

1086

Переплет исправен
Книга исправна
9/УИИ-34

уратуры)

КИТАЙСКАЯ ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

ВЫПУСК 3—4-й

625 (0.5)

H-15

625.1 (5-1.8)

H-15

1944

1941 г.



НАВОДНЕНИЕ И ЭПИДЕМИЯ В РАЙОНЕ КИТ. ВОСТ. Ж. Д.

1955

БЮЛЛЕТЕНЬ УПРАВЛЕНИЯ КВЖД

6133
Б. 2867.

X-33

V-34

Библиотека

1955

B 3614



ХАРБИН
ТИПОГРАФИЯ КИТ. ВОСТ. ЖЕЛ. ДОР.
1933

1963

2004г.

26.222.53 + 51.939

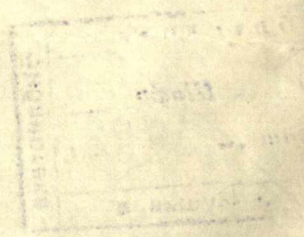
H 15



1922

B. 2614

ЗАВАРКА-СКАЯ
КРАВАЯ ЕВАНГЕЛЕРКА
им. А.С. Пушкина



О Т Р Е Д А К Ц И И.

Изданный Управлением КВЖД бюллетень „Наводнение и эпидемия холеры в районе Китайской Восточной железной дороги“ № 1 и № 2 во время наводнения прошлого года, несомненно, является единственным источником фактического материала о грандиозном бедствии всего края.

Издание нашего бюллетеня было предпринято в момент самого наводнения, в условиях отсутствия движения и связи по КВЖД.

Естественно, что Управление дороги было лишено в то время возможности опубликовать материалы о наводнении по всем линиям дороги и опубликованные сведения касались Харбинского узла и Южной линии. Только в настоящее время создалась возможность опубликовать материалы о наводнении по всем линиям дороги.

Выпуская настоящий выпуск № 3—4, мы публикуем самые главные материалы по вопросу о наводнении, которые интересны не только с точки зрения железнодорожного хозяйства, но и с чисто технической стороны.

Редактор Бюллетеней **В. Н. Рогов.**

3 марта 1933 г.
Харбин.

БОРЬБА С РАЗМЫВОМ ПУТИ И НАВОДНЕНИЕМ НА УЧАСТКЕ УЦЗИМИХЭ—ГАОЛИНЬЦЗЫ (8 УЧ. СЛ. ПУТИ).

Железнодорожное полотно в пределах 8-го участка Пути проходит от ст. Уцзимихэ почти до ст. Шитоухэцзы по долине реки Майхэ и от ст. Шитоухэцзы до ст. Гаолиньцзы вдоль ручья Шитахэ. Полотно дороги, имея с левой стороны вышеуказанные речки, пересекает старые русла реки Майхэ, еще до постройки дороги изменившей свое направление, на 1093—1095—1097 (ст. Имяньпо) 1109—1113, 1129—1137—1139 километрах. При чем в пределах 1129—1137 км старое русло оставлено рекой не так давно, судя по ряду глубоких и длинных озер, расположенных вдоль полотна на правой стороне. За ст. Шитоухэцзы полотно пересекает старое русло ручья Шитахэ на 1158—1160 км и, как видно по окружающей местности, при постройке дороги ручей Шитахэ был искусственно отведен влево от полотна дороги и последнее было возведено почти на бывшем русле ручья.

Вследствие непрерывных дождей, шедших в течение второй половины июня и всего июля, почва была настолько пропитана водой, что при первом же продолжительном, прошедшем 30 июля, ливне в верховьях реки Майхэ и ее притоков дождевая вода массой хлынула с окружающих сопок к полотну дороги, и 30 июля, около 16 часов, по долине реки Майхэ подошла к станции Яблоня валом около двух метров высотой.

Этот поток воды, двигаясь дальше и принимая по пути в себя воды речек Хамихэра, Вэйшахэ, Танихэ и проч., поднялся до уровня наводнения 1914 года.

31 июля, около 5 часов, вал воды подошел к станции Имяньпо, и река Майхэ, уровень воды в которой с вечера был нормальным, за четыре часа поднялась на четыре метра.

По сообщению со ст. Яблоня, уровень воды в реке 31 июля с утра стал падать и упал к 12 часам на 40 см, но вследствие ливня, прошедшего в тот же день в верховьях ручья Шитахэ, вода вновь стала прибывать в ночь на 1-ое августа.

Вследствие отсутствия спада воды у ст. Имяньпо, вода с речки Шитахэ также подошла к Имяньпо 1-го августа к 12 часам и подняла уровень реки Майхэ еще на 68 сантиметров.

Первым километром, подвергнувшимся размыву, оказался 1180, где путь проходит по косогору щебнистой насыпью и где ливневая вода, не вместившись в кюветах, пошла через полотно дороги и смыла балластный слой на протяжении 40 метров.

Ручей Шитахэ, принявший в себя ливневые воды, превратился в мощный поток воды, которая не вмещалась в его обычном русле, и устремился по старому руслу, прорвав насыпь полотна на 1160 км и, перейдя на правую сторону пути, пошел вдоль него на ст. Шитоухэцзы.

По пути следования водой была смыта почти полностью насыпь 1159 км, конца 1158 км и восточные стрелки ст. Шитоухэцзы, где вода перешла обратно на левую сторону, прошла через железнодорожный и частный поселки, произведя разрушения построек, главным образом по границе этих поселков.

Следующим большим притоком р. Майхэ, производимым разрушения полотна дороги, является речка Хамихэра, которая пересекает путь на 1142/43 км и где вследствие недостаточности отверстия моста (53 метра) создался подпор ливневой воды, и насыпь была прорвана в двух местах за западным устоем на протяжении 180 метров.

Вышедшая из берегов вода реки Майхэ в первую очередь устремилась по старым руслам, поэтому на 1141 км вода прошла из реки через мост на правую сторону пути и, пройдя по правой стороне пути до 1139 км, перешла обратно через путь на левую сторону, смыла балластный слой и частью земляное полотно на протяжении 3-х пикетов, часть же этой воды, продолжая двигаться по правой стороне, размыва 3-й путь р. Казанцево у восточных стрелок.

На 1138 км вода по ложбине подошла к путям разъезда под углом 30°, разрушила на своем пути погрубочный тупик и размыва насыпь IV, I и главного путей на протяжении 80 метров, образовав промоину глубиной до 4-х метров (от головки рельса).

Мощность этого потока была настолько сильна, что, вырвав кусок пути тупика (рельсы со шпалами вместе) длиной в 60 метров, повернула его на 90° и отнесла на 30 метров в сторону.

На 1136 км поднимающаяся вода Майхэ, вследствие небольшой высоты насыпи, пошла через насыпь, разрушив таковую в двух местах на протяжении 210 метров. Создавшимся подпором воды с левой стороны полотна все искусственные сооружения пропускали воду на правую (противоположную обычной) сторону пути.

На 1134 км, в виду наличия небольшой ложбины от реки в сторону полотна под углом в 30—35°, вода, ударясь стремительным потоком в насыпь, размыва

таковую в двух местах, образовав вдоль насыпи с левой стороны пути водоем глубиной до 4-х метров на протяжении двух пикетов.

Вода, перешедшая, начиная с 1141 км, на правую сторону полотна, прошла по старому руслу и на 1130 км, за недостаточностью отверстия каменной трубы, прорвала насыпь на протяжении 60 метров и вышла обратно к реке.

Дальше по пути следования р. Майхэ вода больших разрушений не произвела и только на 1113 км, вследствие небольшой высоты насыпи, перешла через нее и, пройдя по правой стороне до 1110 км, перешла обратно, смыв балластный слой на протяж. 2 пикетов.

Самое большое разрушение земляного полотна реки Майхэ было произведено у западного устоя моста 1102 км (отверстием 85 метров), где вследствие недостаточности отверстия моста и небольшой ширины долины реки, создался большой подпор воды, доходивший до низа фермы, силой которого была прорвана насыпь на протяжении 65 метров, при чем глубина промоины достигала 14 метров, считая от головки рельса. При первых же признаках разрушения конусов моста были приняты меры к защите сооружений путем заброски в размываемые места камня (выгружено было до 40 вагонов), но вследствие водопроницаемости насыпи, состоящей из песка, предотвратить размыв не удалось, насыпь была прорвана водой, а вся каменная наброска вынесена на расстоянии полукилометра.

Дно же реки в первом пролете моста было размывто на глубину ниже подошвы западного устоя моста приблизительно на полметра, и только наличие вокруг устоя шпунтового ряда предотвратило его подмыв.

У следующего каменноарочного моста на 1101 км, отверстием 85 метров, были разрушены только конуса, при чем дальнейшее их разрушение было остановлено каменной наброской.

Последним пунктом, где р. Майхэ произвела большие разрушения, является ст. Имяньпо.

Около этой станции, вследствие небольшой ширины долины реки (275 метров) против здания Желсоба, создался значительный подпор и вода, поднявшись на 4,68 метра против меженного горизонта, вышла из берегов против пикета № 4—1098 км, пошла по старому руслу на правую сторону пути через пути тракционные, складские и главный и восточные стрелки, смывая балластный слой.

Самым опасным для станции Имяньпо является размыв берега у материального склада, где при высоте берега около 5,00 метров и песчаном грунте разрушение его приняло настолько интенсивный характер, что создалась угроза существованию материального склада и дежурных комнат поездных бригад.

Для защиты берега от размыва пришлось вдоль берега в нескольких местах устанавливать щиты из рельсов, под которые забрасывался камень, а для уменьшения скорости течения вдоль берега в воду укладывались свежесрубленные деревья и только таким путем удалось приостановить размыв берега.

В наиболее худших условиях оказались западная часть железнодорожного и весь частный поселок, так как таковые расположены на староречье, ниже восточной части железнодорожного поселка приблизительно на 2 метра, при ширине долины реки у барака № 18 всего в 120 метров.

Поэтому вода пошла через нижний парк Желсоба расположенный на староречье, и залила всю западную часть железнодорожного поселка и частный поселок.

Главное течение поднявшейся воды с большой скоростью прошло по старому руслу между зданиями дороги №№ 54—56, повернуло влево и, пройдя между домами №№ 34—48, устремилось частью по Собрагской улице через двор мастерских Службы Пути, а главное течение прошло между восточной стеной школьного общежития и домом № 13, расположенным на возвышенном месте.

Вследствие своей большой мощности, поток по пути следования создал большие промоины, доходящие в некоторых местах до 4-х метров, а поэтому у школьного общежития при слабом песчаном грунте, небольшой глубине заложения фундамента около метра в основном грунте, произошел подмыв фундамента восточной стены общежития, и последняя обрушилась.

Предпринять какие-либо меры к защите здания не представлялось возможности в виду большой глубины потока (около двух метров) и стремительного течения.

Берег основного русла реки, ниже Желсоба, подвергался настолько большому разрушению, что три четверти парка оказалось смытым, а дом № 58, расположенный раньше на расстоянии 100 метров от берега был подмыт и разрушен.

В течение трех суток, 31 июля, 1 и 2 августа, уровень воды почти не понижался и только 3 августа стал замечен спад воды.

Как только наметился спад воды, 2 августа, было приступлено к восстановлению главного пути между восточным семафором и стрелками ст. Имяньпо, а всемирным дорожным мастерам было дано распоряжение немедленно приступить к восстановлению пути своими средствами, без помощи вспомогательных поездов, в виду невозможности продвинуть таковые на восток из-за прорыва насыпи у моста 1102 км.

Главной задачей являлось восстановление пути у моста 1102 км, а поэтому уже 4 августа были начаты работы по устройству временного моста через прорыв насыпи, для чего у берега были установлены шпальные клетки высотой до 5,00 метров, а дальше на воде было приступлено к устройству 2-ярусных ряжей, в количестве 4-х штук, с пролетами между ними от 3-х до 5,5 метров, при высоте ряжей до 12 метров и глубине воды в промоине до 6 метров.

По мере установки ряжей пролеты между ними перекрывались пакетами из рельсов, а сами ряжи забрасывались камнем.

С первых же дней работы вспомогательный поезд был занят вывозкой сплывшей породы на путь 1094 км, которая была использована на досыпку разрушенных конусов моста 1101 км, а в дальнейшем был занят возкой земли со ст. Имяньпо к прорыву 1102 км.

Работы по устройству временного моста и засыпке прорыва велись параллельно, но только в светлое время, так как в виду наличия в этом районе хунхузов, рабочие работать в ночное время не соглашались, тем более, что и в дневное время в первой половине августа был случай нападения хунхузов на работавших и увоз в плен паровозной бригады вспомогательного поезда.

Работы по устройству временного моста были вчера закончены 26 августа, когда и был пропущен через него вспомогательный поезд с камнем, но в виду осадки ряжей до 10 см и неполной заброски их камнем

движение по мосту было открыто только 3-го сентября, когда по нему был пропущен поезд до ст. Вэйшахэ.

Окончательно были закончены работы по восстановлению насыпи 20-го сентября, когда временный мост был засыпан землей.

В целях предохранения западного устоя моста от подмыва, вокруг него была сделана каменная наброска.

Для восстановления пути в этом месте потребовалось 1200,00 куб. метров камня, 700 шт. бревен в 8,5 метра длиной и 12 000,00 куб. метров земли.

Восточнее 1102 км к работам было приступлено сразу же после спада воды, но таковые были прекращены оперирующими там хунхузскими шайками, которые, угрожая оружием, разгоняли рабочих с места работ.

В зависимости от времени договоренности рабочих с хунхузами, в некоторых районах работы были на-

чаты с некоторым опозданием; так, к восстановлению 1103, 1110, 1111 и 1113 км было приступлено только с 10 августа.

Восстановление прорыва насыпи на 1130 км с большими перерывами было закончено только 1-го сентября, в виду того, что ст. Вэйшахэ дважды подвергалась нападению хунхузских шаяк 14 и 20—22 августа.

К восстановлению размытого пути на 1134—1140 километрах было приступлено только 24 августа и в последнем районе—ст. Шитоухэцзы, где хунхузы прекратили мешать производству работ, было приступлено только 28 августа.

Все восстановительные работы по 8 участку Службы Пути были закончены 12 сентября, когда рабочий поезд прошел до ст. Гаолиньцзы.

РАЗРУШЕНИЕ И ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЛИНИИ НА УЧАСТКЕ ХАНЬДАОХЭЦЫ—ЭХО (9 УЧ. СЛ. ПУТИ).

Переменяющиеся дожди шли на участке Ханьдаохэцзы—Эхо в течение всего июля, и к 30 июля достигли чрезвычайной интенсивности. Непрерывный ливень, продолжавшийся 30 часов 30 и 31 июля, в условиях горной местности, превратил сухие лога в стремительные потоки; речка Малая Шаньши вышла из берегов и, вырывая деревья, неся валуны и дресву, начала заносить отверстие железного моста 1205 км и угрожать размывом западных стрелок и путей ст. Ханьдаохэцзы.

Река Шаньши, поднявшись на высоте ст. Ханьдаохэцзы на два метра за сутки, затопила частный и железнодорожный поселки, разрушила два деревянных моста, соединявших частный поселок со станцией, уничтожила струенаправляющую дамбу у электроподстанции, угрожая последней, и снесла ж.-д. барак № 65.

Далее, валом воды р. Шаньши, превышающим высоту дамбы у жел.-дор. моста 1213 км, была залита вся долина и вырвана насыпь с западной стороны моста на протяжении 60 метров, на 1228 км размыва в трех местах насыпь общим протяжением 140 метров, подмыты и наклонены бык и восточный устой железного моста отверстием 42 м.

Разливом ручья—притока р. Шаньши—оказался разрушен каменноарочный мост 1224 км отв. 4,27 м, а валом воды, прошедшей по сухому логу 1244 км, за 5 часов достигшим 4,5 м, подмыты и опрокинут трехпролетный каменноарочный мост отверстием 19 м.

Разливом р. Муданьцзян, пошедшей по старой пойме через дамбу, была прорвана насыпь высотой до 5 м, протяжением 120 метров на 1290 км.

Выемки 1260—1270 км были занесены сплывами откосов местами до 1½ метра выше головки рельса.

Дамбы напорных водопроводных линий ст. Хайлин и Шаньши оказались размывы, а трубы частью унесенными.

Кроме упомянутых крупных повреждений и разрушений пути, в нескольких десятках пунктов произошли сплывы выемок, насыпей, просадки пути и заносы кюветов и нагорных канав.

Перегоны Гаолиньцзы — Ханьдаохэцзы — Хайлин — Муданьцзян — Эхо первого августа оказались закрыты для движения поездов, телеграфная связь с соседними станциями в тот же день прерва-

лась и центр участка—ст. Ханьдаохэцзы—оказался отрезанным от Харбина и Пограничной.

Для борьбы со стихией участковая администрация располагала в это время только 56% своего штата, так-как 35%, терроризованные нападениями хунхузов, находились вне района 9 участка и в деп. Ханьдаохэцзы стоял единственный паровоз—серия X № 209, работавший на ветках Земельного Отдела так-как все остальные паровозы ушли с товарными воинскими поездами.

Первоначальным планом, до восстановления связи с соседним 8 участком (ст. Имяньпо) и выяснении приблизительной картины разрушений до Харбина, было намечено восстановление западной части 9 участка — перегона Гаолиньцзы — Ханьдаохэцзы, куда вышел первый вспомогательный поезд 31 июля. Первым выездом этого поезда удалось ликвидировать предупредить разрушение рекою Шаньши насыпи 1204 км и задержать замеченный размыв конуса железного моста 1186 км, угрожавший подмывом восточного устоя, для чего была устроена временная каменная струенаправляющая дамба. Тем временем местные соединенные артели дорожного мастера смотрителя зданий на ст. Ханьдаохэцзы, по поясе воды, при быстром течении, расчищали русло моста 1206 км и после непрерывной трехдневной работы, 31 июля по 2 августа, отстояли мост от возможного выноса ферм и полного заноса отверстия, а наброски камня для укрепления разрушенного берега у электроподстанции отстояли и последнюю от разрушения.

В эти дни на работах лишь по ст. Ханьдаохэцзы было занято свыше 300 рабочих.

В ближайшие дни напряженными усилиями агентов связи было восстановлено телеграфное и телефонное сообщение ст. Ханьдаохэцзы со станциями Имяньпо и Мулин—Пограничная, что дало возможность выяснить действительное состояние линии 8 и 9 участков и создать реальный план ликвидации разрушений.

9-ый участок по этому плану был разбит на четыре района: 1—от восточной границы (1291 км) до ст. Хайлин, 2—от ст. Хайлин до вост. устоя разрушенного моста на 1228 км (у закр. разъезда Чанлиньцзы), 3—от ст. Ханьдаохэцзы до западного устоя разрушенного моста на 1228 км и 4—от западной границы 9 участка (ст. Гаолиньцзы) до ст. Ханьдаохэцзы.

Это была демоверсия книги - Наводнение и эпидемия в районе Китайско-восточной железной дороги Вып. 3-4.

С полной версией книги, Вы можете ознакомиться в нашей библиотеке по адресу: Забайкальский край, г. Чита, ул. Ангарская, д. 34