

203

2. Ясиноватая-Сталино-Рутченково-Доля-Волноваха, протяжением 71 км., а также ряд внутренних соединительных ветвей Донбасса, с целью рационализации значительных внутрирайонных связей этого бассейна.

Стоимость электрификации первоочередных линий Донбасса, Приднепровья и Криворожья ориентировочно составляет 300 млн. рублей, или 320 тыс. руб. на один км. электрифицируемых линий.

VI. КОЛЬЦЕВАНИЕ УЗКОКОЛЕЙНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПРАВОБЕРЕЖЬЯ УССР

Узкоколейная сеть жел.дорог Правобережья УССР состоит:

а/ из линий общего пользования, входящих в состав Винницкой жел.дороги, общим протяжением 541 км, в том числе с шириной колеи 750 мм - 494 км /Гайворонское отделение/ и с широкой колеи 914 мм - 47 км. /Сквирская линия/;

б/ из ряда тупиковых линий и ветвей ведомственного пользования Наркомпищeproma, примыкающих как к узкой колее Гайворонского отделения, так и к широкой колее Юго-Западной, Винницкой и Одесской жел.дорог, а также островного типа, используемых для перевозок свеклы к отдельным сахарным заводам. Общее протяжение этих линий и ветвей, имеющих ширину колеи 750 мм, составляет 545 км.

Кроме того, имеется до 30-ти коротких ведомственных подъездных путей /с протяжением от 1 до 5 километров/ к сахарным и спиртоводочным заводам.

МЧ
33.-

Ведомственные линии представляют собой разобщенные и изолированные отдельные участки. Эти линии малодействительны и технически слабо оснащены по сравнению с линиями общего пользования.

Состав узкоколейных жел.дор.линий Правобережья УССР приводит следующая таблица:

Именование участков и отдельных линий	Протяжённость /км/	Год постройки	Станции примыкания Широкой колеи	Узкой колеи
<u>ЛИНИИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ /НКПС/</u>				
<u>Гайворонское отделение</u>				
Городна-Рудница	188	1885-95	Подгородная	-
Гайворон-Зятковцы	62	-"-	Зятковцы	Гайворон
Гайворон-Калиновка	156	-"-	Калиновка	-
Гайворон-Бердичев	73	-"-	Бердичев	-
Гайворон-Винница	15	-"-	Винница	Гуменное
<u>Звенигородская линия</u>				
Звенигородка-Шамраевка	47	1914-28	Попельня	-
Итого км.	541			

ВЕДОМСТВЕННЫЕ ВЕТВИ

Звенигородка-Перегоновка	28	1933	-	Емиловка
Звенигородка-Рыбаковка	22	-"-	-	Таужня
Звенигородка-Будище	75	-"-	Звенигородка	-
Звенигородка-Бужанка	18	-	-	Водники

245

34.-

Наименование участков и отдельных линий	Протяжение /км/	Год постройки	Станции примыкания	
			Широкой колеи	Узкой колеи
Суики-Ольшанка	12	1933	-	-
ш-Березино	39	"	Поташ	-
иновка-Григоровка	56	1925-34	Устиновка	-
ушевка-Яроновичи	16	1936	-	-
щечев-Червонное	25	1924		
яя-Полевой Ток	24	1933	Кодня	Бердичев
йловка-Гоноровка	67	1933	Михайловка	-
йловка-Сосновец	32		Михайловка	-
ярка-Капустяны	22	1885	Вапнярка	-
ярка-Ямполь	55	1931	Вапнярка	-
ево-Соколовка	18	1933	Княжево	-
люхи-Каменка	36		Попельюхи	-
Итого км.:	545			

Основную часть перевозок по узкоколейным линиям как общего, так и ведомственного пользования, составляет сырье, топливо и готовая продукция сахар заводов - свекла, известковый камень, уголь, сахар, патока. Удельный вес этих грузов в перевозках по линиям общего пользования достигает 55%, а по ведомственным линиям - 85%. Наряду с этим, значительное место в перевозках по узкоколейной сети занимают также хлебные грузы, строительный камень, минеральные удобрения, сельхозмашины и горючее.

Грузонапряженность линий общего пользования в довоенный период в среднем в обоих направлениях составляла 275 тыс. тонно-километров на 1 километр, в то время, как на наиболее крупных и деятельных ведомственных ветвях грузонапряженность колебалась в пределах от 47 до 72 тыс.тонно-километров на 1 км.

К основным недостаткам эксплуатации ведомственных ветвей относятся:

1. Малодейственность этих ветвей в течение большей части года, вследствие чего их оборудование и перевозочные средства в значительной мере бездействуют.
2. Изолированность и тупиковое расположение ветвей, ограничивающие возможность их использования в качестве средств внутрирайонных и межрайонных связей.
3. Разобщенность ветвей, что приводит к примитивному характеру их эксплуатации и порождает большое количество пунктов перегрузки как на широкую колею и автотранспорт, так и обратно, благодаря чему себестоимость перевозки в 3,5 раза выше чем на узкоколейных линиях общего пользования.

Устранение перечисленных недостатков требует технического перевооружения отдельных линий, строительства новых участков и общего упорядочения всей узкоколейной сети. Проведение этих мероприятий намечается путем кольцевания узкоколейных линий, т.е. обединения всех разрозненных узкоколейных ветвей как общего, так и ведомственного пользования, в единую непрерывную сеть, с передачей ее в эксплуатацию НКПС.

К работам первой очереди кольцевания узкоколейных линий Приволжья УССР, включаемых в план IV-го пятилетия, относятся новостройки: Шамраевка-Устиновка, Красное-Киев, Сквира-Тихоновка, Звенигородка-Голованевск и Салиха-Ново-селовка. Общее протяжение новостроек - 316 км.

С постройкой указанных участков в путь кольцевания включаются следующие существующие линии: Попельня-Шамраевка, протяжением 47 км., находящаяся в ведении НКПС, а также Устиновка-Красное, Рокитно-Тараща, Звенигородка-Тихоновка, Водяники-Будище и Перегоновка-Емиловка, общим протяжением 164 км, находящиеся в ведении Наркомпищепрома.

Намечаемые работы первой очереди по кольцеванию узко-колейной сети Правобережья УССР дадут возможность:

1. Обслужить ж.д.транспортом ряд сахарных и спиртоводочных заводов, до сего времени пользующихся автогужем.
2. Улучшить транспортные связи ряда заводов, обслуживаемых тупиковыми ветвями необщего пользования, которые включаются в состав проектируемых линий.
3. Создать взаимную связь между многими заводами.
4. Улучшить доставку основной массы свеклы на сахарные заводы и патоки - на спиртоводочные.
5. Обеспечить снабжение сахарной промышленности местным бурым углем из Звенигородского и известковым камнем из Рудницкого месторождений, что освободит транспорт от перевозки для этих заводов донецкого угля и известкового камня, а станции перегрузки - от трудоемкой перегрузочной работы, с одновременным исключением непроизводительного простоя вагонов под этими операциями.
6. Снабжать без перегрузки на ширококолейные ж.д. линии гор.Киев сахаром, хлебом, плодовоощами, молочными, мясными и другими продуктами.

7. Доставлять непосредственно по узкоколейным ж.д.линиям значительные количества строительного камня для нужд восстановления и строительства гор.Киева.

Об'ем капиталовложений по I-й очереди работ, подлежащих осуществлению в IV-м пятилетии, определяется в 95 млн.рублей.

УП. ВОССТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ОСНОВНЫХ УЗЛОВ.

I. Киевский узел.

Киевский железнодорожный узел является важнейшим транспортным узлом сетевого значения, опорным пунктом Юго-Западной железной дороги, обслуживающим крупный индустриальный центр и столицу Украины - гор.Киев, с населением на I.I-1941 года до 850 тыс.человек. Через Киевский узел осуществляются транспортные связи северо-восточных, центральных и юго-восточных районов СССР с западными и юго-западными районами Украины, с Молдавской ССР и с крупнейшим портом на Черном море - Одесской.

Располагаясь на пересечении водного /р.Днепр/ и железнодорожных путей /двухпутной линии Бахмач-Фастов и однопутной линии Дарница-Ромодан/, Киевский узел, однако, значительных перевозок в смешанном железнодорожно-водном сообщении не имел, вследствие неприспособленности речного порта к массовым перевалочным перевозкам.

Несмотря на то, что Киевский узел находится на транзитных направлениях, местная работа узла превалировала над транзитом.

**КАРТА
КОЛЬЦЕВАНИЯ УЗКОКОЛЕЙНЫХ Ж.Д.
Правобережья УССР**

Масштаб 1:420,000

10 5 0 10 20 30 40 км.



Схема развития узла Киев

