

Экономическое значе-
ние проектируемаго
пути.

Входя въ составъ, вообще, небогатой путями сообщенія Бессарабской губ., Аккерманскій уѣздъ находится едва-ли не въ наихудшихъ въ отношеніи путей сообщенія условіяхъ, по сравненію съ другими частями губерніи.

Если взглянуть на карту Аккерманскаго уѣзда, то окажется, что лишь въ юго-западной части его, почти на границѣ съ Измаильскимъ уѣздомъ, проходитъ на протяженіи около 24-хъ верстъ Дунайская вѣтвь Юго-Западныхъ дорогъ; въ остальной своей части уѣздъ совершенно лишенъ желѣзныхъ дорогъ.

Такъ какъ указанныя 24 версты желѣзнодорожнаго пути не пересекаютъ всей территоріи уѣзда, а лишь проходятъ почти по западной его границѣ и притомъ въ направленіи, несовпадающемъ съ направленіемъ общаго грузооборота въ уѣздѣ, какъ это будетъ указано ниже, то естественно, что въ экономической жизни уѣзда эта часть Дунайской вѣтви не имѣетъ почти никакого значенія. Въ остальной своей части Дунайская вѣтвь Юго-Западныхъ дорогъ, направляясь въ предѣлахъ Измаильскаго и Бендерскаго уѣздовъ, въ нѣкоторыхъ пунктахъ подходит на довольно близкихъ разстояніяхъ къ территоріи Аккерманскаго уѣзда. Прилежающія къ этимъ пунктамъ части уѣзда, казалось-бы, могли пользоваться рельсовыми путями; однако, фактически размѣры этого пользованія крайне ограничены, вслѣдствіе существующихъ въ Аккерманскомъ уѣздѣ условій вывоза и ввоза. Дѣло въ томъ, что уже втеченіе многихъ десятковъ лѣтъ торговыя условія Аккерманскаго уѣзда сложились такимъ образомъ, что почти единственнымъ крупнымъ центромъ, куда направляется сбытъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ уѣзда и откуда получаютъ всѣ необходимыя для мѣстнаго населенія продукты потребленія, является Одесса; при этомъ, все грузовое движеніе между Одессой и Аккерманскимъ уѣздомъ производится или воднымъ путемъ отъ Аккермана, или же направляется чрезъ

Аккерманъ - Овидіополь *) и далѣе гужемъ; въ значительно меньшихъ размѣрахъ движеніе происходитъ чрезъ Днѣстровскія переправы въ Маякахъ, Раскайцахъ и другихъ пунктахъ.

Ясно, что при такихъ условіяхъ вывоза и ввоза, Дунайская вѣтвь Юго-Западныхъ дорогъ не можетъ принимать болѣе или менѣе замѣтнаго участія въ грузооборотъ уѣзда, почти цѣликомъ минуящемъ, такимъ образомъ, эту вѣтвь.

Водныхъ путей сообщенія, по которымъ могли бы передвигаться грузы, внутри уѣзда совсѣмъ нѣтъ; съ восточной стороны уѣзда омывается Днѣстромъ и его лиманомъ, которыми лишь въ незначительныхъ размѣрахъ пользуются жители прибрежной части уѣзда для сплава грузовъ, притомъ, конечно, въ навигаціонное время.

Такимъ образомъ, весь вывозъ продуктовъ производства уѣзда, равно какъ весь ввозъ продуктовъ потребленія мѣстнаго населенія, и, наконецъ, весь товарообмѣнъ между отдѣльными пунктами уѣзда производится въ настоящее время исключительно гужевымъ способомъ. Способъ этотъ, какъ извѣстно, страдаетъ большими неудобствами. Прежде всего, грунтовые дороги въ извѣстные періоды года приходятъ въ полное разстройство, и тогда перевозка грузовъ становится невозможной, а вмѣстѣ съ тѣмъ прекращается всякій вывозъ изъ уѣзда, и возникаютъ затрудненія по подвозу даже необходимыхъ предметовъ потребленія; въ эти періоды спросъ на гужевую перевозку нерѣдко остается неудовлетвореннымъ, даже при условіи рѣзкаго повышенія платы за доставку.

Затѣмъ, гужевая перевозка, вообще, является весьма дорогой и ложится тяжелымъ накладнымъ расходомъ на производство. Средняя стоимость пудо-версты гужевого подвоза въ Аккерманскомъ уѣздѣ составляетъ около 0,10 к.; при повышеніи спроса, а также при порчѣ грунтовыхъ дорогъ эта стоимость увеличивается вдвое и болѣе. Если вспомнить, что грузовая пудо-верста обходится грузовладельцамъ на Юго-Западныхъ дорогахъ приблизительно въ 0,02 коп., то станетъ яснымъ, какія суммы переплачиваются населеніемъ Аккерманскаго уѣзда вслѣдствіе отсутствія надлежащихъ путей сообщенія.

Наконецъ, нужно принять во вниманіе, что въ ненавигаціонный періодъ нерѣдки случаи, когда переправы черезъ

*) Овидіополь находится по другую сторону Днѣстровскаго Лимана, противъ Аккермана.

Двѣстрѣ и лиманъ становятся совершенно невозможными; въ этихъ случаяхъ, такъ-же какъ и въ вышеприведенныхъ случаяхъ порчи грунтовыхъ дорогъ, уѣздъ оказывается отрѣзаннымъ отъ міра. Само по себѣ такое положеніе является, конечно, весьма тягостнымъ для населенія уѣзда; однако одними неудобствами для населенія не исчерпываются результаты отсутствія желѣзнодорожнаго пути въ Аккерманскомъ уѣздѣ. При оцѣнкѣ потребности того или иного района въ рельсовыхъ путяхъ, нужно имѣть въ виду прежде всего его экономическія условія.

Если Бессарабія представляетъ собой, вообще, богатый въ отношеніи природныхъ производительныхъ силъ край, то съ особымъ правомъ это можно сказать объ Аккерманскомъ уѣздѣ.

Уѣздъ этотъ, по пространству своему, (7282,7 кв. верстъ) представляется вторымъ въ Бессарабской губерніи, послѣ Измаильскаго уѣзда; по размѣрамъ же посѣвной площади, по развитію виноградарства, культурѣ винограда и вина онъ занимаетъ первое въ губерніи мѣсто. Какъ хлѣбъ, такъ и вино служатъ здѣсь крупными статьями сбыта, по надлежащее развитіе этого сбыта тормозится затрудненіями, вытекающими изъ отсутствія удобныхъ путей сообщенія, что, конечно, весьма неблагоприятно отзывается на интересахъ производителей.

Съ другой стороны, благодаря энергіи колонистовъ нѣмцевъ и болгаръ здѣсь насаждается фабрично-заводская промышленность; въ уѣздѣ имѣется много паровыхъ мельницъ, заводовъ черепичныхъ, кирпичныхъ, земледѣльческихъ машинъ, суконныхъ фабрикъ. Все это, за невозможностью организовать правильный сбытъ, имѣетъ небольшіе размѣры, но даже и теперь владѣльцы фабрикъ и заводовъ жалуются на непреодолимые затрудненія по подвозу сырья и топлива.

Независимо этого, не подлежитъ сомнѣнію, что неудобства условій передвиженія населенія тормозятъ развитіе торговыхъ сношеній. Съ возникновеніемъ удобнаго пассажирскаго сообщенія неизбежно связано оживленіе торговыхъ сношеній, а слѣдовательно, и усиленіе грузооборота въ данной мѣстности.

Такимъ образомъ, проектируемая дорога призвана, прежде всего, облегчить условія сбыта продуктовъ мѣстнаго сельскаго хозяйства; сдѣлать возможнымъ правильный ввозъ продуктовъ

потребленія, какъ продовольственныхъ, такъ и фабрично-за-
водскихъ; устранить тотъ тормазъ для дальнѣйшаго коммер-
ческаго развитія края, которымъ является примитивность
условій передвиженіе населенія; и, наконецъ, связать край съ
прочими частями Имперіи и тѣмъ поставить его внѣ полной
зависимости отъ случайныхъ условій сообщенія съ Одессой
черезъ Аккерманъ.

Неудивительно, при такихъ условіяхъ, съ одной стороны,
что Аккерманскій уѣздъ уже давно занятъ мыслью о прове-
деніи рельсового пути, а съ другой стороны, что находились
и предприниматели, готовые взять на себя осуществленіе
этой мысли. Лишь стеченію неблагоприятныхъ обстоятельствъ
нужно приписать то, что вопросъ этотъ до настоящаго времени
не вышелъ изъ области проектовъ.

Впервые, въ 1856 году группа иностранныхъ капиталистовъ
выступила съ проектомъ постройки желѣзнодорожнаго пути
отъ Одессы до Маякъ на Днѣстрѣ, съ тѣмъ, чтобы впослѣд-
ствіи продолжить его и прорѣзать южную Бессарабію. Проектъ
этотъ не получилъ осуществленія, вѣдѣтіе чрезмѣрныхъ
концессионныхъ требованій, заявленныхъ Правительству ини-
ціаторами дѣла.

Затѣмъ имѣются указанія, что въ 1885 г. вопросъ о
соединеніи Одессы рельсовымъ путемъ съ Южной Бессарабіей
заинтересовалъ Общество Юго-Западныхъ дорогъ, которое и
занялось разработкой проекта линіи въ направленіи Одесса-
Овидіополь-Аккерманъ-Лейпцигская (пунктъ примыканія къ
Бендеро-Ренійской вѣтви). Дѣло это, однако, вкорѣ заглохло,
не получивъ окончательнаго разрѣшенія.

Вкорѣ послѣ этого, а именно въ 1891 г. получено было
разрѣшеніе Правительства на образованіе Общества Одесса-
Овидіопольской желѣзной дороги (Собраніе Узаконеній и Рас-
поряженій Правительства за 1891 г. № 537). Непосредственно
за этимъ возбуждено было въ 1892 г. Бессарабскимъ Губер-
наторомъ и Аккерманскимъ Земствомъ ходатайство о постройкѣ
желѣзной дороги отъ ст. Лейпцигская до г. Аккермана.
На этотъ разъ, когда частная предприимчивость нашла энер-
гичную поддержку въ ходатайствѣ администраціи общественной
организации, можно было рассчитывать, наконецъ, на осуще-
ствленіе постройки дороги; къ сожалѣнію, однако, дѣло и
на этотъ разъ не вышло изъ области проектовъ.

Исторія вопроса о
проведеніи желѣзной
дороги въ Аккерман-
скомъ уѣздѣ.

Наконецъ въ 1899 г. дана была Правительствомъ „Россійскому Обществу водныхъ, шосейныхъ и рельсовыхъ путей второстепеннаго значенія“ концессія на постройку линіи Одесса-Овидіополь-Аккерманъ, съ вѣтвью отъ с. Большая Акаража до г. Маяки*), причемъ эта линія предполагена была къ продленію отъ Аккермана на соединеніе съ Бендеро-Галацкой вѣтвью Юго-Западныхъ дорогъ. Концессія эта, однако, практическаго осуществленія не получила, какъ объясняютъ, въ связи съ возникшими вскорѣ осложненіями политическаго характера, внесшими затрудненія въ финансовую сторону дѣла.

Представляемый нынѣ, послѣдній по времени проектъ проведенія желѣзнодорожнаго пути въ Южной Бессарабіи выдвинутъ при дѣятельной поддержкѣ Аккерманскаго Земства, дѣятелямъ котораго лучше, чѣмъ кому бы то ни было, видно, насколько страдаютъ мѣстные экономическіе интересы вслѣдствіе того, что до сихъ поръ не осуществленъ давнишній проектъ проведенія рельсоваго пути въ этой части Бессарабіи.

Направленіе проектируемаго пути.

Какъ указано было выше, въ основу проекта желѣзнодорожнаго пути въ Аккерманскомъ уѣздѣ положено стремленіе, съ одной стороны, облегчить условія вывоза главнѣйшихъ продуктовъ сельскохозяйственнаго производства, по направленію къ главному пункту торговли—г. Аккерману, и ввоза въ уѣздъ необходимыхъ продуктовъ потребленія; съ другой стороны—соединить уѣздъ рельсовымъ путемъ съ остальной частью Бессарабіи, а также съ прочими губерніями Имперіи. Этими заданіями опредѣляется, въ извѣстной степени, направленіе пути, который долженъ, такимъ образомъ, соединить Аккерманъ съ Дунайской вѣтвью Юго-Западныхъ дорогъ. При такихъ условіяхъ, оставалось лишь выбрать пунктъ примыканія новаго пути къ Дунайской вѣтви. При обсужденіи этого вопроса Земствомъ приняты были во вниманіе мѣстоположенія главнѣйшихъ пунктовъ фабрично-заводской дѣятельности уѣзда, а также прочія экономическія условія жизни уѣзда, послѣ чего Земское Собраніе остановилось на ст. „Лейпцигская“, какъ наиболѣе удобномъ пунктѣ примыканія къ Юго-Западнымъ дорогамъ.

Начинаясь у этой станціи, проектируемый путь принимаетъ юго-восточное направленіе, каковое и сохраняетъ на протяженіи около 55 верстъ; здѣсь путь поворачивается къ

*) Ст. 851 Собр. Узак. и Распоряж. Правительства за 1899 г.

востоку и въ этомъ послѣднемъ направленіи, съ незначительными въ нѣкоторыхъ частяхъ отклоненіями къ сѣверу, путь идетъ до г. Аккермана и далѣе къ пристани на берегу Днѣстровскаго Лимана, гдѣ предполагается производство погрузки грузовъ въ пароходы и баржи, а также выгрузки изъ таковыхъ.

Длина пути, на протяженіи отъ ст. Лейпцигская до берега Днѣстровскаго Лимана, составляетъ 149 верстъ; на этомъ протяженіи проектируется устроить семь станцій, не считая станціи примыканія—Лейпцигская, на нижеслѣдующихъ разстояніяхъ отъ этой послѣдней:

1. Ст. Лейпцигская	0	вер.
2. „ Тарутино	25,54	„
3. „ Арцизь	54,54	„
4. „ Сарата	80,69	„
5. „ Байрамча	110,64	„
6. „ Мансбургъ	127,24	„
7. „ Аккерманъ	146,19	„
8. „ „ Пристань	148,69	„

Тарифныя междустанціонныя разстоянія проектируемаго пути опредѣляются нижеслѣдующей таблицей:

До станціи. Отъ станціи.	Лейпцигская.	Тарутино.	Арцизь.	Сарата.	Байрамча.	Мансбургъ.	Аkkerманъ.	Аkkerманъ-Пристань.
Лейпцигская	—	26	55	81	111	128	147	149
Тарутино	26	—	29	56	86	102	121	124
Арцизь	55	29	—	27	57	73	92	95
Сарата	81	56	27	—	30	47	66	68
Байрамча	111	86	57	30	—	17	36	39
Мансбургъ	128	102	73	47	17	—	19	22
Аkkerманъ	147	121	92	66	36	19	—	3
„ Пристань	149	124	95	68	39	22	3	—

Кромѣ вышеперечисленныхъ станцій техническій проектъ намѣчаетъ еще два открываемыхъ коммерческихъ разѣзда: Красное (между станціями Тарутино и Арцизъ) и Ярославка (между станціями Сарата и Байрамча). Какъ не имѣющее тарифнаго значенія, разѣзды эти не приняты во вниманіе при послѣдующихъ подсчетахъ грузооборота и выручки.

**Раіонъ тяготѣнія
дороги.**

Раіонъ каждой данной дороги опредѣляется пространствомъ, съ котораго дорога притягиваетъ къ себѣ грузы. Величина этого пространства находится въ зависимости отъ цѣлаго ряда факторовъ, среди которыхъ наибольшее значеніе имѣетъ стоимость гужеваго подвоза въ прорѣзываемомъ дорогою краѣ, а также конкуренція другихъ способовъ передвиженія. Для различныхъ грузовъ эти факторы оказываютъ неодинаковое вліяніе на размѣры раіона; поэтому раіонъ дороги, собственно говоря, неодинаковъ для различныхъ грузовъ; однако, для упрощенія расчетовъ, обыкновенно, опредѣляется, на основаніи вышеуказанныхъ факторовъ, раіонъ притяженія для наиболѣе крупнаго по количеству предмета перевозки, и опредѣленный, такимъ образомъ, раіонъ притяженія принимается, какъ для прочихъ грузовъ по отправленію, такъ и для подсчета ожидаемаго въ краѣ ввоза грузовъ.

Главнѣйшимъ предметомъ вывоза изъ предѣловъ Аккерманскаго уѣзда служатъ въ настоящее время хлѣбные грузы. Изученіе условій сбыта этихъ грузовъ приводитъ къ заключенію, что крупнѣйшимъ по вывозу пунктомъ является Аккерманъ, чрезъ который проходитъ около 60% всего вывозимаго изъ уѣзда хлѣба; затѣмъ около 20% вывозится чрезъ Килию, Измаильскаго уѣзда, и столько же чрезъ станцію Дунайской вѣтви Юго-Западныхъ дорогъ.

Такъ какъ г. Аккерманъ представляетъ собой административный центръ, съ которымъ связана жизнь всего уѣзда, въ томъ числѣ и его торговые интересы, и такъ какъ проектируемый желѣзнодорожный путь прорѣзываетъ уѣздъ, примыкаетъ, именно, къ Аккерману, то не подлежитъ сомнѣнію, что вліяніе новаго желѣзнодорожнаго пути на распредѣленіе вывоза хлѣба выразится усиленіемъ Аккермана, за счетъ другихъ направленій, тѣмъ болѣе, что дороговизна гужеваго подвоза въ уѣздѣ, средняя стоимость котораго, какъ уже выше указано, опредѣляется въ 1/10 коп. съ пуда и версты, дѣлаетъ выгоднымъ использование новаго желѣзнодорожнаго

пути для вѣхъ почти частей уѣзда, за исключеніемъ, конечно, мѣстностей, непосредственно примыкающихъ къ Аккерману, гдѣ гужевой подвозъ не будетъ вытѣсненъ желѣзнодорожнымъ.

Что касается конкуренціи другихъ путей сообщенія, то, какъ указано уже было выше, таковая въ Аккерманскомъ уѣздѣ совершенно отсутствуетъ, и грузовое движеніе проектируемаго пути разсчитано почти исключительно на грузы, перевозимые въ настоящее время гужемъ.

Не подлежитъ сомнѣнію, что фактически однимъ Аккерманскимъ уѣздомъ не ограничится сфера вліянія проектируемаго пути, и въ сферу эту войдутъ также части прилегающихъ къ Аккерманскому уѣзду Бендерскаго и Измаильскаго. Принимая эти части, по размѣрамъ, приблизительно равными вышеуказанной, не входящей въ сферу вліянія части Аккерманскаго уѣзда, можно было-бы, не рискуя впасть въ преувеличеніе, опредѣлить районъ притяженія Аккерманъ-Лейпцигской дороги всей площадью Аккерманскаго уѣзда. Однако, изъ осторожности мы исключимъ изъ района притяженія проектируемой дороги тѣ части уѣзда, тяготѣнія которыхъ къ дорогѣ, въ силу ихъ отдаленности или на основаніи существующихъ нынѣ условій подвоза грузовъ, представляется сомнительнымъ.

Къ числу такихъ частей уѣзда должны быть отнесены, прежде всего, полностью пять волостей изъ общаго числа 28, а именно: Кубейская, Паланская, Толмазская, Эйгенгеймская и Шабская волости.

Изъ остальныхъ 23 волостей шесть (Александровская, Волонтировская, Иваново-Болгарская, Иваново-Русская, Постальская и Староказачья волости) принимаются лишь въ половинной части тяготѣющими къ новому пути, а въ прочей своей части остающимися при гужевомъ подвозѣ къ Аккерману, Килии и станціямъ Дунайской вѣтви; наконецъ, семнадцать волостей (Акмангитская, Арцизская, Дивизійская, Клястицкая, Краснянская, Кулевчская, Кульмская, Малоарославская, Надеждинская, Николаевско-Новороссійская, Парижская, Плхтѣвская, Саратская, Тарутинская, Татарбунарская, Тапшыкская, Теплицкая) войдутъ полностью въ районъ притяженія новой дороги.

Общая площадь опредѣленнаго, такимъ образомъ, района тяготѣнія составляетъ около 5.000 кв. верстъ. Такъ какъ по

прямоу направленію разстояніе Аккерманъ-Лейпцигская принимается въ 112 верстъ, то вышеуказанная площадь района тяготѣнія можетъ быть представлена въ видѣ полосы, шириной около 50 верстъ.

**Населеніе въ районъ
дороги.**

По даннымъ переписи 1897 года, количество населенія Аккерманскаго уѣзда представлялось въ слѣдующемъ видѣ:

г. Аккерманъ съ посадами . 28.458 чел.
Уѣздъ 236.789 чел.—265.247 чел.

На 1-ое Января 1906 г. Губернскій статистическій Комитетъ опредѣляетъ количество населенія:

для г. Аккермана съ посадами. 37.392 чел.
„ уѣзда 286.692 чел.—324.084 чел.

Такимъ образомъ, приростъ населенія за періодъ 1897—1906 г.г. достигъ 22%. Предполагая, что въ періодъ 1906—1909 г.г. приростъ шелъ въ нормально принимаемомъ размѣрѣ $1\frac{1}{2}\%$ въ годъ, что составитъ за три года $4\frac{1}{2}\%$, получимъ, что къ 1 Января 1909 г. количество населенія можно принять:

для г. Аккермана съ посадами. 39.075 чел.
„ уѣзда 299.593 чел.—338.668 чел.

Плотность населенія на кв. вер. составляетъ 47 человѣкъ; если же выключить городское населеніе, то—41 человѣкъ.

Если подсчитать количество населенія по волостямъ, полнотью или частью входящимъ въ районъ проектируемой желѣзной дороги, то окажется, что населеніе района составляетъ около 240 тыс. чел., въ томъ числѣ около 200 тыс. душъ сельского населенія и около 40 тыс. душъ городского (городъ Аккерманъ съ посадами).

Въ отношеніи тяготѣнія къ отдѣльнымъ станціямъ, все населеніе района дороги можно приблизительно распределить нижеслѣдующимъ образомъ: Ст. Аккерманъ—45 тыс. человѣкъ, ^{19%}
Ст. Мансбургъ—10 тыс., Ст. Байрамча—40 тыс., ^{17%}
Ст. Сарата—40 тыс., ^{16%} Ст. Арцизъ—45 тыс. и Ст. Тарутино—60 тыс. ^{25%}человѣкъ.

Нельзя не отмѣтить, что, въ общемъ, распределеніе населенія района Аккерманъ—Лейпцигской дороги характеризуется сравнительнымъ обиліемъ населенныхъ пунктовъ, и селенія съ нѣсколькими тысячами жителей представляются здѣсь явленіемъ обычнымъ. Условія эти являются, несомнѣнно, благоприятными для грузооборота проектируемой дороги.

При исчислении грузооборота вновь проектируемых железнодорожных дорогъ, таковой распределяется, обыкновенно, на нижеслѣдующія группы:

Группировка грузооборота и данныя для его исчисления.

- 1) Вывозъ.
- 2) Ввозъ.
- 3) Мѣстное Соединеніе.
- 4) Транзитъ.

Такъ какъ проектируемый въ Аккерманскомъ уѣздѣ железнодорожный путь въ одномъ изъ своихъ конечныхъ пунктовъ примыкаетъ къ Дибетровскому лиману, то общепринятое распределение грузооборота должно подвергнуться нѣкоторому измѣненію, а именно:

1) часть вывоза, а именно—направляющаяся къ Аккерману, для дальнѣйшей отправки водой, будетъ отнесена къ мѣстному сообщенію, т. к. пробѣгъ ея происходитъ лишь въ предѣлахъ проектируемаго пути.

2) по тѣмъ же соображеніямъ, будетъ отнесена къ мѣстному сообщенію та часть ввоза, которая направляется черезъ Аккерманъ;

3) такъ какъ линія Аккерманъ-Лейпцигская не является звеномъ сплошнаго железнодорожнаго пути, и, какъ указано было выше въ п. п. 1 и 2, даже нѣкоторые грузы, попадающіе на эту линію извнѣ и наоборотъ, включены въ данномъ экономическомъ изслѣдованіи въ грузооборотъ мѣстнаго сообщенія, то понятіе „транзита“ къ проектируемому пути совершенно непримѣнимо въ обычномъ железнодорожномъ смыслѣ, почему и въ исчисленіи грузооборота транзитъ отпадаетъ.

При такихъ условіяхъ, грузооборотъ проектируемаго въ Аккерманскомъ уѣздѣ пути будетъ слагаться изъ:

1) вывоза, т. е. перевозки тѣхъ грузовъ, которые, отправляясь со станцій проектируемаго пути, будутъ слѣдовать по направленію къ ст. Лейпцигской и далѣе на прочія станціи сѣти дорогъ.

2) ввоза, т. е. перевозки тѣхъ грузовъ, которые, слѣдуя со станцій сѣти дорогъ и направляясь чрезъ ст. Лейпцигскую, прибываютъ на станціи проектируемаго пути.

3) перевозокъ мѣстнаго сообщенія, т. е. перевозокъ грузовъ, железнодорожный пробѣгъ коихъ не выходитъ за предѣлы проектируемаго пути.

Эта, указанная въ п. 3 часть грузооборота и будетъ главной, наиболѣе крупной по размѣру, слагаясь при этомъ изъ двухъ теченій:

а) отъ различныхъ станцій проектируемаго пути къ ст. Аккерманъ;

и б) отъ ст. Аккерманъ къ различнымъ станціямъ того же пути.

При подсчетѣ ожидаемой выручки, интересно прежде всего остановиться на подсчетѣ грузооборота мѣстнаго сообщенія, какъ наиболѣе крупнаго, послѣ чего уже будетъ сдѣланъ подсчетъ грузооборота по вывозу и ввозу.

При подсчетѣ ожидаемаго грузооборота Аккерманъ—Лейпцигской жел. дороги пришлось, конечно, прежде всего обратиться къ даннымъ о существующей въ настоящее время перевозкѣ грузовъ въ Аккерманскомъ уѣздѣ.

Перевозка эта складывается изъ:

а) подвоза грузовъ къ станціямъ Дунайской вѣтви Юго-Западныхъ дорогъ.

б) подвоза грузовъ къ Аккерману, для дальнѣйшей отправки моремъ въ Одессу.

в) подвоза грузовъ къ Аккерману, а также нѣкоторымъ другимъ пристанямъ на Днѣстрѣ, для переправы чрезъ рѣку и дальнѣйшей перевозки гужемъ въ Одессу.

г) подвоза грузовъ къ г. Кишин, Измаильскаго уѣзда. Перевозки, указанные въ п. а), безъ труда учитываются по статистическимъ даннымъ Юго-Западныхъ дорогъ. Перевозки, указанные въ п. п. б) и г) могутъ быть приблизительно учтены по даннымъ Аккерманской и Кишинской Таможенъ. Что же касается перевозокъ, указанныхъ въ п. в), то таковыя никакому учету не поддаются. Поэтому, хотя по отзывамъ мѣстныхъ лицъ и учреждений перевозки эти достигаютъ сравнительно значительныхъ размѣровъ, но онѣ почти не приняты въ расчетъ при исчисленіи грузооборота. Этимъ, съ одной стороны, сокращены размѣры ожидаемаго грузооборота, но это-же придаетъ большую устойчивость сдѣланнымъ при такихъ условіяхъ выводамъ.

Изъ тѣхъ же соображеній, грузооборотъ станціи Лейпцигской по отправленію исчисленъ для направленія на Аккер-

манъ въ крайне незначительномъ размѣрѣ, т. к. въ отноше-
ніи крупнѣйшаго предмета перевозки, т. е. хлѣба, станція
эта является какъ бы тарифораздѣльнымъ пунктомъ для на-
правленій Лейпцигская—Аккерманъ—Одесса и Лейпцигская—
Раздѣльная—Одесса; такимъ образомъ, нельзя съ увѣренностью
разсчитывать, что весь хлѣбный грузъ ст. Лейпцигской на-
правится къ Аккерману.

ИНЖЕНЕР
СВЯТЫНЬА М. П. ЯКОВЛЕНА
НАШКЕН
ПРОФЕССОР Д. Д. П. П.

НЕ ВЫДАЕТСЯ НА

385(01)
3-621

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

2-VI-09

КЪ ПРОЕКТУ СООРУЖЕНІЯ

АККЕРМАНЪ-ЛЕЙПЦИГСКОЙ

ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГИ.



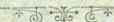
Исслѣдованіе ожидаемаго грузооборота и финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи.



По порученію АККЕРМАНСКАГО Земства Бессарабской губ.,

составлено

В. Б. Зимеловымъ и А. И. Высоцкимъ.



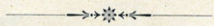
КІЕВЪ.

Товарищество „Печатня С. П. Яковлева“, Золотоворотская улица, домъ № 11.
1909

268706

PK

КЪ ПРОЕКТУ СООРУЖЕНІЯ
²
АККЕРМАНЪ-ЛЕЙПЦИГСКОЙ
ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.



Исслѣдованіе ожидаемаго грузооборота и финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи.



По порученію АККЕРМАНСКАГО Земства Бессарабской губ.,

составлено

В. Б. Зилеловымъ и А. И. Высоцкимъ.

+



КІЕВЪ.

Товарищество „Печатня С. П. Яковлева“, Золотоворотская улица, домъ № 11.

1909

ОГЛАВЛЕНИЕ.

	Стр.
Экономическое значеніе проектируемаго пути	1
Исторія вопроса о проведеніи желѣзной дороги въ Аккерманскомъ уѣздѣ	4
Направленіе проектируемаго пути	5
Раіонъ тяготѣнія дороги	7
Населеніе въ раіонѣ дороги	9
Группировка грузооборота и данныя для его исчисленія	10
Грузы малой скорости:	
I. Мѣстное сообщеніе	13
II. Вывозъ	57
III. Ввозъ	68
Перевозки въ пассажирскихъ поѣздахъ	77
Оцѣнка финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи, въ связи съ строитель- ной стоимостью дороги	80
Соображенія о возможномъ вліяніи Аккерманъ-Лейпцигской дороги на выручку Юго-Западныхъ дорогъ	84
Сводъ данныхъ по грузовому движенію малой скорости	86
Общій сводъ валовой выручки Аккерманъ-Лейпцигской жел. дороги	96
<hr/>	
Приложеніе. Карта Аккерманскаго уѣзда и Аккерманъ-Лейпцигской жел. дороги.	
