

М-3/170

806

Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

ПРОТОКОЛЫ СОВѢЩАНІЙ

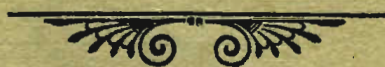
БЫВШИХЪ

при Кіевскомъ Округъ Путей Сообщенія

20, 24, 27 и 28 Мая и 6 Іюня 1913 г.

для разсмотрѣнія смѣтныхъ предположеній Округа

за 1914 годъ.



КІЕВЪ.

Типографія Т. Г. Мейнандера, Пушкинская ул., № 20.
1913.

М-31170.

Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

ПРОТОКОЛЫ СОВѢЩАНІЙ

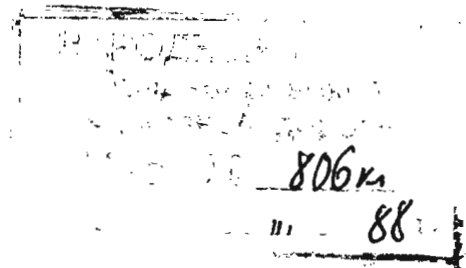
БЫВШИХЪ

при Кіевскомъ Округъ Путей Сообщенія

20, 24, 27 и 28 Мая и 6 Іюня 1913 г.

для разсмотрѣнія смѣтныхъ предположеній Округа

за 1914 годъ.



КІЕВЪ.

Типографія Т. Г. Мейнандера, Пушкинская ул., № 20.

1913.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

1. Циркулярное письмо Правленія Округа отъ 8 мая 1913 г. № 14460 на имя представителей общественныхъ организацій и отдѣльныхъ лицъ съ приглашеніемъ принять участие въ Совѣщаніяхъ при Округѣ.
2. Списокъ общественныхъ организацій и отдѣльныхъ лицъ, которымъ Правленіемъ Округа были разосланы приглашенія для участія въ Совѣщаніяхъ.
3. Протоколъ Совѣщанія, состоявшагося 6 іюня 1913 года въ г. Києвѣ при Правленіи Округа.
4. Протоколъ Совѣщанія, состоявшагося 20 мая 1913 г. въ г. Могилевѣ губ.
5. Протоколъ Совѣщанія, состоявшагося 24 мая 1913 г. въ г. Черниговѣ.
6. Протоколъ Совѣщанія, состоявшагося 28 мая 1913 г. въ г. Кременчугѣ.
7. Протоколъ Совѣщанія, состоявшагося 20 мая 1913 г. въ г. Херсонѣ.
8. Протоколъ Совѣщанія, состоявшагося 27 мая 1913 г. въ г. Бендерахъ.
9. Протоколъ Совѣщанія, состоявшагося 24 мая 1913 г. въ г. Брестъ-Литовскѣ.
10. Докладъ Инженеръ-Механика Округа Инженера Вислоцкаго о предположеніяхъ по заготовкѣ судовъ и снарядовъ для нуждъ Округа.
11. Докладъ Помощника Начальника Кіевскаго Отдѣленія по 1 техническому участку Инженера Жилина о состояніи р. Верхняго Днѣпра отъ истока до устья р. Березины въ настоящее время и предположеніяхъ объ улучшеніи этого участка на 1914 г.
12. Докладъ Вр. исп. об. Начальника Искусственнаго Отдѣленія Инженера Горяинова о предполагаемыхъ работахъ по расчисткѣ Кобелякскаго порога на р. Верхнемъ Днѣпрѣ.
13. Докладъ Помощника Начальника Кіевскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку Инженера Грузинцева о капитальныхъ и мелкихъ работахъ въ предѣлахъ участка, предполагаемыхъ къ производству въ 1914 году.

14. Докладъ Помощника Начальника Кіевскаго Отдѣленія по 4-му техническому участку Инженера Бржескаго о работахъ, предполагаемыхъ къ производству въ 1914 г. для улучшения судоходныхъ условій р. Десны.
 15. Докладъ Помощника Начальника Кіевскаго Отдѣленія по 3-му техническому участку Инженера Лепешинскаго о предполагаемыхъ въ 1914 году работахъ по выправленію р. Днѣпра отъ Градижска до устья р. Припяти.
 16. Докладъ Завѣдывающаго техническимъ участкомъ р. Днѣпра у г. Кіева Инженера Пушечникова о необходимости улучшения перекатовъ р. Днѣпра Старосельскаго, Вышгородскаго и Усть-Десенскаго.
 17. Докладъ Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія Инженера Терпугова объ удаленіи скалистыхъ препятствій на участкѣ р. Днѣпра между г.г. Градижскомъ и Екатеринославомъ.
 18. Докладъ Помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 1-му техническому участку Инженера Ливена о предстоящихъ берегоукрѣпительныхъ работахъ на участкѣ р. Днѣпра между г.г. Градижскомъ и Екатеринославомъ.
 19. Докладъ Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія Инженера Терпугова о произведенныхъ работахъ на р. Нижнемъ Днѣпрѣ, Южномъ Бугѣ и притокахъ Днѣпра и достигнутыхъ этими работами результатахъ.
 20. Докладъ Помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку Инженера Карлштейна о программѣ берегоукрѣпительныхъ работъ на р. Нижнемъ Днѣпрѣ и въ частности объ укрѣпленіи берега у Лысой Горы.
 21. Докладъ Инженера Карлштейна о необходимости завершения укрѣпленія берега р. Нижняго Днѣпра у заборы „Рябокъ“ противъ Томаковыхъ острововъ.
 22. Докладъ Инженера Карлштейна о предполагаемомъ расширеніи Александровской гавани на рѣкѣ Нижнемъ Днѣпрѣ.
 23. Докладъ Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія Инженера Терпугова о необходимости устройства второго затона на р. Нижнемъ Днѣпрѣ у м. Никополя.
-

М. П. С.

Циркулярно.

**ПРАВЛЕНІЕ
КІЕВСКАГО ОКРУГА**

Путей Сообщенія.

КАНЦЕЛЯРІЯ.

8-го мая 1913 года.

№ 14460.

г. Кіевъ.

Представителямъ Биржевыхъ и Порайонныхъ Комитетовъ, судовладѣльцевъ, Городскихъ и Земскихъ учреждений, а равно и прочихъ учреждений и отдѣльныхъ лицъ заинтересованныхъ въ улучшеніи путей Кіевскаго Округа Путей Сообщенія.

Согласно распоряженію Управленія В. В. П. и Ш. Д. предположенія Правленій Округовъ о работахъ, выполняемыхъ за счетъ кредитовъ по § 4 ст.ст. 1 и 2 (новыя работы на водныхъ путяхъ и заготовка судовъ и снарядовъ), по § 5 ст. 5 (надзоръ за судоходствомъ и обстановка водныхъ путей) и по § 7 ст.ст. 1 и 2 (новыя работы по шоссейнымъ дорогамъ) предварительно внесенія ихъ въ вѣдомость предположеній должны быть рассмотрѣны въ Особыхъ Совѣщаніяхъ при участіи, сверхъ чиновъ Контрольной Палаты, съ совѣщательнымъ голосомъ, также представителей мѣстныхъ общественныхъ организацій, какъ-то: биржевыхъ и порайонныхъ комитетовъ, судовладѣльцевъ, городскихъ и земскихъ учреждений, а равно и прочихъ заинтересованныхъ учреждений и отдѣльныхъ лицъ.

Такія Совѣщанія Правленіемъ Округа въ послѣдніе годы созывались въ г. Кіевѣ въ первыхъ числахъ іюня мѣсяца.

Какъ показала практика этихъ совѣщаній, на нихъ часто возбуждаются вопросы чисто мѣстнаго характера, обсужденіе коихъ въ совѣщаніяхъ въ г. Кіевѣ представляется крайне затруднительнымъ а, кромѣ того, не всѣ заинтересованныя въ улучшеніи подвѣдомственныхъ Округу путей лица, имѣютъ возможность пріѣхать въ Кіевъ.

Поэтому Правленіе Округа предполагаетъ въ текущемъ году организовать для подробнаго обсужденія смѣтныхъ предположеній на будущій годъ совѣщанія на мѣстахъ и затѣмъ постанов-

ленія этихъ мѣстныхъ совѣщаній обсудить въ г. Кіевѣ въ Общемъ Совѣщаніи съ участіемъ представителей отъ лицъ и учреждений, бывшихъ на мѣстныхъ Совѣщаніяхъ и съ представителями Государственнаго Контроля.

Совѣщанія на мѣстахъ Правленіемъ Округа назначены въ слѣдующихъ пунктахъ:

I. Въ г. Могилевѣ Губернскомъ: (въ помѣщеніи Городской Управы) 20 мая 1913 года подъ предсѣдательствомъ Начальника Кіевского Отдѣленія инженера Г. А. Заславскаго.

На этомъ Совѣщаніи предположено обсудить слѣдующіе вопросы:

1) о необходимости доассигнованія средствъ на расчистку Кобелякскаго порога на р. Верхнемъ Днѣпрѣ.

2) о необходимости постройки постоянныхъ мостовъ черезъ р. Днѣпръ у г.г. Орши и Могилева губ. и черезъ р. Сожъ у г. Гомеля.

3) о мелкихъ выправительныхъ работахъ, а также берегоукрѣпительныхъ работахъ, предполагаемыхъ въ 1914 году на участкѣ р. Днѣпра отъ верховьевъ до устья р. Припяти, а также на р.р. Сожъ и Бѣсяди и

4) объ оборудованіи водныхъ путей этого района паровыми и непаровыми судами

II. въ г. Черниговѣ: (въ помѣщеніи Городской Управы): 24 мая 1913 года подъ предсѣдательствомъ Помощника Начальника Кіевского Округа Путей Сообщенія, инженера А. К. Старицкаго.

На этомъ Совѣщаніи будутъ разсмотрѣны слѣдующіе вопросы:

1) о предполагаемыхъ выправительныхъ и берегоукрѣпительныхъ работахъ на участкѣ р. Десны отъ устья до г. Чернигова и отъ г. Чернигова до г. Брянска, и

2) объ оборудованіи р. Десны паровыми и непаровыми судами.

III. въ г. Кременчугѣ: (въ помѣщеніи Биржевого Комитета) 28 мая 1913 года подъ предсѣдательствомъ Помощника Начальника Кіевского Округа Путей Сообщенія, инженера А. К. Старицкаго.

На этомъ Совѣщаніи будутъ разсмотрѣны вопросы:

1) объ улучшеніи перекатовъ Вышгородскаго, Старосельскаго и Усть-Десенскаго на участкѣ р. Днѣпра у г. Кіева.

2) о коренномъ улучшеніи Черкасскаго переката.

3) объ укрѣпленіи береговъ р. Днѣпра у м. Ржищева и г. Переяслава.

4) о расширеніи и перенесеніи Кіевскихъ казенныхъ ремонтныхъ мастерскихъ.

5) о постройкѣ дома для Правленія Округа и учреждений его, находящихся въ г. Кіевѣ.

6) объ устройствѣ подхода къ пристани у г. Верхнеднѣпровска.

7) объ устройствѣ рѣчного порта въ затонѣ „Амуръ“ у г. Екатеринослава.

8) объ удаленіи скалистыхъ препятствій на участкѣ р. Днѣпра Градижскъ-Екатеринославъ (программа 1913 года и предположенія на 1914 годъ).

9) о мелкихъ выправительныхъ работахъ, а также берегоукрѣпительныхъ работахъ, предполагаемыхъ къ выполненію на участкѣ р. Днѣпра отъ устья р. Припяти до г. Екатеринослава.

10) объ оборудованіи р. Днѣпра на участкѣ отъ устья р. Припяти до г. Екатеринослава паровыми и непаровыми судами.

IV. въ г. Херсонѣ: (въ помѣщеніи Биржевого Комитета) 20 мая 1913 года подъ предсѣдательствомъ Начальника Кіевскаго Округа п. с., инженера В. М. Тренюхина.

На этомъ Совѣщаніи будутъ разсмотрѣны вопросы:

1) о завершеніи укрѣпленія берега у заборы „Рябокъ“.

2) о предполагаемыхъ берегоукрѣпительныхъ работахъ на р. Нижнемъ Днѣпрѣ и въ частности вопросъ объ укрѣпленіи берега у Лысой Горы.

3) о необходимости устройства второго затона на р. Н. Днѣпрѣ у м. Никополя.

4) о расширеніи Александровской гавани.

5) объ оборудованіи Нижняго Днѣпра паровыми и непаровыми судами.

V. въ г. Бендерахъ: (въ помѣщеніи Городской Управы) 27 мая 1913 года подъ предсѣдательствомъ Начальника Кіевскаго Округа п. с., инженера В. М. Тренюхина.

На этомъ Совѣщаніи будутъ разсмотрѣны вопросы:

- 1) объ устройствѣ затоновъ на р. Днѣстрѣ вообще и въ частности объ устройствѣ затона въ м. Рыбницѣ.
- 2) о коренномъ улучшеніи р. Днѣстра отъ г. Могилева до устья, и
- 3) объ оборудованіи р. Днѣстра паровыми и непаровыми судами и

VI. въ г. Брестъ-Литовскѣ (въ помѣщеніи канцеляріи Начальника 7 шоссейной дистанціи) 24 мая 1913 года подъ предсѣдательствомъ Члена Общаго Присутствія Правленія Кіевскаго Округа п. с. завѣдывающаго шоссейными дѣлами, инженера В. Н. Кокушина.

На этомъ Совѣщаніи будутъ разсмотрѣны предположенія о постройкѣ постоянныхъ мостовъ стоимостью свыше 25,000 р. въ районѣ 6 и 7 шоссейныхъ дистанцій Округа.

Общее Совѣщаніе, для разсмотрѣнія и сводки постановленій мѣстныхъ Совѣщаній назначено въ Кіевѣ 6 іюня 1913 года въ помѣщеніи Правленія Кіевскаго Округа П. С. (Фундуклеевская, 10).

Доклады по вышеперечисленнымъ вопросамъ будутъ по возможности разсланы Правленіемъ Округа до начала Совѣщаній.

Сообщая объ изложенномъ, Правленіе Округа имѣетъ честь просить не отказать принять участіе въ вышеперечисленныхъ Совѣщаніяхъ лично или черезъ уполномоченнаго Вами представителя.

Открытіе засѣданій назначено въ 11 часовъ утра въ дни, указанные выше; при этомъ Правленіе Округа присовокупляетъ, что особыхъ приглашеній для каждаго Совѣщанія разсылаться не будетъ.

Начальникъ Округа,
Инженеръ *Тренюхинъ*.

Правитель Канцеляріи *Долбешкинъ*.

СПИСОКЪ

общественныхъ организацій, учреждений и отдѣльныхъ лицъ,
которымъ разосланы приглашенія на Совѣщаніе по обсужденію
предположеній Округа на 1914 годъ.

Губернаторамъ:

- 1) Смоленскому г. Смоленскъ.
- 2) Могилевскому г. Могилевъ-губ.
- 3) Черниговскому г. Черниговъ.
- 4) Минскому г. Минскъ.
- 5) Сѣдлецкому г. Сѣдлецъ.
- 6) Кіевскому г. Кіевъ.
- 7) Волынскому г. Житомиръ.
- 8) Полтавскому г. Полтава.
- 9) Екатеринославскому г. Екатеринославъ.
- 10) Херсонскому г. Херсонъ.
- 11) Таврическому г. Симферополь.
- 12) Бессарабскому г. Кишиневъ.
- 13) Подольскому г. Каменецъ-Подольскъ.
- 14) Гродненскому г. Гродно.

Предсѣдателямъ Губернскихъ Земскихъ Управъ:

- 15) Смоленской г. Смоленскъ.
- 16) Могилевскій г. Могилевъ-губ.

- 17) Черниговской г. Черниговъ.
 18) Минской г. Минскъ.
 19) Кіевской г. Кіевъ.
 20) Волынской г. Житомиръ.
 21) Полтавской г. Полтава.
 22) Екатеринославской г. Екатеринославъ.
 23) Херсонской г. Херсонъ.
 24) Таврической г. Симферополь.
 25) Бессарабской г. Кишиневъ.
 26) Подольской г. Каменецъ-Подольскъ.

Предсѣдателямъ Уѣздныхъ Земскихъ Управъ:

- 27) Оргѣвской г. Оргѣвъ, Бессарабской губ.
 28) Бендерской г. Бендеры. " "
 29) Сорокской г. Сороки. " "
 30) Тираспольской г. Тирасполь, Херсонской губ.
 31) Балтской г. Балта, Подольской губ.
 32) Ольгопольской г. Ольгополь, Подольской губ.
 33) Ямпольской г. Ямполь, Подольской губ.
 34) Могилевской г. Могилевъ. " "
 35) Остерской г. Остеръ Черниговской губ.
 36) Радомысльской г. Радомысль, Кіевской губ.
 37) Духовщинской г. Духовщина, Смоленской губ.
 38) Краснинской г. Красный " "
 39) Гомельской г. Гомель, Могилевской губ.
 40) Кобелянской г. Кобеляки, Полтавской губ.
 41) Оршанской г. Орша, Могилевской губ.
 42) Старо-Выховской г. Старый-Выховъ, Могилев. губ.
 43) Рогачевской г. Рогачевъ " "
 44) Дорогобужской г. Дорогобужъ, Смоленской губ.
 45) Кременчугской г. Кременчугъ, Полтавской, губ.
 46) Александровской г. Александровскъ, Екатер. губ.
 47) Днѣпровской г. Алешки, Таврической губ.
 48) Рѣчицкой г. Рѣчица, Могилевской губ.
 49) Переяславской г. Переяславъ, Полтавской губ.
 50) Каневской г. Каневъ, Кіевской губ.
 51) Кіевской г. Кіевъ.

- 52) Ковельской г. Ковель, Волынской губ.
 53) Черкасской г. Черкассы, Киевской губ.
 54) Новомосковской г. Новомосковскъ, Екат. губ.
 55) Мелитопольской г. Мелитополь, Таврической губ.
 56) Золотоношской г. Золотоноша, Полтавской губ.
 57) Одесской г. Одесса, Херсонской губ.

Городскимъ Головамъ городовъ:

- 58) Смоленскъ
 59) Орша Могилевской губ.
 60) Могилевъ-губ.
 61) Рѣчица Могилевской губ.
 62) Гомель Могилевской губ.
 63) Черниговъ Черниговской губ.
 64) Остеръ Черниговской губ.
 65) Ковель Волынской губ.
 66) Старый Быховъ Могилевской губ.
 67) Рогачевъ Могилевской губ.
 68) Киевъ
 69) Каневъ Киевской губ.
 70) Черкассы Киевской губ.
 71) Кременчугъ Полтавской губ.
 72) Верхнеднѣпровскъ Екатеринославской губ.
 73) Вознесенскъ Херсонской губ.
 74) Екатеринославъ
 75) Александровскъ Екатеринославской губ.
 76) Никополь Екатеринославской губ.
 77) Херсонъ
 78) Николаевъ Херсонской губ.
 79) Одесса Херсонской губ.
 80) Бендеры Бессарабской губ.
 81) Тирасполь Херсонской губ.
 82) Сороки Бессарабской губ.
 83) Ямполь Подольской губ.
 84) Могилевъ-Под Подольской губ.
 85) Бургомистру гор. Влодавы . г. Влодава Сѣдлецкой губ.

Предсѣдателямъ Биржевыхъ Комитетовъ:

- 86) Кременчугскаго г. Кременчугъ, Полтавской губ.
 87) Николаевскаго г. Николаевъ, Херсонской губ.
 88) Екатеринославскаго г. Екатеринославъ.
 89) Одесскаго г. Одесса, Херсонской губ.

Предсѣдателямъ Порайонныхъ Комитетовъ:

- 90) Кіевскаго г. Кіевъ.
 91) Харьковскаго г. Харьковъ.
 92) Варшавскаго г. Варшава.

Предсѣдателямъ Отдѣленій ИМПЕРАТОРСКАГО Общества Судодоходства:

- 93) Кіевскаго г. Кіевъ.
 94) Александровскаго г. Александровскъ Екат. губ.

Въ управленія желѣзныхъ дорогъ:

- 95) Юго-Западныхъ г. Кіевъ.
 96) Московско-Кіево-Воронежской. г. Курскъ.
 97) Екатерининской г. Екатеринославъ.
 98) Бахмачъ-Одесса г. Кіевъ, Николаевская пл.
 99) Привислинскихъ г. Варшава.
 100) Полѣскихъ г. Вильна.
 101) Южныхъ г. Харьковъ.
 102) Либаво-Роменской. г. Минскъ.

Обществамъ пароходства:

- 103) по р. Днѣпру и его притокамъ г. Кіевъ Александровская 36.
 104) Русскому Обществу Пароходства и Торговли г. Одесса.
 105) Черномор.-Днѣпровскому Обществу Пароходства. г. Херсонъ.

Начальникамъ Военныхъ Сообщеній Военныхъ Округовъ:

- 106) Варшавскаго г. Варшава.
- 107) Виленскаго г. Вильна.
- 108) Кіевскаго г. Кіевъ.
- 109) Въ Правленіе Виленскаго Округа Путей Сообщенія . . . г. Вильна.
- 110) Въ Управленіе Херсонскаго Порта г. Херсонъ.
- 111) Въ Кіевскую Контрольную Палату
- 112) Управляющему Кіевскимъ Отдѣленіемъ Россійскаго Транспортнаго и Страховаго Общества, *Д. Г. Левенштейну*. г. Кіевъ Пушкинская 35.
- 113) Управляющему Обществами Пароходства по Днѣпру и его притокамъ *А. Ф. Лишневскому*. г. Кіевъ.
- 114) Старшему Ревизору Общества Пароходства по Днѣпру и его притокамъ *Э. А. Гековичу* г. Кіевъ Михайловскій пр. 12.
- 115) Коммерціи Совѣтнику *Д. С. Марголину*. г. Кіевъ, Ольгинская 1/2.
- 116) Пароходовладѣльцу *И. А. Батизманскому*. г. Николаевъ Екат. губ.
- 117) Пароходовладѣльцу *Н. И. Спозито* г. Херсонъ.
- 118) Предсѣдателью Кіевскаго Биржевого Комитета *С. С. Могилевцеву* г. Кіевъ.
- 119) Товарищу Предсѣдателя Биржевого Комитета *Л. И. Бродскому*. г. Кіевъ Екатерининская 9.
- 120) Управляющему Кіевской Контрольной Палатой *В. А. Алфирову* г. Кіевъ Контрольная Палата.

- 121) Помощнику Управляющаго Кіевской Контрольной Палатой *Лапотникову*. г. Кіевъ Контрольная Палата.
- 122) Старшему Ревизору Кіевской Контрольной Палаты *Д. В. Валлійскому*. " " "
- 123) Старшему Ревизору Кіевской Контрольной Палаты *М. Я. Напалкину*. " " "
- 124) Помощнику Ревизора Кіевской Контрольной Палаты *Бурда*. " " "
- 125) Младшему Ревизору Кіевской Контрольной палаты *Богданову*. " " "
- 126) Младшему Ревизору Кіевской Контрольной Палаты *Кондратенко*. " " "
- 127) Члену Екатеринославской Губернской Земской Управы, *Н. В. Буницкому*. г. Екатеринославъ.
- 128) Члену Екатеринославской Губернской Земской Управы, *фонъ-Гесбергу*. г. Екатеринославъ.
- 129) Предсѣдателю Междувѣдомственной Комиссіи для составления плана работъ по улучшенію и развитію водныхъ путей Имперіи, профессору *Тимонову*. Спб. Измайловскій проспектъ 7/1.
- 130) Инженеру *С. П. Максимову* Спб. Управление Землеустр. и Госуд. Имуществами.

Преподавателямъ Кіевского Коммерческаго Института:

- 131) *А. А. Руссову*. г. Кіевъ Назарьевская 9.
- 132) *А. И. Ярошевичу*. г. Кіевъ Діонисьевскій пр. 5.

- 133) *Л. Н. Яснопольскому* . . . г. Кіевъ Коммерческій Инстит.
 134) Завѣдывающему собираніемъ
 статистико - экономическихъ
 свѣдѣній *В. Я. Головня* . . г. Кіевъ Нестеровская 26 кв. 11.
 135) Коммерческому Агенту Юго-
 Западныхъ желѣзныхъ дорогъ
П. Н. Андрееву г. Кіевъ Упр. Ю. З. Ж. дорогъ.
 136) Предсѣдателю Екатеринослав-
 скаго Отдѣленія ИМПЕРА-
 ТОРСКАГО Техническаго Об-
 щества *И. И. Тихонову* . . г. Екатеринославъ.
 137) Гласному Смоленскаго Губер-
 скаго Земскаго Собранія *В. И.
 Муромцеву* г. Гжатскъ Смоленской губ.

Пароходовладельцамъ:

- 138) *Маховеру* г. Могилевъ губ.
 139) *К. П. Грошикову* г. Гомель Могилевской губ.
 140) *З. Г. Гинцбургу* г. Кременчугъ. Полтавской губ.
 141) *П. А. Гнутову* " " "
 142) *З. І. Аринштейну* г. Сороки Бессарабской губ.
 143) *Виртъ* г. Могилевъ Подольской губ.
 144) Конторѣ гвоздильнаго завода
 въ Черкассахъ. г. Черкассы, Кіевской губ.
 145) Фабрика Зарипцаго въ Чаркас-
 сахъ " " "
 146) Управляющему Пароходствомъ
 Гомель Пропойскъ *Амитину*. г. Гомель Могилевской губ.

Владельцамъ лѣсопильныхъ заводовъ:

- 147) *Х. М. Гинзбургу*. г. Черкассы Кіевской губ.
 148) Наслѣдникамъ *Гринблата* " " "
 149) *Э. З. Чернобыльскому* " " "
 150) *Берлинскому* " " "
 151) *М. Кохманенко* " " "

Лѣсопромышленникамъ:

- 152) *А. Г. Залкиндю* г. Кременчугъ Полтавской губ.
 153) *И. Ф. Сандомирскому* " " "
 154) *З. М. Родкину* " " "
 155) *М. С. Рабиновичу* г. Херсонъ.

Агентамъ Черноморско-Днѣпровскаго Пароходства:

- 156) *Н. Ф. Целести* г. Александровскъ, Екат. губ.
 157) *Х. А. Стеркину* " " "
 158) Представителю Черноморско-Днѣпровскаго Судоходст. *М. И. Цукерману* г. Бендеры Бессарабской губ.
 159) Агенту Нижне-Днѣпровскаго Судоходства *В. О. Айнгорну* г. Александровскъ Екат. губ.
 160) Агенту Пароходства „Амбро“ *И. И. Жаботинскому* г. Александровскъ, Екат. губ.
 161) Агенту Русскаго Общества Пароходства и Торговли *И. К. Ляглеръ* " " "
 162) Главному Агенту Днѣпровской линіи Русскаго Общества Пароходства и Торговли, *В. Н. Кубышкину* г. Херсонъ.
 163) Управляющему Пароходства „Кумана и Шавилды“ *И. А. Юдемайчу* "
 164) Въ Контору Парох. „Амбро“ "
 165) Уполномоченному Днѣстровскимъ Пароходствомъ *Халимскому* м. Резина Бессарабской губ.
 166) Представителю Товарищества „Бр. Цимерманы и Я. Зельдинъ“ *Зельдину* г. Сороки Бессарабской губ.

- 167) Судовладѣльцу *И. П. Сини-
цыну* г. Александровскъ Екат. губ.
- 168) Пароходовладѣльцу и Судо-
владѣльцу *А. И. Анатра* . . г. Херсонъ.
- 169) Пароходовладѣльцу и Судо-
владѣльцу *Б. И. Габеру* ”
- 70) Пароходовладѣльцу и Судопро-
мышленнику, *А. И. Минкину* ”
- 71) Пароходовладѣльцу и лѣсо-
промышленнику, *А. А. Люб-
лину* ”
-

ПРОТОКОЛЪ

Совѣщанія, состоявшагося въ Правленіи Кіевскаго Округа Путей Сообщенія 6-го іюня 1913 года для обсужденія предположеній Округа о работахъ на 1914 годъ.

Предсѣдательствовалъ:—Начальникъ Округа Инженеръ
В. М. Тренюхинъ.

Участвовали:

Помощникъ Начальника Округа, Инженеръ *А. К. Старицкій.*

Инспекторъ Судоходства Округа *К. К. Пасынковъ.*

Начальникъ Кіевскаго Отдѣленія Инженеръ *Г. А. Заславскій.*

Начальникъ Екатеринославскаго Отдѣленія *Н. В. Терпуговъ.*

Начальникъ Днѣстровскаго Отдѣленія, Инженеръ *В. К. Тиммъ.*

Начальникъ Искусственнаго Отдѣленія Инженеръ *Ө. А. Тиллингеръ.*

Состоящій въ распоряженіи Правленія Округа, Инженеръ *В. П. Поповъ.*

Вр. исп. об. Инженеръ-Механика Округа, Инженеръ *С. В. Вейнбейнъ.*

Помощникъ Начальника Кіевскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку, Инженеръ *Грузинцевъ.*

Помощникъ Начальника Кіевскаго Отдѣленія по 3-му техническому участку, Инженеръ *С. М. Лепешинскій.*

Помощникъ Начальника Кіевскаго Отдѣленія по 4 техническому участку, Инженеръ *С. А. Вислоцкій.*

Участковый Инспектор Судоходства *Чижачевъ.*

Оффиціальный представитель Киевской Контрольной Палаты
Старшій Ревизоръ *Д. В. Валлійскій.*

Старшій Адъютантъ Штаба Варшавскаго Военнаго Округа Гене-
рального Штаба Полковникъ *Кадушниковъ.*

Непремѣнный Членъ Киевскаго Губернскаго по земскимъ и го-
родскимъ дѣламъ Присутствія, *А. М. Вороновскій.*

Александровскій Городской Голова *К. М. Дмитренко.*

З. м. Черкаскаго Городского Головы *Кржижановскій.*

Членъ Рогачевской Земской Управы *К. К. Черепановъ.*

Судовладѣлецъ *К. П. Грошиковъ.*

Обязанности Секретаря исполнялъ техникъ п. с. *А. Д. Смирновъ.*

По открытіи Совѣщанія Предсѣдатель заявилъ, что обсужденію
настоящаго Совѣщанія на основаніи циркулярнаго распоряженія
Управленія В. В. П. и Ш. Д. отъ 6 апрѣля с. г. за № 7038/343 под-
лежать смѣтныя предположенія Округа на 1914 годъ по § 4 ст. ст.
1 и 2 (новыя работы на водныхъ путяхъ и заготовка судовъ и снаря-
довъ), по § 5 ст. 5 (надзоръ за судоходствомъ и обстановка водныхъ
путей) и по § 7 ст. ст. 1 и 2 (новыя работы по шоссейнымъ доро-
гамъ). Совѣщаніе это является объединеніемъ частныхъ Совѣщаній
на мѣстахъ, которыя были созваны въ концѣ мая въ Могилевѣ, Чер-
ниговѣ, Брестѣ, Кременчугѣ, Херсонѣ и Бендерахъ. Затѣмъ Предсѣ-
датель просилъ Помощника Начальника Округа, Инженера Стариц-
каго доложить о работахъ на водныхъ путяхъ Округа, намѣченныхъ
къ внесенію въ предположенія на 1914 годъ.

Помощникъ Начальника Округа, Инженеръ Старицкій до-
ложилъ, что для подробнаго обсужденія смѣтныхъ предположеній
Округа по воднымъ путямъ на 1914 г. организованы были мѣстныя
Совѣщанія Чиновъ Округа съ представителями судоходства въ слѣ-
дующихъ пунктахъ:

- 1) въ г. Могилевѣ-губ. 20 мая 1913 года,

- 2) въ г. Черниговѣ—24 мая 1913 г.,
- 3) въ г. Кременчугѣ—28 мая 1913 г.,
- 4) въ г. Херсонѣ—20 мая 1913 г.,
- и 5) въ г. Бендерахъ—27 мая 1913 года.

Согласно постановленій этихъ Совѣщаній Правленіемъ Округа предполагается испросить на 1914 г. слѣдующія ассигнованія на нижеперечисленныя новыя работы по воднымъ путямъ Округа по § 4 ст. 1 (работы стоимостью каждая свыше 25.000 р.):

1) Берегоукрѣпительныя работы на р. Н. Днѣпрѣ.

а) у Лысой Горы, полная стоимость работъ 67.000 р., которая и испрашивается на 1914 г. полностью.

б) въ Кривомъ Колѣнѣ, полная стоимость работъ 300.000 р., испрашивается 100.000 рублей и

в) у заборы „Рябокъ“ полная стоимость работъ по утвержденному проекту 197.000 р., на выполнение части работъ въ 1913 г. ассигновано 90.000 р., на 1914 г. испрашивается остальная сумма 107.000 руб.

2) Расширеніе Александровской гавани на р. Н. Днѣпрѣ.

Согласно составленнаго проекта предположено устроить ковшь по р. Мокрой Московкѣ съ подходомъ къ городу и затѣмъ расширить существующую верхнюю гавань. Полная стоимость всѣхъ работъ выражается въ 934.000 р.

Порядокъ работъ намѣчается слѣдующій: въ первый годъ предположено устроить половину новаго ковша, во второй годъ слѣдующую половину и наконецъ расширеніе существующей гавани. На выполнение работъ первой очереди на 1914 г. испрашивается сумма 340.000 руб.

3) Устройство второго затона на р. Н. Днѣпрѣ у м. Никополя, полная стоимость работъ 94.500 руб., на 1914 г. испрашивается на отчужденіе земли 25.000 руб.

4) Продолженіе работъ по улучшенію судоходныхъ условій р. Днѣпра между г.г. Градижскомъ и Екатеринославомъ; согласно закона 25 іюня 1912 г. полная стоимость этихъ работъ опредѣлена въ

2.000.000 рублей, на приступъ къ работамъ въ 1913 г. ассигновано 350.000 руб.; на 1914 г. испрашивается 700.000 рублей.

5) Берегоукрѣпительныя работы на участкѣ р. Днѣпра между г.г. Градижскомъ и Екатеринославомъ:

а) у Боцуловской заборы, полная стоимость работъ 70.000 руб., которая и испрашивается полностью на 1914 г.

б) у с. Тарамскаго, полная стоимость работъ 115.000 р., которая и испрашивается полностью.

6) Укрѣпленіе праваго берега р. Днѣпра у с. Сѣкирна, полная стоимость 103.000 руб., испрашивается 70.000 руб.

7) Укрѣпленіе лѣваго берега р. Днѣпра у оконечности Переяславской земской дамбы, полная стоимость выправленія р. Днѣпра у с. Трактомирова и у Переяславской пристани 1.483.000 руб., въ счетъ этой суммы на укрѣпленіе берега только у Переяславской дамбы испрашивается 29.000 руб. на 1914 г.

8) Выправленіе р. Днѣпра у с. Ячники ниже Ржищевского монастыря; всѣ работы стоятъ 433.500 р., испрашивается 100.000 р.

Завершеніе укрѣпленія праваго берега р. Днѣпра у с. Ржищева; на выполненіе всѣхъ работъ необходимо 70.000 р., которые и испрашиваются на 1914 годъ.

10) Улучшеніе Усть-Деснянскаго переката на р. Днѣпрѣ, полная стоимость работъ 307.000 руб., испрашивается 68.000 руб.

11) Улучшеніе Старосельскаго переката на р. Днѣпрѣ; полная стоимость работъ 184.400 р., испрашивается 97.000 руб.

12) Коренное улучшеніе переката р. Днѣпра „Комаринъ“; полная стоимость работъ 490.000 руб., испрашивается 80.000 руб.

13) Коренное улучшеніе переката р. Сожа „Клубовка“; полная стоимость работъ 89.400 руб., испрашивается 50.000 руб.

14) Коренное улучшеніе переката р. Сожа „Сусловка“; полная стоимость работъ 30.000 руб., которая и испрашивается полностью на 1914 годъ.

15) Продолженіе работъ по выправленію р. Десны у г. Чернигова; полная стоимость работъ по утвержденному проекту 119.000 р. на выполненіе части работъ въ 1913 г. ассигновано 70.000 р., на продолженіе работъ на 1914 г. испрашивается 25.000 руб.

16) Переустройство Рыбницкаго затона на р. Днѣстрѣ; полная стоимость 75.000 р., которая и испрашивается полностью.

17) Устройство затона на р. Днѣстрѣ у г. Могилева-Под.; полная стоимость работъ 46.000 р., которая и испрашивается полностью на 1914 годъ.

Всего же предполагается испросить на 1914 г. по § 4 ст. 1 сумму 2.264.000 рублей.

Предсѣдатель просилъ высказаться по поводу предполагаемыхъ Округомъ работъ.

Представитель Государственнаго Контроля Д. В. Валлійскій просилъ разъяснить, чѣмъ именно вызывается необходимость устройства второго затона у м. Никополя одновременно съ большими работами по расширенію Александровской гавани.

Начальникъ Екатеринославскаго Отдѣленія, Инженеръ Терпуговъ разъяснилъ, что необходимость устройства 2-го затона у Никополя вызывается тѣмъ, что:

1) существующій въ настоящее время затонъ у м. Никополя крайне малъ по размѣрамъ, всего, считая и неудобную площадь, приблизительно 3.400 кв. саж., между тѣмъ какъ имѣется насущная потребность въ большомъ затонѣ.

2) входъ въ существующій затонъ крайне неудобенъ—узкій проходъ между скалами поперекъ теченія.

и 3) выгрузка изъ судовъ на набережную въ виду возвышенія послѣдней на 6,5 саж. надъ средне-низкимъ горизонтомъ невозможна даже въ самую высокую воду. Вообще существующій Никопольскій затонъ совершенно не отвѣчаетъ нуждамъ судоходства и совершенно не

используется ни въ навигаціонное ни въ зимнее время частными судами, а служить лишь для казенныхъ судовъ.

Частные суда въ этомъ затонѣ почти не зимуютъ, а располагаются обыкновенно на зимовку въ расположенномъ ниже естественномъ затонѣ, углубленіе котораго и намѣчается Округомъ.

Александровская гавань не можетъ замѣнить Никопольскаго затона, такъ какъ районы тяготѣнія къ нимъ хлѣбныхъ районовъ совершенно различны. Насколько необходимъ затонъ въ Никополѣ видно изъ того, что судоходцы, бывшіе на Совѣщаніи въ Херсонѣ 20 мая 1913 г. заявили о согласіи своемъ на обложеніе всѣхъ грузовъ, выходящихъ изъ Никополя, независимо отъ того пользуются ли они затономъ или нѣтъ.

Представитель Государственнаго Контроля Д. В. Валлійскій указалъ, что вопросъ объ обложеніи грузовъ поднимался и раньше при ходатайствѣ судоходцевъ о производствѣ другихъ работъ, но потомъ судоходцы всегда отказывались отъ своихъ обѣщаній, въ виду чего за исполненныя работы приходится всегда платить средства изъ Государственнаго Казначейства.

Предсѣдатель разъяснилъ, что Министерство П. С. должно дать возможность зимовать рѣчному флоту независимо отъ сборовъ; что же касается удобствъ грузки, т. е. устройства рѣчныхъ портовъ, то таковыя работы должны выполняться или за счетъ населенныхъ мѣстъ, расположенныхъ у затоновъ, или за счетъ особыхъ обложеній, при чемъ разрѣшеніе этихъ работъ можетъ послѣдовать лишь по разрѣшеніи вопроса о сборахъ. Какъ примѣръ можетъ быть указано сообщеніе Управленія В. В. П. и Ш. Д. по поводу устройства гавани въ Вознесенскѣ, въ которомъ между прочимъ говорится, что слѣдуетъ имѣть въ виду, что какія либо мѣропріятія со стороны вѣдомства путей сообщенія по устройству затона въ Вознесенскѣ могутъ имѣть мѣсто не раньше утвержденія въ законодательномъ порядкѣ внесеннаго Министерствомъ П. С. законопроекта объ установленіи судоходныхъ сборовъ на Южномъ Бугѣ.

По Никопольскому затону въ соотвѣтствіи съ этимъ принципомъ на 1914 г. испрашивается сумма лишь на отчужденіе земли, необходимой также и для существующаго затона, по которой должна идти подъѣздная дорога. Въ дальнѣйшемъ земля эта возрастетъ въ цѣнѣ, почему необходимо обезпечить казну приобрѣтеніемъ ея немедленно.

Александровскій Городской Голова К. М. Дмитренко. По поводу установленія сбора съ грузовъ сообщилъ въ дополненіе къ высказанному ранѣе, что по вопросу о расширеніи Александровской гавани состоялось по созыву Городского Управленія большое совѣщаніе на мѣстѣ. Всѣ судоходцы за исключеніемъ лишь одного высказались за необходимость устройства гавани, при этомъ всѣ участники Совѣщанія заявили, что готовы вносить плату лишь бы вопросъ о гавани былъ рѣшенъ удовлетворительно.

Предсѣдателемъ было доложено, что городъ Александровскъ идетъ навстрѣчу устройству гавани и даетъ необходимую для сего землю бесплатно, но что, конечно, и расширеніе Александровской гавани можетъ быть осуществлено лишь при условіи установленія судоходныхъ сборовъ.

Представитель Государственнаго Контроля Д. В. Валлійскій указалъ на то, что насколько ему извѣстно при устройствѣ существующей нынѣ гавани у г. Александровска городъ взялъ съ вѣдомства п. с. плату за землю.

Александровскій Городской Голова К. М. Дмитренко подтвердилъ, что теперь земля будетъ дана совершенно бесплатно въ количествѣ почти 20 десятинъ. Соотвѣтствующее постановленіе по сему вопросу уже состоялось и утверждено надлежащимъ образомъ.

Представитель Государственнаго Контроля Д. В. Валлійскій указалъ на то, что Округомъ вносятся рядъ отдѣльныхъ проектовъ. Между тѣмъ Министерство П. С. и Законодательныя учрежденія требуютъ составленія проектовъ цѣлыхъ участковъ рѣкъ. Поэтому имъ высказывается пожеланіе, чтобы проведены были проекты улучшенія

цѣлыхъ участковъ рѣки, общіе проекты, при такомъ условіи законодательныя учрежденія охотнѣе пошли бы навстрѣчу и скорѣе возможно было бы рассчитывать на получение соотвѣтствующихъ ассигнованій.

Предсѣдатель сообщилъ, что всѣ предполагаемыя Округомъ работы раздѣляются на двѣ главныя категоріи: устройство затоновъ и работы на транзитѣ.

Работы по устройству затоновъ въ Александровскѣ и Никополѣ на Днѣпрѣ и въ Рыбницѣ и Могилевѣ на Днѣстрѣ являются вполне обоснованными, въ виду чего на выполненіе ихъ Правленіемъ Округа и испрашиваются средства на 1914 годъ.

Что касается затоновъ въ другихъ пунктахъ, то Начальникъ Кіевскаго Отдѣленія теперь составляетъ схему устройства затоновъ; въ первую очередь намѣчено устройство затона у г. Черкассы и въ г. Гомелѣ.

На мѣстныхъ Совѣщаніяхъ вопросъ о затонахъ также разсматривался и вездѣ вполне опредѣленно высказывалась необходимость устройства ихъ. До выработки схемы, на эти затоны пока ничего не внесется.

Работы на транзитѣ раздѣляются на слѣдующія четыре категоріи:

1) Работы на Н. Днѣпрѣ—берегоукрѣпительныя. Коренное улучшеніе этой части рѣки закончено въ 1912 г., но нельзя думать, что разъ коренное улучшеніе закончено, то не надо производить дальнѣйшихъ необходимыхъ работъ. Берегоукрѣпительныя работы не вошедшія въ составъ работъ коренного улучшенія должны будутъ выполняться еще въ теченіи значительнаго времени, пока не будутъ закрѣплены всѣ размываемые берега рѣки. Программа такихъ работъ составлена и на выполненіе части ея и испрашиваются средства на будущій годъ.

2) Работы на участкѣ р. Днѣпра Градижскъ-Екатеринославъ. На этомъ участкѣ теперь производятся работы по удаленію скалистыхъ

препятствій, на выполненіе коихъ согласно закона 25 іюня 1912 г. ассигновано 2 милліона рублей.

Также какъ и на Н. Днѣпрѣ, для выполненія не вошедшихъ въ этотъ проектъ берегоукрѣпительныхъ работъ составлена программа, согласно которой на выполненіе части работъ испрашиваются средства на 1914 г.

3) Работы отъ Градижска вверхъ до Кіева, или правильнѣе до границы участка у г. Кіева (около Староселья).

Здѣсь Округъ также исходитъ изъ необходимости составленія сплошного проекта. Но такъ какъ составленіе подробнаго проекта по послѣднимъ даннымъ на всемъ участкѣ, протяженіемъ 300 верстъ безцѣльно, ибо рѣка ко времени разрѣшенія работъ измѣнитъ свое русло и такимъ образомъ затраченныя на производство изысканій средства окажутся израсходованными непроизводительно и время будетъ бесполезно упущено, то Правленіе Округа на будущій годъ вноситъ проекты составленные на основаніи прежнихъ изысканій. Всѣ эти проекты соотвѣтствуютъ представленному въ прошломъ году въ Управленіе В. В. П. и Ш Д. проекту кореннаго улучшенія р. Днѣпра отъ устья р. Березины до г. Екатеринослава.

Округъ предполагаетъ испрашивать средства на работы первой очереди на участкѣ Градижскъ-Кіевъ, чтобы дать послѣ окончанія ихъ при наличіи необходимаго землечерпательнаго флота глубину 8 четвертей; что же касается достиженія намѣченныхъ большимъ проектомъ 10 четвертей, то для этого потребуются работы второй очереди, выполненіе которыхъ пока не предполагается. Общая стоимость намѣченныхъ на этомъ участкѣ работъ первой очереди выражается въ суммѣ до 5¹/₂ милліоновъ рублей; изъ нихъ Округъ выдѣляетъ наиболѣе неотложныя работы, необходимость немедленнаго производства коихъ особо настоятельна и вноситъ ихъ въ предположенія на будущій годъ.

Улучшеніе тѣхъ участковъ рѣки (напр. Змогайловка-Бужинь), гдѣ со времени составленія проекта кореннаго улучшенія произошли

значительныя измѣненія, Округъ откладываетъ до 1915 г.; на 1914-й же годъ испрашиваются лишь средства на производство повторныхъ изысканій для составленія проекта къ 1915 году.

Въ этой программѣ работъ нѣсколько обособленъ проектъ улучшения Черкаскаго переката. Проектъ этотъ въ настоящее время находится на разсмотрѣнїи въ Управленїи В. В. II. и III. Д. Хотя со времени составленія его и произошли значительныя измѣненія въ руслѣ рѣки, но тѣмъ не менѣе въ видахъ ускорѣнїя разрѣшенія работъ Округъ съ вѣдома, конечно, Управленія не беретъ этотъ проектъ обратно, такъ какъ необходимыя измѣненія въ проектѣ могутъ быть сдѣланы по ассигнованїи средствъ.

4) Кромѣ указанныхъ категорїй работъ Округъ еще испрашиваетъ средства на работы четвертой категорїи, гдѣ еще вопросъ о коренномъ улучшенїи является не достаточно выясненнымъ.

Здѣсь Округъ ограничивается необходимыми палліативами, конечно, принимая во вниманїе, чтобы работы эти не противорѣчили имѣющемуся схематическому проекту коренного улучшенія Днѣпра до устья рѣки Березины на принципѣ свободной нешлюзованной рѣки.

Выше Березины, а также на р. р. Сожѣ и Деснѣ Округъ предполагаетъ производить лишь работы крайней необходимости, которыя потомъ при коренномъ улучшенїи можетъ быть и не потребуются. Вызывается это тѣмъ, что до осуществленія проекта коренного улучшенія пройдетъ очень продолжительное время, а между тѣмъ необходимость улучшенія затруднительныхъ мѣстъ сказывается уже и теперь.

Представитель Государственнаго Контроля Д. В. Валлійскій указалъ, что насколько ему извѣстно Рыбницкій затонъ уже устроенъ и на него израсходовано свыше 100 тысячъ рублей и возбудилъ вопросъ относится ли вносимый нынѣ кредитъ къ устройству новаго затона или же преустройству стараго.

Предсѣдатель разъяснилъ, что Округомъ предположено переустройство существующаго затона. Произведенные раньше опыты

устройства большого затона въ Рыбницѣ оказались неудачными, почему Округъ нынѣ испрашиваетъ средства на устройство небольшого ковша, который будетъ пригоденъ при всѣхъ рѣшеніяхъ вопроса о коренномъ переустройствѣ Рыбницкаго затона.

Судовладѣлецъ К. П. Грошиковъ, какъ представитель судоходства верховьевъ Днѣпра, Десны и Сожа, указалъ, что уже въ 1911 и 1912 г.г. и теперь на настоящемъ Совѣщаніи поднимаются вопросы о коренномъ улучшеніи Средняго и Нижняго Днѣпра, но ничего не говорится объ улучшеніи верховьевъ Днѣпра, Десны и Сожа.

До сихъ поръ почти ничего для улучшенія этихъ рѣкъ не сдѣлано. Между тѣмъ на нихъ имѣется много перекатовъ, затруднительныхъ для судоходства. Судоходцы несутъ большіе расходы на содержаніе пароходовъ и при осадкѣ ихъ даже въ 12 верш. послѣ спада весенней воды ничего не могутъ дѣлать, должны останавливать пароходы изъ за перекатовъ.

Отъ имени всѣхъ судоходцевъ верховьевъ Днѣпра и притоковъ онъ просилъ, чтобы при коренномъ улучшеніи большихъ рѣкъ были слѣдвали какія либо улучшенія и на верховьяхъ и притокахъ. Для верхняго судоходства достаточно достигнуть 4—5 четвертей.

Принимаемая теперь Округомъ для воспособленія судоходству временныя мѣры въ видѣ установки досчатыхъ щитовъ приносятъ пользу, но они являются хорошей мѣрой только для даннаго момента, продолжительныхъ же результатовъ не даютъ, почему судоходцы ходатайствуютъ о большемъ примѣненіи постоянныхъ фашинныхъ сооружений.

Отъ имени судовладѣльцевъ просилъ чтобы и на улучшеніе верховьевъ Днѣпра, Десны и Сожа были испрошены на будущій годъ какія-либо суммы, такъ какъ они крайне нуждаются въ улучшеніи.

Предсѣдатель указалъ, что возбужденные К. П. Грошиковымъ вопросы должны съ большей полнотой обсуждаться на мѣстахъ, потому и были назначены въ текущемъ году мѣстныя Совѣщанія, выполнить это на настоящемъ Совѣщаніи не представляется возмож-

нымъ, почему Предсѣдатель и просилъ, чтобы судоходцы болѣе отзывчиво относились къ мѣстнымъ Совѣщаніямъ.

Далѣ Предсѣдатель, указавъ, что Округъ хорошо знаетъ нужды верховьевъ Днѣпра, Десны и Сожа, но не можетъ идти по той программѣ, которую предлагаетъ г. Грошиковъ.

Съ улучшеніемъ рѣкъ Министерство идетъ постепенно, снизу вверхъ въ соотвѣтствіи съ интенсивностью и нуждами судоходства. Къ указываемымъ судоходцами постояннымъ сооруженіямъ Округъ не можетъ приступить теперь, такъ какъ коренное улучшеніе верховьевъ рѣкъ и притоковъ возможно только шлюзованіемъ, при которомъ отдѣльныя выправительныя работы современемъ будутъ не только не полезны, но даже вредны.

Въ силу этого Округъ долженъ идти путемъ усиленія на этихъ рѣкахъ землечерпательныхъ средствъ. Округъ нынѣ отправляетъ одинъ снарядъ для верховьевъ Днѣпра; по смѣтѣ 1914 г. испрашивается нѣсколько новыхъ снарядовъ.

Принимаемая въ видѣ временныхъ мѣръ щиты являются болѣе дешевымъ и быстро дѣйствующимъ средствомъ; примѣненіе постоянныхъ фашинныхъ сооружений облегченнаго типа въ соотвѣтствіи съ пожеланіемъ судоходцевъ будутъ въ будущемъ приниматься въ большихъ размѣрахъ, но соблюдая, однако, необходимую осторожность.

Судовладѣлецъ К. П. Грошиковъ указавъ, что Совѣщанія на мѣстахъ были въ текущемъ году первый разъ, извѣщенія были получены поздно и недостаточно распространены, а потому судоходцы и не могли всѣ участвовать на нихъ.

Предсѣдателемъ было запрошено нѣтъ ли еще возраженій и въ виду отсутствія возраженій было объявлено принятіе смѣтныхъ предположеній по воднымъ путямъ.

Затѣмъ Совѣщаніе перешло къ рассмотрѣнію смѣтныхъ предположеній по шоссейнымъ путямъ.

Состоящій въ распоряженіи Правленія Округа, Инженеръ Поповъ доложилъ, что шоссейныя предположенія Округа обсуждались

на мѣстныхъ Совѣщаніяхъ въ г. Могилевѣ губ. 20 мая и въ г. Брестъ-Литовскѣ 24 мая. 1913 года.

Самою большою изъ предполагаемыхъ на шоссе Округа работъ является постройка постоянного моста у г. Гомеля; стоимость его 1.466.000 руб. Затѣмъ постройка собственнаго дома для помѣщенія Правленія Округа и учрежденій его, находящихся въ г. Кіевѣ, стоимость дома 290.000 рублей и наконецъ постройка 3-хъ новыхъ постоянныхъ мостовъ: въ г. Ковелѣ, стоимостью въ сложности 126.000 руб. и 2-хъ мостовъ на Кобринно-Влодавскомъ шоссе на сумму оба 73.000 рублей.

Предсѣдателемъ указано, что на прежнихъ Совѣщаніяхъ стоимость Сожскаго моста опредѣлена была въ 900.000 руб., теперь же она поднялась до 1.466.000 руб.; увеличеніе это вызвано необходимою поднятія низа фермъ моста на 4.00 саж. выше горизонта самыхъ высокихъ водъ, а также нѣкоторыми другими измѣненіями, предложенными Управленіемъ В. В. П. и Ш. Д.

Постройка дома предполагается на углу Никольской ул. и Николаевского спуска, на участкѣ принадлежащемъ казнѣ.

Необходимость постройки собственнаго дома видна уже изъ того, что нынѣ Округъ платитъ за квартиру до 14.500 руб. и всѣ службы все таки помѣститься не могутъ.

Представитель Военнаго Вѣдомства Полковникъ Кадушкинъ указалъ, что мосты по шоссе крайне ветхи, а потому перестройка ихъ крайне необходима.

Судовладѣлецъ К. П. Грошиковъ замѣтилъ, что теперешній Сожскій мостъ деревянный построенъ давно, ремонтъ его долженъ обходиться очень дорого. Кромѣ того мостъ этотъ крайне неудобенъ для судоходства, такъ какъ очень низокъ надъ водою, что не даетъ возможности развиваться судоходству. Перестроить этотъ мостъ необходимо и при томъ какъ можно скорѣе.

Предсѣдателемъ въ виду отсутствія возраженій объявлено о принятіи Совѣщаніемъ предположеній Округа по шоссеинымъ путямъ.

Затѣмъ Совѣщаніе приступило къ разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній по заготовкѣ техническихъ судовъ.

Вр. и. д. Инженеръ-Механикъ Округа, Инженеръ Вейн-бейнъ доложилъ, что предположенія Округа о заготовкѣ судовъ и снарядовъ разсматривались на тѣхъ же мѣстныхъ Совѣщаніяхъ, на коихъ разсматривались и предположенія о новыхъ работахъ на водныхъ путяхъ. Въ виду того, что со времени составленія доклада инженера Вислоцкаго въ Правленіе Округа поступили съ линіи нѣкоторыя дополнителныя данныя по заготовкѣ судовъ, то предположенія Округа, изложенныя въ докладѣ инженера Вислоцкаго въ настоящее время нѣсколько измѣнены.

Правленіе Округа предполагаетъ испросить на 1914 г. средства на заготовку слѣдующихъ судовъ и снарядовъ:

2 землечерпательницы съ караванами для участка р. Ср.

Днѣпра, производительностью 25 куб. саж. $\frac{180000 \times 2}{2}$. . 180000 р.

1 землечерпательница для р. Десны (отъ Макошина до Устья) „Десенская 2-я“, производительностью 25 куб саж.

$\frac{180000}{2}$ 90000 р.

1 землечерпательница для р. Десны (отъ Брянска до Макошина), производительностью 10 куб. саж. $\frac{100000}{2}$. . . 50000 р.

1 землечерпательница для р. Сожа на участкѣ отъ Устья до г. Гомеля производительностью 15 куб. саж. $\frac{144000}{2}$. 72000 р.

1 паровой экскаваторъ для р. В. Днѣпра, производительностью 2 куб. саж. $\frac{30000}{2}$ 15000 р.

1 землечерпательница для расчистки притоковъ р. Н. Днѣпра, производительностью 15 куб. саж. $\frac{144000}{2}$ 72000 р.

1 землечерпательница для р. Днѣстра, производительностью		
25 куб. саж.	$\frac{180.000}{2}$	90.000 р.
		Итого . . 569.000 р.

Пароходы: а) при землечерпательныхъ снарядахъ:

1 пароходъ, мощностью 450 инд. силъ на р. Ср. Днѣпръ для обслуживанія землечерпательныхъ каравановъ „Днѣпровскіе 15 и 16“	$\frac{120.000}{2}$	60.000 р.
---	---------------------	-----------

1 пароходъ мощностью 450 инд. силъ на р. Десну для обслуживанія землечерпательныхъ каравановъ „Десенскіе 1 и 2“	$\frac{120.000}{2}$	60.000 р.
---	---------------------	-----------

1 буксирный пароходъ на р. Сожъ при землечерпательномъ снарядѣ, мощностью 250 инд. силъ	$\frac{85.000}{2}$	42.500 р.
---	--------------------	-----------

1 буксирный пароходъ, мощностью 250 инд. силъ для р. Днѣстра при 25-ти кубовомъ землечерпательномъ караванѣ	$\frac{85.000}{2}$	42.500 р.
---	--------------------	-----------

б) технической службы:

2 парохода—одинъ для 2-го технического участка Кіевского Отдѣленія и одинъ для 2-го технического участка Днѣстровскаго Отдѣленія, мощностью по 150 инд. силъ	$\frac{60.000 \times 2}{2}$	60.000 р.
		Итого: 265.000 р.

Моторныя суда:

6 лодокъ, 4 моторныхъ дуба, общей стоимостью		60.000 р.
--	--	-----------

Непаровыя суда и снаряды:

- а) при землечерпаніи, на сумму , . . . 230.000 р.
б) для техническихъ участковъ, на сумму 187.600 р.

Всего на 1914 г. испрашивается сумма . . . 1.311.600 р.

Предсѣдатель указалъ, что при составленіи вѣдомости подлежащихъ заготовкѣ снарядовъ Округъ не могъ выполнить постановленія Могилевскаго Совѣщанія относительно заготовки снаряда для верховьевъ Сожа. Округомъ вносится только одинъ 15-ти кубовый снарядъ для участка Сожа отъ устья до г. Гомеля. Кромѣ того предполагается заготовить для второстепенныхъ рѣкъ: одинъ паровой экскаваторъ для В. Днѣпра и 2 землечерпательницы для р. Десны, изъ коихъ одна для верхней ея части.

Разсчитывать на разрѣшеніе заготовки въ дополненіе къ этимъ снарядамъ еще одного снаряда для р. Сожа невозможно, а потому таковой и не вносится.

Представитель Государственнаго Контроля Д. В. Валлійскій высказалъ, что съ его стороны возраженій нѣтъ.

Судовладелецъ К. П. Грошковъ указалъ, что одного снаряда для р. Сожа крайне недостаточно и просилъ для р. Сожа выше Гомеля заготовить одну 15 куб. машину, такъ какъ внесенная въ предположенія машина будетъ работать вѣроятно на Н. Сожѣ, ниже Гомеля, верхній же Сожъ попрежнему остается безъ машины.

Онъ полагалъ бы лучше уменьшить заготовку пароходовъ для обслуживанія снарядовъ, но прибавить одинъ лишній снарядъ, такъ какъ нѣтъ необходимости для каждаго снаряда заготовлять отдѣльный пароходъ, одинъ пароходъ можетъ вполне обслуживать два снаряда.

Предсѣдатель разъяснилъ, что Округомъ и предположено заготовлять по одному пароходу на два снаряда. Предполагаемый къ заготовкѣ пароходъ для р. Сожа разсчитанъ также на два снаряда, предполагаемая къ заготовкѣ въ 1914 и 1915 г.г.

Въ виду отсутствія дальнѣйшихъ возраженій Предсѣдателемъ объявлено принятіе Совѣщаніемъ смѣтныхъ предположеній Округа заготовкѣ техническихъ судовъ и снарядовъ.

Затѣмъ Совѣщаніе перешло къ обсужденію смѣтныхъ предположеній по заготовкѣ Инспекторскихъ судовъ и содержанию обстановочной службы,

Инспекторъ Судостроенія К. К. Пасынковъ доложилъ, что въ текущемъ году въ Кіевскомъ Округѣ произошла реорганизація Инспекторской службы.

(До сихъ поръ техническая служба и судостроенная совмѣщались на нѣкоторыхъ участкахъ въ одномъ лицѣ, въ соотвѣтствіи съ этимъ имѣлись и пароходы. Съ отдѣленіемъ же Инспекторской службы отъ технической два Инспектора Судостроенія: одинъ на Верхнемъ Днѣпрѣ и другой на р. Деснѣ остались безъ пароходовъ, такъ какъ бывшіе раньше на этихъ участкахъ пароходы съ отдѣленіемъ технической службы перешли въ распоряженіе этой службы. Въ текущемъ году съ разрѣшенія Начальника Округа упомянутые Инспектора Судостроенія пользуются санитарными катерами. Но катера эти не могутъ удовлетворять нужды инспекціи, а кромѣ того они необходимы для выполненія прямой ихъ задачи. Поэтому на 1914 г. и испрашиваются средства на заготовку для сказанныхъ Инспекторовъ Судостроенія двухъ специальныхъ пароходовъ; стоимость одного такого парохода около 40.000 руб., а двухъ около 80.000 руб.

Вопросъ объ оборудованіи Судостроеннаго надзора въ Кіевскомъ Округѣ, равно какъ и во всѣхъ другихъ Округахъ поставленъ очень плохо, средствъ передвиженія для Начальниковъ дистанцій и Судостроенныхъ Надзирателей нѣтъ.

Въ настоящее время сказанныя лица пользуются или частными пароходами или лошадьми, такой способъ передвиженія очень вредно отражается на дѣлѣ.

Поэтому необходимо Начальниковъ дистанцій снабдить паровыми и моторными катерами, а надзирателей моторными лодками.

Паровые катера, какъ болѣе мелкосидящіе, предполагается заготовить для верхнихъ участковъ рѣкъ.

Стоимость катера около 7—8 тысячъ рублей, а моторной лодки 4—5 тысячъ рублей.

Слѣдовательно на заготовку катеровъ для 5 Начальниковъ дистанцій потребуется до 40.000 рублей., а моторныхъ лодокъ для 10 надзирателей до 50,000 рублей.

Всего же на заготовку судовъ для Инспекторской службы требуется до 170.000 руб., въ счетъ этой суммы на 1914 г. вносится 100.000 рублей.

Предсѣдатель просилъ высказаться относительно этихъ предположеній Округа.

Представитель Государственнаго Контроля Д. В. Валлійскій высказалъ, что разъ заготовка этихъ судовъ необходима, то надлежитъ ускорить проведеніе ея въ жизнь.

Начальникъ Екатеринославскаго Отдѣленія, Инженеръ Терпуговъ указалъ, что гораздо удобнѣе и цѣлесообразнѣе заготавливать не моторные катера, а паровые, такъ какъ при пользованіи моторными катерами приходится встрѣчать большія затрудненія при покупкѣ бензина, въ виду отсутствія его въ пути въ достаточномъ количествѣ; приобрѣтеніе же угля не встрѣчаетъ никакихъ затрудненій, такъ какъ землечерпательныя машины разбросаны почти по всей рѣкѣ и на нихъ можно всегда достать уголь.

Инспекторъ Судоходства К. К. Пасынковъ высказался, что онъ не сторонникъ моторовъ. Деффефектовъ въ нихъ много и часто лучше паровые катера съ отопленіемъ углемъ, однако вовсе отказываться отъ моторныхъ катеровъ нѣтъ основаній.

Затѣмъ К. К. Пасынковъ доложилъ, что по § 5 ст. 5 на надзоръ за судоходствомъ и обстановку водныхъ путей Правленіемъ Округа на 1913 г. испрашивалась сумма 330.000 руб., отпущено же 309.000 руб.

На 1914 г. предполагается испросить 650.000 руб.

Увеличение это вызывается слѣдующими обстоятельствами: недостаточностью существующей нынѣ обстановки, на что обращено вниманіе и Государственной Думой.

Затѣмъ недостаточностью прислуги, разбросанной по воднымъ путямъ. Теперь на долю постового старшины приходится до 100 верстъ, предполагается размѣръ участковъ установить не свыше 60 верстъ, а по возможности и 50 верстъ.

Точно также необходимо увеличить и число постовыхъ.

Кромѣ того, въ виду возрастанія стоимости жизни необходимо увеличить оклады содержанія прислугѣ, такъ какъ получаемые теперь нѣкоторыми постовыми оклады 10—12 р. крайне недостаточны. Вслѣдствіе низкихъ окладовъ невозможно удержать на мѣстахъ хорошихъ служащихъ.

Вотъ эти элементы и поднимаютъ стоимость обстановки.

До сихъ поръ постоваѣ служба страдала отсутствіемъ помѣщеній; поэтому предполагается построить 100 новыхъ барачковъ стоимостью каждый по 150 руб., для чего необходимо 15,000 р.

Необходимо увеличить надзоръ на верхнихъ участкахъ рѣкъ, гдѣ въ настоящее время онъ почти совершенно отсутствуетъ; это особенно важно при сплавахъ, такъ какъ благодаря отсутствію надзора плоты выходятъ не надлежащихъ размѣровъ и тѣмъ нарушаютъ правильность судоходства. Расходъ на этотъ предметъ раньше выражался суммой 50,000 руб., теперь же испрашивается 80,000 рублей.

Вопросъ о статистикѣ и учетѣ грузовъ, проходящихъ по воднымъ путямъ, которые требуетъ Министерство до настоящаго времени поставленъ неудовлетворительно; собираніемъ этихъ данныхъ звѣдывали простые сторожа, которые конечно не могли вполне серьезно выполнять это дѣло. Для устраненія этого предположено на пристаняхъ содержать особыхъ счетчиковъ—спеціалистовъ на правахъ судоходныхъ надзирателей, которые бы и звѣдывали собираніемъ статистическихъ данныхъ. На этотъ предметъ испрашивается до 20,000 р.

Необходимо увеличить число судоходныхъ надзирателей; теперь ихъ 10 человекъ, изъ коихъ два закрѣплены къ мѣстамъ; надо еще 15 человекъ съ окладами 60—75 руб. въ мѣсяцъ.

Издание разныхъ публикацій с глубинахъ требуетъ учрежденія курьерской службы; въ Казанскомъ Округѣ она имѣется, въ Кіевскомъ же введена только нынче въ видѣ опыта. Съ будущаго года необходимо эту службу поставитъ на болѣе широкихъ началахъ.

Въ виду изложеннаго, расходъ на надзоръ за судоходствомъ и обставовку водныхъ путей и возрастаетъ до 650,000 рублей.

Судовладѣлецъ К. П. Грошиковъ заявилъ, что онъ всецѣло присоединяется къ мнѣнію докладчика, указавъ, что судоходцы, обслуживающіе верховья рѣкъ, обойдены и обстановкой.

Что же касается увеличенія числа судоходныхъ надзирателей то ему кажется этого не требуется; когда будетъ много начальства, судоходцы не будутъ знать къ кому обращаться, возможны всякія столкновенія, наконецъ и личный составъ низшаго судоходнаго надзора не всегда на высотѣ положенія.

Предсѣдатель разъяснилъ, что въ Совѣщаніи обсуждаются лишь вопросы организаціи; исполненіе правилъ плаванія въ интересахъ чисто противоположныхъ сплаву и взводному судоходству возможно только при достаточномъ развитіи надзора на мѣстѣ. Пунктовъ, гдѣ нуженъ судоходный надзоръ очень много, надзора же крайне же крайнѣ мало, почему и предложено нѣсколько увеличить его, кромѣ того надзоръ необходимъ и для собиранія текущихъ свѣдѣній о перевозкѣ грузовъ, безъ чего Правленіе не можетъ быть въ курсѣ развитія судоходства

Судовладѣлецъ К. П. Грошиковъ сказалъ, что только сближеніе представителей судоходства съ чинами Округа дастъ положительные результаты.

Предсѣдатель указалъ, что судоходные надзиратели будутъ лишь собирать необходимыя свѣдѣнія на мѣстахъ и наблюдать за исполненіемъ правилъ плаванія, освѣщеніе же нуждъ судоходства будетъ происходить на Совѣщаніяхъ судоходцевъ съ чинами Округа, которыя будутъ періодически назначаться на мѣстахъ.

Представитель Государственнаго Контроля Д. В. Валлійскій высказалъ, что разъ увеличивается расходъ на обстановку до

300,000 руб., то къ ней должны быть предъявлены и большія требованія.

Въ настоящее время, благодаря низкимъ окладамъ, постовыми приглашаются иногда мальчики, которые могутъ неправильно поставить обстановку, послѣдствіемъ чего могутъ быть аваріи.

Необходимо устранить это путемъ повышенія окладовъ.

На Н. Днѣпрѣ постовые въ настоящее время помѣщаются въ глинобитныхъ баракахъ, ремонтъ которыхъ обходится очень дорого; желательно замѣнить эти бараки деревянными.

Входящіе въ составъ обстановки бѣлые фонари горятъ хорошо, красные же фонари во многихъ случаяхъ плохо видны; необходимо принять какія либо мѣры къ устраненію этого.

Инспекторъ Судоходства К. К. Пасынковъ указывалъ, что Округомъ принимаются мѣры къ устраненію указанныхъ недостатковъ.

Въ виду отсутствія дальнѣйшихъ возраженій Предсѣдателемъ объявлено о принятіи Собравіемъ смѣтныхъ предположеній Округа по заготовкѣ инспекторскихъ судовъ и надзору за судоходствомъ.

Затѣмъ Предсѣдателемъ было сказано о главнѣйшихъ вопросахъ, поднятыхъ на мѣстныхъ Совѣщаніяхъ и томъ направленіи, которое будетъ дано имъ Округомъ.

На *Херсонскомъ* Совѣщаніи были подняты слѣдующіе дополнительные вопросы:

1) Объ углубленіи подхода по р. Подпильной къ м. Ново-Воронцовкѣ хотя бы до 3—4 фут.

На Совѣщаніи въ Херсонѣ было заявлено, что Округомъ будетъ сдѣлано все возможное въ зависимости отъ состоянія транзита, причемъ, въ виду взятія одного снаряда на Донъ было выражено сомнѣніе въ возможности осуществленія расчистки Подпильной хотя до 3—4 фут., такъ какъ состояніе горизонта воды на главномъ транзитѣ ожидается въ настоящемъ году угрожающимъ.

Въ виду послѣдовавшаго на дняхъ распоряженія объ оставленіи землесоса № 9 на р. Днѣпрѣ, расчистка Подпильной до указанной глубины будетъ выполнена въ ближайшее время, о чемъ Правленіемъ сдѣлано уже соответствующее распоряженіе.

2) О необходимости уничтоженія наплавныхъ мостовъ на Н. Днѣпрѣ и Ю. Бугѣ.

По этому вопросу, въ виду особой его важности для судоходства, Правленіемъ принимаются всѣ зависящія отъ него мѣры.

3) О затонѣ въ Вознесенскѣ и углубленіи Ю. Буга до 10 футь.

Для окончательнаго выясненія вопроса о судоходныхъ сборахъ на Ю. Бугѣ Управленіемъ В. В. П. и Ш. Д. предполагается образовывать при Николаевскомъ Биржевомъ Комитетѣ Совѣщаніе съ участіемъ представителей судоходства и заинтересованныхъ учреждений.

На *Кременчугскомъ* Совѣщаніи:

1) Объ устройствѣ порта въ затонѣ Амуръ и подхода къ пристани г. Верхнеднѣпровска.

Техническіе проекты составлены. По выясненіи экономической стороны вопроса проекты будутъ направлены въ Управленіе В. В. П. и Ш. Д.

2) О продолженіи укрѣпленія берега Черкасской причальной линіи.

Общій проектъ улучшенія Черкаскаго переката находится въ Управленіи В. В. П. и Ш. Д., въ составъ его войдетъ и разсматриваемое укрѣпленіе берега.

3. О необходимости скорѣйшаго укрѣпленія въ текущемъ году берега у головы Переяславской дамбы.

Работу эту въ текущемъ году выполнить нельзя, такъ какъ по смѣтѣ 1913 г. суммъ не отпущено.

4) Объ устройствѣ набережной и причальной линіи у г. Кременчуга.

Вопросъ этотъ войдетъ въ общую схему оборудованія Округа затонами.

5) О расчисткѣ подхода къ пристанямъ у г. Кременчуга и Новогеоргіевска.

Работа эта будетъ выполнена въ текущемъ году, если по состоянію транзита возможно будетъ отвлечь снаряды съ транзита.

На *Черниговскомъ* Совѣщаніи:

1) Обь укрѣпленіи берега р. Десны у г. Чернигова у лѣсопильнаго завода Гордона.

Работа эта входитъ въ одобренный Министерствомъ проектъ улучшения судоходныхъ условій р. Десны у г. Чернигова и будетъ выполнена.

2) Обь устройствѣ затоновъ въ Трубчевскѣ, Новгородъ-Сѣверскѣ, Пироговкѣ, Макошинѣ, Кладьковкѣ, Черниговѣ и Острѣ.

Вопросъ этотъ войдетъ въ общ. схему оборудованія Округа затонами.

На *Могилевскомъ* Совѣщаніи:

1) О заготовкѣ второй землечерпательной машины для р. Сожа.

Вопросъ этотъ рассмотрѣнъ на настоящемъ Совѣщаніи и ходатайство оставлено безъ удовлетворенія въ виду невозможности увеличить на 1914 г. количество испрашиваемыхъ снарядовъ. Будетъ испрошена на 1915 г.

2) О присылкѣ для работъ въ текущемъ году на В. Днѣпръ землечерпательнаго каравана.

Округомъ высылается землечерпательница „Днѣпровская 7“.

3) Обь устройствѣ затоновъ въ Гомелѣ, Могилевѣ, Лоевѣ, Жлобинѣ, Рогачевѣ, Рѣчицѣ, Оршѣ и Смоленскѣ.

Вопросъ этотъ войдетъ въ общую схему оборудованія Округа затонами.

4) Оборудованіе затоновъ подъѣздными путями.

Вопросъ этотъ послѣ разработки схемы затоновъ будетъ направленъ въ Порайонный Комитетъ.

На *Бендерскомъ* Совѣщаніи:

1) О необходимости производства изысканій на участкѣ р. Днѣтра Могилевъ-Жванецъ.

Необходимая для сего сумма будетъ испрошена по вѣдомости предположеній на 1914 годъ.

2) Собраніе просило возбудить ходатайство, если не объ отмѣнѣ 10% судоходнаго сбора, существующаго на р. Днѣстрѣ, то по крайней мѣрѣ хотя бы о скорѣйшемъ разрѣшеніи вопроса о введеніи по-

пудной тарификаціи сборовъ съ грузовъ, провозимыхъ по р. Днѣстру въ зависимости отъ разстоянія.

Вопросъ этотъ будетъ разработанъ въ Округѣ и затѣмъ соображенія Округа будутъ доложены Управленію В. В. П. и Ш. Д.

3) Объ укрѣпленіи лѣваго берега р. Днѣстра у г. Тирасполя.

Въ виду того, что разрушеніе берега у г. Тирасполя приноситъ ущербъ только самому городу, не затрагивая интересовъ судоходства, то работа эта не можетъ быть выполнена за счетъ вѣдомства П. С.

Въ заключеніе Предсѣдатель выразилъ благодарность какъ всѣмъ участникамъ настоящаго Совѣщанія, такъ и тѣмъ, которые были на мѣстныхъ Совѣщаніяхъ и оказали тѣмъ Округу большую помощь въ дѣлѣ ознакомленія съ нуждами судоходства и сухопутныхъ сообщеній, слѣдствіемъ чего будетъ болѣе цѣлесообразное испрошеніе кредитовъ, что въ свою очередь въ связи съ экономнымъ расходованіемъ ихъ облегчитъ въ большой мѣрѣ довѣріе къ испрошеніямъ Округа со стороны какъ Центральныхъ учреждений Министертства, такъ и законодательныхъ учреждений. Затѣмъ Предсѣдателемъ выражена благодарность тѣмъ учреждениямъ, кои предоставили для мѣстныхъ Совѣщаній свои помѣщенія. Указавъ еще разъ на чрезвычайно важное значеніе мѣстныхъ Совѣщаній, Предсѣдатель сообщилъ, что для обсужденія предположеній на 1915 г. мѣстныя Совѣщанія будутъ назначены въ 1914 году въ слѣдующихъ пунктахъ:

- 1) для В. Днѣпра и Сожа—въ Гомелѣ,
- 2) для Десны—въ Новгородъ-Сѣверскѣ,
- 3) для Ср. Днѣпра—въ Черкассахъ,
- 4) для Н. Днѣпра—въ Александровскѣ,
- 5) для Ю. Буга—въ Николаевѣ,
- 6) для Днѣстра—въ Могилевѣ Под. и
- 7) Для шоссе —въ г. Ковелѣ.

Затѣмъ засѣданіе было закрыто.

Подлинный протоколъ за подлежащими подписями.

ПРОТОКОЛЬ

Совѣщанія, состоявшагося 20-го мая 1913 года въ гор. Могилевѣ губ. для обсужденія предположеній Кіевскаго Округа Путей Сообщенія о работахъ подлежащихъ внесенію въ смѣту 1914 года по верхнему Днѣпру и Сожу.

Предсѣдательствовали — Начальникъ Кіевскаго Отдѣленія Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, Инженеръ **Г. А. Заславскій**.

Участвовали:

Начальникъ Военныхъ Сообщеній Виленскаго Округа Генераль-Маіоръ **Б. П. Бобровскій**.

Инспекторъ Судоходства по 1-му инспекціонному участку **С. Н. Мемконовъ**.

Инспекторъ Судоходства по 2-му инспекціонному участку **С. М. Добровольскій**.

Помощникъ Начальника Кіевскаго Отдѣленія по 1-му техническому участку, Инженеръ **Ю. Н. Жилинъ**.

Помощникъ Начальника Кіевскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку, Инженеръ **Л. П. Грузинцевъ**.

Начальникъ 2-ой шоссеиной дистанціи Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, Инженеръ **І. А. Юцевичъ**.

Исп. обязан. Начальника 1-ой шоссеиной дистанціи Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, Техникъ Путей Сообщенія **В. М. Вешняковъ**.

Представитель Могилевскаго Губернскаго Земства—Предсѣдатель Управы **В. А. Судзиловскій**.

Представитель гор. Могилева Исп. об. Городского Головы **М. А. Феофиловъ.**

Представитель гор. Орши Городской Голова **В. И. Вартманъ.**

Представитель Пароходства „Гомель“—„Попова Гора“—**Н. Г. Бѣловъ.**

Представитель Россійскаго Транспортнаго и Страховаго Общества **Я. Г. Кофманъ.**

Обязанности Секретаря Совѣщанія выполнялъ Старшій Техникъ Кіевскаго Отдѣленія **И. М. Харламовъ.**

Предсѣдатель открывая Совѣщаніе остановился на вопросѣ, могутъ ли считать себя собравшіеся—Совѣщаніемъ достаточно полнымъ для всесторонняго обсужденія смѣтныхъ предположеній Округа или же не считая себя таковымъ, собравшіеся все же составляютъ частное Совѣщаніе для обсужденія докладовъ по программѣ Округа.

Исп. об. Могилевскаго Городского Головы М. А. Феофиловъ находитъ возможнымъ использовать Совѣщаніе во всякомъ случаѣ; ибо нѣтъ гарантіи, что вторично организованное Совѣщаніе будетъ болѣе многолюдно.

Предсѣдатель Губернской Земской Управы В. А. Судзиловскій полагая, что приглашенные уклоняются, настаиваетъ также на необходимости использовать Совѣщаніе.

Оршанскій Городской Голова В. И. Вартманъ спрашиваетъ, будутъ ли частичныя Совѣщанія имѣть значенія въ смыслѣ вліянія на разрѣшенія того или иного вопроса и если нѣтъ, то терять время незачѣмъ.

Предсѣдатель Совѣщанія разъясняетъ, что во всякомъ случаѣ результаты Совѣщанія будутъ приняты во вниманіе.

ПОСТАНОВЛЕНІЕ: собравшіеся констатируя малолюдность Совѣщанія для всесторонняго обсужденія програмныхъ вопросовъ, тѣмъ не менѣе полагаютъ возможнымъ приступить къ ихъ обсужденію.

Предсѣдатель ознакомивъ Совѣщаніе съ программой, помѣщенной въ Извѣстіяхъ Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, добавилъ, что кромѣ того будетъ доложенъ еще вопросъ объ устройствѣ затоновъ—

гаваней и о подъездныхъ къ нимъ путяхъ и перехода затѣмъ къ текущимъ занятіямъ Совѣщанія ставитъ на первую очередь вопросъ о постройкѣ Оршанскаго моста.

Исп. об. Начальника 1-ой шоссейной дистанціи В. М. Вешняковъ доложилъ о предположеніяхъ по постройкѣ моста.

Оршанскій Городской Голова В. И. Вартманъ, говоря о необходимости постройки моста, ссылается на то, что нужда въ этомъ ощущается не только городомъ, но и земствомъ, озабоченнымъ также постройкой моста, ибо уѣзды Горецкій и Краснинскій терпятъ большія затрудненія въ сообщеніи черезъ Днѣпръ съ уѣзднымъ городомъ и желѣзной дорогой. По его мнѣнію меньшая нужда ощущается и военнымъ вѣдомствомъ въ мобилизационномъ отношеніи.

Инженеръ Ю. Н. Жилинъ знакомитъ Совѣщаніе съ 5 вариантами положенія моста въ планѣ и останавливается съ своей стороны предпочтительно на вариантѣ моста ближайшаго къ понтонному, который будетъ служить продолженіемъ шоссе.

Оршанскій Городской Голова В. И. Вартманъ и предсѣдатель Губернской Управы В. А. Судзиловскій отдають предпочтеніе тому же варианту высказываясь за то, чтобы въ случаѣ какихъ либо затрудненій въ приемлемости его съ технической стороны пресектировать мостъ по крайней мѣрѣ по варианту моста по продолженію Почтовой улицы.

ПОСТАНОВЛЕНІЕ: Совѣщаніе приняло полностью послѣднее предложеніе.

Предсѣдатель предлагаетъ выслушать докладъ по Могилевскому мосту.

Исп. об. Начальника 1-ой шоссейной дистанціи В. М. Вешняковъ доложилъ о предположеніяхъ по постройкѣ этого моста.

Могилевскій Городской Голова М. А. Феофиловъ, доказываетъ убыточность предположеній капитально ремонтировать мостъ, считая это непроизводительнымъ расходомъ. Мостъ изветшалъ и его слѣдуетъ поддержать лишь до постройки новаго. Указываетъ, что напримѣръ пожарная команда не можетъ проѣхать по мосту быстро карье-

ромъ, что артиллерійскія орудія пропускаютъ неполный запряжкой и съ большими интервалами, о трамвай не приходится и говорить. Напоминаетъ запросъ города въ Округъ о разрѣшеніи устроить трамвай черезъ мостъ. Былъ полученъ неудовлетворительный отвѣтъ. Находить ферму Гау устарѣвшей деревянной конструкціей.

Предсѣдатель Совѣщанія говоритъ, что, конечно, существованіе деревяныхъ мостовъ не выгодно, это вполнѣ доказано въ технической литературѣ; существованіе деревянного моста на протяженіи долгаго времени равно стоимости постройки моста постоянной конструкціи. Что же касается фермъ Гау, то послѣднія являются лучшей системой деревянной конструкціи и недостаткъ фермъ Могилевскаго моста нужно отнести къ недостатку дерева, какъ строительнаго матеріала. Сооруженіе моста особенно сильной конструкціи съ технической стороны препятствій конечно не встрѣтитъ, но можно ожидать затрудненій въ отношеніи ассигнованій. Другая сторона вопроса заслуживаетъ вниманія собранія—Могилевскій мостъ имѣетъ больше значеніе мѣстное, для города, нежели транзитное.

Могилевскій Городской Голова М. А. Феофиловъ настаиваетъ на большомъ значеніи дороги черезъ мостъ, соединяющей 3 шоссе: Кіевъ—Бобруйскъ—Петербургъ и лѣвый берегъ съ желѣзной дорогой.

Начальникъ Военныхъ Сообщеній Виленскаго округа Генераль Майоръ Б. П. Бобровскій останавливается еще на вопросѣ постройки моста у Рогачева. Вообще хорошо было, бы если бы удалось осуществить постройку всѣхъ трехъ мостовъ, но по его мнѣнію Государственное значеніе имѣютъ прежде всего Оршанскій и Рогачевскій мосты и затѣмъ уже Могилевскій. Полагаетъ, что если можно ожидать затрудненій въ ассигнованіи, то въ первую очередь слѣдуетъ строить первыхъ два моста, а Могилевскій, какъ имѣющій меньшее значеніе, отнести во вторую очередь. Кромѣ того высказывается за желательность освѣдомленія Виленскаго Округа Путей Сообщенія о результатахъ обсужденія этого вопроса Кіевскимъ Округомъ.

Предсѣдатель Губернской Управы В. А. Судзиловскій настаиваетъ на очередяхъ въ такомъ порядкѣ—первый мостъ въ Оршѣ, второй въ Могилевѣ и третій въ Рогачевѣ.

Городской Голова М. А. Феофиловъ считаетъ все таки важнѣйшимъ Могилевскій мостъ, указывая на его ветхость почему ѣзда допускается только шагомъ, тогда какъ на примѣръ на Петербургскихъ мостахъ этого нѣтъ.

Исп. об. Начальника шоссейной дистанціи В. М. Вешняковъ поясняетъ, что въ Киевскомъ Округѣ ѣзда шагомъ принята и на многихъ другихъ мостахъ. Кромѣ того, въ отношеніи провоза тяжестей Могилевскій мостъ удовлетворителенъ, свободно провозится шоссейный катокъ вѣсомъ 700 пуд. и что онъ выдерживаетъ въ настоящее время большое грузовое движеніе безъ существеннаго ущерба для себя.

Предсѣдатель Совѣщанія разъясняетъ, что существуетъ извѣстный запасъ прочности въ мостахъ, на который они и рассчитываются. О мостахъ возраста 15—20 лѣтъ этого сказать уже нельзя. Въ видахъ осторожности по нимъ устанавливается ѣзда только шагомъ.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ: Совѣщаніе признаетъ необходимымъ постройку Оршанскаго моста въ первую очередь, относительно же Могилевскаго постановило ходатайствовать объ отпускѣ средствъ на обследованіе и составленіе проекта моста. Вмѣстѣ съ тѣмъ по предложенію Генераль-Майора Б. М. Бобровскаго считаетъ желательнымъ извѣщеніе Виленскаго Округа Путей Сообщенія о соображеніяхъ, внесенныхъ имъ въ Совѣщаніе.

Начальникомъ 2-ой шоссейной дист. Инж. И. А. Юцевичемъ докладывается вопросъ о постройкѣ Гомельскаго моста.

Предсѣдатель Совѣщанія выражая свое сожалѣніе по поводу отсутствія представителя гор. Гомеля, поясняетъ что проектъ уже былъ представленъ, но Управленіемъ В. В. П. и Ш. Д. предложено сдѣлать нѣкоторыя измѣненія и въ настоящее время проектъ пересоставляется въ направленіи развитія ширины моста.

Предсѣдатель Губернской Управы В. А. Судзиловскій соглашается, что ширина моста важный вопросъ и проектировать необходимо съ такимъ расчетомъ, чтобы не вызывать въ будущемъ перестроекъ.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ: Совѣщаніе послѣ краткаго обмѣна мнѣній, признало необходимость постройки Гомельскаго моста и выразило по-

желаніе, чтобы при проектированіи ширины мостовъ имѣлось въ виду устройство двухпутнаго трамвая.

Предсѣдатель совѣщанія проситъ инженера Жилина прочесть слѣдующій докладъ—о снабженіи Днѣпра землечерпательными караванами, добавляя, что трудно раздѣлить въ этомъ отношеніи разсмотрѣніе средняго и верхняго Днѣпра. Удобнѣе ознакомиться съ докладомъ въ общемъ, а затѣмъ обсудить заготовки относящіяся къ верхнему Днѣпру. (Докладъ прилагается).

По прочтеніи доклада инженеромъ Жилинымъ, предсѣдатель совѣщанія поясняетъ, что представленная ранѣе программа заготовки по 8 каравановъ въ годъ, въ виду требующихся большихъ ассигнованій не могла быть осуществлена,—поэтому въ настоящемъ докладѣ помѣщается болѣе приемлемая программа съ распредѣленіемъ заготовки каравановъ, на 10 лѣтъ.

Предсѣдатель губернской управы В. А. Судзиловскій отмѣчаетъ, что въ программѣ обойденъ участокъ Сожа выше Пропойска, между тѣмъ населеніе уѣздовъ расположенныхъ по верхнему Сожу, (Мстиславльскаго, Климовичскаго и Чериковскаго) неся тяготы обложенія и отдѣленное отъ желѣзной дороги, нуждается въ благоустройствѣ верхняго Сожа.

Предсѣдатель разъясняетъ, что для Сожа на будущій годъ, намѣчена заготовка машины производительностью 15 куб. саж. въ часъ, но если совѣщаніе находитъ нужнымъ дополнительную заготовку машины и для верхняго Сожа, то для этого можно ограничиться машиной меньшей производительности.

ПОСТАНОВЛЕНІЕ: Совѣщаніе принимаетъ постановленіе ходатайствовать о внесеніи въ смѣту будущаго года дополнительно къ предполагаемой для Сожа землечерпательницѣ II-го типа еще заготовку для верхняго Сожа машины 10-кубовой производительности въ часъ. По вопросу же о заготовкѣ для землечерпанія на верхнемъ Днѣпрѣ и Сожѣ, изложенную въ докладѣ программу приняло въ цѣломъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ совѣщаніемъ отмѣчена необходимость снабженія верхняго Днѣпра землечерпательной машиной въ нынѣшнемъ же го-

ду, въ виду ожидаемаго мелководія и для упорядоченія русла рѣки у гор. Могилева.

Предсѣдатель разъясняетъ, что въ нынѣшнемъ году на верхній Днѣпръ предположена отправка каравана производительностью 5 кубовъ въ часъ.

Городской голова гор. Могилева М. А. Феофиловъ напоминаетъ, что 2 года тому назадъ въ Округъ была подана городскимъ головой докладная записка по вопросу объ урегулированіи Днѣпра у гор. Могилева и что Округъ обѣщалъ выслать 2 каравана, однако ничего сдѣлано не было; между тѣмъ, насколько извѣстно, означенное ходатайство встрѣтило сочувствіе и въ управленіи В. В. П. и Ш. Д. Караванъ 5-ти кубовой производительности на нынѣшній годъ считаетъ недостаточнымъ для верхняго Днѣпра. Необходимо у Могилева развить землечерпаніе использовавъ его одновременно для устройства набережной, ибо въ районѣ города нѣтъ причаловъ.

Предсѣдатель совѣщанія говоритъ, что выполнить обѣщаніе присылки 2-хъ каравановъ Округъ не могъ въ силу техническихъ препятствій, весною проходу машинъ препятствуютъ низкіе Жлобинскіе мосты, съ паденіемъ же воды, препятствуютъ перекаты. Предполагаемая теперь къ отправкѣ машина хотя и мала производительностью, но удобна тѣмъ, что имѣетъ сравнительно малую осадку. Кромѣ того, нужно имѣть въ виду, что по окончаніи работъ, по углубленію Кобелякскихъ пороговъ на верхнемъ Днѣпрѣ останется свободнымъ землечерпательный снарядъ.

Могилевскій городской голова М. А. Феофиловъ говоритъ о томъ, что городъ всѣ надежды въ этомъ отношеніи возлагалъ на настоящее совѣщаніе, иначе предполагалось возбудить ходатайство непосредственно передъ министерствомъ.

ПОСТАНОВЛЕНІЕ: Совѣщаніе признало необходимымъ просить округъ о скорѣйшей присылкѣ имѣющагося свободного землечерпательнаго снаряда, для нуждъ верхняго Днѣпра.

Инженеръ Ю. Н. Жилинъ докладываетъ о заготовкѣ непаровыхъ судовъ по I техническому участку и говоря о камнеподъемницахъ отмѣчаетъ недостаточность наличнаго числа ихъ, что касается карче-

подъемницъ, то съ выполненіемъ программы участокъ будетъ обезпеченъ

Инженеръ Л. П. Грузинцевъ докладываетъ о заготовкѣ судовъ по 2-му техническому участку и констатируетъ прежде всего необходимость заготовки второго парохода, ибо существующій пароходъ старъ и глубоко-сидящій, кромѣ того, одного парохода недостаточно для несенія технической службы и часто приходится прибѣгать къ услугамъ частнаго пароходства. По вопросу о заготовкѣ непаровыхъ судовъ останавливается на брандвахтахъ и указываетъ, что послѣднія, какъ показалъ опытъ незамѣнимы для рабочихъ артелей въ виду ихъ подвижности, что же касается заготовки гончаковъ и лайбъ, то таковыя необходимы въ достаточномъ количествѣ въ виду ожидаемаго развитія хозяйственныхъ операцій.

Предсѣдатель поясняетъ, что заготовка такихъ вспомогательныхъ судовъ какъ брандвахты имѣетъ въ виду наивыгоднѣйшее использованіе рабочей силы артелей и принаровлена для скорѣйшаго выполненія разбросанныхъ по участку работъ.

Инспекторъ судоходства С. Н. Мемноновъ говоритъ о недостаточности средствъ передвиженія для инспекціонной службы 1-го участка, нѣтъ возможности вести надзоръ на нижнемъ участкѣ (ниже Орши) и верхнемъ. Все что внесено въ предположеніе о заготовкѣ пароходовъ и катеровъ касается Сожа, Бесѣди и Тетерева, верхній же Днѣпръ почему то обойденъ, при наличности лишь одного парохода.

Оршанскій городской голова В. И. Вартманъ подтверждаетъ, что при отсутствіи второго парохода вести надзоръ на верхнемъ участкѣ затруднительно, между тѣмъ такой надзоръ крайне необходимъ.

ПОСТАНОВЛЕНІЕ: Совѣщаніе признаетъ правильнымъ обезпеченіе второго технического участка еще однимъ пароходомъ и необходимость заготовки для инспекціоннаго надзора на участкѣ Орша—Дорогобужь, средствъ передвиженія, если не парохода, то по крайней мѣрѣ моторнаго катера. Въ остальномъ, что касается заготовки паровыхъ и непаровыхъ судовъ, какъ для технической, такъ и инспекціонной службъ для верхняго Днѣпра и Сожа Совѣщаніе соглашается съ докладомъ инженера С. А. Вислопкаго.

Слѣдуетъ докладъ инженера С. А. Горяинова объ углубленіи Кобелякскихъ пороговъ (докладъ прилагается).

По прочтеніи доклада инженеръ Ю. Н. Жилинъ поясняетъ, что проектъ былъ представленъ и рассмотрѣнъ въ управленіи В. В. П. и Ш. Д., причемъ однако проектъ исправленъ уменьшеніемъ ширины канала съ 20 саж. до 10, въ интересахъ удешевленія работъ. Дано разрѣшеніе уже теперь приступить къ заготовкѣ нужнаго инвентаря и открытія опытныхъ работъ. Попутно поручено произвести дополнительные гидротехническія изслѣдованія для представленія затѣмъ въ Управленіе В. В. П. и Ш. Д. на предметъ дальнѣйшаго разрѣшенія работъ.

Предсѣдатель совѣщанія ставитъ вопросъ на обсужденіе, высказавъ при этомъ, что желательно выяснитъ взглядъ совѣщанія на уменьшеніе ширины канала.

Могилевскій городской голова М. А. Феофиловъ интересуется вопросомъ каково конкретное значеніе разницы въ ширинѣ канала и получилъ поясненіе инженера Ю. Н. Жилина, что при ширинѣ въ 10 сажень допустимъ проходъ лишь одного судна и, что встрѣчное судно должно ожидать въ концѣ канала, находить, что достаточной пока можетъ быть ширина канала 10 саж.

Пароходовладѣлецъ Н. Г. Бѣловъ и представитель Росс. Трасп. и стр. Об-ва Я. Г. Кофманъ высказываются также за ширину 10 саж. имѣя въ виду, что испрошеніе доассигнованія теперь же на увеличенія ширины затормозитъ дѣло, съ другой стороны при встрѣчахъ у канала пароходы всегда могутъ обождать одинъ, прохода другого.

Оршанскій городской голова В. И. Вартманъ интересуется вопросомъ возможно ли уширеніе въ будущемъ и получивъ удовлетворительный отвѣтъ, соглашается съ мнѣніемъ предыдущихъ лицъ.

ПОСТАНОВЛЕНІЕ: Совѣщаніе постановило считать достаточной пока, ширину канала въ 10 саж., полагая что въ будущемъ при обнаружившейся тѣснотѣ каналъ будетъ уширенъ по мѣрѣ надобности.

Инженеръ Ю. Н. Жилинъ докладываетъ предположеніе по коренному улучшенію верхняго Днѣпра (докладъ прилагается).

Предсѣдатель поясняетъ, что въ докладѣ имѣются ссылки на ходатайство мѣстныхъ жителей, и что такихъ ходатайствъ въ Округъ поступаетъ много, но что по существу Округомъ могутъ быть производимы лишь тѣ берегоукрѣпительныя работы, которыя служатъ одновременно и цѣлямъ углубленія фарватера. На 1914 годъ въ программу берегоукрѣпительныхъ и выправительныхъ работъ поэтому вносятся лишь тѣ, кои по произведеннымъ обслѣдованіямъ оказываются необходимыми для судоходныхъ цѣлей.

Послѣ краткаго обмѣна мнѣній вынесено слѣдующее:

ПОСТАНОВЛЕНІЕ: Совѣщаніе соглашается съ предложеніями по коренному улучшенію верхняго Днѣпра на 1914 годъ и въ дальнѣйшемъ по очередямъ, изложеннымъ въ докладѣ.

Затѣмъ Предсѣдателемъ Совѣщанія былъ объявленъ перерывъ до 7-ми часовъ вечера.

По открытіи вечерняго засѣданія, Предсѣдатель предлагаетъ заслушать докладъ о предположеніяхъ на работы по коренному улучшенію Днѣпра и Сожа въ предѣлахъ 2-го технического участка.

Инженеръ Л. П. Грузинцевъ читаетъ докладъ (См. приложение) послѣ чего, Предсѣдатель даетъ поясненіе къ бюджетнымъ предположеніямъ доклада, указывая, что очереди работъ по 2-му участку, какъ и по всѣмъ другимъ вызываются необходимой плано-мѣрностью выполненія работъ, въ зависимости отъ тѣхъ огромныхъ денежныхъ затратъ, съ коими связано осуществленіе внесенныхъ въ предположенія работъ. Далѣе по вопросу объ ожидаемыхъ ассигнованіяхъ на улучшеніе Днѣпра, Предсѣдатель говоритъ, что нынѣ уже отпущены средства на участокъ отъ Екатеринослава до Градижска и есть основанія предполагать, что для завершения задачи улучшенія Днѣпра, независимо отъ проекта Черноморско-Балтійскаго пути, средства будутъ отпущены и на другіе участки—отъ Градижска до Кіева и выше.

Докладъ вызвалъ краткій обмѣнъ мнѣній, послѣ чего слѣдуетъ—

ПОСТАНОВЛЕНІЕ: Совѣщаніе принимаетъ докладъ въ полномъ объемѣ, соглашаясь съ нимъ.

Послѣднимъ, обсуждался вопросъ по устройству затоновъ—гаваней и подъѣздныхъ къ нимъ вѣтокъ.

Предсѣдатель совѣщанія указалъ, что въ настоящій моментъ, взглядъ на водные пути, какъ на пути второстепеннаго значенія безповоротно уходитъ въ прошлое. Нынѣ водные пути обратили на себя вниманіе. При незначительныхъ затратахъ на улучшеніе (сравнительно съ таковыми на желѣзно-дорожное строительство), водные пути обслуживаютъ почти половину всего грузооборота страны.

Признаніе за водными путями надлежащаго значенія ставитъ вполне опредѣленную задачу—улучшеніе всѣхъ условій судоходства. Задача эта нынѣ при содѣйствіи законодательныхъ и мѣстныхъ общественныхъ учрежденій постепенно выполняется.

Планомѣрность работъ по улучшенію судоходныхъ условій, параллельно съ углубленіемъ фарватера, укрѣпленіе береговъ, уничтоженіе перекатовъ и пороговъ, требуетъ одновременно и другихъ мѣръ, которые дадутъ возможность лучшей эксплуатаціи водныхъ путей. Въ ряду такихъ мѣръ устройство затоновъ—гаваней и подъѣздныхъ къ нимъ вѣтокъ, надо считать наиболѣе важной и своевременной мѣрой. Помощью ихъ можно будетъ установить грузообмѣнъ между желѣзно-дорожными и водными путями, регулируя движеніе грузовъ и тѣмъ самымъ увеличивая провозоспособность. Этотъ вопросъ неоднократно поднимался Пораіонными Комитетами признавшими за нимъ большое значеніе и неотложность въ осуществленіи.

Задачей настоящаго Совѣщанія по этому вопросу будетъ, высказаться насколько необходимо будетъ устройство затоновъ-гаваней въ тѣхъ или иныхъ пунктахъ верхняго Днѣпра и Сожа. Съ своей стороны Предсѣдатель знакомитъ Совѣщаніе съ перечнемъ тѣхъ пунктовъ относительно которыхъ имѣются данныя о необходимости устройства затоновъ. Такими пунктами для верхняго Днѣпра и Сожа являются: Смоленскъ, Орша, Могилевъ, Жлобинъ, Рогачевъ, Рѣчица, Лоевъ и Гомель.

Могилевскій Городской Голова М. А. Феофиловъ высказывается за необходимость устройства затоновъ въ Могилевѣ, Гомелѣ и Лоевѣ.

Инспекторъ Судоходства по 2-му инспекціонному участку С. М. Добровольскій подтверждаетъ настоятельную необходимость устройства затона въ г. Гомелѣ.

Инспекторъ Судоходства по 1-му инспекціонному участку С. Н. Мемноновъ и пароходовладѣлецъ Н. Г. Бѣловъ указываютъ на потребность въ затонѣ въ г. Рѣчицѣ. По ихъ мнѣнію устройство затона въ Смоленскѣ можетъ быть отнесено къ 3-ей очереди.

Въ дальнѣйшихъ дебатахъ принимали участіе представитель Росс. Трасп. и Страх. Об-ва Я. Г. Кофманъ, Инженеры Ю. Н. Жилинъ и Л. Ш. Грузинцевъ, Могилевскій Городскій Голова М. А. Феофиловъ и др. лица, послѣ чего вынесено слѣдующее.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ: Совѣщаніе признаетъ необходимымъ устройство затоновъ по важности ихъ значенія въ слѣдующихъ пунктахъ— въ 1-ую очередь: Гомелѣ Могилевѣ и Лоевѣ; во 2-ую очередь: Жлобинѣ, Рогачевѣ и Рѣчицѣ и въ 3-ю очередь: Оршѣ и Смоленскѣ. Что же касается подъѣздныхъ путей—просить Пораіонный Комитетъ обратить особое вниманіе на важность этого вопроса въ связи съ устройствомъ затоновъ.

Считая программу Совѣщанія, въ гор. Могилевѣ, исчерпанной Предсѣдатель объявилъ Совѣщаніе закрытымъ въ 10 часовъ вечера 20-го мая 1913 года.

Подлинный протоколъ подписалъ

Начальникъ Кіевскаго Отдѣленія, Кіевскаго Округа П. С.

Инженеръ *Заславскій*.

ПРОТОКОЛЪ

Совѣщанія, состоявшагося 24-го мая 1913 года въ городѣ Черниговѣ, по обсужденію смѣтныхъ на 1914 годъ предположеній Кіевского Округа Путьей Сообщенія о работахъ на р. Деснѣ и о заготовкахъ судовъ и снарядовъ для этой рѣки.

Предсѣдательствовалъ:—Помощникъ Начальника Кіевского Округа Путьей Сообщенія Инженеръ *А. К. Старицкій*.

Участвовали:

Начальникъ Кіевского Отдѣленія Инженеръ *Г. А. Заславскій*.

Начальникъ 4-го технического участка Инженеръ *С. А. Вислоцкій*.

Инспекторъ судоходства 4-го участка *Д. І. Гренбергъ*. Начальникъ Черниговской судоходной дистанціи *М. Ф. Левицкій*.

Санитарный Врачъ Кіевского Округа *Э. Э. Керекешъ*.

Предсѣдатель Черниговской Губернской Земской Управы *Н. П. Савицкій*,

Членъ Черниговской Губернской Земской Управы *Е. И. Моляво*. Черниговскій Городской Голова *А. В. Верзиловъ*.

Члены Черниговской Городской Управы *И. Г. Дзвонкевичъ* и *Н. В. Куртовъ*.

Остерскій Городской Голова *Циллорикъ*.

Пароходовладѣлецъ *Д. В. Амитинъ*.

Завѣдывающій пароходствомъ отъ Чернигова до Брянска *А. И. Калашниковъ*.

Лѣсопромышленники, жители г. Чернигова *М. Г. Гордонъ*, *М. З. Уринсонъ* и *Г. У. Уринъ*.

Совѣщаніе началось въ 12^{1/2} ч. дня.

Открывая совѣщаніе, Предсѣдатель сказалъ, что въ послѣдніе два года Совѣщанія по обсужденію бюджетныхъ предположеній Кіевскаго Округа Путей Сообщенія происходили въ Кіевѣ. Въ настоящемъ году передъ такимъ же Совѣщаніемъ, имѣющимъ быть 6-го іюня въ Кіевѣ, Правленіе Округа устраиваетъ мѣстныя Совѣщанія въ Могилевѣ губ., Черниговѣ, Кременчугѣ, Херсонѣ, Бендерахъ и Брестъ-Литовскѣ.

Предметомъ настоящаго совѣщанія въ Черниговѣ является обсужденіе бюджетныхъ предположеній К. О. П. С. на 1914 годъ, касающихся предполагаемыхъ работъ по улучшенію судоходныхъ условій р. Десны и заготовокъ дноуглубительныхъ снарядовъ, пароходовъ и непаровыхъ судовъ для ея обслуживанія.

Далѣе, Предсѣдателемъ было указано значеніе р. Десны, какъ звена Средне-Россійской водной магистрали съ Вислы черезъ Припять, Днѣпръ, Десну и Оку на Волгу, намѣченной междуведомственной Комиссіей подъ предсѣдательствомъ профессора Тимонова.

Во исполненіе этого предположенія, на участкѣ Десны отъ устья до устья Сейма составленъ Кіевскимъ Округомъ Путей Сообщенія проектъ коренного улучшенія р. Десны съ глубиной въ 10 четвертей аршина въ мелководье, на сумму 16 милліоновъ рублей, (считая въ томъ числѣ заготовку снарядовъ), на участкѣ же устье р. Сейма—г. Брянскъ (точнѣе до устья р. Болвы, впадающей въ р. Десну въ 25 в. выше Брянска) намѣчено достиженіе въ мелководье судоходныхъ глубинъ въ 10 четвертей путемъ шлюзованія, что вызоветъ расходъ около 54 милліоновъ рублей.

Согласно указанной программы коренного улучшенія нижней части Десны въ бюджетныя предположенія на 1914 годъ вносится сумма на производство работъ первой очереди.

Работы эти намѣчены въ наиболѣе затруднительныхъ для судоходства мѣстахъ, всего на небольшую, сравнительно съ общей, сумму 142600 руб.

На ряду съ указанными въ повѣсткѣ докладами, въ настоящемъ Совѣщаніи желательно обсудить очередные вопросы о нуждахъ су-

доходства рѣки Десны, какіе могутъ быть возбуждены участниками Совѣщанія.

Такими очередными вопросами являются вопросы объ устройствѣ затоновъ у городовъ Чернигова и Остра, затронутые еще до начала Совѣщанія Городскими Головами г.г. Верзиловымъ и Цилюрикомъ.

По предложенію г. Предсѣдателя, Начальникомъ Кіевского Отдѣленія Инженеромъ г. Заславскимъ было прочитано печатное введеніе къ докладу Инженера Бржескаго о работахъ, предполагаемыхъ въ 1914 г. къ улучшенію судоходныхъ условій р. Десны.

Затѣмъ Начальникомъ 4-го технического участка Инженеромъ С. А. Вислоцкимъ, согласно докладу его предшественника Инженера Бржескаго, было доложено Совѣщанію о предполагаемыхъ къ выполненію въ 1914 году мелкихъ новыхъ работъ на участкахъ устье—Черниговъ и Черниговъ-Брянскъ, при чемъ Инженеромъ Вислоцкимъ были демонстрированы планы рѣки съ показанными на нихъ выправительными сооружениями (докладъ прилагается).

Г. Предсѣдатель предложилъ Собранію высказаться по поводу доклада Инженера Вислоцкаго.

Остерскій Городской Голова г. Цилюрикъ, представляя утвержденный земскимъ Начальникомъ приговоръ кр. села Пуховки, Броварской волости Остерскаго уѣзда объ укрѣпленіи размываемыхъ береговъ р. Десны, просилъ включить эти работы въ смѣту 1914 года.

Инженеръ Заславскій, прочитавъ Собранію приговоръ крестьянъ, указалъ, что укрѣпленіе береговъ предпринимается Округомъ всегда въ связи съ улучшеніемъ судоходныхъ условій, т. е. съ регулированіемъ рѣки. Въ данномъ случаѣ предложенный вопросъ долженъ быть предварительно изслѣдованъ въ указанномъ направленіи.

Г. Предсѣдателемъ было обращено вниманіе Совѣщанія, что въ печатномъ докладѣ Инженера Бржескаго въ вѣдомости берегоукрѣпительныхъ работъ на участкѣ устье Черниговъ, укрѣпленіе береговъ у с. Пуховки поставлено во вторую очередь. Въ виду поступившаго заявленія крестьянъ, вопросъ объ укрѣпленіи береговъ у села Пуховки будетъ поставленъ въ ближайшую очередь, но работы по укрѣпленію,

по причинѣ недостаточнаго обслѣдованія даннаго пункта, въ смѣту 1914 года включены быть не могутъ.

Предсѣдателемъ Черн. Губ. Зем. Управы г. Савицкимъ былъ предложенъ вопросъ, какихъ глубинъ можно ожидать въ рѣкѣ Деснѣ послѣ исполненія предполагаемыхъ въ 1914 г. работъ на сумму 142600 руб.

Инженеръ Вислоцкій отвѣтилъ, что при частичныхъ работахъ трудно предвидѣть опредѣленный результатъ и не можетъ быть достигнута глубина, хотя бы и близкая къ 10 четвертямъ, которая получится при сплошномъ выправленіи рѣки. Въ пунктахъ, улучшенныхъ выправительными сооружениями, какъ-то Моровскъ, Бѣлики и Остеръ, не смотря на незаконченность выправленія, глубины при низкомъ горизонтѣ воды не бываютъ меньше 6—7 четвертей арш.

Г. Савицкій высказалъ мнѣніе, что для земскихъ учреждений требуется планомѣрная работа Округа на рѣкѣ, имѣющая цѣлью хотя небольшое увеличеніе глубинъ, но непрерывное по всему пути.

Въ отвѣтъ на это, Инженеромъ Заславскимъ было указано, что пожеланіе планомѣрнаго веденія работъ, имѣя въ виду достиженіе въ данномъ случаѣ опредѣленной глубины, конечно вполне правильно. Предположенія Округа на 1914 годъ находятся въ рамкахъ программы, изложенной въ 1911 г. въ отвѣтъ Правленія Округа Междувѣдомственной Комиссіи. Таковая Комиссія, при разработкѣ плана работъ по улучшенію и развитію внутреннихъ водныхъ сообщеній на пятилѣтіе 1912—1916 г.г. признала, что удовлетвореніе нуждъ современнаго судоходства на рѣкѣ Деснѣ можетъ быть достигнуто за счетъ ассигнованій, не превышающихъ обычнаго ежегоднаго расхода на эту потребность. Правленіе Кіевского Округа съ этимъ не согласилось и дало слѣдующій отзывъ: (читаетъ).

„Въ программѣ работъ на пятилѣтіе, составленной Междувѣдомственной Комиссіей, указано, что улучшеніе судоходныхъ условій рѣки Десны должно производиться за счетъ общихъ расходовъ. Какъ выяснилось на бывшемъ при Правленіи Округа 1-го, 2-го и 3-го іюня 1911 г. Совѣщаніи одновременно съ вопросами объ улучшеніи судоходныхъ условій рѣки Днѣпра, необходимо обратить теперь же самое серьезное вниманіе на такіе притоки, какъ Десна, которая не только

сама по себѣ представляетъ водный путь весьма серіознаго мѣстнаго значенія, но и откроетъ для грузовъ Черноморско-Балтійской магистрали новые обширные рынки. Уже и теперь такіе водные пути, какъ Днѣпръ съ притоками, играютъ весьма значительную роль въ транспортныхъ отправахъ, въ такъ называемомъ ломанномъ сообщеніи, т. е. когда грузы желѣзной дороги передаются на воду или до мѣста назначенія, или до пристаней для новой нагрузки на жел. дорогу. Правленіемъ Округа въ настоящее время составленъ проектъ коренного улучшенія рѣки Десны отъ устья до Макошина.

Имѣя цѣлостный проектъ, необходимо, по мнѣнію Правленія Округа, выполненіе его производить постепенно, а не ожидать ассигнованія полной необходимой для осуществленія всего проекта суммы. Въ виду изложеннаго, Правленіе Округа полагало-бы, что улучшеніе рѣки Десны должно быть произведено за счетъ спеціальныхъ средствъ, а не за счетъ ассигнуемыхъ на общіе расходы. Поэтому, на производство намѣченныхъ проектомъ работъ на предстоящее пятилѣтіе необходимо включить сумму 2.200,000 рублей, изъ коихъ на 1913 годъ—400,000 руб., на 1914 годъ—600,000 р., на 1915 годъ—600,000 руб. и на 1916 годъ—600,000 руб. Намѣченные Правленіемъ Округа на пятилѣтіе работы составляютъ насущную потребность и являются обязательными при всякомъ способѣ улучшенія рѣки, т.-е. какъ при землечерпаніи, такъ и при выправленіи“.

Далѣе инженеръ Заславскій указалъ, что и предполагаемая на 1914 г. работы могутъ быть разсматриваемы какъ первая очередь работъ по осуществленію вышеуказанной программы, имѣющей цѣлью приведеніе рѣки Десны въ благоустроенный путь мѣстнаго значенія. Созданіе изъ рѣки Десны части средне-Россійской магистрали дѣло будущаго, дѣло будущихъ обследованій и ассигнованій.

Г. Савицкій отвѣтилъ, что вполне удовлетворяется объясненіями инженера Заславскаго и проситъ подчеркнуть въ резолюціи совѣщанія, что сумма въ 142,600 руб. испрашивается на 1914 годъ у Управленія Вн. В. П. для частичнаго выполненія проекта коренного улучшенія рѣки Десны.

Въ виду изложеннаго, состоялось постановленіе совѣщанія слѣдующаго содержания:

Совѣщаніе, поддерживааетъ смѣтныя предположенія Округа въ размѣрѣ 142,600 руб., какъ первый шагъ къ осуществленію проекта коренного улучшенія рѣки Десны.

Считая вопросъ о бюджетныхъ предположеніяхъ на новыя работы исчерпаннымъ, г. предсѣдатель совѣщанія предложилъ участникамъ совѣщанія высказаться по вопросамъ, имѣющимъ отношеніе къ мѣстнымъ нуждамъ судоходства.

Представитель пароходства на верхней Деснѣ г. Калашниковъ указалъ на наступившее уже въ настоящее время на участкѣ отъ Чернигова до Брянска мелководье, гдѣ на нѣкоторыхъ перекатахъ глубина упала до 3 четвертей арш. вслѣдствіе чего пароходы становятся на меляхъ, должны ограничиваться лишь небольшимъ количествомъ грузовъ и для возможности прохожденія черезъ перекаты при-нуждены высаживать пассажировъ на берегъ; вмѣстѣ съ тѣмъ нарушается правильность движенія пароходовъ и срочность ихъ рейсовъ. При этомъ г. Калашниковъ просилъ принять мѣры для воспособленія судоходства и усилить обстановку на верхней Деснѣ.

Высказанное г. Калашниковымъ относительно затрудненій, встрѣчаемыхъ судоходствомъ на верхней Деснѣ, было подтверждено пароходовладѣльцемъ г. Амитинымъ.

Въ отвѣтъ на это, г. предсѣдатель замѣтилъ, что вопросъ о воспособленіи судоходству временными мѣрами будетъ разсмотрѣнъ на особомъ совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ начальника кievскаго отдѣленія инженера Заславскаго сего-же числа въ 6 час. вечера.

Затѣмъ, по предложенію г. предсѣдателя инженеромъ Вислоцкимъ было доложено совѣщанію о бюджетныхъ предположеніяхъ на 1914 годъ по заготовкѣ землечерпательныхъ снарядовъ, пароходовъ, моторныхъ и непаровыхъ судовъ для нуждъ р. Десны, причемъ намѣчены къ заготовкѣ слѣдующіе снаряды и суда:

1) второй землесосъ съ рефулеромъ производительностью 25 куб. с. въ часъ (на заготовку перваго землесоса для р. Десны потребныя

средства внесены въ печатную смѣту У. В. В. II. и III. Д. на 1912—13 гг.)

2) буксирный пароходъ и моторный катеръ для обслуживанія этого землесоса.

3) два моторныхъ катера—одинъ для обслуживанія землечерпательнаго каравана и другой для технической службы на верхней Деснѣ.

4) караванъ непаровыхъ судовъ при означенномъ землесосѣ, а именно: брандвахта для помѣщенія служащихъ, два угольныхъ гончакъ и завожной гребной дубъ.

5) моторный завожной дубъ для перваго землесоса.

6) пять брандвахтъ для помѣщенія рабочихъ бригадъ по ремонту выправительныхъ сооружений.

7) двѣ брандвахты для помѣщенія изыскательскихъ партій.

8) два гончакъ и 8 лайбъ для подвозки матеріаловъ, потребныхъ при ремонтѣ выправительныхъ сооружений.

Всего снарядовъ на общую сумму 331,400 р., въ счетъ каковой на 1914 г. испрашивается 187,400 руб.

Далѣе г. предсѣдателемъ было указано, что, вслѣдствіе развитія дѣятельности Округа на рѣкахъ въ текущемъ году техническая служба отдѣлена отъ судоходнаго надзора и инспекціи. На Деснѣ для инспекторской службы и судоходнаго надзора Округомъ предполагается заготовить въ 1914 г. 1 мелкосидящій пароходъ въ 75 индик. силъ, 1 паровой катеръ для начальника судоходной дистанціи и 2 моторныхъ катера для надзирателей пристаней всего на сумму 50,000 рублей.

Участковый инспекторъ судоходства г. Гренбергъ замѣтилъ, что инспекторскій пароходъ долженъ имѣть водоотливныя приспособленія производительностью 10 тыс. вед. въ часъ и кранъ съ подъемной силой въ $\frac{1}{2}$ тонны, при этомъ осадка парохода не должна превышать 3 четвертей аршина.

Членомъ Черниговской губернской земской управы г. Молявко былъ поднятъ вопросъ о томъ, подчинена ли заготовка инспекторскихъ судовъ наравнѣ съ заготовкой землечерпательныхъ снарядовъ известной программѣ, обусловленной опредѣленнымъ срокомъ, или нѣтъ.

Инженеръ Заславскій поясняетъ, что по существу дѣла такой программы для заготовки инспекторскихъ судовъ быть не можетъ.

Въ то время какъ землечерпательный флотъ имѣетъ назначеніе удовлетворить поддающуюся подсчету потребность—выемку опредѣленнаго числа кубовъ земли, служба инспекторская въ своемъ ростѣ всепѣло зависитъ отъ развитія судоходства, т.-е. отъ обстоятельствъ будущаго, котораго трудно предвидѣть; можно сказать только одно, чѣмъ интенсивнѣе будетъ судоходство, тѣмъ больше потребуется ассигнованій на личный составъ и на средства его передвиженій по рѣкѣ.

По выслушаніи докладовъ и преній о бюджетныхъ предположеніяхъ Округа по заготовкѣ судовъ и снарядовъ на 1914 годъ, совѣщаніе постановило присоединиться къ предположеніямъ Округа.

Лѣсопромышленникъ г. Гордонъ просилъ предсѣдателя сообщить ему въ какую очередь поставлены работы по укрѣпленію берега р. Десны у гор. Чернигова, такъ какъ онъ заинтересованъ укрѣпленіемъ берега у своего лѣсопильнаго завода.

Въ отвѣтъ на это г. предсѣдатель сказалъ, что Округомъ будутъ приняты мѣры по укрѣпленію означеннаго берега, каковое укрѣпленіе внесено въ смѣту по улучшенію судоходныхъ условій рѣки у гор. Чернигова докладъ о чемъ подлежитъ обсужденію въ настоящемъ совѣщаніи. Затѣмъ г. предсѣдателемъ было предложено инженеру Вислоцкому прочесть докладъ объ упомянутыхъ работахъ у гор. Чернигова, что и было имъ исполнено съ демонстраціей совѣщанію плана работъ.

По окончаніи преній, вызванныхъ докладомъ инженера Вислоцкаго, лѣсопромышленникъ Г. Уринсонъ, обращаясь къ Предсѣдателю, какъ представителю Округа, просилъ объ углубленіи землечерпаніемъ обмельѣвшаго затона, по которому подвозится лѣсъ къ его заводу.

Черниговскій Городской Голова г. Верзиловъ указалъ что расчистка этого затона черпаніемъ отвѣчаетъ интересамъ города, ибо въ настоящее время городскія купальни, стоящія ниже затона на продолженіи косы, обсыхаютъ.

Г. Предсѣдатель на ходатайство, возбужденное г. Уринсономъ, высказалъ мнѣніе, что поднятый вопросъ имѣетъ лишь частный характеръ. Что касается вообще землечерпательныхъ работъ на р. Деснѣ, то, въ виду отсутствія въ настоящее время у Округа специальныхъ снарядовъ для рѣки Десны, не представляется возможнымъ привести снарядъ до Чернигова. Работающая нынѣ на р. Деснѣ землечерпательная машина „Днѣпровская 5“ при обмелѣніи Днѣпра будетъ переведена на Днѣпръ.

Послѣ того, г. Предсѣдатель поставилъ на обсужденіе Совѣщанія вопросъ о затонахъ на р. Деснѣ и предложилъ инженеру Заславскому, которому Округомъ поручена разработка вопроса о затонахъ на рѣкахъ Кіевского Отдѣленія, высказаться о такихъ затонахъ.

Инженеромъ Заславскимъ было доложено нижеслѣдующее: устройство затоновъ и гаваней является весьма важнымъ условіемъ развитія судоходства, въ особенности въ связи съ проведеніемъ къ гаванямъ подъѣздныхъ желѣзно-дорожныхъ путей. Такимъ устройствомъ желѣзно-дорожная сѣть соединяется съ сѣтью водныхъ путей, что имѣетъ какъ для водныхъ, такъ и для желѣзно-дорожныхъ путей огромное значеніе. Вопросъ объ устройствѣ гаваней на рѣкахъ Днѣпровскаго бассейна, въ связи съ устройствомъ подъѣздныхъ къ нимъ вѣтокъ, подымался уже давно, но въ настоящее время особенно своевременно по слѣдующимъ обстоятельствамъ: осенью сего года въ Кіевскомъ Порайонномъ Комитетѣ предстоитъ обсужденіе проведенія подъѣздныхъ путей, проектируемыхъ въ районѣ Комитета. Своевременное представленіе предположеній, о необходимости связать подъѣздными путями рѣки съ желѣзно-дорожною сѣтью, является весьма важнымъ.

Приступая къ выясненію настоящаго вопроса инженеръ Заславскій счелъ необходимымъ привести исторію этого вопроса, которая изложена въ прилагаемой при семъ запискѣ.

Въ заключеніе инженеромъ Заславскимъ было указано, что для Десны намѣчаются затоны-гавани въ слѣдующихъ мѣстахъ: Черниговѣ, Макошинѣ и Пироговкѣ; при этомъ имъ было добавлено, что здѣсь рѣчь идетъ о затонахъ-гаваняхъ, пунктахъ погрузки и выгрузки, и что это не исключаетъ необходимости устройства затоновъ-убѣжищъ, при-

способленныхъ только для безопасной зимовки судовъ, безъ какого либо отношенія къ погрузкѣ и выгрузкѣ.

Въ развитіе вопроса объ устройствѣ затоновъ на р. Деснѣ г. Молявко указаль, что устройство затоновъ отвѣчаетъ желаніямъ Земства, которое, между прочимъ, предполагало въ Макошинѣ устроить шоссе отъ вокзала къ естественному затону, хотя это предположеніе и не получило осуществленія.

Послѣ этого, возникли пренія относительно устройства новаго затона у г. Чернигова.

Членъ Гор. Управы г. Куртовъ указаль, что затонъ въ Черниговѣ очень малъ и не отвѣчаетъ своему назначенію и что желательно его расширить.

Черниговскій Городской Голова г. Верзиловъ указаль на необходимость устройства новаго затона вблизи существующаго, какъ показано на планѣ, составленномъ Округомъ. Черезъ Черниговъ предполагается провести широко-колейный желѣзно-дорожный путь. Вокзалъ будетъ устроенъ съ западной стороны города, поэтому соединить гавань съ вокзаломъ желѣзно-дорожной вѣткой представляется затруднительнымъ и предполагается для этого провести черезъ городъ трамвай.

Лѣсопромышленникъ г. Гордонъ сказалъ, что съ проведеніемъ жел. дор. широкой колеи черезъ Черниговъ, послѣдній явится ближайшимъ отправнымъ пунктомъ лѣса съ Десны на югъ. Грузооборотъ въ Черниговской гавани разовьется и устройство подъездной вѣтки станетъ необходимымъ.

Послѣ обмѣна мнѣній о мѣстѣ устройства новаго затона въ Черниговѣ и необходимости соединенія будущей гавани съ проектируемой широко-колейной жел. дор., Г. Предсѣдателемъ доложено было Собранію о существующемъ въ М. П. С. взглядѣ на устройство затоновъ и гаваней. Затоны—гавани, какъ погрузочныя мѣста, устраиваются на рѣкахъ за счетъ городовъ и учрежденій, которымъ они нужны, при чемъ М. П. С. идетъ таковымъ на встрѣчу, оказывая техническую помощь составленіемъ проектовъ. Затоны-убѣжища для судовъ зимой, разъ они нужны судоходству даннаго района рѣки, сооружаются за счетъ казны.

Остерскій Городской Голова г. Цялюрикъ обратилъ вниманіе Совѣщанія на необходимость затона у гор. Остра. гдѣ суда не имѣютъ хорошей зимней стоянки. Переговоры съ Округомъ, объ устройствѣ этой стоянки велись въ теченіе послѣднихъ нѣсколькихъ лѣтъ, но не увѣнчались успѣхомъ.

Г. Молявко высказалъ предположеніе о желательности устройства затона также у с. Кладьковки.

Г. Калашниковъ указалъ на отсутствіе затоновъ для зимовки судовъ въ Трубчевскѣ и Новгородъ-Сѣверскѣ и на необходимость устройства затоновъ въ этихъ мѣстахъ.

Совѣщаніе постановило признать желательнымъ устройство затоновъ на р. Деснѣ въ слѣдующихъ пунктахъ: Трубчевскѣ, Новгородъ-Сѣверскѣ, Пироговкѣ, Макошинѣ, Кладьковкѣ, Черниговѣ, и Острѣ и просить Правленіе Округа внести это постановленіе въ докладъ Округа о затонахъ для представленія въ Кіевскій Порайонный Комитетъ въ ближайшую сессию.

Въ Заключеніе Предсѣдателемъ выражена благодарность г. Черниговскому Городскому Головѣ г. Верзилу за любезно предоставленное для Совѣщанія помѣщеніе.

Засѣданіе закрылось въ 4 часа дня.

Предсѣдатель Инженеръ *А. Старицкий*.

*Приложеніе къ протоколу Со-
вѣщанія 24 мая 1913 г.*

Записка Начальника Кіевскаго Отдѣленія инже- нера Заславскаго.

Въ концѣ 1905 года, вслѣдствіе многочисленныхъ ходатайствъ общественныхъ организацій, учрежденій, судопромышленныхъ и наконецъ Округовъ Путей Сообщенія, поступившихъ въ Министерство, Управленіе В. В. П. и Ш. Д. циркулярно предписало Окружнымъ Правленіямъ заняться выясненіемъ общихъ нуждъ въ устройствѣ затоновъ и зимовочныхъ пунктовъ. Конечно, вопросъ затронуть былъ пока со стороны принципиальнаго его значенія, разработка же подробная, дальнѣйшіе шаги къ осуществленію намѣчались позже, по составленіи общихъ соображеній. Въ результатѣ выясненія этой принципиальной необходимости устройства въ томъ или иномъ пунктѣ затоновъ и зимовочныхъ мѣстъ на рѣкахъ Кіевскаго Отдѣленія составился перечень изъ 23 городовъ и мѣстечекъ (изъ нихъ 16 по Днѣпру, 1 по Сожу и 6 по Деснѣ), служащихъ обычно какъ зимовочными для судовъ, такъ и передаточными пунктами на желѣзныя дороги. Часть изъ нихъ располагала затонами естественными и не нуждалась въ спеціальныхъ кредитахъ на расширеніе и углубленіе, меньшая же часть, въ количествѣ 8—10, требовала благоустройства естественныхъ затоновъ.

Періодъ 1905—1907 гг., въ силу создавагося послѣ войны неблагоприятнаго экономическаго состоянія страны, затормозилъ на нѣкоторое время развитіе этого вопроса, когда кредиты вообще сокращались,

но уже съ 1908—1909 гг. мы видимъ, что онъ снова всталъ во всей своей остротѣ. Вопросомъ о затонахъ въ связи съ поставленнымъ на очереди вопросомъ о водныхъ путяхъ, занялись Порайонные Комитеты, коимъ была представлена записка У. В. В. П. и Ш. Д. Кіевскій Порайонный Комитетъ, въ засѣданіяхъ своихъ въ 1908—1909 гг., высказываясь по вопросу объ улучшеніи путей Днѣпровскаго бассейна, призналъ вмѣстѣ съ тѣмъ и необходимость устройства затоновъ—гаваней и особенно желѣзнодорожныхъ къ нимъ вѣтокъ. Въ постановленіяхъ своихъ К. П. К. говоритъ, что исполненіе намѣченныхъ въ запискѣ У—нія В. В. П. и Ш. Д. вопросовъ не должно задерживаться, такъ какъ „необходимость улучшенія признается неотложной“ и дальше: „въ вопросѣ о пристанскихъ вѣтвяхъ заинтересованы въ одинаковой мѣрѣ, какъ водные пути, такъ и желѣзнодорожные... Комитетъ признаетъ необходимымъ ходатайствовать о скорѣйшемъ экстренномъ осуществленіи развитія и постройки вѣтвей“. Согласно упомянутой записки Управл. В. В. П. и Ш. Д. было признано желательнымъ устройство въ первую очередь затоновъ: въ Гомелѣ стоимостью 100,000 руб., у г. Орши—100,000 руб., у г. Могилева—56,000 р., у г. Черкассы—130,000 р. Послѣдующіе годы 1910, 1911 и 1912 являются годами работы по коренному улучшенію рѣки Днѣпра и разработки проекта Черноморско-Балтійскаго пути, а въ связи съ этимъ и согласованіемъ интересовъ въ развитіи судоходства съ указаннымъ общимъ проектомъ. Этотъ періодъ отмѣчается также и началомъ статистико-экономическаго обслѣдованія Днѣпровскаго бассейна. Переходя къ нынѣшнему моменту, необходимо сказать, что тогда, какъ въ интересахъ развитія судоходства вопросъ о выправленіи и углубленіи рѣки, удовлетворяющемъ задачамъ сплошнаго воднаго пути, уже налаженъ и замѣчается нѣкоторая планомѣрность въ осуществленіи его,—второй, не менѣе важный вопросъ, затронутый настоящимъ докладомъ—это вопросъ о затонахъ, находится въ зачаточномъ состояніи и ждетъ своей очереди. Вмѣстѣ съ этимъ надо намѣтить необходимость планомѣрности въ осуществленіи этой задачи, какъ съ точки зрѣнія экономической—испрошенія кредитовъ, такъ и технической выработки определенныхъ типовъ устройства затоновъ.

Послѣдняя задача, чисто спеціальная, будетъ выполняться по мѣрѣ силъ, послѣ того, какъ будутъ добыты данныя изысканіями на мѣстахъ, предположенныя уже частью въ текущемъ году. Здѣсь же важно выяснитъ, освѣтитъ этотъ вопросъ съ принципіальной точки зрѣнія и высказаться относительно составленія сѣти затоновъ.

ПРОТОКОЛЬ

совѣщанія о разсмотрѣніи смѣтныхъ предположеній Округа на 1914 годъ, состоявшагося 28 мая 1913 года въ г. Кременчугѣ, подъ предсѣдательствомъ Помощника Начальника Кіевскаго Округа Путей Сообщенія инж. А. К. Старицкаго.

Присутствовали: Начальникъ Кіевскаго Отдѣленія инженеръ Заславскій, Начальникъ Екатеринославскаго Отдѣленія инженеръ Терпуговъ, Завѣдывающій землечерпательными работами на среднемъ Днѣпрѣ инженеръ Арондаръ, Помощникъ Начальника Кіевскаго Отдѣленія по 3 техническому участку инженеръ Лепешинскій, Помощникъ Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія инженеръ Ливень, Инспекторъ судоходства 3 участка Чихачевъ, инженеръ Иловайскій, исп. об. Инспектора судоходства 5 участка Павлинскій, Начальникъ Екатеринославской судоходной дистанціи Ивановъ, командиръ казеннаго парохода „Могилевъ“ Врублевскій, надзиратель Кременчугской пристани Дубровскій, Полиціймейстеръ г. Кременчуга Айстеттенъ, Членъ Кременчугской Городской Управы Алисовъ, Членъ Верхнеднѣпровской Городской Управы Дегтяревъ, Членъ Екатеринославской Губернской Земской Управы инженеръ Буницкій, Членъ Черкасской Городской Управы Крыжановскій, техникъ Полтавскаго Губернскаго Земства Лысенко, Предсѣдатель Кременчугскаго Биржевого Комитета Колесницкій и члены: Амстиславскій, Нѣмецъ, Залкиндъ, Родкинъ, Гессенъ, Мацкинъ, представитель Екатеринославскаго Биржевого Комитета Фрабонье, пароходовладѣльцы Гуровичъ и Гинсбургъ, лѣсопромышленники: Сандомирскій, Городской Голова г. Новогеоргіевска Поповъ, секретарь Кременчугскаго Биржевого Комитета Баумъ и агентъ Общества пароходства по Днѣпру и его притокамъ Бердичевскій.

Совѣщаніе открываетъ инженеръ Терпуговъ чтеніемъ своего доклада объ удаленіи скалистыхъ препятствій на участкѣ р. Днѣпра между г.г. Градижскъ и Екатеринославъ (докладъ прилагается).

По прочтеніи доклада послѣдовалъ рядъ заявленій.

Членъ Кременчугской Городской Управы г. Алисовъ высказалъ пожеланіе объ устройствѣ набережной и причальной линіи у гор. Кременчуга, причемъ указалъ, что работа была начата помощью землечерпательной машины, но не была доведена до конца. На устройство набережной-дамбы городъ, по заявленію г. Алисова, можетъ дать бесплатно свой камень. Послѣ обсужденія постановлено вопросъ этотъ всесторонне разсмотрѣть, принявъ во вниманіе имѣющійся въ Кременчугской Городской Управѣ матеріалъ и представить докладъ къ совѣщанію 1914 года.

Владѣлецъ лѣсопильнаго завода въ Кременчугѣ И. Ф. Сандомирскій проситъ улучшить подходъ къ лѣснымъ пристанямъ, расположеннымъ ниже пассажирскихъ пристаней г. Кременчуга. Постановлено, что общій вопросъ объ улучшеніи подхода ко всѣмъ Кременчугскимъ пристанямъ, включая и лѣсныя, войдетъ въ вопросъ, поднятый г. Алисовымъ, объ устройствѣ причальной линіи. Что же касается подчистки подхода къ пристанямъ въ текущую навигацію, то ходатайство это постановлено занести въ настоящій протоколъ и просить Правленіе Округа о выполненіи означенной работы, если это окажется возможнымъ.

Владѣлецъ лѣсопильнаго завода п. Крюкова г. Залкиндъ высказалъ опасеніе, что при расчисткѣ „Поповой заборы“ и устройствѣ полузапруды можетъ быть занесенъ подходъ къ его заводу въ заливъ Домаха. Предсѣдателемъ было указано, что въ случаѣ заноса подходъ можно будетъ расчистить помощью землечерпательной машины. Заявленіе принято къ свѣдѣнію.

Владѣльцы лѣсопильныхъ заводовъ въ г. Кременчугѣ г.г. Амстиславскій, Мацкинъ и Нѣмецъ просятъ подчистить подходъ къ ихъ заводамъ, расположеннымъ выше пассажирскихъ пристаней, такъ какъ въ настоящее время, въ виду отложенія косы, лѣсъ приходится перетягивать черезъ косу на волахъ. По заявленію означенныхъ владѣльцевъ оборотъ всѣхъ заводовъ, сгруппированныхъ въ этомъ мѣстѣ, равняется половинѣ оборота всѣхъ лѣсныхъ пристаней г. Кременчуга; при этомъ ими было заявлено, что они согласны принять на свой счетъ расходы по указанной работѣ.

Постановлено принять заявленіе къ свѣдѣнію и присоединить его къ просьбѣ въ Правленіе Округа по аналогичному ходатайству г. Сандомирскаго.

Новогеоргіевскій Городской Голова г. Поповъ высказываетъ пожеланіе объ улучшеніи подхода къ г. Новогеоргіевску посредствомъ замлечерпанія. Постановлено ходатайство это направить въ Правленіе Округа, причемъ предсѣдательствующимъ было указано, что при начавшихся въ настоящемъ году обслѣдованіяхъ малыхъ рѣкъ Екатеринославскаго Отдѣленія въ первую очередь назначена р. Тясьминъ отъ Чигирина до устья и что послѣ этого обслѣдованія возможно будетъ судить о пригодности нижней части р. Тясьмина для судоходства.

Г. г. Гинсбургъ и Гуровичъ просятъ о расчисткѣ песчаной косы, прекратившей прямое сообщеніе водою г. Градижска съ г. г. Новогеоргіевскомъ и Кременчугомъ, такъ что сообщеніе это должно производиться съ пересадкой пассажировъ. Постановлено ходатайствовать передъ Правленіемъ Округа о включеніи работы по расчисткѣ означенной косы въ программу землечерпательныхъ работъ настоящаго года.

Затѣмъ былъ заслушанъ докладъ инженера Ливена объ устройствѣ рѣчного порта въ затонѣ „Амуръ“ у г. Екатеринослава, и принять къ свѣдѣнію, причемъ было высказано пожеланіе о скорѣйшемъ осуществленіи намѣченныхъ проектомъ работъ.

Мѣсто предсѣдателя занимаетъ Г. Помощникъ Начальника Округа инженеръ Старицкій, выразившій сожалѣніе, что онъ вмѣстѣ съ чинами Округа и докладчиками изъ Кіева опоздали къ началу засѣданія, что произошло вслѣдствіе загорода плотовъ въ рукавѣ „Ревунъ“, задержавшей пароходъ на 6 часовъ.

Далѣе Предсѣдатель указалъ, что для обсужденія смѣтныхъ предположеній на 1914 годъ Правленіемъ Округа назначено нѣсколько районныхъ совѣщаній, въ видахъ возможности болѣе всесторонне обсудить мѣстные интересы и нужды. Такія порайонныя совѣщанія въ ближайшіе дни произошли въ Могилевѣ губернскомъ, Черниговѣ, Херсонѣ, Бендерахъ, Брестъ-Литовскѣ и сегодня въ Кременчугѣ. Результаты районныхъ совѣщаній будутъ доложены Общему Совѣщанію въ г. Кіевѣ 6 іюня.

Въ настоящемъ собраніи подлежатъ обсужденію смѣтныя предположенія Округа по улучшенію судоходства на участкѣ

р. Днѣпра съ интенсивнымъ движеніемъ отъ устья р. Припяти до г. Екатеринослава въ отношеніи регулированія и выправленія рѣки, а также на заготовку паровыхъ и непаровыхъ судовъ и землечерпательныхъ снарядовъ для обслуживанія указанныхъ участковъ р. Днѣпра.

Кромѣ того на этомъ совѣщаніи будетъ сдѣлано нѣсколько докладовъ по производимымъ работамъ, каковымъ явился прочитанный уже докладъ инж. Терпугова о скалоуглубительныхъ работахъ между г. Градижскомъ и г. Екатеринославомъ. На этомъ же совѣщаніи подлежатъ обсужденію вопросы, поднимаемые участниками совѣщанія и вообще очередные вопросы судоходства, какъ напр. вопросъ о затонахъ.

Членъ Екатеринославской Губернской Земской Управы Буницкій выразилъ желаніе чтобы совѣщанія назначались въ тѣхъ пунктахъ, въ районѣ коихъ намѣчаются работы. Напр. на нижнемъ Днѣпрѣ такимъ пунктомъ являлся Александровскъ предпочтительно передъ Херсономъ, и въ данномъ случаѣ Екатеринославъ передъ Кременчугомъ.

Инж. Ливень читаетъ свой докладъ о проектѣ подхода къ пристани г. Верхнеднѣпровска съ демонстраціей чертежей; въ заключеніе докладчикъ сомнѣвается въ цѣлесообразности затраты 40.000 руб. на устройство вышеупомянутаго подхода къ пристани, грузооборотъ которой незначителенъ и не имѣетъ склонности къ увеличенію.

Инж. Буницкій указываетъ, что съ устройствомъ затона и подъѣздного шоссированнаго пути грузооборотъ гавани поднимается. Значеніе Верхнеднѣпровской пристани усилится съ шлюзованіемъ Днѣпровскихъ пороговъ, когда отпускъ грузовъ пойдетъ по рѣкѣ прямо на Херсонъ. Основываться на маломъ грузооборотѣ при неустройствѣ подъѣздныхъ путей нельзя.

Членъ Верхнеднѣпровской Городской Управы Дегтяревъ поддерживаетъ необходимость для города устройства подхода къ пристани.

Инж. Терпуговъ указываетъ на возможное развитіе Верхнеднѣпровской пристани въ будущемъ, чему служитъ примѣромъ Александровская гавань, имѣвшая сперва малый грузооборотъ.

Предсѣдатель инж. Старицкій по вопросу объ устройствѣ землечерпательныхъ прорѣзей отмѣчаетъ, что наличные снаряды

Округа въ первую очередь обслуживаютъ транзитъ и лишь при достаточныхъ глубинахъ на фарватерѣ могутъ становиться на второстепенныя работы по углубленію затоновъ, прорытію подходовъ къ пристанямъ, срѣзыванію косъ и пр. Въ данномъ случаѣ, какъ и по вопросу объ Амурскомъ затонѣ, Округъ ограничивается составленіемъ проекта; устройства подхода къ пристани въ смѣту не вносится.

Инж. Ливенъ читаетъ свой печатный докладъ о новыхъ работахъ по выправленію р. Днѣпра отъ г. Екатеринослава до г. Градижска въ дополненіе къ начатымъ двухмилліоннымъ работамъ и демонстрируетъ чертежи. Собраніе присоединяется къ предположеніямъ Округа (докладъ прилагается).

Въ 3¹/₂ часа объявленъ перерывъ.

Вечернее засѣданіе открыто было въ 7 часовъ, докладомъ инж. Лепешинскаго (докладъ продолжается) о предполагаемыхъ работахъ на участкѣ р. Днѣпра отъ г. Градижска до г. Кіева, съ демонстраціею чертежей. Во первыхъ о работахъ выправленія р. Днѣпра у г. Черкассь, въ связи съ постройкою желѣзнодорожнаго моста Бахмачь-Одесской линіи. Проектъ выправленія на 1,600,000 руб. на основаніи изысканій 1909—10 годовъ, составленъ въ 1911 году и находится сейчасъ въ Управленіи Водныхъ Путей. Въ ближайшее время ожидается возвращеніе его и разрѣшеніе работъ. Однако вслѣдствіе разработки рѣкой „Грузскаго“ рукава у г. Черкассь въ послѣдніе годы—вопросъ о загражденіи его усложняется. Въ текущемъ году Округомъ предполагается произвести подробныя изысканія для выясненія—который изъ двухъ рукавовъ „Старый Днѣпръ“ или „Грузское“ будутъ судоходными. Изысканія коснутся также Черкасскаго затона.

Членъ Черкасской Городской Управы Крыжановскій передаетъ просьбу города—въ дополненіе къ прежнимъ ходатайствамъ объ оставленіи судоходнымъ рукавомъ Стараго Днѣпра и устройствѣ затона,—о продолженіи берегового укрѣпленія причальной линіи у г. Черкассь.

Инж. Заславскій высказывается за возможность устройства береговой обдѣлки за счетъ капитальнаго ремонта.

Предсѣдатель сообщаетъ, что 2 мая сего года въ Черкассахъ Г. Министръ Путей Сообщенія на ходатайство города объ устройствѣ затона указалъ, что затоны-гавани на рѣкахъ устра-

иваются на средства городовъ, которые они обслуживаютъ. Министерство Путей Сообщенія помогаетъ этому производствомъ изысканій и составленіемъ проектовъ. Затоны—убѣжища для судовъ на зиму—устраиваются за счетъ Министерства Путей Сообщенія, если въ нихъ ощущается нужда для судоходства извѣстнаго раіона рѣки.

Инж. Лепешинскій далѣ сообщаетъ согласно своего печатнаго доклада предположенія Округа на 1914 г. по работамъ отъ г. Черкассь вверхъ.

По новому проекту укрѣпленія головы Переяславской дамбы техникъ Полтавскаго Губернскаго Земства Лысенко настаиваетъ, на крайней необходимости для цѣлости дамбы произвести означенную работу въ текущемъ году, не откладывая на годъ. Мощеніе камнемъ дамбы на цементномъ растворѣ держалось безъ ремонта 11 лѣтъ. Въ послѣдніе два года теченіе Днѣпра измѣнилось, весь бой воды и ледохода направлены теперь на голову дамбы, которая вслѣдствіе этого находится въ угрожаемомъ положеніи.

Инж. Лепешинскій подтверждаетъ опасное положеніе дамбы указывая на существованіе непосредственно предъ ней глубины до 6 саж.

Инж. Заславскій отмѣчаетъ, что въ данной работѣ Округъ идетъ навстрѣчу желаніямъ Земства, внося укрѣпленіе дамбы въ смѣту 1914 г. Ускорить эту работу можно возбужденіемъ ходатайства со стороны Земства непосредственно передъ Управленіемъ Водныхъ Путей о скорѣйшемъ ассигнованіи средствъ въ текущемъ году. Подробное ходатайство было возбуждено Кіевскимъ Земствомъ объ укрѣпленіи дамбы у м. Ржищева и изъ Управленія Водныхъ Путей сдѣлано внѣочередное ассигнованіе.

Далѣ инж. Заславскій дѣлаетъ краткую сводку печатнаго доклада инж. Пушечникова о работахъ въ 1914 году на техническомъ участкѣ у г. Кіева (докладъ прилагается).

ПОСТАНОВЛЕНІЕ. Предположенія Округа одобряются совѣщаніемъ вмѣстѣ съ пожеланіемъ Черкасской Городской Управы о продолженіи укрепленія берега Черкасской причальной линіи и Переяславскаго Земства о крайней необходимости скорѣйшаго укрѣпленія головы дамбы въ текущемъ году.

Предсѣдатель предлагаетъ высказаться о мѣстныхъ нуждахъ невошедшихъ въ программу дня.

Предсѣдатель Биржевого Комитета Колесницкій заявляетъ, что въ 1910 г. Управление Водныхъ Путей увѣдомило Биржевой Комитетъ, что устройство затона у г. Кременчуга и развитіе пристаней будетъ внесено въ проектъ коренного улучшенія р. Днѣпра. Обѣщаніе это подтверждено бывшимъ Начальникомъ Кіевскаго Округа Путей Сообщенія инж. Юргевичемъ и Товарищемъ Министра Путей Сообщенія инж. Щукинымъ въ бытность ихъ въ г. Кременчугѣ. Между тѣмъ въ 1911 году одна землечерпательная машина работала недолгое время и засыпала городскую яму. Тогда же городомъ былъ поставленъ камень и сдѣлана часть подводной наброски. Дальнѣйшія работы Округомъ не производились.

Членъ Кременчугской Городской Управы Алисовъ выражаетъ благодарность отъ имени города Округу Путей Сообщенія за засыпку означенной ямы, гдѣ теперь находятся полезныя участки.

Инж. Терпуговъ говоритъ, что поднятый вопросъ о затонѣ и причальной линіи старый. Работы не подвинулись по винѣ самаго города, который не закончилъ каменной дамбы. Работа не внесена въ программу настоящаго совѣщанія, а слѣдовательно и не составленъ проектъ главнымъ образомъ потому, что въ прошломъ году на совѣщаніи въ г. Кіевѣ представителемъ г. Кременчуга Городскимъ Головою Гусевымъ никакихъ вопросовъ возбуждено не было. Вносить же свою инициативу въ дѣлѣ удовлетворенія нуждъ г. Кременчуга послѣ крайне непріязненнаго и некорректнаго отношенія со стороны части гласныхъ городской думы, участвовавшихъ въ засѣданіи въ 1912 году, по поводу недоразумѣній о пристанскихъ участкахъ съ пароходными обществами, инж. Терпуговъ не считалъ удобнымъ, хотя вопросъ этотъ ставился имъ лично въ первую очередь при назначеніи его Начальникомъ Екатеринославскаго Отдѣленія.

Членъ Кременчугской Городской Управы Алисовъ приноситъ извиненія за бывшія недоразумѣнія и обѣщаетъ, что въ будущемъ Округъ Путей Сообщенія встрѣтитъ полное содѣйствіе со стороны Кременчугскаго Общественнаго Самоуправленія.

Предсѣдатель Биржевого Комитета ознакомилъ Членовъ совѣщанія съ намѣченными къ исполненію въ ближайшемъ будущемъ работами по постройкѣ Бельгійскимъ Анонимнымъ Обществомъ

трамваевъ и примѣненію электричества для желѣзной дороги широкой колес, которая должна проходить по всей причальной линіи и набережной будущаго затона, и указалъ, что послѣ проведенія упомянутой дороги картина грузооборота г. Кременчуга должна совершенно измѣниться и грузооборотъ значительно увеличится.

Инж. Терпуговъ стмѣчаетъ какъ и въ утреннемъ засѣданіи по тому же вопросу, что желательно составленіе подробнаго проекта къ совѣщанію 1914 года, принявъ во вниманіе вышеуказанную желѣзную дорогу.

ПОСТАНОВЛЕНІЕ. Совѣщаніе присоединяется къ формулѣ инж. Терпугова.

Предсѣдатель, закрывая совѣщаніе, благодаритъ Предсѣдателя Биржевого Комитета за предоставленное помѣщеніе.

Подлинный протоколъ подписанъ присутствовавшими въ засѣданіи лицами.

Протоколъ

**совѣщанія отъ 20-го мая 1913 года, бывшаго въ
Херсонѣ для обсужденія смѣтныхъ предположеній
на 1914 годъ.**

20 мая 1913 года въ г. Херсонѣ подъ предсѣдательствомъ г. Начальника Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, инженера В. М. Тренюхина состоялось совѣщаніе по обсужденію смѣтныхъ предположеній на 1914 годъ при участіи мѣстныхъ общественныхъ организацій, заинтересованныхъ лицъ и др.

На совѣщаніи присутствовали:

Предсѣдатель Биржевого Комитета *М. С. Рабиновичъ*.
Заступающій мѣсто предсѣдателя Комитета *О. Н. Бялицъ*.
Александровскій Городской Голова *К. М. Дмитренко*.
Никопольскій Городской Староста *Я. Витчишкинъ*.
Заступающій мѣсто Городск. Головы г. Воснесенска *Е. Позе*.
Главный агентъ Р. О. П. и Т., *В. Н. Кубышкинъ*.
Судовладѣлецъ, членъ Биржевого Комитета, *А. І. Апатра*.
Директоръ Херсонскаго Отдѣленія С.-Петербургскаго М. Банка,
М. А. Кордснскій.
Членъ Биржевого Комитета *М. А. Гальперъ*.
Членъ Биржевого Комитета *Чертковъ*.

Судовладѣлецъ *И. Я. Ротенбергъ.*

Представители Ново-Воронцовки г.г. *Островскій, Муравьевъ, Адамовъ.*

Г. Адамовъ.

Представитель Екатеринославскаго Губернскаго Земства, инженеръ *Долежалъ.*

Хлѣбопромышленникъ *Райхманъ.*

Судовладѣлецъ *Циммерманъ.*

Членъ Херсонской Городской Управы *Эккертъ.*

Помощникъ Начальника Херсонскаго Порта *Л. В. Бордоносъ.*

Управляющій Русско-Азіатскаго Банка *Фрадкинъ.*

Предсѣдатель Уѣздной Днѣпровской Управы *Колчановъ.*

Судовладѣлецъ *Синицынъ.*

Представитель Нижне-Днѣпровскаго Т-ва *Габеръ.*

Управляющій Русскаго Банка *Стрѣльцовъ.*

Судовладѣлецъ и лѣсопромышленникъ *А. Люблинъ.*

Инженеръ *Мартиновскій.*

Инспекторъ Сѣвернаго Страховаго Общества *Бородулинъ.*

Представитель Экспортной Конторы Дрейфусъ Фогель.

Корабельный маклеръ *Дикштейнъ.*

Хлѣбопромышленникъ *В. А. Доросинскій.*

Лѣсопромышленникъ *М. Гольденбергъ.*

Представитель иностраннаго пароходства *М. Г. Штейнгардтъ.*

Судовладѣлецъ *Фругъ.*

Волковъ.

Начальникъ Екатеринославскаго Отдѣленія, инженеръ *Терпуговъ.*

Помощникъ Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2-му участку инженеръ *Карлштейнъ*.

Временно завѣдывающій землечерпаніемъ инженеръ *Марченковъ*.
Вр. и. о. инспектора Судоходства по 7-му участку *П. Чайка*.

Засѣданіе открывается въ 11 ч. 30 м. утра рѣчью г. Предсѣдателя совѣщанія Начальника Кіевскаго Округа инженера *Трениухина*, высказывающаго благодарность всѣмъ отозвавшимся на приглашеніе прибыть на совѣщаніе для обсуждения смѣтныхъ предположеній по воднымъ путямъ на 1914 г. и указавшаго на важную роль совѣщанія, съ помощью котораго выясняется необходимость всѣхъ потребностей, цѣлесообразность расходованія средствъ и обеспечивается экономичность.

Затѣмъ совѣщаніе переходитъ къ выслушанію доклада Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія инженера *Тертугова*, въ которомъ дѣлается обзоръ произведенныхъ работъ, какъ выправительныхъ, такъ и землечерпательныхъ на Нижнемъ Днѣпрѣ, Южномъ Бугѣ и притокахъ и результатовъ по улучшенію условій судоходства. (Докладъ прилагается).

При обсужденіи доклада г. *Синицынымъ* было высказано, что Нижняя Кривая гавань въ г. Александровскѣ обслуживаетъ лишь казенный флотъ М. П. С., что вызываетъ уменьшеніе воднаго пространства для нуждъ частнаго судоходства и затрудняетъ зимовку каравановъ, и вноситъ пожеланіе о постановкѣ въ будущемъ гончаковъ землечерпательныхъ каравановъ въ другихъ затонахъ, какъ въ Каменкѣ, Тарасовкѣ.

Предсѣдатель по возбужденному вопросу указываетъ, что зимовка каравановъ, а въ особенности паровыхъ судовъ и брандвахтъ въ виду требуемаго ими ремонта должна производиться въ большихъ центрахъ; признавая вопросъ, поднятый г. *Синицынымъ* весьма существеннымъ и принимая во вниманіе сообщеніе Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія, что часть гончаковъ землечерпательнаго флота возможно поставить на зимовку въ другихъ затолахъ, кромѣ Александровска, хотя это вызываетъ излишній пробѣгъ судовъ за углемъ при открытіи навигаціи, находитъ возможнымъ принять мѣры къ выполненію указаннаго пожеланія.

Предсѣдатель Биржевого Комитета *М. С. Рабиновичъ* сообщаетъ, что еще въ прошломъ году Биржевой Комитетъ просилъ о постановкѣ на зимовку каравана въ г. Херсонѣ въ виду того, что до вскрытія рѣки въ верхней части обнаруживается надобность въ расчисткѣ перекатовъ въ нижней части Днѣпра и что при зимовкѣ въ Херсонѣ караваны могли бы немедленно по вскрытіи рѣки въ ея нижней части приступить къ работѣ. Затѣмъ отъ имени Биржевого Комитета выражаетъ просьбу о временномъ отложеніи сборовъ съ Александровской гавани впредь до устройства новыхъ затоновъ въ соотвѣтственной степени съ потребностями судоходства.

Предсѣдатель Днѣпровской Уѣздной Управы г. *Колчановъ* говоря о недостаточности вообще работъ, производимыхъ на рѣкѣ, находитъ излишнимъ введеніе берегоукрѣпительныхъ работъ, своевременнымъ и необходимымъ усиленіе землечерпательнаго

флота, отмѣчаетъ, что нижняя часть р. Днѣпра отъ Малыхъ Гирль до Херсона пользуется малымъ вниманіемъ, проситъ отмѣтить необходимость работъ на данномъ участкѣ рѣки съ углубленіемъ ея до 18 фут. Также вноситъ предложеніе о приспособленіи и устройствѣ нѣсколькихъ затоновъ на Н. Днѣпрѣ.

Предсѣдатель Совѣщанія находитъ зимовку землечерпательныхъ каравановъ въ Херсонѣ недопустимой въ виду необходимости своевременнаго и срочнаго ихъ ремонта, съ каковой цѣлью въ Александровскѣ устроены и будутъ постепенно расширены казенныя мастерскія. При высококомъ весеннемъ горизонтѣ считаютъ работы на перекатахъ нераціональными и необходимыми въ это время работы, производимыя въ помощь выправительнымъ сооруженіямъ, работы по закрытію рукавовъ, подчисткѣ гаваней и т. п., а посему находитъ важнымъ сосредоточеніе каравановъ въ верхней части рѣки для возможности срочнаго выполненія работъ съ постановкой землечерпательныхъ каравановъ на зимовку въ затонахъ г. Александровска и Никополя.

По вопросу о производствѣ берегоукрѣпительныхъ работъ не находитъ возможнымъ говорить о нендобности ихъ, какъ обязательныхъ спутниковъ и сотрудниковъ землечерпанія. Соглашаясь, что вопросъ объ устройствѣ новыхъ затоновъ на рѣкѣ Н. Днѣпрѣ является вопросомъ весьма важнымъ, Предсѣдатель считаетъ необходимымъ указать на взглядъ М. П. С., а именно: что на сколько М. П. С. считаетъ себя отвѣтственнымъ за состояніе транзита, на столько вопросъ объ устройствѣ гавани относитъ на долю и обязанность частной инициативы городовъ,

мѣстечекъ и т. п. съ устройствомъ ихъ или на счетъ указанныхъ организацій или за счетъ казны при наличіи сборовъ за пользованіе гаванью.

Предсѣдатель Биржевого Комитета по вопросу объ углубленіи Днѣпра отъ Херсона до Каховки высказывается отрицательно въ виду неизбежнаго раздробленія портовъ, необходимости особой организаціи спеціальныхъ службъ и въ виду отсутствія въ этомъ углубленіи насущности.

При дальнѣйшемъ обсужденіи указаннаго вопроса, совѣщаніе присоединяется къ мнѣнію Предсѣдателя Биржевого Комитета, за исключеніемъ г. *Колманова*, вносящаго замѣчаніе, что въ ближайшемъ будущемъ представитъ доказательство обоснованности предполагаемаго проекта углубленія Днѣпра до 18 фут.

По предложенію г. Предсѣдателя совѣщаніе переходитъ къ вопросу объ углубленіи подхода по рѣкѣ Подпильной къ мѣстечку Ново-Воронцовкѣ.

Представитель Ново-Воронцовки г. Муравьевъ сообщаетъ, что экспортъ хлѣба изъ даннаго мѣстечка достигаетъ весьма внушительной цифры 5 милліоновъ пудовъ, что, въ виду отсутствія подхода по рѣкѣ Подпильной, въ виду ея мелководья, заставляетъ нести значительные накладные расходы до 4—5 коп. на пудъ и что въ нѣкоторыхъ случаяхъ доставка становится совершенно невозможной. Чтобы улучшить положеніе находить достаточнымъ въ текущую компанію довести глубины на банкахъ до 4 фут., на что по его мнѣнію потребуется до 15 дней работы

землечерпательнаго снаряда и просить объ исполненіи работы въ текущемъ году.

Г.г. *Островскій* и *Адамовъ*, указывая на отсутствіе гужевой доставки при урожаѣ, просятъ Кіевскій Округъ удѣлить 15 дней работы землечерпательнаго снаряда.

Предсѣдатель Биржевого Комитета считаетъ вопросъ весьма важнымъ и проситъ совѣщаніе ходатайствовать передъ Его Превосходительствомъ Начальникомъ Кіевского Округа о выполненіи означенныхъ работъ. Углубленіе Подпильной должно дать до 200 тысячъ рублей экономіи накладныхъ расходовъ и находить, въ виду ожидаемаго урожая, данную работу невозможнымъ отложить до слѣдующаго года.

Г. *Быунъ* указываетъ, что на пути къ Ново-Воронцовкѣ отъ Малыхъ Гирль имѣется три переката, считаетъ одинъ изъ нихъ лишь серьезнымъ. Въ 1911 г. Ново-Воронцовка была лишена возможности подвоза хлѣба къ Малымъ Гирлямъ. Просить о выполненіи работы въ текущемъ году, при чемъ считаетъ состояніе транзита весьма важнымъ, находить возможнымъ указанную работу выполнить въ концѣ мая или началѣ іюня.

Начальникъ 2-го участка Екатеринославскаго Отдѣленія даетъ фактическую справку. По его расчету для доведенія глубинъ на банкахъ до 4 фут. при ширинѣ прорѣзи на 20 саж. потребуется работы землечерпательнаго снаряда типа Днѣпровской 3 ей около 30—40 дней.

Адамовъ отъ лица экспортеровъ Ново-Воронцовки дѣлаетъ

заявленіе, что они готовы идти даже на глубину до $3\frac{1}{2}$ фут., такъ какъ въ противномъ случаѣ они будутъ лишены возможности вывоза хлѣба.

Г. Начальникъ Округа обѣщаетъ принять все къ свѣдѣнію и сдѣлать все возможное въ зависимости отъ состоянія транзита.

Совѣщаніе переходитъ къ докладу по инспекціонной службѣ временно исполняющаго обязанности инспектора судоходства по 7-му участку *П. Чайки*.

По выслушаніи доклада г. *Кубышкинъ* отъ лица всѣхъ признаетъ блестящее состояніе обстановки, что гарантируетъ пассажирскому движенію срочность рейсовъ. Возвращаясь къ докладу Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія, проситъ собраніе привѣтствовать благоприятные результаты работъ.

(Дѣлается перерывъ до 6 часовъ вечера).

Вечернее засѣданіе открывается въ 6 ч. 20 м.

Совѣщаніе приступаетъ къ выслушанію доклада помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку инженера *Карлштейна*:

- 1) о программѣ берегоукрѣпительныхъ работъ на рѣкѣ Н. Днѣпрѣ и въ частности объ укрѣпленіи берега у Лысой Горы,
- 2) о необходимости завершения укрѣпленія берега рѣки Н. Днѣпра у заборы Рябокъ противъ Томаковыхъ острововъ.

(Доклады прилагаются).

По выслушаніи доклада и его обсужденіи, собраніе единогласно признаетъ желательность выполненія означенной программы берегоукрѣпительныхъ работъ, а посему подлежащей

внесенію въ смѣтныя предположенія на 1914 г. сумму въ 217 тысячъ рублей на укрѣпленіе береговъ первой очереди и 107 тысячъ рублей на укрѣпленіе у заборы Рябокъ противъ Томаковыхъ Острововъ.

Инженеръ *Терпуговъ* докладываетъ совѣщанію о необходимости устройства второго затона на р. Н. Днѣпрѣ у мѣстечка Никополь (Докладъ прилагается).

Никопольскій Городской Староста *Витчинкинъ* горячо поддерживаетъ проектъ, указывая на неудобство существующаго затона, на невозможность грузки зимой хлѣба въ Никополь за отсутствіемъ затона и на вынужденную зимовку въ Каменкѣ.

● Предсѣдатель Биржевого Комитета поддерживаетъ необходимость устройства затона, указывая, что мѣстечку Никополь послѣ Александровска принадлежитъ первое мѣсто на Н. Днѣпрѣ по его грузообороту. Установленіе попуднаго сбора и весьма незначительнаго дастъ возможность легко покрыть расходы по оборудованію затона.

Г. Бьунъ даетъ справку, что Никополь отправляетъ до 10 миллионновъ пудовъ хлѣба въ годъ, что при наличности попуднаго сбора въ $\frac{1}{10}$ коп. вполнѣ покроетъ расходы.

Вносить предложеніе поддержать ходатайство представителей м. Никополь и выразить согласіе на обложеніе попуднымъ сборомъ въ размѣрѣ $\frac{1}{10}$ коп.

Г. Дмитренко признаетъ, что затонъ необходимъ и долженъ быть устроенъ. Наличность затона, по его мнѣнію, еще

болѣе увеличить грузооборотъ, такъ какъ привлечетъ грузы.

Признаетъ необходимымъ выразить пожеланіе объ устройствѣ затона въ Никополѣ.

Представитель Н. Днѣпровскаго Т-ва возражаетъ противъ установленія попутнаго сбора со всѣхъ грузовъ, вывозимыхъ изъ Никополя, считая возможнымъ взимать сборы лишь съ грузовъ на судахъ, зимующихъ въ новомъ затонѣ.

Предсѣдатель Биржевого Комитета находитъ, что по вопросу объ устройствѣ затона не можетъ быть двухъ мнѣній, находитъ проектированный затонъ въ будущемъ даже малымъ, указываетъ на предстоящую будущность Никополя въ связи съ притокомъ груза по проектируемымъ новымъ желѣзнымъ дорогамъ и ходатайствуетъ о постановкѣ работъ по устройству затона въ первую очередь.

Совѣщаніе признаетъ желательность устройства затона доказанной и переходитъ къ поименной баллотировкѣ условій осуществленія проекта.

На баллотировку были поставлены три формулы:

- 1) затонъ желателенъ при условіи отсутствія обложенія;
- 2) затонъ желателенъ при условіи обложенія всѣхъ грузовъ;
- 3) затонъ желателенъ при условіи обложенія только тѣхъ грузовъ, которые грузятся въ самомъ затонѣ.

Большинство высказалось за вторую формулу и указало размѣръ обложенія въ $\frac{1}{10}$ коп. съ пуда (см. таблицу). Въ виду этого совѣщаніе считаетъ необходимымъ испросить на

1914 г. 25 тысячъ рублей на работы первой очереди согласно доклада Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія и переходить къ докладу помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку инженера *Карлштейна* о предполагаемомъ расширеніи Александровской гавани на рѣкѣ Н. Днѣпрѣ (Докладъ прилагается).

Предсѣдатель Биржевого Комитета, предвидя блестящую будущность г. Александровска, съ осуществленіемъ пути Рига—Херсонъ, а также при проведеніи дороги Саратовъ—Александровскъ, находитъ невозможнымъ говорить о расширеніи гавани по первому и третьему варианту, а считаетъ заслуживающимъ вниманія лишь проектъ на 225 судовъ (2 вариантъ).

Г. Блунцъ, сообщая, что на совѣщаніи въ Петербургѣ подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра П. С. намѣченъ вопросъ объ отмѣнѣ навигаціонныхъ тарифовъ, предвидитъ оживленіе дѣятельности Александровской гавани и стоитъ за принятіе второго варианта расширенія тѣмъ болѣе, что проектъ можетъ выполняться постепенно въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, существующую же гавань находитъ тѣсной.

Александровскій Городской Голова отстаиваетъ расширеніе гавани по второму варианту, такъ какъ только въ такомъ случаѣ интересы судоходства, города и уѣзда будутъ соблюдены. Приводитъ данныя о блестящемъ оборотѣ банковъ г. Александровска (1.048.000.000 рублей), оборотѣ характеризующемъ его дѣятельность, которая съ проведеніемъ дороги Саратовъ—Алек-

сандровскъ, должна еще усилиться, какъ безусловно усилится и дѣятельность гавани и возрастетъ число судовъ, зимующихъ въ ней.

Министерство Финансовъ по его заявленію признало необходимымъ открыть въ Александровскѣ Отдѣленіе Государственного Банка.

Г. Сивилевъ, указывая на скученность судовъ въ существующей гавани, считаетъ возможнымъ расширение ее лишь по второму варианту и докладываетъ собранію, что городъ, сознавая всю важность этого варианта, пошелъ даже на такую крупную жертву, какъ бесплатный отводъ подъ гавань 20 десятинъ земли, стоимостью минимумъ 150 тысячъ рублей.

Въ виду высказанныхъ мнѣній, собраніе считаетъ, что желательно и необходимо произвести расширение Александровской гавани по второму варианту съ подведеніемъ ея къ городу, хотя бы работа была распределена на части при непремѣнномъ условіи полного ея окончанія въ будущемъ.

При недостаточности же указаннаго ковша въ дальнѣйшемъ расширение гавани произвести по третьему варианту. Для выполнения работъ собраніе считаетъ необходимымъ внести потребную сумму на 1914 годъ.

Затѣмъ Совѣщаніе переходитъ къ докладу о заготовкѣ для работы на притокахъ рѣки Н. Днѣпра спеціального землечерпательнаго каравана, производительностью 15 куб. саж. въ часъ и стоимостью въ 144 тысячи рублей.

Собрание единогласно признает желательной заготовку снаряда и подлежащей внесению в сметныя предположения на 1914 г. испрашиваемой Киевским Округом П. С. суммы.

Собрание закрывается рѣчью г. Предсѣдателя, выразившаго благодарность всѣмъ лицамъ, принявшимъ участіе въ совѣщаніи и Херсонскому Биржевому Комитету за предоставленіе помѣщенія совѣщанію для обсужденія сметныхъ предположеній по воднымъ путямъ на 1914 годъ.

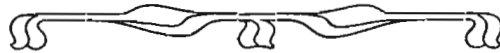
Подлинный протоколъ подписанъ всѣми участниками совѣщанія.

БАЛЛОТИРОВОЧНЫЙ ЛИСТЪ

по вопросу объ условіяхъ устройства второго затона въ Никополь.

I.	II.	III.
<p>Желателенъ затонъ при условіи отсутствія обложенія.</p>	<p>Желателенъ затонъ при условіи обложенія всѣхъ грузовъ выходящихъ изъ Никополя и размѣръ обложенія съ пуда.</p>	<p>Желателенъ затонъ при условіи обложенія только тѣхъ грузовъ, которые грузятся въ самомъ затонѣ и размѣръ обложенія съ пуда.</p>
<p>1) Представитель Нижне-Днѣпровскаго Т-ва Габеръ.</p>	<p>1) Заступающій мѣсто Городского Головы г. Вознесенска <i>Е. Позе</i>—$\frac{1}{10}$ коп.</p> <p>2) <i>М. Каминскій</i>,</p> <p>3) Членъ Херсонской Городской Управы <i>Эккертъ</i>.</p> <p>4) Инспекторъ Сѣвернаго Страхового Общества <i>Бородулинъ</i>.</p> <p>5) Членъ Биржевого Комитета <i>Гальперъ</i> $\frac{1}{10}$ к.</p> <p>6) Главный Агентъ Р. О. П. и Т. <i>Кубышкинъ</i> $\frac{1}{10}$ к.</p> <p>7) Заступающій мѣсто Предсѣдателя Комитета <i>Бьгуинъ</i> $\frac{1}{10}$ к.</p> <p>8) Судовладѣлецъ и хлѣбопромышленникъ <i>А. Люблинъ</i> $\frac{1}{10}$ к.</p> <p>9) Управляющій Русско-Азіатскаго Банка <i>Фрадкинъ</i> $\frac{1}{10}$ к.</p> <p>10) Директоръ Херсонскаго Отдѣленія С.-Петербур. Международн. Банка <i>Кордонскій</i> $\frac{1}{10}$ к.</p> <p>11) Судовладѣл. <i>Ситицынъ</i> $\frac{1}{10}$ к.</p>	<p>1) Представитель Нижне-Днѣпровскаго Товарищества Габеръ $\frac{1}{10}$ к.</p> <p>2) Представитель Ново-Воронцевки Адамовъ 1 к.</p>

I.	II.	III.
	12) Корабельный маклеръ <i>Дикштейнъ</i> $\frac{1}{10}$ к.	
	13) Никопольскій Городской Староста <i>Витчинкинъ</i> . . $\frac{1}{10}$ к.	
	14) Представитель Иностр. пароходства <i>Штейнгардъ</i> . $\frac{1}{10}$ к.	
	15) Членъ Биржевого Комитета <i>Чертковъ</i> $\frac{1}{10}$ к.	
	16) Представитель Екатеринославскаго земства инженеръ <i>Долежалъ</i> $\frac{1}{10}$ к.	
	17) Представитель Н.-Воронцовки <i>Островскій</i> $\frac{1}{10}$ к.	
	18) Хлѣбопромышленникъ <i>Райхманъ</i> $\frac{1}{10}$ к.	
	19) Предсѣдатель Биржевого Комитета <i>Рабиновичъ</i> . $\frac{1}{10}$ к.	
	20) Александровскій Городской Голова <i>Дмитренко</i> . . $\frac{1}{10}$ к.	
	21) Судовл. <i>Ротенбергъ</i> . $\frac{1}{10}$ к.	



ПРОТОКОЛЬ

Совѣщанія представителей вѣдомства Министерства Путей Сообщенія, Общественныхъ и Правительственныхъ организацій и Днѣстровскаго Судоходства, созваннаго въ г. Бендерахъ 27 мая 1913 года по распоряженію Правленія Кіевскаго Округа Путей Сообщенія для обсужденія смѣтныхъ предположеній о работахъ на р. Днѣстрѣ въ предѣлахъ Днѣстровскаго Отдѣленія въ 1914 году.

На Совѣщаніе прибыли:

Предсѣдатель—Начальникъ Днѣстровскаго Отдѣленія, *Инженеръ В. К. Тиммъ*. Инспекторъ Судоходства VIII Инспекціоннаго участка *Князь Д. Д. Максutowъ*.

Помощники Начальника Днѣстровскаго Отдѣленія по 1 техническому участку, *Инженеръ В. В. Имшенецкій* и по 2 техническому участку, *Инженеръ К. Л. Толвинскій*.

Завѣдывающей землечерпательнымъ караваномъ „Днѣстровскій 1-й“ *Инженеръ М. Д. Харламовъ*.

Помощникъ Начальника Комиссіонно-Ссуднаго Отдѣленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ *Е. Ф. Умановъ*.

Завѣдывающей Днѣстровскими Коммерческими Агентствами *М. Е. Никифоровъ*.

Членъ Тираспольской Городской Управы *М. Т. Кириллюкъ*.

Представитель Акціонернаго Общества „Русское Черноморско-Днѣпровское Пароходство“ *М. П. Цукерманъ*.

Днѣстровскіе пароходовладѣльцы и грузоотправители: *И. Циммерманъ, Я. Зельдинъ, М. І. Аринштейнъ, Л. Б. Яскій, Ф. К. Виртъ, М. Б. Яскій, М. Г. Шейнбергъ, З. І. Аринштейнъ* и Секретарь Совѣщанія *А. Е. Вульманъ*.

Предсѣдательствоваль:

Начальникъ Днѣстровскаго Отдѣленія Кіевскаго Округа Путей Сообщенія *Инженеръ В. К. Тиммъ*.

Совѣщаніе было открыто въ помѣщеніи Бендерской Городской Управы въ 12^{1/2} часовъ дня рѣчью Г. Предсѣдателя, въ которой онъ ознакомилъ присутствующихъ съ вопросами, подлежащими обсужденію на этомъ Совѣщаніи, указавъ на тѣ причины, которыя главнымъ образомъ служили и служатъ тормазомъ въ дѣлѣ развитія судоходства на р. Днѣстрѣ и на тѣ мѣропріятія, которыя должны быть положены въ основаніе къ устраненію этихъ препятствій.

Въ виду неприбытія Г. Начальника Округа на совѣщаніе, собраніе просило Г. Предсѣдателя послать привѣтственныя телеграммы Г. Министру Путей Сообщенія и Г. Начальнику Кіевскаго Округа Путей Сообщенія.

Предложеніе принимается совѣщаніемъ единогласно.

По оглашеніи текстовъ телеграммъ, Помощникомъ Начальника Днѣстровскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку *Инженеромъ Толвинскимъ*, былъ прочтенъ собранію докладъ съ подробнымъ изложеніемъ исторіи существовавшихъ и нынѣ существующихъ затоновъ на р. Днѣстрѣ, а также о настоятельной необходимости устройства затоновъ на р. Днѣстрѣ вообще и, въ частности объ устройствѣ коренного затона у м. Рыбница, въ соотвѣтствіи съ потребностями судоходства и наличіемъ судовъ Днѣстровскаго флота въ настоящее время; собранію представлены два проекта переустройства Рыбницкаго затона, одинъ въ открытый, а другой въ закрытый, съ незатопляемыми оградительными дамбами.

Затѣмъ Помощникомъ Начальника Днѣстровскаго Отдѣленія по 1-му техническому участку *Инженеромъ Имшенецкимъ* былъ прочитанъ собранію краткій докладъ о необходимости и воз-

возможности устройства затона на р. Днѣстрѣ у г. Могилева за Немійскимъ островомъ.

По выслушаніи вышеприведенныхъ докладовъ Г. Предсѣдатель предложилъ присутствующимъ высказаться по вопросу о необходимости устройства затоновъ на р. Днѣстрѣ.

М. І. Аринштейнъ:

„Какъ видно изъ доклада *г. Инженера Толвинскаго*, устройство закрытаго затона у м. Рыбницы потребуетъ громадныхъ затратъ—около 400.000 руб., въ виду чего постройка его можетъ затянуться на долгое время, тогда какъ устройство открытаго затона потребуетъ значительно меньшихъ ассигнованій и его можно легко и скорѣе устроить; по этому прошу хлопотать за устройство открытаго проточнаго затона“.

Представитель Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ *Е. Ф. Умановъ:*

„Съ точки зрѣнія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, являющихся собственниками флотиліи изъ 16 паромовъ и 8 баржъ представляется желательнымъ осуществленіе проекта сооруженія затона въ Рыбницѣ по слѣдующимъ соображеніямъ: а) сооруженіе затона необходимо въ возможно непродолжительномъ времени, такъ какъ въ данное время нѣтъ на р. Днѣстрѣ ни одного пункта, гдѣ могли бы зимовать и ремонтироваться казенные суда; б) Рыбница является центральнымъ пунктомъ для средняго Днѣстра, гдѣ наиболѣе удобно было бы сосредоточить зимовку судовъ; в) желательнее скорѣйшее сооруженіе затона, а потому изъ двухъ проектовъ, казалось-бы, слѣдуетъ отдать предпочтеніе легче осуществимому съ точки зрѣнія ассигнованія денежныхъ средствъ и времени сооруженія, т. е., какъ усматривается изъ доклада *Инженера г. Толвинскаго*—открытому затону и г.) наличіе безопаснаго и удобнаго мѣста для зимовки и ремонта судовъ, безусловно, положительно отразится и на конструкціи Днѣстровскихъ перевозочныхъ средствъ, такъ какъ представится возможнымъ строить дорого стоящія суда безъ риска гибели и поломки такихъ во время ледоходовъ“.

И. Циммерманъ:

„Полагая, что отпускъ большихъ средствъ на устройство одного коренного затона явится затруднительнымъ, мы просили бы о скорѣйшемъ осуществленіи пожеланія, собранія, выраженнаго на Совѣщаніи 26 апрѣля сего года въ г. Бендерахъ объ устройствѣ вспомогательнаго затона у с. Янкулово и тѣмъ обезпечить безопасность зимовки нашихъ судовъ въ текущемъ году. Если Министерствомъ будутъ отпущены средства на устройство одного коренного закрытаго затона въ м. Рыбница, то желательно, чтобы вмѣсто одного этого затона, стоимостью 400 тысячъ рублей, устроить за эти деньги три открытыхъ затона, въ Могилевѣ-Под., Рыбницѣ и Бендерахъ“.

Я. Зельдинъ:

„По примѣру устройства Каменскаго затона мы знаемъ, что открытые затоны болѣе примѣнимы на р. Днѣстрѣ, такъ какъ въ Каменскомъ открытомъ затонѣ уже нѣсколько лѣтъ зимуютъ пароходы и гончаки и несчастныхъ случаевъ во время ледоходовъ никогда не было“.

З. І. Аринштейнъ:

„Какъ извѣстно, существовавшій Рыбницкій закрытый затонъ, а въ особенности входъ въ него, послѣ ежегодной осенней расчистки, къ веснѣ настолько заносился, что были случаи, когда приходилось весною зимовавшія въ немъ суда тащить на рѣку черезъ островъ. Поэтому желательно было бы устроить этотъ затонъ открытымъ“.

Инженеръ М. Д. Харламовъ:

„Въ настоящемъ совѣщаніи, во избѣжаніе отвлеченія въ сторону чисто техническаго разрѣшенія вопроса о томъ, какой надо дѣлать въ Рыбницѣ затонъ, открытый или закрытый, я и не буду касаться технической стороны этого дѣла, а замѣчу лишь

предыдущимъ ораторамъ, что вопрось о скорѣйшемъ осуществленіи открытаго затона—кажущійся. Устройство открытаго затона потребуетъ почти столько же времени, сколько и закрытаго, между тѣмъ, какъ, съ точки зрѣнія техники, закрытый затонъ имѣеть всѣ преимущества передъ открытымъ и явится для р. Днѣстра капитальнымъ, основательнымъ сооруженіемъ, обезпечивающимъ дѣйствительную потребность Днѣстровскаго судоходства. Самъ докладчикъ не указалъ въ своей пояснительной запискѣ въ какой мѣрѣ потребуются и будетъ требоваться ежегодно производство землечерпательныхъ работъ въ затонѣ (подчистокъ). Всѣ данныя за то, что эти подчистки будутъ значительны и потребуютъ значительныхъ ежегодныхъ затратъ на землечерпательныя работы. Такимъ образомъ, въ концѣ концовъ, болѣе дешевый открытый затонъ окажется и наиболѣе дорогимъ. Заносится или вѣрнѣе занесенъ уже, Рыбницкій затонъ высокими водами, тѣми же водами предполагается и промывать его; коковыми бы не были регуляціонныя сооружения, промывка эта въ полной мѣрѣ, скажу даже иначе, въ сносной степени, достигнута не будетъ. Кромѣ того при открытомъ затонѣ исключается полная гарантія безопасности отъ ледохода и раздвоенія теченія рѣки, что въ концѣ концовъ, вредно отразится на фарватерѣ въ лѣвомъ рукавѣ“.

Инженеръ К. Л. Толвинскій.

Въ моемъ докладѣ указаны причины, почему нельзя учесть количество грунта, подлежащаго удаленію землечерпаніемъ изъ затона въ случаѣ его раскрытія и пропуска рѣчныхъ водъ сверху. Возможно, что воды эти во время паводковъ и совершенно унесутъ теченіемъ всѣ наносы, отложившіеся въ затонѣ, и тогда землечерпательницѣ нечего будетъ дѣлать въ немъ. Но возможно, что часть этихъ наносовъ и останется въ затонѣ и ихъ придется удалять землечерпаніемъ, только работа эта не будетъ уже такой какъ при существующемъ устройствѣ затона, ибо землечерпанію будетъ помогать при этомъ и само теченіе. Поэтому опасаться нескончаемыхъ землечерпательныхъ работъ въ открытомъ затонѣ, нѣтъ никакихъ основаній, тѣмъ болѣе, что до устройства Рыбницкаго затона, лѣвый рукавъ рѣки былъ всегда глубокимъ, за исключеніемъ одного лишь выхода. Что же касается опасеній

инженера Харламова относительно ухудшенія главнаго русла, если будетъ Рыбницкій затонъ перестроенъ въ открытый, то я нахожу таковыя излишними, въ виду того, что часть рѣки Днѣстра въ предѣлахъ затона никогда не была перекатомъ, а плесомъ достаточной глубины. Закрытіе праваго рукава отразилось на лѣвомъ судоходномъ рукавѣ, главнымъ образомъ, на углубленіи русла въ послѣднемъ. Въ виду этого, открытіе вновь праваго рукава можетъ лишь нѣсколько уменьшить эту глубину безъ вреда для судоходства, но и противъ этого приняты мѣры запроектованіемъ въ верхней части этого рукава выправительныхъ сооружений.

Послѣ нѣкоторыхъ преній присутствующіе на собраніи признали желательнымъ устройство открытыхъ коренныхъ затоновъ на р. Днѣстрѣ, съ исключеніемъ *инженера Харламова*, который остался при своемъ мнѣніи, причемъ собраніе единогласно признало необходимымъ ходатайствовать о скорѣйшемъ разрѣшеніи устройства затона у м. Рыбница въ первую ближайшую очередь и у г. Могилева во вторую очередь.

Затѣмъ г. Предсѣдателемъ былъ прочтенъ собранію докладъ о предполагаемыхъ работахъ по коренному улучшенію рѣки Днѣстра отъ мѣстечка Рыбницы до г. Могилева съ доведеніемъ глубинъ до 8 четвертей.

Послѣ нѣ котораго обмѣна мнѣніями, докладъ принять собраніемъ единогласно, при чемъ собраніе просило г. Предсѣдателя обратить должное вниманіе на судоходную часть р. Днѣстра отъ г. Могилева вверхъ до м. Жванца, которая по своей мелководности является въ настоящее время недоступной для судоходныхъ операцій и выразило пожеланіе о необходимости изслѣдованія этой части рѣки въ будущемъ 1914 году и возбужденіи ходатайства передъ Министерствомъ о коренномъ улучшеніи ея въ ближайшемъ будущемъ, съ доведеніемъ глубинъ на перекатахъ до 6 четвертей при средне-низкомъ горизонтѣ воды въ рѣкѣ.

Инженеромъ Харламовымъ былъ прочтенъ собранію докладъ Инженеръ-Механика Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, *инженера Вислоцкаго* о бюджетныхъ предположеніяхъ по заготовкѣ паровыхъ и непаровыхъ судовъ и снарядовъ для нуждъ

Округа въ части, касающейся заготовки ихъ для рѣки Днѣстра (Докладъ прилагается).

Г. Предсѣдатель просить собраніе высказаться по поводу заготовки отмѣченныхъ въ докладѣ судовъ и снарядовъ для рѣки Днѣстра.

Собраніе приняло докладъ о необходимости заготовки судовъ и снарядовъ единогласно. Вызвалъ пренія вопросъ о томъ, какой производительности необходимо приобрѣтеніе землечерпательницы для верхняго Днѣстра,—10 кубов., стоимостью въ 100000 руб., какъ предположено докладомъ, или же 25 куб. въ 184000 рублей.

Нѣкоторые изъ членовъ совѣщанія высказались за цѣлесообразность заготовки 10 куб. снаряда, основываясь на томъ, что 25 куб. снарядъ для средней и верхней мелководныхъ частей рѣки, окажется глубокосидящимъ и можетъ вызвать затрудненіе при передвиженіи его въ мелководіе. Нѣкоторые высказались за желательность заготовки 25 куб. снаряда, какъ большей производительности.

Инженеръ Харламовъ:

„Я позволю себѣ сказать нѣсколько словъ по поводу только что прочитанныхъ предположеній: необходимо для р. Днѣстра, вмѣсто 10 куб. снаряда заготовить 25 куб. снарядъ. Необходимость эта вытекаетъ изъ слѣдующихъ соображеній: въ настоящее время вырабатывается проектъ коренного улучшенія р. Днѣстра и при осуществленіи этого проекта въ связи съ постройкой большого числа выправительныхъ сооружений потребуются интенсивное производство землечерпательныхъ работъ, какъ по созданію временныхъ ходовъ въ періодъ постройки сооружений, такъ и для другихъ цѣлей: уменьшенія подпора воды и т. д., включая сюда землечерпаніе въ помощь выправленію. Кромѣ того на р. Днѣстрѣ землечерпанію должна быть предоставлена роль активной мѣры противъ размыва береговъ, а именно—отводъ теченія отъ размываемыхъ береговъ по прорѣзываемымъ землечерпательными снарядами прорѣзамъ. Такой отводъ нуженъ не только для со-

храненія высокоцѣнной садовой или огородной земли, прилегающей къ Днѣстру, но и для предохраненія отъ размывовъ вогнутыхъ береговъ, а слѣдовательно для сохраненія фарватернаго сбойнаго теченія въ этихъ мѣстахъ рѣки, т. е. созданія удобнаго въ смыслѣ глубины судового хода.

Моторныя лодки при землечерпательныхъ работахъ необходимы, какъ средства для возможно полнаго и скорѣйшаго производства изысканій, наблюденій и т. п. работъ, связанныхъ съ изученіемъ расположенія рѣчныхъ струй и составляющихъ альфу и омегу всей техники производства какъ выправительныхъ такъ и землечерпательныхъ работъ на рѣкѣ и въ затонахъ. Тѣ же моторныя лодки всегда могутъ быть использованы для техническихъ участковъ при производствѣ тѣхъ же изысканій и наблюденій.

Кромѣ того необходимо для буксировки заготовить пароходъ не въ 120, а въ 250 силъ, иначе буксировка землечерпательныхъ каравановъ будетъ идти также медленно, какъ и при помощи существующаго парохода „Тирасполь“, что вредно отражается на производительности снарядовъ“.

Инженеръ Толвинскій: указывая на непрактичность для верхняго и средняго Днѣстра большихъ землечерпательницъ въ виду ихъ громоздкости и большой осадки, между прочимъ доложилъ, что работа землечерпательницы въ плотнослежавшемся гравелистомъ грунтѣ, въ которомъ постоянно встрѣчаются крупные камни, или въ плитномъ грунтѣ не можетъ производиться особенно интенсивно во избѣжаніе поломокъ въ машинѣ. Вслѣдствіе этого нѣтъ основаній заказывать землечерпательницу большой производительности и платить за нее большія деньги, если ей въ силу обстоятельствъ придется работать съ меньшей производительностью, какъ напр. 10 куб. „Днѣстровская 1-я“ работаетъ теперь вынимая отъ 4—6 куб. въ часъ. Поэтому для верхняго и средняго Днѣстра должны быть заказываемы землечерпательницы производительностью не болѣе 10 куб., а для нижняго Днѣстра, гдѣ въ предѣлахъ песчанаго переката имѣются и гравелистые участки,—съ производительностью до 15 куб.

Предсѣдатель:

Разница въ заготовкѣ того или другого снаряда—вопросъ стоимости снаряда, содержаніе же ихъ почти одно и то же, поэтому желательна заготовка 25-ти куб. снаряда.

Послѣ нѣкоторыхъ преній собраніе признало желательнымъ приобрѣтеніе не 10 куб., а 25 куб. снаряда,

Представитель Акціонернаго Общества „Русское Черноморско-Днѣпровское Пароходство“ М. П. Цукерманъ между прочимъ коснулся вопроса о необходимости уборки карчей изъ русла рѣки сильно отражающихся на страховкѣ провозимыхъ по рѣкѣ грузовъ, какъ злѣйшаго врага судоходства и, находя принимаемая въ настоящее время мѣры къ устраненію карчей недостаточными внесъ предложеніе о необходимости заготовки карчеподъемныхъ снарядовъ для р. Днѣстра. Члены собранія единогласно присоединились къ пожеланіямъ г. Цукермана.

Инженеръ Толвинскій доложилъ собранію, что Правленіемъ Округа уже разрѣшена заготовка 1-го карчеподъемнаго снаряда для 3-го технического участка и постройка его будетъ закончена въ текущемъ году, а для постройки другого, проектъ на каковой уже представленъ въ Правленіе Округа, имѣется ассигнованіе; слѣдовательно вопросъ о постройкѣ обоихъ снарядовъ—вопросъ недалекаго будущаго.

Для успѣшности работъ по выемкѣ карчей въ нижней части рѣки въ этомъ году нашель возможнымъ, послѣ очистки русла отъ карчей во 2 техническомъ участкѣ, послать въ помощь существующимъ снарядамъ 3-го технического участка карчеподъемницу № 12.

И. Циммерманъ указаль собранію на слишкомъ высокую норму взимаемаго въ настоящее время на р. Днѣстрѣ 1% судоходнаго сбора со стоимости товара, являющагося главнымъ тормозомъ развитія судоходной промышленности на р. Днѣстрѣ и высказался за необходимость если не совершенной отмѣны судоходнаго сбора, то хотя бы измѣненія системы взиманія его.

Инженеръ Толвинскій привелъ историческую справку о возникновеніи на р. Днѣстрѣ взиманія 1% судоходнаго сбора, при-

чемъ указалъ, что, такъ какъ означенный сборъ установленъ былъ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта въ возмѣщеніе 400,000 руб., отпущенныхъ Правительствомъ изъ Государственнаго Казначейства по смѣтамъ 1884 и 1885 г. г. на улучшение р. Днѣстра, то отмена его можетъ быть сдѣлана только лишь въ законодательномъ порядкѣ.

Послѣ этого, Собраніе присоединилось къ пожеланіямъ г. Циммермана и просило г. *Предсѣдателя* возбудить ходатайство, если не объ отменѣ этого сбора, то по крайней мѣрѣ хотя бы о скорѣйшемъ разрѣшеніи вопроса поднятого на совѣщаніи въ 1909 году о введеніи попутной тарификаціи сборовъ съ грузовъ, перевозимыхъ по р. Днѣстру въ зависимости отъ разстоянія.

Представитель г. Тирасполя *М. Т. Кириллюкъ*, по уполномочію Городской Управы, доложилъ Собранію о необходимости укрѣпленія лѣваго городского берега у г. Тирасполя.

Инженеръ Толвинскій доложилъ Собранію, что берегъ этотъ подмывается главнымъ образомъ грунтовыми водами и, такъ какъ эти подмывы не оказываютъ вреднаго вліянія на состояніе рѣчного русла въ этомъ мѣстѣ, то по проекту кореннаго улучшения р. Днѣстра укрѣпленіе этого берега не предусмотрено.

Въ виду того, что означенное разрушеніе берега у г. Тирасполя приноситъ лишь ущербъ самому городу не затрагивая интересовъ судоходства, то Совѣщаніе не нашло возможнымъ входить въ обсужденіе этого вопроса, тѣмъ болѣе, что представитель города не представилъ никакихъ данныхъ по этому вопросу.

Послѣ обсуждения всѣхъ вышеуказанныхъ вопросовъ г. Предсѣдатель объявилъ Собраніе закрытымъ и выразилъ благодарность всѣмъ лицамъ, принимавшимъ участіе въ настоящемъ Совѣщаніи.

Подлинный подписанъ участвовавшими въ засѣданіи лицами.

ПРОТОКОЛЬ

Совѣщанія 24 мая въ г. Брестъ-Литовскѣ по вопросу о постройкѣ постоянныхъ мостовъ въ 1914 г. въ предѣлахъ 6-й и 7-й шоссейныхъ дистанцій Кіевскаго Округа Путей Сообщенія.

Предсѣдательствоваль.

Инженеръ В. Поповъ.

Присутствовали:

Исп. об. Начальника 6-й шоссейной дистанціи *Инженеръ И. В. Ботвино*. Начальникъ 7-й шоссейной дистанціи *Инженеръ А. Ник. Нертовскій*. Старшій Адъютантъ Штаба Варшавскаго Военнаго Округа Генеральнаго Штаба *Полковникъ А. Ѳ. Кадошниковъ*.

Кромѣ сего поступило письменное заявленіе Ковельскаго Городскаго Головы, при семъ прилагаемое.

По прочтеніи доклада и послѣ обмѣна мнѣній, Совѣщаніе единогласно признало крайне необходимымъ произвести въ 1914 г. перестройку мостовъ № 393, 396 и 398, находящихся въ г. Ковель въ предѣлахъ 6-й шоссейной дистанціи и мостовъ № 42, и № 77 на Кобринно-Влодавскомъ шоссе въ предѣлахъ 7-й шоссейной дистанціи въ мосты постоянного типа, какъ весьма важныхъ въ стратегическомъ отношеніи, а также имѣющихъ большое значеніе и для общаго пользованія. Кромѣ сего Совѣщаніе высказалось за

необходимость устройства настиловъ на означенныхъ мостахъ изъ волнистаго желѣза съ шоссированной проѣзжей частью или какого либо другого постояннаго типа, но не деревянныхъ, какъ это запроектировано Мостовымъ Отдѣломъ для мостовъ № 42 и № 77, такъ какъ деревянные настилы, благодаря необходимости очень частаго ихъ ремонта, когда ѣзда производится только по одной половинѣ моста шириною всего 1,25—1,50 саж. создаютъ систематическія препятствія правильному движенію и къ тому же являются не безопасными въ пожарномъ отношеніи.

Инженеръ В. Поповъ. Генеральнаго Штаба Полковникъ Кадошниковъ. Инженеръ Ботвино. Инженеръ А. Нертовскій.

М. В. Д.
Ковельскій Городской
Голова.

—
—
Мая 22 дня 1913 года.

№ 114.
—
—

**Въ VI Особое Совѣщаніе по производству новыхъ работъ по
шоссейнымъ дорогамъ Кіевскаго Округа Путей Сообщенія.**

—
—

Не имѣя возможности по независящимъ отъ меня причинамъ принять 24 сего мая участіе въ Совѣщаніи, согласно приглашенію Правленія Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, отъ 8 сего мая за № 14460, честь имѣю доложить Совѣщанію, что со времени устройства Кіево-Брестскаго шоссе, селитебная площадь гор. Ковеля и его населеніе увеличились болѣе чѣмъ въ три раза, равнымъ образомъ увеличилось число ярмарочныхъ и базарныхъ дней, а слѣдовательно и движеніе по улицамъ, которое главнымъ образомъ сосредоточено по главной артеріи города Кіево-Брестскому шоссе, которое въ чертѣ селитебной площади города наименовано улицей „Императора Александра II“.

Существующіе на главномъ руслѣ рѣки Туріи и ея рукавахъ три деревянныхъ моста, служащихъ единственнымъ проходомъ и переѣздомъ черезъ названную рѣку, далеко неудовлетворяютъ современнымъ потребностямъ для передвиженія войскъ и населенія, а въ случаѣ уничтоженія ихъ пожаромъ, передвиженіе черезъ рѣку Турію, до устройства новыхъ, было бы невозможнымъ, не говоря уже, что мосты эти по своей ширинѣ гораздо уже улицъ и при большемъ скопленіи народа, пѣшеходы на мостахъ, не безъ риска, смѣшиваются съ подводами.

При главномъ руслѣ рѣки Туріи, ширина улицы до 10 саж., а мостъ гораздо уже.

Въ виду изложеннаго, представляется необходимымъ устройство въ г. Ковель на Кіево-Брестскомъ шоссе, въ замѣнъ временныхъ, несоотвѣствующихъ своему назначенію—постоянныхъ

мостовъ, ширина которыхъ соотвѣтствовала бы ширинѣ улицъ, при чемъ на мостахъ въ видахъ безопасности передвиженія по нимъ пѣшеходовъ, какъ взрослыхъ, такъ и дѣтей въ особенности, по моему мнѣнію, необходимо устроить проходы съ тротуарами съ огражденіемъ ихъ съ обѣихъ сторонъ, какъ отъ рѣки, такъ и отъ полотна для проѣзжихъ особыми желѣзными рѣшетками.

Докладывая объ этомъ Особому Совѣщанію, честь имѣю покорнѣйше просить объ удовлетвореніи изложеннаго ходатайства Городского Управленія, при чемъ настоящее мое отношеніе, по обсужденіи его въ Совѣщаніи, приобщить къ протоколу Совѣщанія.

Городской Голова (подпись).

Секретарь (подпись).

Кіевскій Округъ Путей Сообщенія
Въ совѣщанію о разсмотрѣніи смѣтныхъ предположеній Округа на 1914 годъ.

ДОКЛАДЪ.

Инженеръ-Механика Кіевского Округа путей сообщенія Инженера
ВИСЛОЦКАГО о бюджетныхъ предположеніяхъ по заготовкѣ паровыхъ и непаровыхъ судовъ и снарядовъ для нуждъ Округа.

На совѣщаніяхъ Чинновъ Кіевского Округа п. с. и Представителей Земствъ, Городовъ Биржевыхъ и Порайонныхъ Комитетовъ, Желѣзныхъ дорогъ и Пароходныхъ предпріятій, имѣвшихъ мѣсто въ г. Кіевѣ въ 1911 и 1912 гг., была выработана программа постепенной заготовки паровыхъ и непаровыхъ судовъ и снарядовъ въ теченіе пятилѣтняго періода времени съ 1912 г. по 1916 г., съ цѣлью удовлетворенія назрѣвшихъ нуждъ Округа въ связи съ прогрессивнымъ ростомъ судоходства на рѣкахъ Округа. Согласно таковой программы предполагалось въ теченіе пятилѣтія заготовить: а) для р. Днѣпра 25 землечерпательныхъ снарядовъ съ соответственнымъ числомъ буксирныхъ пароходовъ и непаровыхъ судовъ, на общую сумму 6,875,000 рублей; б) для р. Десны 9 землечерпательныхъ снарядовъ, съ пароходами и непаровыми судами, на общую сумму 1,470,000 рублей и в) для р. Сожа 4 землечерпательныхъ снаряда съ пароходами и непаровыми судами, на общую сумму 610,000 рублей.

Упомянутая программа была составлена съ такимъ расчетомъ, чтобы испрошеніе суммъ, потребныхъ на заготовку землечерпательныхъ снарядовъ и обслуживающихъ ихъ судовъ завершилось 1915 годомъ и чтобы въ слѣдующемъ 1916 году Округъ

могъ получить уже выполненною послѣднюю серію снарядовъ и состоящихъ при нихъ судовъ.

Распредѣленіе заготовки приведенныхъ выше снарядовъ и судовъ по годамъ четырехлѣтія 1912—1915 г.г. и требуемыхъ на заготовку суммъ, согласно бюджетныхъ предположеній совѣщанія 1911 г., нѣсколько измѣненныхъ Правленіемъ Кіевскаго Округа путей сообщенія, показано въ 1-й части ниже приведенной таблицы I.

Это распредѣленіе на совѣщаніи 1912 года подверглось нѣкоторому измѣненію, при чемъ срокъ послѣдняго ассигнованія суммъ отнесенъ былъ къ 1916 году.

Новое распредѣленіе заготовки снарядовъ и судовъ и потребныхъ на заготовки суммъ показано во 2-й части таблицы I.

Таблица I.

Бюджетныя предположенія на періодъ лѣтъ.	1 - я Ч А С Т Ь.									
	Распредѣленіе по годамъ.									Итого.
	1912 г.		1913 г.		1914 г.		1915 г.		Итого.	
	Число карав.	Сумма руб.	Число карав.	Сумма руб.	Число карав.	Сумма руб.	Число карав.	Сумма руб.		Число карав.
1912—1915 г.г.	Средній Днѣпръ . .	8	1000000	8	2200000	9	1300000	—	1275000	
	Десна	3	262500	3	525000	3	472500	—	210000	
	Сожь	2	167500	2	305000	—	137500	—	—	
	Итого	13	1530000	13	3030000	12	2910000	—	1485000	38
1913—1916 г.г.	2 - я Ч А С С Ь.									
	1913 г.		1914 г.		1915 г.		1916 г.			
	Число карав.	Сумма руб.	Число карав.	Сумма руб.	Число карав.	Сумма руб.	Число карав.	Сумма руб.	Число карав.	Сумма руб.
	Средній Днѣпръ . .	8	1124000	8	2248000	7	2107500	—	983500	
Десна	3	262000	2	378500	3	335000	—	210000		
Сожь	2	167500	2	305000	—	137500	—	—		
Итого	13	1553500	12	2931500	10	2580000	—	1193500	35	8238500

Кромѣ приведеннаго распредѣленія заготовки каравановъ по годамъ пятилѣтія, совѣщаніями по той же программѣ были намѣчены бюджетныя предположенія на ближайшіе 1912 и 1913 г.г. на заготовку двухъ небольшихъ землечерпательныхъ каравановъ для второстепенныхъ рѣкъ Округа, на заготовку нѣсколькихъ пароходовъ и ряда непаровыхъ судовъ и снарядовъ.

Однако, упомянутая программа въ теченіе двухъ первыхъ бюджетныхъ годовъ (1912 и 1913) далеко не получила полного осуществленія, по крайней мѣрѣ въ отношеніи заготовки землечерпательныхъ снарядовъ и пароходовъ какъ это видно изъ ниже приведенной сравнительной таблицы II.

Таблица II.

№ по порядку.	Наименованіе паровыхъ и непаровыхъ судовъ и снарядовъ, внесенныхъ въ смѣтныя предположенія о кредитахъ.	Испрашивалось по предположеніямъ Совѣщаній и Правленія Округа.		Ассигновано по печатной смѣтѣ Управленія В. В. П. и Ш. Д.	
		Колич. суд. и снаряд.	Сумма въ руб.	Колич. суд. и снаряд.	Сумма въ руб.
		1912 годъ.		На 1912 и 1913 г.г.	На 1912 и послѣд. г.г.
1	Заготовка для Ср. Днѣпра землечерпательныхъ каравановъ съ пароходами и непаровыми судами	8	2200000	2	550000
2	Тоже для р. Десны	3	525000	1	275000
3	Тоже для р. Сожа	2	335000	—	—
4	Землечерпательный караванъ для расчистки второстепенныхъ притоковъ Н. Днѣпра	1	60000	—	—
5	Пароходъ для обслуживанія землечерпательницы «Днѣстровская 3»	1	50000	1	50000
6	Моторный барказъ для порожистой части Н. Днѣпра	1	12000	—	—
7	Рядъ непаровыхъ судовъ (брандвахтъ, гончаковъ и т. п.) и снарядовъ (карчелоподъемницъ, камнеподъемныхъ крановъ и т. п.)	31	110500	25	80500
	Итого	—	3292500	—	967500

1913 годъ.		На 1913 и 1914 г.г.		На 1913 и по- слѣд. г.г.	
1	Заготовка для Средняго Днѣпра зем- лечерпательныхъ каравановъ съ пароходами и непаровыми судами	8	2248000	—	—
2	Тоже для р. Десны	3	525000	—	—
3	Тоже для р. Сожа	2	335000	—	—
4	Землечерпательный караванъ для расчистки второстепенныхъ при- токовъ Н. Днѣпра	1	60000	—	—
5	Тоже для верхняго Днѣпра	1	75000	—	—
6	Заготовка парохода для 2 техниче- скаго участка Кіевскаго Отдѣленія	1	50000	—	—
7	Заготовка инспекторскихъ парохо- довъ для Екатеринославскаго От- дѣленія	2	80000	—	—
8	Моторный барказъ для порожистой части Н. Днѣпра	1	12000	1	12000
9	Моторные катера для В. Днѣпра и В. Днѣстра	2	16000	2	16000
10	Тоже для землечерпательныхъ кара- вановъ «Днѣпровскіе 4 и 6»	2	16000	2	16000
11	Рядъ непаровыхъ судовъ и снаря- довъ	40	156900	31	106900
Итого		—	3573900	—	150900

Какъ видно изъ предыдущаго, программа совѣщанія по отно-
шенію къ заготовкѣ землечерпательныхъ каравановъ въ 1912 г.
оказалась выполненной лишь отчасти и въ 1913 г. оказалось со-
всѣмъ невыполненной. Изъ 38 землечерпательныхъ каравановъ
для Ср. Днѣпра, для Десны и Сожа, подлежащихъ заготовкѣ въ
теченіе пятилѣтняго періода 1912—1916 г.г., заказано Управленіемъ
В. В. П. и Ш. Д. всего 3 каравана, т. е. не болѣе 8% отъ общаго
числа каравановъ. Если при испрошеніи средствъ на послѣдующіе
годы придерживаться программы, согласно которой всѣ 38 кара-
вановъ должны поступать въ округъ къ концу 1916 г., то при-
дается заказъ остальныхъ 35-ти незаказанныхъ каравановъ разло-
жить на 3 года, въ случаѣ же неассигнованія средствъ на заготовку

каравановъ въ 1914 г. пришлось бы разложить заказъ 35 каравановъ на два года, что очевидно должно чрезмѣрно отягчить собою бюджетъ Управленія и едва ли правильно съ технигской точки зрѣнія, такъ какъ немыслимо въ такой короткій срокъ создать правильную и производительную организацію землечерпанія. Помимо того, подобная широкая организація землечерпанія едва ли отвѣчала бы той постепенности развитія судоходства, какая наблюдается нынѣ и создается общимъ экономическимъ прогрессомъ Края, въ связи съ ростомъ населенія и расширеніемъ его нуждъ.

Исходя изъ приведенныхъ соображеній необходимо ежегодное количество землечерпательныхъ каравановъ, подлежащихъ заготовкѣ, согласно программѣ Совѣщаній, значительно сократить, ограничивъ ежегодную заготовку числомъ не болѣе—трехъ, четырехъ каравановъ, соотвѣтственно чему удлинить періодъ заготовки полного намѣченнаго программой комплекта каравановъ до 10 лѣтъ.

На Совѣщаніяхъ, состоявшихся въ декабрѣ мѣс. 1912 г. въ Правленія Округа по важнѣйшимъ вопросамъ, относящимся къ производству въ Округѣ землечерпательныхъ работъ, лицами опытными въ дѣлѣ землечерпанія было высказано мнѣніе, что при надлежащей организаціи землечерпательныхъ работъ и при выгрузкѣ грунта не въ шаланды, но помощью рефулера, нѣтъ надобности снабжать каждый снарядъ буксирнымъ пароходомъ и что достаточно для обслуживанія каравановъ имѣть по одному пароходу на два каравана. Такъ какъ однако при обслуживаніи каравановъ, кромѣ буксировки таковыхъ, требуется отъ пароходовъ исполненіе многихъ второстепенныхъ обязанностей, какъ-то: подвозка гончаковъ съ топливомъ, доставка провизіи и т. п., то для несенія подобнаго рода службы крайне желательно имѣть при каждомъ караванѣ небольшой паровой или моторный катеръ.

На основаніи изложеннаго составлены бюджетныя предположенія на заготовку землечерпательныхъ снарядовъ съ караванами непаровыхъ судовъ и буксирныхъ пароходовъ въ теченіе десятилѣтняго періода 1914—1923 г.г. Въ виду возможнаго въ блпжайшемъ будущемъ роста цѣнъ на рабочія руки и матеріалы, суммы, потребныя на заготовку судовъ и снарядовъ, нѣсколько увеличены противъ 1912—1913 г.г.

Средняя въ теченіе періода 1914—1923 г.г. стоимость заготовки снарядовъ и судовъ принята слѣдующая:

1-й типъ каравана.

Землесось производительностью 25 куб. саж. въ часъ
съ плавучимъ рефулернымъ трубопроводомъ 184000 руб.

Брандхвата къ нему съ желѣзными бортами и деревяннымъ днищемъ	14000 руб.
Два угольныхъ гончака съ желѣзными бортами и деревяннымъ днищемъ	12000 руб.
Дубъ для завозки якорей, лодки и проч.	2000 руб.
Моторный или паровой катеръ	8000 руб.
<hr/>	
Итого стоимость одного каравана	22000 руб.

2-й типъ каравана.

Черпаковый снарядъ безъ сосуна или сосуновый снарядъ безъ черпаковъ производительностью 15 куб. саж. въ часъ съ рефулернымъ трубопроводомъ	144000 руб.
Брандвахта къ нему съ желѣзными бортами и деревяннымъ днищемъ	14000 руб.
Два угольныхъ гончака съ желѣзными бортами и деревяннымъ днищемъ	12000 руб.
Дубъ, лодки и проч.	2000 руб.
Моторный или паровой катеръ	8000 руб.
<hr/>	
Итого стоимость одного каравана	180000 руб.

3-й типъ каравана.

Черпаковый снарядъ производительностью 10 куб. саж. въ часъ съ рефулернымъ трубопроводомъ и работающій также въ шаланды	100000 руб.
Три землеотвозныя съ качающимися платформами шаланды съ желѣзными бортами и деревяннымъ днищемъ	20000 руб.
Брандвахта съ желѣзными бортами и деревяннымъ днищемъ	12000 руб.
Два угольныхъ гончака съ желѣзными бортами и деревяннымъ днищемъ	8000 руб.
Дубъ, лодки и проч.	2000 руб.
Моторный или паровой катеръ	8000 руб.
<hr/>	
Итого стоимость одного каравана	150000 руб.

1-й типъ парохода.

Буксирный колесный пароходъ мощностью въ 250 индикаторскихъ силъ	84000 руб.
--	------------

II-типъ парохода.

Буксирный колесный пароходъ мощностью въ 150 индикаторскихъ силъ	64000 руб.
--	------------

Примѣнительно къ указанной расцѣнкѣ составлена нижеприведенная таблица III, показывающая распределение числа и стоимости землечерпательныхъ каравановъ и буксирныхъ пароходовъ по годамъ десятилѣтняго періода 1914—1923 г.г., причемъ въ основу распределения испрашиваемыхъ кредитовъ положено внесение на ближайшій бюджетный годъ половины потребной на данную заготовку суммы и отнесение другой половины таковой суммы на слѣдующій бюджетный годъ. (См. таблицу III на обор.)

Приведенная таблица представляетъ собою часть программы развитія флота Округа, именно ту часть, которая относится къ землечерпательнымъ караванамъ и обслуживающимъ ихъ буксирнымъ пароходамъ. Не менѣе вниманія должно быть удѣлено другой части программы, касающейся развитія весьма обширной и важной отрасли флота, именно непаровыхъ снарядовъ и судовъ, какъ-то: карчеподъемницъ, камнеподъемныхъ крановъ, брандвахтъ для жилья служащихъ, гончаковъ для храненія и подвозки матеріаловъ и т. п.; далѣе части флота, касающейся паровыхъ и моторныхъ судовъ технической и инспекторской службы и, наконецъ, землечерпательн. снарядовъ для второстепенныхъ водныхъ артерій Округа.

Но насколько одна часть программы—последовательная заготовка въ теченіе десятилѣтія ряда землечерпательныхъ каравановъ въ связи съ кореннымъ улучшеніемъ водныхъ путей Округа, имѣетъ достаточно опредѣленный характеръ и подчиняется нѣкоторому расчету, настолько другая часть программы, относящаяся къ заготовкѣ непаровыхъ судовъ и снарядовъ, благодаря своей зависимости отъ многихъ не поддающихся учету причинъ не можетъ быть распространена на будущій десятилѣтній періодъ безъ явнаго расхожденія съ дѣйствительной потребностью въ таковыхъ судахъ и снарядахъ.

Въ виду приведенныхъ соображеній программа десятилѣтія, начиная съ 1914 года, объемлетъ лишь землечерпательные караваны и обслуживающіе ихъ пароходы, но не распространяется на непаровые суда и снаряды, а также и на тѣ землечерпательные снаряды, пароходы и моторныя суда, которыя не входятъ въ задачу коренного улучшенія рѣкъ Округа. Въ зависимости отъ этого составлены нижеприведенныя бюджетныя предположенія на 1914 г.

1914 годъ.

Землечерпательные снаряды, положенные къ заготовкѣ въ связи съ кореннымъ улучшеніемъ рѣкъ Округа.

1) Заготовка для участка Ср. Днѣпра (устье р. Березины—г. Екатеринославъ) 2-хъ землечерпательныхъ снарядовъ 1-го типа

Таблица III.

Наименованіе рѣкъ Округа.	1914 г.		1915 г.		1916 г.		1917 г.		1918 г.		1919 г.		1920 г.		1921 г.		1922 г.		1923 г.		Итого.	
	Землечер.	Число	Землечер.	Число	Землечер.	Число	Землечер.	Число	Землечер.	Число	Землечер.	Число	Землечер.	Число	Землечер.	Число	Землечер.	Число	Землечер.	Число		
Средній Двѣлрѣ . . .	2*	25	3	25	2	25	3	25	2	25	3	25	2	25	3	25	3	25	2	25	23	12
	1*	250	1	250	1	250	1	250	1	250	1	250	2	250	2	250	2	250	—	—	84000	330000
Десна	1	25	1	10	1	15	1	10	1	15	1	10	—	—	—	—	—	—	—	—	8	4
	1	250	1	150	—	—	1	150	—	—	1	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Сожъ	1	15	—	—	1	10	—	—	1	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	3
	1	150	—	—	1	150	—	—	1	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
И Т О Г О	4	3	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	3	2	—	—	35	19
	536000	32000	1015000	32000	938000	32000	938000	32000	953000	32000	953000	32000	948000	32000	958000	32000	903000	—	—	—	414000	8556000

*) Въ графѣ для землечерпильныхъ снарядовъ верхняя цифра дроби означаетъ число снарядовъ и нижняя ихъ часовую производительность въ куб. саж.; въ графѣ же для пароходовъ верхняя цифра дроби означаетъ число пароходовъ и нижняя число индикаторныхъ силъ машинъ.

стоимостью 184000 руб. $\times 2 = 368000$ руб., въ счетъ каковой суммы вносится 184000 руб.

2) Заготовка для участка р. Десны отъ Макошина до устья рѣки одного землечерпательнаго каравана 1-го типа, етоимостью 184000 р., въ счетъ сего вносится сумма 92000 р.

3) Заготовка для участка р. Сожа отъ г. Гомеля до устья рѣки одного землечерпательнаго каравана II-го типа, стоимостью 144000 руб., въ счетъ чего вносится 72000 руб.

Землечерпательные снаряды для второстепенныхъ водныхъ путей Округа.

4) Заготовка землечерпательнаго снаряда II-го типа, для расчистки притоковъ Нижняго Днѣпра—р.р. Подпильной, Ингулецъ, Кояка и проч., стоимостью 144000 р. *), въ счетъ чего на 1914 г. вносится сумма 72000 р.

Указанные притоки Днѣпра являются очень важными подвозными артеріями къ главному руслу, между тѣмъ недостаточная приспособленность имѣющихся на Нижнемъ Днѣпрѣ снарядовъ для расчистки притоковъ и малочисленность таковыхъ снарядовъ не позволяютъ отвлекать ихъ отъ главной задачи—поддержанія глубинъ на транзитномъ пути.

Заготовка по сему упомянутому выше снаряда представляется *необходимой*, что было признано Общимъ Собраніемъ Совѣщанія 1911 г. и подтверждено Совѣщаніемъ 1912 г.

5) Заготовка землечерпательнаго снаряда III-го типа для 1-го технического участка Днѣпровскаго Отдѣленія, стоимостью 100000 руб., въ счетъ чего вносится сумма 50000 р.

Необходимость заготовки этого снаряда была признана Совѣщаніемъ 1912 г. Вносившаяся въ предположенія на 1912 г. сумма 85000 р. нынѣ по соображеніямъ, изложеннымъ въ прим. къ предыдущ. пункту должна быть признана *очень низкой*, почему вносится сумма 100000 р., при чемъ къ черпаковому устройству, кромѣ шаландъ, прибавляется рефулеръ

6) Заготовка парового экскаватора для расчистки щебенистыхъ и гравелистыхъ заборъ на Верхнемъ Днѣпрѣ, въ 1-мъ техническомъ участкѣ Кіевскаго Отдѣленія, производительностью

*) Примѣчаніе. Въ прошломъ году вносились на 1913 г. на заготовку этого снаряда сумма 120000 р., но въ виду быстрого роста цѣнъ на рабочія руки и матеріалы сумму 120000 р. слѣдуетъ признать *очень низкой*, почему нынѣ вносится сумма на 20% выше послѣдней, т. е. сумма $120000 + 24000$ руб. = 144000 руб.

до 2 куб. саж. въ часть съ двумя шаландами*) для отвозки вынутого грунта, съ брандхватою для помѣщенія рабочихъ и проч. непаровыми судами, общей стоимостью 30000 р., въ счетъ чего вносится 15000 руб.

Необходимость въ снарядѣ, который производилъ бы систематическую расчистку такихъ опасныхъ для судоходства заборъ, какъ Опекунъ, Звоники и проч., на участкѣ верхняго Днѣпра между г.г. Оршею и Могилевомъ, гдѣ совершается весьма дѣятельное пароходное движеніе, давно назрѣла, на что указываютъ ежегодныя аваріи частныхъ пароходовъ, совершающихъ рейсы на указанномъ участкѣ. Производившіяся въ прежніе годы динамитныя работы съ цѣлью уничтоженія заборъ, стоили дорого и дали лишь частичные результаты (динамитомъ были уничтожены преимущественно отдѣльные камни, выступавшіе надъ дномъ рѣки изъ массы щебня, гравія и гальки). Въ виду приведеннаго заготовка снаряда, специально приспособленнаго для разработки заборъ, какъ экскаваторъ, представляется крайне необходимой.

Буксирные пароходы при землечерпательныхъ снарядахъ.

7) Заготовка парохода I-го типа для обслуживанія 2-хъ рядовъ, заготавливаемыхъ для Ср. Днѣпра стоимостью 84000 р., въ счетъ чего на 1914 г. вносится сумма 42000 р.

8) Заготовка такого же парохода для 1-го снаряда, заготавливаемого для участка р. Десны отъ Макошина до устья рѣки, въ счетъ чего вносится сумма 42000 р.

9) Заготовка парохода II-го типа для обслуживанія I-го снаряда, заготавливаемого для уч. р. Сожа отъ Гомеля до устья рѣки стоимостью 64000 р., въ счетъ чего вносится 32000 р.

10) Заготовка колеснаго мелкосидящаго буксирнаго парохода мощностью до 120 инд. силъ для обслуживанія землечерпательницы, заготавливаемой для 1-го участка Днѣстровскаго Отдѣленія, стоимостью (парохода) 50000 р., въ счетъ чего на 1914 годъ вносится сумма 25000 р.

Пароходы для обслуживанія техническихъ и инспекціонныхъ участковъ.

11) Заготовка двухъ колесныхъ пароходовъ мощностью каждый до 120 инд. силъ, одинъ пароходъ для 2-го технического

*) Примѣчаніе. Въ виду узости рѣки въ мѣстахъ съ заборами (20—25 саж. въ межень) для отвозки шаландъ нѣтъ надобности въ буксирномъ пароходѣ; шаланды легко могутъ быть передвигаемы отъ экскаватора къ мѣсту свалки грунта и обратно рабочими на шестахъ или при посредствѣ берегового ворота или же при помощи длинныхъ лотковъ грунтъ можно выгружать прямо на мѣсто свалки.

участка Кіевскаго Отдѣленія и другой для 2-го технического участка Днѣстровскаго Отдѣленія, стоимостью 50000 р. х 2 = 100000 р., въ счетъ чего вносится 50000 р.

Нужда въ упомянутыхъ пароходахъ является нынѣ крайне назрѣвшей. Съ возрастающей технической дѣятельностью на участкахъ, особенно при осуществленіи цѣлаго ряда задачъ, намѣченныхъ бюджетными Совѣщаніями 1911 и 1912 г.г., лицамъ технического надзора не представляется возможнымъ слѣдить въ должной мѣрѣ безъ надлежащихъ средствъ сообщенія за работами, производимыми на упомянутыхъ рѣкахъ.

Имѣющійся на р. Сожѣ старый винтовой барказъ «Припять» является крайне неудовлетворительнымъ, какъ по причинѣ медленнаго хода, такъ и по ограниченности и неудобности на немъ помѣщенія для служащихъ, особенно для канцелярскихъ занятій, такъ какъ при сильной тряскѣ сообщаемой, барказу старой системы движительныхъ винтовъ, на барказѣ письменными, а тѣмъ болѣе чертежными, работами положительно нельзя заниматься. Необходимость заготовки новаго парохода взамѣнъ барказа «Припять» была признана также Совѣщаніемъ 1912 г., почему сумма на его заготовку и вносится на 1914 годъ.

Что касается р. Днѣстра, то здѣсь, за исключеніемъ парохода «Тирасполь», специально обслуживающаго землечерпательницу «Днѣстровскую 1-ю, другихъ техническихъ пароходовъ на рѣкѣ не имѣется, почему заготовка хотя бы одного парохода для рѣки Днѣстра, именно, для наиболѣе оживленнаго въ техническомъ отношеніи 2-го участка, представляется крайне необходимой.

12) Заготовка двухъ небольшихъ колесныхъ мелкосидящихъ и быстроходныхъ пароходовъ, мощностью до 75 инд. силъ каждый, одного парохода для I-го инспекціоннаго участка (р. Верхній Днѣпръ до г. Рѣчицы съ притоками) и другой—для IV-го инспекціоннаго участка (р. Десна съ притоками) общей стоимостью 30000 руб. х 2 = 60000 р., въ счетъ чего вносится 30000 руб.

Участки Верхняго Днѣпра и р. Десны до послѣдняго времени обслуживались каждый однимъ пароходомъ. Съ развитіемъ технической дѣятельности на участкахъ и отдѣленіемъ инспекторской службы отъ технической, что соединялось до сихъ поръ въ одномъ лицѣ, нынѣ не представляется возможнымъ обслуживать однимъ пароходомъ оба рода дѣятельности на участкахъ и для этого необходимо имѣть еще по одному пароходу на каждомъ участкѣ, такъ какъ при этомъ участковымъ инспекторамъ судоходства съ цѣлью урегулированія сплава лѣса придется объѣзжать

такіе очень дѣятельные по сплаву лѣса, но небольшіе притоки р. Днѣпра, какъ р.р. Вопь, Лахва, Друть и др., а также часть самого Днѣпра между г.г. Дорогобужемъ и Смоленскомъ и на р. Деснѣ верхнюю мелководную часть этой рѣки выше м. Макошина до г. Брянска и притоки Десны, какъ Вѣтьма, Болва, Сновъ и др. обмелѣвающіе вскорѣ послѣ спада весеннихъ водъ. Для возможности плаванія по этимъ воднымъ артеріямъ необходимо имѣть мелкосидящіе пароходы, при томъ небольшіе, дабы возможно было лавировать ими въ узкихъ и извилистыхъ частяхъ упомянутыхъ рѣкъ и ихъ притоковъ. Съ этой цѣлью и вносится на 1914 г. сумма, необходимая на оплату первой половины заказа упомянутыхъ пароходовъ инспекторской службы.

Моторныя суда.

13) Заготовка 5-ти моторныхъ катеровъ съ каютами, для обслуживания землечерпательныхъ каравановъ, въ томъ числѣ 2 для двухъ каравановъ, заготавливаемыхъ для Ср. Днѣпра, 1-го для каравана для р. Десны, 1-го для каравана для р. Сожа и 1-го для каравана, заготавливаемого для второстепенныхъ пригоковъ Нижняго Днѣпра на общую сумму $8000 \text{ р.} \times 5 = 40000 \text{ р.}$

14) Заготовка 3-хъ моторныхъ катеровъ инспекторской службы для В. Десны, для р. Бѣсяди и р. Тетерева на сумму $8000 \text{ р.} \times 3 = 24000 \text{ р.}$

15) Заготовка 2-хъ моторныхъ катеровъ технической службы для Верхней Десны и Верхняго Сожа на сумму $8000 \text{ р.} \times 2 = 16000 \text{ р.}$

При узости и извилистости верховьевъ рѣкъ Десны и Сожа, а также малыхъ рѣчекъ Бѣсяди и Тетерева, особенно съ наступленіемъ мелководья, плаваніе по таковымъ воднымъ артеріямъ казенныхъ пароходовъ, какъ технической такъ и инспекторской службы при ихъ значительныхъ размѣрахъ и осадкѣ, представляется крайне затруднительнымъ и отнимаетъ самые пароходы отъ болѣе важной надобности на главныхъ водныхъ артеріяхъ Округа. Въ виду приведенныхъ мотивовъ заготовка упомянутыхъ въ пунктахъ 14 и 15 катеровъ представляется необходимой. Сумма потребная на ихъ заготовку вносится на 1914 г. полностью.

16) Заготовка 4-хъ моторныхъ дубовъ для завозки якорей при 4-хъ землечерпательныхъ караванахъ на сумму $3000 \times 4 = 12000 \text{ р.}$

Завозка якоря при установкѣ землечерпательнаго снаряда, а также уборка якорей производится нынѣ при помощи обыкновенныхъ дубовъ и лодокъ, перемѣщающихся крайне медленно на веслахъ, вслѣдствіе чего завозка якорей, особенно на участкахъ рѣкъ съ быстрымъ теченіемъ, непроизводительно отнимаетъ много времени, которое при болѣе скорой завозкѣ ушло бы въ значительной мѣрѣ

на работу снаряда. Въ виду этого, заготовка моторныхъ дубовъ представляется весьма желательной, при чемъ для начала предполагается заготовить пока 4 подобныхъ дуба.

Непаровые снаряды и суда.

а) При землечерпательныхъ снарядахъ.

17) Заготовка 3-хъ землеотвозныхъ съ качающимися платформами шаландъ, съ желѣзными бортами и деревяннымъ днищемъ для предположенной къ заготовкѣ землечерпательницы для 1-го участка Днѣстровскаго Отдѣленія на сумму—20000 р.

18) Заготовка 9-ти брандвахтъ съ желѣзными бортами и деревяннымъ днищемъ для помѣщенія служащихъ землечерпательныхъ снарядовъ, въ томъ числѣ: а) 5-ти брандвахтъ для предположенныхъ къ заготовкѣ снарядовъ—2-хъ для Ср. Днѣпра, 1-го для р. Десны, 1-го для р. Сожа и 1-го для притоковъ Нижняго Днѣпра, б) 3-хъ брандвахтъ для построенныхъ, но еще не поступившихъ въ Округъ снарядовъ*) «Днѣпровскіе 12 и 13» для Ср. Днѣпра и для сорока-кубоваго снаряда «Днѣпровскій 14» для Нижняго Днѣпра и в) 1-й брандвахты вмѣсто обветшавшей для существующаго снаряда «Днѣпровскій 3»; всего 9 брандвахтъ на общую сумму $14000 \times 9 = 126000$ р., въ счетъ каковой суммы вносится на 1914 г. всего—6300 р.

19) Заготовка 2-хъ брандвахтъ съ желѣзными бортами и деревяннымъ днищемъ—одной для предположенной къ заготовкѣ землечерпательницы для 1-го уч. Днѣстровскаго Отдѣленія и другой для существующей землечерпательницы «Днѣпровская 6». всего на сумму $12000 \text{ р.} \times 2 = 24000$ р., въ счетъ чего вносится сумма—12000 р.

20) Заготовка 16-ти угольныхъ гончаковъ съ желѣзными бортами и деревяннымъ днищемъ для 8-ми указанныхъ выше въ пунктахъ а и б статья 18-ой землечерпательныхъ снарядовъ на общую сумму $6000 \text{ р.} \times 16 = 96000$ р., въ счетъ чего вносятся 48000 р.

21) Заготовка 2-хъ угольныхъ гончаковъ съ желѣзными бортами и деревяннымъ днищемъ для землечерпательницы для 1-го участка Днѣстровскаго Отдѣленія на сумму 8000 р.

22) Заготовка 2-хъ угольныхъ гончаковъ съ желѣзными бортами и деревяннымъ днищемъ вмѣсто обветшавшихъ, одного для

*) Примѣчаніе. Суммы, потребныя на заготовку брандвахтъ и др. судовъ для земл. снар. «Днѣпровскіе 12, 13 и 14» вносились Правленіемъ Округа по вѣд. предположеній на 1913 г., но въ смѣту 1913 г. Управленіемъ В. В. П. и Ш. Д. не включены, почему таковыя суммы подлежатъ внесенію въ смѣту 1914 г.

землеч. «Днѣпровская 3» и другого для землечерп. «Южно-Бугск. 1» на общую сумму $7000 \text{ р.} \times 2 = 14000 \text{ р.}$

23) Заготовка 9-ти завозныхъ дубовъ, съ лодками, для 9-ти указанныхъ въ статьяхъ 20 и 21 снарядовъ на общую сумму $2000 \text{ р.} \times 9 = 18000 \text{ р.}$

24) Заготовка 1-й деревянной шаланды дл. 10 саж., шир. 2 саж., выс. борта 2 арш. для хранения инвентарнаго имущества землечерпательнаго каравана «Днѣпровскій 5», на сумму—900 р.

25) Заготовка 1-й брандвахты съ желѣзными бортами и деревяннымъ днищемъ для третьей изыскательской партіи при землечерпаніи на Н.-Днѣпрѣ на сумму 7000 р.

На указанномъ участкѣ работало до сихъ поръ 4 землечерпательныхъ снаряда, при чемъ двѣ существующія изыскательскія партіи едва справлялись съ подготовленіемъ съемочныхъ данныхъ для прорѣзей. Съ поступленіемъ нынѣ на тотъ же участокъ 2-хъ новыхъ снарядовъ, именно »Днѣпровскаго 11» и 40-кубоваго снаряда, необходимо составить третью изыскательскую партію; для помѣщенія ея и вносится сумма на заготовку брандвахты.

б) На техническихъ участкахъ.

Кіевское отдѣленіе.

1-й участокъ.

26) Заготовка двухъ каменноподъемныхъ крановъ на двухъ деревянныхъ судахъ, каждое длин. 6 саж., шир. 1,75 саж., выс. борта 0,5 саж., съ каютами для рабочихъ, для очистки каменной части р. В. Днѣпра (уч. Дорогобужъ-Смоленскъ и Смоленскъ-Орша), на сумму $2500 \text{ р.} \times 2 = 5000 \text{ р.}$

27) Заготовка 2-хъ карчеподъемницъ, вмѣсто пришедшихъ въ негодность, на двухъ деревянныхъ судахъ, каждое длин. 10 саж. шир. 2,5 саж., выс. борта 0,5 саж. съ каютами для рабочихъ для части Днѣпра между г. Могилевомъ и устьемъ р. Березины на сумму $4500 \text{ р.} \times 2 = 9000 \text{ р.}$

28) Заготовка 8-ми деревянныхъ лайбъ дл. 10 саж., шир. 2 саж., выс. борта 0,5 саж., для подвозки матеріаловъ при ремонтѣ рабочими бригадами выправительныхъ сооружений и при производствѣ работъ по принятію временныхъ мѣръ для воспособленія судоходству, каждая лайба съ каютою для рабочихъ, на общую сумму $800 \text{ р.} \times 8 = 6400 \text{ р.}$

2-й участокъ.

29) Заготовка 2-хъ брандвахтъ съ каютами для изыскательскихъ партій, каждая на деревянномъ суднѣ длин. 10 саж., шир. 2 саж., выс. борта 0,5 саж. на сумму $1500 \text{ р.} \times 2 = 3000 \text{ руб.}$

30) Заготовка 2-хъ брандвахтъ съ каютами для артелей ремонтныхъ рабочихъ, каждая брандвахта на деревянномъ суднѣ длин. 11 саж., шир. 2,5 саж., выс. борта 0,5 саж., на сумму 2000 руб. $\times 2 = 4000$ р.

31) Заготовка 4-хъ деревянныхъ гончаковъ для подвозки матеріаловъ, каждый гончакъ длин. 13 саж., шир. 3 саж., выс. борта 2 арш. съ каютою для рабочихъ на сумму 1500 р. $\times 4 = 6000$ р.

32) Заготовка 10-ти деревянныхъ лайбъ для подвозки матеріаловъ, каждая лайба длин. 10 саж., шир. 2 саж., выс. борта 0,5 саж. съ каютою для рабочихъ на сумму 800 р. $\times 10 = 8000$ р.

3-й участокъ.

33) Заготовка 2-хъ карчеподъемницъ на 2-хъ деревянныхъ судахъ, каждое длиною 10 саж., шир. 3 саж., выс. борта 0,5 саж. съ каютами для рабочихъ на сумму 5000 р. $\times 2 = 10000$ р.

34) Заготовка 1-го деревяннаго гончака для подвозки матеріаловъ дл. 17 саж., шир. 4 саж.; выс. борта 2,5 арш. съ каютою для рабочихъ, на сумму 3000 р.

35) Заготовка 4-хъ деревянныхъ лайбъ для подвозки матеріаловъ, каждая лайба дл. 10 саж., шир. 2 саж., выс. борта 0,5 саж., съ каютою для рабочихъ, на сумму 800 р. $\times 4 = 3200$ р.

36) Заготовка 2-хъ брандвахтъ съ каютами для изыскательскихъ партій, каждая брандвахта на деревянномъ суднѣ длин. 10 саж., шир. 2 саж., выс. борта 0,5 саж., на сумму 1500 р. $\times 2 = 3000$ р.

37) Заготовка 5-ти брандвахтъ, съ каютами для артелей ремонтныхъ рабочихъ, каждая брандвахта на деревянномъ суднѣ, дл. 11 саж., шир. 2,5 саж., выс. борта 0,5 саж., на сумму 2000 р. $\times 5 = 10000$ р.

4-й участокъ.

38) Заготовка 5-ти брандвахтъ съ каютами для артелей ремонтныхъ рабочихъ, каждая брандвахта на деревянномъ суднѣ длин. 11 саж., шир. 2,5 саж., выс. борта 0,5 саж., на сумму 2000 руб. $\times 5 = 10000$ р.

39) Заготовка 2-хъ брандвахтъ съ каютами для изыскательскихъ партій, каждая брандвахта на деревянномъ суднѣ, дл. 10 саж., шир. 2 саж., выс. борта 0,5 саж., на сумму 1500 $\times 2 = 3000$ р.

40) Заготовотка 2-хъ деревянныхъ гончаковъ для подвозки матеріаловъ, каждый длин. 13 саж., шир. 3 саж., выс. борта 2 арш. съ каютою для рабочихъ, на сумму 1500 р. $\times 2 = 3000$ р.

41) Заготовка 8-ми деревянныхъ лайбъ для подвозки матеріаловъ, каждая лайба дл. 10 саж., шир. 2 саж., выс. борта 0,5 саж. съ каютою для рабочихъ, на сумму 800 р. $\times 8 = 6400$ р.

Участокъ р. Днѣпра у г. Кіева.

42) Заготовка 1-го деревяннаго гончака для подвозки матеріаловъ длин. до 17 саж., шир. 4 саж., выс. борта до 2,5 арш., съ каютою для рабочихъ на сумму 3000 р.

43) Заготовка 2-хъ брандвахтъ съ каютами, для артелей ремонтныхъ рабочихъ, каждая брандвахта на деревянномъ суднѣ дл. 11 саж., шир. 2,5 саж., выс. борта 0,5 саж., на сумму 2000 руб. $\times 2 = 4000$ р.

44) Заготовка 1-й брандвахты съ каютами для изыскательской партіи, на деревянномъ суднѣ дл. 10 саж., шир. 2 саж., выс. борта 0,5 саж., на сумму 1500 р.

Екатеринославское Отдѣленіе.

1-й участокъ.

45) Заготовка 2-хъ деревянныхъ судовъ для водоотливовъ дл. 11,5 саж., шир. 5 саж., выс. борта 0,75 саж., съ обстройкой, на сумму 2100 р. $\times 2 = 4200$ р.

46) Заготовка 2-хъ деревянныхъ судовъ для паровыхъ компрессоровъ и паровыхъ котловъ при нихъ, длин. 11 саж., шир. 3 саж., выс. борта 0,50 саж. съ обстройкой, на сумму 2400 р. $\times 2 = 4800$ рублей.

47) Заготовка 3-хъ брандвахтъ для рабочихъ артелей при ремонтѣ выправительныхъ сооружений, каждая брандвахта на суднѣ длин. 11,8 саж., шир. 3,7 саж., выс. борта 0,55 саж. съ желѣзными бортами и деревяннымъ днищемъ, съ каютами для рабочихъ, на сумму 6400 р. $\times 3 = 19200$ р.

2-й участокъ.

48) Заготовка 1-й брандвахты для рабочихъ артелей такихъ же размѣровъ и конструкціи, какъ брандвахта для 1-го участка на сумму—6400 р.

49) Заготовка 1-го деревяннаго судна для перевозки матеріаловъ при ремонтѣ выправительныхъ соорженій дл. 14 саж., шир. 4 саж., выс. борта 0,75 саж., на сумму 3000 р.

Всего предположено къ заготовкѣ въ 1914 году паровыхъ и непаровыхъ снарядовъ и судовъ и моторныхъ судовъ на общую сумму—1957000 руб., испрашивается же на 1914 годъ на частичную оплату заказа упомянутыхъ снарядовъ и судовъ сумма—1128000 рублей.

Инженеръ Вислоцкій.

Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1914 годъ.

ДОКЛАДЪ

Помощника Начальника Кіевскаго Отдѣленія по 1-му техническому участку инженера Жилина о состояніи рѣки верхняго Днѣпра отъ истока до устья р. Березины въ настоящее время и предположенія объ улучшеніи этого участка въ цѣляхъ судоходства на 1914 годъ.



Беря свое начало въ дер. „Клецево“ Смоленской губ. Бѣльскаго уѣзда, рѣка Днѣпръ, на 190 верстѣ отъ истока, принимаетъ въ себя притокъ рѣку Осьму, отъ котораго собственно рѣка становится судоходной; до впаденія рѣки Осьмы общее направленіе рѣки Днѣпра — съ Сѣвера на Югъ, а отъ рѣки Осьмы до г. Орши, съ Востока на Западъ. Въ теченіи навигаціи по рѣкѣ Осьмѣ сплавляется въ рѣку Днѣпръ въ среднемъ до 2,200,000 пуд. лѣса въ видѣ отдѣльныхъ бревенъ и плениць; на 10-й вер. судоходной части рѣки Днѣпра по лѣвому берегу располагается гор. Дорогобужъ, отправляющій внизъ по теченію въ среднемъ до 1,000,000 пуд. лѣса. Городъ Дорогобужъ является вмѣстѣ съ тѣмъ начальнымъ пунктомъ пассажирскаго судоходства по рѣкѣ Днѣпру и его притокамъ.

Участокъ рѣки Днѣпра отъ гор. Дорогобужа до устья рѣки Березины, протяженіемъ 681 вер., по своему характеру можно

раздѣлить на рядъ отдѣльныхъ участковъ: Дорогобужь — Смоленскъ, Смоленскъ—Бовшево, Бовшево—Орша, Орша—Могилевъ и Могилевъ—устье р. Березины.

Въ верхней своей части отъ гор. Дорогобужа до гор. Смоленска рѣка Днѣпръ течетъ въ узкомъ, въ видѣ канала руслѣ, сжатомъ довольно высокими и крѣпкими берегами, поросшими лѣсомъ и кустарниками; по мѣрѣ слѣдованія на Югъ берега постепенно расширяются и рѣчная долина рѣки Днѣпра становится просторнѣе и шире. Нормальная ширина русла рѣки здѣсь 20 саж., правда, на этомъ участкѣ встрѣчаются впервые песчаные перекаты, являющіеся слѣдствіемъ широкаго плеса, достигающаго ширины до 40 саж. Стѣсненіе русла рѣки выправительными сооруженіями, имѣющими цѣлью довести трассу рѣки до нормальной ширины, впервые стало примѣняться въ 1912 году и окончаніе работъ по улучшенію перекатовъ въ 1913 году приведетъ къ устраненію главнѣйшихъ перекатовъ этого участка.

Существующіе въ настоящее время плесы между отдѣльными перекатами въ этомъ участкѣ рѣки Днѣпра довольно глубоки: не менѣе 6 — 7 четвертей аршина при самой низкой водѣ, поэтому значительныхъ работъ по выправленію этого участка въ ближайшее время не предвидится.

Участокъ рѣки Днѣпра отъ гор. Смоленска до Бовшево, въ виду высокихъ крѣпкихъ береговъ и отсутствія значительныхъ перекатовъ въ своемъ естественномъ состояніи не требуетъ какихъ либо работъ для улучшенія судоходства; попадающіеся здѣсь впервые въ руслѣ рѣки отдѣльные подводные камни и даже гря-

ды камней могутъ всегда быть вынутыми помощью имѣющихся на участкѣ камнеподъемницъ.

Отъ Бовшево до Орши, на протяженіи 63 верстѣ русло рѣки Днѣпра изобилуетъ подводными грядами камней, тянущихся мѣстами по всему руслу и образующихъ даже сплошное скалистое дно на протяженіи свыше 200 саженой, на такъ называемомъ Кобелякскомъ перекаѣ и вѣрнѣе порогѣ, находящемся выше г. Орши въ 4—5 верстахъ.

Проектъ расчистки Кобелякского порога уже представленъ и взрывныя работы по устраненію этого переката будутъ производиться въ текущемъ году. Этотъ порогъ является единственной причиной невозможности существованія сквознаго судоходства между городами Смоленскомъ и Оршею и только въ теченіе весенняго времени, пользуясь высокой водой, судоходство въ этомъ мѣстѣ совершается безпрепятственно; съ постепеннымъ паденіемъ горизонта воды глубины на перекатахъ падаютъ и въ низкую воду доходятъ до 2—3 четвертей. Съ окончаніемъ работъ по устраненію Кобелякского порога въ 1914 году можно надѣяться на полное уничтоженіе этого порога, служащаго пробкой и главнѣйшимъ препятствіемъ для развитія судоходства.

Принимая на своемъ пути рѣку Осьму, Вось, Устромъ, Хлюсть, Вонецъ и нѣсколько малыхъ притоковъ, рѣка Днѣпръ у гор. Орши становится болѣе многоводной и расходъ ее при самой низкой водѣ доходитъ до 7 куб. саж., а ширина русла рѣки до 40 саж. Начиная отъ гор. Орши, расположеннаго на 330 верстѣ судоходной части по обѣимъ сторонамъ рѣки Днѣпра

встрѣчаются какъ берегоукрѣпительныя такъ равно и выправительныя сооруженія; на протяженіи 80 верстъ отъ гор. Орши до гор. Могилева построено около 230 полузапрудъ и 4 береговыхъ укрѣпленія, служащихъ для цѣлей уничтоженія существовавшихъ перекатовъ. На этомъ участкѣ имѣется до 15 перекатовъ, глубины на которыхъ во время низкой воды доходятъ до 4 — 5 четвертей аршина; изъ этихъ перекатовъ наиболѣе тяжелымъ является „Звоницкій перекать“, дно котораго состоитъ изъ мелкаго гравія и гальки. Углубленіе этого переката помощью выправительныхъ сооружений произвести нельзя, но при существованіи на участкѣ землечерпательной машины и заготовки экскаватора (заготовка предположена для работъ по углубленію Кобелякскаго порога), углубленіе Звоницкаго переката не представитъ особаго труда.

Начиная отъ гор. Могилева и ниже пассажирскіе пароходы совершаютъ правильные рейсы по рѣкѣ Днѣпру; на пристани у гор. Могилева въ теченіи навигаціи выгружается въ среднемъ около 1,000,000 пуд. груза въ томъ числѣ около 250,000 пуд. хлѣба, 200,000 пуд. соли, 100,000 пуд. сахара и 450,000 пуд. лѣса и отправляется въ среднемъ до 2,000,000 п. груза, въ томъ числѣ лѣсъ внизъ по теченію, а хлѣбъ, соль и сахаръ вверхъ.

Отъ гор. Могилева до устья рѣки Березины на протяженіи 276 верстъ встрѣчаются до 25 перекатовъ съ наименьшими глубинами до 5 четвертей аршина.

Рѣка Днѣпръ отъ гор. Орши вступаетъ въ систему будущаго Ринго-Херсонскаго воднаго пути, имѣющаго соединить Балтійское съ Чернымъ моремъ. Требованіе судоходства — имѣть не

менѣе 7 четвертей аршина воды въ руслѣ рѣки Днѣпра, при самомъ низкомъ горизонтѣ воды, побуждаетъ принимать болѣе сильныя мѣры и способы какъ къ устраненію отдѣльныхъ перекаатовъ, такъ равно и укрѣпленію подмываемыхъ береговъ.

На участкѣ р. Днѣпра отъ г. Могилева до устья рѣки Березины въ настоящее время имѣется до 300 плетневыхъ полузапрудъ и около 30 береговыхъ укрѣпленій.

Идя навстрѣчу къ постепенному развитію судоходства на рѣкѣ Днѣпрѣ, Правленіе Кіевскаго Округа ежегодно затрачиваетъ средства для улучшенія воднаго пути, уничтоженія перекаатовъ, и углубленія русла рѣки Днѣпра, а также выемки подводныхъ камней и карчей, препятствующихъ безопасному плаванію пароходовъ и друг. судовъ. Главнѣйшими мѣрами къ уничтоженію перекаатовъ являются два способа, во 1-хъ: выправленіе перекаатовъ помощью водостѣснительныхъ и берегоукрѣпительныхъ сооруженийъ какъ то: полузапрудъ, запрудъ, струенаправляющихъ дамбъ и береговыхъ обдѣлокъ и во 2-хъ: углубленіе русла рѣки помощью землечерпательныхъ машинъ. Первою задачею для углубленія русла рѣки Днѣпра является необходимымъ помощью запрудъ закрыть тѣ протоки и рукава, на которыя мѣстами разбивается Днѣпръ, для той цѣли, чтобы собрать всю воду, весь расходъ въ одно русло.

Въ тѣхъ мѣстахъ гдѣ рѣка раздѣляется на отдѣльныя рукава, естественно, что при одномъ и томъ же расходѣ воды и большемъ живомъ сѣченіи рѣки, скорости теченія уменьшаются, а глубины становятся меньше; при широкихъ плесахъ это явле-

ніе бываетъ особенно нагляднымъ и служитъ образованіемъ большей части перекатовъ. Легко подвижное, песчаное дно рѣки Днѣпра силою теченія переносится съ мѣста на мѣсто и какъ только скорость воды уменьшается, начинается откладываніе наносовъ. Встрѣчая на своемъ пути слабые песчаные берега, силою движенія главныхъ струй, рѣка размываетъ ихъ; продукты размыва сносятся ниже, откладываются въ русло рѣки, засоряя его и образуя перекаты. Одной изъ главнѣйшихъ мѣръ устраненія образованія перекатовъ является устройство берегоукрѣпительныхъ сооруженій; всѣ прижимные, вогнутые берега, подвергающіеся подмыву, должны быть прежде всего укрѣплены. Второй мѣрой уничтоженія перекатовъ является устройство выправительныхъ сооруженій, такъ называемыхъ полузапрудъ и струенаправляющихъ дамбъ. При одномъ и томъ же расходѣ воды и опредѣленной средней глубинѣ судового хода, ширина русла рѣки находится въ зависимости отъ расхода воды и является величиной вполне опредѣленной; въ томъ случаѣ, когда ширина рѣки значительно превосходитъ необходимую, сама природа складываетъ въ этихъ мѣстахъ наносы, образуя сначала подводныя, а потомъ надводныя песчаныя косы, коими русло рѣки значительно уменьшается. Въ помощь образованію этихъ косъ и закрѣпленію ихъ въ опредѣленныхъ мѣстахъ строятся полузапруды. Въ зависимости отъ длины переката число такихъ полузапрудъ бываетъ различно, но не менѣе трехъ, такъ какъ показали опытъ работы по выправленію перекатовъ въ такомъ количествѣ полузапруды начинаютъ работать полностью, затягиваясь между промежутками песчанымъ отложеніемъ и своимъ присутствіемъ

уменьшая судовоі ходъ до намѣченной нормальной трассы. Устройство полузапрудъ и укрѣпленія противоположныхъ береговъ отъ размыва являются системою выправленія перекатовъ. Существующіе въ настоящее время выправительныя сооруженія въ большинствѣ случаевъ достигли благопріятныхъ результатовъ: намѣченные проектомъ перекаты уничтожены, но съ постепеннымъ размывомъ прижимныхъ береговъ эти мѣста ухудшаются и для окончательнаго завершенія уничтоженія перекатовъ въ ближайшее время является необходимымъ постройка берегоукрѣпительныхъ сооруженій въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ работы эти не были закончены въ виду недостаточности отпускаемыхъ на то средствъ. Землечерпательныя работы служа временной мѣроі къ улучшенію существующихъ перекатовъ, въ связи съ выправительными сооруженіями, могутъ принести большую пользу. Въ тѣхъ мѣстахъ гдѣ русло рѣки состоитъ изъ плотнаго глинистаго или песчано-глинистаго грунта, прорѣзи сдѣланныя землечерпательной машиной могутъ сохраняться на долгое время; присутствіе мелкаго гравія на днѣ рѣки, не поддающагося выносу, и образующаго какъ сказано выше цѣлыя перекаты, можетъ быть также уничтожено путемъ землечерпанія.

Устройство гаваней для зимовки и стоянки судовъ углубленіе русла рѣки съ цѣлью правильнаго подхода къ пристанямъ, подчистка береговъ, имѣющая цѣлью дать требуемую кривизну, устройство прорѣзей и каналовъ съ цѣлью уничтоженія крючковъ и спрямленія судового хода, принятіе временныхъ мѣръ для наиболѣе тяжелыхъ перекатовъ—все это можетъ быть сдѣлано помощью землечерпательнаго каравана.

Необходимость въ этихъ работахъ и заготовки землечерпательныхъ снарядовъ настолько значительна и желательна, что количество землечерпательныхъ каравановъ въ предѣлахъ Кіевскаго Округа Путей Сообщенія ежегодно возрастаетъ и въ текущемъ году является необходимымъ заготовка такого же землечерпательнаго каравана для участка рѣки Днѣпра отъ верховьевъ до устья рѣки Березины.

Такимъ образомъ, система выправленія рѣки верхняго Днѣпра, имѣющая цѣлью улучшение судоходства и доведеніе наименьшихъ глубинъ на перекатахъ до 6 — 7 четвертей аршина, считая отъ самаго низкаго горизонта воды, сводится во первыхъ: къ производству берегоукрѣпительныхъ работъ, во вторыхъ: выправительныхъ и въ третьихъ: работъ землечерпательныхъ.

На 1914 годъ намѣчены къ исполненію слѣдующія берегоукрѣпительныя работы:

1) Укрѣпленіе праваго подмываемаго берега р. Днѣпра у с. Польшковичъ, Могилевскаго уѣзда на 387—389 вер.

Земскій Начальникъ, въ раіонѣ обязанностей котораго расположенъ размываемый берегъ, неоднократно обращался по ходатайству мѣстныхъ крестьянъ съ просьбой объ укрѣпленіи сильно размываемаго песчанаго берега у с. Польшковичъ. По производствѣ изысканій оказалось, что надводная часть берега на протяженіи около 500 пог. саж. дѣйствительно сильно размывается, причемъ благодаря такому сильному размыву, существовавшія въ этомъ мѣстѣ постройки, совершенно снесены водою, въ берегахъ образовались большія вымоины и, въ недалекомъ будущемъ если не будутъ приняты мѣры укрѣпленія берега, можетъ быть

смыта, расположенная недалеко отъ берега церковь. Продукты смыва вслѣдствіе больше обыкновенной ширины рѣки на этомъ участкѣ, складываются нѣсколько ниже и образуютъ перекасть съ глубиною воды около 3 четвертей аршина.

Стоимость работы—11,400 руб.

2) *Укрѣпленіе праваго подмываемаго берега рѣки Днѣпра у дер. Николаевки на 402 верстѣ.*

Крестьяне дер. Николаевки, Польшковичской волости, Могилевскаго уѣзда, ходатайствуютъ предъ Правленіемъ Округа объ укрѣпленіи принадлежащаго имъ берега, сильно размываемаго каждую весну. По производствѣ изысканій оказалось, что берегъ этотъ дѣйствительно сильно размывается при чемъ въ настоящее время откоса на этомъ берегу совершенно не имѣется, а есть песчано-глинистая вертикальная стѣна, которая при первой высокой водѣ, или даже при сильныхъ ливняхъ, отслаивается и падаетъ въ рѣку, благодаря чему происходитъ засореніе русла рѣки. Расположенный ниже перекасть Корчище является слѣдствіемъ размываемаго берега въ Николаевкѣ, а потому укрѣпленіе означеннаго берега является крайне необходимымъ, помимо ходатайства крестьянъ, въ цѣляхъ улучшенія судоходства.

Стоимость работы 16,000 руб.

3) *Укрѣпленіе лѣваго берега р. Днѣпра на 410 — 411 вер. въ урочищѣ „Архіерейская Пуня“.*

Участокъ рѣки Днѣпра въ уроч. Архіерейская Пуня на 410—411 в. не такъ давно представлялъ изъ себя рядъ отдѣльных перекастовъ, которые имѣли здѣсь мѣсто, вслѣдствіе значительной

ширины русла рѣки и прямого плеса. Послѣ постройки выправительныхъ сооружений въ 1895—1896 г.г. этотъ участокъ рѣки въ судоходномъ отношеніи значительно улучшился: трасса была доведена до нормальной ширины — 30 саж.; перекаты уничтожились, но берега противоположащія полузапрудамъ дѣйствию прижимнаго теченія стали подвергаться подмыву на столько интенсивно, что ежегодно послѣ прохода весеннихъ водъ, берегъ срѣзался на значительную глубину широкой полосой; продукты размыва естественно выносились въ ложе рѣки и складывались ниже на фарватерѣ, уменьшая его глубину и служили такимъ образомъ образованію новыхъ перекатовъ.

Составленнымъ проектомъ предполагено укрѣпить часть такого подмываемаго берега на протяженіи 150 пог. саж., размывъ и разрушеніе котораго въ настоящее время идетъ слишкомъ интенсивно. Помимо того, что разрушеніе берега является крайне не желательнымъ явленіемъ въ цѣляхъ судоходства, оно вмѣстѣ съ тѣмъ приноситъ громадный ущербъ владѣльцамъ этого берега въ виду ежегоднаго уменьшенія площади расположеннаго здѣсь луга.

Ходатайство Могилевскихъ мѣщанокъ Шебановой и Вербицкой передъ г. Министромъ Путей Сообщенія объ укрѣпленіи этого участка берега исполнѣ основательно и заслуживаетъ полного удовлетворенія.

Укрѣпленіе берега предполагено произвести помощью подводныхъ и надводныхъ фашинныхъ тюфяковъ, толщиною въ сжатомъ видѣ $1\frac{1}{2}$ фута съ загрузкой надводныхъ тюфяковъ слоємъ

земли 0,13 куб. саж. на 1 квадр. саж. тюфяка и посадкою по-
верхъ тюфяковъ ивовыхъ черенковъ въ количествѣ 40 шт., а
подводныхъ тюфяковъ съ загрузкой лишь 0,05 куб. саж. камня;
ширина надводныхъ тюфяковъ принята въ среднемъ 5 саж., а
подводныхъ 4 саж. Для предохраненія разсадокъ черенковъ отъ
потравы предположено устроить вдоль укрѣпленія колючую из-
городь изъ оцинкованной стальной проволоки на протяженіи
156 пог. саж.

Общая стоимость работъ исчисленная по цѣнамъ установ-
леннымъ Инспекторской Комиссіей на предстоящее трехлѣтіе
1913—1915 г.г. и цѣнамъ хозяйственнымъ выразилась въ суммѣ
8800 руб.

Наиболѣе подходящимъ временемъ къ производству работъ
являются лѣтніе мѣсяцы: Іюнь, Іюль и Августъ, въ виду стоянія
низкаго горизонта воды, допускающаго производство работъ въ
подводной части укрѣпленія.

4) Укрѣпленіе праваго берега рѣки Днѣпра въ урочищѣ „Свиной Перевозъ“ на 470 вер.

Рѣка Днѣпръ, подходя къ урочищу „Свиной Перевозъ“ рас-
положенному на 470 верстѣ, дѣлаетъ настолько крутой поворотъ,
что направленіе рѣки до и послѣ излучины составляетъ уголъ
близкій къ 60°. Прижимной правый берегъ, куда направляются
главныя струи теченія, подмывается дѣйствіемъ водъ и съ каж-
дымъ годомъ срѣзается на широкую полосу; продукты размыва
этого слабаго песчаннаго берега выносятся и откладываются нѣ-
сколько ниже въ руслѣ рѣки, уменьшая глубины фарватера и

образуя здѣсь перекасть. Вслѣдствіе постояннаго подмыва этого берега, русло рѣки здѣсь значительно расширено, а съ противоположнаго берега образовалась коса, которая своимъ присутствіемъ еще болѣе ухудшаетъ судоходныя условія; фарватеръ въ этомъ мѣстѣ настолько близко подходитъ къ правому прижимному берегу, что движеніе судовъ, особенно при вѣтрѣ здѣсь совершается съ большимъ затрудненіемъ. Въ цѣляхъ улучшенія судоходныхъ условій этого участка рѣки Днѣпра является необходимымъ укрѣпить правый берегъ и сѣзнить ширину рѣки въ этомъ мѣстѣ до нормальной ширины трассы (30 саж.), запроектировавши съ противоположнаго лѣваго берега рядъ отдѣльныхъ полузапрудъ и продолживъ укрѣпленіе берега на длину 63,00 пог. саж.

Составленнымъ проектомъ предположено лишь произвести укрѣпленіе праваго берега на протяженіи $166 \text{ саж.} + 15,00 = 181,00$ пог. саж., что же касается постройки полузапрудъ, то эта работа будетъ отнесена къ второй очереди производства работъ по улучшенію этого участка рѣки.

Укрѣпленіе праваго берега предположено произвести помощью фашинныхъ тюфяковъ толщ. $1\frac{1}{2}$ фута, при чемъ подводная часть состоитъ изъ тюфяковъ съ загрузкою землею въ объемѣ 0,13 куб. саж. на 1 квад. саж. съ посадкою пвовыхъ черенковъ въ прямую клѣтку при разстояніи 1 фута между ними, при ширинѣ тюфяковъ отъ $1\frac{1}{2}$ до 3 саж., а подводная часть изъ такихъ же тюфяковъ, но съ загрузкою ихъ слоемъ камня по 0,05 куб. саж. при ширинѣ тюфяка отъ 4,00 до 6,00 саж. въ зависимости отъ рельефа дна. Выше надводнаго тюфяка спланиро-

ванный откосъ предполагено одерновать и устроить по нему посадку изъ ивовыхъ черенковъ, а для огражденія же отъ поправъ черенковъ укрѣпленіе по проекту ограждено изгородью изъ колючей проволоки.

Смѣтная стоимость означенныхъ работъ, исчисленная по цѣнамъ установленнымъ Инспекторской Комиссіей на предстоящее трехлѣтіе 1913-1915 г. г. и цѣнамъ хозяйственнымъ опредѣлилась въ суммѣ 9600 руб.

Всего берегоукрѣпительныхъ работъ на 1914 г. необходимо произвести на сумму 45800 рублей.

Что касается работъ выправительныхъ то на 1914 годъ предполагается къ исполненію одна работа у деревни „ЗАТОНЪ“.

Рѣка Днѣпръ ниже дер. „ЗАТОНЪ“ дѣлаетъ крутую излучину; вогнутый правый берегъ, куда направляются главныя струи теченія, сплошь песчаный, высотой отъ 1½ до 2-хъ саж. надъ средне-низкимъ горизонтомъ воды. Берегъ этотъ подвергается значительному размыву и съ каждымъ годомъ срѣзается теченіемъ на значительную полосу; продукты размыва выносятся и откладываются въ руслѣ рѣки нѣсколько ниже, уменьшая глубину фарватера. вмѣстѣ съ тѣмъ, въ срединѣ излучины имѣется прорва, которая соединяется съ озеромъ-затономъ, а далѣе, ввиду низкой болотистой мѣстности, снова впадаетъ ниже по теченію въ рѣку Днѣпръ. Существованіе этой прорвы тѣмъ болѣе опасно, что дѣйствіемъ весеннихъ водъ эта прорва постепенно уширяется и можетъ образовать самостоятельный рукавъ. По этому въ цѣляхъ пріостановки дальнѣйшей разработки этой

прорвы; а также сосредоточенія всей массы воды въ руслѣ рѣки, проектомъ предполагено закрыть прорву помощью фашиной запруды: во избѣжаніе же дальнѣйшаго размыва праваго прижимнаго берега, а также предотвращенія возможнаго подмыва и обхода корней запруды, этотъ берегъ является необходимымъ укрѣпить на протяженіи $47+54=101$ пог. саж.

По проекту закрытіе прорвы предполагено произвести помощью фашиной запруды шириною 0,75 саж., высотой 0,25 саж. надъ средне-низкимъ горизонтомъ воды и заложеніемъ корневыхъ частей на длину 2 саж. за гребень берега. Откосы запруды предполагены двойкіе: со стороны рѣки одиночные, а съ противоположной стороны полуторные. Въ виду возможности подмыва дна, вслѣдствіе слабаго грунта, подъ основаніе запруды запроектированъ тюфякъ толщ. $1\frac{1}{2}$ фута съ загрузкой его камнемъ въ количествѣ 0,05 куб. саж. на 1 квад. саж. тюфяка, выдвинувъ его со стороны рѣки на одну сажень, а со стороны прорвы на двѣ саж.

Укрѣпленіе берега предполагено произвести помощью фашиныхъ тюфяковъ толщ. $1\frac{1}{2}$ фута, съ загрузкою тюфяковъ въ надводной части укрѣпленія слоемъ земли въ количествѣ 0,13 куб. саж. и посадкою поверхъ ихъ ивовыхъ черенковъ въ прямую клѣтку при разстояніи 1 фута между ними, а въ подводной части такими же тюфяками, но съ загрузкой ихъ слоемъ камня въ объемѣ 0,05 куб. саж. на 1 квад. саж. тюфяка. Въ мѣстахъ соединенія берегового укрѣпленія съ запрудой тюфяки, въ подводныхъ частяхъ сооруженій предполагено связать вмѣстѣ. Для огражденія же сооруженій отъ потравы запроектирована изгородь

изъ колючей стальной проволоки на протяженіи 113 пог. саж.

Общая стоимость работъ, исчисленная по цѣнамъ установленнымъ Инспекторской Комиссіей на предстоящее трехлѣтіе 1913-1915 г.г. и цѣнамъ хозяйственнымъ выразилась въ суммѣ 11000 рублей.

Наиболѣе удобнымъ временемъ для производства означенныхъ работъ являются лѣтніе мѣсяцы: Іюнь, Іюль и Августъ, въ теченіе которыхъ наблюдается наиболѣе низкое стояніе горизонта воды.

Такимъ образомъ всего по первому участку предполагается въ 1914 году работъ на сумму 56800 рублей.

Кромѣ этихъ работъ намѣчены какъ необходимыя къ постройкѣ въ ближайшемъ будущемъ слѣдующія берегоукрѣпительныя работы:

1 - а я о ч е р е д ь .

1) Уроч. МЕЖНИКИ 356 в. Стоимость работъ 9000 руб.

Необходимость укрѣпленія лѣваго берега рѣки Днѣпра въ уроч. „МЕЖНИКИ“ на протяженіи 150 саж. связана съ окончательнымъ исправленіемъ этого переката, улучшеннаго постройкой полузапрудъ съ праваго берега въ 1894 году.

2) Уроч. МЫЛЬНИЦЕ. 442 в. Стоимость работъ 9000 руб.

Существовавшій здѣсь ранѣе перекалъ улучшенъ постройкой выправительныхъ сооружений какъ по правому, такъ и лѣвому берегамъ рѣки Днѣпра и мѣстами устроено береговое ук-

рѣпленіе; для завершения улучшения этого переката, необходимо укрѣпить правый берегъ на протяженіи 150 саж.

3) Уроч. „БОРОДИЧИ“. 400 в. Стоимость работъ 18000 руб.

Правый берегъ рѣки Днѣпра, вслѣдствіи построеннаго ряда полузапрудъ съ лѣваго берега, подвергается сильному размыву дѣйствіемъ весеннихъ водъ. Въ виду этого необходимо укрѣпить этотъ берегъ на протяженіи до 300 саж.

4) У гор. „МОГИЛЕВА“ 415-416 верстъ. Стоимость работъ 16000 руб.

Дѣйствіемъ весеннихъ водъ правый и лѣвый берегъ р. Днѣпра у гор. Могилева, служащіе мѣстомъ склада матеріаловъ и причала судовъ подвергаются размыву. Проектомъ предполагено укрѣпить берегъ и устроить мостовую на протяженіи 80 саж.

5) Ниже дер. „ПРИБОРЪ“ 487 верста. Стоимость работъ 9600 руб.

Правый берегъ, подвергается подмыву главнымъ образомъ вслѣдствіе построенныхъ полузапрудъ въ 1895/6 году на лѣвомъ берегу. Проектомъ предполагено укрѣпить этотъ берегъ на протяженіи 150 саж.

6) Выше гор. СТАРАГО БЫХОВА. 472 в. Стоимость работъ 12000 руб.

Построенныя въ 1902/3 г.г. выправительныя сооруженія по правому берегу рѣки Днѣпра своимъ дѣйствіемъ отклоняютъ теченіе къ лѣвому берегу и производятъ его разрушеніе. Въ цѣляхъ предотвращенія дальнѣйшаго размыва предполагено произ-

вести береговое укрѣпленіе, лѣваго берега на протяженіи до 200 саж.

7) Выше дер. „ПРИБОРЪ“ 487 в. Стоимость работъ 12000 руб.

Улучшенный постройкой полузапрудъ перекатъ постепенно ухудшается вслѣдствіе размыва противоположнаго, праваго берега, для окончательнаго выправленія этого переката необходима постройка берегоукрѣпительныхъ сооружений на протяженіи 200 саж.

Общая стоимость чисто берегоукрѣпительныхъ работъ первой очереди опредѣляется въ суммѣ 75600 руб.

2 - а я о ч е р е д ь .

1) Мѣст. „КОПЫСЬ“ 354 в. Стоимость работъ 15000 руб.

Для окончательнаго выправленія переката, улучшеннаго помощью полузапрудъ, построенныхъ по правому берегу рѣки Днѣпра въ 1894 году необходимо укрѣпить противоположный лѣвый берегъ на протяженіи 250 саж.

2) Уроч. „БАБЬЯ ПРОРВА“ 413 в. Стоимость работъ 18000 р.

Вслѣдствіе построенныхъ въ 1910 году для улучшенія переката, полузапрудъ съ праваго и лѣваго берега рѣки Днѣпра, дѣйствіемъ весеннихъ водъ ежегодно размываются противоположные берега противъ этихъ сооружений. Необходимо укрѣпить эти берега до 300 саж.

3) Село „ТРИСНА“ 490 в. Стоимость работъ 9000 руб.

Укрѣпленіе праваго берега рѣки Днѣпра на протяженіи 150 саж. предположено въ данномъ мѣстѣ въ цѣляхъ оконча-

тельного выправленія и уничтоженія существовавшего здѣсь ранѣе переката.

4) Уроч. „ТЕТЕРКА“ 502—503 в. Стоимость работъ 15000 р.

Улучшенный въ этомъ мѣстѣ постройкой ряда полузапрудъ съ праваго и лѣваго береговъ перекать постепенно ухудшается вслѣдствіе подмыва противоположныхъ береговъ. Необходимо произвести укрѣпленіе размываемыхъ береговъ на протяженіи 250 саж.

Общая стоимость берегоукрѣпительныхъ работъ второй очереди опредѣляется въ суммѣ 57000 руб.

3 - я очередь.

1) Уроч. „МУРОВАНКА“ 363 в. Стоимость работъ 6000 р.

Вогнутый правый берегъ, вслѣдствіе построенныхъ съ противоположной стороны полузапрудъ въ 1902 году, постепенно разрушается. Для окончательнаго выправленія этого пункта необходимо укрѣпить берегъ на протяженіи до 100 саж.

2) Деревня „САПЕЖИНКА“ 466 в. Стоимость работъ 18000 р.

Правый берегъ рѣки Днѣпра вслѣдствіе своей излучины подвергается сильному подмыву, при дальнѣйшемъ разрушеніи этого берега возможно образованіе здѣсь переката. Необходимо укрѣпить берегъ на протяженіи до 300 саж.

3) „МОРОЗОВСКІЙ Перекать“. 482 в. Стоимость работъ 18000 руб.

Крутой поворотъ русла рѣки Днѣпра въ этомъ мѣстѣ достигающій до 60°, ежегодно подмывается и становится круче. Для

прохода судовъ этотъ крючекъ служить большимъ затрудненіемъ. Укрѣпленіе этого берега на протяженіи 300 саж. прекращаетъ дальнѣйшее разрушеніе берега.

4) Выше села „ТАЙМАНОВО“ 493 вер. Стоимость работъ 15,000 руб.

Суженное построенными полузапрудами въ 1902/3 году русло рѣки Днѣпра постепенно разрабатывается, но вмѣстѣ съ этимъ разрушается и противоположный полузапрудамъ правый берегъ. Необходимо укрѣпить его на протяженіи 250 саж.

5) Деревня СМЫЧЕКЪ. 681 в. Стоимость работъ 12,000 р.

Для окончательнаго выправленія переката послѣ ряда построенныхъ полузапрудъ съ правой стороны необходимо произвести берегоукрѣпительныя работы по лѣвому берегу на протяженіи до 200 саж.

Общая стоимость берегоукрѣпительныхъ работъ третьей очереди опредѣляется въ суммѣ 69,000 руб.

Выправительныя же работы по степени настоятельности въ исполненіи распредѣляются по слѣдующимъ очередямъ.

1-я очередь.

1) у гор. РОГАЧЕВА. 587 в. Стоимость работъ 4000 руб.

Существующія здѣсь широкія плеса и раздѣленіе русла рѣки на два рукава послужили образованію переката. Проектомъ предположено устройство запруды, 2-хъ полузапрудъ и берегового укрѣпленія на протяженіи 30 саж.

2) Ниже дер. „ТАЙМАНОВО“. 495—496 в. Стоимость работъ 16.500 руб.

Образовавшийся въ этомъ мѣстѣ перекатъ проектомъ предусмотрено улучшить, построивши рядъ полузапрудъ по лѣвому берегу, а правый укрѣпить на протяженіи 100 саж.

3) НОВО-БЫХОВСКІЕ острова. 510 вер. Стоимость работъ 9300 руб.

Рядъ идущихъ одинъ за другимъ острововъ разбиваютъ русло рѣки на отдѣльные рукава, помощью запрудъ и полузапрудъ предполагено закрыть одинъ рукавъ и укрѣпить противоположный берегъ.

4) Ниже дер. „ЛАЗАРЕВИЧИ“. 517 в, Стоимость работъ 5000 руб.

Существующая здѣсь широкая плеса служитъ причиною образованія мелководья и переката. Проектомъ предполагается устройство до 10 полузапрудъ, какъ по правому такъ и по лѣвому берегамъ р. Днѣпра.

Общая стоимость новыхъ мелкихъ работъ 1-ой очереди опредѣляется въ суммѣ кругло 34800 руб.

2 - а я очередь.

1) Ниже дер. „КОРЧИЩЕ“. 407 в. Стоимость работъ 14500 руб.

Образовавшийся здѣсь перекатъ, съ глубинами не болѣе 4—5 четвертей аршина при самой низкой водѣ, необходимо улучшить, построивши съ лѣваго берега 5 полузапрудъ съ укрѣпленіемъ берега на протяженіи до 200 саж.

2) У дер. „СТАЙКИ“ 439 в. Стоимость работъ 9000 руб.

Правый берегъ рѣки Днѣпра къ которому примыкаетъ кладбище при дер. „Стайкахъ“ подвергается сильному подмыву. Необходимо укрѣпить этотъ берегъ на протяженіи до 150 саж.

3) Ниже дер. „СТАЕКЪ“. 440 в. Стоимость работъ 10500 р.

Широкая плеса въ этомъ мѣстѣ служитъ образованіемъ здѣсь переката. Для уничтоженія его является необходимымъ построить съ лѣваго берега рѣки Днѣпра до 4 полузапрудъ съ укрѣпленіемъ праваго берега до 150 саж.

4) Деревня „ЛЫКОВО“ 441 в. Стоимость работъ 18000 р.

Лѣвый берегъ рѣки Днѣпра, дѣлая здѣсь крутую излучину сильно подвергается подмыву. Необходимо укрѣпить его на протяженіи до 300 саж.

5) Деревня „БОРОВКА“ 445 в. Стоимость работъ 12000 р.

Въ цѣляхъ уничтоженія образующагося переката является необходимымъ укрѣпить лѣвый берегъ на протяженіи 150 саж. а съ праваго построить до 5 полузапрудъ.

6) Ниже села „ВОРКОЛАБОВО“ 456 в. Стоимость работъ 11,000 руб.

Для выправленія переката въ этомъ мѣстѣ необходимо построить съ праваго берега р. Днѣпра до 4 полузапрудъ, а лѣвый берегъ укрѣпить на протяженіи до 150 саж.

Общая стоимость новыхъ мелкихъ работъ 2-й очереди определяется въ суммѣ 75000 руб.

Инженеръ Жилинъ.

СКОРОПЕЧАТНЯ
Х. Ю. БУРШТЕЙНА
КІЄВЪ.

БОЛЬШАЯ ВЛАДИМИРСКАЯ № 49.

Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1914 годъ.

ДОКЛАДЪ

Вр. ис. об. Начальника Искусственного Отдѣленія Инженера
ГОРЯИНОВА о предполагаемыхъ работахъ по расчисткѣ Нобелякского
порога на р. В. Днѣпрѣ.

Въ настоящее время положеніе судоходства на верхнемъ участкѣ р. Днѣпра между г. г. Смоленскомъ и Оршею представляется въ слѣдующемъ видѣ: участокъ р. Днѣпра Смоленскъ-Боушево, протяженіемъ 72 версты, несмотря на большое количество отдѣльных камней „единцовъ“, встрѣчающихся въ руслѣ рѣки и въ нѣкоторыхъ случаяхъ достигающихъ значительнаго вѣса до 1500 пудовъ, извилистости фарватера и значительной быстроты теченія 3-3 $\frac{1}{2}$ фут./сек., поддерживаетъ, хотя и съ большимъ рискомъ, правильное пароходное сообщеніе въ теченіе цѣлой навигаціи.

За послѣдніе годы техническимъ надзоромъ обращено особое вниманіе на этотъ участокъ такъ, что можно съ увѣренностью сказать, что при достаточности средствъ, отпущенныхъ на камнеподъемныя работы, въ теченіе трехъ-четырехъ навигацій, участокъ этотъ былъ бы неузнаваемъ.

Въ настоящее время камни вѣсомъ до 400-500 пудовъ убираются имѣющимися въ наличности участка камнеподъемными кранами, камни же большаго вѣса требуютъ предварительнаго разрушенія динамитомъ, послѣ чего ихъ уже можно убрать существующими приспособленіями.

Характеръ береговъ на этомъ участкѣ преимущественно возвы-

шенный (за исключеніемъ 3-5 верстъ подь самымъ Смоленскомъ) такъ, что весенній разливъ тамъ не замѣчается, а сама рѣка имѣетъ видъ какъ бы искусственнаго канала, правда, тамъ встрѣчается нѣсколько перекатовъ съ глубинами до 3 четв. во время мелководья, но число ихъ очень незначительно и нѣкоторые изъ нихъ уже улучшены постройкой выправительныхъ сооруженій.

По сравненію съ выше и ниже лежащимъ участкомъ рѣки, гдѣ для поддержанія непрерывнаго навигаціоннаго движенія требуется цѣлая серія выправительныхъ сооруженій этотъ участокъ самый благоприятный для эксплуатаціи все дѣло сводится лишь къ удаленію препятствій въ видѣ отдѣльныхъ камней.

Въ совершенно другихъ условіяхъ для судоходства находится участокъ Боушево-Орша, протяженіемъ около 63 верстъ, здѣсь кромѣ засоренности русла рѣки многочисленными камнями и совершеннаго отсутствія фарватера, встрѣчается самая главная причина перерыва судоходства въ межень.

На 323-324 верстѣ судоходной части р. Днѣпра, не доѣзжая 8 верстъ до Орши у д. Кобеляки (отъ Смоленска 127 вер.), русло рѣки пересѣкается известковой грядой, образующей въ рѣкѣ, такъ называемый „Кобелякскій порогъ“.

Самый порогъ идетъ черезъ всю рѣку болѣе или менѣе ровнымъ пластомъ на протяженіе 250 саж., причемъ паденіе рѣки на 1/2 верстѣ порога около 0,41. с. При средне-низкомъ горизонтѣ воды здѣсь наблюдается довольно значительная скорость теченія, мѣстами доходящая до 7 фут./сек. и при всемъ этомъ глубина фарватера на порогѣ не превышаетъ 2¹/₂-3 четв. аршина, при ширинѣ хода около 5 саж. (Ширина рѣки въ порогѣ колеблется отъ 25-30 саж.).

При современномъ положеніи Кобелякскаго порога при средне-низкомъ горизонтѣ не можетъ быть и рѣчи о безпрепятственномъ сплавному или взводному судоходствѣ груженыхъ судовъ; при необ-

ходимости же поднять или сплавить грузъ, на порогѣ приходится разгружать судно и тянуть его пустымъ, что, конечно, сильно повышаетъ фрахтъ перевозимой клади, не говоря уже о значительной потерѣ времени.

Въ настоящее время проходъ судовъ съ осадкою не болѣе 2 четв. черезъ порогъ возможенъ лишь въ среднюю межень, продолжительность которой не болѣе $1\frac{1}{2}$ —2 мѣсяцевъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ суда должны быть очень незначительныхъ размѣровъ въ длину не болѣе 10-15 саж., такъ какъ суда большей длины безъ аварии для себя въ порогѣ не смогутъ вывернуться вслѣдствіе крутой излучины рѣки непосредственно за порогомъ гдѣ рѣка расширяется съ 25 до 40 саж..

При теперешнемъ судоходномъ состояніи участка Смоленскъ-Орша судоходцы для своихъ нуждъ главнымъ образомъ пользуются высокой водой, когда плаваніе черезъ пороги совершается совершенно безпрепятственно.

Особенно благоприятны для судоходцевъ бывають тѣ годы, когда высокая вода держится довольно продолжительное время, тогда они свою работу доводятъ до конца.

Дѣло въ томъ, что въ этомъ районѣ нѣтъ недостатка въ грузахъ для перевозки, поэтому всѣ судоходцы къ началу навигаціи берутъ подряды на перевозку значительнаго количества грузовъ рассчитывая перевезти ихъ черезъ Кобеляки во время высокаго стоянія воды. Но соображенія судоходцевъ не всегда оправдываются, такъ высокая вода въ нѣкоторые годы, какъ, напримѣръ, въ 1910 году, очень быстро падала, убывая на 2-3 арш. въ сутки. При такомъ положеніи судоходцы не въ состояніи сплавить всѣхъ законтракованныхъ грузовъ и, какъ имъ, такъ и владѣльцамъ грузовъ, приходится нести довольно значительные убытки.

Рискъ же сплавлять грузъ черезъ пороги при средне-низкомъ горизонтѣ очень часто велъ къ аваріямъ, какъ, напримѣръ, въ 1910 г.

лѣсъ, сплавляемый въ плотахъ, совершенно разбился о камни порога.

Чтобы имѣть нѣкоторое представленіе о грузооборотѣ на участкѣ Смоленскъ-Орша, я приведу общія цифровыя данныя, полученныя изъ отчета Начальника I судоходной дистанціи за 1910 годъ.

Главный грузъ, идущій снизу вверхъ, былъ: мука, крупа, пшено, сахаръ, бакалея, проволока и желѣзо; сверху внизъ—круглый лѣсъ, дрова, известь, камень и цементъ.

На пристаняхъ: Смоленскъ, Катынь, Сырокоренье, Гусина, Ляды, Боушево, Дубровна и Орша выгружено и погружено около 1000000 пудовъ.

Такое довольно значительное количество груза для технически не усовершенствованнаго участка является лучшимъ доказательствомъ того, что этотъ участокъ жизненный, работающій интенсивно, несмотря на то, что параллельно Днѣпру въ 2-3 верстахъ проходитъ Александровская желѣзная дорога.

Такимъ образомъ, принимая во вниманіе приведенную выше цифру грузооборота Смоленскъ-Орша, при неблагопріятныхъ условіяхъ судоходства, можно съ увѣренностью сказать, что съ уничтоженіемъ препятствія для судоходства—Кобелякскихъ пороговъ—перевозка грузовъ по рѣкѣ несомнѣнно возрастетъ.

Совсѣмъ въ другую жизнь войдетъ р. Днѣпръ на участкѣ Смоленскъ-Орша, когда будетъ уничтожена ея пробка-Кобелякскіе пороги, когда усиленной работой камне и карчеподъемными снарядами, будутъ изъяты изъ нѣдръ ея препятствія для плаванія судовъ съ осадкой хотя въ 4-5 четвертей. Мало того, г. Дорогобужъ отстоящій отъ устья на 20 верстъ, Смоленскъ, а также всѣ болѣе или менѣе важные пункты на р. Днѣпрѣ, послѣ этого будутъ соединены непрерывнымъ воднымъ путемъ съ г. г. Киевомъ и Екатеринославомъ. Говорить о пользѣ транзитнаго пути въ настоящемъ докладѣ не приходится. Итакъ, главное вниманіе прежде всего должно быть удѣлено порогу, относительно котораго и касается настоящій докладъ, устраненіе же от-

дѣльныхъ камней, препятствующихъ судоходству, не представляетъ особаго затрудненія и можетъ быть произведено въ ближайшее время.

Въ данное время Правленіемъ Округа составленъ проектъ устройства въ Кобелякскомъ порогѣ канала длиною 320 саж..

Настоящій проектъ составленъ въ предположеніи дать, послѣ производства намѣченныхъ въ немъ работъ, глубину отъ средне-низкаго горизонта 6 четв. арш.; въ основу этого положены нижеслѣдующія соображенія:

1) рассматриваемый участокъ р. Днѣпра не входитъ въ число намѣченныхъ Междувѣдомственной Комиссіей подъ предсѣдательствомъ профессора Тимонова магистральныхъ водныхъ путей, а является лишь подъѣзднымъ путемъ къ Черноморско-Балтійской магистральной, поэтому глубина на немъ должна болѣе или менѣе соответствовать глубинѣ, которая можетъ быть получена при регулированіи главныхъ перекатовъ.

2) изъ приложенныхъ при семъ свѣдѣній о глубинахъ воды въ 1912 г. на наиболѣе мелководныхъ перекатахъ участка р. Днѣпра между г.г. Смоленскомъ-Могилевомъ видно, что глубины воды во время стоянія низкихъ водъ на большинствѣ существующихъ здѣсь 27 перекатовъ доходили до $3-3\frac{1}{2}$ четв., а въ нѣкоторыхъ изъ нихъ какъ, на примѣръ, Боушево, Дубровна, Кобеляки и Чертолье даже до $2\frac{1}{2}$ четв. Правда, нужно сказать, что такія глубины на перекатахъ были въ прошломъ году непродолжительное время и объясняются весьма низкимъ горизонтомъ стоянія воды, а именно—0,17 саж. ниже средняго. При нормальныхъ же условіяхъ стоянія горизонта воды, т. е. близкаго къ средне-низкому горизонту, глубины на перекатахъ можно считать въ среднемъ до 4 четв. Постепеннымъ углубленіемъ этихъ перекатовъ помощью выправительныхъ и берегоукрѣпительныхъ работъ, какъ показалъ опытъ, можно достигнуть на нихъ глубины не болѣе 5-6 четв. арш. отъ средне-низкаго горизонта. Такимъ образомъ углуб-

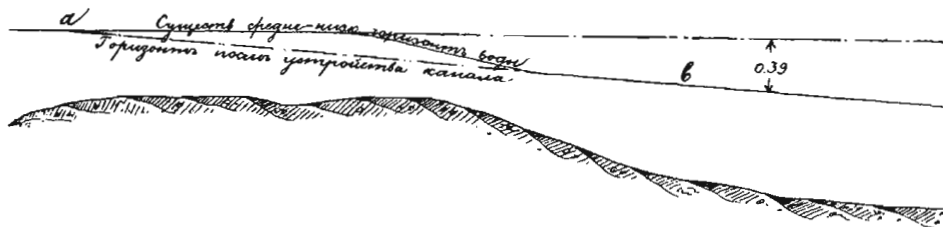
ленія канала въ порогъ до глубины больше, чѣмъ 6 четв. при существованіи большинства перекатовъ съ меньшей глубиной, не можетъ быть использовано судоходствомъ въ полной мѣрѣ. Да, кромѣ того, углубленіе канала на большую глубину повлекло бы за собою съ увеличеніемъ количества работъ увеличеніе и стоимости ихъ.

На основаніи всего вышеизложеннаго, глубина проектируемаго канала 6 четв. является болѣе подходящей и вполне достаточной для судоходства. Ширина канала принята на высотѣ средне-низкаго горизонта разной 20 саж., что опредѣляетъ ширину его по дну при половинныхъ откосахъ въ 19,5 саж., указанная ширина является вполне достаточной для того, чтобы разойтись двумъ встрѣчнымъ буксирнымъ караванамъ.

Въ основаніе проента положены слѣдующія данныя:

- 1) Паденіе рѣки на мѣстѣ порога на протяженіи 200 саж.—0,39 саж.
- 2) Уклонъ на участкѣ Смоленскъ-Орша=0.00010.
- 3) За расчетный горизонтъ воды въ рѣкѣ принять средне-низкій по Оршанской водомѣрной рейкѣ 0,12 саж..

Задаваясь условіемъ придать уклонъ и скорость теченія въ проектируемомъ каналѣ такими же, какими они имѣются ниже порога въ неподпертомъ руслѣ рѣки, задача разрѣшается слѣдующимъ образомъ:



Предположимъ, что послѣ устраненія порога, уклонъ поверхъ поста рѣки будетъ такимъ, какъ онъ показанъ на чертежѣ пунктиромъ.

Откладывая 6/4 арш., т. е. 0.50 саж. отъ будущаго средне-низкаго горизонта а—в, мы получимъ дно проектируемаго канала, далѣе задача сведется къ подсчету кубатуры выемки скалистаго грунта по поперечнымъ профилямъ. Здѣсь необходимо замѣтить, что пониженіе горизонта воды въ рѣкѣ до намѣченной линіи, а—в возможно лишь въ томъ случаѣ, когда режимъ потока во вновь образованномъ каналѣ будетъ соотвѣтствовать болѣе или менѣе режиму рѣки ниже порога (свободнаго отъ подпора), т. е. чтобы площади живыхъ сѣченій рѣки въ томъ мѣстѣ, гдѣ прорытъ каналъ и ниже порога, а также скорость теченія были болѣе или менѣе однообразны.

Конечно, заранѣе можно сказать, что будущій средне-низкій горизонтъ точно не совпадетъ съ намѣченной пунктиромъ линіей а—в такое рѣшеніе вопроса могло бы быть при устройствѣ канала въ порогѣ во всю ширину рѣки, при устройствѣ же канала шир. 20 саж., незначительная часть подпора остается, но она нисколько не будетъ препятствовать судоходству, такъ какъ вслѣдствіе оставшейся части подпора глубина въ каналѣ будетъ болѣе предположенной по проекту, т. е. 0,50 саж.

Изъ наблюденій при изысканіяхъ выяснилось, что расходы воды и площади живого сѣченія при средне-низкомъ горизонтѣ выражаются слѣдующими цифрами:

Средняя площадь живого сѣченія въ верхней части порога	6,30 кв. саж.
Средняя площадь живого сѣченія въ нижней части порога	8,56 кв. саж.
Средняя площадь живого сѣченія ниже порога	11,76 кв. саж.

средній расходъ воды 4,064 куб. с. (сек.)

Средняя скорость теченія въ части р. Днѣпра ниже

порога $\frac{4,064}{11,76} \times 7$ 2,42 фут./сек.

При устройствѣ канала шир. 20 саж., длин. 320 саж. общая кубатура выемки скалистаго грунта выразится въ 1370 куб. саж., что въ среднемъ на 1 пог. саж. канала даетъ увеличеніе площади живого сѣченія рѣки на $\frac{1370}{320} = 4,28$ кв. саж.

Такимъ образомъ, послѣ устройства канала для среднихъ площадей живого сѣченія рѣки и скоростей, имѣемъ слѣдующія цифры:

1) Верхняя площадь порога:

площадь живого сѣченія рѣки $6,30 + 4,28$ 10,58 кв. саж.

средняя скорость теченія рѣки $\frac{4,064}{10,58} \times 7 = 2,72$ фут./сек.

2) нижняя часть порога:

площадь живого сѣченія рѣки $8,56 + 4,28 = 12,84$ кв. саж.

средняя скорость теченія рѣки $\frac{4,064}{12,84} \times 7 = 2,22$ фут./сек.

Изъ сравненія полученныхъ скоростей теченія рѣки въ проектируемомъ каналѣ со скоростью рѣки ниже порога видно, что общій режимъ рѣки отъ устройства канала нисколько не нарушается и при существованіи полученныхъ скоростей вполнѣ будетъ обезпечено сплавное и взводное судоходство въ меженнее время, что главнымъ образомъ, и составляетъ цѣль устройства канала.

Остается сказать нѣсколько словъ относительно способа производства работъ и стоимости ихъ.

Расчистку порога предполагается произвести посредствомъ взрыв-

ныхъ подводныхъ работъ съ устройствомъ канала въ существующемъ руслѣ.

Необходимость примѣненія подводнаго способа работъ, а не сухого (посредствомъ перемычки) была вызвана слѣдующимъ обстоятельствомъ: при расчисткѣ порога сухимъ способомъ при помощи перемычекъ, пользованіе динамитомъ, какъ средствомъ для разрушенія и выемки скалистаго грунта, благодаря близости д. Кобеляки являлось крайне опаснымъ, какъ въ смыслѣ сохранности построекъ, такъ равно и увѣчья мѣстныхъ жителей. Какъ показалъ опытъ аналогичныхъ работъ въ Екатеринославскомъ Отдѣленіи, дѣйствіе динамита поднимаетъ камни до 300 пуд. на значительную высоту и при своемъ подъемѣ эти камни разрываются на отдѣльные куски меньшихъ размѣровъ; въ такомъ случаѣ огражденіе отъ вылета камней изъ предѣловъ перемычки является въ конструктивномъ отношеніи совершенно безсильнымъ.

Подводныя взрывныя работы могутъ быть произведены двоякимъ способомъ: во-первыхъ, помощью свободнаго примѣненія динамита и, во-вторыхъ, устройствомъ въ видѣ бурильныхъ скважинъ и заложенія въ нихъ динамитныхъ патроновъ. При примѣненіи того и другого способа вслѣдствіе сопротивленія воды, внѣшніе эффекты взрывовъ не получаютъ такими сильными, а потому полученные взрывы, благодаря чисто мѣстнымъ условіямъ, въ данномъ мѣстѣ представляются наиболѣе подходящими.

Размѣры проектируемаго канала, какъ выше было указано, слѣдующіе: длина 320 саж., ширина по верху 20 саж. съ половинными откосами и глубина 6 четв. арш. отъ средне-низкаго горизонта по Оршанской водомѣрной рейкѣ. Количество выемки скалистаго грунта при этомъ опредѣлилось въ 1370 куб. саж. Средняя глубина расчистки

скалистаго дна по проекту равна $1\frac{1}{2}$ фута; при производствѣ подводныхъ взрывныхъ работъ результаты взрыва получаютъ въ видѣ конусообразныхъ углубленій иногда съ очень крутыми стѣнками. При работахъ же въ перемычкахъ эти стѣнки легко могутъ быть сбиты въ ручную, при подводныхъ же работахъ вынимать ихъ крайне затруднительно. А потому необходимо принять соответствующія мѣры къ тому, чтобы верхушки этихъ стѣнокъ были ниже проектнаго дна; достичь этого возможно путемъ заложения болѣе глубокихъ скважинъ. Въ виду этого въ проектъ при средней глубинѣ расчистки въ $1\frac{1}{2}$ фута, средняя глубина буровыхъ скважинъ принята въ $2\frac{1}{2}$ фута.

Буреніе скважинъ по проекту предполагается произвести двумя способами: ручнымъ и механическимъ или машиннымъ. Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ скалистый выступъ располагается на незначительной глубинѣ отъ поверхности воды не болѣ $1\frac{1}{2}$ —2 четв., предполагено ручное буреніе, а на болѣе глубокихъ мѣстахъ машинное буреніе посредствомъ приборовъ, дѣйствующихъ сжатымъ воздухомъ (компрессоры съ молотками).

Ручное буреніе при большихъ взрывныхъ работахъ крайне не экономично, такъ какъ требуетъ значительнаго времени для сдѣланія одной буровой скважины, а потому представляется болѣе рациональнымъ въ данномъ случаѣ вмѣсто ручнаго буренія примѣнить механическое.

Въ послѣднее время наиболѣе удобнымъ и экономичнымъ для буренія признаются пневматическіе снаряды.

Каждый такой снарядъ состоитъ изъ компрессора, машины, приводящей его въ движеніе, и ряда отдѣльныхъ молотковъ, служащихъ для производства буровыхъ скважинъ. Для данныхъ работъ потребуется заготовить два компрессора съ шестью молотками, паро-

вой котель и судно-понтонъ, стоимостью въ сложности 14000 рублей.

Удаленіе разрыхленнаго грунта предполагается произвести при помощи одночерпаковой машины, которая будетъ производить нагрузку грунта на дубы, а послѣдніе вывезутъ его на берегъ.

Одночерпаковая машина по окончанія этихъ работъ въ послѣдствіи можетъ быть использована для расчистки и другихъ перекатовъ Верхняго Днѣпра. Заготовка такой черпательницы обойдется до 12000 руб..

Для отвозки вынутаго грунта на берегъ необходимо заготовить 10 шт. дубовъ, стоимость 2000 р.

Итакъ, для исполненія даннаго проекта потребуется произвести заготовку пневматическихъ приборовъ и судовъ на сумму 28000 руб.

При механическомъ буреніи стоимость выемки 1 куб. саж. скалистаго грунта, съ отвозкою его на берегъ и укладкою въ штабеля выразится въ 75 р., а выемка всѣхъ намѣченныхъ проектомъ 1370 куб. саж. обойдется въ 102 750 руб.,

Такимъ образомъ, для расчистки Кобелякскаго порога при помощи механическаго буренія потребуется сумма $28000 + 102750 = 130\,750$ руб.,

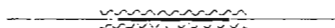
Прибавляя сюда 4% на техническій надзоръ въ размѣрѣ 5230 р. получится, что полная стоимость работъ по расчисткѣ Кобелякскаго порога выразится въ суммѣ 135 981 р. или кругло $= 136000$ р.

Работы предполагаются произвести въ теченіе двухъ мѣсяцевъ 1913 и 1914 г.г.

На производство работъ по расчисткѣ указаннаго порога ассигнована сумма 110000 р.; объ ассигнованіи недостающей суммы $136000 - 110000 = 26000$ р. Правленіемъ Округа уже возбуждено ходатайство.

Необходимость въ дополнительномъ ассигнованіи вызвана измѣненіемъ способа работъ и приобрѣтеніемъ приборовъ для механическаго буренія и одночерпаковой машины для сборки разрыхленнаго грунта. Послѣдніе приборы предназначаются не только для этой работы, но могутъ быть использованы и для будущихъ работъ на Верхнемъ и Среднемъ Днѣпрѣ.

Инженеръ *Горяиновъ*.



К І Е В Ъ

Скоропечатня Х. Ю. Бурштейна Большая Владимірская № 49.

1913.

С В Ъ Д Ъ Н І Я.

О глубинахъ воды на наиболѣе мелководныхъ перекатахъ рѣки Днѣпра на линіи Смоленскъ-Могилевъ на 1-мъ техническомъ участкѣ Киевскаго Отдѣленія въ 1912 году.—

Наименованіе перекатовъ.	II ПЕРІОДЪ ВРЕМЕНИ.													
	Съ 1-го по 18-го іюля.		Съ 18-го по 24-е іюля.		Съ 24 іюля по 1 августа.		Съ 1 по 8 августа.		Съ 8 по 15 августа.		Съ 15 августа по 1 сент.		Съ 1 по 8 сент.	
	чет.	в.	чет.	в.	чет.	в.	чет.	в.	чет.	в.	чет.	в.	чет.	в.
Смоленскій . . .	3	1	3	2	3	2	3	2	3	3	—	—	5	—
Котынскій . . .	3	2	3	3	3	2	3	3	4	—	—	—	4	2
Заблочинскій . .	4	—	2	—	3	2	3	3	4	—	—	—	5	—
Ботушки	4	2	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кузино	4	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	5	2
Березинскій . . .	3	2	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рохманики	5	—	5	—	4	—	—	—	—	—	—	—	6	—
Бовшево	3	3	3	2	2	1	3	—	3	—	—	—	4	2
Язовскій	5	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Дубровенскій . .	3	3	3	2	2	2	3	2	3	2	—	—	5	2
Кобылякскій . . .	3	2	3	3	2	—	2	3	2	2	—	—	3	1
Чертолье	—	—	—	—	2	2	2	3	3	2	—	—	3	2
Звонникъ	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Устье	—	—	4	—	3	1	3	—	3	2	—	—	3	2
Смѣтанка	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Копысь	—	—	4	1	5	—	4	—	4	—	—	—	4	2
Межники	—	—	4	—	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Мурованка	—	—	4	1	3	3	3	2	4	1	—	—	4	2
Кобылка	—	—	4	2	4	2	4	—	5	—	—	—	5	—
Шкловъ	—	—	4	1	4	1	4	1	—	—	—	—	—	—
Даньковка	—	—	4	—	4	—	3	3	4	3	—	—	4	2
Добрейка	—	—	4	—	4	2	4	—	5	—	4	2	4	3
Бѣлевичи	—	—	4	1	4	2	4	1	5	—	5	—	5	—
Полыковичи . . .	—	—	4	—	4	1	4	—	4	2	4	2	4	2
Бородичи	—	—	4	1	4	2	4	2	—	—	—	—	—	—
Шихоловка	—	—	4	2	4	1	4	—	4	3	4	2	4	3
Вербище	—	—	4	—	4	—	3	2	4	1	4	2	4	2

Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1914 годъ.

ДОКЛАДЪ

Инженера Грузинцева о капитальныхъ и мелкихъ работахъ предполагаемыхъ къ производству въ 1914 году въ предѣлахъ 2-го тех. участка Кіевского Отдѣленія Кіевского Округа путей сообщенія.



Въ судоходномъ отношеніи рѣка Днѣпръ, въ предѣлахъ 2-го технического участка Кіевского Отдѣленія, можетъ быть раздѣленъ на 2 участка: верхній участокъ отъ р. Березины до м. Лоева (устья р. Сожа) протяженіемъ 108 верстъ, съ глубинами на перекатахъ въ мелководье 3-4 четв., при ширинѣ рѣки въ межень отъ 50 до 125 саж. и второй участокъ отъ м. Лоева (устья р. Сожа) до устья р. Припяти протяженіемъ 133 версты при глубинахъ на перекатахъ въ мелководье 4 и 5 чет. аршина, при ширинѣ рѣки въ межень отъ 125 до 250 саж.

На первомъ участкѣ, въ исключительно мелководные годы, судоходство иногда прекращается, на второмъ же участкѣ продолжается непрерывно всю навигацію, хотя съ значительными затрудненіями.

Къ исправительнымъ работамъ по частичному улучшенію перекатовъ было приступлено въ 1890-мъ году и по настоящее время таковыя работы произведены на слѣдующихъ перекатахъ: „Береговая

Слобода“, „Унорица“ у м. Лоева, „Любечъ-Бабка“, „Копачево“ и у дер. Теремцы.

Изъ сказанныхъ перекатовъ, какъ по числу возведенныхъ сооружений, такъ и по достигнутымъ ими результатамъ, обращаетъ на себя вниманіе перекатъ „Любечъ-Бабка“ въ 37-ми верстахъ ниже м. Лоева. Здѣсь рѣка выправлена на $6\frac{1}{2}$ верст, участкѣ и судоходная глубина на перекатѣ доведена до 6 четв. при средне-низкомъ горизонтѣ. Стоимость всѣхъ возведенныхъ на этомъ перекатѣ сооружений достигаетъ 320000 рублей.

Далѣе, перекатъ р. Днѣпра у уроч. Копачево къ настоящему времени также законченъ выправленіемъ: здѣсь судоходная глубина выше 12 четв. при средне-низкомъ горизонтѣ.

Кромѣ выправительныхъ работъ на перекатахъ, въ 1912 году произведены были берегоукрѣпительныя работы въ урочищѣ „Карашинъ“, въ 7-ми верстахъ выше устья р. Сожа и въ 1911 году у дер. Нижнія Жары въ 110-ти верстахъ ниже устья р. Сожа.

Общая стоимость всѣхъ произведенныхъ до сего времени работъ на участкѣ р. Днѣпра отъ устья р. Березины до устья р. Припяти достигаетъ до 950000 рублей.

Кромѣ регулированныхъ перекатовъ, на участкѣ р. Днѣпра отъ устья р. Березины до устья р. Сожа имѣется 8 и отъ устья р. Сожа до устья р. Припяти 14 чередующихся съ глубокими плесами или расположенныхъ непосредственно одинъ за другимъ, на коихъ выправительныя работы еще не производились. Именно: на участкѣ устье р. Березины—устье р. Сожа перекаты: у гор. Рѣчицы, у д.д. Жмуровка и Козазаевки, Бѣлый Берегъ, Колочинъ, у м. Холмечъ,

„Чаплинъ“, Верхне-Судковскій и Нижне-Судковскій.

На участкѣ устье р. Сожа—устье р. Припяти перекаты: у дер. Каменка, у слободы Радуль, Новоселки, Деражичи, Змѣи, Кукарскіе острова, Жиличи, Галки, Іолча (верхній и нижній), Верхній Неданчичскій, Нижне-Неданчичскій, Комаринъ, у с. Навозы и у дер. Верхнія Жары.

На большинствѣ изъ этихъ перекатовъ, въ исключительно мелководные года, глубина судового хода не превосходила 5 четвер. арш. а на нѣкоторыхъ изъ нихъ, какъ-то: у гор. Рѣчицы, „Чаплинъ“, Верхне и Нижне Судаковскомъ, Нижне-Неданчичскомъ и Комаринѣ падала до 4-хъ четв. арш. при извилистомъ поперечномъ судовомъ ходѣ.

Такъ какъ по проекту будущаго воднаго пути Рига-Херсонъ, участокъ р. Днѣпра отъ устья р. Березины до устья р. Припяти будетъ составлять одно изъ звеньевъ его, то для развитія судоходства и грузооборота необходимо обезпечить глубину воды на перекатахъ до 10-ти четв. арш. при самомъ низкомъ горизонтѣ воды, что является основнымъ требованіемъ для главныхъ магистралей.

На основаніи вышесказаннаго въ 1911 году былъ составленъ проектъ кореннаго улучшенія участка р. Днѣпра отъ устья р. Березины до устья р. Припяти съ заданіемъ судоходной глубины 10 четв. арш. отъ самаго низкаго горизонта воды ($+0,12$ саж. по Лоевскому водомѣру).

Для достиженія сказанной глубины 10 четв. арш. по проекту, предполагается произвести выправительныя и землечерпательныя работы на нѣкоторыхъ наиболѣе затруднительныхъ перекатахъ, причемъ тѣ и другія работы должны быть въ тѣсной зависимости. Именно: при

помощи регуляціонныхъ сооружений предполагается достиженіе углубленія перекатовъ до 8-ми четв., а затѣмъ землечерпаніемъ выправленные перекаты углубить далѣе на 2 четв.

Углубленіе остальныхъ второстепенныхъ перекатовъ предполагается исключительно путемъ землечерпанія. Независимо отъ выправительныхъ работъ, гдѣ помощью водостѣснительныхъ и струенаправляющихъ сооружений, русло рѣки предполагается заключить въ опредѣленные границы проектной трассы, предстоитъ укрѣпить всѣ вогнутые приглубые берега. Послѣднимъ обстоятельствомъ устраняется возможность образованія новыхъ перекатовъ, путемъ расширенія русла за счетъ размыва береговъ. Далѣе, всѣ боковые рукава и весенніе протоки предполагается закрыть запрудами для собранія всей меженней воды въ одно русло.

Всѣ выправительныя и берегоукрѣпительныя сооружения назначены исключительно каменные однообразнаго типа для всего участка рѣки.

Фашинный тюфякъ предположенъ лишь въ подводной части, ниже горизонта самыхъ низкихъ водъ.

Ширина проектной трассы, руководствуясь общей средней шириной рѣки въ неизмѣняющихся глубокихъ плесахъ и, на основаніи опыта выправленія нѣкоторыхъ перекатовъ, принята: для участка рѣки отъ устья Березины до устья р. Сожа въ 60 саж. и отъ устья р. Сожа до устья р. Припяти въ 100 саж. Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда выправительными сооружениями закрывается судовой ходъ, проектированы землечерпательныя прорѣзы шириною 20 саж.

Въ 1914 году предстоитъ произвести неотложно-необходимыя

частичныя работы на гѣхъ изъ перекатовъ, кои въ навигацію послѣднихъ лѣтъ являлись наиболѣе затруднительными для судоходства.

Актами Инспекторскихъ Комиссій, производившихъ осмотры перекатовъ, къ работамъ первой очереди, начиная съ 1914 года, отнесено коренное улучшеніе слѣдующихъ перекатовъ: на участкѣ р. устье р. Березины—устье р. Сожа: у гор. Рѣчицы „Чаплинъ“ и Нижне-Судковскій и на участкѣ—устье р. Сожа—устье р. Припяти: Жиличи, Нижне-Неданчичской и Комаринъ, а также перекатъ „Жиличи“ съ работами по укрѣпленію берега въ урочищѣ „Подвязное“ и по закрытію Жиличскаго протока (актъ отъ 20-го іюля 1912 г.) и работы по укрѣпленію берега съ закрытіемъ прорвѣ въ ур. „Березово“ и у дер. Мысы (актъ отъ 5 августа 1912 г.).

Всѣ перечисленные перекаты могутъ быть уничтожены сооруженіемъ выправительныхъ полузапрудъ только при дѣятельномъ участіи землечерпанія. Такъ для уничтоженія только первыхъ 3-хъ перекатовъ требуется вынуть 23 950 куб. саж. грунта. Это обстоятельство заставляетъ работы по выправленію упомянутыхъ перекатовъ отложить до того момента, когда нашъ землечерпательный флотъ будетъ пополненъ достаточнымъ числомъ снарядовъ. Теперь же онъ едва въ состояніи по малочисленности машинъ справляться съ очередной задачей на рѣкѣ—давать минимумъ глубины на транзитѣ.

Въ 1914 году представляется возможнымъ приступить только къ слѣдующимъ работамъ:

I. Улучшеніе переката „Жиличи“ въ 47 верстахъ ниже м. Лоева.

Улучшеніе переката можетъ быть произведено постройкой въ руслѣ рѣки отъ праваго берега 3 полузапрудъ №№ 36, 37 и 38 и

отъ лѣваго берега №№ 39, 40 и 41.

Одновременно съ работами по улучшенію переката, необходимо закрыть двумя запрудами №№ 10 и 11 Жиличскій весенній протокъ (переваль), берущій свое начало непосредственно ниже береговой обдѣлки № 5 праваго берега на перекатѣ Любечь-Бабка и впадающій въ Днѣпръ на перекатѣ „Жиличи“.

О закрытіи этого протока неоднократно ходатайствовали передъ Правленіемъ Округа мѣстные землевладѣльцы, крестьяне, коимъ, благодаря сильному размыву и расширенію съ каждымъ годомъ этого протока, наносятся большіе убытки размывомъ и занесеніемъ пескомъ цѣнныхъ луговъ, расположенныхъ въ районѣ протока.

Актомъ Инспекторской Комиссіи отъ 20 іюля 1912 года было признано необходимымъ закрыть сказанный протокъ запрудами. Въ связи съ вышеописанными работами, согласно акта Инспекторской Комиссіи отъ 5-го августа 1911 года, предполагается закрыть 4-мя запрудами: №№ 12, 13, 14 и 15 прорвы и весенній протокъ въ урочищѣ „Березово“ и у д. Мысы. Работы по закрытію Жиличскаго протока и прорвъ въ урочищѣ „Березово“ и у д. Мысы включены въ проектъ коренного улучшенія р. Днѣпра на перекатѣ „Жиличи“.

Работы по постройкѣ полузапрудъ на перекатѣ „Жиличи“ необходимо произвести одновременно съ землечерпаніемъ по образованію прорѣзи непосредственно на перекатѣ. Кубатура подлежащаго выемкѣ грунта по приблизительному подсчету 3.000 куб. саж.

Въ 1914 году могутъ быть построены только запруды въ протокахъ. Потребная сумма 55.000 рублей.

II. Коренное улучшение переката „Комаринь“ въ 86-ти верстахъ ниже м-ка Лоева.

Перекатъ р. Днѣпра у м. Комаринь въ навигацію послѣднихъ 5-ти лѣтъ являлся самымъ затруднительнымъ мѣстомъ для судоходства на участкѣ рѣки отъ устья р. Сожа до устья р. Припяти. Ухудшеніе состоянія рѣки въ данномъ мѣстѣ произошло вслѣдствіе усиленнаго въ 1907 и 1908 г.г. размыва песчаныхъ береговъ, благодаря чему получилось уширеніе меженнаго русла до 200 саж. и раздѣленіе его песчанымъ у праваго берега просередомъ.

Для воспособленія судоходству на перекатѣ, начиная съ 1907-го года, принимались временныя мѣры, заключавшіяся въ постройкѣ въ руслѣ рѣки легкихъ фашинныхъ загражденій и въ углубленіи судового хода землечерпаніемъ. Въ виду описаннаго, крайне плохого состоянія этого переката, необходимо, начиная съ 1914 года, принять мѣры къ коренному его улучшенію, причемъ въ этомъ году предполагается произвести наиболѣе необходимыя работы для углубленія и выправленія судового хода, а именно: построить въ руслѣ рѣки 2 полузапруды №№ 63 и 65 отъ праваго берега и 2 №№ 66 и 67 отъ лѣваго берега и запруду № 27 въ рукавѣ „Комаринскій“.

Сказанныя работы должны быть произведены въ связи съ землечерпаніемъ, для чего необходимо вынуть грунта до 5.400 куб. саж.

Стоимость сказанныхъ работъ (безъ землечерпанія) опредѣляется въ суммѣ около 90.000 рублей.

Такимъ образомъ общая стоимость предположенныхъ къ производству въ 1914 году капитальныхъ выправительныхъ работъ по улучшенію 2-хъ перекатовъ р. Днѣпра: у м. Жиличи и Комаринь опредѣ-

ляется по цѣнамъ нормальнымъ въ суммѣ 145.000 руб.

Сумма эта, конечно, можетъ подвергаться значительнымъ колебаніямъ, въ зависимости отъ современнаго работамъ состоянія русла рѣки и ея береговъ.

Кромѣ описанныхъ капитальныхъ работъ на перекатахъ представляется необходимымъ произвести въ 1914 году на участкѣ рѣки Днѣпра отъ устья р. Березины до устья р. Припяти слѣдующія новыя мелкія работы:

1. Удлиненіе до проектной трассы плетневыхъ полузапрудъ праваго берега за №№ 4, 12 и 16 на перекатѣ у дер. Береговой Слободы.

Къ улучшенію переката у д. Береговой Слободы было приступлено въ 1890 году и построенными въ томъ же году отъ лѣваго и праваго береговъ плетневыми полузапрудами было достигнуто значительное улучшение переката. Но такъ какъ одновременно съ постройкой полузапрудъ для суженія живого сѣченія рѣки не былъ укрѣпленъ лѣвы, йпротивоположный полузапрудамъ, вогнутый берегъ, то таковой, продолжая размываться, зашелъ далеко за предѣлы проектной трассы и къ 1902 году состояніе переката вновь ухудшилось.

Къ работамъ по укрѣпленію береговъ въ районѣ переката было приступлено въ 1904 году и до настоящаго времени укрѣпленъ весь лѣвый, противоположный полузапрудамъ берегъ.

Для суженія русла рѣки до проектной ширины 60 саж., съ 1910 года по настоящее время, удлинены существующія плетневыя полузапруды за №№ 8, 14 и 18 и построены 4 новыхъ дополнительныхъ полузапруды (№№ 7, 8, 16 и 20) изъ фашинной кладки.

Удлиненіемъ плетневыхъ полузапрудъ и постройкой дополнительныхъ фашинныхъ, хотя и достигнуто болѣе правильное распредѣленіе меженнаго течения на перекатѣ, тѣмъ не менѣе, благодаря имѣющемуся въ районѣ полузапрудъ уширенію русла, здѣсь получается неправильное теченіе, отложеніе наносовъ въ руслѣ и искривленіе фарватера.

Для окончательнаго выправленія переката необходимо удлинить до проектной трассы плетневая полузапруды праваго берега за №№ 4, 12 и 16.

Стоимость этихъ работъ 5245 руб.

II. Завершеніе укрѣпленія праваго берега р. Днѣпра у дер. Нижнія Жары.

Къ работамъ по укрѣпленію праваго берега р. Днѣпра у дер. Нижнія Жары было приступлено въ 1911 году и въ томъ же году было сдѣлано укрѣпленіе наиболѣе размытой (до проектной трассы) верхней и нижней частей берега, въ общей сложности на длину 448 погон. саж. Остающаяся неукрѣпленной средняя часть берега, на протяженіи 204 пог. саж., въ настоящее время размыта настолько, что есть основаніе предполагать, что въ будущемъ 1914 году размывъ берега достигнетъ до проектной трассы, въ виду чего укрѣпленіе этой части берега предполагается произвести въ 1914 г.

Стоимость работъ 12.678 рублей.

Общая стоимость всѣхъ предполагаемыхъ къ производству въ 1914 году (за счетъ кредита по § 5 ст. 1) новыхъ мелкихъ работъ на участкѣ р. Днѣпра отъ устья р. Березины до устья р. Припяти, въ предѣлахъ 2-го техническаго участка, исчисляется въ суммѣ 17.923 руб.

Берегоукрѣпительныя работы

на участкѣ р. Днѣпра отъ устья р. Березины до устья р. Припяти, въ районѣ 2-го технического участка Кіевскаго Отдѣленія, Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, предполагаемыя къ производству въ 1914 году

Согласно составленнаго въ 1911 году проекта коренного улучшения участка р. Днѣпра отъ устья р. Березины до устья р. Припяти предложено укрѣпленіе всѣхъ вогнутыхъ приглубыхъ береговъ какъ въ районѣ перекатовъ, такъ, и въ глубокихъ плесахъ, для предупрежденія отложенія размываемаго грунта у береговъ въ руслѣ рѣки и образованія новыхъ рукавовъ.

Исключеніе составляетъ правый нагорный берегъ рѣки ниже гор. Рѣчицы, непосредственно выше желѣзнодорожнаго моста, каковой благодаря плотно сложившемуся глинистому грунту не поддается размыву, а также нѣкоторыя прямые глубокіе плесы рѣки съ достаточной судоходной глубиной и слабо размываемыми глинистыми или каменистыми берегами какъ напримѣръ на участкѣ рѣки ниже м. Лоева отъ 816 до 824 версты по магистрали отъ Дорогобужа.

Всѣ береговыя укрѣпленія назначены исключительно каменныя однообразнаго типа для всего участка рѣки.

Фашинный тюфякъ предположенъ лишь въ подводной части ниже горизонта самыхъ низкихъ водъ.

Число береговыхъ обдѣлокъ, согласно проекта отъ устья р. Березины до устья р. Сожа 68 (отъ № 1 до № 68 включительно) и отъ устья р. Сожа до устья р. Припяти 62 (отъ № 1. до № 62 включительно) общимъ протяженіемъ 182 версты 105 саж., стоимостью по цѣнамъ нормальнымъ 18 115 092 руб. 05 коп., что составляетъ въ среднемъ

99 506 руб. на 1 версту берегового укрѣпленія.

Всѣ берегоукрѣпительныя работы на участкѣ р. Днѣпра отъ устья р. Березины до устья р. Припяти предполагается произвести въ опредѣленномъ порядкѣ. Въ первую очередь предполагаются неотложно необходимыя работы по укрѣпленію береговъ въ районѣ тѣхъ изъ перекатовъ, необходимость улучшения коихъ, согласно проекта коренного улучшения р. Днѣпра отъ устья р. Березины до устья р. Припяти, была установлена актами Инспекторской Комиссіи.

Такими работами являются: укрѣпленіе (№ 18) лѣваго берега и (№ 19) праваго берега у пароходныхъ пристаней у гор. Рѣчицы; на перекатѣ „Чаплинъ“ часть берегового укрѣпленія (№ 49) праваго берега; на перекатѣ Верхне-Судковскомъ часть берегового укрѣпленія (№ 59) праваго берега. На участкѣ р. Днѣпра ниже м. Лоева: часть берегового укрѣпленія (№ 33) лѣваго берега ниже переката Нижне-Неданчичскаго; береговое укрѣпленіе (№ 35) лѣваго берега на перекатѣ „Комаринъ“ и часть берегового укрѣпленія (№ 36) праваго берега у пристани „Комаринъ“.

Переходя теперь къ собственно берегоукрѣпительнымъ работамъ, исполненіе коихъ намѣчено въ первую очередь, надлежитъ замѣтить, что въ данномъ случаѣ руководящими принципами являются нижеслѣдующіе: предполагается укрѣпить тѣ берега, объ укрѣпленіи коихъ неоднократно возбуждались передъ Округомъ Путей Сообщенія и передъ Министерствомъ ходатайства мѣстныхъ землевладѣльцевъ крестьянъ и размывъ которыхъ наноситъ существенный вредъ рѣкѣ какъ водному пути; и во вторыхъ тѣ, которые, благодаря слабому песчаному грунту, подвержены сильному размыву, неблагопріятно от-

ражающемуся на состояніи нижележащей части рѣки, вслѣдствіе отложенія продуктовъ размыва въ руслѣ и тѣмъ самымъ замелѣнія послѣдняго. Такими работами являются: береговое укрѣпленіе (№ 5) праваго берега ниже переката Береговая Слобода (ниже существующихъ полузапрудъ праваго берега); (№ 12) сильно размываемаго лѣваго берега для закрѣпленія русла рѣки въ проектной ширинѣ на перекатѣ „Унорица“; № 39 лѣваго берега у дер. Бѣлый Берегъ и № 63 праваго берега въ урочищѣ „Карашинъ“, гдѣ часть берегового укрѣпленія на протяженіи 300 пог. саж. исполнена въ прошломъ 1912 году. Далѣе на участкѣ рѣки ниже м. Лоева предположено береговое укрѣпленіе (№ 4) лѣваго берега у слободы Радуль.

Еще въ 1902 году жителями слободы Радуль было возбуждено передъ Министерствомъ Путей Сообщенія ходатайство объ огражденіи ихъ отъ большихъ убытковъ наносимыхъ размывомъ береговъ и затопленіемъ Слободы. На основаніи этого ходатайства были произведены подробныя изысканія этого участка рѣки и составленъ проектъ постройки ограждающихъ слободу Радуль дамбъ. Въ виду значительныхъ средствъ потребныхъ на осуществленіе этого проекта, таковой былъ отвергнутъ.

Въ настоящее время лѣвый берегъ рѣки у слободы Радуль, благодаря слабому песчаному грунту береговъ, настолько размытъ, что жилыя строенія ежегодно относятся жителями вглубь берега; укрѣпленіе сказаннаго берега желательно произвести въ первую очередь.

Затѣмъ предполагается построить береговое укрѣпленіе № 11 праваго берега у сел. Дятловичи; жители сел. Дятловичи крестьяне неоднократно ходатайствовали объ укрѣпленіи названнаго берега для

огражденія ихъ отъ убытковъ наносимыхъ сильнымъ размывомъ хорошей пахатной земли расположенной вдоль берега; въ настоящее время размывъ достигъ проектнаго очертанія и представляется своевременнымъ укрѣпить его.

Далѣе предположено построить, на основаніи ходатайства крестьянъ, часть берегового укрѣпленія № 17 праваго берега въ урочищѣ „Подвязное“ и нижнюю часть берегового укрѣпленія № 27 праваго берега выше урочища „Копачево“. Относительно послѣдняго пункта надлежитъ замѣтить, что существующая здѣсь береговая обдѣлка № 2 (постройки 1892 г.) нынѣ совершенно разрушена. Рѣка сузилась до 70-ти саж. при меженнемъ горизонтѣ и подъ самымъ берегомъ образовалась большая до 4 саж. глубина. Для предупрежденія дальнѣйшаго размыва этого берега необходимо расширить русло рѣки, путемъ образованія въ противоположащей этому берегу песчаной косѣ землечерпательной прорѣзки съ рефулированіемъ грунта подъ правый берегъ въ глубокія вымоины послѣдняго и послѣ этого приступить къ его укрѣпленію.

Далѣе предстоитъ построить часть берегового укрѣпленія № 30 праваго берега на перекатѣ „Юлчанскомъ“, въ виду размыва его до проектнаго очертанія и неблагоприятнаго вліянія продуктовъ размыва на состояніе нижележащей части рѣки, и береговое укрѣпленіе № 55 лѣваго берега и на перекатѣ у сел. Навозы. Часть работъ по укрѣпленію послѣдняго берега была произведена въ 1910 году и за отсутствіемъ средствъ дальнѣйшее укрѣпленіе берега было приостановлено. Остающійся неукрѣпленнымъ берегъ продолжаетъ сильно размываться, угрожая близъ лежащимъ жилымъ строеніямъ разрушеніемъ.

Наконецъ послѣдней работой первой очереди является окончаніе

укрѣпленія лѣваго берега въ урочищѣ «Кислякъ», ниже дер Теремцы (береговое укрѣпленіе № 59) путемъ удлиненія существующей здѣсь береговой обдѣлки № 4 вверхъ на 340 пог. саж. и внизъ на 190 саж., такъ какъ размывъ берега въ этомъ мѣстѣ уже достигъ проектной трассы.

Такимъ образомъ общее протяженіе предполагаемыхъ къ возведенію въ первую очередь береговыхъ укрѣпленій на участкѣ р. Днѣпра отъ устья р. Березины до устья р. Припяти составляетъ 21 верста 315 саж. стоимостью 2261243 руб. 40 коп. рассчитанной по цѣнамъ нормальнымъ.

Во вторую очередь предполагается продолжать берегоукрѣпительныя работы въ связи съ выправительными и землечерпаніемъ главнымъ образомъ на перекатахъ рѣки, а именно: построить береговыя укрѣпленія: № 11 лѣваго берега у дер. „Унорицы“, № 18 (часть) лѣваго берега на перекатѣ у гор. Рѣчицы, № 40 праваго берега на перекатѣ „Бѣлый Берегъ“, № 45 лѣваго берега на перекатѣ „Колочинъ“, береговое укрѣпленіе лѣваго берега спрямляющей русло рѣки прорѣзы (канала) на перекатахъ „Чаплинъ и Звонецъ, № 59 (часть) праваго берега на перекатѣ «Нижне-Судковскомъ», № 60 (часть) лѣваго берега на перекатѣ „Бѣлоголовье“.

На участкѣ рѣки ниже м. Лоева: береговыя укрѣпленія № 6 и № 7 лѣваго берега на перекатѣ «Новоселки», № 41 (часть) и № 42 праваго берега и № 43 лѣваго на перекатѣ «Навозы».

Затѣмъ предполагается произвести берегоукрѣпительныя работы у нѣкоторыхъ населенныхъ пунктовъ рѣки, гдѣ размывъ берега достигъ проектнаго очертанія, а именно: построить береговое укрѣпле-

ніе № 3 праваго берега у дер. „Береговой Слободы“, № 24 (часть) праваго берега у дер. „Бронное“, № 52 праваго берега у дер. „Стродубки“ и № 56 лѣваго берега у дер. „Казимировки“.

На участкѣ рѣки ниже м. Лоева: построить береговое укрѣпленіе № 1 лѣваго берега ниже м. Лоева, гдѣ благодаря сильному размыву берега и расширенію русла рѣки въ послѣдніе годы замѣчается замелѣніе и искривленіе судового хода; закончить береговое укрѣпленіе № 17 праваго берега ниже урочища «Подвязное», построить береговое укрѣпленіе № 52 лѣваго берега у деревни „Нижнія Жары“, № 57 (часть) праваго берега у дер. Теремцы и закончить береговое укрѣпленіе № 59 лѣваго берега въ урочищѣ „Кислякъ“ ниже дер. Теремцы.

Общее протяженіе предполагаемыхъ къ возведенію во вторую очередь береговыхъ укрѣпленій составляетъ 18 верстъ 130 саж. стоимостью 1835976 руб. 10 коп.

Въ третью очередь продолжать берегоукрѣпительныя работы въ связи съ выправительными и землечерпаніемъ на перекатахъ: у гор. Рѣчицы, Судковскомъ, Ниже-Неданчичскомъ, ниже перекатовъ и въ тѣхъ глубокихъ кривыхъ излуциныхъ рѣки, гдѣ по предположенію размывъ берега достигнетъ проектнаго его очертанія.

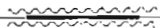
Общее протяженіе этихъ работъ составляетъ 49 вер. 490 саж. стоимостью 4566850 руб. 55 коп.

Въ четвертую очередь отнесено укрѣпленіе большинства вогнутыхъ приглубыхъ береговъ кривыхъ излуциныхъ рѣки на участкѣ выше м. Лоева и частью ниже Лоева и окончаніе берегоукрѣпительныхъ работъ на перекатахъ и наконецъ *въ пятую очередь* назначено укрѣпленіе слабо размываемыхъ нагорныхъ береговъ рѣки у гор.

Рѣчицы (№ 19) у дер. Жмуровки и Козазаевки (укрѣпленіе № 22) и у м. Холмечь (укрѣпленіе № 47) и всѣхъ остальныхъ предназначенныхъ по проекту береговъ, гдѣ имѣется значительный запасъ на размывъ и кои по плотности грунта съ трудомъ поддаются размыву.

Грунтъ береговъ въ мѣстахъ предполагаемыхъ берегоукрѣпительныхъ работъ преимущественно песчаный, или песчано-глинистый (прослойки глины) легко поддающіяся размыву. Размывъ нѣкоторыхъ береговъ въ теченіи одного года достигаетъ до 3 саж. по ширинѣ. Исключеніе составляютъ нагорные берега: у гор. Рѣчицы (береговое укрѣпленіе № 19), у д. д. Козазаевки и Жмуровки (береговое укрѣпленіе № 22) у м. Холмиць (береговое укрѣпленіе № 47), гдѣ грунтъ береговъ плотно сложившаяся глина и наконецъ, у дер. Каменки (береговое укрѣпленіе № 2) ниже сел. Деражичи (береговое укрѣпленіе № 11) и у дер. Змѣи (береговое укрѣпленіе № 12), гдѣ подъ верхнимъ песчанымъ слоемъ береговъ залегаетъ каменная гряда, продолжающаяся въ русло рѣки. Каменскій и Змѣевскій песчаникъ употребляются въ строительныя работы. Вообще на участкѣ рѣки ниже м. Лоева грунтъ береговъ болѣе слабого сложенія, нежели въ верхнемъ участкѣ рѣки, отъ устья р. Березины, до м. Лоева.

Общая длина береговыхъ укрѣпленій 182 версты 105 сажень стоимостью 18115092 руб. 05 коп., что составляетъ въ среднемъ 99506 руб. на 1 версту.



Капитальныя и мелкія работы, предполагаемыя къ производству въ 1914 году на р. Сожѣ въ предѣлахъ 2 технического участка Кіевскаго Отдѣленія Кіевскаго Округа Путей Сообщенія.

Рѣка Сожъ, лѣвый притокъ р. Днѣпра, беретъ начало вблизи г. Смоленска и имѣетъ протяженіе около 600 верстъ. Изъ указаннаго протяженія судоходной является нижняя часть рѣки длиною свыше 300 верстъ.

Въ судоходномъ отношеніи упомянутая часть рѣки можетъ быть раздѣлена на три участка: 1) отъ м. Кричева до м. Пропойска протяженіемъ 45 верстъ, съ глубиной $2\frac{1}{2}$ —3 четв.; 2) отъ м. Пропойска до г. Гомеля—187 верстъ съ глубиной въ межень на перекатахъ 3— $3\frac{1}{2}$ четв. и 3) отъ г. Гомеля до устья, протяженіемъ 95 верстъ съ глубиной на перекатахъ въ мелководье 4 четв.

На первомъ и второмъ участкахъ въ исключительно мелководные годы судоходство иногда прекращается; на нижнемъ же участкѣ продолжается непрерывно всю навигацію, хотя и съ значительными какъ увидимъ ниже, затрудненіями.

Первыми по времени работами по улучшенію судоходныхъ условій рѣки были работы карчеподъемныя, заключающіяся въ расчисткѣ русла рѣки отъ подводныхъ препятствій: пней, карчей, камней и свай, отъ остатковъ старыхъ плотинъ и очисткѣ бечевниковъ и въ настоящее время таковыя работы производятся на участкѣ Кричевъ-устье, т. е. на протяженіи всей судоходной части рѣки тремя партиями.

По мѣрѣ развитія карчеподъемныхъ работъ и достигнутыхъ ими благопріятныхъ результатовъ развивалось судоходство, увеличивались

размѣры и осадка судовъ и пароходовъ, вслѣдствіе чего существующіе на рѣкѣ перекаты стали представлять столь значительное препятствіе для судоходства, что оказалось необходимымъ приступить къ улучшенію наиболѣе затруднительныхъ изъ нихъ.

Къ частнымъ работамъ по улучшенію отдѣльныхъ перекатовъ на участкѣ р. Сожа Гомель-устье было приступлено въ 1891 году и по настоящее время таковыя работы производились въ слѣдующихъ пунктахъ рѣки: у г. Гомеля, на перекатахъ: Бѣлица, Ченка (старая) Шарпиловка, Волчуги и Кривой Дубъ.

Изъ сказанныхъ перекатовъ, какъ по числу возведенныхъ сооружений, такъ и по достигнутымъ ими результатамъ, обращаетъ на себя вниманіе перекатъ „Кривой Дубъ“. Здѣсь рѣка выправлена на $4\frac{1}{2}$ -верстномъ участкѣ и судоходная глубина на перекатѣ доведена до 8 четв. арш при средне-низкомъ горизонтѣ.

Стоимость всѣхъ возведенныхъ на перекатѣ „Кривой Дубъ,“ сооружений достигаетъ 200.000 рублей.

Кромѣ того, по ходатайству сельскихъ обществъ за время съ 1901 по 1913 годъ произведены берего-укрѣпительныя работы у с. Старыя Дятловичи и у околицы Новыя Терешковичи.

Общая стоимость всѣхъ произведенныхъ до сего времени работъ на участкѣ р. Сожа отъ г. Гомеля до устья достигаетъ 450.000 р.

Кромѣ названныхъ перекатовъ, на участкѣ р. Сожа отъ г. Гомеля до устья имѣется еще 11-ть или чередующихся съ плесами или расположенныхъ непосредственно одинъ за другимъ перекатовъ, на коихъ выправительныя работы еще не производились, а именно: Севрюки, Раковая Лоза, Лозаново, Ченка (новая), Бобовичи, Нижнія (но-

выя) Дятловичи, Курганъ, Студеная Гута, Островки, Клубовка и Суслонка.

На большинствѣ изъ этихъ перекатовъ въ исключительно мелководные годы глубина судового хода не превосходитъ 4 четв. арш., а на нѣкоторыхъ изъ нихъ, какъ-то: Ченка (старая), Островки, Клубовка и Суслонка падаетъ до $3\frac{1}{2}$ четв. арш. при крайне извиломъ судовомъ ходѣ.

Вышеперечисленные перекаты неоднократно создавали судоходству чрезвычайныя затрудненія: такъ были случаи, когда пассажирское движеніе поддерживалось путемъ высаживанія пассажировъ на берегъ при проходѣ наиболѣе мелководныхъ изъ нихъ. Грузовое же сообщеніе нерѣдко прекращалось совсѣмъ.

При осуществленіи будущаго воднаго пути Рига-Херсонъ, рѣка Сожъ, какъ второстепенная магистраль, будетъ играть роль подъѣзднаго пути, соединяющаго главный путь съ г. Гомелемъ, большимъ торговымъ и узловымъ желѣзнодорожнымъ пунктомъ. Поэтому для развитія судоходства и грузооборота на участкахъ Гомель-устье признано необходимымъ достиженіе глубины на перекатахъ до 8 четв. арш. при средне-низкомъ горизонтѣ воды.

На основаніи вышеуказаннаго, въ 1911 году былъ составленъ проектъ коренного улучшенія р. Сожа на участкѣ отъ г. Гомеля до устья съ заданіемъ судоходной глубины 8 четв. арш. при средне-низкомъ горизонтѣ воды.

Согласно этого проекта, предполагается кореннымъ образомъ улучшить всѣ имѣющіяся нынѣ и представляющіе препятствіе судоходству перекаты путемъ возведенія въ руслѣ рѣки водостѣснитель-

ныхъ и водонаправляющихъ сооружений, закрытія запрудами всѣхъ боковыхъ рукавовъ и весеннихъ протоковъ для собранія меженней воды въ одно русло и, наконецъ, путемъ укрѣпленія всѣхъ вогнутыхъ размываемыхъ береговъ для предотвращенія образованія новыхъ перекатовъ вслѣдствіе расширенія русла рѣки за счетъ размываемыхъ береговъ; при этомъ всѣ выправительныя и берегоукрѣпительныя сооружения назначены исключительно фашиннаго однообразнаго, до сего времени практиковавшагося, типа.

Выправительныя работы на перекатахъ предположено произвести параллельно съ землечерпаніемъ въ тѣхъ случаяхъ, когда существующій фарватеръ перекрывается сооружениями, съ рефулированіемъ грунта между сооружениями для ускоренія разработки проектнаго русла и достиженія глубины.

Въ тѣхъ сравнительно глубокихъ плесахъ рѣки, гдѣ выправительныя сооружения по проекту не значатся, предполагается необходимую судоходную глубину поддерживать землечерпаніемъ.

Ширина проектной трассы, на основаніи общей средней ширины рѣки въ устойчивыхъ глубокихъ плесахъ, а также на основаніи опыта выправленія нѣкоторыхъ перекатовъ, принята въ 40 саж.

Для землечерпательныхъ работъ предположены прорѣзи шир. 15 саж., глубиною 10 четв. арш. отъ самаго низкаго горизонта воды.

Согласно вышеупомянутаго проекта стоимость всѣхъ работъ коренного улучшенія рѣки на участкѣ Гомель-устье протяженіемъ 95 верстъ выразится въ суммѣ 3.900.000 рублей, что составляетъ въ среднемъ 41.000 руб. на одну версту воднаго пути.

Въ 1914 году предстоитъ улучшеніе тѣхъ изъ перекатовъ, кои

въ навигаціи послѣднихъ лѣтъ представляли наибольшія затрудненія для судоходства.

Актами Инспекторской Комиссіи, производившей осмотръ перекатовъ отъ 18 и 19 іюля 1912 года, къ работамъ первой очереди было отнесено коренное улучшеніе согласно общаго проекта перекатовъ р. Сожа: Ченка (старая) Островки, Клубовка и Сусловка. Предписаніемъ Господина Начальника Кіевскаго Отдѣленія отъ 15/16 августа 1912 года за № 4835 на основаніи распоряженія Правленія Округа было предложено составить надлежащіе проекты на означенныя работы примѣнительно проекта коренного улучшенія р. Сожа отъ г. Гомеля до устья.

Такимъ образомъ, въ настоящее время подлежатъ разсмотрѣнію нижеслѣдующіе частные проекты улучшенія отдѣльныхъ перекатовъ:

I. Коренное улучшеніе переката ЧЕНКА (старая), расположеннаго въ 21 верстѣ ниже гор. Гомеля.

Для выправленія переката предположено построить въ руслѣ рѣки отъ лѣваго берега семь полузапрудъ (№№ 81, 82, 83, 84, 85, 87 и 88) и отъ праваго берега ниже проектируемыхъ обдѣлки и полузапрудъ лѣваго берега, непосредственно выше существующей полузапруды, одну полузапруду (№ 89) и укрѣпить часть праваго берега (береговая обдѣлка № 20) въ районѣ переката и полузапрудъ на длину 506 пог. саж.

Объ укрѣпленіи указанной части праваго берега (береговая обдѣлка № 20) р. Сожа неоднократно ходатайствовали предъ Правленіемъ Округа крестьяне с. Бобовичи, вынужденные къ этому размывомъ хорошей пахотной земли, расположенной вдоль берега.

Работы по выправленію переката предполагается произвести параллельно съ землечерпаніемъ съ образованіемъ подь правымъ мелкимъ берегомъ прорѣзи и рефулированіемъ грунта между полузапрудами по мѣрѣ сооружеія таковыхъ.

Всего по приблизительному подсчету, принимая въ основу подсчета проектныя заданія землечерпательныхъ прорѣзей, необходимо вынуть грунта около 6750 куб. саж. (безъ $\%$ на подчистки).

Стоимость описанныхъ работъ (безъ землечерпанія) опредѣляется въ суммѣ по цѣнамъ нормальнымъ 63.671 р. 69 к.

II. Коренное улучшеніе переката „ОСТРОВКИ“ въ 59 верстахъ ниже гор. Гомеля.

Проектируется постройка отъ праваго берега въ районѣ переката четырехъ полузапрудъ (№ № 130, 131, 132 и 133) струенаправляющей плотины (стрѣлки) лит. Е длиною 343 пог. саж. при слияніи праваго весенняго протока съ русломъ рѣки и укрѣпленіе части лѣваго берега (береговая обдѣлка № 40) въ районѣ переката противоположно полузапрудамъ на длину 290 пог. саж.

Работы эти должны быть произведены въ связи съ землечерпаніемъ.

Для образованія прорѣзи по приблизительному подсчету, прибавляя 50 $\%$ на подчистки по поддержанію прорѣзи необходимо вынуть грунта 3600 куб. саж.

Стоимость работъ (безъ землечерпанія) 69.786 р. 79 коп.

III. Коренное улучшение переката „КЛУБОВКА“ въ 7¹/₂ верстахъ выше устья.

Предположено построить въ руслѣ рѣки въ районѣ переката отъ лѣваго берега пять полузапрудъ (№ № 150, 151, 152, 153 и 154) и отъ праваго ниже по теченію три полузупруда (№№ 155, 156 и 157), струенаправляющую плотину (лит. И) лѣваго берега длиною 123 пог. саж. и часть береговыхъ обдѣлокъ: № 57 праваго берега въ районѣ переката длиною 256 пог. саж. и № 58 лѣваго берега непосредственно ниже переката длин. 110 пог. саж., противъ полузапрудъ праваго берега.

Для предупрежденія дальнѣйшаго размыва лѣваго вогнутаго берега выше переката, въ уроч. „Берестово“ и разработки имѣющагося здѣсь узкаго протока между р. Сожемъ и озеромъ Берестовымъ, предполагается укрѣпить этотъ берегъ на протяженіи 506 пог. саж. (береговая обдѣлка № 56) и закрыть запрудой (№ 3) длиною 20 пог. саж. сказанный протокъ.

Объ укрѣпленіи лѣваго берега р. Сожа въ уроч. Берестово неоднократно ходатайствовало передъ Правленіемъ Округа Сельское Общество с. Клубовки. При ближайшемъ разсмотрѣніи вопроса было предложено въ составъ работъ по коренному улучшенію переката „Клубовка“ включить работы по укрѣпленію берега въ уроч. Берестово съ закрытіемъ сказаннаго протока запрудой.

Работы по коренному улучшенію переката „Клубовка“ желательна произвести параллельно съ землечерпаніемъ съ образованіемъ прорѣзи въ руслѣ рѣки въ районѣ плотины и полузапрудъ праваго берега и съ рефулированіемъ грунта между сооруженіями.

Кубатура землечерпанія по приблизительному подсчету около 1000 куб. саж.

Стоимость описанныхъ работъ (безъ землечерпанія) опредѣляется въ суммѣ 89400 р. 73 коп.

IV. Коренное улучшение переката „СУСЛОВКА“ въ 2 верстахъ выше устья р. Сожа.

Черезъ узкій перешеекъ кривой излучины рѣки между 2 и 5 верстами по магистрали отъ устья предположено сдѣлать въ ручную спрямляющій русло рѣки каналъ длиной 280 пог. саж., шир. по дну 12 пог. саж. и закрыть запрудой длиной 70 пог. саж. (№ 4) лѣвую часть раздвоеннаго русла рѣки, предоставивъ разработку канала весеннимъ 1915 года водамъ.

Стоимость работъ по образованію въ ручную канала и по постройкѣ въ лѣвомъ рукавѣ запруды съ отчужденіемъ подъ прорѣзъ луговой земли опредѣляется въ суммѣ 28675 р. 36 к.

Такимъ образомъ, общая стоимость предположенныхъ къ производству въ 1914 году капитальныхъ работъ по коренному улучшенію четырехъ перекатовъ р. Сожа: Ченка (старая), Островки, Клубовка и Сусловка (безъ землечерпательныхъ работъ) опредѣлятся по цѣнамъ нормальнымъ, утвержденнымъ Правленіемъ Округа на трехлѣтіе 1910—1912 г.г. въ суммѣ 251534 р. 57 к.

Общая кубатура землечерпанія въ районѣ сказанныхъ перекатовъ около 11350 куб. саж. Для выполненія землечерпательныхъ работъ необходима землечерпательная машина производительностью 15 куб. саж. въ одинъ часъ. До приобрѣтенія Округомъ таковой работы придется ограничиться устройствомъ только береговыхъ обдѣлокъ, на что на 1914 годъ надлежитъ испросить приблизительно 100000 р.

Кромѣ описанныхъ капитальныхъ работъ представляется крайне необходимымъ произвести въ 1914 году новыя, мелкія работы (§ 5 ст. 1), а именно:

I) Укрѣпить правый берегъ р. Сожа у д. Турищевичи, въ 105 верстахъ выше гор. Гомеля. Возвышенный вогнутый берегъ рѣки Сожа у дер. Турищевичи имѣя въ подошвѣ своей твердый хрящевато-глинистый грунтъ, а въ верхней части слабый песчаный,—подверженъ сильному размыву весенними водами. Расположенныя возлѣ берега жилия и надворныя постройки жителей ежегодно разрушаются водой.

Жители д. Турищевичи ходатайствовали передъ Министерствомъ Путей Сообщенія объ укрѣпленіи берега и необходимость указанной работы засвидѣтельствована актомъ инспекторской комиссіи отъ 14 іюля 1911 г.

Вслѣдствіе изложеннаго былъ составленъ проектъ укрѣпленія праваго берега р. Сожа у д. Турищевичи на протяженіи 262 пог. саж.

Стоимость работъ согласно проекта 13800 р.

II) Построить полузапруду № 16 праваго берега длин 95 пог. саж. непосредственно выше переката „Бѣлица“.

Необходимость постройки сказанной полузапруды № 16 (общаго проекта) вызвана необходимостью отклонить направляющееся подъ правый берегъ теченіе меженныхъ водъ въ обходъ ниже лежащей полузапруды № 26 и путемъ спрямленія судового хода обезпечить цѣлость существующей полузапруды № 26, каковая за послѣдніе три года подвергалась разрушенію въ корневой части своей.

Стоимость работъ по постройкѣ полузапруды № 16 опредѣлилась въ суммѣ 5100 р.

III) Завершить береговыя обдѣлки № 3 праваго берега и № 5

лѣваго берега на перекаатѣ р. Сожа у уроч. „Кривой Дубъ“.

Къ работамъ по укрѣпленію праваго берега р. Сожа на перекаатѣ „Кривой Дубъ“ было приступлено въ 1901 году и по настоящее время таковой берегъ укрѣпленъ на протяженіи 510 пог. саж. (береговая обдѣлка № 3).

Остающаяся неукрѣпленной часть берега непосредственно выше существующей обдѣлки въ настоящее время размыта до проектной линіи, а потому для закрѣпленія русла рѣки въ предполагаемой ширинѣ необходимо укрѣпить эту часть берега на протяженіи 140 пог. саж.

Работы по укрѣпленію наиболѣе размытой части лѣваго берега р. Сожа выше устья нижней простки были произведены съ 1908 по 1912 г.г. въ общей сложности на протяженіи 234 пог. саж. (береговая обдѣлка № 5).

Остающаяся неукрѣпленной часть берега непосредственно ниже конца существующей обдѣлки въ настоящее время размыта почти до проектной трасы, а потому необходимо укрѣпить таковую на протяженіи 110 пог. саж. до устья нижней простки.

Укрѣпленіе береговъ предполагается сдѣлать по типу существующихъ обдѣлокъ,

Стоимость означенныхъ работъ опредѣляется въ суммѣ 14400 р.

Общая стоимость всѣхъ предполагаемыхъ къ производству въ 1914 году новыхъ, мелкихъ работъ на р. Сожѣ исчисляется въ суммѣ 33300 р.

Всѣ вышесказанныя работы, какъ капитальныя, такъ и новыя, мелкія (за исключеніемъ укрѣпленія берега у д. Турищевичи), пред-

полагаемыя къ производству въ 1914 году, относятся къ участку р. Сожа отъ г. Гомеля до устья. Что же касается участка рѣки отъ г. Гомеля до м. Пропойска, то здѣсь до настоящаго времени никакихъ выправительныхъ и берегоукрѣпительныхъ работъ не производилось, если не считать мѣръ временнаго воспособленія судоходству: какъ напримѣръ, постановка щитовъ и сооруженіе плетневыхъ полузапрудъ легкаго типа.

Для транзитнаго движенія грузовъ улучшать этотъ участокъ рѣки нѣтъ основаній. Для мѣстнаго же движенія грузовъ достаточно обезпечить судоходству глубину 5 четв., что можетъ быть достигнуто путемъ развитія временныхъ мѣръ, особенно въ связи съ землечерпаніемъ.

Между прочимъ изысканія этого участка рѣки производились около 20 лѣтъ тому назадъ и съ тѣхъ поръ произошли значительныя измѣненія, какъ въ направленіи русла рѣки, такъ и въ ея глубинахъ, а потому для возможности составленія проектовъ улучшенія этого участка рѣки необходимы новыя изысканія.

Рѣка БѢСЯДЬ.

Р. Бѣсядь, лѣвый притокъ р. Сожа, впадаетъ въ р. Сожъ въ 40 верстахъ выше г. Гомеля.

Судоходный участокъ на протяженіи 94 верстъ отъ устья до м. Попова Гора.

Пассажирское и грузовое движеніе по рѣкѣ поддерживается мелкосидящими, съ осадкой до 3 четв. арш. пароходами и то не всю навигацію: въ мелководье пароходное сообщеніе прекращается.

Для улучшенія судоходныхъ условій на рѣкѣ производятся кар-

чеподъемныя работы, а для воспособленія судоходству въ мелководье примѣнялись временныя мѣры, заключающіяся въ постройкѣ въ руслѣ рѣки легкихъ фашинныхъ пуковыхъ загражденій.

Для транзитнаго движенія грузовъ улучшать судоходный участокъ рѣки Бѣсяди нѣтъ надобности, для мѣстнаго же движенія грузовъ достаточно поддерживать въ мелководье глубину 3—4 четв. арш., что можетъ быть также достигнуто временными мѣрами.

Программа берегоукрѣпительныхъ работъ на участкѣ р. СОЖА отъ гор. Гомеля до устья, въ районѣ 2 технического участка Кіевскаго Отдѣленія Кіевскаго Округа Путей Сообщенія.

Согласно составленнаго въ 1911 году проекта коренного улучшения участка р. Сожа отъ г. Гомеля до устья, предполагено укрѣпленіе всѣхъ вогнутыхъ, размываемыхъ береговъ, какъ въ районѣ перекатовъ, такъ и въ глубокихъ плесахъ рѣки.

Исключеніе составляетъ шестиверстный прямой участокъ рѣки между 65 и 71 верстами по магистрали отъ устья, отъ уроч. Ченка (старая) до с. Старыя Дятловичи гдѣ, благодаря сравнительно плотному грунту и ослабленному теченію, сильнаго размыва береговъ не наблюдается.

Всѣ береговыя укрѣпленія назначены исключительно фашинныя однообразнаго, до сего времени практиковавшагося типа.

Число береговыхъ обдѣлокъ согласно проекта 63 (отъ № 1 по № 63 включительно), общимъ протяженіемъ 63 версты 155 пог. саж., стоимостью по цѣнамъ нормальнымъ 2.613.085 р., что составляетъ въ среднемъ 41477 руб. на одну версту берегового укрѣпленія.

Всѣ берегоукрѣпительныя работы на участкѣ р. Сожа отъ г. Гомеля до устья предполагено произвести въ опредѣленномъ порядкѣ, начиная съ будущаго 1914 года, въ каковомъ году произвести неотложно-необходимыя работы по укрѣпленію береговъ или части ихъ (размытой до проектной трассы) въ районѣ тѣхъ перекатовъ, коренное улучшение коихъ предполагено начать въ 1914 году.

Далѣе, во вторую очередь предполагено произвести отдѣльныя берегоукрѣпительныя работы въ тѣхъ пунктахъ рѣки, гдѣ въ насто-

ящее время замѣчается чрезвычайно сильный размывъ береговъ, неблагоприятно отражающійся на состояніи судоходнаго русла рѣки и вызывающій настойчивыя и неоднократныя ходатайства мѣстныхъ землевладѣльцевъ.

Таковыми отдѣльными берегоукрѣпительными работами, предполагаемыми къ производству въ первую очередь, являются:

1) берегъ (откосъ вновь устроенной набережной) р. Сожа у г. Гомеля, выше пароходныхъ пристаней, на длину 200 пог. саж. (береговая обдѣлка № 1).

Въ 1904 году были произведены работы по образованію прорѣзи у Гомельскихъ пароходныхъ пристаней и выше ихъ вдоль праваго нагорнаго берега, причемъ вынимаемый грунтъ рефулировался на городской берегъ для образованія по предварительному соглашенію съ городомъ незатопляемой территоріи (набережной).

Въ 1905-6 г.г. Кіевскимъ Округомъ п. с. были произведены работы по укрѣпленію фашинными тюфяками подводнаго откоса новой набережной

Остающійся неукрѣпленнымъ надводный откосъ новой набережной продолжаетъ размываться, какъ меженными, такъ и весенними водами.

Для прекращенія размыва набережной необходимо укрѣпить таковую въ подводной части дополнительными фашинными тюфяками, а надводный откосъ каменной мостовой въ плетневыхъ клѣткахъ.

До приступа къ работамъ по укрѣпленію откосовъ набережной, необходимо поднять таковую до высоты незатопляемости весенними водами, для чего произвести землечерпательныя работы по углубленію

берега у пароходныхъ пристаней и въ районѣ набережной съ рефурованіемъ грунта на набережную.

Кубатура подлежащаго вынутію грунта 500 куб. саж.

Стоимость укрѣпленія берега (безъ землечерпанія) 29.828 р.

2) построить береговую обдѣлку № 3 праваго берега длин. 185 саж. выше существующей полузапруды № 26 на перекатѣ „Бѣлица“ для предупрежденія дальнѣйшаго размыва берега и тѣмъ самымъ исправленія фарватера.

Стоимость этой обдѣлки 14.250 р. 45 коп.

3) укрѣпить лѣвый, возвышенный берегъ рѣки у уроч. Новая Ченка въ предѣлахъ владѣній Ченско-Макарьевскаго женскаго монастыря и г. Гомеля на протяженіи 998 пог. саж. (береговая обдѣлка № 17).

Лѣвый, возвышенный (до $3\frac{1}{2}$ саж. надъ средне-низкимъ горизонтомъ воды) берегъ р. Сожа при уроч. Новая Ченка (въ 15 верстахъ ниже г. Гомеля) имѣя въ подошвѣ своей твердый хрящеватый грунтъ, а въ верхней части сыпучій песокъ подверженъ сильному размыву исключительно весенними водами.

Размывъ этого берега крайне неблагопріятно отражается на состояніи русла рѣки въ этомъ мѣстѣ, благодаря отложенію размываемаго грунта тутъ же въ руслѣ рѣки.

Поэтому въ послѣдніе годы здѣсь образовался перекатъ, который въ недалекомъ будущемъ можетъ представить серьезное препятствіе судоходству.

Помимо замелѣнія рѣки размывомъ берега наносится большой

ущербъ владѣніямъ Ченско-Макарьевскаго женскаго монастыря вслѣдствіе уничтоженія цѣннаго строевого лѣса, расположеннаго вдоль берега.

Монастыремъ неоднократно возбуждалось ходатайство передъ Правленіемъ Округа и Министерствомъ объ укрѣпленіи сказаннаго берега и по распоряженію Правленія Округа въ 1912 году былъ составленъ и представленъ въ Правленіе проектъ укрѣпленія этого берега.

Стоимость работъ, согласно составленнаго проекта, опредѣлилась въ суммѣ 54.248 р. 17 к.

4) построить береговое укрѣпленіе № 26 лѣваго берега у с. Старья Дятловичи непосредственно выше существующей береговой обдѣлки праваго берега.

Цѣль укрѣпленія сказаннаго берега закрѣпить русло рѣки въ проектной ширинѣ, такъ какъ размывъ берега уже достигъ проектнаго очертанія. Длина укрѣпленія 220 пог. саж.

Стоимость 17.767 руб. 20 коп.

5) укрѣпить лѣвый приглубый вогнутый берегъ рѣки въ ур. „Богданово“ въ $37\frac{1}{2}$ верстахъ ниже г. Гомеля (береговая обдѣлка № 26).

Лѣвый возвышенный (до 2 саж. надъ средне-низкимъ горизонтомъ воды) берегъ р. Сожа въ ур. „Богданово“, имѣя чрезвычайно крутую излучину и сбойное подъ берегъ теченіе, издавна подверженъ сильному размыву весенними водами.

Ежегодный размывъ берега въ данномъ мѣстѣ на протяженіи около $1\frac{1}{2}$ версты, считая внизъ по теченію, достигаетъ

3 саж. по ширинѣ, чѣмъ наносится значительный ущербъ землевладельцамъ жителямъ околицы Новыя Терешковичи, вслѣдствіе уменьшенія площади хорошей пахотной земли, расположенной вдоль берега.

Объ укрѣпленіи сказаннаго берега, начиная съ 1905 года, ходатайствуютъ жители околицы передъ Правленіемъ Округа и Министерствомъ, а въ 1912 году съ тѣмъ же ходатайствомъ обратилась въ Правленіе Округа Могилевская Губернская Земская Управа.

На основаніи всего вышеизложеннаго и принимая во вниманіе что дальнѣйшій размывъ берега можетъ отразиться неблагоприятно на состояніи судоходнаго русла рѣки въ данномъ мѣстѣ, предполагается укрѣпить весь вогнутый лѣвый берегъ р. Сожа въ ур. Богданово на протяженіи 875 пог. саж.

Стоимость работъ 73.596 р. 25 к.

6) укрѣпить размытую до проектной трассы нижнюю по теченію часть праваго берега, непосредственно выше околицы Новыя Терешковичи на протяженіи 600 пог. саж. (береговая обдѣлка № 27).

Благодаря усиленному въ послѣдніе годы размыву этого берега, получилось искривленіе фарватера при переходѣ отъ праваго берега къ лѣвому укрѣпленному у околицы Новыя Терешковичи и въ мѣстахъ перехода замелѣніе русла рѣки.

Стоимость работъ 48456 р.

7) Укрѣпить правый вогнутый берегъ на перекагѣ у д. Шарпиловки на протяженіи 580 пог. саж. (береговая обдѣлка № 39).

Часть этого берега въ предѣлахъ существующихъ полузапрудъ отъ лѣваго берега укрѣплена.

Остающаяся неукрѣпленной остальная часть берега продолжаетъ сильно размываться и размывъ берега достигъ проектнаго его очертанія.

Стоимость работъ 44.990 р. 60 к.

8) построить береговую обдѣлку № 47 праваго берега на перекатѣ „Волчуги“ около 200 пог. саж.

Существующая здѣсь (постройки 1894 года) береговая обдѣлка длин. 80 пог. саж. въ предѣлахъ полузапрудъ лѣваго берега пришла въ полную ветхость: надводный откосъ совершенно разрушенъ, берегъ выше и ниже обдѣлки далеко смытъ за проектную трассу.

Для закрѣпленія русла въ проектной ширинѣ необходимо укрѣпить эту часть берега, какъ въ предѣлахъ разрушенной обдѣлки, такъ и выше и ниже ея.

Стоимость работъ 16.822 р.

9) построить береговую обдѣлку № 53 праваго берега длиной 450 пог. саж. на перекатѣ р. Сожа у уроч. Кривой Дубъ.

На 4¹/₂ верст. участкѣ р. Сожа на перекатѣ у ур. Кривой Дубъ отъ д. Карповки до устья нижней простки всѣ вогнутые приглубые берега заключены въ береговья обдѣлки, за исключеніемъ праваго приглубаго берега непосредственно ниже существующей береговой обдѣлки № 3.

Такъ какъ въ настоящее время размывъ сказаннаго берега достигъ своего проектнаго очертанія и дальнѣйшее уширеніе русла рѣки въ этомъ мѣстѣ можетъ неблагоприятно огразиться на судоходной глубинѣ выправленнаго участка рѣки, необходимо укрѣпить ска-

занный берегъ въ 1914 году.

Стоимость работъ 32.701 р. 50 к.

Общая стоимость всѣхъ предполагаемыхъ къ постройкѣ девяти береговыхъ обдѣлокъ по цѣнамъ нормальнымъ 332.660 р. 17 к.

Общая длина обдѣлокъ 8 верстъ 308 пог. саж.

Инженеръ *Грузинцевъ*.



СКОРОПЕЧАТНЯ
Х. Ю. БУРШТЕЙНА
КІЕВЪ.
БОЛЬШАЯ ВЛАДИМІРСКАЯ № 49.

Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1914 годъ.

ДОКЛАДЪ

Инженера Бржескаго о работахъ, предполагаемыхъ къ производству въ 1914 году по улучшенію судоходныхъ условій р. Десны, съ предисловіемъ инженера Вислоцкаго.

— — —

Въ 1911 г. на Совѣщаніи Представителей Округа, Земствъ, Городовъ, Биржевыхъ и Пораіонныхъ Комитетовъ, Пароходныхъ предпріятій и Желѣзныхъ дорогъ б. Помощникомъ Начальника Кіевского Отдѣленія по 4-му техническо-инспекціонному участку Инженеромъ Бржескимъ былъ прочитанъ докладъ относительно предположеній по коренному улучшенію судоходныхъ условій р. Десны, какъ одной изъ составныхъ частей Средне-Россійскаго магистральнаго воднаго пути, долженствующаго соединить со временемъ г.г. Варшаву, Кіевъ, Москву и Нижній Новгородъ. Въ настоящее время необходимо напомнить что улучшеніе р. Десны, согласно предположеній высказанныхъ въ докладѣ, распадается на двѣ различныя по своему характеру задачи: одна относится къ участку Десны отъ ея устья до м. Макошина (собственно до устья р. Сейма) протяженіемъ 344 версты и заключается въ примѣненіи выправительныхъ работъ и землечерпанія, на общую сумму свыше 16.000.000 руб., съ доведеніемъ меженнихъ глубинъ въ

рѣкѣ до 10 четвертей аршина, и другая задача относится къ участку Десны отъ м. Макошина до г. Брянска (собственно до устья р. Болвы выше Брянска) протяженіемъ 436 верстъ и заключается въ шлюзованіи этой части рѣки съ цѣлью полученія меженнихъ глубинъ въ 10 четвертей аршина, съ приблизительнымъ исчисленіемъ стоимости шлюзованія и отчужденія связанныхъ со шлюзованіемъ прибрежныхъ земель на общую сумму до 54000000 руб. Такимъ образомъ включеніе Десны въ магистральный водный путь, при осуществленіи упомянутыхъ предположеній объ улучшеніи Десны, потребуетъ отъ Государства весьма крупной затраты выражающейся въ круглой суммѣ до 70000000 р.

Комиссія изъ представителей Черниговскаго Земства, Черниговскаго Губернскаго Правленія и частныхъ пароходныхъ предприятий, при обсужденіи доклада инженера Бржескаго, высказалась въ томъ духѣ, что мѣстные интересы заставляютъ желать даже меньшей транзитной глубины, но только по всему протяженію между устьемъ Десны и Брянскомъ, чтобы сообщеніе на этомъ протяженіи рѣки могло быть непрерывнымъ. Не возражая противъ планомѣрнаго регулированія Десны отъ устья до Макошина въ предѣлахъ ассигнуемыхъ средствъ, комиссія находила крайне желательнымъ, впредь до осуществленія шлюзованія участка Десны отъ Макошина до Брянска, снабдить этотъ участокъ известнымъ числомъ необходимыхъ землечерпательныхъ снарядовъ, при посредствѣ которыхъ возможно было бы поддерживать на перекатахъ глубину хотя бы 5 четв. въ мелководье.

Идя на встрѣчу упомянутымъ пожеланіямъ комиссіи и находя съ своей стороны мѣропріятія, намѣченныя комиссіей впол-

нѣ цѣлесообразными, Кіевскій Округъ П. С. вносилъ въ бюджетныя предположенія на 1912 и 1913 года суммы, потребныя на заготовку 3-хъ землечерпательныхъ каравановъ и столькихъ же буксирныхъ пароходовъ.

Но по независящимъ отъ Округа причинамъ предположенія эти далеко не получили полного осуществленія. Управленіемъ В. В. П. и Ш. Д. въ печатныя смѣты на 1912 и 1913 годы включены суммы лишь на заготовку 1-го землечерпательнаго каравана и 1-го буксирнаго парохода для р. Десны. Въ бюджетныя предположенія на 1914 г. Кіевскій Округъ вноситъ сумму 110000 руб. на заготовку для Десны 1-го землечерпательнаго снаряда, производительностью 25 куб. саж. въ часъ, съ составомъ непаровыхъ судовъ, и сумму 42000 руб. на заготовку 1-го буксирнаго парохода. Болѣе подробныя свѣдѣнія относительно землечерпательныхъ снарядовъ и пароходовъ для р. Десны и потребныхъ на ихъ заготовку средствъ помѣщены въ особомъ докладѣ по Округу Инженеръ-Механика Округа.

Выше было указано, что на осуществленіе полного проекта улучшенія р. Десны отъ устья до Брянска потребуется очень крупная сумма.

Въ предвидѣніи, что до окончательной выработки ряда проектовъ по устройству всего Средне-Россійскаго магистральнаго пути едва ли можно рассчитывать на ассигнованіе въ ближайшемъ времени значительныхъ средствъ на улучшеніе промежуточнаго звена магистрали, какимъ является р. Десна, Правленіе Округа, сознавая необходимость удовлетворить нужды судоходства, хотя бы въ минимальномъ размѣрѣ, признало необходимымъ внести

нынѣ на обсужденіе совѣщанія рядъ вопросовъ, объемлющихъ собою задачи, выполненіе которыхъ возможно осуществить въ теченіе будущаго 1914 года и которыя должны во всякомъ случаѣ войти въ проектъ кореннаго улучшенія р. Десны и лечь въ основу этого улучшенія. Къ таковымъ вопросамъ относятся: а) мелкія новыя работы на участкѣ устье Десны—Черниговъ, б) программа берегоукрѣпительныхъ работъ на томъ же участкѣ и в) вопросъ объ улучшеніи участка р. Десны отъ Чернигова до Брянска.

Примѣнительно къ указаннымъ вопросамъ составленъ ниже приводимый докладъ инженера Бржескаго о работахъ на р. Деснѣ, которыя, въ зависимости отъ ихъ важности, подлежатъ выполненію въ 1914 году или въ послѣдующіе за симъ годы.

Мелкія новыя работы на участкѣ устье Черниговъ.

На участкѣ устье-Черниговъ мелкія новыя работы предпринимались обыкновенно въ цѣляхъ закрытія боковыхъ рукавовъ, отнимающихъ часть расхода воды въ главномъ руслѣ, а также и для укрѣпленія береговъ прибрежныхъ селъ, расположенныхъ около затруднительныхъ для судоходства перекатовъ. Къ этой категоріи работъ относятся: капитальный ремонтъ сооружений, а также и проектируемое укрѣпленіе рефулерныхъ песковъ:

1) Закрытіе бокового рукава р. Десны у с. Высшей-Дубешни.

Противъ с. Высшая-Дубешня р. Десна раздваивается на два рукава. Правый рукавъ р. Десны омываетъ село и весною причиняетъ крестьянамъ значительныя бѣдствія. Крестьяне с. Выс-

шей-Дубешни неоднократно возбуждали ходатайства объ укрѣпленіи праваго берега рукава р. Десны противъ ихъ села. Въ судоходномъ отношеніи весьма желательно совсѣмъ закрыть правый рукавъ, дабы все теченіе Десны направить въ одно русло и этимъ предотвратить возможность образованія новаго переката. Закрѣпить боковой рукавъ предполагается двумя запрудами №№ 1 и 2 стоимостью всего 96000 руб.

2) Закрѣпленіе лѣваго бокового рукава р. Десны „Жбейка“ у с. Евменки.

На 73-й верстѣ отъ устья р. Десна раздваивается на два рукава. Лѣвый рукавъ „Жбейка“ тянется на протяженіи 9 верстъ и подходит къ самому селу. Въ цѣляхъ удержанія судоходныхъ глубинъ въ главномъ руслѣ необходимо рукавъ „Жбейку“ закрыть. Задачу эту можно исполнить постройкой трехъ полузапрудъ у входа рукава для отклоненія теченія отъ лѣваго рукава и направленія въ главное русло, а лѣвый рукавъ закрыть запрудой № 1. Всѣ пять сооруженій—на сумму 14200 руб.

3) Окончаніе берегоукрѣпительныхъ работъ у с. Соколовки.

Правый берегъ у с. Соколовки укрѣпленъ пока не на весь протяженіи: всего на протяженіи 200 саж. Въ 1912 г. по журналу Правленія Округа отъ 2-го ноября за № 256 разрѣшено продолжить укрѣпленіе того же берега у с. Соколовки на протяженіи 200 саж. Нынѣ для окончанія работъ по укрѣпленію берега р. Десны у с. Соколовки необходимо построить туюфячную обдѣлку на протяженіи 515 саж. по смѣтѣ на сумму 24000 рублей.

4) Укрѣпленіе берега р. Десны у м. Моровска

Перекасть у м. Моровска одинъ изъ самыхъ затруднительныхъ на Черниговской линіи. Выправительныя работы на немъ происходили съ 1886 г., но вслѣдствіе ассигнованія незначительныхъ средствъ и по частямъ, исправленіе переката до сихъ поръ не закончено. Особенно вредно вліяетъ на образованіе переката незаконченное укрѣпленіе № 4 берега выше м. Моровска. Массы песку размываемыя теченіемъ рѣки складываются на ближайшемъ перекастѣ и лѣтомъ являются тяжелымъ тормазомъ для судоходства. Окончаніе укрѣпленія № 4 является крайне необходимымъ для упорядоченія и завершенія переката. На 1914 годъ вносится продолженіе укрѣпленія берега на протяженіи 520 саж. на сумму 24000 руб.

5) Укрѣпленіе праваго берега р. Десны у г. Остра.

У г. Остра около переѣзда правый берегъ рѣки Десны сильно размывается, образуя ниже-Остерскій перекасть, глубины на которомъ иногда падали до 3-хъ четвертей аршина. Часть праваго берега укрѣплена обдѣлкой, оставшуюся неукрѣпленной на протяженіи 380 саж. необходимо закончить въ 1914 году, на что вносится 24000 руб.

Всего по мелкимъ работамъ 4-го участка Устье-Черниговъ испрашивается 182200 руб.

Капитальный ремонтъ сооружений на участкѣ Устье-Черниговъ.

Ежегодно на капитальный ремонтъ исправительныхъ сооружений на р. Деснѣ ассигнуется 25000 руб. Отъ устья до г. Чер-

нигова на перекатахъ: Новоселки, Лѣтки, Свиноѣды, Жукинъ, Боденки, Столичная Плавля, Выползово, Остеръ, Бѣлики, Рудня, Моравскъ, Каменный-Рогъ, Соколовка, Максимъ и Черниговъ расположены берегоукрѣпительныя сооруженія на протяженіи 20 верстъ, полузапруды на протяженіи 10 верстъ, плотины и запруды 1¹/₄ верст. въ общемъ на сумму до 1000000 руб. Считая на ежегодный ремонтъ всѣхъ сооруженій 2¹/₂ ‰ получается 25.000 руб.

Вопросъ объ улучшеніи участка р. Десны отъ г. Чернигова до г. Брянска.

Участокъ р. Десны отъ г. Чернигова до г. Брянска длиною 585 верстъ. Часть рѣки отъ Чернигова до устья Сейма на протяженіи 151 версты прекрасно поддается выправленію съ наименьшею глубиной въ мелководье не менѣе 10 четв. аршин. До включенія р. Десны въ Средне-Россійскую магистраль сообразуясь съ мѣстными нуждами судоходства при составленіи проекта выправленія отдѣльныхъ перекатовъ имѣли въ виду углубленіе перекатовъ до 6 четв. арш. Такіе перекаты выправленные на участкѣ Черниговъ-Новгородъ-Сѣверскъ имѣются у с. Вишенки (400 в. отъ устья), у с. Савинки (396), у с. Разлеты (430 в.), Оболонье, Змѣтневъ и Спасское на нихъ построены лишь береговыя обдѣлки для предохраненія прибрежныхъ сель отъ размыва теченіемъ рѣки и для предупрежденія засоренія перекатовъ. Въ цѣляхъ улучшения части р. Десны Черниговъ-Брянскъ участокъ этотъ необходимо раздѣлить на двѣ части. Первую часть Черниговъ-устье Сейма—выправленіе; второй устье Сейма—Брянскъ—землечерпаніе впредь до ассигнованія средствъ на шлюзованіе. Оборудованіе

рѣкъ Округа землечерпательными снарядами входитъ въ составъ доклада по механическому отдѣлу, а потому здѣсь подлежить разсмотрѣнiю улучшенiе судоходныхъ условiй участка Черниговъ-устье Сейма. На участкѣ Черниговъ-устье Сейма затруднительныхъ для судоходства перекатовъ всего 11: Бобровицы, Брусилово, Боролѣски, Горица, Ковчинъ, Салтыкова Дѣвица, Кладьковка, Ушня-Воловица, Максаки, Макошино, Великое-Устье. Изъ этихъ перекатовъ самые затруднительные для судоходства — 4: Бобровицы, Брусилово, Ушня и Великое Устье. Для улучшенiя этихъ перекатовъ необходимо прежде всего закрѣпить на каждомъ изъ нихъ русло укрѣпленiемъ береговъ:

а) Укрѣпленiе размываемаго берега у с. Бобровицы.

У с. Бобровицы необходимо построить береговья обдѣлки №№ 3 и 4 протяженiемъ всего 500 пог. саж. на сумму 25000 р.

б) Укрѣпленiе береговъ р. Десны у с. Брусилова.

У с. Брусилово въ послѣднее время образовался весьма затруднительный для судоходства перекать, глубина воды на которомъ въ мелководье доходитъ до 3-хъ четв. аршина. Нерѣдко судоходство лѣтомъ терпитъ здѣсь громадныя убытки отъ проста и перегрузокъ. Крайне необходимо закрѣпить русло обдѣлками №№ 12 и 13 общей длиной 400 пог. саж. на сумму 20400 р.

в) Укрѣпленiе берега р. Десны у с. Великое-Устье.

У с. Великое-Устье немного выше впаденiя въ р. Десну-Сейма (Синютинскiе хутора) русло р. Десны крайне неустойчиво, легко размывается, причемъ засоряется карчами вымываемыми

потокомъ съ покрытыхъ лѣсомъ береговъ. Для приведенія переката въ нормальное состояніе прежде всего необходимо укрѣпить размываемые берега на протяженіи 425 и 275 погон. саж. на сумму 24000 рублей.

Всего мелкихъ работъ на сумму 69400 руб.

Капитальный ремонтъ сооружений на участкѣ Черниговъ-Разлеты

На участкѣ Черниговъ-Разлеты фашинныя сооружения построены на слѣдующихъ перекатахъ: Спасское, Змѣтневъ, Оболонье, Савинки, Вишенки и Разлеты. Вслѣдствіе недостаточно ассигнуемыхъ средствъ на капитальный ремонтъ фашинныхъ сооружений на верхнемъ участкѣ, ремонтъ мелкій сооружений откладывается изъ года въ годъ, вслѣдствіе чего нѣкоторыя сооруженія въ Вишенкахъ и Савинкахъ требуютъ нынѣ значительно большихъ затратъ, какъ напримѣръ обдѣлка № 1 и 2 въ Вишенкахъ и № 2 въ Савинкахъ.

15000 рублей вносится въ томъ предположеніи, что необходимо возобновить плетней 12000 пог. саж. на 4560 рублей; подводныхъ фашинныхъ тюфяковъ—1000 кв. саж. на 7500 руб. и надводныхъ фашинныхъ тюфяковъ 420 кв. саж. на 2940 рублей.

Итого 15000 рублей.

Программа берегоукрѣпительныхъ работъ на участкѣ Устье-Черниговъ.

Часть р. Десны отъ устья до г. Чернигова на протяженіи 193 в. въ настоящее время въ мелководье усѣяна многочисленными перекатами, образовавшимися главнымъ образомъ благода-

ря неустойчивости русла и размываемости береговъ. На многихъ изъ тридцати двухъ перекатовъ отъ устья до г. Чернигова уже построены выправительныя сооруженія а именно на перекатахъ у г. Чернигова, с.с. Максима, Соколовки, Каменный-Рогъ, Моровскъ, Рудня, Бѣлики, Остеръ, Выползово, Столицина-Плавля, Боденки, Жукинъ, Лѣтки, Свиноѣды, Рожны, Новоселки и Хотяновка. Изъ перечисленныхъ перекатовъ можно признать законченными выправленіемъ всего только три: Моровскъ, Бѣлики и Остеръ; другіе же перекаты выправлены на половину; а остальные Выползово, Жукинъ, Максимъ, Рожны и Хотяновка имѣютъ всего только по одной обдѣлкѣ. Изъ тѣхъ перекатовъ, на которыхъ не имѣется ни одного капитальнаго сооруженія особенно затруднительны для судоходства слѣдующіе: Шестовица, Ладинка, Золотинка, Надиновка, Евменки и Дубешня. Программу берегоукрѣпительныхъ работъ на участкѣ устья Черниговъ надо выполнить съ такимъ расчетомъ, чтобы въ первую очередь (см. таблицу къ докладу берегоукрѣпительныя работы были произведены на самыхъ затруднительныхъ для судоходства перекатахъ. Къ такимъ перекатамъ относятся Дубешня и Евменки. На перекатѣ Дубешня въ 1909/10 г.г. глубины въ іюль и августѣ мѣсяцахъ падали почти до $3\frac{1}{2}$ четв. арш. Потребовалось экстренно принять временныя мѣры и землечерпаніе.

Ухудшенію переката много способствуетъ уходъ части расхода воды въ рукавъ „Гончаровку“; нынѣ „Гончаровка“ засыпана рефулернымъ грунтомъ поверхъ котораго построенъ тюфякъ площ. 250 кв. саж., а немного дальше поставлены двѣ фашинныя запруды. Въ ближайшее время на перекатѣ у с. Дубешня

необходимо у „Гончаровки“ закрѣпить правый берегъ фашинной обдѣлкой № 5 длиною 1275 саж., а также лѣвый берегъ немного выше „Гончаровки“ на протяженіи 1050 саж.

Перекалъ Евменки расположенъ на 68—62 верстѣ отъ Устья и состоитъ изъ трехъ отдѣльныхъ перекаловъ: на верхнемъ по теченію перекалъ на 67 верстѣ предполагается поставить 12 полузапрудъ и правый берегъ на длинѣ 680 саж. закрѣпить обдѣлкой № 5. Перекалъ этотъ въ настоящее время весьма затрудняетъ судоходство: паденіе воды доходитъ до 3 четв. арш. Слѣдующій перекалъ на 66—65 в.в. короче верхняго: лѣвый берегъ размывается всего на разстояніи 550 саж. на каковой длинѣ его необходимо перекрѣпить фашиннымъ тюфякомъ. Нижній перекалъ у с. Евменки на 63 в. весьма незначителенъ, укрѣпленіе берега обдѣлкой № 3 съ лѣвой стороны возможно внести во 2-ую очередь.

Затѣмъ слѣдуютъ перекалы у с.с. Шестовицы, Ладинка, Золотинка и Надиновка. У с. Шестовицы необходимо построить въ первую очередь обдѣлку № 2 на правомъ берегу противъ перекала а затѣмъ на лѣвомъ № 3 на протяженіи 1300 саж. У с. Золотинки на 165 в. отъ Устья противъ перекала требуется построить обдѣлку № 6 на длинѣ 430 саж. У с. Ладинки лѣвый берегъ долженъ быть укрѣпленъ береговой обдѣлкой № 1 на протяженіи 715 пог. саж. У с. Надиновки береговое укрѣпленіе № 7.

Затѣмъ необходимо закончить укрѣпленіе береговъ на перекалахъ Хотяновка, Ново селки, Рожны, Лѣтки, Свиноѣды, Столицына-Плавля, Выползово, Каменный-Рогъ, Соколовка и Максимъ. У с. Новоселки въ первую очередь обдѣлки №№ 3, 4, 5 и 6. У с. Рожны закончить № 1 и построить №№ 5 и 6. у м. Лѣтки №№ 1 и 2. У д. Свино-

ѣды № 2. У уроч. Столицына-Плавля №№ 2 и 5. У с. Выползово № 2. У ур. Каменный Рогъ № 1. У с. Соколовки №№ 4 и 6 и у с. Максима №№ 6 и 7.

Затѣмъ въ третью и послѣднюю очередь относятся всѣ остальные пункты; укрѣпленіе ихъ необходимо для предотвращенія засоренія сосѣднихъ перекатовъ и для предупрежденія образованія новыхъ перекатовъ. Всѣхъ такихъ работъ необходимо произвести на участкѣ Черниговъ-Устье въ 1-ую очередь 19035 пог. саж., во 2-ю очередь на протяженіи 22145 саж. и въ 3-ю очередь 22725 саж.

Инженеръ *Бржескій*.

В Ъ Д О М О С Т Ъ

13

Къ программѣ берегоукрѣпительныхъ работъ на участкѣ устье-Черниговъ

Наименованіе пере- катовъ.	Первая оче- редь работъ.		Вторая оче- редь работъ.		Третья оче- редь работъ.		Примѣча- ніе.
	Обдѣл- ки.	Длина.	Обдѣл- ки.	Длина.	Обдѣл- ки.	Длина.	
	№	пг.саж.	№	пг.саж.	№	пг.саж.	
1) Устье р. Десны	—	—	—	—	—	—	
2) Хотяновка . . .	7	300	—	—	—	—	
"	8	270	—	—	—	—	
"	9	340	—	—	—	—	
"	1	465	—	—	—	—	
"	2	475	—	—	—	—	
"	3	250	—	—	—	—	
3) Новоселки . . .	9	200	4	285	—	—	
"	—	—	5	470	—	—	
"	—	—	6	320	—	—	
4) Зазимье	—	—	—	—	3	550	
"	—	—	—	—	10	190	
"	—	—	—	—	11	145	
"	—	—	—	—	12	400	
"	—	—	—	—	13	135	
5) Пуховка	—	—	11	305	—	—	
"	—	—	10	120	—	—	
"	—	—	9	580	—	—	
"	—	—	8	700	—	—	
6) Рожны	1	490	6	1045	7	560	
7) Свиноѣды	2	265	5	500	—	—	
"	—	—	4	100	—	—	
"	—	—	3	190	—	—	
8) Лѣтки	—	—	—	—	1	700	
"	—	—	—	—	2	400	
9) Дубешня	5	1275	7	830	3	415	
"	6	1050	—	—	4	600	
10) Воропаево	—	—	6	755	2	310	
"	—	—	5	680	3	800	
"	—	—	—	—	4	335	
11) Жукинъ	—	—	1	625	—	—	
"	—	—	8	400	—	—	
"	—	—	7	250	—	—	
"	—	—	6	285	—	—	

Наименованіе перенатовъ.	Первая очередь работъ.		Вторая очередь работъ.		Третья очередь работъ.		Примѣчаніе.
	Облѣлки.	Длина.	Облѣлки.	Длина.	Облѣлки.	Длина.	
	№	пг.саж	№	пг.саж	№	пг.саж	
12) Боденки . . .	—	—	3	390	3-а	200	
”	—	—	4	355	—	—	
13) Евменки . . .	5	680	3	840	—	—	
”	6	550	7	480	—	—	
14) Столицына Плавля	2	700	—	—	—	—	
”	6	700	—	—	—	—	
15) Выползово . .	2	680	9	1010	4	200	
”	3	300	—	—	—	—	
16) Остеръ	7	460	—	—	—	—	
”	5	350	—	—	6	430	
17) Карпиловка . .	—	—	—	—	7	750	
”	—	—	—	—	8	1050	
”	—	—	—	—	—	—	
18) Бѣлики	—	—	5	510	—	—	
19) Рудня	2	655	—	—	—	—	
”	3	300	—	—	—	—	
20) Моровскъ . . .	4	580	—	—	—	—	
21) Каменный Рогъ	4	225	5	1800	2	520	
”	1	85	—	—	3	200	
22) Соколовка . . .	2	515	—	—	—	—	
”	4	375	—	—	—	—	
”	6	760	—	—	—	—	
”	1	165	—	—	—	—	
23) Максимъ	6	840	5	180	2	780	
”	7	440	3	840	1	300	
”	—	—	—	—	8	750	
24) Надиновка . .	7	1250	5	720	—	—	
”	—	—	6	320	—	—	
25) Копачево . . .	—	—	—	—	4	1035	
”	—	—	—	—	3	585	
”	—	—	—	—	2	730	

Наименование перекатовъ.	Первая очередь работъ.		Вторая очередь работъ.		Третья очередь работъ.		Примѣчаніе.
	Облѣлки.	Длина.	Облѣлки.	Длина.	Облѣлки.	Длина.	
	№	пг.саж.	№	пг.саж.	№	пг.саж.	
26) Смоленскъ . . .	—	—	—	—	1	570	
”	—	—	—	—	3	1130	
”	—	—	—	—	5	810	
”	—	—	—	—	4	1425	
27) Ладиска . . .	1	415	2	500	1	215	
”	—	—	11	670	9	450	
”	—	—	—	—	8	135	
28) Друцкое . . .	—	—	7	1850	—	—	
”	—	—	8	880	—	—	
29) Золотинка . . .	6	430	5	235	—	—	
”	—	—	4	525	—	—	
”	—	—	3	650	—	—	
30) Шестовицы . .	2	600	1	950	—	—	
”	3	1300	—	—	—	—	
31) Каличевка . . .	—	—	—	—	6	320	
”	—	—	—	—	4	450	
”	—	—	—	—	1	950	
”	—	—	—	—	7	1315	
”	—	—	—	—	2	515	
”	—	—	—	—	3	585	
”	—	—	—	—	5	785	
32) Черниговъ . .	—	—	—	—	—	—	
Итого:	—	19035	—	22145	—	22725	

Приведенныя въ выше изложенномъ докладѣ работы, составляющія собою элементы общаго плана работъ, заключающіяся въ закрытіи нѣкоторыхъ боковыхъ рукавовъ рѣки и главнымъ образомъ въ укрѣпленіи береговъ, должны быть согласованы по количеству и расположенію съ общимъ планомъ улучшенія рѣки. Для достиженія же этого, необходимо производить предварительныя изысканія, достаточно полныя, чтобы результатами таковыхъ можно было воспользоваться затѣмъ для коренного улучшенія рѣки.

Въ виду изложеннаго, на постройку намѣченныхъ сооруженій, предполагается внести въ вѣдомость о кредитахъ на 1914 годъ на производство предварительныхъ изысканій для составленія проектовъ улучшенія рѣки легкими или капитальными сооружениями, а также на производство контрольных изысканій въ мѣстахъ, обстроенныхъ выправительными сооружениями, сумму 15000 руб. За счетъ послѣдней суммы предполагается заготовить въ 1914 году комплектъ геодезическихъ инструментовъ и гидрометрическихъ приборовъ, образовать нѣсколько изыскательскихъ партій и произвести рядъ обслѣдованій наиболѣе трудныхъ для судоходства пунктовъ рѣки.

Инженеръ *Бржескій*.

Н І Е В Ъ,

Скоропечатня Х. Ю. Бурштейна Б. Владимірская 49.

1 9 1 3

Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.
Къ свѣщанію о разсмотрѣніи смѣтныхъ предположеній Округа на 1914 г.

Докладъ

**Помощника Начальника Кіевского Отдѣленія по 3-му техн. участку
Инженера Лепешинскаго о предполагаемыхъ работахъ по выправленію
р. Днѣпра отъ г. Градижска до устья р. Припяти (за исключеніемъ части
р. Днѣпра отъ с. Вышгорода до Кіевского желѣзнодорожнаго моста) въ 1914 г.**

Въ районъ 3-го технического участка Кіевского Отдѣленія входитъ р. Днѣпръ отъ устья р. Припяти до г. Градижска, на протяженіи около 380 верстъ, съ притоками р.р. Тетеревомъ, Ирпенемъ, Трубежомъ, Россью и пр. мелкими притоками, не представляющими особеннаго интереса для обсуждаемаго вопроса.

При впаденіи р. Припяти Днѣпръ становится рѣкою широкою и мощною. Ширина Днѣпра въ межень мѣстами доходитъ до 300—400 сажень; средняя глубина на перекатахъ доходитъ до 8—10 четвертей. Однако, въ тѣхъ мѣстахъ Днѣпра, гдѣ онъ широкъ или гдѣ онъ развѣтвляется на нѣсколько рукавовъ, глубины при маломъ расходѣ воды, доходятъ до 5-ти или даже до 4-хъ четвертей аршина; въ такихъ мѣстахъ судоходство, конечно испытываетъ громадное неудобство и рѣка, такимъ образомъ, должна быть сочтена непригодною для полной работы. Иногда бываетъ и такъ, что при достаточной глубинѣ, ширина рѣки не удовлетворительна. Въ этомъ случаѣ судоходный путь также неудовлетворителенъ.

Въ предѣлахъ 3-го технического участка рѣчныя препятствія встрѣчаются или въ видѣ песчаныхъ и скалистыхъ отмелей (перекатовъ); или, какъ было сказано выше, вслѣдствіе недостаточной ширины судового хода; или-же засоренности русла рѣки карчами и отдѣльными камнями (въ этомъ случаѣ, такъ же какъ и въ томъ случаѣ, если дно скалистое, судоходство сталкиваются не только съ препятствіемъ для плаванія, но и съ опасностью). Про опасныя мѣста для плаванія со скалистымъ дномъ въ районѣ упомянутого участка въ настоящее время намъ почти не приходится говорить, такъ какъ одно изъ такихъ мѣстъ, Трактомировская забора, теперь находится внѣ судового хода, а отдѣльные карчи, попадающіеся на фарватерѣ въ небольшомъ количествѣ, удаляются изъ рѣки каждую навигацію правильно организованною техническою службою при карчеподъемныхъ снарядахъ. Такимъ образомъ, въ настоящемъ докладѣ мы будемъ говорить только о тѣхъ затруднительныхъ мѣстахъ для судоходства, которыя не связаны съ опасностью для плаванія и которыя могутъ быть устранены или путемъ постройки постоянныхъ выправительныхъ сооружений, или путемъ временныхъ мѣръ: землечерпанія или щитовыхъ и мѣшочныхъ сооружений.

Съ 1897 года было обращено вниманіе Министерствомъ Путей Сообщенія на жалобы судоходцевъ о препятствіяхъ на Днѣпрѣ для плаванія въ такихъ мѣстахъ, какъ у ур. «Печки» на 953 в., у с.с. Рудяки-Стайки на 1080 в. и у г. Черкассы на 1215 в. Тогда же, при подробномъ изслѣдованіи означенныхъ мѣстъ и выясненіи необходимости работъ были ассигнованы средства и было приступлено къ постройкѣ постоянныхъ выправительныхъ сооружений. Нельзя при этомъ не упомянуть, что до постройки этихъ сооружений на перекатахъ принимались временныя мѣры, какъ то землечерпаніе, установка щитовъ и постройка легкихъ фашинныхъ сооружений, но когда пришлось убѣдиться, что это обходится казнѣ очень дорого, рѣшено было выправить перекаты постоянными фашинными сооружениями. Правда, на такого рода работы пришлось затратить единовременно громадныя средства; но за то тамъ, гдѣ была раньше глубина 3—4 четверти аршина, въ настоящее время менѣе 8 четвертей въ самую малую воду не наблюдается.

Постепенно, съ теченіемъ времени, въ Днѣпрѣ начали появляться перекаты на новыхъ мѣстахъ; причемъ стали наблюдаться препятствія не только въ широкихъ мѣстахъ рѣки, но и тамъ, гдѣ получались отложенія, несомыхъ теченіемъ, наносовъ. Послѣдніе же являлись продуктомъ размыва береговъ и острововъ рѣки.

На это послѣднее обстоятельство гидротехники обратили сравнительно недавно свое вниманіе и естественно, что теперь, когда образованіе перекатовъ обязано размыву береговъ, берегоукрѣпительныя работы должны быть поставлены въ первую голову.

Съ тѣхъ поръ, какъ Министерство П. С. шло на встрѣчу нуждамъ судоходства и затрачивало средства на достиженіе нужной глубины въ рѣкѣ, общественныя организаціи и частныя лица тоже не отставали въ дѣлѣ помощи судоходцамъ въ предѣлахъ своего владѣнія и на берегу: путемъ ли устройства удобнаго сообщенія, соединяющаго пристань со стороною; или же путемъ приспособленія берега подъ пристань, удобную для выгрузки и нагрузки на суда. Такимъ образомъ, появились набережная въ Кіевѣ, дамбы Ржищевская, Переяславская и Мережиковская.

Постройка означенныхъ дамбъ, въ свое время въ мѣстахъ безопасныхъ отъ подмывовъ рѣки, не спасаетъ ихъ отъ таковыхъ въ настоящее время. И вотъ теперь, видя что дорогостоящимъ сооруженіямъ угрожаетъ опасность быть снесенными, владѣльцы дамбъ обращаются съ просьбою въ Министерство П. С. защитить сооруженія отъ размыва водами Днѣпра. Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ помимо опасности для дамбы, размываемый берегъ отражается на общемъ судоходствѣ, Министерство П. С. въ большинствѣ случаевъ идетъ на встрѣчу въ дѣлѣ помощи, ассигнованіемъ изъ ресурсовъ казны; въ противномъ случаѣ, закрѣпленіе береговъ производилось частными средствами.

Неоднократно въ Министерство П. С. поступали просьбы частныхъ лицъ, крестьянъ, общественныхъ организацій и пр. придти на помощь закрѣпленіемъ размываемаго берега за счетъ казны. Если и въ этомъ случаѣ нужно произвести регуляціонныя работы въ интересахъ общаго судоходства, Министерство передъ расходами не останавливалось; конечно, постольку, поскольку это было не обременительно для казенныхъ суммъ.

Вотъ въ общихъ чертахъ та картина, которая показываетъ почему, когда и за какія средства производились и производятся работы на рѣкѣ, улучшающія на ней судовой ходъ.

Теперь можно перейти къ частности, къ участку р. Днѣпра отъ г. Градижска до устья р. Припяти, съ показаніемъ, гдѣ и съ какою цѣлью необходимо произвести въ 1914 году выправительныя

работы и во сколько они обойдутся, согласно составленнымъ проектамъ.

Выправление р. Днѣпра отъ с. Змогайловки до с. Бужина.

Проектомъ завершения выправления р. Днѣпра у г. Черкассы въ связи съ постройкой желѣзнодорожнаго моста линіи Одесса-Бахмачъ, предусмотрено выправление р. Днѣпра отъ х. Мережикъ вер. 1210 до с. Змогайловки вер. 1230. Днѣпръ отъ с. Змогайловки вер. 1230 до с. Бужина вер. 1275 развѣтвляется на большое количество рукавовъ. Фарватеръ перемѣщается изъ одного рукава въ другой и не имѣя нужной глубины создаетъ большія препятствія судоходству. Наибольшія препятствія для судоходства за послѣдніе годы замѣчались на перекатахъ Змогайловскомъ, Цесарскомъ, Ревунскомъ, Шабельниковскомъ и Бужинскомъ, гдѣ и были въ помощь судоходству производимы землечерпательныя работы. Представляемымъ проектомъ предусматривается: 1) путемъ запруженія боковыхъ рукавовъ сосредоточить русло рѣки въ одномъ главномъ руслѣ и 2) закрѣпленіе береговъ въ наиболѣе размываемыхъ и характерныхъ мѣстахъ. Работы по предполагаемому выправленію раздѣлены на 2 очереди. Въ 1-ю очередь включены работы, предусматривающія углубленіе рѣки на вышеупомянутыхъ перекатахъ. Стоимость работъ опредѣлилась въ суммѣ 1,903,567 р. 84 коп. Къ 2-й очереди отнесены работы, предусматривающія выправленіе рѣки на остальномъ протяженіи. Стоимость работъ опредѣлилась въ суммѣ 1,188,814 р. 56 к.

Необходимо принять во вниманіе, что между работами первой и второй очереди долженъ пройти нѣкоторый промежутокъ времени, необходимый для того, чтобы рѣка могла, оставленный для нея рукавъ разработать въ установившееся русло. По этому на ближайшее будущее предполагаются только работы 1-й очереди, исчисленные въ суммѣ кругло 1,904,000 руб.

Укрѣпленіе праваго берега р. Днѣпра у д. Сѣкирно.

Правый берегъ р. Днѣпра у д. Сѣкирно сильно размывается въ подводной и надводной своихъ частяхъ. Продукты размыва складываются ниже по теченію у песчаной косы, увеличиваютъ ее, суживая и засоряя существующій судовой ходъ. Размывъ берега въ надводной части причинилъ много убытковъ крестьянамъ д. Сѣкирно, такъ что они не разъ обращались въ Правленіе Окру-

га и ходатайствовали объ укрѣпленіи берега. Актомъ осмотра Инспекторской Комиссіей отъ 6 августа 1912 г., постановлено указанный берегъ укрѣпить.

Предполагаемый къ укрѣпленію берегъ высокій не затопляемый, средняя высота берега = 3,30 саж. надъ средне-меженнымъ горизонтомъ воды.

Грунтъ песчаный, съ незначительной примѣсью глины.

Укрѣпленіе доводится до незатопляемой высоты (горизонтъ воды + 2,80). Отъ самаго низкаго горизонта воды—0,05 с. дно рѣки закрѣпляется фашинными тюфяками, толщ. $1\frac{1}{2}$ фута, съ загрузкой слоемъ гранитнаго камня въ 0,06 с. и шириною тюфяковъ отъ 8—9 с. Между самымъ низкимъ горизонтомъ воды—0,05 саж. и средне-меженнымъ + 0,54 саж., какъ въ части наиболѣе подверженной гніенію, устраивается изъ однороднаго лозоваго матеріала, какъ болѣе прочнаго и проростающаго, фашинный тюфякъ толщ. $\frac{3}{4}$ ф., съ загрузкой слоемъ гранитнаго камня въ 0,07 с., а въ остальной части между горизонтомъ воды + 0,54 с. и горизонтомъ воды + 2,80 устраивается мостовая изъ гранитнаго камня толщ. въ 0,14 с., на слоѣ сѣна, въ клѣткахъ изъ плѣтневыхъ заборовъ.

Для уменьшенія значительнаго количества зѣмляной выемки, пологость откосу обдѣлки придана разная: отъ 1:6 до 1:3.

Въ предполагаемыя работы включены во первыхъ: работы по укрѣпленію берега на протяженіи $85 + 271 = 356$ с., въ предѣлахъ границъ крестьянской земли, какъ наиболѣе подверженной размыву. Стоимость работъ опредѣлилась въ суммѣ 69717 руб. 55 к. Во вторыхъ работы по укрѣпленію берега на протяженіи $82,75 + 115 = 197,75$ саж., изъ коихъ 115 с. входятъ въ предѣлы крестьянской земли, менѣе подверженной размыву; во избѣжаніе производства большихъ земляныхъ выемокъ, работы по укрѣпленію этого берега могутъ быть производимы по мѣрѣ размытія берега; 82,75 с., составляющія верхнюю часть предполагаемаго укрѣпленія, закрѣпятъ часть казенной земли. Работы по устройству укрѣпленія, на протяженіи 197,75 с. опредѣлились въ суммѣ 32167 р. 05 к. Вся работа кругло на сумму 102,000 руб. Закрѣпленіе Сѣкирянскаго берега входитъ въ проектъ кореннаго улучшенія р. Днѣпра.

Выправленіе части р. Днѣпра, расположенной у м. Трактомирова и у Переяславской пристани. (1132—1142 в. отъ г. Дорогобужа).

Въ 1904—5 г.г. для составленія проекта выправленія р. Днѣпра отъ Букринской песчаниковой заборы до села Зарубинцы бы-

ли произведены подробныя изысканія съ выясненіемъ толщины выдвигающихся въ русло рѣки опасныхъ для судоходства песчаниковыхъ скалъ (заборъ) у с. Подсѣннаго и у м. Трактомирова; по разнымъ причинамъ проектъ этотъ не былъ утвержденъ къ полному исполненію и лишь въ 1910—1911 г.г. были начаты работы по устройству перемычки для удаленія главной, представляющей большое препятствіе для судоходства, песчаниковой скалы—острова у м. Трактомирова; но вслѣдствіе высокаго стоянія горизонта воды въ 1911 г. работы были начаты поздно осенью и до ледохода не могли быть закончены. Въ настоящее время необходимость устройства перемычки, для удаленія скалы, минула, такъ какъ фарватеръ рѣки раньше искривлявшійся между песчаниковыми заборами у м. Трактомирова, рѣзко измѣнился; судоходное русло выработалось у лѣваго, раньше отмелистаго берега и заборы остались вправо отъ судового хода. Продукты размыва лѣваго берега и песчаныхъ косъ отлагаясь внизу на перекатѣ противъ Переяславской (одной изъ самыхъ крупныхъ по своему грузообороту—преимущественно хлѣбному) пристани сильно обмеляютъ его (глубина на фарватерѣ 0,40 саж.), а образовавшіеся по той-же причинѣ песчаные острова, разбивая русло на два рукава сильно затрудняютъ въ настоящее время подходъ къ пристани, расположенной у оконечности мощной Переяславской Земской дамбы. Такъ, напримѣръ, чтобы подойти пароходу къ пристани, ему нужно пройти правымъ рукавомъ около версты ниже пристани и возвратиться назадъ уже лѣвымъ рукавомъ. Въ 1912 году Переяславское земство возбудило ходатайство объ укрѣпленіи размываемаго у оконечности дамбы берега; въ январѣ мѣсяцѣ сего года произведены были подробныя промѣры берега со съемкой и составленъ, проектъ испрашиваемаго закрѣпленія берега. На составленномъ по послѣднимъ съемкамъ, планѣ рѣки показаны выправительныя сооруженія предположенныя къ возведенію въ три срока. Въ первую очередь идутъ (сооруженія обозначены на планѣ краснымъ) береговья укрѣпленія № 2 и часть № 3; послѣдняя расположена у головы земской дамбы для прекращенія размыва береговъ и предупрежденія отложенія новыхъ насосовъ.

Во вторую очередь, (сооруженія обозначены на планѣ зеленой краской) для той же цѣли, входятъ береговья обдѣлки № 3 (продолженіе) и № 4 съ траверсомъ; закрытіе бокового рукава рѣки Трубежь «Рѣчище» запрудой № 1 и рядъ полузапрудъ съ лѣваго берега №№ 1, 2, 4, 6, 9 и 11 и съ праваго берега №№ 13, 15, 18, 20 и 22 для суженія судоходнаго русла до трассы, ши-

риной въ 175 саж. и зафиксированія ее и фарватера; въ третью очередь идутъ: а) Береговая обдѣлка № 1 у песчаной заборы у с. Подсѣннаго; необходимость постройки ее вызывается все увеличивающимся обнаженіемъ песчаниковой скалы, расположенной въ узкомъ мѣстѣ рѣки, вслѣдствіе сильной размываемости, прилегающаго къ ней прижимнаго берега, чему значительно способствуетъ противулежащая постепенно нарастающая песчаная коса праваго берега. (Въ этомъ мѣстѣ необходима установка землечерпательной машины).

б) Рядъ полузапрудъ съ лѣваго берега №№ 8, 10, 12 и 16 и съ праваго №№ 3, 5, 7, 17, 19, 21, 23, 24, 25, 26 и 27; запруды №№ 3, 5 и 7 необходимы для закрѣпленія трассы и полного замеленія песчаниковыхъ заборъ-острововъ у м. Трактомирова, а остальные въ помощь полузапрудамъ второй очереди. По прилагаемому приблизительному исчисленію стоимость сооруженій опредѣляется въ 1,483,000 руб.

Выправленіе р. Днѣпра у с. Ячники ниже Ржищевского монастыря.

Р. Днѣпръ у с.с. Щучинка-Ячники ниже Ржищевского затона, какъ видно изъ плана, дѣлаетъ крутую излучину по направленію отъ конца затона къ с. Ячники, причемъ правый прижимной берегъ ниже затона, все время сильно размываясь, соединялся съ прилежащими озерами, что въ концѣ концовъ, и привело къ образованію лощины, которая размываясь ежегодными весенними водами превратилась въ глубокой рукавъ, судоходный уже съ 1912 г. Въ свою очередь образованіе, спрямляющаго русла, глубокаго бокового рукава, отвлекающаго много воды отъ главнаго русла, вредно отразилось на состояніи его: здѣсь образовалось два ежегодно мелѣющихъ переката, первый у конца затона и второй ниже с. Ячники у выхода рукава. Образовавшійся правый рукавъ «Волчье горло» въ настоящее время при быстромъ теченіи вслѣдствіе значительнаго паденія въ рукавѣ (на 3 версты около 0,25 с; незначительной ширинѣ его и вслѣдствіе расположенныхъ въ руслѣ его песчаниковыхъ скалъ у с. Щучинки) очень опасенъ для судоходства, почему для улучшенія главнаго русла предполагается закрыть его тремя туюфячными запрудами шириною по гребню въ 2 сажени, при одиночныхъ откосахъ туюфячной кладки, предполагая, что каждая запруда будетъ выдерживать напоръ не болѣе 0,10 саж.

Кромѣ закрытія рукава «Волчье Горло» предполагается закрѣпить въ главномъ руслѣ лѣвый размываемый берегъ; расположенный у с. Ячники, чѣмъ значительно улучшится состояніе нижняго переката, такъ какъ размываемый грунтъ берега непосредственно складывается на этомъ перекатѣ. Стоимость работъ по закрытію рукава и укрѣпленію берега по составленной смѣтѣ и цѣнамъ нормальнымъ выразилась въ суммѣ 433 486 р. 75 к., кругло 433,500 р.

Завершеніе укрѣпленія праваго берега р. Днѣпра у м. Ржищева.

Работы по укрѣпленію праваго берега рѣки Днѣпра, расположеннаго у головной оконечности незатопляемой Ржищевской земской дамбы, начаты 10-го января 1912 года и къ концу того же года, въ окончательномъ видѣ, устроено береговое укрѣпленіе, длиною 150 саж.; стоимость этой части обдѣлки опредѣлилась въ суммѣ 19,607 р.

Актомъ отъ 4-го августа 1912 г. комиссіей, свидѣтельствовавшей исполненныя работы по укрѣпленію берега, было признано: 1), что берегъ у оконечности земской дамбы состоитъ изъ слабаго, свободно поддающагося размыву песчанаго грунта, при коемъ весьма возможны указанныя мѣстными жителями сильныя разрушенія этого берега, такъ, напримѣръ весною 1912 года и раньше были размываемы полосы берега отъ 5 до 10 саженой и 2), что продукты разрушенія берега отчасти складываются непосредственно ниже по теченію рѣки и способствуютъ постепенному ухудшенію судового хода въ этомъ мѣстѣ (Ржищевской перекатъ); отчасти же проносятся теченіемъ еще ниже и отлагаются у косы, находящейся у входа въ Ржищевскій затонъ, засоряя необходимый въ него доступъ зимующимъ суднамъ. Такимъ образомъ, принимая во вниманіе 1) важность Ржищевского затона (годовой грузовой оборотъ Ржищевской пристани около 5,000,000 пудовъ), какъ единственнаго удобнаго мѣста для зимней стоянки судовъ на пространствѣ между г. Кіевомъ и г. Черкассаы; 2) возможность разрушенія возведенной уже береговой обдѣлки съ низовой стороны и 3) нежелательность ухудшенія Ржищевского переката,—комиссія постановила: продолжить укрѣпленіе берега ниже на протяженіи 450 саж. Согласно личнаго распоряженія Г. Начальника Округа представленъ былъ 30-го декабря 1912 г. эскизный проектъ продолженія укрѣпленія берега на 100 пог. саж. ниже уже существующаго, на сумму 26765 р. 62 к. въ первую очередь и во вторую—завершенія укрѣпленія берега съ удлиненіемъ его внизъ еще на 325

саж. стоимостью въ 57992 р. 18 к. Телеграммою отъ 18-го января сего года Управление В. В. П. и Ш. Д. разрѣшило производить работы по продолженію укрѣпленія берега на 100 саж. внизъ и 50 саж. вверхъ по теченію отъ существующаго укрѣпленія, всего на сумму 18847 р. хозяйственнымъ способомъ. Съ 11-го по 23-е февраля того-же года, произведена вязка и погрузка подводныхъ тюфяковъ, съ цѣлью закрѣпленія только подводнаго откоса берега на протяженіи 100 пог. саж., закрѣпленіе же надводнаго откоса берега на томъ-же протяженіи не представлялось возможнымъ сдѣлать, вслѣдствіе поздняго приступа къ работамъ, передъ ледоходомъ, а главное, вслѣдствіе высокаго горизонта воды, при которомъ нельзя было произвести земляныхъ работъ для приданія проектной пологости откосу берега, почему и отложено до лѣта. Въ представляемомъ проектѣ завершенія укрѣпленія берега типъ сооруженія оставленъ такой же, какъ и на существующей уже части укрѣпленія, а именно: надводная (выше средне-меженнаго горизонта $+0,70$ с.), спланированная подъ тройной откосъ часть берега покрыта каменной мостовой толщиною въ 0,14 саж. на сѣнѣ, между плетневыми заборами въ саженную косую клѣтку; часть откоса, отъ горизонта $+0,70$ до средненизкаго горизонта $+0,10$, покрыта тюфякомъ толщиною $\frac{3}{4}$ ' и ниже средне-низкаго горизонта воды тюфякомъ толщиною $1\frac{1}{2}$ '. Типъ укрѣпленія берега, выше существующей береговой обдѣлки, вслѣдствіе отмелистости берега и для обезпеченія въ этомъ мѣстѣ причальной линіи въ меженною воду видоизмѣненъ, а именно: предполагается на достаточной для подхода судовъ глубинѣ построить фашинную, шириною въ 1 саж. по гребню, дамбу на проложенныхъ подъ ея подошву фашинныхъ тюфякахъ такъ, чтобы гребень ея возвышался на 0,36 с. надъ средне-низкимъ горизонтомъ; на томъ же горизонтѣ мощеная площадка, шириною до 10 саж.; и отъ нее мощеніе-же по спланированному подъ тройной откосъ берегу (какъ указано на прилагаемомъ чертежѣ-вѣдомости). Стоимость всѣхъ работъ по завершенію закрѣпленія берега по 2 смѣтамъ выразилась въ суммѣ 17808 р. 95 к. $+ 68643$ руб. 95 к. $= 86452$ руб. 90 к., кругло 86500 руб.

Продолженіе выправленія переката р. Днѣпра Святославъ-Бродъ (Рудяни-Стайки).

Работы по выправленію переката Святославъ-Бродъ начаты въ зиму 1907—8 года закрытіемъ лѣвыхъ боковыхъ рукавовъ и

затѣмъ уже съ 1901 г. по сіе время, по мѣрѣ надобности, и количеству отпускаемыхъ средствъ возведенъ рядъ сооружений для выправленія главнаго русла.

Въ настоящее время выяснилось, что въ большинствѣ случаевъ типъ выправительныхъ сооружений вообще слабъ для этого переката и что сооружения расположены слишкомъ далеко другъ отъ друга, и ихъ недостаточно для закрѣпленія уже выработавшагося судового хода; все это подтверждается ежегодно затрачиваемыми крупными суммами на капитальный ремонтъ этихъ сооружений. При настоящемъ проектѣ приложены новые типы выправительныхъ сооружений (полузапруды, запруды и береговья укрѣпленія) болѣе солидные, чѣмъ примѣнявшіеся раньше. Такъ, полузапруды и запруды, несущія на себѣ значительную долю живой силы теченія рѣки запроектированы изъ тюфячной кладки, вмѣсто прежней фашинной. Послѣдняя примѣняется въ мѣстахъ рѣки болѣе тихихъ, подъ прикрытіемъ сооружений упомянутаго сильнаго типа и на глубинахъ не болѣе 3 аршинъ, съ непремѣннымъ условіемъ возводить эти сооружения на тюфякъ. Типъ берегового укрѣпленія ясенъ на чертежѣ. Первое слабое мѣсто въ этомъ отношеніи находится противъ Витачевского водомѣрнаго поста, гдѣ подъ влияніемъ отпускающей внизъ по теченію и выдвигающейся съ праваго берега по направленію къ р. Жерства песчаной косы происходятъ очень нежелательныя нижеслѣдующія явленія. Прежде всего разрабатывается уже занесенный пескомъ входъ въ боковой рукавъ Жерству, закрытый запрудой Лит. А.; разрушается очень слабое мѣсто начала береговой обдѣлки № 2, за бровкой которой, въ нѣсколькихъ саженьяхъ, начинается соединяющаяся съ рукавомъ Жерстой, лощина, которая можетъ превратиться въ новый рукавъ; между тѣмъ, на смывъ этой косы и отклоненіе главныхъ струй русла отъ р. Жерства, придвинувшейся уже къ самому узкому мѣсту главнаго русла, дѣйствуетъ только одно сооруженіе, именно полузапруда № 1, которая вслѣдствіе перегрузки ежегодно подвергается сильному размыву и требуетъ крупнаго капитальнаго ремонта; въ помощь этой полузапрудѣ необходимо построить добавочную полузапруду, обозначенную на планѣ № 18. (Необходимо увеличеніе въ этомъ мѣстѣ рѣки живого сѣченія помощью землечерпательной машины).

Далѣе, затѣмъ, въ центрѣ выправительныхъ работъ, начиная отъ нижняго истока р. Жерсты построены съ лѣваго берега струенаправляющая плотина и рядъ полузапрудъ длиною отъ 120 до

370 саж., съ разстояніями между ними 300—350 саж. Вслѣдствіе значительнаго разстоянія между полузапрудами, при которомъ наблюдается сильное теченіе вдоль полузапрудъ, съ верхней стороны отъ корня ея къ головной оконечности и съ низовой стороны, отъ головы къ корню; а кромѣ того наблюдается размывъ песчаныхъ отложеній высокихъ водъ между полузапрудами съ вынесеніемъ песка въ главное русло-рядъ сооружений работаютъ такимъ образомъ, въ ненормальныхъ условіяхъ. Кромѣ того, вслѣдствіе большой разницы горизонтовъ воды у начала запруды № 1 рукава Глушець и у конца плотины р. Жерствы въ р. Днѣпрѣ (р.р. Пшеничный и Жерства до начала р. Глушець перегорожены 4-мя запрудами, при чемъ, путемъ наблюденія, установлено, что каждая запруда несетъ на себѣ podporъ не менѣе 0,10 саж., что на 4 запруды приходится паденіе не менѣе 0,40 саж.; паденіе р. Днѣпра на этомъ разстояніи 0,12—0,15 с.; приблизительная разница въ горизонтахъ воды въ р. Днѣпрѣ и у запруды № 1 $0,40 - 0,15 = 0,25$ саж.) вода за оконечностью плотины поварачиваетъ назадъ: вдоль ея нижняго откоса, попутно размывая его направляется въ р. Глушець. Этому нежелательному явленію значительно способствуетъ, расположенная противъ струенаправляющей плотины у полузапрудъ №№ 13, 14 и 12 песчаная коса, которая отжимаетъ теченіе къ лѣвому берегу, способствуя, въ то время, размыву песчанаго уже поросшаго лозой, острова, ниже плотины и искривляетъ фарватеръ, который уже вышелъ изъ предѣловъ проектируемой трассы. Упомянутую выше косу у полузапрудъ №№ 13, 14 и 12 необходимо по вышеизложеннымъ причинамъ подрѣзать землечерпательной машиной. Для прекращенія раздробленія въ этихъ мѣстахъ русла на рукава необходимо устроить рядъ промежуточныхъ полузапрудъ между существующими полузапрудами № 3, 4 и 15 и между концомъ плотины и полузапрудой № 2; для прегражденія же стремленія воды отъ оконечности плотины въ р. Глушець необходимо устроить траверсъ сопрягающій конецъ плотины съ берегомъ. Возведеніемъ новыхъ дополнительныхъ полузапрудъ ниже полузапруды № 15 въ настоящее время слѣдуетъ воздержаться, такъ какъ ниже русло рѣки разбивается островомъ на два рукава и пока не видно, какой изъ нихъ рѣка сдѣлаетъ преобладающимъ, почему запроектировать трассу ниже послѣднихъ полузапрудъ, пока еще нельзя. Въ такой-же мѣрѣ ощущается недостатокъ и къ количествѣ запрудъ закрывающихъ лѣвые боковые рукава. Въ настоящемъ проектѣ добавляется запруда только въ р. Глушець, какъ въ болѣе слабомъ мѣстѣ. По первоначальному проекту выправленія переката для за-

крытія рукава было запроектировано 5 запрудъ, построено же только 3, изъ нихъ первыя двѣ расположены по свойству береговъ слишкомъ близко другъ отъ друга почему и дѣйствуютъ они на распределение подпоровъ, какъ одна (общее паденіе р. Глушца на 7 вер. разстоянія = 0,30—0,35 саж.). Наблюдениями надъ подпорами выяснилось, что первая запруда выдерживаетъ около 0,25 с. напора, а запруда вторая за ней работаетъ слабо, за ней третья выдерживаетъ такой-же напоръ, какъ и 1-я.

Для болѣе правильнаго распределенія напоровъ необходимо еще построить по крайней мѣрѣ—одну запруду.

Параллельно съ выправительными работами на перекатѣ производились и землечерпательныя работы носившія временный характеръ и мало имѣвшія значенія для общаго режима рѣки, такъ какъ прорѣзы назначаемыя въ экстренныхъ трудныхъ случаяхъ были не устойчивы и скоро засыпались. По смѣтѣ къ настоящему проекту который нельзя считать полнымъ по вышеизложеннымъ соображеніямъ стоимость всѣхъ сооруженій выразилась въ суммѣ 231,000 руб.

Улучшеніе р. Днѣпра у села Сваромья между 1006 и 1018 вер.

Перекаты рѣки Днѣпра у села Сваромья издавна представляютъ для судоходства одно изъ труднѣйшихъ препятствій на участкѣ, между устьемъ рѣки Припяти и городомъ Кіевомъ; рѣка Днѣпръ въ этомъ мѣстѣ имѣя ширину доходящую до 1½ вер. отлагаетъ здѣсь песчаные наносы, сильно затрудняющіе судоходство, мѣняя фарватеръ по разнымъ направленіямъ и въ настоящее время имѣетъ три переката, составляющіе продолженіе одинъ другого, а именно: верхне-сваромскій протяженіемъ 400 саж., средне-сваромскій протяженіемъ $400 + 200 = 600$ саж., и ниже-сваромскій протяженіемъ 300 с., съ глубиною доходящей до 4-хъ четвертей аршина въ меженюю воду.

Въ виду серьезности перекатовъ былъ составленъ въ 1899 г. проектъ улучшенія въ этомъ мѣстѣ рѣки, но, за неассигнованіемъ необходимыхъ средствъ, дальнѣйшаго движенія не получилъ и Округомъ путей сообщенія производились ежегодно только землечерпательныя работы, дающія временную помощь судоходству; капитальныхъ же работъ на перекатахъ не производилось, за исключеніемъ устройства береговаго укрѣпленія у села Сваромья, по хо-

датайству крестьянъ передъ Г-номъ Министромъ Путей Сообщенія.

Принимая во вниманіе неудовлетворительное положеніе вышеупомянутыхъ перекатовъ, находящихся на транзитномъ пути съ рѣкъ Припяти, Сожа и Верхняго Днѣпра, выправленіе ихъ вошло въ коренное улучшеніе рѣки Днѣпра; въ настоящее же время необходимо приступить къ выполнению работъ 1-й очереди, а именно: 1) къ закрѣпленію вогнутыхъ береговъ для предупрежденія увеличенія песчаныхъ наносовъ, 2) къ закрытію боковыхъ рукавовъ и 3) къ выправленію верхне и нижне Сваромскихъ перекатовъ, какъ болѣе тяжелыхъ для судоходства, На основаніи вышеизложеннаго выдѣлены работы, предполагаемыя къ производству въ 1-ю очередь и стоимость ихъ опредѣлилась по смѣтѣ, составленной по цѣнамъ нормальнымъ періода 1910—1912 г.г. въ суммѣ 1,276,648 р. 77 к., кругло 1,277,000 р., причемъ предполагено возвести полузапруды и запруды изъ тюфячной кладки, укрѣпленіе береговъ въ подводной части изъ фашинныхъ тюфяковъ, въ надводной части изъ каменной мостовой въ плетневыхъ клѣткахъ.

Закрытие рукавовъ «Верхняя Ковчуровна» и «Колодево» на перекатѣ р. Днѣпра «Печки» и продолженіе работъ на Ошитковскомъ перекатѣ, согласно проекта кореннаго улучшенія р. Днѣпра.

Выправительныя работы на перекатѣ р. Днѣпра «Печки» были начаты въ 1896 г. и закончены въ 1903 г.; въ послѣдующіе годы работы производились на нижележащемъ Ошитковскомъ перекатѣ, который составляетъ продолженіе Печковскаго переката, въ связи съ образовавшейся въ 1900 г. Тетеревской протокой, нарушившей въ этомъ мѣстѣ правильность теченія р. Днѣпра; на перекатѣ же «Печки» производились только работы по капитальному и мелочному ремонту сооружений, главнымъ образомъ, верхней части переката у истока рукава Верхняя Ковчуровка и заключались въ ремонтъ береговой обдѣлки № 3 и запруды № 1.

Вышеупомянутый рукавъ, Верхняя Ковчуровка, находящійся въ крутомъ колѣнѣ р. Днѣпра и имѣющій спрямляющее направленіе, въ обходъ выправленнаго переката, былъ запруженъ въ 1897—8 г. въ истокѣ струенаправляющей запрудой № 1, которой оказалась недостаточно, а потому въ помощь ей была возведена въ 1900 г. запруда № 2 въ разстояніи 300 саж. отъ первой; но обѣ эти запруды не дали ожидаемаго замеленія рукава, по тому что масса весеннихъ водъ, имѣя стремленіе по рукаву, разрушала запруды, которыя требуютъ почти ежегодно большаго ремонта. При-

нимаю во вниманіе максимальный уклонъ поверхности рѣки, равный 0,0001 и разстояніе по р. Днѣпру отъ истока до устья рукава Верхняя Ковчуровка = 7 верс., имѣемъ, что паденіе на этомъ разстояніи = $0,0001 \times 7 \times 500 = 0,35$ с.; считая допускаемымъ подпоръ на каждую запруду по 0,12 саж., находимъ слѣдовательно, что въ рукавъ требуется 3 запруды; поэтому заключаемъ, что для полного закрытія рукава двухъ существующихъ запрудъ недостаточно, а необходимо возвести еще одну дополнительную запруду. На основаніи вышеизложеннаго и акта комиссіи отъ 4 августа 1912 г., запроектировано двѣ запруды № 10 и № 11, изъ коихъ запруду № 10 предположено возвести для усиленія запруды № 1, въ разстояніи 50 с. отъ нея, съ засыпкою пространства между ними рефулернымъ грунтомъ.

Вышеуказанныя запруды предполагаются изъ фашинной кладки по проложеннымъ тюфякамъ подъ подошву съ укрѣпленіемъ берега у корней тюфяками.

На эти работы требуется ассигнованіе особыхъ средствъ въ суммѣ 30580 р. 28 к., которая опредѣлилась по смѣтѣ составленной по цѣнамъ нормальнымъ періода 1910—1912 года.

Далѣе, въ средней части переката «Печки» имѣется р. Колодево, соединяющій р. Днѣпръ съ р. Тетеревомъ, въ которомъ замѣчается теченіе двухъ родовъ, а именно: если прибыль воды въ р. Днѣпрѣ болѣе, чѣмъ въ р. Тетеревѣ, то вода идетъ изъ рѣки Днѣпра въ р. Тетеревъ; въ этомъ случаѣ отвлекается вода съ переката; если же прибыль воды въ р. Тетеревѣ болѣе, чѣмъ въ р. Днѣпрѣ, является обратное теченіе по рукаву, которое особенно во время паводковъ въ р. Тетеревѣ, сильно засоряетъ песками рѣку Днѣпръ, отклоняя судоходный фарватеръ отъ праваго выправленнаго берега влѣво; кромѣ того, такимъ образомъ отвлекается часть воды изъ р. Тетерева, что нежелательно для нижележащаго участка р. Тетерева, гдѣ въ послѣднее время появились перекаты и такимъ образомъ, затруднилось судоходство. Во избѣжаніе вышеуказанныхъ нежелательныхъ явленій р. Колодево былъ запруженъ въ 1900 г. запрудой № 4 въ истокѣ у р. Днѣпра, но для полного запруженія рукава, одной запруды недостаточно по слѣдующимъ соображеніямъ. Считая максимальный уклонъ въ рѣкѣ = $0,0001$ и разстояніе по р. Днѣпру между истокомъ рук. Колодева у р. Днѣпра и устьемъ р. Тетерева, равнымъ 7 в., имѣемъ, что паденіе на этомъ разстояніи $0,0001 \times 7 \times 500 = 0,35$ с., а потому для полного закрытія у р. Колодево необходимо 3 запруды. На основаніи вышеизложеннаго и акта комиссіи отъ 4 августа 1912 г.

запроектировано въ рук. Колодево 2 запруды изъ фашинной кладки проложеннымъ тюфякамъ подъ подошву кладки, съ укрѣпленіемъ берега у корней тюфяками. На производство этихъ работъ требуется ассигнованіе особыхъ средствъ въ суммѣ 18325 р. 16 к.; которая опредѣлилась по смѣтѣ составленной по цѣнамъ нормальнымъ періода 1910—1912 г.г.

Кромѣ предполагаемыхъ вышеперечисленныхъ работъ на перекатѣ «Печки» необходимо продолжить работы на Ошитковскомъ перекатѣ въ нижней его части до Тетеревской Простки, гдѣ по произведеннымъ въ 1912 г. изысканіямъ оказалось, что берегъ ниже береговой обдѣлки № 5 размытъ до трассы, далѣе теченіе р. Днѣпра разбивается на нѣсколько рукавовъ въ лѣвомъ берегу; въ правомъ же берегѣ ниже запруды № 7 образовался новый рукавъ, соединяющій р. Днѣпръ съ рѣк. Тетеревомъ черезъ озеро Покаль, въ которомъ наблюдаются такія же явленія, какъ въ рук. Колодево. А потому во избѣжаніе отклоненія р. Днѣпра по одному изъ этихъ рукавовъ необходимо въ настоящее время приступить къ закрытію ихъ и кромѣ того регулировать теченіе р. Днѣпра въ этомъ мѣстѣ, какъ предположено по проекту коренного улучшенія р. Днѣпра. На основаніи вышеизложеннаго и акта комиссіи отъ 4 августа 1912 г. предположено: въ 1-хъ продлить береговую обдѣлку № 5 въ видѣ струенаправляющей запруды черезъ истокъ р. Н. Ковчуровка; во вторыхъ запрудить 2 запрудами р. Нижнюю Ковчуровку; въ 3-хъ—возвести полузапруду № 54, для отклоненія воды отъ р. Кривая Лука и въ 4-хъ ,возвести полузапруду № 52, для отклоненія воды отъ новаго праваго рукава.

Вмѣстѣ съ тѣмъ необходимо укрѣпить берегъ ниже р. Н. Ковчуровка по мѣрѣ размытія его до трассы, а также возвести полузапруды № 53 и № 51 и произвести укрѣпленіе берега № 18. На всѣ вышепоименованныя работы на перекатѣ Печки-Ошитки потребуется ассигнованіе суммы 402,000 р., исчисленной по смѣтѣ, составленной по цѣнамъ нормальнымъ періода 1910—1912 г.г.

Всего по 3-му участку предполагается работъ на сумму 5,918,000 рублей.

Инженеръ Лепешинскій.

Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1914 годъ.

ДОКЛАДЪ

Завѣдывающаго техническимъ участкомъ рѣки Днѣпра у города Кіева Инженера Пушечникова о необходимости улучшенія перекатовъ рѣки Днѣпра Старосельскаго, Вышгородскаго и Усть-Десенскаго.

Въ Совѣщаніи 1911 г. былъ заслушанъ докладъ инженера Терпугова о выправленіи перекатовъ Усть-Десенскаго, Вышгородскаго и Старосельскаго. Въ настоящемъ совѣщаніи приходится вновь говорить по тому же вопросу, такъ какъ эти три переката представляютъ большія затрудненія судоходству и по нынѣ.

Ни одинъ изъ составлявшихся неоднократно проектовъ выправленія рѣки въ этихъ мѣстахъ не получилъ осуществленія въ полномъ объемѣ за неассигнованіемъ средствъ. Построенныя въ разное время отдѣльныя сооруженія имѣли назначеніе предотвратить возможное ухудшеніе положенія и не могли, конечно, замѣнить всѣхъ сооруженій въ данномъ мѣстѣ, предусмотрѣнныхъ проектомъ.

I. Усть-Десенскій перекатъ.

За послѣдніе два года, прошедшіе со времени доклада инженера Терпугова Совѣщанію 1911 г., для устраненія переката не было предпринято за ограниченностью ассигнованій никакихъ работъ, если не считать укрѣпленія лѣваго берега р. Днѣпра ниже устья Десны, начатаго еще въ 1911 г. Берегъ этотъ, выдерживая натискъ весеннихъ водъ имѣющихъ въ этомъ мѣстѣ направленіе

отличное отъ меженнаго русла Днѣпра, продолжаетъ усиленно подмываться. Въ 1913 г. предполагено продолжить берегоукрѣпительныя работы, какъ съ верхней стороны у устья Десны, на протяженіи 50 саж. во избѣжаніе обхода ранѣе положенныхъ тюфяковъ, такъ и съ нижней стороны у урочища „Бобровня“, гдѣ линія берегоукрѣпительныхъ работъ была временно прервана, пока не будетъ смыта имѣвшаяся тамъ коса до предѣловъ трассы.

Условія судоходства на перекатѣ за эти два года не улучшились и положеніе сводится, въ общемъ, къ слѣдующему.

Въ послѣдніе годы ниже устья Десны образовался въ руслѣ Днѣпра осередокъ, разбивающій его теченіе на двѣ части, изъ которыхъ правая оказывается болѣе мощной. Такимъ образомъ существующій судовой ходъ отклоняется отъ своего естественнаго направленія въ этомъ мѣстѣ у лѣваго вогнутаго берега. Изъ проектовъ выправленія Усть-Десенскаго переката слѣдуетъ отмѣтить два послѣднихъ, имѣющихъ въ виду нынѣшнее положеніе русла: проектъ инженеровъ Терпугова и Чубинскаго и проектъ инженера Заславскаго. Первый изъ нихъ изложенъ въ общихъ чертахъ въ докладѣ инженера Терпугова. Число и расположеніе сооружений для выправленія переката въ обоихъ проектахъ совпадаютъ и разница заключается лишь въ порядкѣ выполнения работъ: въ то время, какъ первый проектъ дѣлитъ всѣ сооружения на группы для выполнения ихъ по очередямъ, второй предвидитъ возведеніе въ первую очередь донныхъ и береговыхъ тюфяковъ, вводя дѣленіе работъ на серіи по высотѣ сооружений. По первому проекту стоимость работъ первой очереди 115000 р., второй—124000 р., третьей—68000 р., а всего 307000 р.; по второму—первая очередь работъ потребуетъ 185000 р., общій же расходъ не долженъ превысить той же суммы 307000 р.

Оба проекта разрѣшаютъ вопросъ о перекатѣ категорическимъ образомъ. Между тѣмъ на ассигнованіе такой значительной суммы рассчитывать въ ближайшемъ будущемъ не приходится, а по практикѣ послѣднихъ лѣтъ необходимо считаться со значительно болѣе ограниченными кредитами, позволяющими примѣнить мѣры, являющіяся въ большей или меньшей степени палліативами.

Выходъ изъ создавшагося положенія виденъ изъ слѣдующихъ соображеній.

Причиной образованія осередка непосредственно ниже устья Десны приходится считать то обстоятельство, что теченіе Днѣпра отклоняется отъ своего естественнаго направленія у лѣваго вогнутаго берега подъ ударомъ притока Десны, направляющей свои воды къ правому берегу Днѣпра и сбивающей по пути и его теченіе. Это вредное вліяніе Десны легко было бы парализовать, направивъ ея теченіе соответственнымъ образомъ при помощи дамбы, служащей продолженіемъ стрѣлки у устья Десны, какъ это предположено проектомъ П. П. Чубинскаго, составленнымъ еще въ 1908 году.

Сумма, необходимая на продолженіе стрѣлки при настоящемъ положеніи опредѣляется приблизительно въ 35000 рублей.

Въ виду цѣлесообразности этой работы и настоятельной необходимости привести Усть-Десенскій перекалъ возможно скорѣе въ менѣе затруднительное для судоходства состояніе, желательно было бы пользуясь тѣмъ, что проектъ уже составленъ и представленъ въ Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ, внести эту работу въ предположенія уже на 1914 г. Помимо этой работы неотложными являются работы по укрѣпленію береговъ Днѣпра у устья р. Десны. Въ 1914 г. предположено продолжить укрѣпленіе лѣваго берега р. Днѣпра на сумму 33000 р. Въ 1915 г. предположено внести въ смѣту 21000 р. на укрѣпленіе лѣваго берега р. Днѣпра выше устья Десны, 11000 рублей на укрѣпленіе лѣваго берега ниже Десны въ урочищѣ Бобровня и 32000 р. на устройство продольной дамбы съ траверсомъ у праваго берега. Въ 1916 г. продолженіе послѣдней работы и укрѣпленіе берега выше дамбы на 75000 рублей.

II. Вышгородскій перекалъ.

Относительно Вышгородскаго переката приходится сказать, что со времени упоминавшагося уже неоднократно доклада инженера Терпугова Совѣщанію 1911 г. положеніе его не улучшилось, такъ какъ въ эти два года не было ассигновано средствъ на выправленіе этого участка Днѣпра.

Проектируемыя на этомъ перекатѣ сооруженія дѣлятся на двѣ категоріи: полузапруды на лѣвомъ выпукломъ берегу Днѣпра, имѣющія назначеніе создать суженное и болѣе глубокое русло, и берегоукрѣпительныя работы у праваго вогнутаго берега, предохраняющія его отъ размыва подъ ударомъ сбойнаго теченія. Первая работа, заключаая выправленіе участка, естественно, не можетъ быть сдѣлана ранѣе укрѣпленія вогнутаго берега рѣки и эта послѣдняя работа должна быть исполнена возможно скорѣе, дабы не задерживать приведенія переката въ судоходное состояніе.

Стоимость берегоукрѣпительныхъ работъ исчислена въ проектѣ въ 46000 рублей и эта сумма должна быть внесена въ предположенія на 1914 г. Сооруженія второй очереди, какъ и стоимость ихъ, указаны въ томъ же докладѣ инженера Терпугова.

III. Старосельскій перекатъ.

Какъ и въ Вышгородскомъ перекатѣ, являющемся непосредственно продолженіемъ переката Старосельскаго, въ этомъ послѣднемъ выправительныя работы дѣлятся на двѣ категоріи: сооруженія, имѣющія въ виду направить теченіе однимъ русломъ, для чего проектируется закрыть запрудами рукавъ Коноплянку и сѣзуть существующее русло поперечными полузапрудами, и во вторыхъ—сооруженія берегоукрѣпительныя, имѣющія своимъ назначеніемъ закрѣпленіе трассы. Полное выправленіе переката наступитъ по окончаніи работъ обѣихъ категорій, въ первую же очередь должны быть поставлены работы берегоукрѣпительныя, стоимостью 97000 рублей.

Въ число берегоукрѣпительныхъ сооруженій у Старосельскаго переката входятъ двѣ существующія нынѣ запруды, преграждающія входъ изъ Днѣпра въ протоки Рѣчище I и Рѣчище II. Вслѣдствіе неустроенности этой части рѣки эти два сооруженія находятся въ неблагоприятныхъ условіяхъ работы. Значительная доля весеннихъ водъ направляется поверхъ этихъ запрудъ кратчайшимъ путемъ черезъ протоки Рѣчища и Крючекъ въ Десну, а положеніе у вогнутаго берега заставляеть ихъ вы-

держивать размывающее дѣйствіе воды при горизонтѣ до гребня запруды.

Начатый въ 1912 г. капитальный ремонтъ нижней запруды не могъ быть законченъ, такъ какъ 16-го сентября ее прорвало въ средней части на длину 7 саж. при наибольшей глубинѣ 3,2 саж. Эти глубины вскорѣ еще увеличились, дойдя до 4,5 саж. Ассигнованной на работы суммы около 8900 р. оказалось недостаточно для задѣлки прорвы и запруды въ такомъ состояніи пришлось подвергнуть еще дальнѣйшему размыву весенними водами 1913 г.

Если принять во вниманіе, какое важное значеніе для обезпеченія судоходныхъ глубинъ въ данномъ мѣстѣ имѣетъ закрытіе упомянутыхъ протоковъ, то станетъ очевиднымъ, что дальнѣйшее откладываніе работы влечетъ за собой такія угрожающія положенія, какъ создавшееся къ началу навигаціи 1913 г., а потому первая очередь работъ по выправленію Старосельскаго переката на сумму 119500 рублей должна быть исполнена обязательно въ 1914 году. За эту сумму подлежатъ исполненію всѣ берегоукрѣпительныя работы на лѣвой сторонѣ и донные тюфяки въ запрудахъ на Коноплянкѣ.

Такимъ образомъ неотложныхъ работъ въ 1914 году предположено:

1. На Усть-Десенскомъ перекатѣ:

окончаніе стрѣлки 35000 р.
укрѣпленіе лѣваго берега 33000 р.

2. На Вышгородскомъ перекатѣ:

укрѣпленіе праваго берега 46000 р.

3. На Старосельскомъ перекатѣ:

укрѣпленіе лѣваго берега 97000 р.
донные тюфяки въ запрудахъ на
Коноплянкѣ 22500 р.

И Т О Г О . . 233500 р.

Инженеръ К. Пушечниковъ.

Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.
Къ Совѣщанію о разсмотрѣніи смѣтныхъ предположеній Округа на 1914 г.

ДОКЛАДЪ

Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія Инженера Терпугова объ удаленіи скалистыхъ препятствій на участкѣ р. Днѣпра между г.г. Градижскъ и Екатеринославъ.

Закономъ 25 іюня 1912 года, прошедшимъ черезъ Государственную Думу и Государственный Совѣтъ и получившимъ **ВЫСОЧАЙШЕЕ** утвержденіе,—разрѣшены работы по регулированію участка рѣки Днѣпра Градижскъ-Екатеринославъ и на эти работы отпущена сумма два милліона рублей, въ предположеніи распредѣленія работъ на четыре года.

По первоначальному проекту работы предполагалось распредѣлить на четыре года, начиная съ 1912 года, но такъ какъ эти работы были лишь утверждены въ 1912 году, то кредита на 1912 годъ отпущено не было и работы отодвинулись на одинъ годъ.

По прежнему проекту предполагалось выполнить работы въ такомъ порядкѣ:

Т А Б Л И Ц А I.

Порядокъ работъ по предварительной смѣтѣ.

1912 г.	1913 г.	1914 г.	1915 г.
Расчистка Поповой заборы у г. Кременчуга.	Расчистка Потайной заборы у г. Кременчуга.	Расчистка Келебердянскій заборы.	Расчистка Кривой заборы.

1912 г.	1913 г.	1914 г.	1915 г.
Тоже Демуровской заборы (Шеломай)	Тоже Чикаловской заборы (перемычки №№ 1 и 2).	Тоже Андреевской (перемычки №№ 2 и 3).	Тоже Орликской.
Выправительныя сооруженія у Демуровской заборы.	Тоже заборы Цесаревича.	Тоже Верхнеднѣпровской (перемычка № 1):	Тоже Верхнеднѣпровской (перемычка № 2).
	Тоже Андреевской (перемычка № 1).	Тоже Верхне-Романьковской (перемычка № 1).	Тоже Павьковской. Тоже Приютской.
	Тоже Нижне-Романьковской (перемычка № 1).	Тоже Нижне-Романьковской (перемычка № 2).	Тоже В.-Романьковской (перемычка № 2).
	Окончаніе выправительныхъ сооруженій у Демуровской заборы.	Устройство сооруженій у Келебердянской заборы.	Тоже Нижне-Романьковской (перемычка № 3). Тоже Сухачевской.
	Устройство сооруженій у Потайной и Поповой заборъ.	Устройство сооруженій у заборъ Цесаревича и Андреевской.	Устройство сооруженій у Аульской заборы.
	Устройство сооруженій у Чикаловской заборы.		Устройство сооруженій у Н. Тригузной заборы.
	Заготовка 7 водотливовъ.		Устройство сооруженій у Сухачевской заборы.

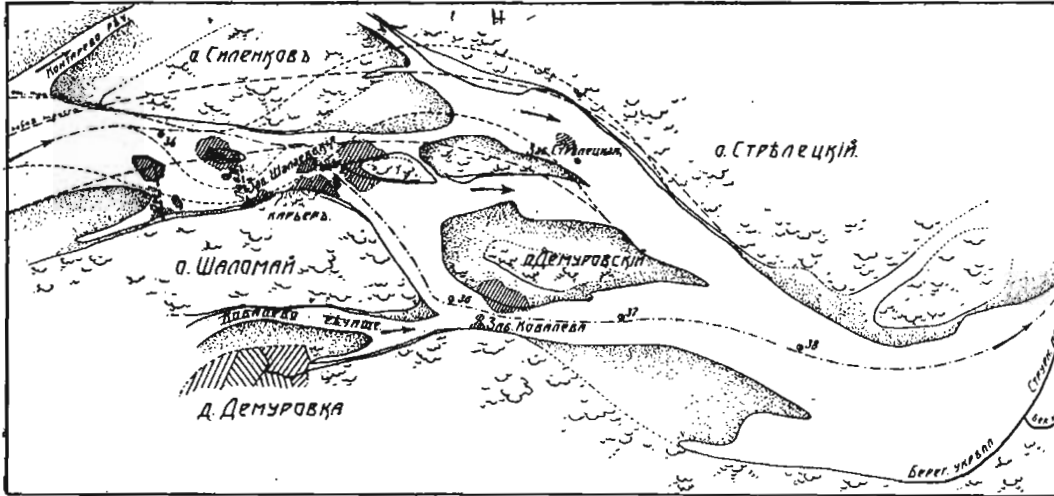
Въ первый годъ предполагалось выполнить работъ на 207,869 руб. 33 коп. (при этомъ надо оговориться, что прежнія смѣты со-

ставлены по прежнимъ же цѣнамъ, между тѣмъ какъ теперь цѣны на рабочія руки, а особенно на лѣсной матеріалъ, значительно возросли). Теперь же отпущено на первый годъ работъ 350,000 рублей. Размѣры отчисленія на слѣдующіе годы еще не опредѣлены. Кромѣ этого измѣненія—выдвинуто на сцену новое обстоятельство по отношенію къ двумъ весьма существеннымъ участкамъ рѣки, гдѣ предполагались ранѣе значительныя скалоуглубительныя работы въ перемычкахъ. Рѣчь идетъ о Шеломаѣ и Чикаловѣѣ.

Въ Шеломаѣ—Демуровская забора—съ весны 1912 года сильно начало размывать лѣвый берегъ, расположенный противъ Шеломайскихъ воротъ—хода между скалами, часть которыхъ предполагалось убрать работами въ перемычкахъ, причемъ по проекту для хода оставалось крутое колѣно въ скалахъ съ выпуклостью вправо; изъ этого колѣна проектная трасса шла въ лѣвый протокъ и въ протокъ этотъ все теченіе должна была повернуть одна лишь струенаправляющая дамба. Безусловно, въ будущемъ пришлось бы въ дополненіе къ этой дамбѣ строить еще и другія выправительныя сооруженія, но все же и при условіи достиженія глубины лѣваго протока—крутая извилина не была бы фиксирована навсегда. Какъ указано—лѣвый берегъ начало размывать; нигдѣ по нему скалистыхъ выступленій не обнаружилось,—ходъ былъ перенесенъ подъ этотъ берегъ и положеніе для судоходства стало несравненно болѣе благоприятнымъ, нежели при ходѣ между скалъ.

Когда были отпущены средства для производства изысканій для составленія рабочаго проекта, то въ первую очередь была сдѣлана весьма тщательная зондировка по размываемому острову, которая показала, что нигдѣ здѣсь нѣтъ камней, лежащихъ выше проектной глубины для предполагаемаго послѣ расчистки залегающаго камней. Такимъ образомъ представляется полная возможность вмѣсто крутого колѣна вправо—спрямить трассу, какъ указано на чертежѣ и средства, предназначенныя для работъ въ перемычкахъ,—обратить на постройку здѣсь (какъ указано крайне недостаточныхъ по первоначальному проекту)—выправительныхъ сооруженій.

• ПЛАНЪ ЧАСТИ Р. ДНѢПРА У ШАЛОМАЕВСКИХЪ ЗАБОРЪ.



Что же касается Чикаловки, то здѣсь предполагалось для трассы дать ходъ между заборами шириною въ 50 сажень, ходъ искривленный и довольно большой по своей длинѣ (600 саж.).

По указанію водоходовъ выяснилось, что было время, когда судовой ходъ шель влѣво отъ заборъ на Крычковское рѣчище и что тогда положеніе на Чикаловкѣ было благопріятнѣе, нежели теперь, несмотря на то, что положеніе обстановочной службы теперь поставлено гораздо выше.

Для выясненія вопроса была сдѣлана и здѣсь подробная зондировка, которая показала, что обходъ расположенныхъ у праваго берега заборъ, довольно хорошій по очертанію, трассой вполне возможенъ, скалы тамъ выше проектнаго дна не оказалось и здѣсь также въ виду этого взамѣнъ устройства въ скалѣ перемычекъ—предположено построить отъ праваго берега рядъ выправительныхъ сооружений.

Порядокъ работъ, такимъ образомъ, намѣченный по прежней схемѣ, благодаря измѣненію въ распредѣленіи кредитовъ и благодаря предположеннымъ измѣненіямъ въ проектѣ на Шеломай и Чикаловкѣ измѣнился и представляется теперь въ такомъ видѣ:

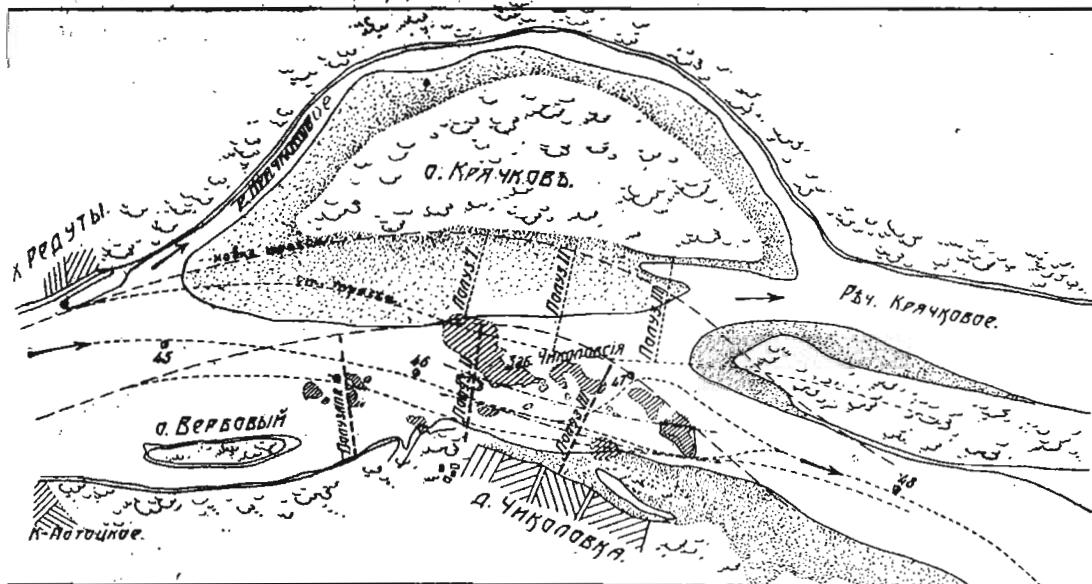
На 1913 годъ предположены слѣдующія работы:

Расчистка заборъ въ песчаныхъ перемычкахъ:

1. Поповой выше Кременчугскаго желѣзнодорожнаго моста стоимостью по смѣтѣ (всѣ смѣты пересчитаны по новымъ подробнымъ изслѣдованіямъ и по новымъ цѣнамъ)	98.559 р. 14 к.
2. Забора Андреевская I	116.158 „ 28 „
3. „ „ II	56.539 „ 11 „
4. Н.-Романьковская I	66.922 „ 05 „

Кромѣ того, изъ камня, который будетъ вынутъ изъ перемычки на Поповой заборѣ, предполагено возвести береговое укрѣпленіе у

ПЛАНЪ ЧАСТИ Р. ДНѢПРА У ЧИКОЛОВСКИХЪ ЗАБОРЪ.

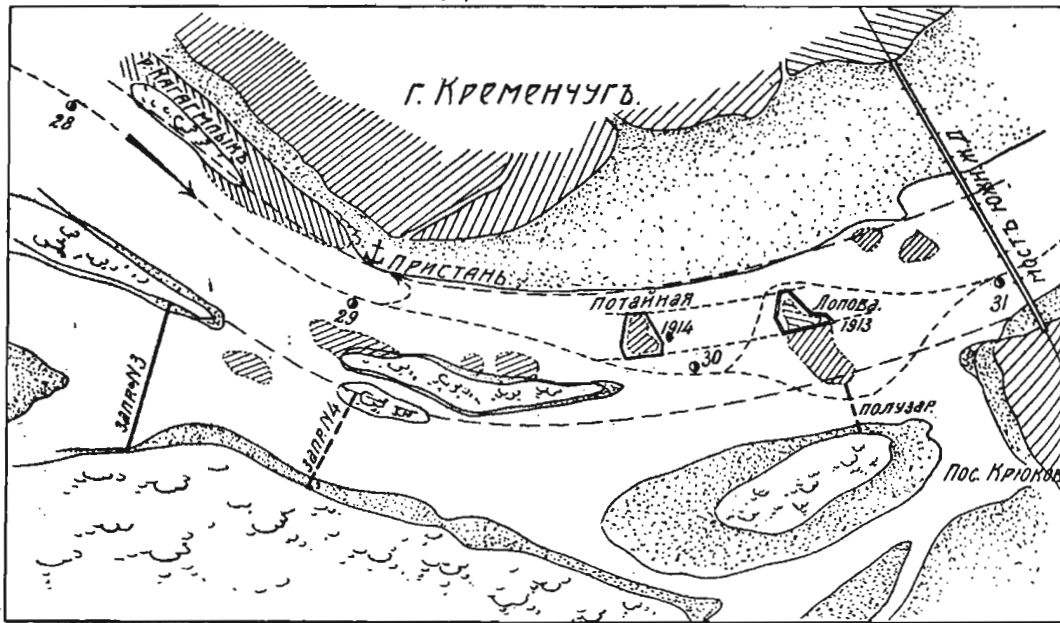


полузапруды отъ праваго берега, чтобы не имѣть лишнихъ расходовъ на укладку камня въ штабеля.

Порядокъ работъ объясняется слѣдующими причинами: у Кременчуга, одно изъ наиболѣ трудныхъ и опасныхъ мѣстъ для судоходства; работы должны безусловно вестись въ первую очередь, какъ это предполагалось по прежней схемѣ, обсуждавшейся съ представителями судоходцевъ и мѣстныхъ общественныхъ организацій. Но вести сразу всѣхъ работъ у Кременчуга не оказывается возможнымъ по той причинѣ, что, въ случаѣ развитія сразу всего фронта работы,—

судоходство, въ особенности при низкой водѣ, при которой именно и должны строиться перемычки,—должно бы почти совершенно здѣсь прекратиться. Поэтому работы разбиты здѣсь на два года.

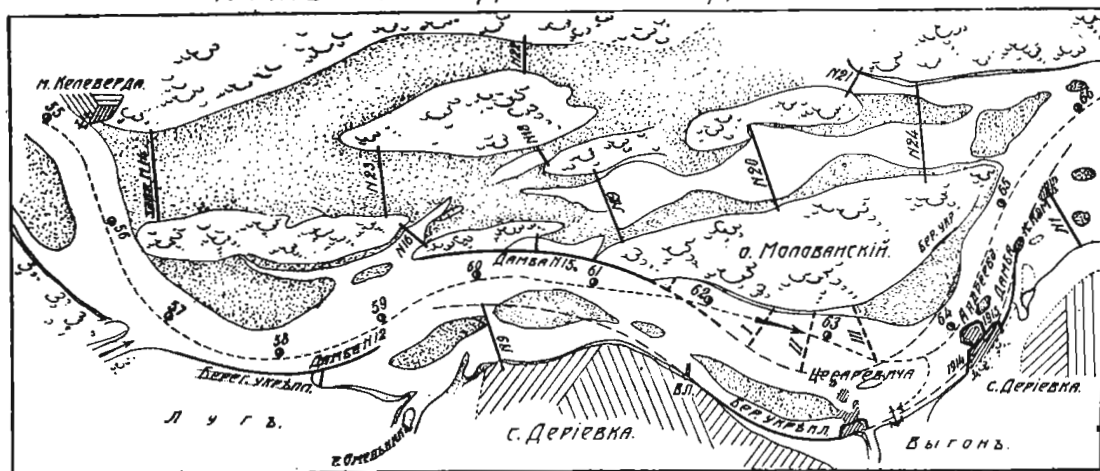
ПЛАНЪ ЧАСТИ Р. ДНѢПРА У Г. КРЕМЕНЧУГА.



Переходя къ заборамъ Андреевскимъ—мы видимъ, что по новой схемѣ—Андреевскія 1-я и 2-я заборы помѣщены въ одинъ годъ (въ первый годъ работъ), между тѣмъ какъ забора Цесаревича—отошла на второй годъ, тогда какъ въ первой схемѣ было наоборотъ: въ одинъ годъ (11-й) стояли заборы Цесаревича и Андреевская I-я, а Андреевская II-я стояла въ третій годъ. Объясняется это прежде всего тѣмъ, что на расчистку заборы Цесаревича не хватаетъ денегъ изъ кредита перваго года. Вторая причина такова: у второй Андреевской заборы—за 1912 годъ опредѣлились весьма сильныя глубины, несмотря на то, что она до нѣкоторой степени стоитъ какъ бы подъ защитой заборы № I. Если бы снять эту послѣднюю забору—то возможно было бы здѣсь, въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ скала покрыта слоємъ песка, ожидать еще большаго увеличенія глубинъ, между тѣмъ какъ при работѣ одновременно двумя перемычками №№ 1 и 2—мы

получаемъ защиту второй перемычки первой. Часть песчаной обсыпки первой перемычки безусловно будетъ снесена въ глубины по правой сторонѣ второй и теченіе въ этотъ протокъ между ними должно ослабѣвать въ виду уменьшенія живого сѣченія. Конечно, надо предвидѣть, что благодаря значительному общему стѣсненію русла—придется принимать особыя мѣры къ сохраненію лѣвой стороны перемычки № 2, что смѣтой и предусматривается введеніемъ добавочныхъ струеотводныхъ щитовъ и соломенныхъ стѣнокъ.

Планъ части р. Днѣпра у с. Деріевки.



Далѣе въ 1913 году предположено расчистить Нижне-Романьковскую забору перемычкой № 1.

Работа эта по первой схемѣ стояла во второмъ году; такъ какъ она является крайне важной для этого переката, гдѣ должны быть построены еще перемычки №№ 2 и 3 и въ одинъ годъ всѣхъ работъ какъ за стѣсненіемъ русла, такъ равно и за недостаткомъ кредита помѣстить не оказывается возможнымъ, то она и намѣчена на 1913 г.

Такимъ образомъ въ настоящемъ году предположено работать по углубленію скалистаго дна въ четырехъ перемычкахъ со слѣдующими площадями и выемкой камня.

	Площ. кв. саж.	Выемка куб. саж.
Попова забора	4063,5	1273,87
Андреевская 1-я	4036	1464,81

	Площ. кв. саж.	Выемка куб. саж.
Андреевская II-я	1449,00	431,24
Н.-Романьковская I-я	3313,50	581,16

Работы предполагено начать съ іюня и закончить въ октябрѣ мѣсяцѣ.

Техническая сторона дѣла подробно изложена въ пояснительной запискѣ приложенной къ проекту, *) здѣсь можно лишь указать, что предполагено для буренія пользоваться сжатымъ воздухомъ и для подъема камня изъ перемычки на стѣнки—разнаго типа механическими приспособленіями—по возможности не загораживая внутренней площади наклонными помостами.

Въ виду того, что при зондировкѣ зачастую чура принимается за камень—возможно, что при производствѣ работъ камня окажется нѣсколько меньше, возможна также нѣкоторая уступка на торгахъ на лѣсномъ матеріалѣ и пониженіе стоимости отдѣльныхъ единицъ работъ, такъ что по ходу работъ возможно ожидать нѣкоторой экономіи противъ смѣтной суммы.

Программа работъ на слѣдующіе годы представляется въ такомъ видѣ:

Т А Б Л И Ц А 2.

Схема предположеній о работахъ.

1913 г.	1914 г.	1915 г.	1916 г.
Расчистка въ перемычкѣ Поповой заборы.	Постройка сооруженій на Демуровскихъ заборахъ Шеломай.	Постройка сооруженій на Чикаловкѣ.	Расчистка заборъ: Келебердянской.
Тоже Андреевской I-й.	Расчистка заборъ:	Расчистка заборъ: Верхнеднѣпровской I-й.	Верхнеднѣпровской 2-й

*) Для иллюстраціи характера работъ въ перемычкахъ прилагается фотографія одной изъ перемычекъ на Н. Днѣпрѣ во время производства буренія для варывовъ.

1913 г.	1914 г.	1915 г.	1915 г.
Тоже Андреевской 2-й. Тоже Нижне-Романьковской 1-й.	Цесаревича. Потайной. Постройка сооружений у г. Кременчуга. Расчистка заборъ: Андреевской 3. Н. Романьковской 2. Н. Романьковской 3. Приютской. Постройка сооружений у заборъ Андреевскихъ и Цесаревича. Постройка части сооружений въ Аулахъ. Землечерпаніе на Чикаловкѣ.	Кривой. В. Романьковской 1-й. Паньковской. Сухачевской. Постройка части сооружений: въ Аулахъ. „ Сухачевкѣ.	Орликской. В. Романьковской 2-й. Окончаніе выправительныхъ сооружений: въ Келебердѣ. „ Аулахъ. „ Сухачевкѣ. Постройка сооружений въ Тритузномъ.
		Порядокъ работъ на 1915 и 1916 г.г. неокончательный и онъ можетъ измѣниться отъ возможной перемѣны разнаго рода обстоятельствъ послѣдующихъ лѣтъ.	

Этотъ порядокъ работъ составленъ на основаніи такихъ соображеній: въ первую очередь поставлены наиболѣе существенныя по степени ихъ значенія для судоходства,—причемъ принять во вниманіе возможно меньшій расходъ на перевозку матеріаловъ и всего обо-

рудованія перемычекъ, — порядокъ этотъ мало отличается въ главнѣйшемъ и отъ первоначальной схемы. По суммамъ въ круглыхъ цифрахъ распределение предположено иное, нежели было ранѣе, именно:

1913 годъ	1914 годъ	1915 годъ	1916 годъ
350,000 руб.	700,000 руб.	650,000 руб.	300,000 руб.

На послѣдній годъ работъ предположена малая цифра въ томъ расчетѣ, что тогда возможно будетъ отработать и невыполненныя части, — особенно выправительныхъ сооружений 1914 и 1915 г.г., если по какимъ либо причинамъ ихъ не окажется возможнымъ выполнить за эти годы. Кромѣ того за эти годы предполагается вести здѣсь для надлежащаго направленія трассы — работы землечерпательныя.

Стоимость работъ на 1914 годъ выражается въ такихъ цифрахъ:

1. Выправительныя сооружения у Шеломая	76,629 р. 21 к.
2. Расчистка заборы Цесаревича	100,320 „ 97 „
3. Расчистка Потайной заборы	63,650 „ 63 „
4. Сооруженія у г. Кременчуга	3,422 „ 45 „
5. Расчистка Андреевской заборы № 3	98,290 „ 73 „
6. Расчистка Нижне-Романьковскихъ №№ 2 и 3 (въ одной перемычкѣ)	94,702 „ 55 „
7. Сооруженія у заборъ Цесаревича и Андреевской.	172,453 „ 96 „
8. Сооруженія въ Аулахъ изъ суммы на 248,778 р. 95 коп.	50,000 „ 00 „
9. Расчистка Пріютской заборы	37,205 „ 35 „
	<hr/>
	696,675 р. 85 к.
Администрація и проч.	20,000 р. 00 к.
	<hr/>
	716,675 р. 85 к.
Или кругло	700,000 р. 00 к.

По отдѣльнымъ районамъ кромѣ того, что было указано въ прежней пояснительной запискѣ и въ докладахъ на прежнихъ совѣщаніяхъ укажемъ:

1) *Шеломай*. Какъ уже говорилось выше, проектъ въ этомъ мѣстѣ измѣненъ, вмѣсто искривленнаго хода въ заборѣ предположенъ болѣе плавный ходъ у лѣваго берега и взамѣнъ предполагавшихся перемычекъ—теперь намѣчена постройка трехъ каменныхъ полузапрудъ, упирающихся головными оконечностями въ скалу, и расположенныхъ на скалистомъ основаніи, что даетъ обезпеченіе этимъ сооружениямъ противъ осадокъ въ будущемъ отъ подмыва дна. Сооруженія обычнаго типа, стоимость 76,629 р. 21 к., возвести ихъ для большей безопасности противъ поврежденій въ высокую воду и ледоходомъ предположено одновременно, чтобы раздѣлить подпоръ равномерно.

2) *Забора Цесаревича, Андреевская и сооружения около ихъ*. Работы здѣсь предположено вести въ общемъ по прежнему плану, выработанному еще въ 1895 году и разсмотрѣнному Инженернымъ Совѣтомъ. Нѣкоторыя отступленія отъ схемы 1910—1911 г.г. придется ввести въ зависимости отъ измѣнившихся глубинъ и кромѣ того придется дать нѣсколько большій запасъ по высотѣ песчанымъ стѣнкамъ перемычки на случай подъема воды за время работъ. Необходимость такого увеличенія была подтверждена какъ опытомъ 1912 года при постройкѣ желѣзнодорожной перемычки, такъ равно и подробной справкой о горизонтахъ воды за время существованія водомѣрныхъ постовъ.

3) *Потайная забора*. О необходимости уборки этой заборы въ первую очередь говорить не приходится,—ее приходится ставить во второй годъ работъ исключительно потому, что не представляется возможнымъ производить работы одновременно на Поповой и Потайной заборахъ, въ виду того стѣсненія судоходству, которое бы въ этомъ случаѣ случилось. Послѣ расчистки и уборки перемычки на Поповой заборѣ—является полная возможность дѣлать и полузапруду отъ праваго берега, такъ какъ лѣвый ходъ будетъ уже свободенъ, почему камень изъ перемычки на Потайной заборѣ можетъ идти прямо въ сооруженіе. Очевидно, что какъ лѣсной матеріалъ, такъ и оборудованіе здѣсь пойдетъ съ работъ на Поповой заборѣ.

Днѣпра выше города Екатеринослава у с. Новыхъ Кайдакъ, о чемъ ходатайствовалъ г. Екатеринославъ, и устройство подхода къ Верхне-днѣпровску, на эти работы придется испрашивать новыя ассигнованія.

Начальникъ Екатеринославскаго Отдѣленія,

Инженеръ *Терпуговъ*.

Кіевскій Округъ Путей Сѣобщенія.

Къ совѣщанію о разсмотрѣніи смѣтныхъ предположеній Округа на 1914 годъ.

ДОКЛАДЪ

Помощника Начальника Екатеринославскаго отдѣленія по 1 техн. участку инженера Ливена о предстоящихъ берего-укрѣпительныхъ работахъ на участкѣ р. Днѣпра между г.г. Градижскомъ и Екатеринославомъ.

Береговыя укрѣпленія на участкѣ рѣки, подлежащемъ улучшенію, могутъ быть двухъ родовъ. Одни строятся спеціально для того, чтобы воспринять потокъ рѣки, направляемый на нихъ активными сооружениями—струенаправляющими дамбами, полузапрудами и проч. и такимъ образомъ являются нѣкоторыми частями извѣстной регуляціонной системы; другіе служатъ своему прямому назначенію въ болѣе узкомъ смыслѣ, т. е. укрѣпляютъ размываемый берегъ рѣки, размывъ коего почему либо неблагоприятно отражается на судоходныхъ условіяхъ рѣки. Такъ на примѣръ:

а) получается слишкомъ крутой изгибъ рѣки, не отвѣчающій ея нормальнымъ гидравлическимъ свойствамъ.

б) частицы, отрываемыя теченіемъ отъ берега, на ближнемъ ниже лежащемъ участкѣ образуютъ перекасть, углубленіе котораго съ помощью землечерпательныхъ машинъ даетъ лишь кратковременный результатъ.

в) размывъ берега грозитъ вырѣзываніемъ изъ него новыхъ крупныхъ камней и заборъ, удаленіе коихъ можетъ явиться дорогой и трудной работой. и

г) береговое укрѣпленіе нужно для сохраненія судового хода, устроеннаго искусственно въ видѣ прорѣзи среди скалистыхъ препятствій, и т. п.

Въ предлагаемую программу берегоукрѣпительныхъ работъ на I-мъ техническомъ участкѣ Екатеринославскаго Отдѣленія изъ первой группы вошли только тѣ береговья укрѣпленія, постройка которыхъ уже теперь начата, и тѣ, которыя необходимы для завершения выправительныхъ системъ, предполагаемыхъ къ сооруженію изъ кредита въ 2.000.000 р., ассигнованнаго закономъ 25 іюня 1912 года на скалоуглубительныя и выправительныя работы на участкѣ между Градижскомъ и Екатеринославомъ.

Что же касается до береговыхъ укрѣпленій второго рода, то предусмотрѣны лишь тѣ случаи, гдѣ интенсивный и непрерывный характеръ разрушенія берега выяснился продолжительными наблюденіями.

Въ общемъ программа составлена согласно проекта коренного улучшения участка, представленнаго въ 1912 году на разсмотрѣніе Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ дорогъ.

Смѣтныя стоимости исчислены по нормальнымъ цѣнамъ, существовавшимъ въ 1912 году и по типамъ, примѣняемымъ нынѣ на участкѣ.

Ниже указываются предполагаемая береговья укрѣпленія въ порядкѣ ихъ расположенія по теченію рѣки Днѣпра.

Береговое укрѣпленіе у Лобачевой кручи близъ м. Келеберды.

Изъ числа перекатовъ на участкѣ р. Днѣпра ниже Чикаловскихъ заборъ наиболѣе затруднителенъ „Лобачевскій“, гдѣ рѣка складываетъ грунтъ отъ интенсивно размываемаго лѣваго берега, извѣстнаго подъ названіемъ „Лобачевской кручи“. Здѣсь разсчитывать на прочные результаты землечерпанія невозможно, пока не будетъ устранена причина образованія переката путемъ закрѣпленія подмываемаго берега. О производствѣ этой работы имѣются многочисленныя ходатайства крестьянъ прилежащихъ селеній, какъ-то м. Келеберды, хуторовъ Дробецковки и Коноплянки, къ усадьбамъ которыхъ приближается Днѣпръ. Считаюсь съ интересами, какъ судоходства, такъ и крестьянскихъ обществъ необходимо закрѣпить весь берегъ у этихъ селеній, создавъ здѣсь головную часть Деріевской регуляціонной системы выправительныхъ сооружений.

Береговое укрѣпленіе требуется на протяженіи до 1360 пог. саж., стоимостью около 280.000 рублей.

Береговое укрѣпленіе выше дамбы № 12 у с. Деріевки.

Ниже Келебердянскою заборы рѣка Днѣпръ вступаетъ въ урегулированный Деріевскій участокъ, подходомъ къ которому

является интенсивно размываемый на большомъ протяженіи правый берегъ. Такъ какъ разрушеніе послѣдняго является опаснымъ для перваго изъ Деріевскихъ сооружений—струенаправляющей дамбы № 12, то за послѣдніе годы производились работы по укрѣпленію берега частями до рѣчища „Старый Днѣпръ“.

Въ 1915 и 1916 г. г. по утвержденному проекту улучшенія судоходныхъ условій между г. г. Градижскомъ и Екатеринославомъ послѣдуетъ расчистка скалъ и устройство выправительныхъ сооружений у Келебердянкой заборы, и такимъ образомъ, течение будетъ направлено къ правому берегу; вслѣдствіе этого во избѣжаніе излишняго размыва берега выше рѣч. „Старый Днѣпръ“, въ ближайшіе годы необходимо продолжить укрѣпленіе и выше этого рѣчища.

Береговое укрѣпленіе требуется на протяженіи около 500,00 пог. саж. на сумму до 100.000 рублей.

Удачно отложившіеся противъ этого берега пески предположено закрѣпить посадками ивняка.

Продолженіе берегового укрѣпленія № 13 у с. Деріевки.

Въ нижней части Деріевскаго участка регулированіе русла еще не закончено, такъ какъ здѣсь построено только береговое укрѣпленіе № 13 и совершенно отсутствуютъ активныя сооружения. Сооруженіями обѣихъ выше и ниже лежащихъ выправительныхъ системъ: Верхне-Деріевской и Красно-Каменской—трасса у с. Деріевки намѣчена вполне опредѣленно вдоль праваго берега; согласно этому въ 1913 и 1914 г. г. здѣсь и будутъ расчищены заборы Цесаревича и Андреевы и для отклоненія течения отъ лѣваго берега выше заборъ будетъ возведена регуляціонная система изъ струенаправляющей дамбы и трехъ полузапрудъ. Послѣ устройства этихъ активныхъ сооружений, главное течение направится къ правому берегу и такимъ образомъ усилится ниже оконечности существующаго укрѣпленія № 13 подмывъ, слѣдствіемъ котораго будетъ занесеніе ниже лежащихъ глубинъ. Этого слѣдуетъ избѣжать, продолживъ въ ближайшіе годы береговое укрѣпленіе на длину до 800,00 саж.; стоимость этой работы опредѣлится около 140.000 рублей.

Продолженіе берегового укрѣпленія у Боцуловской заборы.

Ниже Краснаго Камня рѣка отклоняется устроенными здѣсь струенаправляющей дамбой и полузапрудой къ лѣвому берегу, гдѣ находится береговое укрѣпленіе противъ Боцуловской заборы, устроенное въ 1910—1911 г. г. въ мѣстѣ сильнаго размыва.

За отсутствіемъ средствъ возведена лишь незначительная часть его на длину 343,40 саж., но и она оказала дѣйствіе въ смыслѣ улучшения Боцуловскаго переката.

При весеннемъ осмотрѣ 1912 года было замѣчено, что берегъ ниже существующаго берегового укрѣпленія продолжаетъ обваливаться (особенно весною), приобрѣлъ извилистое очертаніе и береговая линія зашла за трассу; какъ слѣдствіе размыва берега происходитъ обмелѣніе ниже лежащаго плеса. Эти обстоятельства, говоряція въ пользу продолженія Боцуловской береговой обдѣлки, подкрѣпляются еще и тѣмъ соображеніемъ, что система выправленія у Краснаго Камня еще не законченная, и для сохраненія достигнутыхъ все-таки благопріятныхъ результатовъ, она должна быть дополнена двумя запрудами у праваго берега; предполагая постройку этихъ двухъ активныхъ сооружений, слѣдуетъ, пока не поздно, обезпечить отъ размыва противолежащій берегъ продолживъ укрѣпленіе на длину до 400,00 саж., стоимостью около 70.000 рублей.

Забора Кривая.

Выше Кривой заборы лежитъ глубокой и удобный для судоходства плесъ, но въ послѣдніе годы у лѣваго берега откладываются песчаныя отмели и просходитъ подмывъ праваго, который сопровождается обнаженіемъ новыхъ скалистыхъ выступовъ, современемъ могущихъ оказаться на судовомъ ходу. Поэтому желательно предотвратить здѣсь дальнѣйшій подмывъ устройствомъ берегового укрѣпленія длиною около 400,00 саж., на сумму приблизительно до 80.000 руб. Такимъ образомъ будетъ закрѣпленъ ходъ черезъ Кривую забору, уже подлежащую расчисткѣ въ ближайшіе годы.

Береговое укрѣпленіе у Орлика.

Около м. Орлика рѣка дѣлаетъ крутую излучину къ этому селенію, подходя здѣсь къ высокому незатопляемому берегу. Состоя изъ песчаныхъ отложеній, берегъ легко поддается размыву, какъ весною, такъ и въ меженную воду. Большое количество грунта при обвалахъ берега относится теченіемъ нѣскольکو ниже и образуетъ мелководный перекатъ, съ которымъ землечерпательныя работы не въ силахъ справиться, такъ какъ сдѣланныя прорѣзы скоро заносятся вновь. Поэтому, чтобы устранить причину образованія перекатовъ въ этомъ мѣстѣ навсегда нужно укрѣпить размываемый берегъ, смотря по состоянію его ко времени работъ, или устройствомъ дамбы съ засыпкой за нее

земли или береговой обдѣлкой изъ камня и фашины. Закрѣпленіе берега требуется на протяженіи около 620,00 пог. саж., на сумму до 160.000 рублей.

Береговое укрѣпленіе у г. Верхнеднѣпровска.

У г. Верхнеднѣпровска теченіе главнаго русла, подходя къ заборѣ у лѣваго берега, отклоняется ею вправо къ выпуклому берегу. Но здѣсь оно встрѣчается съ отмелями, которыя иногда настолько спускаются къ заборѣ, что судовой ходъ становится мелкимъ и извилистымъ и такимъ образомъ, не смотря на существованіе въ этомъ мѣстѣ одновременно двухъ ходовъ, оба являются прижатыми къ камнямъ и опасными. Какъ показала зондировка, перерывъ заборы у лѣваго берега, который въ настоящее время интенсивно размывается, имѣетъ видъ воротъ, а за гребнемъ берега находятся высокіе камни. Поэтому по расчисткѣ самой заборы (предполагаемой въ 1915—1916 г. г.) необходимо укрѣпить береговую полосу и не допустить вырѣзыванія изъ берега новой заборы. Береговое укрѣпленіе предполагается длинной около 500,00 саж. и будетъ стоить приблизительно до 94.000 рублей.

Береговое укрѣпленіе у Пріютской заборы.

Пріютская забора находится у лѣваго берега непосредственно ниже Аульской заборы и переката того же названія. По утвержденному проекту улучшеніе судоходныхъ условій рѣки Днѣпра между г. г. Градижскомъ—Екатеринославомъ послѣ устройства въ 1914, 1915 и 1916 г. г. у хут. Аулы серіи выправительныхъ сооружений, главное теченіе будетъ отклонено къ лѣвому берегу въ обходъ Аульской заборы; поэтому тѣмъ же проектомъ предвидится и расчистка Пріютской заборы въ 1914 году. Такъ какъ лѣвый берегъ здѣсь является вогнутымъ, то по осуществленіи этихъ работъ и расположеніи главнаго потока вдоль него станетъ необходимымъ устроить здѣсь береговое укрѣпленіе на протяженіи около 615,00 саж., стоимостью около 160.000 рублей.

Береговое укрѣпленіе у Верхне-Романьковской заборы.

Черезъ Верхне-Романьковскую забору имѣются глубокія, но узкія ворота, которыми суда пользуются съ большимъ рискомъ. При расширеніи этого хода до берега на ширину не менѣе 50 саж. (предполагаемаго въ 1915—16 г. г.) получится прямой и устойчивый фарватеръ. Необходимо только принять мѣры къ

тому, чтобы не происходило дальнѣйшаго размыва лѣваго берега, такъ какъ тогда постепенно будутъ вырѣзываться новые камни, обнаруженные зондировкой въ толщѣ берега. Для закрѣпленія этого берега необходимо устроить укрѣпленіе на протяженіи до 500,00 саж., стоимостью около 115,000 рублей.

Береговое укрѣпленіе у села Тарамскаго.

За послѣдніе годы между с. Карнауховкой и Тарамскимъ рѣка разработала себѣ новый судоходный рукавъ у самаго с. Тарамскаго. Этотъ рукавъ значительно удобнѣе стараго лѣваго русла, такъ какъ на немъ и заборъ немного и онѣ допускаютъ свободный обходъ камней, и, кромѣ того, существуютъ естественныя довольно широкія въ 45 саж. ворота у главной Тарамской заборы. Въ силу этихъ благопріятныхъ условій работы здѣсь незначительны и безусловно необходимо лишь спѣшное устройство берегового укрѣпленія у с. Тарамскаго, гдѣ за послѣдніе годы хотя и смыта значительная площадь крестьянскихъ огородовъ, но ведущій берегъ имѣетъ еще пока сравнительно правильное очертаніе. Однако, интенсивный размывъ берега, складываясь внизъ по теченію, какъ въ самомъ рукавѣ, такъ и ниже за Сухачевской заборой, образуетъ перекаты, поддержаніе глубины на которыхъ землечертательными снарядами, можетъ потребовать такихъ непрерывныхъ и крупныхъ работъ, что землечерпаніе станетъ невыгоднымъ. Но самой главной причиной, требующей закрѣпленія берега, это вырѣзываніе изъ него новыхъ заборъ, и, когда камни постепенно выйдутъ на ходовую полосу, а слѣва образуются отмели, то судоходство вернется ко всѣмъ опасностямъ стараго положенія. Поэтому закрѣпленіе берега у этого селенія необходимо въ возможно скоромъ времени. Укрѣпленіе требуется на протяженіи до 600,00 саж., что будетъ стоить около 115,000 рублей.

Береговое укрѣпленіе у с. Сухачевки.

Подойдя къ Сухачевкѣ, расположенной въ 7-ми верстахъ выше с. Новые Кайдаки, рѣка весьма интенсивно размываетъ берегъ этого селенія и серьезно угрожаетъ цѣлости усадебъ такъ, что крестьяне-владѣльцы прибрежныхъ земель—постоянно возбуждаютъ ходатайство объ укрѣпленіи берега и избавленіи ихъ такимъ образомъ отъ крупныхъ убытковъ.

Съ точки зрѣнія общаго режима рѣки близъ Екатеринослава размывъ берега въ этомъ мѣстѣ крайне нежелателенъ, такъ какъ рѣка, особенно въ весеннее половодье, стремится уйти въ лѣвые

притоки своей долины, въ обходъ существующимъ сооружениямъ и, такимъ образомъ, удалиться отъ г. Екатеринослава.

Такъ же и въ межень размывъ берега уширяетъ и безъ того чрезмѣрно широкое (до 2¹/₂ вер.) русло и даетъ еще большій просторъ образованію отмелей, которыя пока лишь случайно расположились очень удачно, оттѣснивъ главное теченіе къ лѣвому берегу.

Но можно ожидать другой конфигураціи русла—растеканія струй, причѣмъ образуются низкія и широкія отмели, и тогда слишкомъ широкому руслу, грозитъ полное обмелѣніе.

Считаясь съ изложенными данными, необходимо укрѣпить берегъ у с. Сухачевки, построивъ береговую обдѣлку и закрѣпивъ противоположащую отмель посадками.

Длина берегового укрѣпленія опредѣляется въ 1600,00 пог. саж., стоимостью около 308,000 рублей.

Начавъ говорить о Сухачевкѣ нельзя не упомянуть объ одномъ изъ самыхъ серьезныхъ враговъ судоходства на участкѣ Градижскъ-Екатеринославъ—о Ново-Кайдакскомъ пережатѣ, для котораго Сухачевка является головной частью. Предоставленная съ правой стороны самой себѣ рѣка ежегодно растекается вширь и покрывается отмелями, прижимающими судоходство, въ чрезвычайно опасный правый каменистый рукавъ. Средства на окончаніе системы Екатеринославскихъ сооружений и на урегулированіе участка отъ Сухачевки до Новыхъ Кайдакъ нужны неотложно. Съ каждымъ годомъ промедленія, какъ показали размывы праваго рукава въ прошломъ и позапрошломъ году, необходимыя на эти работы ассигнованія непомѣрно растутъ.

Порядокъ исполненія берегоукрѣпительныхъ работъ.

Постройка береговыхъ укрѣпленій на охарактеризованныхъ выше участкахъ по степени ихъ важности для поддержанія судоходныхъ условій рѣки можетъ быть распредѣлена по годамъ слѣдующимъ образомъ:

1) въ 1914 г.:

Продолженіе берегового укрѣпленія № 12	
у с. Деріевки	100,000 р.
Продолженіе берегового укрѣпленія № 13	
у с. Деріевки	140,000 р.
Береговое укрѣпленіе у Боцуловки.	70,000 р.
Береговое укрѣпленіе у с. Тарамскаго	115,000 р.
<hr/>	
Итого	425,000 р.

II) въ 1915 году:

Береговое укрѣпленіе у заборы Верхнеднѣ- провской	94,000 р.
Береговое укрѣпленіе у с. Сухачевки	308,000 р.
Итого	402,000 р.

III) въ 1916 году:

Береговое укрѣпленіе у Лобачевской Кручи	280,000 р.
Береговое укрѣпленіе у с. Орлика	160,000 р.
Итого	440,000 р.

IV) въ 1917 году:

Береговое укрѣпленіе у Кривой заборы	80,000 р.
Береговое укрѣпленіе у Приютской заборы	160,000 р.
Береговое укрѣпленіе у Верхне-Романьков- ской заборы	115,000 р.
Итого	355,000 р.

А всего за весь періодъ 1914—1917 г.г. на сумму: 425,000 р.+402,000 р.+440,000 р.+355,000 р.=1,622,000 рублей.

Распредѣленіе составлено въ предположеніи, что каждое береговое укрѣпленіе будетъ съ начала до конца построено въ теченіе одной навигаціи, такъ какъ постройка береговыхъ укрѣпленій частями и не экономична и не цѣлесообразна. Послѣ прохода весеннихъ водъ ниже прерванной части образуется размывъ, причѣмъ нарушается плавность кривой и необходимыя работы противъ прежняго увеличиваются.

Помощникъ Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 1 участку, инженеръ *Ливень*.

Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1914 годъ.

Д О К Л А Д Ъ

Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія Инженера Терпугова о произведенныхъ работахъ на Н. Днѣпрѣ, Ю. Бугѣ и притокахъ Днѣпра и достигнутыхъ этими работами результатахъ.

Нижній Днѣпръ, входящій во 2 техническій участокъ Екатеринославскаго Отдѣленія, считая отъ Александровска до Херсона, имѣетъ протяженіе 280 верстъ. На этомъ протяженіи имѣются выправительныя и берегоукрѣпительныя сооруженія на 7 мѣстахъ имени: Александровскъ-Хортица, Бѣленькое, Кушиновка, Тарасовка, Рябокъ, Никополь и Каменскій перекалъ. Все, что сдѣлано на Нижнемъ Днѣпрѣ, надо разбить на два періода: 1) общія текущія работы и 2) работы по коренному выправленію 1909, 10, 11 и 12 годовъ. Будемъ разсматривать то, что сдѣлано по пунктамъ, идя внизъ по теченію:

1. *Александровскъ.* Если обратиться къ плану съемки 50-хъ годовъ¹⁾, то мы видимъ, что Днѣпръ лѣвымъ боковымъ протокомъ подходилъ тогда почти къ самому городу примѣрно до теперешняго русла Московки, причемъ противъ с. Вознесенскаго лежали два острова, а около города имѣлась цѣлая сѣтъ малыхъ рукавовъ, служившихъ, очевидно, выходомъ въ межень и для р. Московки. Съ теченіемъ времени косу отъ лѣваго берега у с. Вознесенской слободки натянуло, протокъ у лѣваго берега оказался занесеннымъ и тѣмъ самымъ положеніе города въ судоходномъ отношеніи значительно ухудшилось.

¹⁾ Атласъ части р. Днѣпра отъ г. Кременчуга до лимана изданъ Главнымъ Управленіемъ Путей Сообщенія и публичныхъ зданій по изысканіямъ, произведенныхъ инженерами Корпуса Путей Сообщенія въ 1846 и 1859 г.г. изданіе 1863 г.

Обращаясь къ плану 1893 году, мы видимъ, что для того, чтобы упорядочить подходъ къ мѣсту теперешней гавани—нужно было произвести значительную подчистку землечерпаніемъ. На этомъ же планѣ мы видимъ запроектированныя тогда новыя сооруженія и удлиненія старыхъ, которыми инженеръ *Лелявскій* предполагалъ смѣть косу и приблизить глубины къ лѣвому берегу.

По выполненіи этихъ работъ цѣль была вполне достигнута,—теперь мы имѣемъ у берега глубины вполне обеспечивающіе судоходство.

Далѣе идетъ *Хортицкій* перекать—здѣсь и на планѣ 50 годовъ—мы имѣемъ глубины всего 7 футъ по сравненію съ сосѣдними въ 10—12 футъ. Естественно, что подъ влиянемъ полузапрудъ, построенныхъ для прижатія теченія къ лѣвому берегу для смыва косы, началъ размываться и лѣвый берегъ ниже этой косы. Когда этотъ послѣдній размывъ дошелъ до линіи трассы, то берегъ потребовалъ укрѣпленія. Укрѣпленіе при подходѣ къ самому перекату—переходитъ въ струенаправляющую дамбу, причемъ для усиленія работы дамбы ниже ея построена полузапруда № 8, а противъ нея двѣ полузапруды №№ 6 и 7. Относительно вліянія построенныхъ сооружений и другихъ принимаемыхъ Округомъ Путей Сообщенія мѣръ будетъ сказано въ концѣ при разсмотрѣніи таблицъ о глубинахъ.

Идя далѣе, мы имѣемъ произведенныя работы у Лысой Горы. Здѣсь мы имѣемъ скалистую гряду, пересѣкающую и притомъ на сравнительно небольшой глубинѣ весь фарватеръ; до произведенныхъ работъ по углубленію скалистаго дна ходъ былъ извилистый и опасный,—теперь скала снята въ двухъ мѣстахъ, помощью работъ въ песчаныхъ перемычкахъ въ 1910—11 г.г.: перемычка площадью—4167 кв. саж. вынута грунта 518,65 куб. саж. и II площадью 2600 кв. саж., причемъ было вынута 230,47 куб. саж. камня.

Далѣе на 1633 верстѣ имѣемъ берегоукрѣпительныя работы у с. *Бъленькаго*. Здѣсь правый высокій берегъ (Н.—до 7 саж.)—сильно подмывался и подмываемый грунтъ давалъ крайне неблагоприятныя отложенія для русла ниже по теченію.

Въ виду того, что здѣсь высота берега слишкомъ большая для того, чтобы можно было укрѣпить ее по всей площади откоса,—здѣсь примѣненъ совершенно особый типъ берегового ук-

рѣпленія:—въ подводной части поперечныя фашинныя ленты шириною въ 6, длиною въ 8 саж., въ промежуткахъ между тюфяками каменная отсыпь. Въ надводной части каменная одежда слоемъ въ 0,25 саж. на высоту до 1 саж. отъ средне-низкаго горизонта воды. Дорога отъ пристани проектирована шириною отъ 3 до 4 саж. съ предѣльнымъ уклономъ въ 0,07 саж.. Часть дороги у берега, затопляемаго весенней водой, замощена гранитнымъ камнемъ на щебнѣ, остальная часть—камнемъ на пескѣ. Работа велась въ теченіе 4 лѣтъ, и въ настоящій моментъ заканчивается устройство сѣзда къ пристани.

На 1642 верстѣ отъ праваго берега почти черезъ всю ширину идетъ *Кушиновская* забора. Ходъ до 1906 года лежалъ къ правому берегу черезъ самые камни. Затѣмъ онъ перемѣстился лѣво, причемъ камни лежатъ все же около самага хода.

Здѣсь въ порядкѣ коренного улучшенія—забора убрана (съ нѣкоторыми измѣненіями противъ чертежа въ контурѣ) въ перемычкѣ съ песчаными стѣнками въ 1911 году (площадь 7037 кв. саж., вынуто камня 896,97 куб. саж.). Для закрѣпленія хода по скалистой выемкѣ, такъ какъ при дальнѣйшемъ размывѣ лѣваго берега снова могли бы быть вырѣзаны заборы—берегъ этотъ укрѣпленъ на протяженіи 629 саж., а чтобы здѣсь не получалось переката и ходъ не уклонялся бы вправо въ забору на прежнее свое направленіе отъ праваго берега построены четыре полузапруды,—работы закончены въ 1912 году. Одиночные камни убраны помощью камнеподъемныхъ крановъ.

Непосредственно за Кушиновкой—идетъ *Красная забора* и *Тарасовка*. Это последнее мѣсто было одно изъ наиболѣе затруднительныхъ мѣстъ для судоходства—глубины зачастую здѣсь падали до 3 фут. Какъ видно изъ плана 50-хъ годовъ и изъ плана 1909 года,—до работъ противъ с. В. Тарасовки, Днѣпръ разбивается на нѣсколько боковыхъ рукавовъ. Въ 50-хъ годахъ мы видимъ ходъ черезъ камни подъ правый берегъ съ довольно хорошими глубинами—лѣвые рукава занесены пескомъ. Въ 1909 году ходъ отходить въ средній рукавъ, причемъ и лѣвые рукава разработаны довольно сильно.

При такомъ характерѣ русла цѣль работъ (по коренному улучшенію) заключалась въ сосредоточеніи всего русла въ одномъ

рукавъ и въ приданіи такому положенію устойчиваго состоянія. Работы, заключались здѣсь въ закрытіи боковыхъ протоковъ, правыхъ и лѣвыхъ, въ укрѣпленіи береговъ и въ проведеніи трассы помощью полузапрудъ и струенаправляющихъ дамбъ. Къ числу выправительныхъ же сооружений надо здѣсь отнести и уборку песчанаго просередка противъ Шмулева острова, переброшеннаго осенью 1912 года къ правому берегу по головамъ полузапрудъ выше узкаго острова.

Работы почти въ полномъ объемѣ здѣсь закончены зимою 1912/13 г.г. Остается лишь дополнить образовавшіеся въ концѣ струенаправляющей дамбы № 3 значительные просадки, что выполняется въ настоящее время.

Далѣе идутъ работы на *Рябокъ* и лежащей непосредственно ниже его заборѣ Паліевской. На обѣихъ этихъ заборахъ дѣлались расчистки помощью камнеподъемныхъ крановъ въ 1904—1905 г.г. До производства этихъ расчистокъ ходъ здѣсь былъ очень опасный и буксиры должны были расчаливаться и проводить суда по одиночкѣ. Расчистками ходъ нѣсколько улучшился, но все же оставался опаснымъ и всегда могъ блуждать между камнями по новому направленію, минуя сдѣланныя частичныя расчистки.

Работа здѣсь выполнена такъ: отъ лѣваго берега были въ песчаныхъ перемычкахъ убраны заборы *Рябокъ* и Паліевская и берегъ этотъ закрѣпленъ (1 перемычка площадью 4590 кв. саж., вынута скалистаго грунта 1000.15 куб. саж., 11—3497 кв. саж., вынута скалистаго грунта 659,20 куб. саж.), а отъ праваго берега построены выправительныя сооружения—струенаправляющая дамба и рядъ полузапрудъ. Струенаправляющая дамба № 1—въ головной части своей—подвержена громадному напору и была сильно повреждена, глубины здѣсь доходили до 7 саж. Въмѣсто возстановленія головной части въ полной ея формѣ въ настоящее время въ этомъ мѣстѣ устроенъ рядъ короткихъ бунъ-полузапрудъ, упирающихся рѣчными своими оконечностями въ первоначальную струенаправляющую дамбу. Корневая часть бунъ закрѣплена и это закрѣпленіе составило почти сплошную береговую обдѣлку. Въ будущемъ, въ виду крайне сильнаго размыва берега выше головы струенаправляющей дамбы предположено сдѣлать укрѣпленіе на протяженіи 997 саж., причемъ къ работамъ будетъ

приступлено въ настоящемъ 1913 году¹⁾. Работы на Рябкѣ и Палиевкѣ выполнены въ порядкѣ коренного выправленія.

Наконецъ, доходимъ до послѣднихъ работъ у м. Никополя и непосредственно лежащихъ за ними работъ у *Каменки*.

У *Никополя* еще въ 1897—1901 г.г. по ходатайству мѣстныхъ жителей (начавшемуся отъ 1882 года), которое тогда совпадало и съ нуждами судоходства, сдѣлано громадное береговое укрѣпленіе праваго берега. Крутой берегъ 6,00 саж. надъ средне-низкимъ горизонтомъ подрѣзался теченіемъ и валился въ воду вмѣстѣ съ находящимися здѣсь городскими постройками. Грунтъ отлагался ниже, образуя перекаты, а ходъ все болѣе и болѣе подходилъ къ лежащей у праваго берега скалистой заборѣ. Тогда въ 1897—99 г.г. берегъ былъ укрѣпленъ и сдѣлана обдѣлка, приспособленная для весенней, а въ 1900—1901 г.г. было сдѣлано береговое укрѣпленіе для меженной грузки, и отъ заборы въ 1898—1899 г.г. сдѣлана струенаправляющая дамба. Далѣе отъ Никополя въ мѣстѣ слиянія со старикомъ (см. планъ 50-хъ годовъ) въ концѣ Орлова острова—Днѣпръ круто поварачиваетъ вправо и въ этомъ поворотѣ подвергался весьма сильному размыву правый берегъ потребовавшій также весьма упорной борьбы съ теченіемъ при постройкѣ берегового укрѣпленія.

Насколько затруднителенъ былъ лежащій непосредственно ниже Никополя *Каменскій* перекатъ, можно судить по запискѣ къ проекту улучшенія его, рассмотренной въ Правленіи Кіевскаго Округа въ 1892 году, гдѣ говорится: „Въ прошломъ году мелководіе на Каменскомъ перекатѣ вызывало особыя жалобы судовладельцевъ, такъ какъ глубина на этомъ перекатѣ не превосходила 3 футъ, а суда даже съ неполнымъ грузомъ обыкновенно сидятъ въ водѣ до 5 футъ. Землечерпательницей „Днѣпровская 1“ перекатъ былъ расчищенъ до глубины 4 футъ, но по окончаніи работъ расчищенные мѣста быстро заносились; для предупрежденія заносовъ были поставлены щиты, которыми и поддерживалась на расчищенныхъ мѣстахъ глубина отъ 3,5 до 4 футъ.

Въ 1898 году—уже были произведены изысканія и въ 1900 году было приступлено къ постройкѣ выправительныхъ сооружений.

¹⁾ Докладъ Л. И. Карлштейна.

Какъ видно изъ плана, съ лѣвой стороны подъ прямымъ угломъ впадаетъ въ Днѣпръ р. Конка и какъ разъ противъ этого впаденія находится песчаный просередокъ съ очень небольшими глубинами. Ниже имѣлась громадная ширина, причемъ русло разбивалось на нѣсколько рукавовъ, отгороженныхъ другъ отъ друга болѣе или мѣнѣе значительными просередками. Цѣль работъ состояла въ томъ, чтобы собрать теченіе въ одно русло и придать этому руслу устойчивое положеніе въ поймѣ, что и достигнуто помощью постройки береговыхъ укрѣпленій и цѣлаго ряда полузапрудъ.

Окончаніе здѣсь работъ выполнено при коренномъ улучшеніи въ 1909—11 г.г. По отношенію къ Днѣпру работы здѣсь закончены, по отношенію же къ Конкѣ остается на очереди постройка регуляціонной стрѣлки на устьѣ.

Ниже Каменки исправительныхъ работъ на Днѣпрѣ никакихъ не имѣется, ведутся лишь работы землечерпательныя.

Остановимся вкратцѣ на типахъ сооружений.

Въ виду сравнительной дешевизны камня на Нижнемъ Днѣпрѣ (около 40 руб. куб. саж., въ настоящее же время, на примѣръ значительное количество камня ставится даже по 32 руб. 50 коп. куб. саж.)—сооруженія здѣсь строятся каменные въ отличіе отъ Верхняго и части Средняго Днѣпра, только въ ихъ основанія кладутся фашинные тюфяки. Типы таковы:

Запруды: въ основаніе кладется фашинный тюфякъ толщиною $1\frac{1}{2}$ фута, на немъ отсыпь изъ гранитаго камня, откосы этой запруды съ верхней стороны (напорный) 1:1 и съ низовой (упорный) $1:1\frac{1}{2}$. Ширина по верху равняется 1,00 саж. Надъ средне-низкимъ горизонтомъ запруды возвышаются на 0,50 саж. Выше уровня рабочаго горизонта вмѣсто наброски идетъ правильная укладка.

Полузапруды и траверсы: Тоже каменные, изъ наброски ниже средне-низкаго горизонта и изъ укладки съ облицовкой выше его. Ширина по верху 0,75 саж., ширина по низу въ зависимости отъ глубины при напорномъ откосѣ 1:1 и упорномъ $1:1\frac{1}{2}$. Въ головной части полузапрудъ за исключеніемъ тѣхъ, которыя головами упираются въ скалистое дно, укладываются фашинный $1\frac{1}{2}$ футовый тюфякъ по оси сооруженія въ 10 саж. и такой ширины, чтобы выступалъ за подошву откоса на

1½ сажени съ верхней стороны и на 3 сажени съ нижней. Голова полузапруды заканчивается каменной отсыпью съ тройнымъ откосомъ.

Головы полузапрудъ или возвышаются на 0,25 саж. надъ средне-низкимъ горизонтомъ или же выведены только до самаго средне-низкаго горизонта (Рябокъ, Кушиновка) и далѣе идутъ съ подъемомъ къ берегу въ $\frac{1}{200}$. Корень въ видѣ каменной призмы врытый въ котлованъ глубиною 0,50 саж. на протяженіи 10 саж. При этомъ берегъ при песчаномъ грунтѣ у корней обдѣливается каменной одеждой 5 (верхняя часть) и 10 саж. (нижняя часть).

Струенанправляющія дамбы (Тарасовка № 3, Рябокъ № 1) имѣютъ верхнюю площадку въ уровнѣ горизонта средне-низкихъ водъ. Ширина дамбы—1,00 саж., откосъ со стороны рѣки одиночный и со стороны берега полуторный. Во избѣжаніе подмыва дна вдоль рѣчной стороны кладется 1½ футовый фашинный тюфякъ шириною 5 саж., заходящій на ширину въ 1 саж. подъ сооруженія. Такой типъ дамбы на Рябкѣ и на Тарасовкѣ оказался недостаточно сильнымъ и сооруженія дали просадки.

Береговья укрѣпленія: Въ основаніе кладется фашинный тюфякъ такой ширины, чтобы рѣчной его конецъ лежалъ уже на пологомъ днѣ, а не свѣшивался съ кручи. Иногда отъ этихъ основныхъ тюфяковъ укладываются на рѣку донные траверсы шириной 3—4 саж. и длиною 8—10 саж. для отклоненія низовыхъ струй отъ берегового укрѣпленія. Такіе донные траверсы, какъ показывали многочисленныя опыты, въ высшей степени полезны для прочности сооруженія. Фашинный тюфякъ доходитъ до урѣза средне-низкаго горизонта (хотя точно это не достигается, но къ этому стремятся въ зависимости отъ времени производства работъ).

Далѣе идетъ двойнымъ откосомъ каменная вымостка толщ. 0,16 саж. снизу мелкаго на слоѣ въ 0,10 въ рыхломъ тѣлѣ сѣна и +0,14 сажень сверху крупнаго камня въ плетневыхъ клѣткахъ. Двойной откосъ идетъ до высоты +1,5 саж. и заканчивается горизонтальной площадкой шир. въ 1,50 саж., того же типа, какъ и самый откосъ въ 0,30 саж. толщиной. За послѣднее время отъ устройства плетневыхъ клѣтокъ отказываются (Шмулевъ островъ), а равно предположено введеніе сѣтчатыхъ не сплошныхъ подводныхъ тюфяковъ, что въ случаѣ большой ихъ ширины дастъ значительную экономію.

При общемъ заданіи коренного улучшения основной цѣлью было постановлено дать отъ Александровска до Никополя глубины не менѣе 5 футъ и ниже Никополя 7 футъ. Работы на вышеуказанныхъ перекатахъ были намѣчены помощью выправительныхъ сооружений, а на всѣхъ остальныхъ помощью землечерпанія. Первые закончены, не считая мелкихъ недодѣлокъ на Тарасовкѣ, въ 1912—13 г.г., по вторымъ заканчивается постройкой 40 кубовой землесосъ. Съ 1895 года до 1907 года на нижнемъ Днѣпрѣ работала всего лишь одна 25 кубовая землечерпательная машина „Днѣпровская 1-ая“; понятно, что она немогла справиться съ громаднымъ количествомъ нужной работы и, какъ только стали обращать вниманіе на водные пути. Увеличеніе землечерпательнаго флота быстро пошло впередъ: въ 1907 году была спущена черезъ пороги „Днѣпровская 3“, однотипная съ первой, затѣмъ получены новые землесосы „Днѣпровскіе 8, 9 и 11“; для обслуживания каравановъ имѣется два парохода, специально назначенныхъ для этой цѣли „Никополь“, „Бериславъ“ и, кромѣ того, для изыскательныхъ партій два моторныхъ катера „Екатеринодаръ“ и „Ненасытець“.

Обращаемся теперь къ результатамъ того, что сдѣлано для судоходства Нижняго Днѣпра на транзитѣ. Результаты эти ясны изъ таблицы № 1, въ которой приведено число дней въ навигацію, когда глубины были менѣе 5 футъ въ районѣ Александровскъ-Никополь. Мы видимъ здѣсь, что число такихъ дней бывшее ранѣе довольно большимъ, свелось въ 1912 году до одного дня на Н.-Краснозаборскомъ перекатѣ, тогда какъ прежде, напримѣръ 1908 и 1909 г.г., глубины менѣе 5 футъ были на Тарасовскомъ перекатѣ болѣе, чемъ по 100 дней въ навигацію. Изъ этого видно, что, хотя въ 1912 году ко времени мелководья работы закончены еще не были, результаты работъ, какъ выправительныхъ, такъ и землечерпательныхъ получились вполне хорошими. При этомъ надо, впрочемъ, оговорить, что 1912 годъ въ смыслѣ стоянія горизонта (графикъ) былъ особенно благоприятенъ: ниже средне-низкаго вода не падала, а около 0 стояла лишь въ періодъ отъ 20 августа до 15 сентября.

Та же картина наблюдается и по таблицѣ № 2, въ которой приведено число дней, когда на перекатахъ въ районѣ Никополь-Бериславъ было менѣе 7 футъ.

Несмотря на то, что 40 кубовый землесосъ, составляющій 40% мощности землечерпательнаго флота на работы еще не поступилъ, все же мы видимъ громадное сокращеніе неблагоприятныхъ для судоходства дней. Максимумъ 20 дней мы видимъ на Каменскомъ пережатѣ, но здѣсь же до работъ было 78—138 такихъ дней. Далѣе 16 дней на Верхне-Бабинскомъ, гдѣ ранѣе было 25—113 дней. Можно съ увѣренностью сказать, что съ приходомъ 40 кубоваго землесоса и съ поступленіемъ новаго буксирнаго парохода „Кичкасъ“ результаты, намѣченные проектомъ кореннаго улучшенія, будутъ вполне достигнуты.

Внѣ транзита надо упомянуть о работахъ по устройству гаваней въ г.г. Александровскѣ и Никополѣ.

Александровская гавань, одна изъ самыхъ большихъ гаваней на Днѣпрѣ (въ 1909 году, на примѣръ, отсюда, отправлено водой 13,822,000 пудовъ только хлѣбнаго груза. Въ 1911 году хлѣбнаго груза 19,956,017 и всего 21,847,785 пудовъ), устроена съ укрѣпленіемъ береговъ, оборудованіемъ желѣзнодорожными путями.

Александровская верхняя гавань построена въ два приѣма: въ первой своей части была выполнена въ 1895—1898 г.г. и во второй въ 1903—1905 г.г. Первая часть при ширинѣ въ 30 саж. была сдѣлана площадью въ 8400 кв. саж., что было уже тогда на 2400 кв. саж. больше противъ предполагавшейся при глубинѣ 8 футъ отъ средне-низкаго горизонта (6 футъ отъ самаго низкаго). Сразу же выяснилась потребность въ дальнѣйшемъ расширеніи гавани, такъ какъ сдѣланная немогла вмѣстить и незначительной части судовъ, желающихъ зимовать въ Александровскѣ.

Въ виду этого, было въ 1903 году приступлено къ дальнѣйшему расширенію гавани: былъ продолженъ существующій ковшъ и сдѣлана расчитка нижней Кривой. Въ верхней Кривой расчищена площадь (продолженіе первой части работъ) на длину 381,44 саж. при ширинѣ въ 50 саж., что составило площадь въ 17,696 кв. саж. Глубина осталась та же, что и въ первой части (6 футъ отъ самаго низкаго горизонта). Здѣсь идетъ преимущественно погрузка на суда хлѣба въ зернѣ доставляемаго по желѣзной дорогѣ.

Въ Нижней Кривой, приспособленной ранѣе для марганцевой руды (при длинѣ 240 и ширинѣ 30 саж. при тѣхъ же, что и въ верхней части глубинахъ) помѣщалось около 45 судовъ. Когда марганцевая руда пошла по второй Екатерининской дорогѣ, минуя водный путь, то Нижняя Кривая также была предоставлена подъ хлѣбный грузъ. Въ ней же помѣщается зимующій въ Александровскѣ казенный флотъ (землечерпательницы, пароходы брандвахты, суда, камни и карчеподъемницы и проч.). Главнымъ недостаткомъ этой гавани является то, что она не безопасна въ отношеніи ледохода отъ р. Мокрой Московки. Въ нѣкоторой степени безопасность достигнута устройствомъ предохранительныхъ ледорѣзовъ. Во входную часть также иногда попадаютъ льдины съ Днѣпра что опасно для крайнихъ изъ зимующихъ судовъ.

Какъ видно изъ таблицы грузового движенія, погрузка преимущественно хлѣбныхъ грузовъ возрасла въ громадной степени съ количества 5,000,000 пудовъ въ 1893 году погрузка хлѣба дошла до 19,95 милліоновъ пудовъ въ 1911 году и 9,31 въ 1912 году. Послѣдняя цифра понижена благодаря войнамъ Италіи съ Турціей и затѣмъ Балканской. Наибольшее количество помѣщавшихся судовъ (за 1909 годъ) въ верхней гавани равно $7 + 165 = 172$ и въ нижней 51. По проектнымъ предположеніямъ верхняя гавань была рассчитана на 250 судовъ, но съ того времени размѣры судовъ увеличены и, кромѣ того, требуется обязательное оставленіе между судами достаточныхъ интерваловъ такъ, что наибольшимъ количествомъ судовъ теперешняго типа (преимущественно подчалки и часть берлины) надо принять 140—170 судовъ.

Обѣ гавани въ зиму 1912—13 г.г. были переполнены судами. Вопросъ о дальнѣйшемъ развитіи гавани стоитъ на очереди ¹⁾. Одинъ изъ вариантовъ, согласно пожеланіямъ и неоднократно ходатайствамъ г. Александровска и судоходцевъ состоитъ въ предположеніи подвести гавань непосредственно къ самому городу. Вторымъ вариантомъ является устройство предполагавашагося и при первомъ расширеніи гаван-

¹⁾ Докладъ Л. И. Карлштейна.

ни,—второго закругленія за первымъ ковшемъ. Третій вариантъ—продолженіе ковша и уширеніе входа, такъ какъ при слишкомъ узкой (въ 30 саж.) входной части при второмъ вариантѣ установка и выводъ судовъ являются крайнѣ неудобными. Стоимость работъ по первому варианту значительно болѣе, нежели по второму и третьему, но значительно болѣе получается за то и площадь гавани и доступъ для судовъ непосредственно къ самому городу.

Съ конца прошлаго столѣтія неоднократно возникали вопросы (см. записки и предположенія инженеровъ *Коссовскаго* и *Терентьева*) о постройкѣ въ Александровскѣ эллинга для ремонта частныхъ судовъ, особенно пароходовъ. Изъ таблицъ о зазимовавшихъ въ Александровской гавани судахъ видно, что число пароходовъ, зазимовавшихъ здѣсь, крайне мало. Пароходы въ послѣдній моментъ идутъ порожнемъ обыкновенно въ Херсонъ, гдѣ имѣются эллинги и оборудованныя мастерскія, а весною также порожнемъ идутъ опять въ Александровскъ, чтобы забирать буксиры. Такіе пробѣги крайне нежелательны и, конечно, было бы въ высшей степени полезно устройство въ Александровскѣ эллинга и мастерскихъ.

Равнымъ образомъ казалось бы, что пора уже устроить въ гавани какія-либо, хотя бы самыя примитивныя механическія приспособленія для погрузки въ суда изъ вагоновъ взаменъ практикуемаго теперь способа переноски рабочими въ мѣшкахъ.

Никопольскій затонъ небольшой 3400 кв. саж. расположенъ у праваго берега непосредственно у города, но съ нимъ имѣется сообщеніе только по лѣстницѣ для пѣшеходовъ, сообщенія же для подводъ нѣтъ. Затонъ этотъ служитъ почти исключительно для зимовки казенныхъ судовъ, такъ какъ, съ одной стороны, въ виду неудобнаго въ него входа, а съ другой въ виду отсутствія сообщенія затона съ городомъ и въ виду его незначительной площади—частныя суда его избѣгаютъ, а становятся ниже этого затона въ естественномъ углубленіи или же въ большей части входятъ въ р. Конку къ с. Каменкѣ. Далѣе искусственныхъ затоновъ въ Отдѣленіи не имѣется. Порты въ г.г. Херсонѣ и Николаевѣ отъ Округа выдѣлены въ Управление Торговаго Мореплаванія.

Между тѣмъ, въ Никополѣ затонъ нуженъ, какъ для безопасной зимовки судовъ, такъ равно и для погрузки ихъ, такъ какъ въ настоящее время вся грузка идетъ у рѣчной береговой обдѣлки, что, конечно, во время вѣтровъ въ высокую воду, неудобно. Вопросъ о постройкѣ въ Никополѣ затона разсматривается въ особомъ докладѣ.

Инженеръ *Терпуговъ*.

Таблица № 1-й.

	Наименованіе перекатовъ.	Число дней, въ которые глубина на перекатахъ была менѣе 5 футъ.								
		1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
1	Александровскій	53	64	15	34	26	—	—	—	—
2	Хортицкій	42	46	$\frac{34}{29}$	14	78	92	21	1	—
3	Тырловскій	—	—	—	—	—	87	13	—	—
4	Верхне-Тырловскій	15	85	34	48	9	11	—	—	—
5	Каневскій	9	64	25	26	—	70	63	6	—
6	В-Лысогорскій	14	5	—	1	77	66	21	8	—
7	Лысогорскій	42	27	—	9	2	44	66	65	—
8	Наливачи	22	77	34	57	—	20	—	—	—
9	Верхне-Бѣленьскій	2	71	—	26	5	—	—	—	—
10	Бѣленьскій	—	—	—	—	10	23	3	—	—
11	Портъ-Мишельскій	50	12	—	1	10	112	14	—	—
12	Н.-Портъ-Мишель- скій	15	57	12	61	37	84	6	2	—
13	Кушиновскій	16	38	41	25	8	44	47	1	—
14	Краснозаборскій	74	98	19	30	89	90	—	—	—
15	Н.-Краснозаборскій	—	—	—	—	—	—	59	18	1
16	Верхне-Тарасовскій	83	21	—	59	55	91	71	—	—
17	Тарасовскій	68	89	56	68	119	111	88	1	—
18	Нижне-Тарасовскій	28	90	—	27	5	79	56	—	—

	Наименованіе перенатовъ.	Число дней, въ которые глубина на перекатахъ была менѣе 5 футъ.								
		1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
		19	Ивановскій	—	10	—	—	16	7	—
20	Сиковины острова	9	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Бугайскій	—	1	—	—	—	20	—	—	—
22	Томаковы острова	68	17	—	—	—	69	28	—	—
23	Рябокъ	10	22	8	7	47	91	31	—	—
24	Палиевскій	21	67	—	—	—	—	—	—	—
25	Чернышевскій	—	1	—	—	—	62	25	—	—
26	Перевалъ	69	59	17	—	—	—	—	—	—
27	Кругликъ	—	65	—	60	—	30	—	—	—
28	Нечаевскій	27	27	—	—	21	31	—	—	—
29	Ново-Цавловскій	—	1	—	—	—	1	—	—	—
30	Никопольскій	—	27	—	—	—	—	—	—	—

ГРУЗОБОРОТЪ

Александровской гавани съ 1893 по 1913 годъ.

Наименованіе грузовъ.	Погружено н				
	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.
Хлѣбные грузы . . .	5091962	5125365	8187517	8296511	7511036
Лѣсные материалы. . .	—	—	21611	20911	65246
Разные грузы	830151	2400733	1760329	301443	3689936
За каждый годъ . .	5922113	7526098	9969457	1133188	1226218

Наименованіе грузовъ.	удавъ Александровской гавани.				
	1897 г.	1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.
Хлѣбные грузы . . .	7511036	6613349	13001512	4297938	5546114
Лѣсные материалы. . .	65246	64767	142369	105317	49710
Разные грузы	3689936	3779058	3485365	1748436	2140314
За каждый годъ . .	1226218	10457174	16629246	6151691	7735533

Наименованіе грузовъ.	Разгружено судовъ				
	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.
Хлѣбные грузы. . . .	—	1220	7313	943	12867
Лѣсные материалы. . .	691997	574319	871644	46150	480812
Разные грузы	1184657	249246	219936	87134	2841742
За каждый годъ . .	1876654	824785	1098893	134227	3335421

Наименованіе грузовъ.	Александровской гавани.				
	1897 г.	1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.
Хлѣбные грузы. . . .	12867	69038	105138	99285	102240
Лѣсные материалы. . .	480812	226991	823368	474227	241176
Разные грузы	2841742	2473954	3529539	2721089	3156325
За каждый годъ . .	3335421	2769983	4458045	3294601	3499741

Наименованіе грузовъ.	Погружено н у д а в ъ А л е к с а н д р о в с к о й г а в а н и.									
	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
Хлѣбные грузы. . . .	15067125	15337283	15790181	984717550897	10937827	15629621	18082004	19956017	9314822	
Лѣсные матеріалы. . . .	57960	104990	94225	6382	18510	21000	14050	35200	19700	
Разные грузы	3173936	2558803	2354890	312318199475	2095852	2174938	2555317	1856568	2101262	
За каждый годъ . . .	18299021	18001076	18239296	1303417768882	13034679	17840504	20651371	21847785	11435784	

Наименованіе грузовъ.	Р а з г р у ж е н о с у д о в ъ А л е к с а н д р о в с к о й г а в а н и.									
	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
Хлѣбные грузы. . . .	148346	223000	153150	20627	106020	128775	137300	123025	109635	7200
Лѣсные матеріалы. . . .	1758795	2199144	2136999	154990	395595	965100	1082234	1403565	137283	131375
Разные грузы	2800037	2054016	1247118	145301	688805	1743002	1553866	1837639	1782352	879949
За каждый годъ . . .	4707178	4476160	3437267	320918	190420	2836977	2772900	3864229	2029270	1018524

Рѣка Южный Бугъ.

Южный Бугъ, начинаясь отъ Австрійской границы, идетъ черезъ хлѣбный раіонъ Новороссійскъ и впадаетъ въ лиманъ у г. Николаева. Въ верхней части Бугъ совершенно не судоходенъ и судоходство начинается только отъ м. Александровки на 20 верстъ выше г. Вознесенска. Отъ Александровки идетъ камень и при томъ на мелко-сидящихъ судахъ (3—4 фута).

Главное судоходство почти исключительно вывозъ хлѣба пшеница, ячмень и рожь, внизъ къ Николаевскому порту, откуда онъ идетъ за-границу моремъ, начинается съ г. Вознесенска; какъ видно изъ таблицы хлѣбныхъ грузовъ за время съ 1903 по 1912 годъ въ Николаевъ было доставлено въ среднемъ

Въ милліонахъ пудовъ:

1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
28,8	17,0	9,2	27,2	17,1	15,7	25,2	27,1	23,8	17,6

въ годъ около 20,000,000, пудовъ, изъ коихъ до 80% грузится: на Вознесенско-Кантакузенскихъ пристаняхъ.

Такова была картина пока на р. Южномъ Бугѣ въ судоходной ея части не было желѣзнодорожной линіи. Теперь должна поступить въ эксплуатацію желѣзнодорожная линія Одесса-Бахмачъ и картина грузооборота должна нѣсколько видоизмѣниться.

Пока нѣтъ гавани въ Вознесенскѣ, пока нѣтъ вѣтки къ Вознесенско-Кантакузенскимъ пристанямъ можно ожидать временнаго паденія количества отправляемаго отсюда хлѣба, но съ устраненіемъ этихъ недостатковъ желѣзная дорога сможетъ наоборотъ увеличить грузооборотъ Вознесенской гавани.

Самое транзитное русло р. Южнаго Буга въ высшей степени благоприятно для судоходства: теченіе здѣсь слабое, уклоны незначительные, дно илистое, смѣшанное со значительнымъ количествомъ ракушекъ такъ, что перекатовъ здѣсь не образуется и прорѣзи, сдѣланныя землечерпательной машиной, сохраняются.

Высота горизонта надъ средне-низкимъ:

	+ 1,67	+ 1,56	— 0,12
Расходъ	178,23	114,214	5,04
Средняя скорость . .	0,429	0,371	0,124
Уклоны	0,00009	0,00006	0,00004

вполнѣ хорошо на нѣсколько лѣтъ. Выправительныхъ работъ здѣсь, въ виду слабости теченія, нѣтъ, работы же землечерпательныя начаты съ 1902 года, причемъ до постройки казенной землечерпательной машины работала машина подрядчика (12 кубовая) по особому договору съ куб. саж. вынутаго грунта.

Въ 1912—3 г. г. были исполнены работы по углубленію русла при ширинѣ въ 15 саж. до 7½—8 футъ отъ средне-низкаго горизонта Кантакузенскаго водомѣра на Нижней и Верхней Ново-Георгіевской мели, Нижней и Верхней Раковской мели и нижней части Мертвоводской—Вознесенской мели.

Съ 1904 года поступила на работы машина „Южно-Бугская 1“ но первое время она была предназначена для работъ, какъ на Южномъ Бугѣ, такъ равно и для работъ на р. Нижнемъ Днѣпрѣ, гдѣ въ то время была всего лишь одна машина „Днѣпровская 1“ такъ, что на самомъ Южномъ Бугѣ сдѣлано было сравнительно немного. Главнѣйшей работой была расчистка около Вознесенско-Кантакузенскихъ пристаней, благодаря которымъ вся грузка хлѣба отъ Раковскихъ пристаней перешла сюда, чѣмъ сократилось разстояніе грузового подвоза примѣрно на пять верстъ.

Съ 1907 года, когда на Нижній Днѣпръ была спущена черезъ пороги землечерпательница „Днѣпровская 3“, ранѣе бывшая въ Кіевѣ, „Южно Бугская 1“ осталась исключительно для работы на р. Южномъ Бугѣ. Въ первую очередь работъ на Южномъ Бугѣ было постановлено уширеніе до 40 саж. расчистки, сдѣланной въ районѣ Кантакузенско-Вознесенскихъ пристаней, отдѣленіе отъ пристаней особой пристани для грузовъ, опасныхъ въ пожарномъ отношеніи, а съ 1908 года въ виду начала постройки желѣзнодорожной линіи Одесса-Бахмачъ и опасенія мѣстныхъ промышленниковъ, что дорога эта отобьетъ отъ Южнаго Буга и Николаева грузы на Одессу поднять Николаевскимъ Биржевымъ Комитетомъ вопросъ объ углубленіи Южнаго Буга по транзиту до 10 футъ и о постройкѣ гавани въ г. Вознесенскѣ, причемъ тогда же въ прошеніи, поданномъ на имя Министра Путей Сообщенія, было изъявлено согласіе на покрытіе расходовъ по указаннымъ работамъ установить спеціальнй попудный сборъ въ $\frac{1}{8}$ коп. съ пуда. Ходатайства Биржевого Комитета были поддержаны другими организаціями: Вознесенской Городской Управы грузоотправителями и проч. Такое ходатайство объ углубленіи до 10 футъ Министерствомъ Путей Сообщенія было признано заслуживающемъ удовлетворенія, для чего было признано необходимымъ заказать одну 25-кубовую землечерпательницу, но при условіи установленія на покрытіе расходовъ какъ по заготовкѣ, такъ равно и по содержанію и дѣйствию машинъ попуднаго сбора не менѣе $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда. Такое предложеніе Управленія В. В. П. и Ш. Д. было единогласно принято Николаевскимъ Биржевымъ Комитетомъ въ засѣданіи 23 іюля 1909 года, причемъ было оговорено, что желательно, чтобы одновременно велись работы, какъ по постройкѣ Вознесенскаго затона, такъ равно и углубленію на транзитѣ сперва хотя бы до 8 футъ.

На томъ же засѣданіи Биржевого Комитета было признано желательнымъ учрежденіе Рѣчного Комитета.

На собранномъ же по этому поводу совѣщаніи 17 ноября 1909 года, на коемъ присутствовали представители: земствъ, городовъ, грузоотправителей, пароходовладѣльцевъ, судоходцевъ, банковъ, страховыхъ обществъ и Николаевскаго Биржевого Комитета совѣщаніе признало необходимымъ классификацію грузовъ, таксацію сборовъ, а равно нѣкоторое увеличеніе ихъ для возмѣщенія затратъ казны.

Такса эта такава:

- 1) мануфактура, галантерея, коженные товары и фарфоръ при движеніи этихъ грузовъ, какъ вверхъ, такъ и внизъ по рѣкѣ, сборъ 2 к. съ пуда.
- 2) сахаръ при перевозкѣ вверхъ по рѣкѣ (для мѣстной потребности). 1 к. " "
- 3) то же при перевозкѣ внизъ по рѣкѣ (для заграничнаго экспорта) 1/4 к. " "
- 4) бакалея при перевозкѣ, какъ вверхъ, такъ и внизъ по рѣкѣ 1 к. " "

Нижеслѣдующіе грузы при перевозкѣ, какъ внизъ, такъ и вверхъ по рѣкѣ:

- 5) желѣзные матеріалы: а) сталь и желѣзо . . . 3/4 к. " "
- б) чугунъ 1/2 к. " "
- 6) вино, пиво, спиртъ 3 к. " "
- 7) виноградъ, фрукты, рыба 1 к. " "
- 8) огородныя овощи въ томъ числѣ и арбузы . 1/4 к. " "
- 9) каменные матеріалы (каменный уголь, соль, цементъ, известь, гипсъ, кирпичъ, камень, черепица, гранитъ и проч. 1/8 к. " "
- 10) дрова (саженныя, пиленныя, разныхъ сортовъ и качества) 1/8 к. " "
- 11) строевыя матеріалы въ обработанномъ видѣ (шелевки, доски, брусья, рейки, чистыя латы и проч.) 1/2 к. " "
- 12) круглый лѣсъ (бревна, кроквы, жерди, неотесанныя латы и проч.) 1/4 к. " "
- 13) мука и крупа. 1 к. " "
- 14) масляничныя сѣмена. 1/2 к. " "
- 15) земледѣльческія орудія 2 к. " "
- 16) шерсть и овчина 2 к. " "
- 17) аптекарскіе товары 3 к. " "
- 18) хлѣбныя грузы (пшеница, рожь, ячмень, овесъ, кукуруза и проч.) 0,3 к. " "

Кромѣ того, признано возможнымъ обложить сборомъ и пассажировъ по такой нормѣ съ билета:

I классъ	10.
II классъ	05.
III классъ	02.

причемъ было только оговорено, чтобы землечерпательный караванъ и другіе снаряды, расходъ на приобретение которыхъ будетъ возмѣщенъ сборами съ грузовъ Южнаго Буга, представляли бы постоянное имущество Южнаго Буга, обслуживая и въ дальнѣйшемъ нужды этой рѣки“.

Разрѣшеніе этихъ вопросовъ должно послѣдовать въ недалекомъ будущемъ: въ настоящемъ году по поступленіи на Нижній Днѣпръ 40 кубоваго землесоса или по возвращеніи командированнаго на р. Донъ землесоса „Днѣпровскій 9-ый“ землечерпательная черпаково-сусуновая машина „Днѣпровская 1-я“ теоритической производительностью въ 25 куб. саж. въ часъ можетъ быть будетъ переведена съ Нижняго Днѣпра на Южный Бугъ и въ этомъ случаѣ окажется возможнымъ приступить уже къ окончательному выполненію намѣченной программы.

Пока же тамъ по прежнему работаетъ одна 15 кубовая „Южно-Бугская 1-я“, но все же, хотя медленно, но работа все время подвигается впередъ. Изъ сдѣланнаго съ 1907 года укажемъ на нижеслѣдующее ¹⁾:

1) уширень до 40 саж. въ сторону Кантакузенскаго берега каналъ на районѣ Кантакузенско-Вознесенскихъ пристаней отъ устья Мертвовода вверхъ на 375 саж.

2) расчищенъ черезъ Мертвоводскій баръ проходъ въ р. Мертвоводъ.

3) расширина до 30 саж. прорѣзь черезъ нижнюю часть Мертвоводской мели отъ устья Мертвовода внизъ до Раковскаго плеса.

4) разширена до 20 саж. прорѣзь черезъ Нижне-Раковскую мель.

¹⁾ Смотр. пояснительныя отчетныя записки инженера Грузинцева.

Кромѣ этихъ работъ, постоянно дѣлались подчистки для поддержанія глубины на тразитѣ минимумъ въ $7\frac{1}{2}$ футъ отъ 0 Кантакузенскаго водомѣра.

Въ 1910—11—12 г.г. землечерпательница „Южно-Бугская 1-я“ работала:

въ 1910 году:

- 1) по расчисткѣ Мертвоводской мели съ 21 мая по 15 юля. Въ теченіе этого времени была сдѣлана прорѣзь длиною 660 саж., шириною отъ 30 до 40 саж. при глубинѣ въ 8 футъ.
- 2) по расчисткѣ Верхней и Нижней Раковскихъ мелей съ 15 юля до 10 сентября, сдѣлана прорѣзь длиною 775 саж., шириною 30 саж., при глубинѣ прорѣзи послѣ работъ въ 8 футъ.
- 3) по расчисткѣ Верхней Ново-Григорьевской мели съ 10 сентября по 7 октября, сдѣлавъ прорѣзь длиною 485 саж., шириною 40 саж. при глубинѣ выработки 8 футъ.
- 4) по расчисткѣ Большой Еланецкой мели съ 7 октября по 1 ноября, сдѣлавъ прорѣзь длиною 115 саж., шириною 40 саж. при глубинѣ прорѣзи послѣ работъ въ 8 футъ.

въ 1911 году:

- 1) у Вознесенскихъ и Кантакузенскихъ пристаней съ 2 по 28 юля, сдѣлано двѣ прорѣзи, изъ коихъ: первая длиною $102\frac{1}{2}$ саж., шириною 45 саж. и вторая длиною 83 саж. и шириною 12 саж. при глубинѣ выработки $8\frac{1}{2}$ футъ.
- 2) на Ново-Григорьевской мели съ 1 августа по 15 октября, прорѣзь была сдѣлана длиною 905 саж., шириною 30 саж. при глубинѣ выработки 8 футъ.
- 3) у с. Троицкаго съ 19 по 29 октября, прорѣзь была сдѣлана длиною 165 саж., шириною отъ 5 до 35 саж. при глубинѣ выработки $8\frac{1}{2}$ футъ.

въ 1912 году:

- 1) по расчисткѣ Мертвоводской (Вознесенской) мели съ 14 юня по 7 юля, прорѣзь была сдѣлана длиною 248 саж., шириною 30 саж. при глубинѣ прорѣзи въ 9 футъ.

2) по расчисткѣ русла у Вознесенско-Кантакузенскихъ пристаней у г. Вознесенска съ 11 июня по 6 августа, прорѣзь была сдѣлана длиною 275 саж., шириною 45 саж. при глубинѣ выработки $8\frac{1}{2}$ футъ.

3) по расчисткѣ Мертвоводской мели близъ устья р. Мертвовода съ 10 по 26 августа, въ теченіе этого времени была сдѣлана прорѣзь длиною 340 саж., шириною отъ 8 до 30 саж. при глубинѣ прорѣзи послѣ работъ $8\frac{1}{2}$ футъ.

4) по расчисткѣ Мертвоводской мели противъ с. Болгарки съ 28 августа по 15 сентября, сдѣлавъ прорѣзь длиною 285 саж., шириною 30 саж. при глубинѣ выработки $8\frac{1}{2}$ футъ.

5) съ 18 по 26 сентября по расчисткѣ верхней Ново-Григорьевской мели, причемъ сдѣлана прорѣзь длиною 170 саж., шириною 30 саж. при глубинѣ выработки $8\frac{1}{2}$ футъ.

6) по расчисткѣ Бѣлоусовской косы съ 27 сентября по 3 октября, прорѣзь сдѣлана длиною 145 саж., шириною 15,5 саж. при глубинѣ выработки въ $8\frac{1}{2}$ футъ.

Что касается работъ на 1913 годъ, къ которымъ уже приступлено, то для выработки ихъ программы 26 апрѣля въ Николаевѣ было созвано совѣщаніе съ представителями г.г. Вознесенска и Николаева, Биржевого Комитета, пароходо-и судовладѣльцевъ, причемъ основной цѣлью опять таки поставлена разработка Вознесенско-Кантакузенскихъ пристаней и затѣмъ Еланецкихъ мелей.

Протоколь этого совѣщанія прилагается къ настоящей запискѣ.

Инженеръ Терпуговъ.

Притоки р. Нижняго Днѣпра.

Изъ притоковъ Нижняго Днѣпра судоходны:

1) Рѣка Конка. Обстановка производится безъ освѣщенія на протяженіи 98 верстъ лишь въ весеннее время, когда горизонтъ воды позволяетъ заходить судамъ въ эту рѣку.

2) Рѣка Бузулукъ (рукавъ Павлюка). Обставляется въ весеннее время на протяженіи 56 верстъ для дневного плаванія и

3) Рѣка Ингулецъ отъ с. Евгеньевки до устья. Обставляется знаками на протяженіи 152 верстъ въ весеннее и меженное время безъ освѣщенія.

Кромѣ обстановки указательными знаками судового хода, на этихъ рѣкахъ другихъ работъ не производилось.

Въ будущемъ предполагается приобрести для расчистки малыхъ рѣкъ особую спеціальнаго типа землечерпательную машину, а равно и приступить къ систематическому производству изысканій по всѣмъ малымъ рѣкамъ Екатеринославскаго Отдѣленія (согласно постановленія по моему предложенію Съѣзда въ Кіевѣ 1912 года) для выясненія вопроса о возможности и способахъ приведенія рѣкъ этихъ въ судоходное состояніе.

Инженеръ *Терпуговъ*.

ПРОТОКОЛЬ

Совѣщанія 26 апрѣля 1913 года по вопросу о нуждахъ земле-
черпанія на р. Южномъ Бугѣ въ 1913 году.

Предсѣдательствовалъ: Завѣдывающій землечерпательницей
„Южно-Бугская 1-я“, инженеръ *Богомазь*.

Присутствовали:

Вознесенскій Городской Голова Генераль-Маіоръ *Куха-
ренко*.

Представитель Николаевского Городского Управленія,
инженеръ *Гаусманъ*.

И. о. Предсѣдателя Николаевского Биржевого Комите-
та *Соминскій*.

Представитель пароходства на р. Нижнемъ Днѣпрѣ и
Днѣстрѣ судовладѣлецъ *Гольдгефтеръ*.

Начальникъ Николаевской судоходной дистанціи *Ела-
гинъ*.

Представитель Русскаго Акціонернаго Общества Черно-
морско-Днѣпровскаго пароходства *Скляръ*.

Судовладѣлецъ *Шапиро*.

Судовладѣлецъ *Генинъ*.

Совѣщанію было доложена слѣдующая программа землечер-
пательныхъ работъ на р. Южномъ Бугѣ въ 1913 году:

1) подчистка р. Южнаго Буга до глубины 8 футъ отъ же-
лѣзнодорожнаго до Кантакузенскаго мостовъ.

2) уширеніе Вознесенско-Кантакузенскихъ пристаней въ сторону Вознесенскаго берега до 45 саж.

3) подчистка р. Южнаго Буга до глубины 8 футъ отъ желѣзнодорожнаго моста до с. Ново-Григорьевки и срѣзка на этомъ участкѣ образовавшихся банокъ.

4) срѣзка косы у с. Бѣлоусовки.

5) если останется время, будетъ начата расчистка Верхне и Нижне-Еланецкихъ мелей до глубины 8 футъ.

6) будутъ произведены изысканія р. Южнаго Буга отъ м. Кантакузено до с. Александровки.

Программа эта выработана въ предположеніи работы только одной землечерпательницы „Южно-Бугская 1“.

Въ виду указанія Начальника Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, что съ 1-го августа можетъ поступить на р. Южный Бугъ съ р. Нижняго Днѣпра второй снарядъ, а именно „Днѣпровская 1“ при условіи, если къ тому времени вернется отправленный съ р. Нижняго Днѣпра на Донъ землесосъ „Днѣпровскій 9-ый“ совѣщанію была доложена программа работъ на р. Южномъ Бугѣ въ предположеніи работы двухъ дноуглубительныхъ снарядовъ а именно: что второй снарядъ будетъ поставленъ для расчистки обѣихъ Еланецкихъ мелей до глубины 10 футъ съ момента его прихода на р. Южный Бугъ.

На означенную работу ни въ коемъ случаѣ не можетъ быть въ первую и даже во вторую очередь поставлена землечерпательница „Южно-Бугская 1“, въ виду необходимости работъ въ первую очередь у г. Вознесенска и въ виду ея малой производительности и предстоящаго громаднаго количества выемки (свыше 100,000 куб. саж.).

Землечерпательница же „Южно Бугская 1“ будетъ поставлена на работу отъ с. Ново-Григорьевки и выше до м. Кантакузено для производства работъ по углубленію р. Южнаго Буга до 10 футъ и затѣмъ можетъ быть приступлено къ уширенію Вознесенско-Кантакузенскихъ пристаней до 50 саж.

По обсужденію настоящей программы совѣщаніе ее одобрило, но высказало пожеланіе, что въ первую очередь необходимо произвести работы у Вознесенско-Кантакузенскихъ пристаней еще до начала большихъ грузовыхъ операцій.

Затѣмъ Совѣщаніе признало крайне необходимымъ удлиненіе Вознесенско-Кантакузенскихъ пристаней вверхъ по теченію рѣки отъ земскаго моста, въ виду недостаточности причальной линіи пристаней и съ цѣлью отдѣлить суда съ легко воспламеняющимися веществами, доведя глубину этихъ пристаней до 8 футъ.

Въ виду же того, что удлиненію пристаней и свободѣ судоходства мѣшаетъ Кантакузенскій земскій мостъ, Совѣщаніе признаетъ крайне необходимымъ уничтоженіе Кантакузенскаго моста и въ замѣнъ него устройства паровыхъ паромовъ.

Совѣщаніе признаетъ также крайне необходимымъ подчистить входъ въ устье р. Мертвоводъ и расчистить р. Мертвоводъ хотя бы на протяженіи до 50 саж. и шириной до 15 саж.

Расчистка эта необходима для устройства пристаней для судовъ съ бензиномъ, керосиномъ, нефтью и углемъ.

Предсѣдательствующимъ было доложено, что расчистка р. Южнаго Буга выше Кантакузенскаго моста на протяженіи до 200 саж. можетъ быть произведена, но работа эта въ виду незначительной глубины рѣки, потребуетъ много времени и можетъ занять нѣсколько мѣсяцевъ, и снарядъ тогда не можетъ быть поставленъ на Еланецкихъ меляхъ, а между тѣмъ расчистка мелей также необходима.

Расчистка р. Мертвовода въ устьѣ ея также можетъ быть произведена, но потребуетъ значительнаго времени и вообще расчистку устья р. Мертвовода желательно было бы произвести послѣ работъ по удлиненію причальной линіи Вознесенско-Кантакузенскихъ пристаней вверхъ по теченію рѣки за Кантакузенскимъ мостомъ.

Въ виду сего по обсужденіи совѣщаніе признало крайне необходимымъ произвести слѣдующія работы на р. Южномъ Бугѣ въ 1913 году однимъ снарядомъ:

Въ первую очередь:

1) подчистка до глубины 8 футъ и уширить до 45 саж. районъ пристаней отъ устья р. Мертвовода до Кантакузенскаго моста въ сторону Вознесенскаго берега.

2) подчистить до глубины 8 футъ р. Южный Бугъ отъ устья р. Мертвовода до с. Ново-Григорьевки.

3) сдѣлать каналъ длин. до 200 саж. и шир. до 40 саж. выше Кантакузенскаго моста для увеличенія причальной линіи Вознесенско-Кантакузенскихъ пристаней.

Во вторую очередь:

4) сдѣлать, если окажется возможнымъ по ходу работъ, входъ въ устье р. Мертвовода и уширить устье этой рѣки до 15 саж. на протяженіи до 50 саж.

5) начать, если окажется возможнымъ по ходу работъ, расчистку Верхне- и Нижне-Еланецкихъ мелей.

Совѣщаніе признаетъ необходимымъ ходатайствовать передъ Правленіемъ Округа объ уничтоженіи Кантакузенскаго земскаго моста въ виду стѣсненія судоходства.

Въ виду того, что Еланецкія мели представляютъ для судоходства большое стѣсненіе, такъ какъ глубина на нихъ при сгонныхъ сѣверныхъ вѣтрахъ доходитъ иногда до 4 футъ и суда не могутъ пройти въ Николаевъ, и если эти вѣтры бываютъ глубокой осенью, то невозможность пройти въ Николаевъ грозитъ гибелью судамъ, въ возможности замерзнуть, а также въ виду того, что приступить къ расчисткѣ этихъ мелей изъ за громаднаго количества выемки невозможно при одномъ существующемъ снарядѣ, а между тѣмъ расчистка ихъ крайне необходима теперь же, Совѣщаніе постановило ходатайствовать предъ Правленіемъ Округа о присылкѣ въ текущую навигацію одного черпаковаго дноуглубительнаго снаряда съ р. Нижняго Днѣпра взамѣнъ того снаряда, который выстроенъ былъ для р. Южнаго Буга и поступилъ на р. Нижній Днѣпръ.

Съ поступленіемъ на р. Южный Бугъ второго снаряда совѣщаніе признало необходимымъ приступить тогда же къ углубленію р. Южнаго Буга до 10 футъ, какъ въ цѣляхъ развитія судоходства на рѣкѣ, такъ и въ цѣляхъ привлеченія наибольшаго количества груза съ желѣзной дороги и наилучшаго использованія существующихъ судовъ, которыя можно будетъ грузить полностью и тѣмъ явится возможность пониженія фрахта.

Совѣщаніе постановило также ходатайствовать предъ Правленіемъ Округа о поддержкѣ, гдѣ слѣдуетъ, вопроса объ осуществленіи незатопляемой или затопляемой желѣзнодорожной вѣтки отъ ст. Вознесенскъ до Вознесенской пристани, находя, что осуществленіе этой вѣтки имѣетъ для развитія р. Южнаго Буга перво-степенное значеніе.

Совѣщаніе признало также необходимымъ ходатайствовать предъ Правленіемъ Округа о скорѣйшемъ осуществленіи затона у г. Вознесенска.

Производство изысканій р. Южнаго Буга отъ г. Вознесенска до с. Александровки совѣщаніе признало желательнымъ, также признало совѣщаніе и изысканія р. Южнаго Буга выше с. Александровки съ цѣлью опредѣленія возможности улучшенія р. Южнаго Буга въ этой части.

Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію о разсмотрѣніи смѣтныхъ предположеній Округа на 1914 г.

ДОКЛАДЪ

Помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2 техническому участку, инженера Карлштейна, о программѣ берегоукрѣпительныхъ работъ на р. Нижнемъ Днѣпрѣ и въ частности объ укрѣпленіи берега у Лысой Горы.

Р. Нижній Днѣпръ, начиная отъ г. Александровска до Каховки, т. е. на участкѣ, представлявшемъ для судоходства въ прежніе годы наибольшія затрудненія, въ настоящее время приведена выправительными и замлечерпательными работами въ достаточно судоходное положеніе. При самыхъ низкихъ горизонтахъ воды судоходство не испытываетъ затрудненій, такъ какъ глубины на перекатахъ, благодаря дѣйствию выправительныхъ сооруженій и своевременной работѣ дноуглубительныхъ снарядовъ, поддерживаются всегда достаточными для нуждъ судоходства.

Но въ виду того, что ложе и берега р. Днѣпра исключительно состоятъ изъ чистаго мелкаго песка, благоприятные результаты не сохраняются на продолжительное время, особенно при землечерпательныхъ работахъ. Берега размываются на большомъ протяженіи, рѣка мѣняетъ русло, массы наносовъ (продуктъ размыва береговъ), откладываясь на нижележащихъ перекатахъ, ухудшаютъ условія судоходства, уничтожаютъ результаты прежней продуктивной работы.

Во избѣжаніе этого необходимы на р. Нижнемъ Днѣпрѣ берегоукрѣпительныя работы и въ довольно широкомъ масштабѣ.

Ограничиваясь въ настоящее время укрѣпленіями безусловно необходимыхъ мѣстъ, мы все же находимъ, что въ первую

неотложную очередь необходимо укрѣпить до 4285 пог. саж., что считая по средней стоимости 1 пог. саж. берегового укрѣпленія въ 200 р., должно стоить 857,000 р., во вторую очередь необходимо отнести до 2700 пог. саж. берегового укрѣпленія на сумму до 540,000 руб., а въ третью—до 2000 пог. с. на сумму до 400.000 руб. а всего подлежитъ укрѣпленію до 8985 пог. саж. на сумму до 1797000 руб., не считая въ томъ числѣ до 107,160 р., необходимыхъ для завершенія берегового укрѣпленія у заборы Рябокъ.

Обращаясь въ частности къ береговымъ укрѣпленіямъ отдѣльныхъ мѣстъ, подлежащихъ къ отнесенію въ первую очередь, мы находимъ слѣдующее:

1) ниже г. Александровска въ 18 верстахъ на правомъ берегу р. Днѣпра расположена мѣстность „Лысая Гора“.

Противъ этой горы въ рѣкѣ находится каменная забора, носящая названіе Лысогорской.

Согласно проекта коренного улучшения р. Нижняго Днѣпра для выправленія части рѣки у Лысогорской заборы запроектирована была расчистка скалистаго дна рѣки посредствомъ двухъ песчаныхъ перемычекъ, а кромѣ того уборка камнеподъемницами отдѣльныхъ выступающихъ камней въ предѣлахъ проектной трассы. Берегоукрѣпительныхъ работъ въ этомъ мѣстѣ проектомъ намѣчено не было.

Расчистка скалистаго дна была произведена въ 1910—1911 г., а въ 1912 году закончена за весьма малыми исключеніями уборка отдѣльныхъ камней, оставшихся въ проектируемой прорѣзи.

За послѣдніе годы, благодаря землечерпательнымъ и скалоуглубительнымъ работамъ, производившимся на этомъ участкѣ рѣки для его выправленія и углубленія стрежень рѣки приблизился къ правому берегу, вслѣдствіе чего Лысую Гору стало размывать и въ настоящее время размывъ продолжается за линіей трассы. Продукты размыва попадаютъ въ русло рѣки и засоряютъ его.

На Совѣщаніи, состоявшемся 1—3 іюня 1911 года при Правленіи Кіевского Округа съ участіемъ представителей Земствъ, Городовъ, Биржевыхъ и Порайонныхъ Комитетовъ, судоходства и друг. общественныхъ организацій для разсмотрѣнія предполо-

женій на водныхъ путяхъ Округа, представителями судоходства и пароходства на р. Нижнемъ Днѣпрѣ было указано на необходимость укрѣпленія Лысой Горы, которая, размываясь теченіемъ, даетъ громадное количество песка, откладывающагося затѣмъ на нижерасположенныхъ перекатахъ.

Комиссія, въ которой разматривался этотъ вопросъ, и затѣмъ Совѣщаніе пришли къ единогласному заключенію о необходимости принятія должныхъ мѣръ къ предотвращенію дальнѣйшаго размыва берега у Лысой Горы.

По составленному послѣ сего проекту, одобренному по журналу Общаго Присутствія отъ 29 мая 1912 года № 113, предполагается устройство берегового укрѣпленія на всемъ протяженіи размываемаго берега 565 пог. саж., причемъ укрѣпленіе это, въ зависимости отъ профили берега, предполагается возвести по тремъ типамъ, а именно:

а) на протяженіи 272 саж. въ верхней части укрѣпленія, наводная часть состоитъ изъ каменной одежды толщ. 0,30 саж. въ плетневыхъ клѣткахъ, подводная же въ виду скалистаго дна, состоитъ лишь изъ каменной отсыпи, служащей для упора надводной части.

б) на протяженіи 182 саж. въ средней части укрѣпленія надводная часть состоитъ изъ каменной выстилки 0,25 саж. толщиною, а подводная—изъ тюфячныхъ лентъ 6×8 саж. въ разстояніи 10 саж. другъ отъ друга, съ заполненіемъ промежутковъ между лентами каменной отсыпью, и

в) на протяженіи 111 саж. въ нижней части укрѣпленія надводную часть предполагается укрѣпить каменной одеждой въ плетневыхъ клѣткахъ, а подводную—сплошнымъ фашиннымъ тюфякомъ, толщ. 1,5 фута, при ширинѣ въ 8 саж.; высота каменной одежды и выстилки во всѣхъ трехъ типахъ сообразована съ высотой берега.

Стоимость всѣхъ работъ опредѣлена въ 67,000 р.

На Совѣщаніи въ Кіевѣ 1—3 іюня 1912 года необходимость работъ по укрѣпленію берега у Лысой Горы признана въ Комиссіи и на Общемъ Собраніи Совѣщанія по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1913 годъ, причемъ Комиссіей

установлено, что необходимость въ означенныхъ работахъ стала еще болѣе настоятельной, почему положено было испросить потребный на исполненіе работъ кредитъ въ 67,000 рублей по вѣдомости предположеній на 1913 годъ полностью. На 1913 годъ кредитъ не былъ открытъ.

Размывъ берега продолжается въ настоящее время весьма интенсивно, что, грозя въ будущемъ отходомъ фарватера съ расчищенной отъ камней прорѣзи, потребуетъ новой расчистки отъ каменныхъ заборъ.

Во избѣжаніе этого необходимо работы по укрѣпленію берега произвести въ первую очередь, во всякомъ случаѣ не позже 1914 года, въ виду чего необходимо испросить указанный выше кредитъ 67,000 руб., по смѣтѣ 1914 года.

2) Участокъ р. Днѣпра между Хмѣльницкимъ и Карай-Дубинскимъ перекатами—1716 верста р. Днѣпра.

Благодаря происходившему изъ года въ годъ размыву праваго берега рѣки въ данномъ мѣстѣ образовалось крутое колѣно съ измѣненіемъ направленія почти подъ прямымъ угломъ.

При прохожденіи данного мѣста судоходцы вынуждены предупредить другъ друга и принимать всѣ мѣры предосторожности во избѣжаніе столкновенія при поворотѣ изъ одного колѣна въ другое.

Въ виду продолжающагося подмыва праваго берега и увеличивающейся кривизны его условія прохода дѣлаются хуже, не говоря уже о томъ, что происходитъ подмывъ находящихся въ данномъ мѣстѣ огородовъ.

Береговое укрѣпленіе необходимо возвести на протяженіи 750 пог. саж., на сумму до 150,000 руб.

Работу предположено произвести въ три года, начиная съ укрѣпленія верховой части и предоставляя нижележащую часть размыву до проектнаго очертанія берега съ цѣлью улучшенія условій прохода судовъ.

3) Верхне-Бабинскій перекалъ является за послѣдніе годы весьма неустойчивымъ. Одной изъ главныхъ причинъ является сильный размывъ его песчаныхъ береговъ, какъ верхней части, гдѣ размывается лѣвый берегъ саж. 15—20 въ годъ, такъ и въ

нижней, гдѣ вода рветъ правый берегъ, и, увеличивая кривизну его, сильно ухудшаетъ условія судоходства на данномъ участкѣ рѣки.

Предположено возвести береговое укрѣпленіе праваго берега на протяженіи 500 пог. саж., и лѣваго на протяженіи 600 пог. саж., всего на сумму до 220,000 р. Работу предположено произвести въ два года: сначала укрѣпить лѣвый берегъ на протяженіи 600 пог. саж., а во второй годъ возвести береговое укрѣпленіе праваго берега на протяженіи 500 пог. саж.

4) Кривое Колѣно образуется группой перекатовъ. Въ виду особенно неустойчиваго характера береговъ, разнаго различія въ направленіи весеннихъ и меженныхъ водъ, русло рѣки въ участкѣ Кривого Колѣна рѣзко мѣняется каждый годъ, причемъ размывъ береговъ происходитъ въ трехъ излучинахъ. Состояніе даннаго участка, длин., около 8 верстъ, весьма важно для судоходства и всякое его ухудшеніе рѣзко сказывается.

Необходимо произвести укрѣпленіе береговъ трехъ излучинъ на длинѣ въ каждой по 500 саж. Работу возможно произвести въ теченіе трехъ лѣтъ, всего за сумму до 300,000 рублей.

Всѣ перечисленныя работы первой очереди являются неотложными въ настоящее время и предположено ихъ произвести въ теченіе первыхъ трехъ лѣтъ, а именно въ теченіе:

1914 года	береговое укрѣпленіе	Лысой Горы . . .	67,000 р.
"	"	1716 версты	
"	"	р. Днѣпра . . .	50,000 р.
"	"	Кривое Колѣно . . .	100,000 р.
			<hr/>
Всего:			217,000 р.
1915 г.:	береговое укрѣпленіе	1716 версты . . .	50,000 р.
"	"	Бабинскій . . .	120,000 р.
"	"	Кривое Колѣно . . .	100,000 р.
			<hr/>
Всего:			270,000 р.
1916 г.:	береговое укрѣпленіе	1716 версты . . .	50,000 р.
"	"	Кривое Колѣно . . .	100,000 р.
"	"	Бабинскій . . .	100,000 р.
			<hr/>
Всего:			250,000 р.

Во вторую очередь берегоукрѣпительныхъ работъ отнесено укрѣпление прижимныхъ, размываемыхъ береговъ на перекатахъ:

Наливачи лѣвый берегъ на протяженіи.	250	пог. саж.
Бѣленькомъ лѣвый берегъ	450	” ”
Рябокъ лѣвый берегъ	500	” ”
Участокъ р. Днѣпра ниже Перевала.	500	” ”
Сѣроштаный	1000	” ”
Всего:		2700 ” ”

Въ третью очередь отнесены берегоукрѣпительныя работы на перекатахъ:

Ивановскомъ лѣвый берегъ.	500	пог. саж.
Лѣвый берегъ Днѣпра ниже Перевала.	500	” ”
Чернышевскій правый берегъ.	1000	” ”
Всего:		2000 пог. саж.

Изъ другихъ пунктовъ, особо опасныхъ и могущихъ потребовать работъ въ самомъ ближайшемъ времени, является Тарасовскій перекатъ, выправленіе коего закончено въ 1912 году.

Въ виду продолжающагося переформированія русла рѣки подъ влияніемъ возведенныхъ сооружений и спускающейся косы отъ лѣваго берега ниже Шмулева острова, отбивающей теченіе къ правому берегу, происходитъ значительный размывъ острова, соединеннаго съ правымъ берегомъ р. Днѣпра каменной запрудой № 5.

Обстоятельство это грозитъ въ будущемъ обратить запруду № 5 въ полузапруду и отходомъ фарватера въ нежелательную сторону. Для устраненія этого необходимо укрѣпить берегъ на протяженіи до 600 пог. саж., что вызоветъ расходъ въ 120,000 рублей.

Однако, на 1914 годъ кредита испрашивать еще не предполагается, имѣя въ виду для уничтоженія опасныхъ размывовъ береговъ испробовать еще усиленное землечерпаніе въ помощь построеннымъ выправительнымъ сооружениямъ.

Благодаря этимъ мѣрамъ, можетъ быть, возможно будетъ избѣжать крупныхъ затратъ на берегоукрѣпительныя работы въ Тарасовскомъ перекатѣ.

Перечисленныя работы однако, не обнимаютъ, всѣхъ мѣстъ, гдѣ необходимость укрѣпленія береговъ можетъ выясниться даже и въ ближайшее время; въ настоящую программу внесены лишь работы, неизбѣжность которыхъ въ настоящее время сказывается уже съ полной очевидностью.

Инженеръ Карлштейнъ.

Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1914 годъ.

ДОКЛАДЪ

Помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку Инженера Карлштейна о необходимости завершения укрѣпленія берега р. Нижняго Днѣпра у заборы „Рябокъ“ противъ „Томаковыхъ острововъ“.

Для коренного улучшенія условій судоходства на участкѣ р. Нижняго Днѣпра у заборы „Рябокъ“ возведена цѣлая группа сооружений для закрѣпленія русла въ предѣлахъ намѣченной трассы. Группа состоитъ изъ ряда полузапрудъ съ праваго берега, береговыхъ обдѣлокъ съ лѣваго въ низовой части и струенаправляющей дамбы № 1 съ траверсомъ въ верховой съ праваго берега.

Указанная дамба возведена отъ праваго прижимного берега, на который въ данномъ мѣстѣ и выше на протяженіи около 1000 пог. саж. направлена вся сила удара теченія. Сила удара производитъ настолько сильный подмывъ всей указанной части берега, что весеннею водою 1912 г. укрѣпленіе корня дамбы было разрушено полностью, берегъ-же выше корня на протяженіи до 70 и ниже на 100 саж. былъ сильно подмытъ. Вдоль дамбы произошелъ подмывъ и дамба просѣла.

Экстренными мѣрами, состоящими въ укладкѣ 5 тюфячныхъ лентъ въ видѣ траверсовъ подмывъ берега былъ прекращенъ. Въ виду указаннаго выше сильнаго подмыва струенаправляющей дамбы, при чемъ мѣстами просадки дамбы достигли 1,80 саж. ниже средне-низкаго горизонта воды, дамба послѣдующимъ ремонтомъ не была возстановлена въ прежнемъ видѣ, а возведенъ

рядъ (б) траверсовъ изъ каменной наброски съ укрѣпленіемъ подводной части вдоль береговой линіи тюфяками толщ. $1\frac{1}{2}$ фута, шириною 6—10 саж.

Для закрѣпленія дна и прекращенія дальнѣйшаго подмыва ширина тюфяковъ должна быть доведена до 18 пог. саж., что достигнуто устройствомъ ряда тюфячныхъ выступовъ дл. 8—10 саж.

Въ надводной части укрѣпленіе берега произведено по общему типу каменной выкладкой толщ. 0,30 саж.

Выше корня берегъ укрѣпленъ на протяженіи до 70 п. саж.

Устойчивость возведенныхъ вновь сооружений не можетъ считаться обезпеченной, такъ какъ въ виду продолжающагося усиленнаго подмыва вышележащаго неукрѣпленнаго берега не устранена возможность обхода сооружений.

Во избѣжаніе этого, а также во избѣжаніе дальнѣйшаго подмыва берега и связаннаго съ этимъ измѣненія береговой линіи въ нежелательную для судоходства сторону, а именно—увеличенія кривизны берега, необходимо укрѣпить правый берегъ выше дамбы № 1 на протяженіи 1000 пог. саж., изъ коихъ 70 саж. укрѣплено въ семь году.

Стоимость вышеуказаннаго укрѣпленія берега была исчислена по проекту, составленному въ 1912 году, въ суммѣ 197000 рублей.

Въ настоящее время берегъ размытъ въ сравненіи съ таковымъ въ 1912 г. не менѣе, какъ на 25 саж.; глубины вдоль берега значительно возросли. Въ виду этого проектированное укрѣпленіе (проектъ 1912 г.) подводной части сплошными фашинными тюфяками ширин. 8 саж. является весьма слабымъ.

Необходимо увеличить ширину сплошныхъ тюфяковъ до 10 саж., а, кромѣ того, устроить рядъ выступовъ на ширину до 8 саж.

При этомъ условіи находимъ, что стоимость 1 пог. саж. берегового укрѣпленія выразится цифрой 212 руб. Стоимость всей же линіи берегового укрѣпленія опредѣлится $212 \times 930 = 197160$ рублей, считая по цѣнамъ нормальнымъ.

По смѣтѣ Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ на устройство берегового укрѣпленія у заборы

„Рябокъ“ внесено на 1913 годъ 90000 рублей, за счетъ которыхъ предположено произвести въ семь году до 425 пог. саж. Въ виду необходимости произвести укрѣпленіе остальныхъ $930 - 425 = 505$ пог. саж. въ самомъ ближайшемъ времени, дабы во первыхъ возведенныя сооруженія были обезпечены, во вторыхъ—чтобы береговая линія въ незакрѣпленной части не отошла значительно отъ плавной проектной линіи, необходимо и желательно работы по укрѣпленію берега закончить не поздне, какъ въ 1914 году, на что необходимо испросить кредитъ въ $197160 - 90000 = 107160$ рублей.

Инженеръ *Карлштейнъ*.

Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.
Къ Совѣщанію о разсмотрѣніи смѣтныхъ предположеній Округа на 1914 г.

Д о к л а д ъ

Помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2 техническому участку, инженера Карлштейна, о предполагаемомъ расширеніи Александровской гавани на р. Нижнемъ Днѣпрѣ.

Александровская гавань для судоходства р. Нижняго Днѣпра имѣетъ громадное значеніе, какъ затонъ для непаровыхъ судовъ, которыя, пользуясь ею въ теченіе зимы, принимаютъ хлѣбные грузы съ желѣзной дороги и немедленно по вскрытіи рѣки готовы къ отправкѣ внизъ по рѣкѣ.

Рѣчная гавань у г. Александровска въ настоящее время состоитъ изъ двухъ частей: верхней протяженіемъ 320 пог. саж., шириною при среднемъ горизонтѣ воды 30 саж. и протяженіемъ 381,5 пог. саж. шириною 50 пог. саж. и нижней (Орѣховая бухта) 240 пог. саж. длиною и шириною въ 30 саж. Общая площадь водной поверхности всѣхъ бухтъ равна кругло 35,900 кв. саж.

Общее протяженіе причальной линіи въ обѣихъ гаваняхъ и части рѣки между гаванями равна 1977 пог. саж., причемъ 787 пог. саж., праваго берега верхней части и лѣваго берега нижней—желѣзной дорогой не обслуживаются.

Въ верхней гавани при данномъ, наиболѣе распространенномъ размѣрѣ судовъ возможно размѣстить на зимовку до 140 непаровыхъ судовъ, причемъ разстоянія между судами, требуемая въ пожарномъ отношеніи, будутъ уменьшены до предѣловъ крайней допустимости.

Что же касается Нижней Кривой гавани (Орѣховой бухты), то служить зимнимъ затономъ для безопасной зимовки судовъ она не можетъ, такъ какъ при теплой погодѣ, когда ледъ еще

стоитъ на р. Нижнемъ Днѣпрѣ, р. Московка вскрывается и несетъ изъ овраговъ громадное количество льдинъ, направляющихся черезъ р. Раскопанку въ нижнюю Кривую.

Въ виду опасности въ такихъ случаяхъ для зимующихъ судовъ страховыя общества не принимаютъ страховки груза на судахъ, зимующихъ въ этой гавани. Во избѣжаніе въ будущемъ неиспользованія гавани необходимо принять рядъ мѣръ для ея защиты, какъ-то: возстановленіе ледоколовъ, засыпку рукава, ведущаго въ Нижнюю Кривую изъ Раскопанки.

По свѣдѣніямъ Александровской судоходной дистанціи число судовъ, которыя судовладѣльцы желали-бы помѣстить на зимовку въ Александровской гавани значительно превышаетъ число могущихъ быть разрѣшенными. вмѣсто 140 помѣщаемыхъ требуется размѣстить 170—180. Многие изъ нихъ помѣщаются благодаря этому по другимъ затонамъ р. Днѣпра, какъ въ Каменкѣ, Никополѣ, Хортицѣ и др., лишаясь часто возможности принять зимою грузъ.

Убѣдительнымъ примѣромъ недостатка въ площади для зимовки судовъ является 1912—1913 г.г., когда за недостаткомъ мѣста въ Александровской гавани и въ виду настойчивыхъ просьбъ судовладѣльцевъ и хлѣбоотправителей о предоставленіи имъ исключительно для цѣлей погрузки хлѣба верхней Кривой гавани землечерпательный флотъ Министерства Путей Сообщенія въ составѣ двухъ землечерпательныхъ каравановъ и одного парохода былъ вынужденъ встать на зимовку въ м. Никополѣ. Въ виду организаціи въ г. Александровскѣ казенной ремонтной мастерской, а также въ виду возможнаго увеличенія съ теченіемъ времени числа судовъ, желающихъ зимовать въ Александровской гавани, подобное положеніе является весьма нежелательнымъ.

Въ виду вышеуказанныхъ неудобствъ, какъ для частнаго судоходства, такъ и для судовъ Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, былъ составленъ проектъ расширенія существующей казенной гавани Министерства Путей Сообщенія согласно указаніямъ Министерства Путей Сообщенія даннымъ въ 1900 году при проектѣ первоначальнаго устройства гавани. По этому проекту полагалось устроить второй ковшъ въ верхней гавани парал-

тельно существующему протяженіемъ 256 саж., шириною въ 50 саж. при средне-низкомъ горизонтѣ воды. Въ концѣ новаго ковша проектировалось устройство небольшого эллинга, необходимаго не только для казенныхъ судовъ и снарядовъ, но и для частнаго судоходства. Въ виду того, что эллингъ имѣется лишь въ Херсонѣ и при всякомъ, хотя малѣйшемъ ремонтѣ подводной части, суда должны идти только въ названный пунктъ, необходимость имѣть въ г. Александровскѣ казенную мастерскую Министерства П. С. принята во вниманіе и при производствѣ земляныхъ работъ по устройству новаго ковша предполагалось подготовитъ незатопляемую площадку необходимыхъ размѣровъ.

Съ устройствомъ названнаго новаго ковша водная площадь затона увеличивается на 13,392 кв. саж., а причальная линія на 472 пег. саж.

Съ осуществленіемъ намѣченныхъ по проекту работъ получается новый затонъ, который вмѣстѣ со старымъ могъ бы вмѣстить до 200 судовъ.

Стоимость всѣхъ намѣченныхъ проектомъ работъ определена въ 285,088 руб. 77 коп. Всѣ работы предположено было закончить въ 2 года. При обсужденіи указаннаго проекта въ прошломъ (1912) году на совѣщаніи въ Кіевѣ работы по устройству ковша признаны необходимыми. Но на томъ же совѣщаніи представителемъ г. Александровска былъ возбужденъ вопросъ объ углубленіи р. Московки съ самостоятельнымъ выходомъ въ р. Днѣпръ, независимо отъ расширенія казенной гавани, съ производствомъ всѣхъ расходовъ за счетъ казны, съ расширеніемъ р. Московки за счетъ казенной территоріи, расширеніи мостовой съ городской ея стороны, и о подъемѣ таковой до линіи незатопляемости. По обсужденіи означеннаго вопроса и принимая во вниманіе, что г. Александровску, какъ крупному торговому центру, съ осуществленіемъ проектируемаго великаго Черноморско-Балтійскаго воднаго пуги, будетъ принадлежать одно изъ первыхъ мѣстъ на Нижнемъ Днѣпрѣ, совѣщаніе высказалось за безусловную желательность удовлетворенія ходатайства Александровской Городской Думы, независимо отъ расширенія существующей гавани.

Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ дорогъ въ виду такого постановленія Совѣщанія 1—3 іюня въ Кіевѣ предложило составить соотвѣтствующій проектъ, причемъ указало, что едва ли въ настоящее время существуетъ надобность въ устройствѣ обоихъ ковшей одновременно. Составленный согласно пожеланіямъ Александровской Городской Думы и указаніямъ Управленія В. В. П. и Ш. Д. проектъ заключается въ нижеслѣдующемъ:

Въ виду извилистости и узости рѣчки Московки слѣдовать ей извибами совершенно не представляется возможнымъ. Поэтому, принимая во вниманіе желательный минимумъ работъ и плавность кривой береговой линіи новый ковшъ назначенъ по кривымъ круга радіуса отъ 250 до 300 саж., начиная отъ устья р. Московки до Крѣпостной улицы и по прямой отъ Крѣпостной до Филипповской улицы. Ширина ковша запроектирована въ 50 саж. при средне-низкомъ горизонтѣ воды въ прямыхъ участкахъ. Длина его въ общемъ достигаетъ 700 саж. Начиная отъ устья Московки, намѣчаемая гавань проходитъ на протяженіи до 400 саж. по городской землѣ, частью Московкой, частью цѣлиной плавни. На остальномъ же протяженіи почти по всей ширинѣ за исключеніемъ небольшой части гавань проходитъ по землѣ, принадлежащей Кіевскому Округу П. С.

У моста, принадлежащаго Лифшицу, р. Московку предположено совершенно пересыпать. Вдоль городской стороны запроектирована незатопляемая набережная шириною 20 саж., считая отъ бровки гавани съ двойнымъ откосомъ съ городской и рѣчной сторонъ. Укрѣпленіе откосовъ берега проектируется по типу Александровской существующей гавани. Съ набережной проектируется устроить сѣздъ на мостовыя, идущія вдоль береговой старой и новой гавани. При выполненіи намѣченнаго проекта водная площадь гавани увеличивается на 40417 кв. саж., т. е. болѣе, чѣмъ вдвое, что дастъ возможность удовлетворить надолго возрастающія потребности судоходства.

Кромѣ того, для нуждъ Министерства П. С., а также частнаго судоходства, намѣченно мѣсто подъ эллингъ площадью въ 1000 кв. саж., съ устройствомъ незатопляемой площадки подъ казенныя мастерскія Министерства П. С.

Въ первую очередь предположено ограничиться устройствомъ ковша посредствомъ выемки земли въ ручную и землечерпаніемъ, устройствомъ набережной вдоль города на протяженіи 328 пог. саж., мостовой вдоль набережной и гавани съ рѣчной стороны на протяженіи 790 пог. саж., съ устройствомъ лѣстницъ и тумбъ.

Для осуществленія проекта необходимо отчудить земель (плавня), принадлежащихъ городу, отъ устья р. Московки до Крѣпостной улицы 17,43 десятины и вдоль берега рѣки Московки и подъ Московкой отъ Крѣпостной до Филипповской улицъ 5358,75 кв. саж. = 2,23 десятины и частновладѣльческой, находящейся подъ огородами около 1000,00 кв. саж., а также переложить водопроводную магистраль Екатеринбургской желѣзной дороги отъ водокачки названной желѣзной дороги до Крѣпостной улицы на протяженіи 360 пог. саж., съ добавленіемъ до 15 пог. саж., новыхъ трубъ, на каковыя работы возможно надѣяться получить согласіе желѣзной дороги.

Во вторую очередь предположено отнести работы по укрѣпленію откосовъ гавани и устройство мостовой на всемъ осталъномъ протяженіи. Стоимость названныхъ работъ первой очереди исчислена въ 569,000 р., работъ же второй очереди въ 113,000 руб., не считая отчужденія.

Работы первой очереди предположено произвести въ два года, работы же второй очереди—выполнить лишь въ случаѣ недостаточности для судоходства причальной линіи ковша вдоль городской и рѣчной береговыхъ линій, протяженіемъ до 800 пог. саж.

Въ связи съ устройствомъ новаго ковша гавани съ самостоятельнымъ подходомъ къ городу и выходомъ въ р. Днѣпръ возникаетъ новый вопросъ—объ отводѣ весеннихъ водъ р. Московки, шедшихъ черезъ русло, предположенное частью къ утилизациіи подъ гавань. Пересыпая р. Московку у моста Лифшица, мы тѣмъ самымъ предохраняемъ суда въ новой гавани отъ весенняго льда, а также самую гавань отъ засоренія.

Ледъ въ такомъ случаѣ долженъ быть направленъ черезъ Раскопанку, для чего можетъ понадобится возведеніе въ двухъ

мѣстахъ запрудъ, а именно: у отвѣтвленія Кушугума отъ р. Московки и у развѣтвленія Раскопанокъ.

Что касается дальнѣйшаго расширения Александровской гавани въ случаѣ недостаточности въ будущемъ намѣченной проектомъ гавани площадью въ 40000 кв. саж., то такое можетъ быть легко достигнуто путемъ устройства дополнительнаго ковша между Верхней Кривой и проектируемой гаванью, площадью въ 10000 кв. саж.

Обслуживаніе ковшей желѣзнодорожными путями не представитъ затрудненій.

При развитіи гавани въ будущемъ и устройствѣ указаннаго дополнительнаго ковша необходимо отчудить городской земли въ количествѣ 11,50 десятинъ.

Вопросъ о стоимости земель городскихъ и частновладѣльческихъ, подлежащихъ отчужденію, въ настоящее время является открытымъ, такъ какъ ни Городскимъ Управленіемъ г. Александровска, ни частными владѣльцами, размѣръ желательной платы пока не заявленъ.

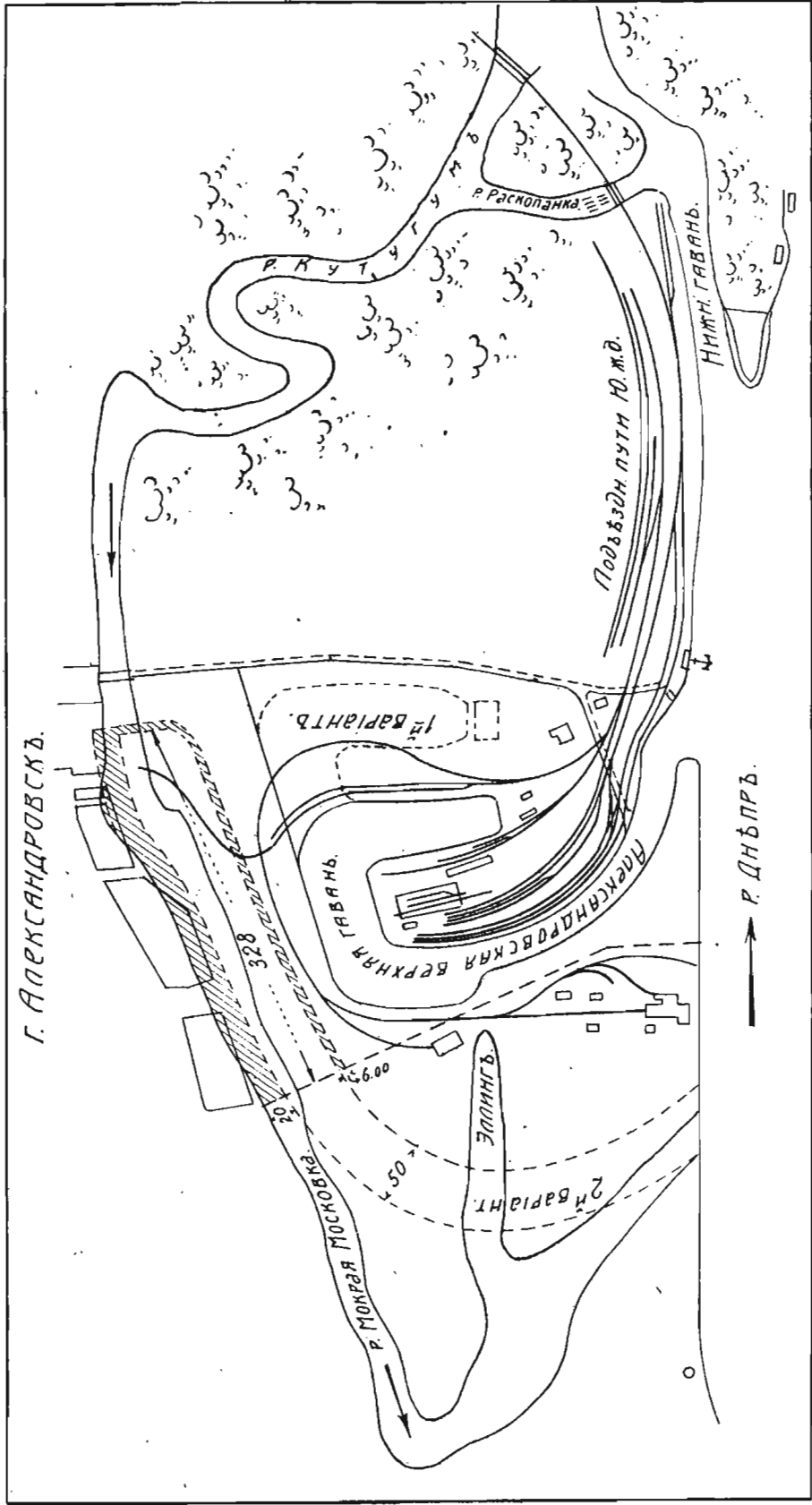
Въ виду этого не является возможнымъ опредѣлить въ окончательной формѣ цифру стоимости работъ проекта расширения Александровской гавани по второму варианту.

При выполненіи проекта расширения гавани по первому варианту требуется ассигновка на производство работъ въ первомъ году 195,088 руб., во второмъ 90,000 р.

При осуществленіи расширения Александровской рѣчной гавани по второму варианту требуется ассигновать на производство работъ первой очереди въ первомъ году 339,000 руб., не считая стоимости (128,000 р.) землечерпательныхъ работъ по углубленію р. Московки, во второмъ году 102,000 р., и на производство работъ второй очереди 113,000 рублей.

Инженеръ Карлштейнъ.

СХЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАНЪ АЛЕКСАНДРОВСКОЙ ГАВАНИ.



Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1914 годъ.

ДОКЛАДЪ

Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія Инженера Терпугова
о необходимости устройства второго затона на р. Н. Днѣпрѣ
у м. Никополя.

По окончаніи въ 1909 году затона у м. Никополя возникъ вопросъ относительно устройства тамъ постояннаго причала для паромовъ земской переправы. Паромы эти, буксируемые катерами служатъ для сообщенія между берегами Таврической и Екатеринославской губерній и являются въ данномъ мѣстѣ единственнымъ способомъ сообщенія.

Въ 1908 году отъ Таврическаго и Екатеринославскаго Земствъ передъ Министерствомъ Путей Сообщенія было возбуждено ходатайство объ устройствѣ постояннаго удобнаго причала для паромовъ, циркулирующихъ между м. Никополемъ и с. Каменкой и о продолженіи на средства Министерства П. С. существующей въ Никополѣ набережной съ соотвѣтствующимъ укрѣпленіемъ берега до паромной пристани.

Въ виду этихъ ходатайствъ по требованію Управленія В. В. П. и Ш. Д. Правленіемъ Кіевского Округа въ январѣ 1910 года былъ представленъ въ Управленіе В. В. П. и Ш. Д. проектъ, по коему:

- 1) пристань переправы оставалась на томъ же мѣстѣ,
- 2) отъ пристани къ затону черезъ дамбу проектировано устроить мощенную дорогу при ширинѣ въ 6 саж. съ подъемомъ ея до высоты набережной въ затонѣ.

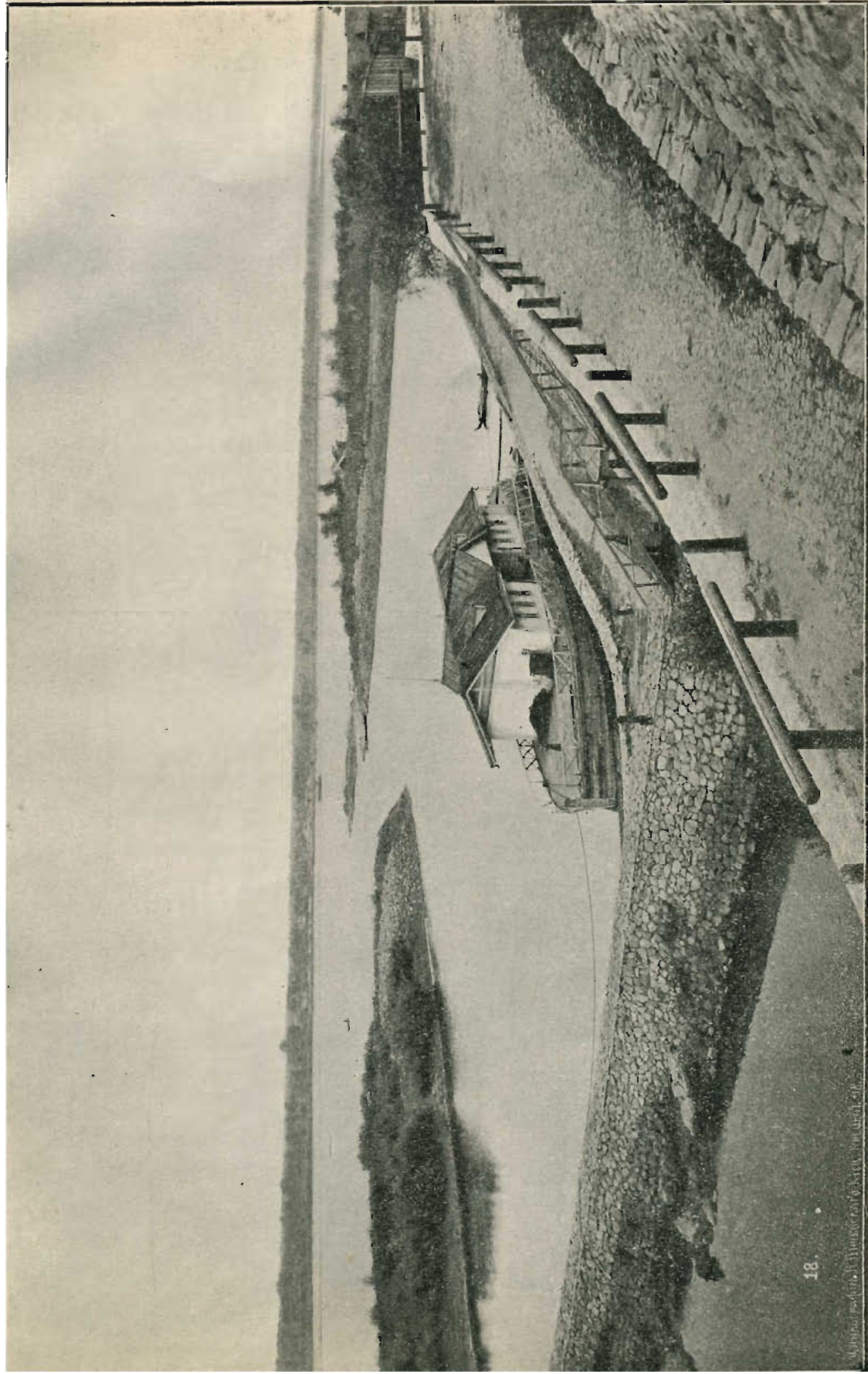
Проектируемое Земствомъ углубленіе естественнаго затона,—(возможнаго помощью землечерпанія)—ниже искусственнаго, Правленіемъ Округа въ виду предположенія о необходимости въ будущемъ постоянно подчищать входъ въ затонъ и во избѣжаніе расходовъ на удлиненіе на $\frac{1}{2}$ версты существующаго берегового укрѣпленія—было отклонено.

По утвержденному г. Начальникомъ Управленія В. В. П. и Ш. Д. журналу Техническаго Совѣщанія предположенія о работахъ были одобрены.

Въ виду не послѣдовавшихъ соглашеній между Таврическимъ и Екатеринославскимъ Земствами относительно принятія части расходовъ на счетъ земствъ—вопросъ этотъ осуществленія пока еще не получилъ.

Въ виду же критическаго положенія земской переправы земствомъ была сдѣлана мощенная дорога и мощенная дамба, затопляемая, черезъ заливъ къ острову, нѣсколько не по предполагавшемуся ранѣе направленію. Въ 1912 году при проѣздѣ по нижнему Днѣпру Инспектора Управленія В. В. П. и Ш. Д., инженера Петропавловскаго, было намѣчено соединеніе набережной затона по новому варианту по Чумацкому переулку. Такимъ образомъ, все время основнымъ вопросомъ являлся вопросъ о соединеніи существующаго затона проѣзжей дорогой 1) съ городомъ, 2) съ земской переправой.

На совѣщаніи, созванномъ по распоряженію Правленія Округа на мѣстѣ исп. об. Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія, на которомъ присутствовали представители земствъ, города, мѣстныхъ судоводцевъ и промышленниковъ было выяснено, что первоначальная точка зрѣнія въ настоящее время отпадаетъ и что самымъ насущнымъ вопросомъ теперь является вопросъ относительно образованія въ Никополѣ новаго затона въ виду того, что: 1) существующій крайне малъ по размѣрамъ, всего, считая и неудобную площадь приблизительно 3400 кв. саж., между тѣмъ, какъ имѣется насущная потребность въ большомъ затонѣ; 2) входъ въ существующій затонъ крайне неудобенъ—узкій проходъ между скалами поперекъ теченія (см. фотогр.). Такой входъ является опаснымъ даже для одного парохода въ особенности ночью или при вѣтрѣ и совершенно не-



Существующий затонъ у м. Николая на р. Н. Днѣпрѣ.

пригоднымъ для буксирнаго воза или судна, идущаго самоплавомъ.

Выгрузка и во время навигаціи изъ судовъ на набережную, въ виду повышенія послѣдней на 6.5 саж. на средне-низкимъ уровнѣ—невозможна даже въ самую высокую воду.

Какъ видно изъ свѣдѣній о зимующихъ судахъ, въ Никополь зимовало за время 1903—1912 годы:

Родъ судовъ.	Годы.										
	1903/4	4/5	5/6	6/7	7/8	8/9	9/10	10/11	11/12	12/13	
Паровыхъ . . .	—	—	—	—	—	2	—	5	2	4	
Непаровыхъ. .	45	43	42	48	36	29	30	23	16	14	

Въ зиму 1912—13 г.г. въ самой гавани зимовали лишь два казенныхъ землечерпательныхъ каравана, затянутаго по частямъ, и два казенныхъ парохода. Кромѣ того, зимовалъ брошенный владѣльцами пароходъ затянутаго казеннымъ пароходомъ, и еще одинъ небольшой буксирный пароходъ. Ниже же затона въ затонѣ естественномъ, объ углубленіи котораго просятъ мѣстные люди, зимуетъ 28 шт. непаровыхъ судовъ. Довольно много судовъ зимуетъ и въ Коныѣ и по другимъ даже не безопаснымъ затонамъ по рѣкѣ.

Число судовъ, зимовавшихъ въ Каменкѣ:

Родъ судовъ.	Годы.										
	1903/4	4/5	5/6	6/7	7/8	8/9	9/10	10/11	11/12	12/13	
Паровыхъ . . .	2	6	3	5	—	—	5	3	—	—	
Непаровыхъ. .	27	23	36	32	—	33	34	15	21	33	

Такимъ образомъ, теперь вопросъ перемѣнился и вмѣсто устройства только сообщенія существующаго затона мощной дамбой съ городомъ и земской переправой—выдвинуть вопросъ о постройкѣ новаго затона—большаго по размѣру и болѣе удобнаго для входа въ него судовъ.

Такой затонъ предполагено образовать помощью углубленія землечерпаніемъ существующаго затона ниже земской дамбы. Грунтъ отъ землечерпанія помощью рефулированія предполагено отводить въ пространство между существующими двумя дамбами: земской и низовой дамбой затона № 1.

Что же касается необходимости періодически подчищать низовой конецъ затона, который, какъ и у всѣхъ затоновъ отъ выпуклага берега вообще будетъ заноситься,—то это надо имѣть въ виду; подчистка эта можетъ потребоваться черезъ годъ и можетъ быть выполнена помощью землесоса во время высокой воды. Положеніе въ этомъ смыслѣ, т. е. въ смыслѣ необходимости періодическихъ подчистокъ, противъ существующаго въ виду того, что входы въ затонъ будутъ недалеко одинъ отъ другого (только новый болѣе удобный для судовъ) мало измѣнится.

Такимъ образомъ получается хорошая площадь въ 12,000 кв. саж. затона и площадка, пригодная для склада товаровъ которая будетъ обслуживать, какъ верхній первый, такъ и нижній второй затоны, конечно, при этомъ будетъ уже рѣшенъ и вопросъ объ устройствѣ сообщенія того и другого затона, какъ съ городомъ, такъ и съ земской переправой.

Но, какъ было выяснено на мѣстѣ 12 февраля 1912 года, принимая во вниманіе, что дорога черезъ Безымянный переулокъ имѣетъ ширину всего 2 саж. необходимо образовать также и съѣздъ на набережную затона непосредственно отъ существующей рѣчной дамбы берегового укрѣпленія. Подлежащую засыпкѣ площадь,—которая въ данное время представляетъ изъ себя стоячую между двумя дамбами воду,—и которая ничѣмъ не эксплуатируется,—а равно и площадь воды и часть острова, гдѣ будетъ набережная новаго второго затона предполагено отчудить. На совѣщаніи 12 февраля стоимость отчужденія части воднаго пространства съ прилегающими полосами береговъ опредѣлена въ 1500 руб.

Откосы набережной по острову—въ сторону затона предложено сдѣлать по типу таковыхъ же въ Александровской гавани т. е. забивкой свай и закладываніемъ до уровня самаго низкаго горизонта досокъ, сверху при откосѣ $1/2$ —каменная мостовая. Со стороны затона № 1—откосъ предложено образовать по типу таковаго же на набережной въ Никопольѣ помощью каменныхъ бермочекъ высотой около 0,50 саж. Всю площадь до насыпкѣ рефулернымъ грунтомъ предложено вымостить камнемъ.

Что же касается использованія для подѣзда Чумацкаго проулка, то здѣсь все же возможно будетъ устроить сѣздь безъ особыхъ на то ассигнованій просто рабочими артелями, используя по возможности для подсыпки насыпи городской строительный мусоръ или грунтъ изъ котловановъ при новыхъ постройкахъ.

Такимъ образомъ получится два затона, общей площадью $3400+12000$ кв. саж.=15400 кв. саж., причемъ будетъ вполне удобное сообщеніе, какъ съ набережной города, такъ и съ земской переправой и съ гужевой дорогой по льду, что удовлетворитъ всѣ нужды мѣстнаго населенія и судоходства.

Порядокъ въ работахъ предполагается такой: прежде всего надо отчудить всю необходимую для постройки затона площадь. Площадь, включая и водное пространство, равна 12,75 десятинъ, что по цѣнѣ пахотной 300 руб. десятина составитъ стоимость кругло 4000 руб. (3825 руб.).

Произвести подчистку землесосомъ затона № 2. На всю площадь надо вынуть 18,700 куб. саж., на что понадобится 40 сутокъ работы землесоса типа № 8. Стоимость этихъ работъ опредѣляется до 12500 руб. Сравнительно малая стоимость куба здѣсь объясняется удобствомъ работы въ одномъ мѣстѣ при сравнительно небольшомъ разстояніи рефулированія. Одновременно засыпать промежутокъ между дамбами, причемъ сперва надо повысить полосу около дамбы отъ затона № 1—перемести на нее гужевую дорогу и потомъ уже повышать земскую дамбу.

Произвести моцненіе площади между затонами и сдѣлать укрѣпленіе откосовъ затона № 2.

Устроить съездъ отъ набережной къ загогу.

Общая стоимость предложенныхъ работъ по сметѣ опредѣляется въ 77,820 руб. 95 коп., кромѣ отчужденія и землечерпанія, что даетъ еще 16,5 тыс. руб., а всего 94,320 руб. 95 коп. или кругло 94,500 руб.

Работу можно вести по частямъ и на первое время въ 1914 году ограничиться: подчисткой части землечерпательной машинной, съ засыпкой промежутка между дамбами и мощеніемъ этой площадки съ закрѣпленіемъ откосовъ.

На исполненіе этой работы, а также на отчужденія земли на 1914 г. предполагается испросить 25,000.

Инженеръ Терпуговъ.