

1
СЕКРЕТНО

Экз. № 7
РАССЕКРЕЧЕНО

СССР

Народный Комиссариат Путей Сообщения

А К Т

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ПРИЕМКЕ
В ПОСТОЯННУЮ ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЖЕЛЕЗНО-
ДОРОЖНОЙ ЛИНИИ

938
Балезино—Ижевск.

Научно-справочная
БИБЛИОТЕКА
Центрального Госархива
Удмуртской АССР

Гор. ИЖЕВСК

1945 г.

НА ПРАВАХ РУКОПИСИ

Отпечатано в типографии Управления издательств и полиграфии
при СНК Удмуртской АССР в количестве 10 пронумерованных
экземпляров.

- Экз. № 1 — Совнаркому СССР,
- экз. № 2, 3 — Народному Комиссару Путей Сообщения СССР,
- экз. № 4 — ЦУСТРОЮ НКПС,
- экз. № 5, 6 — Удмуртскому обкому ВКП(б),
- экз. № 7 — Совнаркому Удм. АССР,
- экз. № 8 — Управ. Казанской ж. д.,
- экз. № 9, 10 — Управ. строительства № 31/38 НКПС.

А К Т

Правительственной комиссии по приемке в постоянную эксплуатацию жел. дор. линии БАЛЕЗИНО — ИЖЕВСК.

I. Основание приемки.

Постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР за № 58 от 8-го января 1945 года и приказом Народного Комиссара путей сообщения за № 22/ц от 11-го января 1945 года для приемки железнодорожной линии Балезино — Ижевск в постоянную эксплуатацию создана Правительственная комиссия в составе:

председателя ЧЕКИНОВА А. П. — секретаря Удмуртского обкома ВКП(б),
членов комиссии:

- КУЛИКОВСКОГО В. М. — заместителя начальника Казанской ж. д.,
СИЛАНТЬЕВА Н. П. — начальника службы пути дорог Центра Центрального Управления пути НКПС,
ЛОЗБИНЕВА Н. П. — начальника производственного отдела Центрального Управления железнодорожного строительства НКПС,
КУНЦЕВИЧА П. П. — заместителя начальника паровой службы Казанской жел. дор.,
ВОРОБЬЕВА В. Ф. — начальника строительного управления № 31/38 Центрального Управления железнодорожного строительства НКПС,
КАСЬЯНОВА И. П. — старшего контролера Наркомгосконтроля СССР,
САПЕГИНА Е. А. — управляющего конторой Промбанка Удмуртской АССР.

Комиссия проводила свою работу в следующем порядке:

1. Для рассмотрения и приемки исполнительной технической документации, натурного осмотра всех сооружений, определения недоделок и разработки первоочередных мероприятий по вводу линии в постоянную эксплуатацию было организовано пять рабочих комиссий (из представителей управления Казанской жел. дор. и строительства № 31/38), работавших под непосредственным руководством Правительственной комиссии. Результаты работы и выводы этих комиссий изложены в отдельных актах.

2. В своей работе комиссия руководствовалась следующими материалами:

а) техническим проектом на сооружение жел. дор. линии Балезино — Ижевск, утвержденным заместителем Народного Комиссара путей сообщения тов.

Годиридзе 14 апреля 1944 года и приказом Народного Комиссара путей сообщения за № с-655/ц от 31-го декабря 1941 года, основанным на постановлении Государственного Комитета Оборона от 25 ноября 1941 года за № 964/с;

б) исполнительной технической документацией управления строительства, характеризующей произведенные работы по отдельным сооружениям;

в) актом комиссии НКПС по приемке жел. дор. линии Балезино—Ижевск во временную эксплуатацию от 12-го января 1944 года.

3. Комиссия приступила к работе 19 января и закончила 9 февраля 1945 года.

4. В результате натурного осмотра линии, ознакомления с технической документацией и определения соответствия выполненных сооружений и объемов работ техническому проекту и эксплуатационным требованиям, Правительственная комиссия УСТАНОВИЛА следующее:

II. Общие данные.

1. Назначение жел. дор. линии.

Построенная железнодорожная линия Балезино—Ижевск является головной частью Заволжской рокады по направлению от станции Пибаншур до Астрахани, связывая между собой северную и южную части Удмуртской АССР, дает возможность освоить новые лесные массивы, расширить топливную базу оборонной промышленности гор. Ижевска и открывает широкие перспективы по развитию всех отраслей народного хозяйства республики. Соединяя Казанскую и Пермскую ж. д. магистрали, новостройка создает дополнительную кратчайшую связь Северного Урала с районами Казанской жел. дор., Поволжья и Юга; разгружает подходы к Свердловску и облегчает движение по трудному участку Свердловск—Сарапул. Таким образом обеспечивая вывоз ценного сырья для оборонной промышленности республики, линия Балезино—Ижевск имеет одновременно важное транзитное значение.

2. Экономика района линии и ожидаемые размеры перевозок.

А. СВЯЗЬ ЛИНИИ С ОБЩЕЙ СЕТЬЮ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

Линия Балезино—Ижевск связывается с общей сетью железных дорог СССР: посредством примыканий к Пермской железной дороге на двухпутном перегоне Чепца—Пибаншур (на 262 километре), с Казанской железной дорогой на станции Ижевск—с однопутным участком Ижевск—Агрыз и в перспективе при продолжении ее на Юг—с Куйбышевской и Рязано-Уральской железными дорогами.

В пункте примыкания к Пермской ж. д. грузовые потоки разветвляются по двум направлениям: на Пермь—в сообщении с Северным Уралом и на Киров—в сообщении с Севером Европейской части Союза. Наиболее мощный поток грузов идет в сообщении с Северным Уралом.

В пункте примыкания к Казанской ж. д. (ст. Ижевск) незначительная часть грузопотоков ответвляется в направлении на Воткинск, а основная масса грузов идет на ст. Агрыз, где распределяется по трем направлениям: на Казань, Свердловск и в перспективе на Юг (на Куйбышевскую и Рязано-Уральскую ж. д.).

На ст. Люкшудья (121 км.) к новостройке примыкает Увинская ж. д. ветвь нормальной колеи протяжением 140 километров, которая от ст. Люкшудья (120 км.) до гор. Ижевска (138 км.) проходит параллельно вновь построенной ж. д. линии Балезино — Ижевск.

Б. ГРУЗОБОРОТ ЛИНИИ.

Построенная ж. д. линия Балезино — Ижевск создает кратчайшую связь Северного Урала и Кировской области с районами, прилегающими к Казанской ж. д., Поволжья и Юга, а также открывает широкие перспективы по развитию народного хозяйства в центральной части Удмуртской АССР.

Географическое положение построенной линии полностью совпадает с потребностями хозяйства Удмуртской АССР в развитии транспортных связей.

Проходя по территории с неосвоенными лесными массивами, линия способствует расширению топливной базы промышленности гор. Ижевска и обеспечивает вывоз древесины в безлесные районы Союза.

Главнейшими грузами, ожидаемыми к перевозке по построенной линии, являются: лес, дрова, каменный уголь, металл и продукция машиностроительных заводов.

Размеры перевозок определены по основным грузам в следующих объемах:

Каменный уголь.

В северном секторе транзитного района расположен Кизеловский каменноугольный бассейн, промышленному развитию которого придается большое значение. Потребность в кизеловском угле по району тяготения линии, включая промышленность гор. Ижевска, исчислена на 1945 год в 189 тыс. тонн и на 1947 год — в 275 тыс. тонн.

Транзитом по линии из Кизела уголь пойдет в гор. Воткинск в 1945 году в количестве 100 тыс. тонн и в 1947 году — 120 тыс. тонн и в Татарскую АССР через Агрыз соответственно 700 и 905 тыс. тонн.

Общие перевозки каменного угля по построенной линии составляют в 1945 году 989 тыс. тонн, а в 1947 году — 1300 тыс. тонн.

Нефть.

Заволжская нефть на заводах Северного Урала, по материалам межрайонного обмена, с 1947 года перерабатываться на керосин и проч. нефтепродукты не будет, поэтому все нефтепродукты в район Северного Урала и Пермской ж. д. пойдут из районов Кавказа, Гурьева и др. транзитом по построенной линии:

а) в Молотовскую область в 1945 году — 111,5 тыс. тонн, в 1947 г. — 122 тыс. тонн;

б) в северные районы Свердловской обл. в 1945 г. — 50 т. тн., в 1947 г. — 60 т. тн.;

в) в районы Кировской области и Удмуртской АССР в 1945 г. — 52 т. тн., в 1947 г. — 70 тыс. тонн.

Всего транзитом в 1945 году — 213,5 тыс. тонн, в 1947 г. — 252 тыс. тн. и в районы тяготения построенной линии в 1945 году — 23 тыс. тн., в 1947 г. — 30 тыс. тонн.

Общий поток нефти исчислен на 1945 год 236,4 тыс. тонны, на 1947 год — 282,2 тыс. тонны.

Металл.

Перевозка металла по построенной линии будет иметь место в обоих направлениях. В район новостройки металл поступает на Ижевский металлургический завод, на машиностроительные заводы и для нужд ж. д. транспорта.

Из районов Запада, Северо-Запада и Урала должно поступить металла в 1945 г. 425 т. тн. и в 1947 г.—497 т. тн. Из района новостройки металлогрузы вывозятся с Ижевского металлургического завода и машиностроительных заводов в объеме 257 тыс. тонн в 1945 г. и 315 тыс. тонн в 1947 г. Транзит металла пойдет, главным образом, в сообщении Северного Урала с районами Казанской ж. д., Поволжья и Юга.

Размеры транзитных перевозок металлогрузов исчислены в следующих объемах:

а) к Пермской ж. д. в 1945 году—221 тыс. тонн, в 1947 г.—276,5 т. тонны.

б) к Ижевску в 1945 г.—230 тыс. тонн, в 1947 г.—291 тыс. тонн.

Общий поток металлогрузов составит на 1945 год 1140 тыс. тонн и на 1947 год—1391 тыс. тонн.

Лесные грузы.

Лесные массивы района тяготения новостройки являются топливной базой промышленности г. Ижевска.

Удмуртская АССР ежегодно заготавливает свыше 5 милл. кубометров древесины, из коих значительная доля падает на район тяготения построенной линии.

Размеры погрузки лесных грузов на расчетные сроки исчислены в следующих объемах:

Годы	В тыс. тонн		
	Всего	В том числе:	
		Деловой	Дров
1945	895,5	378	517,5
1947	1031,5	435	586,5

Деловая древесина в основном идет на вывоз за Агрыз, а дрова полностью поступают в Ижевск.

Транзит лесных грузов по построенной линии намечается из районов Северного Урала и Кировской области в районы Поволжья и Юга. Размеры транзита определены на 1945 год 1211 тыс. тонн и на 1947 год—1500 т. тонн.

Хлебные грузы.

Транзитные перевозки хлебных грузов в перспективе по построенной линии намечаются в сообщении левобережья Волги с северо-западными районами, размеры которых к 1947 году определены в 199 тыс. тонн.

По местному грузообороту хлебные грузы будут вывозиться из района линии в небольшом количестве, а именно:

а) к Пермской ж. д. в 1945 году—16 тыс. тонн, в 1947—22 тыс. тонн,

б) в Ижевск в 1945 году—46,5 тыс. тонн, в 1947 г.—65,2 тыс. тонны.

Строительные материалы.

В состав строительных материалов минерального происхождения входят: цемент, известь, формовочные пески, огнеупоры и проч. Перевозка их осуществляется на короткие расстояния.

Общие размеры грузооборота строительных материалов определены на 1945 год 377 тыс. тонн и на 1947 год—395 тыс. тонн, из них транзит в направлении к Ижевску в 1945 году 40 тыс. тонн и в 1947 году—42 тыс. тонн и в направлении к Пермской ж. д. соответственно 70 и 72 тыс. тонн.

Прочие грузы.

В грузообороте видное место занимают прочие грузы. По видам перевозок прочие грузы распределяются:

Годы	Ввоз	Вывоз	Межстанц. перевозки	Транзит	Всего
1945	788,3	357,4	381,1	648	2174,8
1947	1102	409,8	738,3	778,5	3028,6

В состав ввоза прочих грузов включены машины, метизы, промтовары, продовольственные грузы, технологическое сырье и материалы для предприятий гор. Ижевска и района новостройки. Из общего количества ввозимых прочих грузов идет на Ижевские заводы в 1945 году 481 тыс. тонн и в 1947 году—685 тыс. тонн.

Вывоз прочих грузов складывается из продукции машиностроительных заводов и др. промпредприятий гор. Ижевска и района новостройки.

В межстанционных перевозках в состав прочих грузов входит торф, идущий в Ижевск на заводы: в 1945 году около 200 тыс. тонн и в 1947 году—до 600 тыс. тонн.

Транзит прочих грузов в перспективе идет в основном в сообщении Северного Урала с районами Поволжья и Юга.

В направлении к Ижевску в основном будет перевозиться продукция химической промышленности и соль, а в обратном направлении в составе прочих грузов видное место займут машины, продукты ширпотреба, фабричные изделия и т. д.

Общий грузооборот

В сводном виде местный и транзитный грузооборот на расчетные годы, по видам сообщений, исчислен в следующих величинах:

Виды сообщений	В тыс. тонн.					
	1945 год			1947 год		
	К Ижевску	К Пермск.	В оба направл.	К Ижевску	К Пермск.	В оба направл.
Вывоз	1171	228,4	1399,4	1311,5	269	1580,5
Ввоз	772,7	1301	2073,7	951	1290,2	2241,2
Межстанционные сообщения	1773,3	93	1866,8	2258	117,5	2376
Транзит	2673	929,6	3602,5	3328	1079	4407
Всего	6390	2551,9	8941,9	7849	2755,7	10604,7

По удельному весу транзит составляет 41%, вывоз—15%, ввоз—21-25%, межстанционные перевозки 21-22% от общего грузооборота.

Высокий процент межстанционных перевозок обуславливается перевозками местного топлива (дрова, торф) на ижевские промпредприятия.

Средняя густота движения грузов по перегонам и направлениям приводится в следующей таблице:

1 9 4 5 год			1 9 4 7 год		
К Ижевску	К Пермск.	В оба направл.	К Ижевску	К Пермск.	В оба направл.
3952	1441	5393	4963	1685	6648

Из приведенных данных видно, что вновь построенная линия имеет резко выраженное грузовое направление на Ижевск.

III. Основания для производства проектно-изыскательных работ и строительства линии.

В конце августа 1941 года, согласно утвержденному плану НКПС, Союзтранспроект поручил своему Харьковскому отделению произвести изыскание линии НЫТВА—ВОТКИНСК, имеющей целью соединение Пермской и Казанской ж. д. с использованием существующих веток ЧАЙКОВСКАЯ—НЫТВА и АГРЫЗ—ВОТКИНСК.

Для производства проектно-изыскательных работ была организована экспедиция под руководством инженера тов. БУДЯНСКОГО Н. В.

При ознакомлении в Москве с имеющимися предварительными материалами выяснилось следующее:

первые изыскания линии, соединяющей Пермскую и Казанскую ж. д., производились в 1913 году по направлению Воткинский завод—Пермская ж. д. по двум вариантам:

- а) Воткинск—Нытва—Чайковская (с использованием уже существовавшей ветки Нытва—Чайковская),
- б) Воткинск—Вознесенская.

По первому варианту объем земляных работ составлял 48,2 тыс. куб. м. на километр пути и кроме того требовались сооружения тоннеля протяжением 662 м. и нескольких виадуков протяжением до 250 м. при высоте насыпи свыше 30 м. По второму варианту объем земляных работ составлял 35 тыс. куб. м. на километр. Второй вариант оказался более рентабельным, однако, ввиду высокой стоимости линии, строительство ее осуществлено не было.

Оба эти варианта, в качестве материалов изысканий прежних лет, естественно, приводили к выводу о чрезвычайных трудностях выполнения таких объемов работ в условиях военного времени.

Дополнительным обследованием материалов по изысканиям прежних лет было установлено, что, начиная с 1929 года по 1933 г., был произведен ряд изысканий для сооружений ж. д. линии, соединяющей Пермскую и Казанскую железные дороги по другим направлениям.

С 1929 года по 1932 г. были произведены технико-экономические изыскания по трем конкурирующим направлениям:

- 1) Ижевск—Воткинск—Нытва,
- 2) Ижевск—Воткинск—Верещагино,
- 3) Ижевск—Балезино,

при чем по направлению Ижевск—Воткинск—Верещагино было протрассировано три варианта:

- а) водораздельный (Воткинск—Бородулино),

б) долинный (по р. р. Сива и Черная) того же направления и в) долинно-водораздельный с примыканием к ст. Кузьма, расположенной западнее ст. Верещагино. Из этих вариантов наиболее рентабельным оказался последний с примыканием к ст. Кузьма.

Направление Ижевск—Балезино было также обследовано по трем вариантам: а) восточному, б) западному и в) комбинированному, при чем было установлено преимущество западного варианта.

В результате произведенного технико-экономического сравнения направлений Ижевск—Балезино и Ижевск—Воткинск—Кузьма была признана целесообразность варианта ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО, по которому в 1933 г. по заданию Главжелдорстроя были произведены изыскания при руководящем уклоне 6°_{00} .

Но в этот раз вопрос о сооружении линии не получил положительного разрешения.

В 1939 году возникла необходимость в реконструкции узкоколейной Узгинской ж. д. ветви завода № 71 на широкую колею с одновременным продолжением ее далее на север.

Народный Комиссариат Оборонной промышленности в октябре 1938 г. согласовал с НКПС вопрос об использовании для этой цели намеченной трассы линии Ижевск—Балезино. Давая свое согласие, НКПС поставил условие: при переустройстве ветви на широкую колею придерживаться Т. У. проектирования железных дорог нормальной колеи по проекту НКПС 1938 г. с тем, чтобы впоследствии эта ветвь могла стать участком линии Ижевск—Балезино.

Проект переустройства Узгинской ветви был выполнен по заказу Народного Комиссариата Оборонной промышленности Текстильпроектом в 1939 г. По этому проекту трасса реконструируемой Узгинской ветви на участке Ижевск Увинской ж. д. ветви—Колошево на протяжении 70 км. совпадает с трассой и по проекту Главжелдорстроя 1933 г., кроме участка Чур—Пастухово, принятого по материалам изысканий 1931 г.

В связи с наличием таких материалов возник вопрос о пересмотре принятого решения о производстве изысканий по направлению Нытва—Воткинск и о замене этого направления направлением Ижевск—Балезино.

Ввиду очевидной рентабельности последнего варианта этот вопрос был решен положительно и 12 октября 1941 г. зам. Народного Комиссара Путей Сообщения тов. И. Д. ГОЦИРИДЗЕ были утверждены основные показатели проектного задания ж. д. линии Ижевск—Пермская ж. д. Этим документом предусматривалась основное направление линии от Ижевска в сторону Пермской ж. д. с примыканием к последней на участке БАЛЕЗИНО—ЧЕПЦА.

Производство изысканий и проектирования.

В соответствии с утвержденными основными показателями проектного задания, экспедиция Харьковского отделения Союзтранспроекта в конце октября 1941 года приступила к производству изыскательных работ.

К этому моменту работы по реконструкции Узгинской ж. д., начатые заводом № 71 еще в 1939 году, были выполнены на протяжении 43 км. от ст. Ижевск Увинской ж. д. до ст. Чур, с открытием временного движения по совмещенной широкой и узкой колеям с другого конца линии от ст. Колошево до ст. Пастухово, на протяжении 10 км, было отсыпано земляное полотно, а в интервале между ст. Чур и Пастухово, на участке протяжением 27 км., где объем земляных работ превышал миллион куб. м, работы не производились.

Постановлением Государственного Комитета Оборонной от 25/XI—41 г. за № 964/С и последовавшим за ним приказом НКПС от 30/XI—41 г. за № С—655/Ц был установлен кратчайший срок окончания работ первой очереди

по сооружению линии в объеме, достаточном для сдачи ее в эксплуатацию. Вместе с тем предусматривалась передача всех ширококолейных путей, сооруженных заводом № 71, в распоряжение НКПС.

Тем же приказом НКПС № С — 655/Ц от 30/XI — 41 г. руководство проектированием было поручено начальнику экспедиции инж. Н. В. БУДЯНСКОМУ, а телеграммой НКПС № 599/Ц от 27/XII — 41 г. последнему было предоставлено право выдачи технической документации и рабочих чертежей за его подписью.

С декабря 1941 года проектирование линии велось параллельно со строительными работами и рабочее проектирование производилось одновременно с разработкой технического проекта в полной увязке с фактическими сроками производства строительных работ по отдельным элементам линии.

Перед экспедицией стояли четыре основных задачи:

1) выбор окончательного направления линии от ст. Колюшево Узгинской ветви в сторону Пермской ж. д.;

2) решение вопроса о примыкании к Пермской ж. д.;

3) изыскания примыкания к ст. Ижевск Казанской ж. д. с трассировкой головного участка на протяжении 10 км, связанного с прохождением через территорию заводов № 71 и № 74 и

4) изыскания варианта трассы через так называемое „Кекоранское седло“ в районе между ст. Чур и Пастухово.

В результате технико-экономических изысканий, установивших, что 80% грузов следует в сторону Перми и 20% — в сторону Кирова, возникла необходимость пересмотра вопроса о пункте примыкания к Пермской ж. д. Сравнением вариантов было установлено, что наивыгоднейшая точка примыкания находится на участке Балезино—Кузьма, в районе Кез.

После тщательного топографического обследования местности было принято решение осуществить примыкание к ст. Чепца, но так как непосредственное примыкание к этой станции потребовало бы сооружения моста через р. Чепцу отв. 198 м., то примыкание запроектировано перед мостом, на 262 км. на перегоне Пибаншур—Чепца.

При рассмотрении 6/1—42 г. проекта примыкания Пермская жел. дорога предложение экспедиции согласовала с условием — сделать второе примыкание (западное) к разъезду Пибаншур в одном уровне и в перспективе довести восточное примыкание до станции Чепца третьим путем, а западное примыкание сделать путепроводной развязкой.

При рассмотрении проекта ТЭО НКПС на первые годы эксплуатации согласовало примыкания в одном уровне на 262 км. и разъезде Пибаншур с устройством в перспективе путепроводной развязки в обоих направлениях.

Решение вопроса о примыкании к ст. Ижевск Казанской ж. д. осложнилось необходимостью пересечения путей внутривзводского транспорта. Поэтому были проработаны два варианта примыкания: первый — примыкание к северной горловине существующей ст. Ижевск с пересечением на территории пробного склада завода № 71 двух заводских путей в одном уровне, с устройством глухих пересечений и второй — примыкание к существующей линии в обход территории пробного склада, с устройством новой станции Ижевск на расстоянии 1,5 км в сторону ст. Агрыз. К осуществлению принят второй вариант.

Вторым сложным вопросом при проектировании линии являлся участок между ст. Чур и Пастухово — переход через водораздел бассейнов рек Чепца и Иж, так называемое „Лысовское седло.“ Взамен трассы, принятой по проекту 1939 года, было протрассировано два варианта: один через „Лысовское седло“, другой с глубоким вписыванием петель радиусом до 300 м.

В результате сравнения этих вариантов был принят вариант перехода „Лысовского седла“ через село Кекоран и далее по пойме р. Порвы, чем было достигнуто сокращение длины линии на 2,4 км и уменьшение объема земляных работ на 50 тыс. куб. м.

Согласно постановления Государственного Комитета Оборона № 964/с о передаче ширококолейных путей завода в ведение НКПС, участок Чур-Ижевск Увино-Узгинской ветви должен был составить часть вновь сооружаемой линии.

В соответствии с этим первоначальным проектом предусматривалось использование путей, сооруженных заводом № 71 на протяжении 1,5 км.

Такое положение сильно осложняло вопрос об эксплуатации участка между ст. Заводская и ст. Люкшудья, в связи с примыканием к последней Увинской ж. д. ветви завода № 71.

Завод имеет собственный подвижной состав и тяговое хозяйство, расположенное в Ижевске на территории завода.

Совместная эксплуатация участка линии протяжением в 14 км при возрастающем грузообороте Увинской ветви естественно вызвала бы в ближайшем будущем крупные неудобства.

В результате изучения этого вопроса было выдвинуто предложение о сооружении на этом участке самостоятельного пути НКПС.

Это предложение было одобрено утверждающими инстанциями, и экспедицией был дополнительно разработан технический проект отдельного пути на участке между ст. Люкшудья (км 120) и Заводская (км 135) линии Балезино—Ижевск.

Технический проект линии был представлен в Москву на рассмотрение и утверждение в начале августа 1942 года, рассмотрен ТЭО НКПС 26/IX 1942 г. и утвержден заместителем Народного Комиссара путей сообщения тов. Гоциридзе 14 апреля 1944 года.

IV. Отвод земель.

Трасса линии Балезино—Ижевск проходит по территории четырех административных районов Удмуртской АССР: Ижевского, Якшур-Бодьинского, Игринского и Зуринского.

Проектом полосы отвода предусмотрен отвод земель вдоль всей трассы в основном шириной 60 метров. На отдельных пунктах и отдельных местах на перегонах — по индивидуальным проектам.

На момент передачи линии в постоянную эксплуатацию юридическое оформление полосы отвода осуществлено во всех инстанциях: колхозах, районах, СНК УАССР и СНК СССР.

Остолбование полосы отвода произведено полностью на всем протяжении.

V. История строительства.

Во исполнение постановления Государственного Комитета Оборона от 25 ноября 1941 года за № 964/с и приказа Народного Комиссара путей сообщения от 30 ноября 1941 года за № с-665/ц к строительству жел. дор. линии Балезино—Ижевск приступлено в декабре 1941 года.

Строительство линии было поручено 1-й бригаде О. К. ж. д. войск Красной армии. В январе 1942 года 1-ая бригада со стройки была отозвана. За время нахождения бригады на строительстве было выполнено незначительное количество работ (около 40 тыс. рублей).

В связи с отзывом бригады ж. д. войск, строительство линии Балезино—Ижевск было поручено строительному управлению № 31 с переименованием последнего в строительное управление № 31/38 (начальник строительства тов. ВОРОБЬЕВ В. Ф.).

С целью лучшего руководства работами было организовано управление начальника работ в гор. Ижевске. К основным работам управление строительства приступило в январе 1942 года.

Земляные работы и искусственные сооружения производились сразу по всему фронту и в основном выполнены в 1942 году. Укладка пути производилась одновременно со стороны Ижевска и со стороны примыканий к Пермской ж. д.

Для ускорения работ по строительству линии Балезино—Ижевск часть работ, по приказу НКПС, была передана на субподрядных началах строительному управлению № 75. На указанные работы строительством № 75 в феврале 1943 года было выделено два строительных участка в составе 500 рабочих.

В связи с переброской строительства № 75 в Ленинград строительные участки были в мае 1943 года с работы сняты.

Основная рабочая сила, занятая на постройке линии, состояла из колхозников, мобилизованных на строительство, в порядке массовых выходов, постановлением Обкома и Совнаркома Удмуртской АССР. В строительстве принимали участие 29 районов республики. Максимальный выход колхозников был организован в июне—июле 1942 года. В этот период на постройке линии ежедневно работало до 24000 пеших и до 7500 подвод.

Рабочее движение на новостройке было открыто в марте 1943 года.

В связи с окончанием основных работ и открытием на линии Балезино—Ижевск рабочего движения управление работ в Ижевске в апреле 1944 года было ликвидировано, а для выполнения недоделанных работ был оставлен один стройучасток.

В период 1943 и 1944 годов было перевезено различных грузов 1605 тысяч тонн и 300 тысяч пассажиров. Большинство грузов было перевезено для нужд ижевских заводов.

VI. Описание выполненных работ и сооружений.

1. Земляное полотно

В геологическом отношении земляное полотно на всем протяжении, за исключением отдельных участков, находится в благоприятных условиях и выполнено из местных, относящихся по трудности разработки к группе легких и средних, грунтов.

Трасса проходит по слабо пересеченной местности, благодаря чему земляное полотно на протяжении 60% общей длины линии сооружено из невысоких насыпей.

Исключения составляют Кекоранский ход, являющийся по земляным работам трудоемким, с наличием глубоких выемок и высоких насыпей и отдельные места при пересечении торфяных болот общим протяжением 8 км.

При рассмотрении исполнительного продольного профиля линии установлено, что отступления от проекта в виде мелких недосыпок на насыпях имеют место на 24, 44, 52, 54, 47, 48, 81 и 94 километрах.

Работы по устройству Кекоранского хода должны быть закончены и движение поездов открыто по основному проектному Кекоранскому ходу к 1 марта 1945 года.

Земляное полотно главного пути на всем протяжении выполнено шириной 5 метров. Отступления, проверкой на выдержку, обнаружены на 18, 19, 24, 26, 42, 132, 142, 143 километрах, где ширина земляного полотна доходит до 4,3 метра. Подходы к ряду мостов полностью не досыпаны.

Откосы насыпей и выемок соответствуют типовым нормальным поперечным профилям и составляют 1 : 1,5, за исключением 15 выемок и 3 насыпей общим протяжением 13,9 км, которые выполнены по индивидуальным проектам.

Объем земляных работ, исчисленный по основному проекту, составляет 3,315 тыс. куб. м, в том числе:

по главному пути	2263 тыс. куб. м.
станционными площадками	572 " "
" дополнительными работами	341 " "
по обходам и пересечениям	139 " "

На 1 февраля 1945 года общий объем выполненных земляных работ составляет 2907 тыс. куб. м. или 87,7% от общего объема, в том числе:

по главному пути	2180 т. куб. м. или 95,2%
по станционным площадкам	379 т. куб. м. или 66,2%
по дополнительным работам	235 " " " 69%
по обходам и пересечениям	113 " " " 81,1%

Кроме того строительством выполнено 174 тыс. куб. м. земляных работ, не предусмотренных проектом.

Общий объем оставшихся к выполнению земляных работ по линии составляет 408 тыс. куб. м.

Оставшийся невыполненный объем земляных работ относится главным образом за счет станционных площадок, дополнительных земляных работ (переезды, водоотводы, регуляционные сооружения) и частичной недосыпки земляного полотна по главному пути.

Предусмотренные проектом работы по укреплению земляного полотна обсыпкой и одерновкой, в объеме 1084 тыс. квадратных метров, в период строительства линии выполнены только на 16,6%.

На протяжении 10 км главного пути земляное полотно является неустойчивым и требует в 1945 г. выполнения работ строительством по его оздоровлению по индивидуальным проектам (см. прилож. № 3).

Качество выполненных земляных работ ХОРОШЕЕ.

Объемы и сроки выполнения работ по земляному полотну см. приложение № 1.

2. Верхнее строение пути.

Рельсы.

Главный путь линии Базезино—Ижевск по проекту предусмотрено уложить рельсами типа II-a, фактически же уложено:

рельсами типа I-a	— 30 км.
" типа II-a	— 95,2 "
" типа III-a	— 3,8 "

и импортными 75 футов в пог. ярде—19 "

Из 30,3 километра станционных путей уложено рельсами типа I-a—1,99 км, типа II-a—4,96 км, типа III-a—20,7 км, типа IV-a—2,7 км.

На большинстве кривых главного пути из-за отсутствия укороченных рельс стыки уложены вразбежку.

Общий объем работ по укладке пути по проекту составляет:

- а) по главному пути 127,5 км
- б) по станционным путям 52,4 „
- в) по обходам и сплетениям 23,03 „

На 1 февраля 1945 года объем выполненных работ составляет: по главному пути 127,5 км или 100% от общего протяжения, по станционным путям 30,3 км или 57,8% и по обходам и сплетениям—22,4 км или 97,2%.

Шпалы.

На главных и станционных путях уложены новые, непитанные сосновые и еловые шпалы. Количество шпал, уложенных на километр, соответствует проекту и составляет по главному пути 1600 шт., по станционным—1440 шт. На принятом от завода № 71 участке пути Чур—Угловой—Люкшудья, протяжением 20 км, имеющиеся негодные шпалы подлежат замене строительством в 1945 г.

Скрепления.

На всем протяжении линии рельсы главного пути уложены на подкладках полностью, а на станционных путях—на 80%.

Главный путь на всем протяжении зашит на 4 костыля, а отдельные кривые на 6 костылей. Рельсовые стыки при типовых накладках сболчены на части кривых радиусом 300 и 400 м на 6 болтов и на остальных участках—на 4 болта.

Количество недостающих до норм креплений составляет:

- а) по главному пути болтов—7,8 тонны, костылей—47,3 тонны;
- б) по станционным путям подкладок 52,5 тонны.

Шайбы Гровера поставлены только на протяжении 8 км главного пути. Главный путь на всем протяжении, за исключением 8 км, от угона не закреплен.

Новых креплений уложено: подкладок—50%, накладок—80%, костылей—80%, болтов—90%. Остальные крепления старогодние.

До открытия движения организованных поездов строительству следует выполнить:

на кривых участках пути радиусом менее 500 мет. установить все стыки на 6 болтов и зашить шпалы на 6 костылей; на прямых участках пути и на кривых радиусом более 500 м. установить стыки не менее чем на 4 болта и зашить стыковые шпалы на 6 костылей.

Стрелочные переводы.

На главных, станционных и тракционных путях преимущественно уложены новые стрелочные переводы разных типов марок $1\frac{1}{11}$ и $1\frac{1}{9}$. Из предусмотренных проектом 186 комплектов стрелочных переводов уложено 77 комплектов или 41,5%, в том числе: типа 1-а—5 комп., типа II-а—11 комп., типа III-а—56 комп. и импортных—5 комплектов. Стрелочные переводы уложены на непитанных переводных брусьях 52 комп. и на шпалах—25 комплектов.

В целях обеспечения безопасности движения поездов, комиссия считает необходимым глухое пересечение с узкоколейной жел. дор. веткой кирпичного завода на 141 км к 1 марта 1945 года снять.

Покилометровый запас.

Покилометровый запас верхнего строения пути в соответствии с приказом НКПС № 79/ц от 28/V-1936 г. не укомплектован. Недостаёт до нормы рельсов типа I-a 30 шт., типа II-a—130 шт., типа III-a—13 шт.

Строительству №38 укомплектовать покилометровый запас рельсов, скреплений, шпал и стрелочных переводов до нормы к I/III-1945 года.

Балласт.

Толщина балластного слоя под шпалой проектом предусмотрена на главном пути 35 см и на станционных путях—30 см.

При рассмотрении технического проекта ТЭО НКПС установил толщину балластного слоя под шпалой на главном пути 25 см и на станционных путях—20 см.

Из 148 км главного пути забалластированы:

а) 52 км, в т. ч. подходы к мостам и лоткам, 80% выемок и короткие участки между выемками и мостами на толщину 30—35 см под шпалой;

б) 13 км на толщину 25 см под шпалой;

в) 83 км на толщину 15 см под шпалой. Станционные пути забалластированы на толщину от 15 до 20 см. под шпалой.

Общий объем работ по балластировке на 2 слоя составляет 385,7 тыс. куб. м, в том числе по главному пути 278,9 тыс. куб. м и станционным путям 106,8 тыс. куб. м.

На 1 февраля 1945 года уложено балласта в главный путь 173 тыс. куб. м или 62% и в станционные пути—46 т. куб. м или 43%.

Балластировка пути на первый слой производилась мелкозернистым песчаным балластом Чурского карьера, на второй слой—гравелистым балластом Зилайского карьера.

На момент приемки линии в постоянную эксплуатацию имеется на ст. Зилай балластный карьер с запасами качественного балласта около 300 тыс. куб. м, который может быть добыт только способом гидромеханизации.

Переезды и путевые знаки.

Из предусмотренных проектом к постройке 57 переездов на момент приемки линии в постоянную эксплуатацию выполнено 13 переездов; 29 переездов, имеющие только настилы, являются временными.

Километровые знаки на линии установлены полностью. Остальные путевые знаки установлены на 44 километрах линии.

Линия имеет самостоятельный километраж с началом на посту 262 км (примыкание к Пермской ж. д.).

Снегозащита линии.

По характеру и рельефу линия проходит в лесистой местности и является слабо заносимой. Общее протяжение заносимых мест главной линии составляет 32 км, в том числе первой категории—29 км, 2-й категории—3 км.

Для ограждения пути от снеговых заносов, из предусмотренных проектом 13,2 тыс. шт. переносных снеговых щитов на 1 февраля 1945 г. выполнено 6,7 тыс. штук и постоянных снегозащитных заборов—6,8 км.

Для ограждения заносимых мест первой и второй категории недостаёт 6,6 тыс. шт. переносных снеговых щитов.

Для механической очистки пути от снега имеется в рабочем состоянии один снегоочиститель системы Бьерке.

Качество выполненных работ по верхнему стрелению пути ХОРОШЕЕ.

Комиссия считает необходимым обязать строительство № 31/38 в качестве первоочередных мероприятий выполнить следующие работы:

а) довести в 1945 г. толщину балластного слоя под шпалой до 25 см на всем протяжении линии главного пути и до 20 см. станционных путей в сроки по приложению № 1;

б) установить до 1/VI-45 г. путевые знаки на всем протяжении линии;

в) закончить устройство постоянных переездов в соответствии с проектом № I/VII—45 г.

VII. Искусственные сооружения.

Техническим проектом строительства линии предусмотрена постройка 182 искусственных сооружений по типам:

№.№ п. п.	Тип сооружения	По основной трассе		Времен. Кекоран. обход		Отвод путей з-да 71		Всего	
		шт.	п/м	шт.	п/м.	шт.	п/м.	шт.	п/м
1.	Деревянные мосты	78	1608	10	162	2	63	90	1833
2.	Дер. мосты с метал. пакетами . .	6	253	—	—	—	—	6	253
3.	Деревянные лотки	53	668	6	63	1	14	60	745
4.	Деревянные трубы	7	163	3	50	—	—	10	213
5.	Жел.-бет. трубы	8	130	—	—	—	—	8	130
6.	Камен. трубы	4	2585м ³	—	—	—	—	4	2585м ³
7.	Путепроводы	1	50	—	—	3	166	4	216
		157		10	162	6	237	182	

48 искусственных сооружений располагаются на кривых. Все искусственные сооружения запроектированы в соответствии с техническими условиями проектирования мостов и труб под жел. дорогу нормальной колеи (Проект 1938 г.), с учетом требований инструкции по проектированию и строительству железнодорожных линий в условиях военного времени.

За расчетную временную нагрузку в проектах принято:

а) для деревянных мостов, лотков и труб № 1931 года;

б) постоянных сооружений (каменные, железобетонные трубы и т. д.) № 1931 г.

Отверстия всех искусственных сооружений рассчитаны исходя из максимального расхода воды, определенного в соответствии с техническими указаниями по расчету стока поверхностных вод 1938 года.

Места расположения сооружений установлены согласно продольного профиля и плана в горизонталях. Площадь бассейнов, длина логов, уклоны и склоны логов у сооружений определены по картографическим и плановым материалам с рельефной съемкой.

Преобладающими грунтами на трассе, а также в логах и низинах, в местах расположения искусственных сооружений, являются на средней глубине до 5—6 м. суглинки, супеси и глины. Грунтовые воды в пониженных местах рельефа встречены на глубине 1,5—2,0 м., в глубоких логах с постоянно действующими ручьями—на поверхности.

Среднегодовое количество выпадающих осадков колеблется от 440 до 540 мм. За период теплого сезона выпадает 66—70% от общего количества осадков.

Средняя толщина снегового покрова колеблется от 0,40 до 0,60 мт. Максимальная толщина достигает 0,8 м. и наблюдается от января до марта. Глубина промерзания в почве для района расположения новостройки достигает 1,60 м.

Для временных сооружений (деревянные, рамные мосты и деревянные рамные лотки) глубина заложения оснований принята, исходя из глубины промерзания,—1,60 м.

Для постоянных сооружений (каменные, железобетонные трубы и т. д.) расчетная глубина промерзания принята равной 2,0 м, согласно норм проектирования оснований гражданских и промышленных зданий ОСТ 90001—38.

Из большого количества пересекающих трассу ручьев и рек наиболее значительными являются: Сая, Унтемка, Лоза, Прич, Чур, Люк; все эти реки отличаются значительно выработанными долинами с широкими, обычно заболоченными луговыми трассами, малыми скоростями течения и сильно развитыми меандрами. На большинстве этих рек имеются плотины простого типа, в основном в виде земляных перемычек, построенных в разное время для нужд прилегающих с/хоз. районов.

Пригодного для строительных целей бутового камня и щебня в районе прохождения новостройки нет. Это обстоятельство, при недостатке цемента, привело к тому, что каменные трубы запроектированы только в 4-х местах продольного профиля пк 34 (86 км), пк 49 (88 км), пк 56 (89 км), где имеются большие высоты насыпей—от 12 до 20 м.

Глубина заложения фундамента под оголовки каменных труб запроектирована не менее 2,25 м. Фундамент устраивается из бутовой кладки на цементном растворе 1:4.

Кладка свода каменных труб из отборного постелистого камня с временным сопротивлением не ниже 400 кг/см^2 на цементном растворе 1:3. Изоляция свода каменных труб устраивается из мешковины, пропитанной битумом, уложенной по смазке из цементного раствора 1:3, поверх изоляции укладывается слой жирной мятой глины толщиной 20 см.

Трасса в основном проходит в лесистой местности, в которой преобладает ель, в несколько меньшей степени сосна и другой хвойный лес.

Исходя из условий использования местного материала—дерева, принято решение о максимальном внедрении на новостройке деревянных мостов, лотков и труб.

За основной тип деревянных мостов принят балочный мост с пролетами по 3 мт.

На основании геологических данных мосты запроектированы на свайном и лежневом основании при допуске напряжении на грунт $1,5 \text{ кг/см}^2$.

Материал деревянных мостов:
для основных элементов—сосна I сорта с влажностью не более 35%, для второстепенных элементов—перид, схваток и связей, расположенных вне предела конусов,—разрешена сосна II сорта.

Минимальная глубина забивки свай проектом принята равной 4,0 м. Глубина траншей для установки рамно-лежневых опор принята 1,85 мт. В местах профиля с небольшими высотами насыпей до 3-х метров и на бассейнах с небольшими расчетными расходами— $3—3,5 \text{ м}^3/\text{сек}$. запроектированы лотки отверстием 1,00 м, 1,75 м. и 2,75 м. также на свайном и рамном основаниях.

Деревянные трубы запроектированы прямоугольного сечения отверстием 1,5 и 1,0 мт. Материал: сосна I—II сорта влажностью не более 35%, изоляция с наружных сторон слоем жирной мятой глины толщиной 50 см. с предварительной осмолкой всех поверхностей труб, подлежащих засыпке.

Мосты через реку Люк (27 км), через реку Сая (44 км), через реку Унтемка (48 км), через реку Лоза (72 км), через реку Люк (125 км) запроектированы с металлическими пакетами средних пролетов расчетной длиной 9 м.

Принятые типы деревянных мостов и труб позволяют в будущем произвести замену их постоянными сооружениями без перерыва движения.

К 1 февраля 1944 года произведена постройка 176 искусственных сооружений.

№№ п. п.	Тип сооружений	По основной трассе		Врем. Кекоран. обход.		Отвод путей завода 71		Всего	
		шт.	п/м.	шт.	п/м	шт.	п/м	шт.	п/м
1.	Деревянные мосты	75	1563	10	162	2	63	87	1788
2.	Дер. мосты с метал. пакетами .	6	253	—	—	—	14	6	253
3.	Дер. лотки	53	641	6	63	—	—	60	718
4.	Дерев. трубы	7	163	3	50	—	—	10	213
5.	Жел.-бет. трубы	8	130	—	—	—	—	8	130
6.	Каменные трубы	4	2389м ³	—	—	—	—	4	2389м ³
7.	Путепроводы	—	—	—	—	1	63	1	63
Итого:		157		19				176	

Из перечисленного выше проектного перечня не построено 6 искусственных сооружений, из них:

а) путепровод на путепроводной развязке примыкания к Пермской ж. д., работы по которой не производились;

б) на пк 69 + 74 (36 км) дер. мост под II-й путь ст. Меньил не построен. Длина пути сокращена;

в) на ст. Игра недостроен дер. мост под III-й путь для выхода на тяговую территорию;

г) не построен мост под IV-й путь ст. Заводская,

д) по путепроводу 139 км. забиты только сваи;

е) по трамвайному путепроводу ст. Ижевск работы не производились.

Деревянная труба на пк 65 + 20 (89 км) выполнена по индивидуальному проекту по типу штольни отверстием 2,40 м. с возможностью последующей замены ее жел.-бет. трубой.

Все искусственные сооружения выполнены в соответствии с проектом и техническими условиями военного времени за исключением одной деревянной трубы, построенной по отдельному заключению ТЭО, утвержденному НКПС.

К основным недоделкам построенных искусственных сооружений относятся:

1. отсутствие на ряде мостов контррельсов;

2. недостаточное количество скреплений на отдельных мостах;

3. не закончена укладка поперечин, охранных брусьев и поковок на лотке под IV-й путь ст. Ижевск.

Техническая исполнительная документация по искусственным сооружениям представлена строительством в полном составе.

Качество выполненных работ по искусственным сооружениям комиссия устанавливает ХОРОШЕЕ.

По всем искусственным сооружениям, построенным строительством, требуется особое наблюдение при пропуске весенних вод 1945 года. Для обеспечения безопасности пропуска весенних вод 1945 года возложить на строительство № 31/38 и Казанскую жел. дор. составление оперативных планов, а также организацию и проведение пропуска весенних вод.

VIII. Раздельные пункты.

Проектом предусмотрено устройство 16 раздельных пунктов, из которых 13 построены вновь и три существующих — Пибаншур, Чур и Угловой — переустроены.

По своему значению построенные раздельные пункты подразделяются на:

1. восемь разъездов: пост 262 км, Пибаншур, Зилай, Андрейшур, Люк, Кушья, Пастухово и Угловой;
2. шесть промежуточных малых станций — Меньил, Лоза, Кекоран, Чур, Люкшудья, Заводская;
3. станция Ижевск;
4. участковая станция Игра с оборотным паровозным депо.

Проектная полезная длина всех станционных путей принята 850 п. м.

Как правило, на 1-ю очередь запроектирована укладка на разъездах одного пути, кроме главного, и на станциях — двух путей, кроме главного.

Путевое развитие на ст. Ижевск — Заводская, Чур, Игра и разъездах Зилай и Пастухово запроектировано индивидуально в соответствии с местными условиями работы каждой станции.

Фактически уложено:

на разъездах Андрейшур, Люк, Кушья, Пастухово, Угловой по одному разъездному пути, кроме того на разъездах Андрейшур, Люк и Кушья заканчиваются постройкой тупики для погрузки дров и других лесоматериалов; на всех разъездах, кроме разъезда Угловой, уложенные пути имеют нормальную длину; на разъезде Угловой по обоим путям обеспечивается прием поездов длиной 101 вагон.

На посту 262 км в настоящий момент производится укладка одного разъездного пути и трех съездов.

На разъезде Пибаншур главный путь линии Балезино — Ижевск вошел в существующий четвертый путь разъезда Пибаншур Пермской ж. д. и в западной части этого четвертого пути построен тупик-уловитель. Длина четвертого пути позволяет принимать поезда длиной 80 вагонов.

На промежуточных станциях — Меньил, Лоза и Заводская уложено по два разъездных пути, кроме главного; на станциях Кекоран и Люкшудья — по одному разъездному пути, кроме главного.

Все уложенные пути, кроме путей на ст. Меньил, имеют проектную длину; на ст. Меньил длина станционных путей несколько укорочена и обеспечивает прием поездов длиной по главному и 3-му пути 75 вагонов и по 2-му — 85 вагонов.

Промежуточная станция Чур переустроена и имеет четыре пути, обеспечивающие прием поездов длиной по I-му пути 113 вагонов, по II-му пути — 80 вагонов, по III-му и IV-му пути — 60 вагонов.

Станция Ижевск имеет два, кроме главного, разъездных пути проектной длины и третий разъездной путь укладывается в настоящий момент.

Станция Игра имеет кроме главного четыре приемо-отправочных пути проектной длины и тракционные пути.

Характеристика работы раздельных пунктов.

1. Пост 262 км и разъезд Пибаншур предназначены для пропуска поездов ж. д. линии Пермь — Киров по принципу двухпутного движения, а также пропуска поездов направления Ижевск — Пермь и Ижевск — Киров и обратно.

2. Ст. Игра является участковой станцией с оборотным депо для товарных поездов и проходной для пассажирских поездов. К станции предус-

мотрены примыкания ветви к лесоперевалочной бирже на реке Саяя протяжением 2 км и ветви к складам Заготзерно.

Работа ст. Игра будет заключаться:

- а) в приеме и отправлении транзитных поездов со сменой паровозов;
- б) в приеме и отправлении пассажирских поездов и снабжении паровозов этих поездов водою;
- в) в расформировании и формировании сборных и участковых поездов, а также обслуживании подач и уборок вагонов к местам погрузки и выгрузки грузов.

3. Ст. ЧУР. На станции предусмотрено снабжение паровозов водой, погрузка леса, а также производство пассажирских и коммерческих операций.

4. Ст. ИЖЕВСК. На ст. предусмотрено снабжение паровозов водой, большой объем местной грузовой работы и значительные пассажирские операции.

Комиссия считает, что все станции и разъезды линии Ижевск — Балезино имеют достаточное путевое развитие и по объему выполненных работ обеспечивают пропуск по линии не менее 12 пар поездов.

Неделки по укладке путей и обустройствам станций выполнить строительству в сроки, указанные в приложении № 1.

IX. Обустройства паровозного хозяйства.

Согласно утвержденной в техническом проекте схемы тяговых плеч, линию Балезино—Ижевск должны обслуживать два существующих основных депо: со стороны Казанской ж. д. — депо Агрыз с работой паровозов на плече 134 км. и со стороны Пермской ж. д. — депо Верещагино с работой паровозов на плече 141 км. Обратное депо запроектировано на ст. Игра сооружаемой ж. д. линии.

Поезда кировского направления обслуживаются оборотным депо станции Балезино с работой паровозов на плече 69 км. На ст. Игра запроектировано оборотное депо прямоугольного типа на 3 стойла; на первую очередь эксплуатации предусматривается постройка временного каркасного сарая на 2 тупиковых стойла, с учетом захода паровозов серии ФД.

На ст. Игра запроектирован пункт технического осмотра вагонов временного типа.

Для грузового движения на первый период эксплуатации принят паровоз серии Э-^м на перспективу паровозов серии ФД.

Для пассажирского движения принят паровоз серии СУ. Для производства маневровой работы на ст. Игра принят один маневровый паровоз серии ОВ, который приписан к основному депо Агрыз.

На момент приемки состояние работ по паровозным обустройствам депо ст. Игра характеризуется следующим:

1) По проекту все деполевские обустройства располагаются вправо по ходу километров со стороны четной горловины станции в расстоянии 0,7 км. от входных стрелок до начала депо и 1,2 км до конца поворотного треугольника.

Фактически же предъявлены к сдаче временные деполевские обустройства, построенные на период строительства линии на левой стороне станции с примыканием тракционных путей ко второму пути и состоящие из:

- а) временного деревянного депо на одно стойло с мастерскими и контрольной депо, с внутренним водопроводом, паровым отоплением и электроосвещением;

- б) временной насосной станции с двумя шуховскими паровыми котлами и двумя паровыми насосами;
- в) башни-ускорителя, с настенным краном при депо;
- г) рубленого постоянного водоемного здания с деревянным баком емкостью 60 куб. мт.;
- д) поворотного треугольника, уложенного по нулевым местам с использованием для одной стороны треугольника пакгаузного пути;
- е) двух тупиков для склада топлива по 250 метров;
- ж) деревянной эстакады для погрузки дров;
- з) кузницы на 2 горна;
- и) погреба для смазочных материалов;
- к) пескосушилки (находится в стадии постройки);
- л) контрольного поста;
- м) маятниковой пилы для распиловки дров;
- н) оборудования для холодной промывки паровозов;
- о) электроэнергией деповские обустройства обеспечиваются от электростанции, принадлежащей стройдвору строительства № 38.

Качество выполненных работ по деповским обустройствам ХОРОШЕЕ.
 Вследствие того, что расположенные с левой стороны станции деповские обустройства создают затруднения в эксплуатационной работе, комиссия считает необходимым приступить в 1945 году к работам по строительству деповских обустройств на станции Игра в соответствии с проектом, с расчетом их окончания в 1946 году.

В связи с организацией отделения движения и паровозного хозяйства на ст. Ижевск с одной стороны, а также тем, что депо Агрыз по своему оборудованию, деповским и экипировочным обустройствам не в состоянии обеспечить обслуживанием плеч Агрыз—Игра, Агрыз—Воткинск установленных размеров движения, 12 пар поездов первой очереди и перспективного усиления движения, комиссия считает необходимым на ст. Ижевск Новый построить основное депо на 6 стоек.

Для обеспечения нормальной эксплуатации линии комиссия считает необходимым выполнить недоделки по деповским обустройствам в объемах и сроки, указанные в приложении №№ 1, 2.

Х. Водоснабжение.

Проектом предусмотрена постройка двух пунктов водоснабжения на станциях Игра и Чур и усиление существующих пунктов водоснабжения на ст. Чепца Пермской ж. д. и ст. Ижевск Казанской ж. д.

Пункты набора воды и их мощность определены в соответствии с расчетным расходом воды для паровозов серии Э-^м в первый период эксплуатации и паровозов серии ФД—на перспективу.

Фактически построено:

1. Пункт временного водоснабжения на 9 км. линии Балезино—Ижевск (Пулыб) для набора воды паровозами, следующими с поездами на ст. Чепца Пермской ж. д. и обратно, с целью разгрузки существующего водоснабжения на ст. Чепца, впредь до его усиления.

Наличие водоснабжения в Пулыбе обеспечивает проход в обоих направлениях поездов до ст. Кез без набора воды на ст. Чепца.

Источником водоснабжения служит колхозный пруд на реке Пулыбка, мощность которого обеспечивает запроектированный расход воды.

Пункт водоснабжения оборудован рубленой насосной станцией с шуховским паровым котлом площадью нагрева 10 м² и двумя насосами Воррингтон производительностью 25 и 35 м³/час и каркасно-засыпной водонапорной

башней на деревянной эстакаде с деревянным баком емкостью 24 м³, расположенной непосредственно у главного пути.

Напорная башня оборудована настенным краном Д—150 м/м, обеспечивающим набор воды со скоростью 2 м³ в минуту. Пропускная способность пункта водоснабжения по источнику и напорной линии не ограничена, по оборудованию—33 пары поездов, считая расход воды между пунктами водоснабжения по виртуальной длине.

Для снабжения паровозов водой во время промывки котла уложена паропроводная магистраль к насосам для подачи пара от котла паровоза, набирающего воду.

2. Пункт постоянного водоснабжения на ст. Игра (45 км. линии), являющийся основным пунктом набора воды для паровозов всех поездов, следующих в обоих направлениях.

Источником водоснабжения служит река Лоза.

В первый период рабочего движения, с целью ускорения постройки водоснабжения, водозабор был осуществлен строительством в непосредственной близости от временных тракционных путей. Временный водозабор находится в 950 метрах (по прямой) от места, предусмотренного проектом выше по течению реки Лоза.

Глубина воды в реке в месте устройства водозабора недостаточна, вследствие чего строительством вода в месте устройства водозабора поднята искусственно путем устройства ряжевой плотины, укрепленной каменной наброской.

Мощность источника обеспечивает запроектированный расход воды.

Насосная станция и котельная сделаны рубленые и оборудованы двумя паровыми котлами Шухова площадью нагрева 10 м² и 19,5 м² и двумя насосами Вортингтон производительностью 35 и 65 м³/час.

На станции построено две водонапорных башни:

а) постоянного типа рубленая с деревянным баком емкостью 60 м³, расположенная в междупутьи между двумя временными экипировочными тупиками с учетом использования ее в дальнейшем при постоянной эксплуатации для снабжения паровозов водой через гидроколонки; до установки гидрокколонок снабжение паровозов осуществляется через настенные краны диаметром 150 м/м со скоростью 3,5—4 м³/мин.

б) временная каркасно-засыпного типа на деревянной эстакаде с деревянным баком емкостью 24 куб. м, расположенная на временном экипировочном тупике у депо. Башня оборудована одним настенным краном диаметром 150 м/м, обеспечивающим подачу воды в тендер паровоза со скоростью 1,5 м³/минуту. Подача воды в постоянную напорную башню производится по напорной линии длиной 350 мет., уложенной чугунными (144 мет.) и асбоцементными трубами диаметром 150 м/м. На протяжении 283 мет. напорная линия уложена на трассе будущей разводящей линии.

Подача воды во временную напорную башню производится по напорной линии длиной 84 мет., уложенной стальными трубами диаметром 75 м/м и кроме того подключена к постоянной напорной линии так, что обе башни могут работать как сообщающиеся сосуды.

Пропускная способность по источнику водоснабжения не ограничена, по напорной и оборудованию—38 пар поездов.

3. Пункт водоснабжения на ст. Чур (101 км линии), являющийся вторым основным пунктом набора воды для всех паровозов, следующих в обоих направлениях.

Постоянное водоснабжение не сделано.

Временно используется водоснабжение, принятое от завода № 71 Наркома-вооружения.

Источником водоснабжения служит река Чур. Мощность источника обеспечивает запроектированный расход воды.

Пункт водоснабжения представляет собой насосную станцию с паровым котлом Шухова и насосом Вортингтон, помещенными в одном рубленом здании с деревянным баком емкостью 17 м³.

Площадь нагрева котла 7,6 кв. м., производительность насоса — 20-25 м³/час.

Напорная башня расположена в 25 мет. от входной стрелки четной горловины станции и оборудована настенным краном диаметром 150 м/м, позволяющим снабжать водой тендер паровоза со скоростью 2,0 м³/мин.

Пропускная способность по источнику водоснабжения не ограничена, по напорной и оборудованию 18 пар поездов, считая расход воды по виртуальной длине. На время промывки котла или аварии водоснабжения на ст. Чур набор воды предусмотрено осуществлять в пункте временного водоснабжения по ст. Пастухово—Старое (в двух километрах от разъезда Пастухово по трассе бывшего временного Кекоранского обхода). Пункт временного водоснабжения на ст. Пастухово—Старое представляет собой деревянное рубленое здание, оборудованное нефтяным двигателем в 16 лошадиных сил и центробежным насосом производительностью 20 куб. мет. в час. Водонапорная башня совмещена с насосной станцией и имеет деревянный бак емкостью 20 м³ и оборудована настенным краном диаметром 100 м/м, позволяющая снабжать водой тендер паровоза со скоростью 1 м³/мин.

Пропускная способность источника водоснабжения не ограничена по оборудованию—22 пары поездов, считая расход воды по виртуальной длине.

4. Пункт временного водоснабжения на 139 км линии служит для набора воды паровозами, идущими с поездами нечетного направления с целью разгрузки существующего водоснабжения на ст. Ижевск Казанской ж. д. впредь до полного его усиления, согласно проекту.

Источником водоснабжения служит городской водопровод. Пропускная способность по источнику водоснабжения не ограничена.

5. Пункт постоянного водоснабжения на ст. Ижевск Казанской жел. дор. служит для набора воды паровозами, следующими с поездами четного направления с отцепкой от состава на ст. Ижевск.

Для увеличения дебета источника водоснабжения существующая каптажная галерея удлинена на 92 метра.

Пропускная способность по источнику водоснабжения 17 пар, по напорной линии—41 пара и по оборудованию—18 поездов.

Недоделки по водоснабжению строительству выполнить в сроки, указанные в приложении № 1.

XI. Связь и СЦБ.

А. Связь.

Техническим проектом предусмотрено:

1. Постройка столбовой линии магистральной связи облегченного типа с 20-ю опорами на 1 км., высотой 7,5 мет., с осмолкой комлей, общим протяжением 145 км.

2. Подвеска шести проводов, из них два провода 5 мм. для диспетчерской связи, 2 провода 4 мм. для постанционной и линейно-путевой связи, 1 провод 4 мм. для телеграфной связи и 1 провод 4 мм для жезловой сигнализации.

3. Оборудование диспетчерской избирательной связью всех отдельных пунктов с обслуживанием участка Агрыз—Игра Агрызским отделением движения, а Игра—Балезино—Балезинским отделением движения с одной соединительной трансляцией в Игре.

4. Оборудование всех отдельных пунктов постанционной и линейно-путевой связью с устройством 2-х распорядительных пунктов на ст. Агрыз, обслуживающий круг Агрыз—Игра на ст. Балезино для круга Балезино-Игра.

5. Оборудование отдельных пунктов телеграфной связью Морзе в составе 2-х кругов: Ижевск—Игра и Игра—Чепца с устройством питания круга Ижевск—Игра в Ижевске, а круга Игра—Чепца—в Игре.

6. Устройство местной телефонной связи на станциях Ижевск и Игра осуществляется путем установки в пассажирских зданиях коммутаторов МБ по 30 номеров и оборудуются по 30 абонентских пунктов.

7. Оборудование всех промежуточных пунктов стрелочной связью. Стрелочная связь на всех пунктах, кроме Ижевска, устраивается двухпроводной индукторной, а на ст. Ижевск стрелочная связь осуществляется по системе ЦБ с установкой коммутатора на 15 номеров.

По состоянию на 1 февраля 1945 г. выполнены следующие работы:

1. Столбовая линия на всем протяжении установлена согласно проекта.

2. Произведена подвеска пяти проводов, шестой провод, предназначенный для телеграфной связи на участке Ижевск—Чепца, не подвешен.

3. Произведено оборудование:

а) промежуточных пунктов диспетчерской поездной связью на всех отдельных пунктах;

б) промежуточных пунктов комбинированной постанционной и линейно-путевой связью на всех отдельных пунктах, контор, квартиры ПЧ, кабинета ТЧ, дежурн. по депо и часть контор дорожных мастеров.

4. Стрелочная связь оборудована двухпроводная на 8 отдельных пунктах: Зилай, Андрейшур, Меньил, Игра, Кушья, Лоза, Чур и Заводская.

5. Построена местная связь на ст. Игра с установкой коммутатора МБ на 30 номеров с включением 11 абонентов.

6. Установлена водокачальная сигнализация на водокачках Чур и Игра, второе основное водоемное здание на ст. Игра водокачальной сигнализацией не оборудовано.

7. На ст. Игра во временном помещении оборудована аккумуляторная для питания соединительной трансляции.

При производстве работ отступлений от проекта не было. Качество выполненных работ по связи **ХОРОШЕЕ.**

Основные дефекты выполненных работ следующие:

1. По трассе магистральной линии связи не произведено уширение просеки и вырубki отдельных деревьев, угрожающих падением на линию.

2. На участке Кекоран—Пастухово на изломах профиля линии связи не установлено двойное крепление проводов, вследствие чего имеются срывы изоляторов с крючьев.

3. Вводы проводов во временные помещения (вагоны) не пропаяны.

4. Плохая слышимость по стрелочной связи из-за изношенности элементов.

Для обеспечения нормальной эксплуатации линии по устройствам связи комиссия считает необходимым выполнить работы в объемах и сроки, указанные в приложении № 1.

В связи с организацией на ст. Ижевск не предусмотренного проектом отделения движения, отделения паровозного хозяйства и других хозяйств, произвести к 1/III-45 г. следующие работы:

1. Оборудовать два диспетчерских круга, один круг Агрыз—Воткинск—Ижевск с девятью раздельными пунктами и второй—Ижевск—Зилай—с тринадцатью раздельными пунктами.
2. На ст. Ижевск оборудовать телефонную станцию ЦБ на пятьдесят номеров с соответствующим количеством абонентов.

Б. Устройство СЦБ.

По проекту предусмотрено:

1. Установка на всех остановочных пунктах двухкрылых semaфоров с ключевой зависимостью стрелок приемо-отправочных путей.
2. Оборудование всей линии железной сигнализацией системы Трегера.

По состоянию на 1 февраля выполнены следующие работы:

1. На станциях Пибаншур пост 262 км., Зилай, Андрейшур, Меньил, Чур, Угловая, Люкшудья и ст. Заводская установлены двухкрылые semaфоры и на ст. Люк, Игра, Кушья, Лоза, Пастухово и Ижевск Новый—однокрылые semaфоры.

2. Электрожелезнодорожной системой с аппаратами Трегера оборудованы перегоны: Пибаншур—Зилай, Зилай—Андрейшур, Андрейшур—Люк, Люк—Меньил, Меньил—Игра, Игра—Кушья, Кушья—Лоза, Лоза—Пастухово, Чур—Угловая, Угловая—Люкшудья, Люкшудья—Заводская, Заводская—Ижевск Увинский и Заводская—Ижевск.

3. Ключевой зависимостью стрелки и сигналы приемо-отправочных путей не оборудованы за исключением станции Заводская. Качество выполненных работ ХОРОШЕЕ.

Для обеспечения нормальной эксплуатации по устройствам СЦБ необходимо выполнить к 1/III-45 г. следующие работы:

1. Оборудовать устройствами СЦБ ст. Ижевск, Кекоран и пост примыкания 262 км.
2. Отремонтировать железной аппарат на ст. Угловой.
3. Установить постоянные диски уменьшения скорости на Мужвайском пересечении и установить взаимозависимость semaфоров.
4. Увязать зависимостью железной системой стрелки примыкания на перегонах Угловая—Чур и Угловая—Люкшудья.
5. Оборудовать ключевой зависимостью стрелки и semaфоры на станциях Ижевск и Заводская (четная сторона) посту 262 км., разъезде Зилай и станции Люкшудья (четная сторона).

ХII. Гражданские сооружения.

Выполнение работ по гражданским сооружениям характеризуется следующими данными:

Наименование сооружений	По проекту		Выполнено		% выполн. кубат.
	шт.	кбм.	шт.	кбм.	
А. ПУТЕВЫЕ ДОМА					
Дом дорожного мастера	1	580	4	957	165
Дом бригадира и 4-х рабочих	27	21020	2	306	1,5
Дом путевого обходчика	—	—	1	108	—
Дом переездного сторожа	1	182	—	—	—
Переездные сторожевые будки	8	163	10	223	137
Общежития для рабочих (пост. т.)	—	—	10	3777	—
" (врем. типа)	—	—	7	1584	—
Службное помещение при дор. мастере	—	—	3	198	—
Бани при лин. путев. домах	26	3861	6	425	11
Службы при лин. путев. домах	—	10240	—	935	9
Б. СТАЦИОННЫЕ ДОМА					
Дом отдыха бригад	1	766	—	—	—
Дома квартирного типа	15	12576	8	5878	47
Общежития постоянные	—	—	2	1718	—
Общежития временные	—	—	11	1050	—
Службы при станционных домах	—	3906	—	147	4
Красные уголки	—	—	2	77	—
Медпункт	1	456	2	108	23
Бани	1	490	3	548	112
Столовые	—	—	2	1806	—
Пекарни	—	—	1	455	—
Ларьки	—	—	2	57	—
Овощехранилище и ледники	—	—	5	4614	—
Склады и прочие подсобные помещения ОРС'а	—	—	—	2165	—
Колодцы	16	—	5	—	31

На остановочных пунктах Люкшудья, Угловая, Чур и Кекоран все жел. дор. рабочие размещаются полностью в передаваемых строительством зданиях и сооружениях. Другие остановочные пункты жел. дор. линии Балезино—Ижевск проходят в непосредственной близости к существующим населенным пунктам, что позволяет на первый период постоянной эксплуатации (до постройки постоянного жилья) обеспечить жильем значительную часть работников дороги.

По жел. дор. линии Балезино—Ижевск построены и частью использованы существующие культурно-бытовые помещения под:

- медпункты на ст. Игра и Люкшудья,
- детские сады (Игра, Люкшудья) на 300 детей,
- столовые (Зилай, Пулыб, Игра, Лынга, Кекоран, Чур, Люкшудья, Ижевск),
- красные уголки (Игра, Кекоран, Чур, Люкшудья, Ижевск).

д) бани и дезокамеры (Зилай, Меньил, Люк, Игра, Лынга, Кекоран, Чур, Угловая, Люкшудья).

ТЕХНИЧЕСКИЕ И СЛУЖЕБНЫЕ ЗДАНИЯ

	По проекту		Выполнено		% выполн. кубатуры
	шт.	кбм.	шт.	кбм.	
Служебные здания					
Пассажирск. здан. (дерев.)	14	7008	4	2622	37
Пассажирск. здания (камен.) по индивид. проекту	1	10800	1	2700	25
Постройки для обслуживания пассажиров	—	1070	—	76	7
Пакгаузы	5	1695	—	—	—
Стрелочные будки	38	769	29	559	73
Сооружения тягового хозяйства					
Паровозное депо деревянн. врем. типа (стойл)	2	4830	1	1052	22
Мастерские и кузницы	—	—	—	401	—
Контора при депо	—	357	—	235	66
Насосная станция для пост. водоснабжения	2	—	1	—	50
То же для врем. водоснабжения	—	—	—	—	—
Водонапорная башня (пост. водоснабжения)	2	—	1	—	50
То же для врем. водоснабжения	—	—	4	—	—
Прочие технические здания паровозн. и вагонн. службы	—	2878	—	145	5

В связи с тем, что большая часть постоянных гражданских сооружений не построена, комиссия считает необходимым, для создания нормальных условий в эксплуатационной работе, выполнение оставшихся недоделок возложить на стройуправление № 31/38 в объеме и сроки, указанные в приложении №№ 1, 2.

XIII. Пропускная способность.

Ожидаемые размеры движения на первые годы эксплуатации, в соответствии с техническим проектом и заключением технико-экспертного отдела НКПС от 1/VII-1943 года, определены в количестве 12 пар поездов.

Поверочным расчетом пропускной способности линии, с учетом ее технической оснащенности и установленных предельных поперечных скоростей к моменту приемки, а также наличия двух, оставленных на первое время эксплуатации, временных пунктов водоснабжения на перегонах установлено, что фактическая пропускная способность по отдельным элементам составляет по перегонам 13 пар, по тяговым устройствам—13 пар и по водоснабжению—13 пар поездов, что соответствует проектной пропускной способности.

XIV. Обеспеченность линии кадрами.

Эксплуатационный штат жел. дор. линии Балезино—Ижевск по техническому проекту должен состоять из 692 работников разных профессий, из них по службе движения 246 человек, по паровозной службе—64 человека, по

вагонной службе—36 человек, по службе пути—64 человека, по связи и СЦБ—12 человек и по другим службам—9 человек.

Фактически строительством № 31/38 подготовлены и передаются Казанской ж. д. кадры по временной эксплуатации всего работников различных профессий 478 человек, из них по службе движения 122 человека, по паровозной службе—86 человек, по службе пути—240 человек и работников ОРС'а—30 человек.

XV. Административное деление.

Жел. дор. линия Балезино—Ижевск по проекту должна была входить в состав двух железных дорог—Пермской и Казанской. Граница дорог устанавливалась на ст. Игра, являющейся участковой станцией с оборотным депо.

Эксплуатация и руководство построенной линии по службам движения паровозной и вагонной должно было осуществляться через существующие линейные административно-хозяйственные единицы служб и отделов Пермской и Казанской дорог.

По службам пути и связи в пределах построенной линии предусматривалась организация дистанции, на которую должно было быть возложено обслуживание и существующей Воткинской ветки.

В соответствии с приказом Народного комиссара путей сообщения № с-921 от 23.XII-43 г. железнодорожная линия Балезино—Ижевск передается полностью Казанской ж. д.

Для обеспечения оперативного руководства организацией движения поездов и грузовой работы на вновь построенной линии Ижевск—Балезино комиссия считает необходимым:

1) организовать в гор. Ижевск отделение службы движения, отделение паровозного хозяйства, дистанцию пути, сигнализации и связи и другие хозяйственные единицы с включением в состав Ижевского отделения участков ж. д. линии Агрыз—Ижевск, Ижевск—Воткинск Агрызского отделения движения;

2) в связи с отсутствием на линии Ижевск—Балезино основного депо и необходимостью для обеспечения лучшей организации продвижения поездов закрепления за Ижевским отделением приписного парка паровозов, комиссия находит необходимым строительство основного паровозного депо на станции Ижевск считать первоочередной неотложной работой, с окончанием строительства депо в 1945 году.

Впредь до окончания строительства депо на ст. Ижевск, просить СНК СССР обязать Наркомат вооружения передать в аренду Казанской ж. д. сроком на один год одну достраиваемую секцию паровозного депо завода № 71 в гор. Ижевске, для обслуживания паровозного парка, приписанного к Ижевскому отделению, а строительству № 31/38—достроить указанную секцию для нужд основного депо Ижевск.

Обслуживание паровозами Ижевского депо участков Ижевск—Игра, Ижевск—Воткинск, Ижевск—Агрыз производить паровозами Казанской ж. д. и участков Балезино—Игра, Игра—Верещагино—паровозами Пермской ж. д.

XVI. Материально-техническое обеспечение.

Материалы.

В деле материального снабжения в условиях военного времени необходимо отметить инициативу строительства в изыскании и использовании местных

ресурсов и большую помощь, оказанную строительству обкомом ВКП(б) и СНК Удмуртской АССР по изготовлению материалов.

На местных заводах изготовлены следующие металлоизделия:

Костылей путевых	286 тонн
Проволоки телеграфной	65 тонн
Болтов мостовых с гайками и шайбами	12000 штук
Железа сортового	318 тонн
Ломов железных	3164 штуки
Кирок	2772 "
Топоров плотнич.	1670 "
Лопат железных	19000 "
Гвоздей разных	26,7 тонны

Выделены из местных ресурсов следующие материалы и изделия: леса круглого 16800 кубм, гидролеса — 1200 кубм., пилолеса — 6000 кубм, дров — 37760 кубм, цемента — 105 тонн, стекла оконного — 18820 кв. м, извести — 216 тонн, кирпича — более полумиллиона, пил разных — 1186 штук, мешковины — 19928 мет., кулей рогожных — 17000 штук и прочих материалов на сумму более миллиона рублей.

Объем остающихся недоделок по линии Балезино — Ижевск, после приемки ее в постоянную эксплуатацию, материалами и оборудованием будет обеспечиваться строительством № 31/38, как за счет получения фондов от Цужелдорстроя в централизованном порядке, так и за счет самозаготовок местных материалов.

В связи с тем, что Казанская ж. д. не планировала необходимые материалы для обеспечения безопасного пропуска весенних вод 1945 года на вновь принимаемой в эксплуатацию линии Балезино — Ижевск, управление строительства № 31/38 материалами для пропуска весенних вод обеспечивает за счет местных заготовок, за исключением камня, который в количестве 2000 куб. мт. должен быть доставлен с Казанской железной дороги.

Инвентарь и инструмент.

Предусмотренное по генсмете приобретение инвентаря и инструмента для укомплектования хозяйственных единиц ж. д. линии Балезино — Ижевск на сумму 398 тыс. руб. полностью не выполнено.

Сдано инвентаря и инструмента:

а) по службе пути — снегоочиститель 56600 руб., инвентаря — на сумму 45860 рублей, инструмента — на сумму 38684 рубля;

б) по службе движения — инвентаря и инструмента на сумму 17865 рублей.

Всего на сумму 159000 рублей.

Эксплуатационный запас материалов, имеющийся у строительства № 31/38 на момент сдачи в постоянную эксплуатацию, передается хозяйственникам дороги соответствующим порядком.

XVII. Стоимость выполненных работ и финансирование.

Стоимость жел. дор. линии Балезино — Ижевск по генеральной смете определена в сумме 62.828.000 рублей.

Финансирование производства работ до августа 1943 года осуществлялось Ижевской конторой Промбанка, а с августа 1943 года — Молотовской

конторой Промбанка, по предъявляемым счетам строительством № 38 после натурной проверки и приемки работ инспекторами.

Строительство осуществляется хозяйственным способом и Промбанком финансируется по 14-18 параграфу правил финансирования кап. работ.

Выполнение работ в сметных ценах на 1/II-45 г. составляет 55.761 т. р. или 88,8% к утвержденной смете.

Фактические затраты на выполненные работы выражаются в 57 232 т. р.

Если учесть, что строительством получена компенсация по

удорожанию в сумме 3.947 т. р.,

то строительство имеет экономию в сумме 2.476 т. р.

Себестоимость по отдельным главам сметы:

Наименование глав по смете	Всего выполнено в сметн. ценах	Фактическая стоимость
Глава I — Проектирование	2503,4	2503,4
„ II — Подготовительные работы	1313,2	1054,3
„ III — Земляное полотно	15557,4	14280,3
„ IV — Искусственные сооружения	2511,1	2971,4
„ V — Верхнее строение пути	14513,8	13102,0
„ VI — С в я з ь	738,9	1074,0
„ VII — Здания производственные	694,7	913,8
„ IX — Водоснабжение	200,5	365,8
„ X — Производственный инвентарь	84,5	84,5
„ XI — Жил. ком.-быт. строительство	293,3	219,0
„ XIII — Нелимитированные расходы	8012,4	8012,4
„ XIV — Содержание дирекции	297,0	297,0
„ XV — Подгот. эксл. кадров	185,0	185,0
„ XVI — Врем. культ.-быт. помещен.	1984,5	1536,0
„ XVII — Врем. произв. помещения	6197,3	4959,3
„ XVIII — Приобретения	674,0	674,0
Итого	55761,0	57232,0

Следует отметить, что ввиду производства дополнительных работ, не предусмотренных генсметой, а также заниженных расценок против порайонных ценников, по которым строительство производило расчеты с Промбанком, остатка средств утвержденной генсметы в сумме 7.167 т. р. будет недостаточно для финансирования подлежащих к выполнению работ.

Для приведения жел. дор. линии Балезино—Ижевск в состояние, обеспечивающее нормальную ее эксплуатацию, комиссия считает необходимым:

1) утвердить общее выполнение с начала строительства по состоянию на 1 февраля 1945 года в сумме 55761 тыс. рублей, которая состоит из сумм выполненных работ, предусмотренных проектом, оплаченных Промбанком по согласованному с представителем Промбанка СССР единичным расценкам и сверх проектных работ, выявленных в процессе строительства, подлежащих оформленным с представителем заказчика и оплаченных Промбанком по тем же согласованным единичным расценкам.

- 2) Открыть финансирование:
 - а) для выполнения работ, определенных комиссией, из числа оставшихся объемов согласно проекта (см. приложение № 1) в сумме 19729 тыс. руб.;
 - б) для работ, предложенных комиссией, сверх проекта (см. приложение № 2) в сумме 3271 тыс. руб.

XVIII. Выводы.

1. Общий объем работ, выполненных за период строительства линии в сметных ценах, выражается в сумме 55761 тыс. руб., что составляет 88,8% от утвержденной полной сметной стоимости в сумме 62828 тыс. руб.

2. В соответствии с выполненным объемом работ на момент приемки, линия имеет необходимые устройства, обеспечивающие сквозное движение с пропускной способностью 12 пар поездов.

3. Строительство линии Балезино — Ижевск велось в трудных условиях Великой Отечественной войны.

Выполненный большой объем работ по строительству линии в условиях военного времени является результатом самоотверженной, инициативной работы коллектива строителей и большой помощи, оказанной строителям Удмуртским обкомом ВКП(б) и Совнаркомом Удмуртской АССР.

В сооружении линии принимали участие колхозники 29 районов Удмуртской АССР, которые выполнили более 3 миллионов кубометров земляных работ, произвели вырубку трассы на протяжении 95 километров и обеспечили внутритранспортные перевозки материалов.

При непосредственном участии обкома ВКП(б), строителями в период строительства проводилась мобилизация внутренних ресурсов, которая дала возможность обеспечить работы недостающими материалами. На местных заводах было изготовлено сортового металла и поковок 308 тонн, костылей — 286 тонн, заготовлено и вывезено к местам работ 26 тысяч кубометров лесоматериала.

4. Строительство линии Балезино — Ижевск начато в январе 1942 г. Рабочее движение на новостройке было открыто в марте 1943 года. В течение 1943-44 г. г. по линии перевезено различных грузов 1600 тыс. тонн, главными из которых являлись спецдревесина для авиазаводов, рудостойка для Донбасса и топливо для оборонных заводов.

5. Качество выполненных работ оценивается в целом на ХОРОШО.

6. На основании произведенного натурного осмотра линии и учета выполненных работ, определения соответствия их техническому проекту, Правительственная комиссия находит линию Балезино — Ижевск подготовленной для эксплуатации и считает возможным принять ее в постоянную эксплуатацию с 1-го марта 1945 года, с выполнением к этому сроку отдельных недоделок, отмеченных в соответствующих разделах настоящего акта и ведомости недоделок.

7. Оставшиеся недоделки и необходимые работы на линии Балезино — Ижевск, перечисленные в ведомости недоделок и перечне работ по отдельным объектам и элементам в установленные комиссией сроки в 1945 году, возложить на управление строительства № 31/38.

8. Для выполнения работ по основным недоделкам и дополнительным сооружениям считать необходимым выделение строительству ассигнований на 1945 год в размере 23,0 милл. рублей.

9. С вводом в эксплуатацию ж. д. линии Базелино — Ижевск 41% грузового потока и тяжеловесные поезда с этой линии будут следовать на Казанскую железную дорогу через участок Ижевск — Агрыз, который по своему техническому состоянию (рельсы типа IV-а без подкладок и ветхие мосты с расчетной нагрузкой Н₂) не обеспечит пропуска тяжеловесных поездов, поэтому комиссия считает необходимым в 1945 году произвести реконструкцию участка Ижевск — Агрыз.

Председатель Правительственной комиссии

Чекинов

(А. Чекинов)

Члены Правительственной комиссии:

Куликовский

(В. Куликовский)

Силантьев

(Н. Силантьев)

Лозбинев

(Н. Лозбинев)

Кунцевич

(П. Кунцевич)

Воробьев

(В. Воробьев)

Касьянов

(И. Касьянов)

Сапегин

(Е. Сапегин)

9 февраля 1945 г.

гор. Ижевск.

В е д о м о с т ь

недоделок по строительству жел. дор. линии Балезино—Ижевск

по состоянию на 1 февраля 1945 года, подлежащих к выполнению
в 1945 году.

Очер. №	Наименование работ	Ед. изм.	К-во	Цена	Сумма	Срок
1	2	3	4	5	6	7
ГЛАВА I.						
ПРОЕКТИРОВАНИЕ						
1	1. Проектирование	руб.			109600	1945 г.
	Итого по главе I	руб.			109600	
ГЛАВА II.						
ОСВОЕНИЕ ТРАССЫ						
4	1. Перенос линии электроосвещения и связи	руб.			9063	1945 г.
4	2. Снос строений	"			124130	"
4	3. Отвод земельного участка	га			66700	"
4	4. Возмещение убытков	руб.			17880	"
	Итого по главе II	руб.			217773	
ГЛАВА III.						
ЗЕМЛЯНОЕ ПОЛОТНО						
5	1. Земляные работы по главному пути	куб. м	84643	4—96	419829	1-X.
5	2. Обходы и пересечения	"	23582	4—96	116957	"
5	3. Сопутствующие работы	"	108225	0—22	23810	"
6	4. Земляные работы по станциям	"	74400	2—90	215325	15-X.
6	5. Сопутствующие работы по станциям	"	74400	0—29	21532	"
7	6. Земл. работы дополнител.:					
	а) по главному пути	"	99559	1—78	177215	1-X.
	б) » станц. путям	"	6199	1—78	11034	15-X.
	в) Сопутств. к дополнит.	"	105758	0—32	61261	"
8	Укрепление полотна и русел рек					
	а) Обсев	кв. м	237784	0—64	152182	1-X.
	б) Одерновка в клетку	"	53450	1—00	53450	"
	в) Одерновка сплошная	"	191440	1—33	254615	"
	г) Рисбермы и камен. наброска	куб. м.	1134	43—41	49227	"
	д) Дренаж	п-м	17300	81—45	140920	"
	е) Лотки	"	2310	82—80	152210	"
	ж) Пропуск весенних вод	к м. г. п.	146,38	622—50	90500	1-IV

1	2	3	4	5	6	7
	з) Прочие работы лестницы по откосам насыпей	п-м	165	38—00	6300	1-IX
	и) Одинокое мощение	кв. м	42056	11—21	471448	1-X
	к) Двойное мощение	"	600	20—45	14110	"
	Итого по главе III	руб.			2431925	1-X
	ГЛАВА IV. ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ					
12	1. Трубы каменные	куб. м	162	131—60	21319	1-IX
	2. Трубы железобетонные	п-м	4	233—80	935	"
	3. Трубы деревянные	"	26,9	166—30	4473	"
	4. Лотки деревянные	"	33,48	1580	52898	1-VIII
	5. Реконструкция искусств. сооружений км 94—120	руб.			17535	1-XI
13	6. Мосты и путепроводы из однородн. материалов	п-м	108,28	644	69732	"
15	7. Мосты и путепроводы из разнородн. материалов от 20 до 60 м. с устройст- вом настила и щебеночно- го покрытия	"	11,2	767	8590	"
	8. Установка контррельс на мостах и лотках	п-м пути	900	31—50	28400	1-III
	Итого по главе IV	руб.			203882	
	ГЛАВА V. ВЕРХНЕЕ СТРОЕНИЕ ПУТИ					
17	1. Укладка главного пути (добавление скреплений)	км	2,23	31435	70100	1-V
18	2. Стоимость шпал по глави. пути	шт.	200	8—07	1614	"
17	3. Смена рельс по главному пути	км	6,01	31435	188924	1-VII
17	4. Укладка отводов и пере- сечений	"	0,55	31435	17289	1-XI
18	5. Стоимость шпал и отво- дов	шт.	600	8—07	4842	"
19	6. Укладка станцион. путей	км	17,67	27579	487321	1-IX
20	7. Стоимость шпал к станци- онным путям	шт.	25590	8—07	205511	"
21	8. Установка противоугонов	км	115,98	3053	354087	1-VII
22	9. Укладка стрелочных переводов	комп.	73	4520	329960	1-IX
23	10. Стоимость переводных брусьев	"	73	564	41172	"
24	11. Балласт с уборкой в путь:					
	а) По главному пути	куб. м	42000	33—00	1386000	1-X
	б) Реконструкция от 94 до 120 км.	"	15600	39—60	617760	"
	в) На обходах и пересе- чениях	"	600	33—00	19800	15-XI
	г) На станциях	"	38485	33—00	1270005	15-X

1	2	3	4	5	6	7
25	12. Принадлежности пути: а) Переезды б) Путьевые знаки в) Покилометровый запас материалов верхн. строения пути г) Устройство упоров д) Устройство затворных брусев	шт. км " шт. "	43 110 125,82 20 20	2425 190 586 259 130	104275 20900 73730 5180 2600	1-VII " 1-X " 1-III
26	13. Путевая защита	щит.	6850	5-84	40000	1-III
	Итого по главе V	руб.			5539034	
	ГЛАВА VI. СВЯЗЬ И СЦБ					
28	Магистральная линия связи	км гл. пути			1215	1-IV
29	Устройство связи на узлах, станциях и разъездах	руб.			71700	"
30	Водокачальная сигнализация	"			2180	15-III
31	Устройство сигнализации	руб.			39270	1-IV
	Итого по главе VI	руб.			114350	
	ГЛАВА VII. ЗДАНИЯ И СООРУЖЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ					
35	Пассажирские здания: 1. Каменное здание на ст. Ижевск со службами и инвентарем 2. Деревянное здание на 100 чел. ст. Игра а) службы к нему 3. Деревянные здания на 50 чел. на ст. Лоза и Кекоран а) службы к ним 4. Разъезды с коммерч. операц. по раздельн. пунктам Зилай, Андрейшур, Меньил, Кушья, Пастухово, Люкшудья, Заходская а) службы к ним 5. Разъезды без коммерч. операций по раз. пунктам пост 262 км, Люк а) службы к ним 6. Инвентарь и меблировка к пассажирск. зданиям	куб. м. " руб. куб. м. руб. куб. м. руб. куб. м. руб. куб. м. руб. куб. м. здан.	560 2584 1672 257,4 6623	49-05 42-45 55-15 59-88 4-28	2215000 27468 3971 109691 6262 92211 22664 15360 5166 31658	1-XI 1-IV " 1-VIII " 1-X " 1-VII " 1-XI
36	Технические и служебные здания 1. Стрелочные будки на одного стрелочн. 2. Инвентарь стрелочных будок	шт. 100м ² здан.	5 0,98	2180-50 943-50	10902 925	1-III "

1	2	3	4	5	6	7
37	Устройство для обслуживания пассажирских перевозок: 1. Пассажирские платформы 2. Кубовые	кв. м. куб. м.	3600 175,5	31—87 81—15	114700 14243	1-X 1-IX
38	Складские здания для грузовых перевозок: 1. Багажные сараи 2. Пакгаузы 3. Инвентарь	кв. м. " " руб.	167,4 620,2	50—77 99—97	8482 62001 200	" " " "
46	Экипировочн. устройства: 1. Кочегарные ямы наружные на ст. Игра 2. Пескосушилки на 1 печь ст. Игра 3. Сарай для хранения песка 4. Пескосушильная печь	шт. куб. м. кв. м. шт.	2 154,2 48 1	13610 7010	27220 6220 6560 7010	1-VII 1-III " " " "
50	Пожарный сарай при ст. Игра	кв. м.	185,6	32—74	6077	1-IX
53	Пункт техн. осмотра вагонов на ст. Игра	куб. м.	316	48—86	15440	15-XII
	Инструмент и инвентарь к нему	руб.			3000	"
54	1. Здание дистанции пути ст. Ижевск для присоединения под контрол. дистанции связи 2. Службы к нему 3. Сантехника и электроосвещение 4. Инвентарь и инструмент	куб. м. руб. " "	1834		83600 9700 3500 8800	1-XII " " " " " "
	Итого по главе VII	руб.			2804478	
	ГЛАВА IX. ВОДОСНАБЖЕНИЕ					
	Новое водоснабжение на ст. Чур					
65	Углубление и очистка водоемов	куб. м.	80	44—70	357	1-XI
67	1. Водоприемный оголовок и глин. перемычка 2. Водосборные колодцы 3. Самотечные линии укладка труб d-200 мм. 4. Рытье траншей с водоотливом	шт. шт. п/м м³	1 1 160 265	2675 6892 49—26 10—68	2675 6892 7882 2830	" " " " " " " "
68	Всасывающая линия: 1. Рытье траншей с водоотливом 2. Укладка труб 75 мм. 150 — 200 мм.	м³ п/м	157 66		1241 2174	" " " "
69	Насосные станции: а) Здания из прочих материалов б) Службы при нем	м³ м³	430 430	43—90 9—20	18877 3956	" " " "

1	2	3	4	5	6	7
	в) Благоустройство территории	м ³	430	4—90	2107	1-XI
	г) Оборудование	КОМП.	1	9921	9921	"
	д) Монтажные работы	"	1	3034	3034	"
	е) Инвентарь и инструмент	"	1	1470	1470	"
70	Водопроводная сеть:					
	а) Нагнетательная линия 125 мм.	п/м	397	34—06	13522	"
	б) Разводящая — 250 мм.	"	791	66—89	52910	"
	в) Колодцы на водопроводной сети	шт.	11	1228	13508	"
	г) Гидравлические колонки с фундам. и водоотводом	"	3	5725	17175	"
	д) Пожарные краны (гидранты)	"	5	354	1770	"
72	1. Водонапорная башня деревянная емкостью бака 60 м ³ .	"	1	29200	29200	"
	2. Оборудование башни	"	1	6400	6400	"
70	Водоснабжение ст. Ижевск					
	1. Разводящая сеть 200 мм.	п/м	1300	45—34	58942	1-VII
	2. Смотровые колодцы	шт.	4	1228	4912	"
	3. Пожарные гидранты	"	2	354	708	"
	4. Гидроколонки	"	1	5725	5725	"
ВОДОСНАБЖЕНИЕ НА ст. ИГРА						
67	1. Водоприемные сооружения	шт.	1	2575	2575	1-XI
	2. Водосборные колодцы	"	1	6892	6892	"
	3. Сантехнические работы	руб.	—	—	2180	"
68	Всасывающие линии 200 мм.	п. м.	28	—	2320	"
69	1. Насосная станция дерев. с бутовой шахтой	куб. м.	537		21215	1-XI
	2. Службы к ней	"	537	9—20	4448	"
	3. Благоустройство	куб. м. здан.	537	58—00	28015	"
	4. Монтажные работы	КОМП.	2	3034	6068	"
	5. Инвентарь и инструмент	"	1	2220	2220	"
70	Водопроводная сеть:					
	а) Нагнетательная сеть — 125 мм.	п. м.	850	29—00	24600	"
	б) Разводящая сеть—250 мм.	"	800	66—89	53500	"
	в) Колодцы на развод. сети	шт.	5	1228	6140	"
	г) Гидроколонки с фундам. и водоотводом	"	2	5725	11450	I-VII
	д) Пожарные краны (гидранты)	"	2	354	708	"
Итого по главе IX		руб.			440519	

1	2	3	4	5	6	7
	ГЛАВА X. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ ИНВЕНТАРЬ И ИНСТРУМЕНТ					
	1. В целом по главе	руб.			313500	
	Итого по главе X	руб.			313500	
	ГЛАВА XI. ЖИЛ., КУЛЬТ.-БЫТОВЫЕ И КОММУН. СТР-ВА					
87	Дом отдыха бригад ст. Игра Службы к нему	куб. м. куб. м. здан.	1462 1462		67090 2760	1-X "
	Инвентарь и меблировка	100м ³	14,6		14600	"
88	Жилые здания квартирного типа					
	1. На перегонах — (пут. дома)	куб. м.	23334	57—50	1341200	1-X
	а) Службы к ним	"	23334	23—02	537200	"
	б) Инвентарь и оборудо- вание	м ³	23334	1—00	23334	"
	2. На остановочных пунктах	куб. м.	15651	62—01	814000	1-XII
	а) Службы к ним	"	15651	12—50	196700	"
	б) Инвентарь и обору- дован.	"	15651	0—11	1800	"
93	Коммунальное строительство					
	1. Бани путевые на перего- нах 7 штук	куб. м.	869	53—00	46000	1-X
95	Благоустройство поселков	руб.			50000	1-XII
97	Колодцы грунтовые и питьевые	шт.	16	1215	19450	1-VII
	Итого по главе XI	руб.			3114734	
	ГЛАВА XIII НЕЛИМИТИРОВАННЫЕ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ РАСХОДЫ И ЗАТРАТЫ ПО РАБОТАМ, КОТОРЫЕ НЕ МОГУТ БЫТЬ УТОЧНЕНЫ В ТЕХНИЧ. ПРОЕКТЕ					
101	Послеосадочный и гарантий- ный ремонт:					
	а) пути	руб.			78000	31-XII
	б) зданий	руб.			68000	"
102	Удорожание работ, произво- димых в зимнее время	руб.			500000	"
103	Приведение в порядок терри- тории строительства	руб.			55200	"
105	Непредвиденные расходы	руб.			100000	"
	Итого по главе XIII	руб.			801200	

1	2	3	4	5	6	7
	ГЛАВА XIV. СОДЕРЖАНИЕ ДИРЕКЦИИ СТРОЯЩЕГОСЯ ПРЕДПРИЯТИЯ					
106	Технический надзор заказчика	руб.			50000	
	Итого по главе XIV	руб.			50000	
	ГЛАВА XV. РАСХОДЫ ПО ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ					
107	В целом по главе	руб.			182000	
	Итого по главе XV	руб.			182000	
	ГЛАВА XVI. ВРЕМЕННЫЕ ЗДАНИЯ И СООРУЖЕНИЯ ПО ЖИЛИЩНОМУ, КУЛЬТУРНО-БЫТОВОМУ И КОММУНАЛЬНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ СТРОИТЕЛЬСТВА					
	В целом по главе XVI.	руб.			100000	
	Итого по главе XVI	руб.			100000	
	ГЛАВА XVII. ВРЕМЕННЫЕ ЗДАНИЯ И СООРУЖЕНИЯ, ВОЗВОДИМЫЕ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ РАБОТ					
111	1. Стройдвор на ст. Игра	руб.			150000	
	2. Прочие расходы	руб.			10000	
	Итого по главе XVII	руб.			160000	
	ГЛАВА XVIII. ПРИОБРЕТЕНИЕ СТРОЙМЕХАНИЗМОВ, СРЕДСТВ ТРАНСПОРТА, СТРОИТЕЛЬНОГО ИНВЕНТАРЯ И ИМУЩЕСТВА					
	В целом по главе	руб.			150000	
	Итого по главе XVIII	руб.			150000	
	Итого по главам	руб.			16743318	
	Коэффициент на изменение порайон. расценок 1,15 на объемные затраты: 15513172X1,15:100	руб.			2325000	
	Перерасчет на накладные расходы: 19068318X3,5:124,5	руб.			536000	
	Всего по ведомости	руб.			19604318	

РАБОТЫ, ПОДЛЕЖАЩИЕ ВЫПОЛНЕНИЮ СО СРОКОМ ОКОНЧАНИЯ
В 1945—1946 ГОДУ

	Наименование работ	Изм.	Кол-во	Цена	Сумма	Примеч.
	Работы по территории постоянного депо ст. Игра:					
1	Рубка леса	га	3	268,92	806	
2	Корчевка пней	га	10	827,93	8279	
3	Земляные работы	кбм	37000	2—60	96000	
4	Сопутствующие	кбм	37000	0,29	10750	
5	Укладка пути	км	5,07	27517	140000	
6	Стоимость шпал	шт.	7300	8—07	59000	
7	Укладка стрелочн. переводов	комп.	21	4514	95000	
8	Стоимость перев. брусьев	кбм	21	564	11850	
9	Балластировка	кбм	5000	28—34	142000	
10	Упоры	шт.	2	259	518	
11	Здание депо дерев. на 3 стойла	кбм	4688	31—00	145000	
12	К-ра депо деревянное	"	622	47—93	29800	
13	К-ра угольного склада	"	467	47—93	22400	
14	Пескосушилка	"	131	32—74	4280	
15	Пескосушильн. печь	шт.	1	7961	7961	
16	Навес для песка	м ²	51,5	—	6359	
17	Контрольный пост	кбм	27,75	—	1940	
18	Специальные устройства	"	4688	5—73	26800	
19	Башня-ускоритель с оборудованием	шт.	1	34510	34510	
20	Разводящая сеть 250 мм.	п-м	900	56—24	50600	
21	Колодцы	шт.	4	526	2105	
22	Пожарные гидранты	шт.	1	354	354	
23	Гидроколонки	шт.	3	4204	12612	
24	Сантехника и электроосв.	м ³	4688	2—37	11100	
25	Площадки для топлива	м ²	4000	—	39300	
26	Шлакооборочн. канава	шт.	1	13600	13600	
27	Службы	кбм	491,8	5—60	2760	
28	Инвентарь, инструмент	руб.	—	—	4640	
	Итого:				966724	
	Коэффициент на изменение порайонных расценок = 1,15					
	966724X1,15=1091722,6	руб.			145000	
	Перерасчет на накладные расходы 3,5%					
	1111723X3,5=124,5	руб.			31400	
	ВСЕГО:	руб.			1143124	
	Всего на сумму:				20747442	

Председатель комиссии *Декин* (А. ЧЕКИНОВ)

Члены комиссии:

- В. Куликовский* (В. Куликовский)
- В. Воробьев* (В. Воробьев)
- Н. Силантьев* (Н. Силантьев)
- И. Касьянов* (И. Касьянов)
- Н. Лозбинев* (Н. Лозбинев)
- Е. Сянегин* (Е. Сянегин)
- П. Кунцевич* (П. Кунцевич)

Ведомость

объемов работ по жел. дор. линии Балезино—Ижевск, определенных Правительственной комиссией, при приемке линии в постоянную эксплуатацию, но не предусмотренных проектом.

Очер. №№ ген-сметы	Наименование работ	Ед. изм.	К-во	Цена	Сумма	Срок стр-ва
1	2	3	4	5	6	7
ГЛАВА I. ИЗЫСКАНИЕ И ПРОЕКТИРОВАНИЕ						
	Изыскание и проектирование вновь строящихся объектов					
	2781500 x 4 : 100	руб.			111260	
	Итого по главе I	руб.			111260	
ГЛАВА VI. СВЯЗЬ И СЦБ						
	Оборудование связью вновь организуемого отделения движения на ст. Ижевск	руб.			102000	1/III
	Всего по главе VI	"			102000	
ГЛАВА VII. ЗДАНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ						
	Основное паровозное депо на ст. Ижевск					
	1. Депо каменное на 6 стол.	руб. м	25000		1500000	
	2. Котельная	"	900		90000	
	3. Обмывочная площадка	руб.			38000	
	4. Внутрен. сантехника и электроосвещение	"			54000	
	5. Проходная будка	"			7000	
	6. Тractionные пути с земляными работами	км.	5,0		345000	
	7. Стрелочные переводы	комп.	25		113000	
	8. Наружные кочегарные канавы	шт.	2		31000	
	9. Пескоснабжение	руб.			18000	
	10. Площадка для топлива	м ²	2700		40000	
	11. Контора угольного склада	"	590		35000	
	12. Контрольный пост	руб.			2000	
	13. Погреб для смазочных	м ³	50		3500	
	14. Погреб для осветит. материал.	"	75		8000	
	15. Служба при депо	руб.			9000	

1	2	3	4	5	6	7
	16. Благоустройство территории .	Руб.			10000	
	17. Оборудование и инвент. . .	м³ здан.	15000	6-00	90000	
	18. Наружн. электроосвещ. . . .	км	5	3500	17500	
	19. Трансформат. киоск	руб.			3500	
	Итого по депо . . .				2414500	1945 г.
	Коэффициент на изменение по- районных расценок. K=1,04 2414500 × 4 : 100	руб.			96580	
	Перерасчеты на накл. расходы 2511080 × 3,5 : 124,5	руб.			87887	
	Всего по депо.	руб.			2598967	
	8-КВАРТИР. ДОМА НА СТ. ИЖЕВСК НОВЫЙ					
	1. Здания деревянные	шт. м³	3 6147,6	54-28	334000	
	2. Службы к ним	м³ здан.	6147,6	12-50	76800	
	3. Инвентарь	„	6147,6	0-11	676	
	4. Сантехника и электроосвещ.	„	6147,6	2-87	17670	
	Итого на 3 дома .	руб.			429146	1945 г.
	Коэффициент на изменение по- районных расценок K = 1,04 429146 × 4 : 100	руб.			17200	
	Перерасчет на накл. расходы 446346 × 3,5 : 124,5	руб.			12500	
	Всего по 8-квартир. домам.	руб.			458896	
	Всего по ведомости .	руб.			3271123	

Председатель комиссии *Чекинов* (А. ЧЕКИНОВ)

Члены
комиссии:

Куликовский (В. Куликовский) *Воробьев* (В. Воробьев)
Силантьев (Силантьев) *Касьянов* (И. Касьянов)
Лозбинев (Н. Лозбинев) *Санегин* (Е. Санегин)
Кунцевич (П. Кунцевич)

В е д о м о с т ь

неустойчивых мест земляного полотна жел. дор. линии
Балезино—Ижевск по состоянию на 1 февраля 1945 г.

№№ п. п.	Характер больных мест	Протя- женность км	№№ п. п.	Намеченные мероприятия	Протяжен. км	
					По проекту	Намечено строитель- ством
1	Грунтовые воды в откосах и основаниях выемок вызывают сплывы откосов, пучины, запыление кюветов (км 8, 26, 31, 32, 39, 60, 70, 100, 103, 112, 116, 118, 139)	7.160	1	Подкюветные дренажи (км 8, 39)	4.760	0.500
			2	Открытые лотки (км 112, 115, 118, 139)	1.550	3.110
			3	Откосные дренажи (км 26, 100, 139)	—	1.360
2	Просадки насыпей на поймах и болотах (км 72, 143)	0.710	4	Заглубленные кюветы	3.165	—
			5	Полки на контакте мелкозернистых песков и глин (км 32, 39)	0.995	1.000
3	Балластные корыта (км 8, 39, 40, 60, 70, 112)	2.125	6	Досыпки насыпей в местах просадок (км 72, 143)	—	0.710

Начальник строительства

№ 31/38 НКПС

Воробьев (В. ВОРОБЬЕВ).

Зам. главного инженера

стр-ва № 31/38 НКПС

В. Кличко (В. КЛИЧКО).

Сводная ведомость

искусственных сооружений жел. дор. линии Балезино—Ижевск

по состоянию на 1 февраля 1945 г.

№№ п. п.	Наименование сооружений	По проекту			Выполнено			
		шт.	пог. м.	кбм.	шт.	пог. м.	кбм.	% выпол- нен. со- оружений
1.	Дерев. мостов	90	1833	—	87	1788	—	97
2.	Дерев. мостов с метал. паке- тами	6	253	—	6	253	—	100
3.	Дерев. лотков	60	745	—	60	718	—	100
4.	Дерев. труб	10	213	—	10	213	—	100
5.	Жел.-бет. труб	8	130	—	8	130	—	100
6.	Камен. труб	4	—	2585	4	—	2389	100
7.	Путепроводов	4	216	—	1	63	—	25
Всего сооружений:		182	—	—	176	—	—	97

Примечание: Длина мостов принята вдоль пути, лотков—поперек пути.

Начальник строительства
№ 31/38 НКПС

В. Воробьев (В. ВОРОБЬЕВ).

Зам. главного инженера
стр-ва № 31/38 НКПС

В. Кличко (В. КЛИЧКО).

В е д о м о с т ь

переездов на ж. д. линии Балезино—Ижевск
по состоянию на 1 февраля 1945 г.

Наименование переездов	Всего переездов	
	По проекту	Временно при- способл. для езды
Всего переездов	57	42
Из них:		
Одиночных	44	31
Двойных	13	11
Неохраняемых	47	32
Охраняемых	10	10
Механизированных		—

ПРИМЕЧАНИЕ: На всех переездах не сделано мощение и на большинстве переездов не установлены надолбы и полностью не закончена земляная отсыпка. Настил кроме охраняемых переездов—временный. Охраняемые переезды имеют шлагбаумы и переездные будки.

Начальник строительства № 31/38 НКПС

В. Воробьев
(В. ВОРОБЬЕВ).

Зам. главного инженера стр-ва № 31/38 НКПС

В. Кличко
(В. КЛИЧКО).

ВЕДОМОСТЬ

пунктов временных водоснабжений жел. дор. линии БАЛЕЗИНО—ИЖЕВСК по состоянию на 1 февраля 1945 года

Километры	Наименование пунктов набора воды	Расстояние между пунктами набора воды в км.	Оборудование источника водоснабжения			Водопровод						Число волоконных азальев	Емкость волоконных резервуаров в куб. мет.
			Двойное или одинарное водоснабжение	Название источника	Качество воды (общ. жесткость)	Возвышен. станц. площадк над уровнем самых высоких вод в мт.	Всасывающая линия		Напорная и разводящая линия				
							Длина в мт.	Диаметр труб	Длина в мт.	Диаметр труб			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
9	Перегон Зилай — Андрейшур (Пулыб)	37	Одинарное	Пруд р. Пулыбка	12,06	3,06	3	125	—	—	1	24	
46	Игра	40	Двойное	р. Лоза	13,08	9,42	6	100	554	150,75	2	60	
86	Старое Пастухово	20	54	Одинарное	Пруд р. Прич	15,7	2,47	25	0,5 x 0,5	—	1	24	
100	Чур	39	Одинарное	р. Чур	11,6	6,56	44	75	6	100	1	20	
139	Перегон Заводская — Ижевск	45	—	Водопровод г. Ижевск	12,0	—	—	—	3,4	75	—	—	
145	ст. Ижевск	—	—	Удлин. кантажной галлерей существующего водопровода	17,2	—	—	—	—	—	—	—	

ПРИМЕЧАНИЕ: на ст. Игра сделано постоянное рубленое водоемное здание с баком емкостью 60м³ и уложена постоянная одинарная напорная линия.

Начальник строительства № 31/38 НКПС *Воробьев* (В. Воробьев).

Зам. главного инженера стр-ва № 31/38 НКПС *Кличко* (В. Кличко).