

1892 г.
ПРОЕКТ

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ЗАКЛЮЧЕНИЕ

М 18

1/1000000

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ИЗСЛѢДОВАНИЕ

КЪ ПРОЕКТУ СООРУЖЕНІЯ

БЕССАРАБСКОЙ

желѣзной дороги

(Вапнярка—Жибрієны).



11159



I.

Три желѣзнодорожныхъ линій, входящія въ составъ Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, а именно: Бессарабская, отъ Унгени до Бендеръ и далѣе до Раздѣльной, гдѣ она соединяется съ магистралію Кіевъ-Одесса, Дунайская, отъ Рени до Бендеръ, и Новоселицкая отъ Новоселицы до Окницы, а оттуда до соединенія съ главной магистралію въ Жмеренкѣ черезъ Могилевъ, въ Слободкѣ черезъ Рыбницу — перерѣзываютъ Бессарабскую губернію и обслуживаютъ ея экономическія нужды.

Построенныя, главнымъ образомъ, въ цѣляхъ, вытекающихъ изъ соображеній скорѣе стратегическаго, нежели экономическаго характера, всѣ три линіи, отвѣчая, конечно, до известной степени, въ связи съ общеою сѣтью, экономическимъ интересамъ края и отпускной, а также и ввозной торговлѣ Имперіи, далеко не удовлетворяютъ мѣстныхъ нуждъ Бессарабской губерніи, входящей въ составъ одного изъ наиболѣе богатыхъ и густо населенныхъ раіоновъ Россіи. Перерѣзывая Бессарабію въ направленіи отъ р. Прута къ р. Днѣстру, указанныя три линіи обслуживаютъ лишь 4-ую часть этого богатаго края. Громадныя пространства, прилегающія къ рр. Пруту и Дунаю, совершенно лишены желѣзнодорожныхъ путей, та же часть Бессарабіи, которая для вывоза своихъ естественныхъ богатствъ пользуется Новоселицкими вѣтвями и линіей Унгени-Раздѣльная, на большинствѣ продуктовъ, тяготеющихъ не только къ внутреннимъ мѣстнымъ рынкамъ, но даже и къ Одессѣ, переплачиваетъ какъ на гужевой, такъ и на желѣзнодорожной перевозкѣ, т. к. вынуждена подвозить свои продукты на далекія разстоянія гужемъ, а затѣмъ направлять ихъ по существующимъ, не всегда выгоднымъ, желѣзнодорожнымъ направленіямъ.

При такихъ условіяхъ становится яснымъ, что какъ Бессарабія, такъ и, въ такомъ же положеніи находящаяся, прилегающая къ ней со стороны р. Днѣстра часть Подольской губерніи постоянно привлекали и привлекаютъ къ себѣ вниманіе не только лицъ, проектирующихъ новыя желѣзныя дороги, но и вниманіе лицъ, близко заинтересованныхъ въ поднятіи экономическаго благополучія края.

Вопросъ о необходимости усиленія перерѣзывающихъ Бессарабію линій поднимается не впервые и въ теченіи послѣднихъ 20 лѣтъ, отмѣченныхъ полнымъ застоємъ строительства въ разсматриваемомъ раіонѣ, принималъ различныя направленія. Всѣ возникавшіе и проводившіеся проекты сооруженія различнаго рода соединительныхъ и

питательныхъ вѣтвей, приближающихъ нѣкоторыя части Бессарабін и Подольской губерній не только къ Одессѣ, но и къ сѣвернымъ хлѣбнымъ рынкамъ. Кенигсбергъ, Данцигъ, Либава и др. — такъ равно и вѣтвей чисто мѣстнаго значенія, либо по дороговизнѣ самой постройки, либо по полному отсутствію стратегическаго значенія или же неприемлемости по стратегическимъ соображеніямъ, либо, наконецъ, по малой ихъ доходности — терпѣли неудачу и изъ области проектовъ, къ сожалѣнію, не выходили.

Указывая на полный застой желѣзнодорожнаго строительства на всемъ пространствѣ Юго-Западнаго края, начавшемся съ момента выкупа Юго-Западныхъ, Фастовской и Харьковско-Николаевской желѣзныхъ дорогъ и продолжающемся до настоящаго времени, на застой, вызывающій не только экономическое недомоганіе, но мѣткому опредѣленію одного изъ видныхъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей, но, я бы сказалъ, искусственно останавливающей поступательное движеніе края, нельзя не коснуться того обстоятельства, что, при разсмотрѣніи предъявленныхъ проектовъ разнаго рода жел.-дорож. линій, главнѣйшими аргументами для отказа, (исключая стратегическія соображенія), служатъ: бѣлая необходимость въ желѣзнодорожномъ пути гдѣ-то за 3—4 тысячи верстъ и теоретическія предположенія, что проектируемая линія будетъ работать за счетъ уже существующихъ, т. е. предположеніе на ея якобы конкурентное значеніе.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что, въ силу соображеній высшаго порядка, необходимо равномерное покрытие сѣтью рельсовыхъ путей какъ всей страны, такъ и отдѣльных ея раіоновъ, но такъ какъ врядъ ли можно выдумать такой измѣритель, который съ математической точностью могъ бы опредѣлить сравнительную экономическую важность той или иной дороги, то, полагая, пренятствовать постройкѣ данной дороги только потому, что другая и притомъ въ совершенно другомъ раіонѣ является болѣе желательной — достаточныхъ основаній нѣтъ. Равнымъ образомъ врядъ ли выдерживаетъ критику соображеніе о конкурирующемъ значеніи проектируемыхъ линій съ уже существующими. Мнѣ кажется, нѣтъ такой дороги, которая, отнявъ отъ сосѣдокъ хотя бы значительное количество грузовъ — одновременно съ этимъ не дала бы имъ новыхъ, вызванныхъ или, лучше сказать, созданныхъ ею, не говоря, конечно, о крупныхъ перемѣщеніяхъ грузовыхъ потоковъ, происходящихъ всякій разъ при включеніи въ сѣть каждой новой желѣзнодорожной линіи, перемѣщеніяхъ, какъ это указываетъ желѣзнодорожная практика, далеко не убыточныхъ, а напротивъ способствующихъ бѣльшему процвѣтанію рельсовыхъ путей. И въ этой области самое тонкое экономическое чутье не можетъ предугадать, какъ распредѣлятся перевозки съ проведеніемъ и включеніемъ въ общую сѣть новаго желѣзнодорожнаго пути.

Всѣ высказанныя соображенія лишній разъ подтверждаютъ, что гдѣ-гдѣ, а у насъ въ Россіи нѣтъ такой дороги, которая была бы совершенно лишена правъ на ея проведеніе, а если къ тому же проектируемая дорога должна обслуживать мѣстность, богатую производительными силами, то ни вопросъ о большей равномерности покрытія края рельсовыми путями, ни конкуренція новой линіи съ существующими, ни, тѣмъ болѣе, превалирующее значеніе другой подобной же линіи гдѣ-то въ другомъ съ другими экономическими интересами раіонѣ, не могутъ служить достаточно вѣскими соображеніями для отказа въ ея проведеніи.

Сознавая всю важность постройки такой линіи, которая могла бы не только обслужить громадное пространство, совершенно лишенное рельсовыхъ путей, но также способствовала бы спрямленію нынѣ существующихъ, Бессарабское Губернское Земство, отбросивъ пока мысль о сгущеніи сѣти въ Бессарабіи путемъ постройки отдѣльных широколинейныхъ подъѣздныхъ и соединительныхъ путей, имѣющихъ исключительно мѣстное значеніе, остановилось на мысли о постройкѣ такой линіи, которая могла бы быть признана линіей, имѣющей общегосударственное значеніе.

Такой линіей безусловно является линія Вапнярка-Ямполь - Сороки - Бѣльцы - Переваль - Лейпцигская - Жиبریены.

Намѣченная линія, которую для краткости въ дальнѣйшемъ изложеніи нашихъ экономическихъ соображеній и подсчетовъ мы будемъ называть „Бессарабской“, спроектирована такимъ образомъ, чтобы, пройдя возможно ближе къ лѣвому берегу р. Прута и захвативъ въ сферу вліянія русскихъ капиталовъ возможно большую часть Припрутскаго и Дунайскаго раіоновъ, перерѣзала бы Бессарабію вдоль, создавъ такимъ образомъ почти одинаковыя условія гужевого подвоза для обѣихъ половинокъ Бессарабской губерніи, и соединила бы, вмѣстѣ съ тѣмъ, нѣкоторые уѣздные административные и торговые пункты съ г. Кишиневомъ.

Выйдя сѣвернымъ своимъ концомъ на соединеніе съ главной магистралью Юго-запад. жел. дорогъ у ст. Вапнярка, намѣченная линія явится естественнымъ продолженіемъ обрывающихся у этой станціи Уманскихъ вѣтвей; южнымъ своимъ концомъ проектируемый желѣзнодорожный путь упрется въ Жиبریенскую бухту—этотъ естественный незамерзающій портъ; портъ, на который уже обращено вниманіе Совѣта по дѣламъ Торговаго мореплаванія, высказавшагося за устройство Жиبریенскаго канала не только изъ-за экономическихъ интересовъ прилегающей къ устью Дуная русской окраины, но въ особенности для поднятія сферы экономическаго значенія Россіи на р. Дунаѣ въ борьбѣ съ Румынскими портами Галацъ и особенно Сулинъ.

А при такихъ условіяхъ, въ связи съ серьезнымъ экономическимъ значеніемъ ея, Бессарабская желѣзная

дорога не может не быть признана линіей, имѣющей общегосударственное значеніе.

Направле-
ніе проек-
тируемой
линіи.

Проектируемый рельсовый путь, протяженіемъ въ 464 версты, какъ это было указано выше, сѣвернымъ концомъ своимъ примыкаетъ къ станціи Вапнярка главной линіи Юго-зап. жел. дорогъ, расположенной на 287 верстѣ, считая отъ Одессы. Направляясь отъ станціи Вапнярка къ западу и слѣдуя между селеніями Цаповка и Кислицкимъ, новая линія дѣлаетъ поворотъ на юго-западъ, слѣдуя этому направленію подходитъ къ городу Ямполу, обогнувъ с. Пороги, пересѣкаетъ р. Днѣстръ и, дабы избѣжать глубокой выемки на правомъ берегу, круто поворачивается влѣво. Отъ Днѣстра линія слѣдуетъ по правому берегу до с. Егорсвки, а затѣмъ, уклоняясь къ западу, подходитъ къ г. Сороки. Отъ г. Сороки, все слѣдуя на западъ, Бессарабская дорога подходитъ къ г. Бѣльцы, главному торговому пункту сѣверной Бессарабіи, пересѣкаетъ почти по срединной линіей всю остальную, т. е. среднюю и южную часть Бессарабской губерніи, и оканчивается въ Жибріенахъ, расположенныхъ на берегу Чернаго моря.

Такимъ образомъ, проектируемая линія своимъ направленіемъ существенно отличается отъ остальныхъ проведенныхъ въ Бессарабіи дорогъ. Всѣ онѣ направляются съ востока на западъ и оканчиваются въ пограничныхъ сухопутныхъ пунктахъ; линія же Вапнярка-Жибріены пересѣкаетъ Бессарабію вдоль почти по направленію съ сѣвера на югъ, идетъ параллельно западной границѣ, образуетъ почти прямую линію отъ Жибріенъ до Окницъ и, упираясь южнымъ своимъ концомъ въ портъ, приближая на 36 верстѣ къ Одессѣ черезъ Кишиневъ-Раздѣльную не только весь тяготящій къ Бѣльцамъ районъ, но всю сѣверную часть Бессарабіи и являясь соединительной линіей для существующихъ въ этомъ краѣ желѣзныхъ дорогъ, проектируемая Бессарабская линія несомнѣнно пріобрѣтаетъ крупное экономическое и стратегическое значеніе.

Количество
нагруз-
ныхъ и та-
рифныхъ
пунктовъ.

На всемъ своемъ протяженіи проектируемая линія будетъ имѣть 18 станцій и 10 полустанцій или развѣздовъ, а всего 28 погрузныхъ пунктовъ, не считая въ этомъ числѣ пунктовъ примыканія къ существующимъ рельсовымъ путямъ на ст. ст. Вапнярка, Переваль и Лейпцигская.

Въ г. Бѣльцы новая линія будетъ имѣть свою отдѣльную станцію и особые соединительные пути.

Если же къ исчисленному нами числу погрузныхъ пунктовъ прибавить 3 пункта примыканія жел. дорогъ къ Юго-запад., то всего погрузныхъ пунктовъ будетъ 31. Изъ этихъ 31 пунктовъ 21 будетъ тарифныхъ и 10 погрузныхъ, но не тарифныхъ, а именно:

Тарифные.

1) Вапнярка	0 верстѣ
2) Цаповка	5 "
3) Томашполь	22 "
4) Яланецъ	34 "

5) Ямполь	57 верста
6) Сороки	75 "
7) Кайнары	108 "
8) Бѣльцы	143 "
9) Глинжены	169 "
10) Тешкуряны	201 "
11) Переваль	208 "
12) Солище	242 "
13) Драгушаны	279 "
14) Гончешты	295 "
15) Гура-Галбина	314 "
16) Чимишлія	336 "
17) Кагильникъ	354 "
18) Лейпцигская	358 "
19) Анчокракъ	388 "
20) Бургуджи	423 "
21) Жибріены	464 "

Погрузные, но нетарифные пункты.

1) Писаревка	42 верста
2) Боксаны	91 "
3) Куболта	124 "
4) Пражила	157 "
5) Мегура	185 "
6) Редяны	220 "
7) Крестешты	261 "
8) Ротунда	371 "
9) Теплицъ	405 "
10) Драгуля	444 "

Тарифныя междустанціонныя разстоянія проектируемой дороги опредѣляются таблицей А, приложение № 1. Какъ это указано въ пояснительной запискѣ къ техническому проекту Бессарабской жел. дороги, составленному инженеромъ А. Бѣлоградецкимъ, остановочные пункты расположены такимъ образомъ, что перегоны между двумя тарифными остановочными пунктами дѣлятся разѣздами первой категоріи, т. е. нетарифными погрузными пунктами, на двѣ равныя по времени пробѣга части, каждая изъ этихъ частей, въ свою очередь, дѣлится на два перегона техническими разѣздами. Схема эта выдержана на всемъ протяженіи линіи, за исключеніемъ двухъ смежныхъ перегоновъ возлѣ г. Ямполь, въ виду необходимости расположить станціи въ гг. Ямполь и Сорокахъ, отстоящихъ другъ отъ друга по длинѣ желѣзнодорожнаго пути на разстояніи въ 18 верстъ.

Раіонъ тяготѣнія.

При опредѣленіи раіона, обслуживаемаго даннымъ какимъ-либо путемъ, принято считать, что такимъ раіономъ будетъ всегда пространство, съ котораго данный, будь то желѣзнодорожный, будь то водный или же, наконецъ, грунтовой путь притягиваетъ къ себѣ грузы. Главнѣйшими факторами при опредѣленіи раіона тяготѣнія къ данному пути являются, съ одной стороны, конкуренція другихъ путей передвиженія, съ другой—стоимость гужевого подвоза къ конкурирующимъ между собой пунктамъ погрузки. Утверждать, что опредѣленный по такимъ даннымъ раіонъ тяготѣнія будетъ въ дѣйствительности вѣрнымъ показателемъ экономической сферы вліянія даннаго пути,—было бы, конечно, крайне рисковано. Эти два эле-

мента, коими обыкновенно исчерпываются всѣ данныя для опредѣленія района тяготѣнія — оказываютъ далеко не одинаковое вліяніе на размѣры района для различныхъ грузовъ. Не для всѣхъ грузовъ размѣръ района данной дороги будетъ одинаковъ. Наболѣе надежнымъ и ближе подходящимъ къ дѣйствительности элементомъ для опредѣленія района тяготѣнія могла бы быть торговая статистика. Но, къ сожалѣнію, именно торговая статистика занимаетъ самое неблагопріятное положеніе среди вообще небогатой матеріалами русской хозяйственной статистики. Исключеніе составляетъ развѣ только статистика внѣшней торговли, данныя которой, какъ по точности свѣдѣній, такъ и по продолжительности охватываемаго ими періода, стоятъ довольно высоко. Внутренняя же торговая дѣятельность страны слабо освѣщается статистическими данными. Причина этого до нѣкоторой степени понятна. Торговая дѣятельность представляется не только весьма общимъ, но и крайне разсѣяннымъ и въ пространствѣ и во времени явленіемъ; совершается въ настолько измѣняющихся и непостоянныхъ формахъ, что поддается статистическому наблюденію и учету съ гораздо большимъ трудомъ, чѣмъ, на примѣръ, обладающее конкретными, постоянными и опредѣленными формами производство (П. И. Яшенко — *„Очерки аграрной эволюціи Россіи“, томъ I*). Въ частности, даже изученіе торговой дѣятельности сельскаго населенія, добывающаго себѣ на всемъ протяженіи проектируемой дороги средства къ существованію, главнымъ образомъ, продажей производимыхъ имъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, не представляется возможнымъ по тѣмъ же условіямъ, а именно: по общности торговой дѣятельности населенія, безъ котораго въ настоящее время не обходится ни одно хозяйство; по разбросанности въ противоположность производству, которое сосредоточивается на опредѣленныхъ пунктахъ и, наконецъ, въ силу преходящести торговой дѣятельности, не оставляющей никакихъ слѣдовъ, по которымъ можно было бы опредѣлить не только ея размѣры и интенсивность, но и самые пути. Поэтому, при опредѣленіи районовъ тяготѣнія, за неимѣніемъ болѣе вѣрныхъ данныхъ, приходится довольствоваться факторами, указанными мною выше, и брать во вниманіе стоимость гужевого подвоза, тарифныя ставки отъ конкурирующихъ пунктовъ погрузки къ пунктамъ сбыта, преимущества одного пункта сбыта передъ другимъ, ежели избранный по тѣмъ или инымъ соображеніямъ путь ведетъ въ различные пункты сбыта и, наконецъ, на болѣе крупный по количеству выбрасываемыхъ пудовъ—продуктъ мѣстнаго производства.

Главнѣйшимъ продуктомъ вывоза на всемъ протяженіи проектируемой дороги, проходящей по одной изъ болѣе плодородныхъ окраинъ Россіи, будетъ, конечно, хлѣбъ въ зернѣ. Вывозъ хлѣба ляжетъ въ основу нашихъ соображеній при опредѣленіи района тяготѣнія. Для него будутъ опредѣлены грузораздѣльныя линіи тяготѣнія къ тому или другому пункту вывоза и сбыта. Хлѣбные грузы

явятся основнымъ элементомъ для финансовыхъ подсчетовъ и опредѣленія возможной доходности Бессарабской желѣзной дороги.

Опасаясь возможности, при зыбкости принимаемыхъ къ учету факторовъ, тенденціознаго преувеличенія размѣровъ опредѣляемаго раіона тяготѣнія въ интересахъ большей доказательности финансовой выгоды предпріятія—при опредѣленіи разграничительной линіи раіона тяготѣнія къ проектируемому пути съ раіономъ тяготѣнія къ существующимъ уже путямъ сообщеній, какъ воднымъ, такъ и желѣзнодорожнымъ, мною допущены всѣ возможные облегченія, клонящіяся къ увеличенію сферы вліянія существующихъ путей по сравненію съ новымъ. Такъ, напри-
мѣръ, рѣчные фрахты приняты не средніе, а минимальные,
стоимость гужевой доставки для существующихъ путей—понижена путемъ отбрасыванія дробныхъ частей верстъ, въ то время какъ для новаго пути дробныя части принимались за цѣлую единицу; въ отношеніи существующихъ желѣзнодорожныхъ путей принято во вниманіе удлиненіе во времени нахожденія груза въ пути при слѣдованіи его по новой желѣзной дорогѣ съ передачею на существующую, обстоятельство, играющее не маловажную роль при срочности доставки или же перевозкѣ скоропортящихся грузовъ, когда стоимость провоза отходитъ на второй планъ. Слѣдуя вышеприведеннымъ даннымъ и высказаннымъ соображеніямъ, составлена карта раіона тяготѣнія съ грузораздѣльными линіями, опредѣляющими, кромѣ того, раіоны тяготѣнія грузовъ съ данной дороги къ главнѣйшимъ пунктамъ сбыта или вывоза (экспорта).

Учитывая эти данныя, мы видимъ, что сфера вліянія новой линіи распространяется на Ольгопольскій и Ямпольскій уѣзды Подольской губерніи и на Сорокскій, Бѣлецкій, Кишиневскій, Бендерскій, Аккерманскій и Измаильскій уѣзды Бессарабской губерніи.

Общая площадь раіона тяготѣнія на всемъ протяженіи новой дороги составляетъ **1.767.093** дес. земли.

Населен-
ность.

Населенность раіона по уѣздамъ, входящимъ въ сферу вліянія новой дороги, представляется въ слѣдующихъ цифрахъ:

Ямпольскій уѣздъ	Под. губ.	. . . . .	154.000	чел.
Ольгопольскій	" "	. . . . .	28.000	"
Сорокскій	" Бес.	. . . . .	101.000	"
Бѣлецкій	" "	. . . . .	97.000	"
Кишиневскій	" "	. . . . .	104.000	"
Бендерскій	" "	. . . . .	51.000	"
Аkkerманскій	" "	. . . . .	141.000	"
Измаильскій	" "	. . . . .	174.000	"

Подсчитывая население по волостямъ, входящимъ полностью или частью въ раіонъ тяготѣнія Бессарабской дороги, получимъ, что общее население въ раіонѣ достигаетъ 850.000 тысячъ человѣкъ.

Въ отношеніи тяготѣнія къ станціямъ исчисленное нами количество людей распредѣляется нижеслѣдующимъ образомъ:

Ст. Томашполь	32.000
„ Цаповка	10.000
„ Яланецъ	46.000
„ Ямполь	94.000
„ Сороки	68.000
„ Кайнары	25.000
„ Бѣльцы	81.000
„ Глинжены	36.000
„ Гешкуряны	35.000
„ Переваль	10.000
„ Салище	25.000
„ Дрогушаны	40.000
„ Гончешты	44.000
„ Гура-Галбина	21.000
„ Чимишлия	40.000
„ Кагильникъ	38.000
„ Лейпцигская	48.000
„ Анчокракъ	40.000
„ Бургуджи	46.000
„ Жибріены	71.000

Грузооборотъ и схема для его исчисления.

Грузооборотъ каждой дороги складывается изъ трехъ главнѣйшихъ элементовъ: отправленія или вывоза; прибытія или ввоза и транзита. Въ свою очередь вывозъ и ввозъ раздѣляются на вывозъ и ввозъ мѣстнаго сообщенія, т. е. перевозку въ предѣлахъ даннаго желѣзнодорожнаго пути, и на вывозъ и ввозъ прямого сообщенія, т. е. перевозку, выходящую за предѣлы даннаго пути.

Исходя изъ этого второго распредѣленія вывоза и ввоза на мѣстное и прямое сообщеніе, грузооборотъ Бессарабской желѣзной дороги составятъ отдѣльныя части:

- 1) *Вывозъ*, т. е. отправленіе со станціи Бессарабской дороги на ст. чужихъ дорогъ.
- 2) *Ввозъ*, т. е. прибытіе на станціи Бессарабской дороги со станцій чужихъ дорогъ.
- 3) *Мѣстное сообщеніе*, т. е. движеніе грузовъ въ предѣлахъ дороги (отправленіе на свои станціи и прибытіе со своихъ станцій).
- 4) *Транзитъ*, т. е. перевозка грузовъ со станціи чужихъ дорогъ на станціи чужихъ же дорогъ при посредствѣ всей или нѣкоторыхъ участковъ проектируемой Бессарабской дороги.

Въ смыслѣ транзитнаго движенія не всѣ участки Бессарабской дороги будутъ принимать одинаковое участіе.

Участокъ Лейпцигская-Жибріены не будетъ имѣть транзита въ строго желѣзнодорожномъ значеніи этого слова. Принятые отъ чужихъ дорогъ для дальнѣйшаго слѣдованія отъ Жибріенъ водою грузы въ этомъ пунктѣ заканчиваютъ свое дальнѣйшее движеніе по желѣзной дорогѣ.

Слѣдованіе ихъ по участку Лейпцигская-Жибріены будетъ болѣе правильно причислить къ ввозу. Равнымъ образомъ, къ вывозу будутъ причислены грузы, принятые въ Жибріенахъ съ моря и направляющіеся на станціи сѣти чужихъ дорогъ. Въ силу этихъ же соображеній часть вывоза, направляющаяся со станцій Бессарабской дороги къ Жибріенамъ для дальнѣйшей отправки водою, будетъ причислена къ мѣстному сообщенію; къ мѣстному же со-

общенію будутъ отнесены грузы, принятые въ Жиبریенахъ съ воды и слѣдующіе на станціи Бессарабской дороги.

Бессарабская дорога, включаясь въ общую сѣть жел. дор. у станціи Вапнярка главной линіи Юго-Запад. жел. дорогъ Одесса-Кіевъ и упирающаяся южнымъ своимъ концомъ въ Черное море у с. Жиبریены, на всемъ своемъ протяженіи пересѣкаетъ отдѣльныя вѣтви Юго-зап. жел. дор. въ 3-хъ пунктахъ: Новоселицкую вѣтвь у ст. Бѣльцы; Бессарабскую близъ ст. Переваль и Дунайскую у станціи Лейпцигская. Всѣ эти три пункта пересѣченія дѣлятъ Бессарабскую дорогу на четыре отдѣльныхъ участка, а именно: Вапнярка-Бѣльцы 143 версты, Бѣльцы-Переваль 65 верстъ, Переваль-Лейпцигская 150 верстъ и, наконецъ, Лейпцигская-Жиبریены 106 верстъ.

Всѣ четыре участка будутъ имѣть не одинаковое значеніе въ распредѣленіи грузовыхъ потоковъ и не одинаковое окажутъ вліяніе на экономическое развитіе обслуживаемаго ими района и, въ особенности, не одинаковое участіе пріимутъ въ движеніи транзита. Не одинаково будетъ ихъ вліяніе на увеличеніе или на уменьшеніе доходности проложенныхъ въ этой же мѣстности Новоселицкой, Бессарабской и Дунайской вѣтвей.

Поэтому, придавая особенное значеніе наиболѣе точному выясненію размѣровъ транзита, какъ имѣющаго особенно серьезное значеніе при исчисленіи доходности дороги и падающихъ на версту-пути эксплуатаціонныхъ расходовъ, при опредѣленіи транзита и размѣровъ вліянія, которое Бессарабская линія можетъ оказать на доходность Юго-Зап. жел. дорогъ, каждый изъ четырехъ участковъ проектируемой линіи будетъ рассмотрѣнъ отдѣльно.

Для опредѣленія предполагаемаго грузооборота Бессарабской дороги необходимо было учесть существующую перевозку по проложеннымъ уже линіямъ; движеніе грузовъ въ мѣстности, которая составитъ районъ будущей дороги, и, наконецъ, движеніе грузовъ къ отдѣльнымъ торговымъ пунктамъ, какъ вывознымъ, такъ и имѣющимъ мѣстное значеніе, а также движеніе грузовъ къ воднымъ путямъ (Днѣстръ, Прутъ и Дунай).

Вся Бессарабская губернія, за исключеніемъ быть можетъ сѣверной части Хотинскаго уѣзда, въ смыслѣ движенія грузовъ къ экспортнымъ пунктамъ можетъ быть раздѣлена на двѣ части. Часть Бессарабской губерніи къ сѣверу отъ линіи Нѣмцены (пристань на рѣкѣ Прутъ)—Чадырѣ-Лунга-Татарбунары—тяготѣетъ къ Одесскому рынку; часть же Бессарабіи къ югу отъ этой линіи, при посредствѣ расположеннаго почти у слиянія Прута и Дуная румынскаго торговаго пункта Галацъ—тяготѣетъ къ хорошо оборудованному румынскому же порту Сулину. Независимо Одессы и Сулина, этихъ двухъ конкурирующихъ между собой въ привлеченіи къ себѣ съ припрутской и придунайской части Бессарабіи грузовъ, въ экономической жизни края играютъ и мѣстные торговые и административные пункты, расположенные какъ внутри губер-

44449

464
143
(32)
14
20
464
208
(256)

ніи, такъ и по ея воднымъ границамъ—Днѣстру и Пруту. Являясь, если можно такъ выразиться, этапными пунктами не только въ движеніи грузовъ къ двумъ указаннымъ выше экспортнымъ пунктамъ, но и въ движеніи грузовъ въ предѣлахъ данной мѣстности, какъ по ввозу, такъ и по вывозу—пункты эти, конечно, не могутъ не оказывать извѣстнаго вліянія на распредѣленіе и направленіе грузовыхъ потоковъ. Значеніе этихъ пунктовъ, каковыми для входящей въ раіонъ тяготѣнія къ Бессарабской дорогѣ Ямпольскаго и Ольгопольскаго уѣздовъ Подольской губерніи является г. Ямполь, а для Бессарабской губерніи—гг. Сороки, Бѣльцы, Кишиневъ, Бендеры, Аккерманъ, Измаиль, Килія, Болградъ и пристани по Пруту: Нѣмцены, Леово, Кагуль и Рени, а по Днѣстру: Рашковъ и другіе при группировкѣ грузооборота приняты во вниманіе

Исходя изъ вышеизложеннаго, при опредѣленіи предполагаемаго грузооборота проектируемой дороги приняты во вниманіе безспорныя цифры грузооборота по Новоселицкимъ, Бессарабской и Дунайской вѣтвямъ, по статистическимъ даннымъ Ю. З. ж. д. Цифры же грузооборота къ пристанямъ на р. Прутѣ и другимъ пограничнымъ пунктамъ—по даннымъ таможенъ.

Все, что не поддавалось точному учету, совершенно отброшено, чѣмъ конечно до извѣстной степени сокращены размѣры предполагаемаго грузооборота, но это обстоятельство даетъ больше основаній для признанія сдѣланныхъ выводовъ заслуживающими полного довѣрія.

Приступая къ выясненію размѣровъ грузооборота по вывозу, ввозу и транзиту, необходимо, однако, сначала опредѣлить экономическое значеніе конечнаго пункта новой дороги—Жибріенъ, какъ отпускнаго морского пункта.

Устройство порта въ Жибріенахъ несомнѣнно окажетъ не малое вліяніе на измѣненіе направленія грузовыхъ потоковъ и на привлеченіе къ нему грузовъ мѣстнаго производства, а также извнѣ (съ моря), изъ раіона, болѣе широкаго, чѣмъ тотъ, который могъ бы быть включенъ въ сферу вліянія новой дороги, какъ таковой.

Для освѣщенія въ полной мѣрѣ экономическаго значенія вновь нарождающагося на Черномъ морѣ отпускнаго пункта, для выясненія того положенія, которое онъ займетъ между двумя исконными конкурентами по экспорту хлѣбныхъ грузовъ съ Придунайской и Припрутской Бессарабіи, а именно, между Одессой и Сулиномъ, необходимо прежде всего, хотя бы въ краткомъ очеркѣ, ознакомиться съ существующимъ положеніемъ вещей, съ ролью или, лучше сказать, съ экономическимъ значеніемъ нашихъ Припрутскихъ и Придунайскихъ торговыхъ пунктовъ и тѣми причинами, которыя, несмотря на крупныя жертвы, приносившіяся желѣзными дорогами (исключительные тарифы на Одессу со станцій Дунайской вѣтки Юго-Запад. жел. дор.) несмотря на усилія нашихъ коммерческихъ предприятий, банковъ, экспортныхъ домовъ и тѣхъ же жел. дорогъ по устройству разнаго рода коммиссіонно-ссудныхъ предприятий, конторъ и т. п., тѣмъ не менѣе мало

повліяли на отвлеченіе хлѣбныхъ грузовъ отъ Сулина, а также Галаца и Браилова и на увеличеніе экономической сферы вліянія Одессы въ этомъ районѣ.

Выясненію этого именно вопроса посвящена слѣдующая глава *„Портъ Жибріены и его экономическое значеніе“*.

II.

Портъ Жиبریены и его экономическое значеніе.

Припрутско-Дунайскій раіонъ Бессарабіи, тяготящій по вывозу мѣстнаго производства къ Браилу, Галацу, Сулину и Кюстенджи, начинается у с. Нѣмцены. Мѣстности, расположенныя выше Нѣмценъ по р. Пруту, вывозятъ свои продукты, главнымъ образомъ хлѣбъ въ зернѣ, при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ, которыя подвозятъ его частью въ Одессу, а частью въ Яссы. Хлѣбъ, подвезенный къ Яссамъ по Румынскимъ дорогамъ, направляется къ главнѣйшимъ распредѣлительнымъ торговымъ пунктамъ Браилу и Галацу, а отсюда либо въ Кюстенджи, либо въ Сулинъ, этимъ двумъ крупнѣйшимъ Румынскимъ экспортнымъ пунктамъ, столь удачно конкурирующимъ съ Одессой въ дѣлѣ привлеченія къ себѣ хлѣбныхъ и другихъ грузовъ съ Припрутской и Придунайской части Бессарабской губерніи.

Изъ экономическихъ и статистическихъ данныхъ, помѣщенныхъ въ трудѣ инженера Руммеля „Килійскій Рукавъ“ за пятилѣтній періодъ съ 1891 г. по 1895 г., дополненныхъ данными профессора Чеховича за послѣдующій періодъ до 1901 года, помѣщенныхъ въ его сочиненіи „Килійскій рукавъ Дуная по изысканіямъ 1901 года“, изъ данныхъ Европейско-Дунайской комиссіи» „Statistique de la navigation a l'embouchure de danube“, изъ данныхъ инженера Снарскаго, изложенныхъ въ докладѣ его Ренійскому Портовому Присутствію по вопросу объ устройствѣ въ Жиبریеновской бухтѣ коммерческаго порта съ подводнымъ къ нему каналомъ отъ Степового рукава Килійскаго гирла рѣки Дуная (Докладъ этотъ заслушанъ Ренійскимъ Портовымъ присутствіемъ 19/5 — 1909 года); изъ сообщеній гг. Рыжкова и Безвѣконнаго, а также изъ данныхъ, добытыхъ на мѣстѣ, усматривается, что вывозъ хлѣба въ зернѣ, а также и другихъ товаровъ изъ Припрутской и Придунайской Бессарабіи составляетъ въ среднемъ не менѣе 25.000.000 пудовъ.

Съ Прута.

Нѣмцены	2.000.000 пуд.
Погонешты	500.000 „
Леово	3.500.000 „
Фальчи	2.500.000 „
Кагуль	2.500.000 „
Итого	11.000.000

Съ Дуная.

Рени	5.000.000 пуд.	10.654
Измаиль	4.000.000 „	6.575
Килія	5.500.000 „	8.992
Итого	14.500.000	26.221
Всего	25.500.000	37.221

Главными торговыми пунктами, спекулирующими зерномъ, для Припрутскаго района являются Браиловъ и Галацъ. Для Придунайскаго—Сулинъ.

Разбираясь въ причинахъ, почему именно эти три иностранныхъ города захватили въ свои руки почти всю торговлю хлѣбомъ Припрутской и Придунайской Бессарабін, начиная отъ пристани Нѣмцены до Килиі, съ тяготящимъ къ этому городу огромнымъ райономъ не только Измаильскаго, но и Аккерманскаго уѣзда, приходится отмѣтить слѣдующее:

1) Работы Европейско-Дунайской Коммиссіи по углубленію Сулина и выправкѣ и расчисткѣ форватера Сулинскаго рукава и нижняго Дуная до румынскихъ городовъ Галаца и Браилова—дали возможность Румыніи *удешевить экспортъ своихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ.*

Благодаря этому румынскій городъ Галацъ, расположенный на лѣвомъ берегу Дуная, почти у слиянія съ Прутомъ, превратился въ одинъ изъ крупнѣйшихъ пунктовъ торговли не только по спекуляціи хлѣбомъ, подвозимымъ къ нему съ обоихъ береговъ Прута, для дальнѣйшей отправки въ экспортные пункты Сулинъ или Кюстенджи; но и по насыщенію Европейскими товарами Болгаріи, Сербіи и самой Румыніи, а также и нашего Припрутья; *Сулинъ же сталъ первенствующимъ отпускнымъ пунктомъ для хлѣбныхъ грузовъ всего района начиная отъ Нѣмценъ и оканчивая Килией и Сулиномъ.*

2) Удешевленіе экспорта создало благопріятную почву для развитія усиленной дѣятельности румынскихъ хлѣбныхъ конторъ и другихъ коммерческихъ предпріятій по выдачѣ ссудъ и способствовало преобладанію въ водахъ Дуная и Прута румынскихъ баржъ, работающих не только въ полномъ тарифномъ, если можно такъ выразиться, согласіи съ румынскими желѣзными дорогами; но являющихся въ нѣкоторыхъ случаяхъ продолжателями *рефракціонной тарифной политики румынскихъ жел. дорогъ въ борьбѣ за привлеченіе къ себѣ грузовъ съ русской окраины.*

Благодаря усиленной дѣятельности румынскихъ конторъ, благодаря преобладанію въ водахъ Прута и Дуная румынскихъ баржъ—*эта часть Бессарабін подпала подъ полную зависимость отъ румынскихъ капиталовъ.*

3) Разсматривая дальше причины вліянія на преобладающее значеніе румынскихъ портовъ по отпускной хлѣбной торговлѣ, а затѣмъ и по импорту, такъ какъ относительное развитіе этого послѣдняго находится въ извѣстномъ соотношеніи къ размѣрамъ вывоза, слѣдуетъ имѣть также въ виду *благопріятную для Сулина разницу во фрахтахъ отъ Рени до Сулина, по сравненію съ фрахтами отъ Рени до Одессы.*

Не учитывая совершенно тѣхъ характерныхъ расходовъ, которые несутъ экспортеры въ каждомъ отпускномъ портѣ, и сравнивая лишь стоимость провоза, мы видимъ, что отъ Рени до Сулина, какъ отпускного порта, фрахтъ

стоитъ 1 коп., а въ Одессу, 3 коп. плюсъ $1\frac{1}{2}$ коп. лишнихъ расходовъ по страховкѣ и пр., что въ общемъ дастъ $4\frac{1}{2}$ коп. Такимъ образомъ, разница между фрахтами Рени-Сулинъ и Рени-Одесса составитъ $3\frac{1}{2}$ коп., но принимая стоимость прохода по Сулинскому каналу равную 1 коп., получимъ разницу въ пользу Сулина въ $2\frac{1}{2}$ коп.

Устанавливая разницу въ пользу Сулина противъ Одессы въ $2\frac{1}{2}$ коп., нельзя не указать, что разница эта не есть величина разъ и навсегда опредѣленная. Разсматривая, на примѣръ, фрахты отъ Сулина и Одессы до нѣкоторыхъ пунктовъ (Лондона, Ливерпуля и друг.), мы видимъ, что морскіе фрахты изъ Одессы ниже Сулинскихъ на $1\frac{1}{2}$ шиллинга, т. е. на 1 коп. и что, слѣдовательно, въ этомъ отношеніи преимущество Одессы какъ бы сводитъ опредѣленную разницу въ $2\frac{1}{2}$ коп. до $1\frac{1}{2}$ коп. Съ другой стороны, то обстоятельство, что при одинаковой стоимости доставки до пункта назначенія отъ Сулина и отъ Одессы наши экспортеры свои заграничныя отправки изъ этого раіона все-таки производятъ при посредствѣ Сулина, указываетъ на наличие какого-то иного фактора, вліяющаго на стремленіе грузовыхъ потоковъ этого раіона къ Сулину.

Однимъ изъ такихъ факторовъ является *постоянная возможность частичныхъ* (разнымъ адресатамъ на одномъ пароходѣ) или, такъ называемыхъ *парсельныхъ* отправокъ изъ Сулина, въ то время какъ изъ Одессы такія отправки не въ обычаѣ и носятъ случайный характеръ. Другимъ факторомъ, вліяющимъ на тяготѣніе хлѣбныхъ грузовъ къ Сулину, является *болѣе высокая средняя расцѣнка Дунайскаго зерна на заграничныхъ рынкахъ*. Происходитъ это отъ того, что на Дунаѣ нѣтъ такого мелкаго дробленія на типы для каждаго зерна въ отдѣльности и особенно пшеницы, какое въ обычаѣ на Одесской биржѣ, а такъ какъ одинъ общій средній типъ обезличеннаго Дунайскаго зерна выше средняго изъ множества отдѣльныхъ типовъ Одесской биржи, то въ среднемъ и расцѣнка получается выше, т. е. не въ пользу Одессы. Эти два фактора, т. е. *возможность парсельныхъ отправокъ и высшая расцѣнка зерна*, идущаго непосредственно съ Дуная, поглощаютъ благопріятную для Одессы разницу во фрахтахъ до рынковъ потребленія и въ конечномъ результатѣ въ пользу Сулина всегда получается *отъ 2 до $2\frac{1}{2}$ коп. на пудъ*.

Поэтому, если съ Дуная и Прута въ той его части, которая такъ или иначе находится внѣ сферы вліянія Одессы, хлѣбъ въ Одессу иногда все-таки идетъ, то это является результатомъ исключительно спекуляціи и ажіотажа, если не учитывать, конечно, такихъ случайныхъ явленій какъ необходимость въ зернѣ въ постигнутыхъ неурожаемъ раіонахъ самой Россіи и т. п.

Каковы выгоды, которыя приносятъ это преимущество Румыніи и ея населенію, видно изъ данныхъ инженера Снарскаго, который говоритъ:

„Не неся никакихъ расходовъ по производству торговли на нашей территоріи, будучи свободны отъ повинностей (такъ какъ торговля зерномъ на базарахъ и въ селеніяхъ торговому налогу не подлежитъ) коммиссіонеры и маклера румынскихъ экспортеровъ дѣлаютъ ежегодно громадныя обороты, обогащая ихъ самихъ и торговлю Румынскаго Государства“.

Принимая экспортъ черезъ Румынскіе порты въ 30.000.000 пудовъ одного Бессарабскаго зерна (мы его принимаетъ въ 25.000.000 пудовъ), инженеръ Снарскій указываетъ, что одни только маклерскіе, коммиссіонные, страховые и ссудные даютъ румынамъ заработокъ до 1-го милліона рублей, не считая разницы въ цѣнѣ при продажѣ нашего зерна на Европейскіе рынки.

„Банкирскіе дома Браилова и Галаца, продолжаетъ Г. Снарскій, учитывая траты на наше зерно на сумму до 20 милліоновъ рублей, однихъ только коммиссіонныхъ имѣютъ до 50 тысячъ рублей; если же учестъ разницу курса и поступленіе къ нимъ траты не въ золотой валютѣ, а въ кредитныхъ билетахъ, скупленныхъ въ Австро-Венгріи и* Германіи, то ясно обрисовывается громадность выгоды для Румыніи отъ операций нашимъ зерномъ“.

(Отчетъ о состояніи Ренійскаго порта за 1910 годъ № 6, стр. 22).

Учитывая выгоды, извлекаемая Румыніей отъ пропуска массы хлѣба черезъ свои порты и по преимуществу съ помощью своихъ перевозочныхъ предпріятій, нельзя не указать, что удешевленія экспорта своихъ продуктовъ Румынія достигла не затративъ ничего изъ своего бюджета на работы въ Сулинскомъ портѣ и Сулинскомъ рукавѣ.

Всѣ эти работы и сооружеія выполнены и поддерживаются въ порядкѣ сборами съ судоходства другихъ государствъ. Въ виду преобладанія въ водахъ Дуная и Прута румынскихъ баржъ, рѣчные фрахты выпадаютъ на долю румынскихъ перевозочныхъ предпріятій.

Резюмируя все вышеизложенное, мы видимъ:

1) Припрутская и Придунайская Бессарабія сплавомъ по Пруту и Дунаю даетъ Сулину не меньше 25.000.000 пудовъ зерна.

2) Первенствующую роль въ хлѣбной торговлѣ въ этой части Бессарабіи захватили въ свои руки Браиловъ, Галацъ и Сулинъ,—наши же порты Килія, Измаилъ и Рени, особенно этотъ послѣдній, играютъ подчиненную роль, являясь какъ бы пригородами для Галаца и Сулина.

3) Зерно, попадая для экспорта въ Сулинъ, даетъ немалыя выгоды какъ Румыніи, такъ и лицамъ, занимающимся скупкой хлѣба, а равно перевозочнымъ и инымъ коммерческимъ предпріятіямъ.

4) Одесса, въ виду разницы въ пользу Сулина въ 2½ коп., не въ состояніи конкурировать съ Сулиномъ, и румынскіе экспортеры захватили въ свои руки весь вывозъ,

Каковъ же можетъ быть окончательный выводъ изъ всѣхъ этихъ положеній?

Обращаясь къ протоколу Ренійскаго по портовымъ дѣламъ присутствія отъ 19 мая 1909 года, мы видимъ, что, обсудивъ 1) вопросъ экономического значенія для казны, населенія и развитія производительныхъ силъ прилегающаго района; 2) вліяніе на развитіе національнаго торговаго флота съ приблизительнымъ подсчетомъ ежегодной пользы отъ коренного улучшенія судоходства въ устьяхъ р. Дуная посредствомъ сооруженія русскаго морского порта въ Жибріенахъ, Ренійское портовое присутствіе пришло къ тѣмъ же выводамъ, къ которымъ въ свое время пришли профессоръ Чеховичъ и друг., а именно:

о настоящей необходимости устройства у с. Жибріенъ въ Жибріеновской бухтѣ, ограниченной баромъ Полуночнаго Гирла съ одной стороны и морскимъ побережіемъ до кордона Волчекъ съ другой, глубокаго и защищеннаго русскаго морского порта, долженствующаго притянуть къ себѣ весь экспортъ Бессарабскаго хлѣба и во всякомъ случаѣ отвлечь его отъ Сулина.

Слѣдуетъ имѣть въ виду, что выводъ этотъ сдѣланъ безъ какой бы то ни было связи съ возможностью проведенія къ Жибріенамъ желѣзнодорожнаго пути, такъ какъ о такомъ тогда не было и рѣчи. Этимъ, можетъ быть, объясняется и то обстоятельство, что, не упоминая отдѣльно въ своей резолютивной части о необходимости для противодѣйствія Галацу и Браилову усиленія, вспомогательнаго для порта Жибріенъ—рѣчного порта въ Рени, такъ какъ вопросъ этотъ не былъ включенъ въ программу Министерства Торговли и Промышленности—Ренійское Портовое Присутствіе, раздѣляя всѣ выводы и положенія докладчика инженера Снарскаго, какъ бы признаетъ, что для планомѣрнаго осуществленія мысли о необходимости въ интересахъ самого края изъятія Южной Бессарабіи изъ сферы экономического вліянія Румынскихъ капиталовъ, придется въ помощь Жибріенамъ развивать соотвѣтственно и Ренійскій портъ для ослабленія сферы вліянія Галаца и Браилова, этихъ вспомогательныхъ для Сулина румынскихъ рѣчныхъ портовъ.

Признавая, что развитіе и улучшеніе Ренійскаго порта имѣло бы существенное значеніе въ дѣлѣ отвлеченія хлѣбныхъ грузовъ Припрутскаго района отъ Галаца и Браилова для направленія ихъ по русскому—Килійскому рукаву Дуная въ портъ Жибріены, слѣдуетъ, однако, признать, что новый желѣзнодорожный путь, упирающійся въ Жибріены, несомнѣнно долженъ сыграть роль отсасывающего канала, по которому устремится нѣкоторая часть грузовъ Припрутскаго и Придунайскаго района непосредственно въ Жибріены, минуя Рени, Измаиль и Килію, а слѣдовательно и Сулинъ. Какъ было указано въ началѣ этой главы, среднее поступленіе хлѣба водой съ Прута и Дуная съ одной только русской территоріи составляетъ въ среднемъ не менѣе 25 милліоновъ пудовъ.

Съ проведеніемъ вновь проектируемой линіи, которая дастъ возможность хлѣбнымъ грузамъ непосредственно поступить въ отпускной морской портъ Жибріены,

цифра общаго поступленія зерна въ 25 милліоновъ съ Припрутскаго и Придунайскаго раіоновъ при посредствѣ пристаней Нѣмцены, Погонешты, Леово, Фальча, Кагуль, Рени, Измаиль и Килія,—должна быть уменьшена.

Въ настоящее время раіоны тяготѣнія хлѣбныхъ грузовъ къ пристанямъ Прута и Дуная принимаются:

По Пруту.

Для Нѣмценъ	въ 35 верстѣ
„ Леово	„ 45 „
„ Фальчи	„ 20 „
„ Кагула	„ 35 „

По Дунаю.

Для Рени	въ 35 верстѣ
„ Измаила	„ 20 „
„ Киліи	„ 70 „

Независимо подвоза гужемъ изъ окрестныхъ деревень на разстояніи до 30—40 верстѣ, въ Рени прибываетъ по желѣзной дорогѣ съ Дунайской вѣтви, начиная отъ станціи Чадырь-Лунга до Этуліи включительно, свыше 1.000.000 пудовъ хлѣба въ зернѣ.

За провозъ одного пуда хлѣба въ зернѣ до Галаца или Рени взимается:

Отъ Нѣмценъ	7 — коп. съ пуда
„ Погонешть	6.75 „ „
„ Леово	6.50 „ „
„ Фальчи	5.50 „ „
„ Кагула	4.50 „ „

*у мнѣ
4,25 - 7,7*

За провозъ одного пуда хлѣба въ зернѣ отъ Рени до Сулина, не считая платы за проходъ по Сулинскому каналу, взимается 1 коп. Отъ Измаила—1¹/₄ коп.; отъ Киліи—1¹/₂ коп. Такимъ образомъ, фрахты до Сулина, считая, кромѣ того, 1 коп. съ пуда за проходъ по Сулинскому каналу, составляютъ:

Отъ Нѣмценъ	9 — коп.
„ Погонешть	8.75 „
„ Леово	8.50 „
„ Фальчи	7.50 „
„ Кагула	6.50 „
„ Рени	2. — „
„ Измаила	2.25 „
„ Киліи	2.50 „

Съ проведеніемъ новой линіи провозъ 1-го пуда хлѣба въ зернѣ до новаго морского порта Жиبریены со станцій участка Переваль-Жиبریены будетъ обходиться:

Отъ ст. Селище	7.87 коп.
„ „ Драгушены	7.28 „
„ „ Гончешты	6.67 „
„ „ Гура-Галбина	6.00 „
„ „ Чимишлія	5.12 „

Отъ ст. Кагильникъ	4.45 коп.
„ „ Лейпцигская	4.24 „
„ „ Анчокракъ	3.04 „
„ „ Бургуджи	1.64 „

Въ прилож. № 35—36 показаны поперстныя разстоянія отъ каждой изъ этихъ станцій до ближайшей пристани на Прутѣ и на Дунаѣ. Принимая стоимость гужевого подвоза отъ любого пункта производства къ пристани или къ станціи желѣзной дороги въ 0.2 коп. съ пуда и версты, получимъ, что, при стоимости фрахта отъ Нѣмценъ до Сулина въ 9 коп. (7 коп. отъ Нѣмценъ до Рени, 1 коп. отъ Рени до Сулина и 1 коп. за проходъ сулинскаго канала) и при стоимости провоза отъ Селище до Жиبریенъ въ 7.87 коп. съ пуда (Сбор. тар. № 7616 категор. 1), къ пристани Нѣмцены могутъ направиться хлѣбные грузы изъ окружныхъ селъ, расположенныхъ на разстояніи не болѣе 10—12 верстъ. Слѣдующе такому же методу опредѣленія района тяготѣнія, составлена таблица (приложеніе № 35), съ указаніемъ протяженія районовъ тяготѣнія въ верстахъ къ каждой пристани.

Изъ этой же таблицы видно, что сфера вліянія новой линіи и новаго порта на Кагуль, Рени и Измаиль не распространяется. Эти города остаются въ сферѣ вліянія участка Лейпцигская-Рени Дунайской вѣтви Юго-Западн. жел. дорогъ.

Такимъ образомъ, изъ всего вышеизложеннаго видно, что съ проведеніемъ новой линіи и устройствомъ въ Жиبریенахъ порта, дающаго возможность непосредственнаго выхода къ морю продуктовъ сельскохозяйственной промышленности этой части Бессарабіи, районъ тяготѣнія къ Пруту на всемъ его протяженіи, отъ Нѣмценъ до Фальчи включительно, сократится болѣе чѣмъ на половину. Равнымъ образомъ, сократится районъ Килии. Эта послѣдняя, будучи отрѣзана Бессарабской дорогой отъ крайней восточной части Измаильскаго уѣзда и болѣе чѣмъ $\frac{2}{3}$ Аккерманскаго, которыя всецѣло войдутъ въ сферу вліянія новой линіи, получить грузы лишь съ небольшого пространства, верстъ около 20-ти въ окружности. Столь значительное сокращеніе района тяготѣнія къ Пруту и Дунаю даетъ достаточно основаній для предположенія, что поступленіе водой въ Жиبریеновскую бухту должно быть значительно ниже исчисленныхъ раньше 25.000.000 пудовъ. Принимая даже во вниманіе значеніе Нѣмценъ, Леово и Фальчи, какъ ближнихъ торговыхъ пунктовъ, все-таки можно считать, что притокъ хлѣбныхъ грузовъ въ Жиبریены изъ Припрутскаго района сократится не менѣе, чѣмъ на $\frac{1}{2}$ и составитъ не 11 милліоновъ, а лишь 5—6 милліоновъ пудовъ. Притокъ хлѣба съ Дуная водой съ $14\frac{1}{2}$ милліоновъ упадетъ до $8\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ. Общее же поступленіе въ Жиبریены водой составитъ около 14 милліоновъ пудовъ.

По пристанямъ это количество распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Съ Прута

Нѣмцы	1.000.000
Погонешты	300.000
Леово	1.000.000
Фальчи	1.000.000
Кагуль	2.500.000
<hr/>	
Итого .	5.800.000 пудовъ.

Съ Дуная

Рени	4.500.000
Измаиль	3.500.000
Киля	1.500.000
<hr/>	
Итого .	8.500.000 пудовъ.
<hr/>	
А всего .	14.300.000 пудовъ.

Такимъ образомъ, новая линия и портъ Жибріены оттянутъ отъ Прута и Дуная 10.700.000 пудовъ хлѣба въ зернѣ частью гужемъ, частью по желѣзной дорогѣ.

Разсматривая таблицу № 33, мы видимъ, что изъ бывшаго района тяготѣнія къ Килю, Жибріены должны получить гужемъ около 1.500.000 пудовъ груза (въ томъ числѣ хлѣба 1.426.000 пудовъ). Остальные 9.274.000 пройдутъ по желѣзной дорогѣ.

Изъ таблицы № 36 усматривается, что портъ Жибріены притянетъ къ себѣ хлѣбные грузы, начиная отъ станціи Селище. Какъ это видно изъ таблицы № 33, общая сумма поступленія хлѣба въ Жибріены со станцій отъ Селище до Бургуджи включительно составитъ въ общемъ 16.386.600 пудовъ.

А именно:

Селище	1.050.000
Драгушены	1.680.000
Ганчешты	2.848.000
Гура-Гальбина	1.882.000
Чимишля	2.800.000
Кагильникъ	710.000
Лейпцигская	1.800.000
Анчокракъ	2.440.000
Бургуджи	1.176.000
<hr/>	
Итого .	16.386.000 пудовъ.

Въ этомъ числѣ будутъ заключаться и оттянутые отъ Прута и Дуная болѣе выгодными условіями новаго порта, Жибріены, 9.274.000 пудовъ хлѣба въ зернѣ.

Изъ таблицы № 36 видно, что преимущество Жибріенскаго порта, въ смыслѣ удешевленія экспорта, распространится на грузы, которые въ настоящее время идутъ по желѣзной дорогѣ со станцій Дунайской вѣтви частью въ Рени и частью въ Одессу. Грузораздѣльными пунктами будутъ: со стороны Бендеръ станція Кайнары Дунайской вѣтки, со стороны Рени—станція Кульмская.

Не принимая къ учету грузооборота ст. Лейпцигская Ю.-З. ж. дорогъ, изъ статистическихъ данныхъ этой до-

роги усматривается, что станціи указаннаго участка Дунайской вѣтки отправляли въ Одессу и Рени въ среднемъ около 3.000.000 пудовъ хлѣба въ зернѣ, а именно:

Кайнары	400.000
Займъ	300.000
Скиносы	1600.000
Кульмская	700.000
Итого	3.000.000 пудовъ

Въ виду преимущества новаго порта и удешевленія провоза, все это количество пойдетъ въ Жиبریены черезъ станцію Лейпцигская, пройдя по новой дорогѣ 106 верстъ.

Суммируя всѣ эти данныя, мы получимъ, что Жиبریенскій портъ получить:

Водой	14.300.000
Гужемъ	1.426.000
По жел. дорогѣ	16.386.000
Итого	32.112.000 пудовъ.

Но этимъ, однако, не исчерпывается возможный грузооборотъ Жиبریенскаго порта.

Устройство порта въ Жиبریенахъ не можетъ не повліять на перемѣну пути слѣдованія ввозившихся въ край продуктовъ, какъ изъ заграницы по Дунаю и Пруту, такъ и изъ Одессы моремъ и по желѣзной дорогѣ.

По даннымъ Губернскаго статистическаго комитета, земскихъ управъ и по даннымъ таможенъ, расположенныхъ по границѣ съ Румыніей, видно, что съ устройствомъ порта въ Жиبریенахъ, таковой приметъ иностраннаго и русскаго груза для ввоза внутрь края не менѣе 8—9 милліоновъ пудовъ.

(Внѣшній грузооборотъ по Пруту и Дунаю на протяженіи отъ Нѣмценъ внизъ составляетъ въ годъ по одному ввозу около 8-ми милліоновъ пудовъ, Одесса даетъ около 3-хъ милліоновъ, итого 11—12 милліоновъ).

Съ устройствомъ незамерзающаго порта, соединеннаго съ краемъ желѣзной дорогой, ускоряющей доставку грузовъ и вмѣстѣ дающей возможность регулярнаго грузообмѣна въ теченіи круглаго года, можно смѣло принять, что съ моря въ портъ Жиبریены, а затѣмъ далѣе по желѣзной дорогѣ поступить не менѣе 8.000.000 пудовъ разнаго груза и что, слѣдовательно, *размѣры грузооборота новаго порта составятъ не менѣе 40.000.000 пудовъ, каковая цифра и должна быть принята во вниманіе при проектированіи необходимыхъ работъ по устройству порта въ Жиبریеновской бухтѣ.*