

СЕКРЕТНАЯ ЗАПИСКА

к плану железнодорожного строительства по Удмуртской АССР в 1939 году.

1. В течении 5 лет остается нереализованным решение Правительства СССР о постройке жеддорога Ижевск-Валезино, проект которого составлен ЦНИС еще в 1934 году.

Жеддорога Ижевск-Валезино строиться должна не только в интересах местных перевозок, а главным образом для общегосударственных нужд и притом нужд оборонного характера.

Созоружение необходимо для того, чтобы :а)создать для оборонного завода № 180 и для всего Ижевского промузла -очевид и очень важный для жизни этого узла источник топливоснабжения, т.к.к дороге будут тягостить лесные массивы с общим запасом на лесосеках годичного пользования до 527.0 тыс.кубометров ;

б)обеспечить регулярное и бесперебойное поступление сырья на завод № 180 и на прочие предприятия Ижевска с Урвльского направления, т.к.и удельный вес этого сырья в общем его завозе для промышленности Ижевска вырастет до 70 %;

в) дать оборонной продукции завода Ижевска двойной выход как на Сибирь, так и в Центр, а также к родственными по назначению производствам предприятий Центра и Центра, в целях улучшения условия кооперирования работы оборонных предприятий;

г)дать возможность повседневно регулировать грузопотоки между ж.д.иы. (становича и лезвской), сократить пробог грузов (лесоматериалы, металл, металлические изделия, минеральные удобрения) из Северного предуралья в район Валезинской ж.д., разгрузить участок Валезино-Котельнич-Горький Котельничского направления;

д)связать север и юг Удмуртской Республики, отделиenne север от другого большими малопроезжими лесными массивами, увеличить маневренную способность республики в ее хозяйственном строительстве, укрепить и расширить культурно-политические связи северных районов Удмуртии с ее центром г. Ижевском;

е)создать предпосылки для развития промышленности в центральных районах Удмуртии, в частности для организации известняково-цементного и стекляного производства на базе местных нерудископаемых дорогах обеспечит поток транзитных грузов до 300.0 тыс.тонн. (чугун, железо, сталь, руда, лес, стройгрузы и т.д.), а общий ее грузооборот по уточненным расчетам Госплана и Советтранспроекта достигнет 8,5 миллионов тонн. Только от перевозки одних транзитных грузов дорога способна будет ежегодно девять миллионов или 15-20 % ее строительной стоимости, а следовательно окупиться в течение 3-5 лет.

Полагая, что строительство ж.д.Ижевск-Валезино является настоятельным делом Госплан СССР считает необходимым в течение ближайших двух лет завершить это.

Общая стоимость сооружения дороги, не считая затрат на подвижной состав выражаться примерно в 26 млн.руб.

Эта стоимость определена следующим образом:

Все путевое хозяйство дороги по проекту 1932 года должно состоять, примерно из 200-220 км.линии.

Из этого числа 83.0 км.дороги уже сооружено Наркоматом оборонной промышленности, который намечает в 1939 году построить на трассе, совпадающей с трассой ж.д.Ижевск-Валезино еще 20-30 км. дороги нормальной колеи вполне пригодной для пропуска поездов обычного веса, курсирующих на дорогах общегосударственно ст.т.

Следовательно 48-53 км. путей НКПС соорудить уже не потребует-
ся. Кроме того часть станционных путей при уточнении существующего
проекта, которое необходимо обязательно сделать, будет безусловно
исключена.

Такой вывод сделан на основании того, что например по одной ст.
Ижевск проект предусматривает укладку около 45 км. станций их пу-
тей, а если учесть достигнутое за последние годы, резкое улучшение
оборота вагонов по сравнению с тем, какой вышел в виду при состав-
лении проекта дороги в 1932 году, то станционные пути на ст. Ижевск
должны быть сокращены по крайней мере наполовину.

Такое же явление имеет место и на других станциях и раз'ездах.
В итоге общее протяжение путей, которое надо будет уложить при
постройке желдороги Ижевск - Вазезино, составит не более 140.0 км.

Считая в среднем стоимость сооружения 1 км. пути по 250.0 тыс.
руб., на путевое хозяйство потребуется 1.0 млн. руб.
Производственных, служебных и жилых зданий необходимо будет
построить до 47.5 тыс. кубометров, а складов, платформ и т.п. до 30.8
тыс. кв. метров (данные взяты с проекта 1932 г.).

Общая стоимость этого строительства считая стоимость со-
оружения 1 кубометр по километрам в 50 руб; по производственным
- в 30 руб., по складам в 20 рублей выразится в 2,1 т.рублей.
В конце около 0,5 млн.руб. стоит будет водоснабжение на стан-
циях и раз'ездах.

Общие же затраты на все эти работы, считая и расходы на уточ-
нение проекта, выразятся в 23740,0 тыс.руб. из которых на 1939г.
относится 1140,0 тыс.руб., что обеспечит постройку примерно поло-
вины всей дороги, станций и раз'ездов.

2. К моменту окончания строительства д. ИЖЕВСК-ВАЗЕЗИНО в
Ижевске должно быть сооружено новое пассажирское здание в месте
пресыщения этой дороги К (казанской), т.к. на существующей пассажир-
ской станции Ижевск приращение сделать невозможно и она превращается
в товарную.

Новое здание необходимо еще потому, что с введением Вазезин-
ской дороги в эксплуатацию суточное количество и отправление пасса-
жиров (одновременное почти) достигать будет 1200- 1500 человек,
тогда как существующее деревянное здание не обеспечит и 10 % это-
го пассажирского потока.

Поэтому проектом плана предусматривается постройка ново-
го пассажирского здания в Ижевске, об'емом в 3000 кв. стоимостью
в 2400,0 тыс.руб. с затратами в это дело в 1939г. 1200,0 тыс. руб.
3. На казанской желдороге необходимо в 1939 г. построить
пешеходные мосты через станционные пути на ст. Ижевск и Сигинская
и отказать раз'езд на 993 км.

Замеченное планом строительство моста для пешеходов на
ст. Ижевск является с.ерьезно неотложным делом. Трамвай Ижев-
ске является единственным средством сообщения с вокзалом.

Трамвайная остано^ква у вокзала расположена на противопо-
ложной стороне от пассажирского здания и вследствие этого, все
пассажиры, как едущие на вокзал, так и прибывающие с поездов вы-
нуждены переходить все станционные пути.

Кроме этого тысячи людей ежедневно переходят станцион-
ные пути в связи с тем, что привозильная станция и привозиль-
ные торговые точки обслуживают население, постоянно жаждущее в
районе привозильной трамвайной остановки.

Это население состоит из рабочих и служащих складов Заготзерно, нефтебаз, складов торговых организаций и т.д., расположенных так же на расстоянии в 100 м от вокзала стороны около трамвайной линии.

Для этого населения привокзальная территория является и основным местом прогулок.

Все это вместе взятое приводит к тому, что направление от трамвайной остановки к вокзалу большую часть суток занято беспорядочными потоками людей, часто спешащих, а поэтому перебежавших через вагоны, или подлезавших под них. (сюда много численные случаи ранения людей ушибов от падения с вагонов, переломов рук и ног и т.п. Устранить эту, совершенно негигиеничную обстановку - возможно только постройкой моста для пешеходов, что и предусматривается на 1933 год.

Мост запроектирован деревянный из железных опор, протяженным в 40 метров, общей стоимостью в 27 тис. рубл.

Такой же мост протяженным в 40 метров необходимо выстроить и на станции Суринская, где интенсивное движение людей через пути происходит так же постоянно.

Это движение обусловлено здесь тем, что значительная часть рабочих предприятий жигинского округа, тогда как предприятия расположены за железнодорожными путями на противоположной от города стороне. Следовательно при выходе на работу и возвращении с работы рабочие неизбежно переходят ж.д. пути.

Около предприятий (Лесозавод, завод дубитель, стекольный завод) возникли уже значительные поселки рабочих, однако рынок и основная торговая сеть находится в городе Жиге. Там же школы и больницы.

Вследствие этого не только рабочие живут около заводов, но и члены их семей вынуждены тоже очень часто переходить через пути.

Чтобы предупредить несчастные случаи и создать удобство переходов через пути, сооружение мостов для пешеходов на ст. Суринская надлежит признать так же неотложным делом.

4.

Все строительство в гор. Жиге и в его окрестностях, включая и строительство завода № 120 получает бутылки кувшны с Вятско-полянского карьеров, расположенных на 933 километре железной железной дороги.

Истекшие годы показали, что недостаточный завоз в Жиге бутылочной глины, иногда срывавший строительство происходил в значительной мере от невыполнения планов, как по подаче вагонов, так и по их обороту, погрузке и разгрузке.

Происходило и происходит это во всех пор потому, что на 933 км. нет развоза вследствие подачи вагонов под погрузку в этот пункт в тупик производной по необходимости только в периоды, когда перегон Вятского поляны - Кукмор свободен: в ожидании этого периода вагоны простоят без пользы иногда по несколько дней на ближайших станциях и по столько же дней стоят погрузочные в тупике ожидая своего выхода.

Кроме того сам тупик мал и фронт погрузки на 933 км. во всех отношениях не обеспечен, ни размерами, ни освещением и т.д.).

Для устранения этого ненормального положения в 1939 году необходимо на 937 км. соорудить раз'езд с укладкой путей до 1 км.

Общая стоимость этих работ выразится 100,0 тыс. рублей.

5. Наконец сооружение 1 тупика для стройгрузов в Ижевске так же является неотложным делом.

По числу путей станция Ижевск ^{не} является достаточно, к тому же крайне перегружена разгрузочные пути не обеспечены достаточными по размерам свободными площадками, что в периоды интенсивного подвоза грузов железнодорожной вынуждает получателей сваливать груз на груз. Особенно это часто наблюдается со стройгрузами.

В итоге ст: Ижевск нередко бывает буквально завалена грузами и около путей создается большая теснота.

Производке, строилес и т.д.) стройгрузы наиболее часто создают эту тесноту, задерживая иногда напрасно вагоны и мешая работе станций.

Для устранения подобной являемье представляется целесообразными и необходимыми выстроить в 1939г. на станции Ижевск еще один тупик специально для стройгрузов. —
стоимостью в 50.0 тыс. руб.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ГОСПЛАНА МАССР

(Ивацкий)

ДИРЕКТОР ПО ТРАНСПОРТУ

(Ширлеа)