожскаго бассейна.

Посему постановлено занести доставку рельсовъ и скрѣпленій по расчету  $\frac{1}{3}$  общаго количества съ Уральскихъ заводовъ и  $\frac{2}{3}$  изъ Криворожскаго бассейна, при чемъ среднюю стоимость доставки рельсовъ и скрѣпленій до Срѣтенска опредѣлить въ 62 коп. на пудъ.

Засимъ, средняя стоимость доставки по р.р. Шилкѣ и Амуру къ подъѣзднымъ вѣтвямъ исчисляется въ 15 коп. и стоимость доставки по подъѣзднымъ путямъ въ склады на линіи 4 коп. на пудъ.

**Ст. 7, § а.** Согласно приведеннымъ выше указаніямъ, въ настоящую статью заносится стоимость доставки подвижнаго состава, необходимаго для производства работъ. Исчисляя послѣдній по нормѣ состава: 1 паровозъ и 28 платформъ на 15 верстъ протяженія укладываемыхъ путей, потребное число паровозовъ опредѣлится въ 51 шт. и платформъ въ 1.428 шт. Изъ нихъ 8 паровозовъ и 224 платформы по плану работъ предполагается доставить въ конецъ Головнаго участка, по прокладкѣ на немъ пути, а остальной составъ подать на Часовинскую и Джалиндинскую подъѣздыя вѣтви.

Паровозы предположены нормальные 4-осные, съ большими 4-осными тендерами; платформы нормальныя 2-осныя.

Среднее разстояніе доставки до Срѣтенска составляетъ: для паровозовъ 6.500 вер. и для платформъ 6.800 вер.; стоимость доставки для паровозовъ 3.900 руб. и платформъ 204 руб., а съ расходами на проводниковъ, смазку и проч. — принимается соотвѣтственно 4.100 и 215 руб.

Далѣе доставка паровозовъ и платформъ по Шилкѣ и Амуру къ подъѣзднымъ вѣтвямъ, примѣнительно къ выяснившимся на Головномъ участкѣ цѣнамъ, составляетъ въ среднемъ — для первыхъ 1.450 руб. и для вторыхъ 165 руб.

### *По главѣ VII.*

Вмѣсто схемы административнаго дѣленія линіи, назначенной для Амурской желѣзной дороги въ расцѣнкѣ ея Головнаго участка, предположено расположить и устроить нынѣ линейныя сооруженія въ расчетъ на потребность ожидаемаго въ ближайшемъ будущемъ движенія въ 4 пары поѣздовъ, принимая длину рабочаго отдѣленія въ 6 верстъ и околodka въ 18 вер. и помѣщая по два путевыхъ сторожа въ казармахъ и полуказармахъ. Исходя изъ этихъ нормъ, число рабочихъ отдѣленій опредѣлится въ 109, при чемъ надлежитъ построить казармъ 36 шт. и полуказармъ 73 шт. Такъ какъ всѣхъ перегоновъ проектируется 73, при средней длинѣ ихъ около  $8\frac{1}{2}$  вер., то располагая нѣкоторыя сооруженія примѣрно посреди перегоновъ, можно сконцентрировать жилья въ разстояніяхъ въ 4—5 верстъ другъ отъ друга.

Часть линіи отъ 182 до 263 версты, пролегая по крутымъ косограмъ съ большимъ числомъ искусственныхъ сооруженій, подпорныхъ стѣнокъ и проч., тре-



буетъ, однако, особо тщательнаго надзора, и на ней надлежитъ, даже для первоначальнаго движенія, сохранить административное дѣленіе при  $13\frac{1}{2}$  - верстныхъ околодкахъ,  $4\frac{1}{2}$  - верстныхъ рабочихъ отдѣленій и 3 - верстныхъ обходахъ, для чего къ предположенному числу путевыхъ построекъ надо добавить 10 двойныхъ сторожевыхъ домовъ.

Цѣны: сторожевого дома 4.550 руб., казармъ 10.000 руб. и полуказармъ 7.000 руб.—опредѣлены для деревянныхъ построекъ на каменныхъ фундаментахъ, крытыхъ желѣзомъ, со службами, оградами и меблировкой. Цѣны эти опредѣлены по смѣтамъ, а на зданія безъ фундаментовъ онѣ выяснились и по конкуренціи на подготовительныя работы.

При устройствѣ зданій на каменныхъ столбахъ, вышеуказанныя цѣны соответственно уменьшаются до 4.100 руб., 9.200 руб. и 6.550 руб.

При постановкѣ зданій на деревянныхъ ступляхъ цѣны опредѣляются 3.900 руб., 8.900 руб. и 6.310 руб.

Наконецъ, цѣны послѣднихъ зданій безъ окраски понизятся на 60 руб., 140 руб. и 90 руб., а безъ обшивки еще на 120 руб., 280 руб. и 180 руб.

Приняты цѣны для зданій на деревянныхъ ступляхъ: сторожевыхъ домовъ—3.900 руб., казармъ—8.900 руб. и полуказармъ—6.310 руб.

### *По главѣ VIII.*

**Ст. 1.** Въ виду вѣроятнаго слабаго развитія населенности въ районѣ Амурской желѣзной дороги, по крайней мѣрѣ въ ближайшее время по ея открытіи, желательно по возможности уменьшить и упростить пассажирскія устройства на станціяхъ, ограничиваясь на станціяхъ III разряда лишь пассажирскими, буфетными и служебными помѣщеніями, спроектированными такъ, чтобы впослѣдствіи представилось возможнымъ расширить эти помѣщенія въ пассажирскія зданія въ зависимости отъ мѣстныхъ потребностей, и на остальныхъ станціяхъ уменьшить площадь подъ пассажирскія и служебныя помѣщенія до наименьшихъ размѣровъ.

Въ соотвѣтствіи съ этимъ площадь станціонныхъ зданій принята на станціяхъ III разряда съ кореннымъ депо по 100 кв. саж., и на станціяхъ съ оборотнымъ депо по 75 кв. саж. На станціяхъ IV и V разряда назначены пассажирскія и служебныя помѣщенія въ размѣрѣ 20 кв. саж. на каждую.

**Ст. 2.** Пассажирскія платформы предположено упростить, устраивая ихъ безъ подпорныхъ каменныхъ стѣнокъ, а лишь съ каменнымъ бортомъ по краю.

**Ст. 3.** Въ виду уменьшенія площади пассажирскихъ зданій, предположено устроить при отхожихъ мѣстахъ ламповыя помѣщенія, съ повышеніемъ цѣны до 2.500 руб.

**Ст. 5.** Имѣя въ виду, что на первое время предположено обзавестись подвижнымъ составомъ лишь на 4 пары поѣздовъ, въ соотвѣтствіи съ каковымъ первоначальнымъ обзаведеніемъ по расцѣночнымъ вѣдомостямъ постройки новыхъ линій заносятся помѣщенія для храненія и ре-



монта подвижного состава, и что на Амурской желѣзной дорогѣ, какъ указано въ расцѣнкѣ ея Головного участка, таковыя помѣщенія предположено устраивать по потребности подвижного состава, необходимаго для движенія 9 паръ поѣздовъ, съ цѣлью обезпечить этими помѣщеніями возможность перехода на продолжительное мобилизаціонное движеніе, признано правильнымъ отнести на главу XII добавочную долю названныхъ помѣщеній сверхъ размѣра, вызываемаго потребностями первоначально приобретаемаго подвижного состава для коммерческаго движенія.

Число паровозовъ для движенія 9 паръ, исчисленное по повышеннымъ нормамъ пробѣга, допустимымъ при такомъ сравнительно густомъ движеніи, составляетъ 143 шт.

Количество же паровозовъ, необходимое для первоначальнаго движенія въ 4 пары, по обычно принимаемымъ для такого неустановившагося движенія нормамъ, исчисляется въ 85 шт.

**§ а.** Соотвѣтственно этимъ числамъ, количество стойлъ, по нормѣ 60% отъ числа паровозовъ, составляетъ 86 и 51.

Цѣна стойлъ, по соображенію съ условіями работъ, принята въ 10.000 руб.

**Ст. 9.** Площадь жилыхъ домовъ принята по нормѣ, установленной при разсмотрѣніи Головного участка.

Съ устройствомъ жилыхъ домовъ на деревянныхъ стульяхъ безъ окраски, стоимость квадратной сажени ихъ опредѣлилась въ 330 руб.

**Ст. 10.** Бани назначены лишь на станціяхъ съ депо.

**Ст. 13, § а.** Число кроватей больницы опредѣлено по расчету одной кровати приблизительно на 15 верстъ линіи.

**§ б.** Всего предположено 5 врачебныхъ и 5 фельдшерскихъ пунктовъ общою площадью 375 кв. саж.

### *По главѣ IX.*

Выше было уже упомянуто, что устройство водоснабженій представляетъ на Амурской дорогѣ особыя трудности. Поэтому предположено обслуживать дорогу паровозами съ большими тендерами послѣднихъ типовъ съ тѣмъ, чтобы разстояніе между пунктами водоснабженія было доведено до возможнаго maximum'a. При этомъ для безостановочнаго дѣйствія водоснабженія предположено двойное оборудованіе cadaго пункта водоснабженія. Схема предположеннаго водоснабженія рассчитана на снабженіе паровозовъ водою наивыгоднѣйшимъ образомъ. При этомъ число водоснабженій сокращается до 7.

**Ст. 3.** Высокая стоимость устройства водопроводныхъ трубъ, 35 руб. за пог. саж., опредѣлилась въ виду большой стоимости доставки и развозки металла, а также, и главнымъ образомъ, вслѣдствіе необходимости укладки трубъ на глубину не менѣе 2 саж., при тяжелыхъ условіяхъ распредѣленія грунтовъ.

**Ст. 6.** Стоимость оборудованія мастерскихъ исчислена по нормѣ, принятой для Головного участка—60% отъ стоимости зданій, т. е. по цѣнѣ 210 руб. на кв. саж.



## По главѣ XII.

Представитель военного вѣдомства заявилъ, что на Амурской желѣзной дорогѣ необходимо размѣстить продовольственные пункты въ разстояніи примѣрно около 300 вер. другъ отъ друга, располагая ихъ на станціяхъ съ депо. Соотвѣтственно сему для обслуживанія западной части дороги до ст. Керакъ должно быть устроено 4 продовольственныхъ пункта, изъ коихъ по разсматриваемой расцѣпной вѣдомости надлежитъ занести 3 пункта на станціяхъ Ксеніевская, Урка и Неверъ, четвертый же пунктъ надлежало бы расположить въ мѣстѣ примыканія Головного участка къ Забайкальской желѣзной дорогѣ, а за неимѣніемъ въ этомъ мѣстѣ депо, слѣдуетъ отнести устройство продовольственного пункта на ближайшую имѣющую депо станцію Забайкальской ж.д.—Шилку. Продовольственные пункты надлежитъ проектировать каждый на 1.000 человѣкъ, съ устройствомъ хлѣбопекаренъ и кухонъ на 6.000 человѣкъ, а также съ устройствомъ помѣщеній для завѣдывающаго пунктомъ и его канцеляріи. Вмѣстѣ съ тѣмъ представителемъ военного вѣдомства были перечислены подробныя количества работъ по устройству каждаго продовольственного пункта, указанныя въ примѣчаніяхъ къ расцѣпной вѣдомости.

Засимъ тѣмъ же представителемъ было заявлено о необходимости внесенія въ расцѣпную вѣдомость кредитовъ на устройство путей для постановки при мобилизаціонномъ движеніи паровозовъ, не умѣщающихся въ проектируемомъ количествѣ стойлъ паровозныхъ зданій.

Такъ какъ устройство продовольственного пункта на ст. Шилка, находящейся въ предѣлахъ Забайкальской желѣзной дороги, подлежитъ производству распоряженіемъ и изъ кредитовъ этой дороги въ связи съ усиленіемъ участка Карымская-Бянкино, то въ представляемую вѣдомость занесено устройство лишь трехъ остальныхъ пунктовъ.

Засимъ, согласно изложенному выше, въ настоящую главу заносятся нижеслѣдующія работы, вызываемыя потребностями стратегическаго характера сверхъ тѣхъ количествъ, которыя обусловливаются нуждами коммерческаго движенія:

Ст. 1.	Вознагражденіе за занятіе земель на 35 воинскихъ разъѣздахъ на сумму . . .	1.750руб.
Ст. 2.	Устройство площадокъ на тѣхъ-же разъѣздахъ на сумму . . . . .	396.000 „
Ст. 4.	Устройство 45 верстъ путей на нихъ на сумму . . . . .	658.542 „
Ст. 8.	Доля устройства паровозныхъ зданій, дежурныхъ помѣщеній, мастерскихъ и главнаго магазина на сумму . . . . .	1.218.000 „
Ст. 10.	Доля принадлежностей станцій и оборудованія мастерскихъ на сумму . . . .	453.930 „
Ст. 11.	Продовольственные пункты на сумму .	501.000 „



**Ст. 12.** Стоимость устройства путей для постановки паровозовъ при мобилизаціонномъ движеніи, согласно подробному расчету, приведенному въ примѣчаніяхъ къ расцѣточной вѣдомости, въ суммѣ 137.900 руб.

*По главѣ XIII.*

**Ст. 1.** Штатныя росписанія согласовать съ вѣдомствами до настоящаго времени не представилось возможности. Поэтому въ представляемую вѣдомость внесены суммы, которыя на сей предметъ приняты большинствомъ Членовъ Комитета Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, въ примѣчаніяхъ оговорено, что соотвѣтствующія суммы подлежатъ расходованію лишь въ тѣхъ размѣрахъ, которые опредѣлятся по штатамъ, окончательно согласованнымъ. Въ какой мѣрѣ предположенные расходы могутъ признаваться отвѣчающими условіямъ, въ которыхъ должна производиться постройка дороги, усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы:

1.	2.	3.	4.	5.	6.
НАЗВАНІЕ ПОСТРОЕКЪ.	Длина верстъ.	Стоимость дорогъ на версту руб.		Стоимость администраціи.	
		Общая строительная стоимость по отчетамъ	Безъ рельсъ и скрѣпленій, подв. состава и его доставки, обороти. капита- ла, расх. пост. вѣдомствъ, сост. отчета и аль- бома, преміи и безъ админ.	На версту руб.	Въ % отъ стоимости по столбцу 4.
Средне-Сибирская I уч. . . . .	711,086	51.648,68	33.280,94	2.595,61	7,799
"      "      II " . . . . .	1004,452	62.835,95	43.630,39	3.659,84	8,388
Забайкальская . . . . .	1032,020	73.948,11	52.497,37	4.584,79	8,750
Кайдаловская вѣтвь . . . . .	321,285	90.235,60	63.771,28	5.764,03	9,039
Сѣверно-Уссурийская . . . . .	344,040	64.822,25	44.846,63	4.663,80	10,399
Южно-Уссурийская . . . . .	377,450	53.862,78	37.500,92	4.036,35	10,763
Западная часть Амурской . . . . .	621,5	127.148,84*)	106.395,34	9.251,98	8,696

**Ст. 3.** Въ виду высокаго размѣра занесенной по настоящей статьѣ суммы на окончательныя изысканія, значительно превосходящаго обычно заносимую на сей предметъ норму по расцѣпочнымъ вѣдомостямъ, необходимо имѣть въ виду, что она обнимаетъ собою какъ стоимость повторныхъ изысканій, произведенныхъ въ 1908 году, такъ и кредитъ, необходимый на производство изысканій окончательныхъ вариантовъ, возстановленіе линіи и подробную разработку проекта. Размѣръ ассигнованія вполнѣ оправдывается тою трудностью, съ какою приходится производить изысканія въ районѣ Амурской линіи, а также тѣмъ значительнымъ объемомъ работъ, который

\*) Безъ подвижнаго состава и его доставки.



предстоитъ произвести при окончательной трассировкѣ и детальной разработкѣ проекта дороги.

**Ст. 5.** За полнымъ отсутствіемъ вблизи проектируемой линіи населенныхъ мѣстъ и какихъ-либо средствъ сообщенія, необходимо организовать и содержать вдоль линіи и подъѣздныхъ къ ней дорогъ почтовое сообщеніе для сношеній администраціи, освидѣтельствowanія работъ, проѣздовъ командированныхъ агентовъ и прочихъ нуждъ производства работъ.

Для обслуживанія этого сообщенія необходимо устроить временныя помѣщенія для заѣзжающихъ лицъ и ямщиковъ, съ конюшнями, навѣсами и службами и содержать на пунктахъ по двѣ пары лошадей.

Засимъ для охраны служащихъ и рабочихъ, помимо сосредоточенія въ нѣсколькихъ пунктахъ войсковыхъ частей, необходимо имѣть разбросанную по всей линіи конную стражу.

Согласно исчисленію, указанному въ примѣчаніяхъ къ расцѣночной вѣдомости, занесено на все время производства работъ содержаніе стражи въ суммѣ 492.470 руб.

### *По главѣ XV.*

**Ст. 1.** Предварительно разсмотрѣнія стоимостей устройства подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей, исчисленныхъ по особымъ вѣдомостямъ, необходимо указать, что подъѣздная вѣтвь къ р. Шилкѣ по р. Часовой, протяженіемъ 28 вер., заканчивающаяся нынѣ постройкой, проектирована по типу временной дороги.

Что касается до вѣтви къ р. Амуру у станицы Рейново (Джалинда), протяженіемъ 63 вер., то таковая, въ виду ея вѣроятнаго серьезнаго значенія, какъ подъѣзднаго отъ р. Амура пути, для будущей эксплоатаціи Амурской желѣзной дороги, и высказывавшихся пожеланій обратить ее въ таковой постоянный подъѣздной путь, проектирована въ двухъ предположеніяхъ:

а) какъ временная вѣтвь, съ узкимъ полотномъ, временными деревянными мостами, безъ стоимости рельсовъ и скрѣпленій, заимствованныхъ изъ расцѣнки главной линіи, общей стоимостью—1.239.940 руб. и

б) какъ постоянный путь, съ нормальнымъ полотномъ, постоянными деревянными мостами, съ приобрѣтеніемъ рельсовъ и скрѣпленій и съ постоянными линейными и станціонными сооружениями, водоснабженіемъ и принадлежностями пути и станцій, общей стоимостью примѣрно 3.500.000 руб.

Такъ какъ, однако, для оцѣнки возможнаго будущаго значенія Рейновской вѣтви для эксплоатаціи Амурской жел. дороги въ настоящее время еще мало данныхъ и такъ какъ закономъ 6 іюня 1908 года предусмотрено устройство лишь одной постоянной вѣтви къ р. Амуру у Благовѣщенска, то въ представляемую расцѣночную вѣдомость включена лишь сумма, необходимая на устройство временной вѣтви; по выясненіи же полезности оставленія ея для будущей постоянной работы, потребуется испросить дополнительный кредитъ



на соответственное усиленіе ея устройства и на возмѣщеніе заимствованныхъ съ главной линіи рельсовъ и скрѣпленій.

**Ст. 2.** Въ виду высокой стоимости устройства подъѣздныхъ грунтовыхъ дорогъ, Министръ Путей Сообщенія признаетъ необходимымъ дать нижеслѣдующее объясненіе.

Линія Западной части Амурской ж. д. отъ Урюма до Керака на протяженіи первыхъ 330 верстъ проходить по горнымъ ущельямъ и долинамъ рѣкъ Бѣлаго и Чернаго Урюма, Амазара и Чичатки, затѣмъ, придерживаясь 54 параллели, пересѣкаетъ рядъ горныхъ водораздѣловъ между рѣками Чичаткой, Уркой, Урушей, Ольдоемъ, Неверомъ и Керакомъ.

Характерной особенностью района проектируемой желѣзной дороги, какъ сказано выше, является чрезвычайная заболоченность мѣстности, загроможденіе пологихъ склоновъ долинъ каменными розсыпями, значительная пересѣченность мѣстными горными потоками и — какъ общій фонъ — каменные и скалистые нагроможденія горныхъ хребтовъ.

На всемъ протяженіи близъ линіи нѣтъ ни одного поселка; глухая тайга по преимуществу горѣлаго лѣса и сухоподстоя, кочковатые мари, заполняющіе собой почти  $\frac{1}{4}$  часть всего протяженія, и полное отсутствіе какихъ бы то ни было дорогъ.

Горные ущелья обоихъ Урюмовъ, Амазара, Чичатки и Ольдоя, многія мари и каменные завалы совершенно недоступны для передвиженія; на остальномъ протяженіи передвиженіе возможно только пѣшкомъ или верхомъ. Во время таянія снѣговъ, а также въ теченіе періода дождей — съ половины іюня и до конца августа, когда рѣки и горные потоки переполняются быстро несущейся водой, а почва пересыщается влагой, вся мѣстность становится недоступной. Въ такихъ же условіяхъ находится сообщеніе линіи со станицами, расположенными по р.р. Шилкѣ и Амуру. А между тѣмъ при постройкѣ дороги предстоитъ выполнить перевозку значительнаго количества грузовъ, какъ вдоль линіи, такъ и съ р.р. Шилки и Амура въ главнѣйшіе складочные пункты на линіи, а также поддерживать непрерывное съ ними сообщеніе.

Внѣ линіи будетъ заготовлено продовольствіе для людей, овесъ и часть сѣна для лошадей, цементъ, известь, инструменты, различнаго рода приборы и механическія приспособленія, кровельное желѣзо, пакля, толь, стекло, гвозди, различнаго рода поковки, мостовое и стропильное желѣзо, предметы водоснабженія, рельсы и скрѣпленія, предметы вещевого довольствія и проч.; въ районѣ линіи — камень, песокъ, кирпичъ, лѣсной матеріалъ, топливо и часть сѣна.

Съ предстоящимъ вскорѣ окончаніемъ постройки желѣзнодорожной рабочей вѣтви отъ Часовинской пристани на р. Шилкѣ къ ст. Таптугары на главной линіи, эта вѣтвь будетъ служить для подачи грузовъ на линію, а станція Таптугары — складочнымъ пунктомъ.



Съ окончаніемъ постройки въ іюлѣ 1910 года Головного участка до ст. Урюмъ, послѣдняя станція явится вторымъ складочнымъ пунктомъ для грузовъ, поступающихъ на линію, а съ окончаніемъ постройки желѣзнодорожной рабочей вѣтви отъ Рейново къ Кераку, станція Керакъ явится третьимъ опорнымъ пунктомъ. Кромѣ этихъ трехъ опорныхъ пунктовъ—Таптугары, Урюмъ и Керакъ,—необходимо, въ видахъ удешевленія перевозки и хозяйственно-административнаго распорядка, устроить еще нѣсколько опорныхъ пунктовъ на линіи, соединивъ ихъ подъѣздными колесными дорогами съ пристанями на р.р. Шилкѣ и Амурѣ.

Таковыми опорными пунктами избраны: станція Сбѣга, депо Ксеніевская, депо Урка и депо Уруша.

Проведенныя къ этимъ пунктамъ подъѣздныя колесныя дороги понижаютъ среднюю гужевою подвозку грузовъ: въ 1909 году—на 34,8 версты, въ 1910 году—на 21,4 версты, въ 1911 и слѣдующіе годы на—18,1 версты; кромѣ того, вслѣдствіе уменьшенія средней развозки вдоль желѣзной дороги, уменьшается количество лошадей, для которыхъ приходится подавать на линію фуражъ; вмѣстѣ съ тѣмъ подъѣздныя дороги, давая мѣстнымъ станичникамъ возможность одинъ—два раза въ недѣлю возвратиться домой, будутъ способствовать болѣе охотной и дѣятельной перевозкѣ.

Къ изложенному необходимо присовокупить, что, безъ устройства подъѣздныхъ дорогъ, производство подготовительныхъ работъ, а именно: рубки лѣса, корчевки, временной дороги вдоль линіи, срѣзки кочекъ, осушенія болотъ, постройки жилыхъ помѣщеній для рабочихъ, служащихъ, охраны и проч., встрѣтило бы чрезвычайныя затрудненія; равнымъ образомъ устройство подъѣздныхъ дорогъ представляетъ большія удобства въ отношеніи организациі и содержанія воинской охраны, полиціи и проч.

Переходя къ подсчету количества грузовъ, подлежащихъ развозкѣ, необходимо замѣтить, что при полномъ развитіи работъ съ 1910 года, количество рабочей силы въ годъ составитъ въ среднемъ: рабочихъ—20 человекъ на версту, лошадей—8 штукъ на версту; для подготовительныхъ же работъ въ 1909 году—на 60% менѣе; предполагая, что къ 1 января 1913 года укладка пути будетъ закончена, гужева перевозка въ 1913 году будетъ производиться въ небольшомъ размѣрѣ и можетъ быть исключена изъ подсчета.

При этихъ условіяхъ, для выполненія работъ по постройкѣ дороги придется израсходовать рабочей силы около 15.200.000 рабочихъ дней и около 6.100.000 лошаде-дней.

Всѣхъ одного продовольствія и фуража для нихъ составитъ около 4.400.000 пуд.

Если общее количество предстоящихъ перевозокъ, не считая потребностей служащихъ, воинской охраны, полиціи и проч., принять только въ 8.000.000 пудовъ и принять во вниманіе, что при доставкѣ грузовъ выучно по устроенной тропѣ лошадь везетъ 4 пуда полезнаго



груза, по колеснымъ дорогамъ средняго достоинства перевозка грузовъ производится на двуколкахъ съ нагрузкою 10 пудовъ полезнаго груза и, наконецъ, по сравнительно удовлетворительнымъ дорогамъ полезная нагрузка телѣги составляетъ 20 пудовъ, засимъ, что на три лошади полагается одинъ проводникъ и среднее разстояніе прохода въ день съ грузомъ составитъ 25 верстъ, а безъ груза 35 верстъ, то, принимая въ среднемъ стоимость лошади и проводника по 1 руб. 75 коп. въ день, стоимость пудо-версты опредѣлится: при доставкѣ вьюкомъ 3,88 коп., на двуколкахъ 1,55 коп. и телѣгами 0,77 коп.

На Головномъ участкѣ отъ Бушулея къ Урюму развозка на двуколкахъ по времянкѣ, стоящей около 1.200 руб. за версту, обходилась отъ 1,20 до 2,00 коп. съ пуда и версты, при чемъ возчикъ, подрядившійся за 1,20 коп. съ версты, или не выполнялъ перевозки или же, выполнивъ ее, во второй разъ уже не соглашался ѣхать. Для Западной части Амурской дороги содержаніе лошадей и проводниковъ будетъ дороже; поэтому слѣдуетъ признать, что вышеопредѣленные цѣны гужевоы развозки ниже дѣйствительныхъ.

Но если даже остановиться на этихъ цѣнахъ и принять въ расчетъ лишь сокращеніе въ дальности развозки при устройствѣ подъѣздныхъ дорогъ, которое опредѣлилось для 1911 года—въ 18,1 версты, т. е. если пренебечь выгодами болѣе значительнаго сокращенія дальности развозки для работъ 1909 и 1910 годовъ, то уменьшеніе стоимости развозки, вслѣдствіе уменьшенія разстоянія на 18,1 версты, составитъ 1.114.960 руб.; по расцѣпной же вѣдомости стоимость подъѣздныхъ дорогъ исчислена въ 606.720 руб.

Переходя, за симъ, къ вопросу о срокѣ постройки Западной части Амурской дороги до ст. Керакъ (вер. 805), Министръ Путей Сообщенія считаетъ необходимымъ объяснить слѣдующее:

Въ виду большого объема предстоящихъ на этомъ участкѣ работъ и изложенныхъ выше исключительно трудныхъ условій производства ихъ, для сооруженія дороги на этомъ протяженіи необходимы 4 полныхъ строительныхъ періода, не считая текущаго года, который можетъ и долженъ быть использованъ лишь на подготовительныя работы.

Окончаніе сооруженія дороги до ст. Керакъ можетъ послѣдовать, поэтому, къ осени 1913 года. Укладку пути, по предположенной программѣ, можно, однако, закончить уже къ началу 1913 года, и къ этому времени, въ случаѣ надобности, можно было бы пользоваться желѣзнодорожнымъ путемъ для производства даже значительныхъ перевозокъ на всемъ разсматриваемомъ протяженіи дороги.

За счетъ отпущенныхъ по закону 6 іюня 1908 года кредитовъ произведены и производятся слѣдующія подготовительныя работы: постройка рабочей Часовинской вѣтви закончена и по ней производится уже рабочее движеніе; вырубка просѣки, сѣзка кочекъ на болотахъ,



прорытіе канавъ для осушенія послѣднихъ, устройство стланей для гужевыхъ дорогъ и т. п.—въ полномъ ходу. Кромѣ того, производятся работы по устройству телеграфа и телефона вдоль линіи и по возведенію большинства предусмотрѣнныхъ расцѣпной вѣдомостью жилыхъ домовъ и путевыхъ построекъ, такъ какъ, за совершеннымъ отсутствіемъ въ районѣ сооружаемой дороги какого либо жилья, въ зданіяхъ этихъ, до приступа къ возведенію полотна и сооруженія дороги, необходимо размѣстить всѣхъ служащихъ и устроить всѣ служебныя помѣщенія.

За симъ, необходимо неотлагательно приступить къ сооруженію рабочей вѣтви отъ Рейнова и раздѣлать заготовленный зимой лѣсной матеріалъ для возведенія изъ него зимой 1909/10 годовъ бараконъ для рабочихъ и складовъ матеріаловъ въ такомъ количествѣ, чтобы съ весны 1910 года работы могли получить полное развитіе.

Съ этой же цѣлью необходимо уже въ теченіе навигаціи текущаго года доставить въ Срѣтенскъ и развезти отсюда пароходами по пристанямъ, отъ которыхъ будутъ проложены гужевыя подъѣздыя дороги къ новой линіи, матеріалы, инструменты и все продовольствіе съ такимъ расчетомъ, чтобы все это могло быть доставлено въ склады еще зимнимъ путемъ, такъ какъ только при такихъ условіяхъ можетъ быть обезпеченъ успѣхъ работъ 1910 года.

Наконецъ, необходимо теперь же заказать и первыя партіи рельсовъ, назначенныя для укладки рабочей вѣтви отъ Рейнова, съ тѣмъ, чтобы рельсы эти могли быть до начала навигаціи 1910 года доставлены въ Срѣтенскъ полностью и вывезены въ Рейново весной 1910 года, такъ какъ нерѣдко во второй половинѣ лѣта пароходное сообщеніе по Шилкѣ между Срѣтенскомъ и Часовой не только представляетъ большія затрудненія, но иногда даже и невозможно.

Для успѣшнаго и своевременнаго исполненія всѣхъ этихъ поставокъ и работъ необходимо, сверхъ кредитовъ на Западную часть Амурской дороги, открытыхъ по закону 6 іюня 1908 года, располагать кредитомъ еще въ 10.000.000 руб., который по сему и внесенъ къ условному отпуску по § 2 ст. 16 проекта смѣты чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія на 1909 годъ.

Съ открытіемъ теперь же кредитовъ въ этихъ размѣрахъ, можно было бы, въ этомъ же году, приступить къ подготовительнымъ работамъ по устройству главнаго пути и на дальнѣйшемъ протяженіи до р. Зеи.

Для выясненія дѣла съ этой стороны, Министръ Путей Сообщенія имѣетъ честь доложить слѣдующее:

Въ настоящее время закончено также производство повторныхъ изысканій и составлены проекты и расцѣпки дороги отъ станціи Керакъ (вер. 805) до ст. Дія (вер. 1.443), примѣрно 30 верстъ не доходя до пересѣченія р. Буреи, назначеннаго по проекту 1906/7 г.г.

Проектъ этотъ и расцѣпка по совершенной недостаточности времени не могли быть, однако, еще раз-



смотрѣны въ установленномъ порядкѣ и будутъ внесены въ Государственную Думу съ законопроектомъ объ утвержденіи строительной стоимости этой части дороги лишь къ началу осенней сессіи 1909 года.

Исслѣдованія 1908 года дали сравнительно благоприятные результаты и для этой части дороги. Здѣсь также представилась возможность исключить изъ проекта, безъ существеннаго увеличенія количества работъ, уклоны круче 0,008 и вмѣстѣ съ тѣмъ сократить общее протяженіе дороги на 25 верстъ.

При такихъ же условіяхъ проектированія разработаны и три проекта примыканія къ главной линіи вѣтви къ г. Благовѣщенску. По одному изъ этихъ вариантовъ вѣтвь трассирована по правому берегу р. Зеи, къ главной линіи примыкаетъ нѣсколько западнѣе пересѣченія р. Зеи (вер. 8) и подходит къ самому городу Благовѣщенску.

По другому варианту вѣтвь примыкаетъ къ станціи Бочкарево главной линіи (вер. 1.303), пересѣкаетъ р. Зею въ 30 верстахъ отъ г. Благовѣщенска и опять же подходит къ городу Благовѣщенску.

При осуществленіи каждаго изъ этихъ двухъ вариантовъ, отъ станціи представится возможность безъ особыхъ затрудненій провести вѣтки къ пристанямъ на р. Амурѣ подъ самымъ городомъ.

По третьему варианту вѣтвь къ главной линіи примыкаетъ у станціи Ново-Екатеринославской (вер. 1.383), и оканчивается на лѣвомъ берегу р. Зеи противъ г. Благовѣщенска, расположеннаго на правомъ берегу рѣки.

Устройство удобныхъ пристаней здѣсь, какъ на р. Зеѣ, такъ и на р. Амурѣ непосредственно у слиянія Зеи съ Амуромъ, представляетъ по характеру фарватера обѣихъ рѣкъ чрезвычайныя затрудненія. Поэтому, при третьемъ вариантѣ, пристани пришлось-бы перенести отъ г. Благовѣщенска болѣе чѣмъ на 10 верстъ ниже слиянія р. р. Зеи и Амура.

Длина вѣтвей опредѣлилась: по первому варианту въ 176 верстъ, по второму въ 103 версты, по третьему въ 98 верстъ. Стоимость сооруженія перваго варианта превосходитъ стоимость сооруженія второго примѣрно на 6.000.000 руб., стоимость второго на 9.000.000 руб. больше стоимости третьяго.

Заключеніе свое по вопросу о томъ, которому изъ трехъ вариантовъ надлежало-бы отдать предпочтеніе, Министръ Путей Сообщенія представитъ одновременно съ законопроектомъ объ утвержденіи исполнительнаго направленія и стоимости сооруженія этой части дороги.

Собственно по главному пути между ст. Керакъ и ст. Дія наибольшія трудности представляетъ сооруженіе дороги на первыхъ двухстахъ верстахъ отъ Керака.

Здѣсь работы предстоятъ въ среднемъ, однако, нѣсколько менѣе трудныя, чѣмъ на участкѣ отъ Урюма до Керака. Далѣе до ст. Дія работы предстоятъ значительно менѣе трудныя, а что еще болѣе важно—общія условія ихъ исполненія несравненно болѣе благоприятны.



Обстоятельство это и побуждает, въ интересахъ обезпеченія общаго успѣха дѣла, поставить исполненіе главнѣйшихъ подготовительныхъ работъ отъ Керака до Зеи на первую очередь послѣ того, какъ будетъ обезпечено исполненіе такихъ же работъ до Керака.

Что касается послѣдняго участка дороги отъ ст. Діа до г. Хабаровска, то, во исполненіе закона 6 іюня 1908 года, здѣсь въ 1908 году производились съ одной стороны картографическія работы всего раіона, охваченнаго Амуромъ, Буреей и Тырмой, съ другой стороны—изслѣдованія переходовъ рѣкъ Буреи и Амура у Хабаровска.

Картографическія работы производятся распоряженіемъ Военно-Топографическаго Управленія и по заявленію военного вѣдомства могутъ быть закончены лишь къ 1910 году. Работы по изслѣдованію переходовъ р. р. Буреи и Амура закончены, причемъ стереофототопографическимъ способомъ собранъ весь матеріалъ, необходимый для составленія плана съ горизонталями отъ пункта перехода Буреи, заданнаго проектомъ 1906/7 годовъ, до впаденія въ р. Бурею р. Тырмы и на тридцать верстъ по ущелью послѣдней.

У г. Хабаровска также произведены подробныя изслѣдованія.

Удобный переходъ черезъ р. Бурею, кромѣ заданнаго въ 1906/7 годахъ, оказался на всемъ протяженіи до впаденія р. Тырмы только еще въ одномъ мѣстѣ у селенія Бахирево; этимъ переходомъ можно было-бы воспользоваться лишь въ случаѣ направленія линіи по Тырмѣ.

Что касается переходовъ черезъ р. Амуръ, то ихъ изслѣдовано пять, при чемъ одинъ—въ предположеніи устройства переправы вмѣсто моста.

Разработка всего полученнаго этими изслѣдованіями обширнаго матеріала заканчивается.

Полученныя по изслѣдованіямъ 1908 года данныя были рассмотрѣны въ особомъ междувѣдомственномъ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія, при участіи всѣхъ заинтересованныхъ въ дѣлѣ вѣдомствъ и Пріамурскаго Генералъ-Губернатора.

Совѣщаніе пришло къ заключенію, что вопросъ объ окончательномъ установленіи направленія восточной части дороги можетъ быть выясненъ только послѣ окончанія упомянутыхъ выше картографическихъ работъ и составленія карты, которая должна лечь въ основаніе избранія вариантовъ, по ней намѣченныхъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Совѣщаніе пришло къ единогласному заключенію, что произведенными въ 1908 году изслѣдованіями вполнѣ выяснено, что, въ случаѣ окончательнаго избранія южнаго варіанта этой части дороги, необходимо остановиться на переходѣ р. Буреи, заданномъ проектомъ 1906/7 годовъ, а потому надлежитъ теперь-же произвести въ этомъ направленіи повторныя изысканія между Буреей и г. Хабаровскомъ, съ внесеніемъ въ проектъ дороги улучшеній, желательность коихъ высказывалась въ законодательныхъ учрежденіяхъ въ весеннюю сессію 1908 года. Экспедиція будетъ отправлена на мѣсто въ ближайшее время.



При всѣхъ вышеизложенныхъ условіяхъ приступить теперь собственно къ подготовительнымъ работамъ по сооруженію этой части дороги было-бы несвоевременно.

Министръ Путей Сообщенія считаетъ необходимымъ отмѣтить еще, что въ текущемъ году, опять-же стерео-фототопографическимъ способомъ, была произведена съемка лѣваго берега рѣки Шилки на протяженіи отъ Срѣтенска до пристани Часовинской. Въ связи съ собранными ранѣе данными, полученный въ настоящее время матеріалъ свидѣтельствуетъ съ полной несомнѣнностью, что мысль объ отклоненіи отъ общаго установленнаго закономъ 6 Іюня 1908 г. направленія Амурской дороги отъ Куэнги должна быть окончательно оставлена.

**Законъ.** Сводъ Учрежденій Государственныхъ. Учрежденіе Государственной Думы.

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

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.** По ст. 16 § 2 проекта смѣты чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія на 1909 г. на работы по сооруженію Западной части Амурской желѣзной дороги занесенъ къ условному отпуску кредитъ 10.000.000 руб.

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

1) Утвердить строительную стоимость Западной части Амурской жел. дор. отъ развѣзда Урюмъ (вер. 183) до станціи Керакъ (вер. 805) протяженіемъ 621,5 версты, съ оборотнымъ капиталомъ, но безъ стоимости подвижнаго состава и его доставки, въ суммѣ 79.023.000 руб. съ тѣмъ, чтобы необходимые на сооруженіе сего участка кредиты отпускались по смѣтамъ чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія въ мѣрѣ дѣйствительной потребности въ зависимости отъ хода работъ.

2) Разрѣшить къ расходованію кредитъ въ 10.000.000 руб., занесенный къ условному отпуску по проекту смѣты чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія на 1909 г. на работы по сооруженію Западной части Амурской желѣзной дороги.

Подписаль: Министръ Путей Сообщенія *С. Рухловъ.*

Скрѣпилъ: Начальникъ Управленія *Е. Вурцель.*