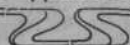


380

Г 70

Въспомогательно-Статистическое Отдѣленіе Симб. Городской Управы.



ГОРОДЪ СИМБИРСКЪ, КАКЪ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛЬ И КАКЪ ВОЛЖСКІЙ ПОРТЪ.

(МАТЕРІАЛЫ КЪ ДОКЛАДУ ОБЪ УСТРОЙСТВѢ БУХТЫ-ЗАТОНА ВЪ
ПРОТОКѢ ЧУВИЧЬ У СИМБИРСКА).

СТАТИСТИЧЕСКІЙ СБОРНИКЪ.



СИМБИРСКЪ.
ТИПО-ЛИТОГРАФІЯ А. Т. ТОКАРЕВА,
1915.



Общѣнно-Статистическое Отдѣленіе Симб. Городской Управы.



225

385:386

€ 37

ГОРОДЪ СИМБИРСКЪ, КАКЪ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛЪ И КАКЪ ВОЛЖСКІЙ ПОРТЪ.

(МАТЕРІАЛЫ КЪ ДОКЛАДУ ОБЪ УСТРОЙСТВѢ БУХТЫ-ЗАТОНА ВЪ
ПРОТОКѢ ЧУВИЧЬ У СИМБИРСКА).

1907/08
1907/08
СТАТИСТИЧЕСКІЙ СБОРНИКЪ.



ПРОСВЕЩЕНІЕ

100/г.

СИМБИРСКЪ.
ТИПО-ЛИТОГРАФІЯ А. Т. ТОКАРЕВА,
1915.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

На совѣщаніи по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Казанскаго Округа Путей Сообщенія въ іюлѣ минувшаго года въ г. Казани, между прочимъ, былъ заслушанъ докладъ представителей Симбирскаго Городскаго Общественнаго Управленія, Симбирскаго Купеческаго Общества и Симбирскаго Биржевого Комитета о необходимости устройства у г. Симбирска въ протока Чувичъ бухты-затона. Принципіально, докладъ этотъ встрѣтилъ сочувственное къ себѣ отношеніе со стороны членовъ совѣщанія, и даже представители Совѣта Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна признали „желательность устройства у г. Симбирска зимовочнаго и перегрузочнаго затона“¹⁾. Послѣ всесторонняго обсужденія доклада вынесенной резолюціей устройство у г. Симбирска затона для зимовки и перегрузки судовъ признано желательнымъ и предъ Правленіемъ Казанскаго Округа совѣщаніемъ выражена просьба о незамедлительномъ обслѣдованіи протока Чувичъ.

Вскорѣ же послѣ этого совѣщанія были начаты одновременно и работы по составленію техническаго проекта устройства бухты-затона и работы по обслѣдованію Симбирска въ отношеніи его желѣзнодорожныхъ и волжскихъ грузооборотовъ. Результаты этихъ послѣднихъ работъ и составляютъ содержание настоящаго сборника.

Въ табличной части сборника принимали участіе: Н. А. Васильевъ (вычисленіе среднихъ), Н. П. Котляревскій, П. А. Никитинъ, А. Х. Степановъ и П. Я. Салеевъ.

Материалами для настоящаго сборника послужили: относительно желѣзныхъ дорогъ—для М.-Каз. ж. д.—печатныя изданія этой дороги о перевозкахъ грузовъ, для В.-Бугульминской дороги—офіціальные сообщенія Контроля Сборовъ этой дороги, а по обѣимъ дорогамъ вмѣстѣ—„статистическіе

¹⁾ Стр. 206 «Журн. Совѣщ.».

сборники М. Пут. Сообщ.“ (часть II). Относительно Воляжскихъ грузовъ—официальныя свѣдѣнія Каз. Округа Пут. Сообщ. и Начальника Симбирской Судоходной Дистанціи, а также „Статистич. сборники М. Пут. Сообщ.“ (часть I) и сообщенія Пароходныхъ Обществъ, имѣющихъ пристани въ г. Симбирскѣ. Многочисленныя данныя заимствованы также изъ изданій М. Торг. и Промышл., Моск. Порайонн. Комитета, Симбирскаго Губернскаго Статистич. Комитета, Статистическаго Отдѣленія Симбирск. Городской Управы и изъ нѣкоторыхъ др., о которыхъ въ своемъ мѣстѣ сдѣланы надлежащія указанія.

Въ большинствѣ собранныхъ для освѣщенія вопроса о грузооборотахъ Симбирска матеріаловъ цифры даны всего за 3 года. Если въ нѣкоторыхъ случаяхъ свѣдѣнія охватываютъ и большій періодъ, то чаще всего начальные и конечные годы этого періода по разнымъ источникамъ не совпадаютъ, отчего получается пестрота и нѣкоторая отрывочность свѣдѣній.

Кромѣ того, не все матеріалы являются одинаковаго достоинства по отношенію къ полнотѣ зарегистрированныхъ въ нихъ грузовъ. На первомъ мѣстѣ въ этомъ отношеніи стоятъ матеріалы желѣзнодорожной статистики, такъ какъ „регистрація въ желѣзнодорожной статистикѣ отличается такой точностью, какая почти недостижима въ другихъ областяхъ статистики“ ¹⁾. Намного ниже въ этомъ отношеніи стоятъ матеріалы по воднымъ грузамъ. Въ каждомъ изъ сборниковъ Министерства Пут. Сообщ. по „внутреннимъ воднымъ путямъ“ имѣются указанія, что цифры „не выражаютъ собою абсолютно всего количества перевозимыхъ товаровъ“, что „учитывается только болѣе или менѣе значительная часть товаровъ, составляющая, вѣроятно, около $\frac{3}{4}$ всего количества перевезенныхъ товаровъ“.

Остальной матеріалъ—дополняющаго эти основные источники характера—представляется довольно полнымъ, исключая тѣхъ случаевъ, когда, во-первыхъ, и къ нему могутъ относиться вышеприведенныя замѣчанія, поскольку въ немъ приводятся свѣдѣнія за прежніе годы изъ тѣхъ же основ-

¹⁾ И. А. Поплавскій. О товарной жел.-дорож. статистикѣ. «Статистич. Вѣстникъ». Книга 3-я 1915 г.

ныхъ источниковъ, и, во-вторыхъ, когда самый характеръ свѣдѣній представляется неблагонадежнымъ,—напр., объявленная цѣнность грузовъ.

Однако, для цѣлей характеристики грузооборота г. Симбирска собранные матеріалы можно признать вполне достаточными.

Все изложенныя въ настоящемъ сборникѣ свѣдѣнія относятся къ одному только г. Симбирску, Симбирску въ цѣломъ, вмѣстѣ съ слободами, въ томъ числѣ и заволжскими, у одной изъ которыхъ -- Часовня -- имѣются паромныя пристани и желѣзнодорожныя станціи Волго-Бугульминской дороги „Часовня“ и „Часовня-пристань“. Ни Симбирская губ., ни районъ, тяготеющій къ Симбирску не затронуты въ этихъ свѣдѣніяхъ. Произошло это, главнымъ образомъ, по краткости времени, предоставленнаго для составленія настоящаго сборника, а также и благодаря тѣмъ трудностямъ, которыя встрѣтились при этомъ. Дѣло въ томъ, что Симбирскъ по своему положенію на границѣ губерніи не является въ торгово-промышленномъ отношеніи центромъ для своей губерніи, поэтому свѣдѣнія о губерніи не могутъ имѣть тѣсной связи съ самимъ городомъ. Но и районъ, тяготеющій къ Симбирску, не является естественно обособленнымъ, опредѣленнымъ, напередъ установленнымъ. Слѣдовательно, ранѣе собранія свѣдѣній объ этомъ районѣ, надлежало бы сначала установить его границы и размѣры. Хотя въ солидномъ трудѣ „Торговля и Промышленность Европ. Россіи по районамъ“, изд. Министерства Торг. и Пр., въ IV вып., по даннымъ за 1900 годъ и былъ опредѣленъ „Симбирскій районъ“ (стр. 435—439), но для настоящаго времени, какъ видно изъ ниже приведенныхъ данныхъ, когда торгово-промышлен. сношенія Симбирска разрослись на многія и далекія версты и когда изъ Мелекесскаго подъѣзднаго пути образована Волго-Бугульминская жел. дорога, непосредственно (съ мостомъ чрезъ р. Волгу) соединяющая Симбирскъ съ Ураломъ и Сибирью, границы и размѣры этого района не могутъ уже включать въ себя лишь ближайшія волости Симбирскаго и Сенгилеевскаго уѣздовъ Симб. губ. и двѣ волости Ставропольскаго у. Самарск. губ., какъ это установлено въ этомъ трудѣ.

Быть может, нѣкоторое сомнѣніе можетъ возбудить первая часть заглавія настоящаго сборника: „Симбирскъ, какъ желѣзнодорожный узелъ“. Но, какъ уже было только что отмѣчено, Мелекесскій подъѣзд. путь нѣсколько лѣтъ тому назадъ преобразованъ въ Волго-Бугульминскую жел. дорогу и Симбирскъ въ данное время является мѣстомъ соединенія двухъ ж. дорогъ, — старой, сравнительно, М.-Казанской и законченной (у ст. Чишма, Самаро-Златоуст. дор.) только въ 1914 г. постройкой—Волго-Бугульминской со строящимся въ районѣ города Симбирска мостомъ черезъ р. Волгу.

Кстати при этомъ отмѣтить, что транзитныхъ грузовъ Московско-Казанской ж. д. (передачъ чрезъ Симбирскъ на Волго-Бугульм. ж. д. съ другихъ дорогъ и, обратно, съ Волго Бугульм. ж. д. на другія дороги) въ ниже приведенныхъ таблицахъ не включено и вообще вопросъ о транзитѣ (чрезъ Симбирскъ) въ настоящемъ сборникѣ совершенно не затронутъ.

7 апрѣля 1915 года.

А. Чистосердовъ.

I. Общія данныя о ростѣ Симбирска.

Г. Симбирскъ за послѣднее время сильно выросъ и также сильно развилъ свою торговлю и промышленность.

Населеніе его со времени всероссійской переписи 1897 г. и до переписи собственной—Симбирска съ пригородами—въ 1912 г. увеличилось болѣе чѣмъ въ $1\frac{1}{2}$ раза, съ 41684 чел. до 65071 чел. (по 3,5⁰/₀ въ среднемъ въ годъ). Но въ особенности поразительнымъ былъ ростъ окраинъ,—слободы Часовни, Кирпичныхъ Сараявъ и слободы Тутъ. Въ Часовнѣ по переписи 1897 г. значилось 1496 чел., въ Кирпичн. Сараяхъ—817 и въ слободѣ Тутъ всего 605 чел., въ концѣ же 1912 года (перепись была произведена 9 декабря) жителей въ нихъ оказалось (въ томъ же порядкѣ): 2638, 2843 и 2916. Т. е. приростъ населенія въ Часовнѣ составилъ 76⁰/₀, въ Кирпичныхъ Сараяхъ—248⁰/₀, а въ слободѣ Тутъ цѣлыхъ 382⁰/₀, или въ первой населеніе почти удвоилось, во вторыхъ оно увеличилось въ $3\frac{1}{2}$ раза, а въ послѣдней почти упятерилось.

Не менѣе значительнымъ было и увеличеніе числа домовладѣній. Въ годъ всероссійской переписи въ Симбирскѣ по окл. книгамъ Город. Управы значилось 3000 окладныхъ номеровъ, а въ 1912 г. уже 4524. Другими словами, и число домовладѣній возросло также болѣе, чѣмъ въ $1\frac{1}{2}$ раза.

Для трехлѣтія 1909—1912 г. имѣются болѣе подробныя данныя о ростѣ недв. имуществъ г. Симбирска.

Изъ этихъ данныхъ видно, что за указанные 3 года число владѣній мелкихъ (съ площ. доходн. построекъ—внутр. измѣренія—до 10 кв. с. на каждое) увеличилось на 14⁰/₀, площ. доходныхъ построекъ въ нихъ—на 21⁰/₀ и число квартиръ—на 17⁰/₀. Число владѣній среднихъ (отъ 10 до 25 кв. с. доходн. постр. на каждое) увеличилось также на 14⁰/₀, площадь же доходныхъ построекъ увеличилась на 25⁰/₀, а число квартиръ—на 19⁰/₀. Наконецъ, число крупныхъ владѣній (съ

площадью доходныхъ построекъ болѣе 25 кв. с.) увеличилось на 3⁰/о, площадь доходн. построекъ въ нихъ на 5⁰/о и число квартиръ на—3⁰/о. Въ общемъ же итогѣ по городу число владѣній увеличилось на 10⁰/о, а площадь доходныхъ построекъ и число квартиръ—на 8⁰/о. („По вопрос. оцѣночн. и о переписи насел.“ стр. 51).

Ростъ торговой дѣятельности въ городѣ можно освѣтить слѣдующими цифрами, относящимися къ главнѣйшимъ родамъ торговли, а именно: 1) къ торговлѣ земледѣльческими растительными продуктами, 2) мануфактурно-галантерейнымъ товаромъ, 3) желѣзными и гончарными товарами и 4) лѣсными матеріалами и дровами. Въ 1900 г. торговыхъ предпріятій перваго рода было 106, второго 83, третьяго 41 и послѣдняго 37, а всего 267 ¹⁾. Въ 1912 же году—въ томъ же порядкѣ—ихъ было: 166,—96,—46 и 55, а всего 363, ²⁾ или: число предпріятій перваго рода возросло на 56⁰/о, второго на 16⁰/о, третьяго на 12⁰/о и послѣдняго на 49⁰/о, въ среднемъ же число торговыхъ предпріятій увеличилось на 36⁰/о.

Въ отношеніи роста городской промышленности могутъ быть показательными слѣд. цифры: въ 1909 г. въ городѣ было 20 промышленныхъ заведеній, съ производительностью не менѣе 1000 рублей, съ 447 рабочими, а въ 1912 г. ихъ насчитывалось уже 37 съ 608 рабочими, т. е. число промышленныхъ заведеній за 4 года увеличилось на 85⁰/о, а число рабочихъ на 35⁰/о ³⁾.

Быть можетъ будетъ не лишнимъ привести за періодъ между переписями цифры прямыхъ налоговъ, этихъ общихъ показателей роста цѣнности одной изъ основъ городского благополучія—недвижимыхъ имуществъ. Въ 1897 г. со всѣхъ недвиж. имущ. въ городѣ было собрано 60849 р. всѣхъ налоговъ—государственныхъ, земскихъ и городскихъ, что по расчету на 1 жителя составляло 1 р. 40 к., а въ 1912 г. налоговъ за недв. имущества было уплачено уже 164570 руб., или на каждаго жителя (при увеличившемся болѣе чѣмъ въ 1½ раза числѣ жителей), этихъ налоговъ приходилось уже

¹⁾ «Торг. и Промышл. Европ. Рос.». Общ. часть стр. 24, 37, 42 и 48.

²⁾ Выборки изъ подлинныхъ дѣлъ Податн. Инспекціи.

³⁾ «Стат. Обзоры» Симбирской губ.—С. Губ. Комит.

по 2 р. 50 к. Такимъ образомъ происшедшее со времени все-россійской переписи развитіе города сдѣлало возможнымъ довести первоначальный налогъ въ 60 тысячъ рублей до 165 тысячъ, т. е. почти утроить.

Но въ качествѣ общаго показателя развитія въ Симбирскѣ торговопромышленной дѣятельности можетъ служить ростъ товарообмѣна Симбирска по желѣзнымъ дорогамъ и по воднымъ путямъ.

Г Р У З Ы:	Грузооборотъ Симбирска за три года (въ тыс. пуд.).								
	1 9 1 1			1 9 1 2			1 9 1 3		
	Отпр.	Приб.	Всего.	Отпр.	Приб.	Всего.	Отпр.	Приб.	Всего.
Обѣихъ жел. дорогъ.	2614,0	9216,4	11830,4	3341,9	9698,2	13040,1	3687,2	10610,7	14297,9
Въ 0/0/0	100,0			127,9	105,2	110,2	141,1	115,1	119,8
Волжскіе (безъ плотовъ)	6798,3	8618,0	15416,3	4833,2	10079,2	14912,4	6941,7	15444,1	22385,8
Въ 0/0/0	100,0			71,1	117,0	96,7	102,1	179,2	145,2
Обороты всѣхъ трехъ предпріятій вмѣстѣ.	9412,3	17834,4	27246,7	8175,1	19777,4	27952,5	10628,9	26054,8	36683,7
Въ 0/0/0	100,0			86,9	110,9	102,6	112,9	146,1	134,6

Какъ видно изъ этой таблички, цифры отправленія по желѣзнымъ дорогамъ сильно и правильно возрастали, цифры же водныхъ отправокъ въ 1912 г. даже нѣсколько понижались, хотя въ 1913 г. они были всетаки замѣтно выше 1911 года. Цифры же прибытія по всѣмъ тремъ предпріятіямъ безпрерывно и правильно возрастали, (при этомъ особенно сильно возрасли водные грузы)—и были въ 1913 г. почти ровно въ $1\frac{1}{2}$ раза выше 1911 г.

Но тѣже грузы, общій оборотъ желѣзнодорожныхъ и водныхъ грузовъ вмѣстѣ, въ 1900 году, по даннымъ „Торговля и Промышленность въ Европ. Россіи“, составляли всего 12,6 мил. пудовъ. Такимъ образомъ за послѣднее время грузооборотъ Симбирска почти ровно утроился.

Изъ этихъ же цифръ нельзя не замѣтить, что по желѣзнымъ дорогамъ и воднымъ путемъ Симбирскъ гораздо болѣе ввозилъ грузовъ, чѣмъ вывозилъ.

Въ частности, какія группы товаровъ ввозились и какія вывозились, можетъ показать слѣдующая табличка, въ которой

желѣзнодорожные грузы приведены полностью за указанные выше 3 года, водные же, за неимѣніемъ соотвѣтствующихъ свѣдѣній, показаны въ сильно урѣзанномъ видѣ (безъ грузооборота пристаней Сл. Часовни) и за трехлѣтіе 1909—1911 гг.

Группы грузовъ ¹⁾ .	Желѣзнодорожные грузы за 1911—1913 г. въ тысяч. пуд.				Волжскіе грузы безъ Ча- совни за 1909—1911 г. въ тысяч. пуд.			
	Отпра- вленіе.	Прибы- тіе.	Всего.	Въ ‰/о	Отпра- вленіе.	Прибы- тіе.	Всего.	Въ ‰/о
1. Строительно-техническіе матеріалы, орудія и средства производства и пред- меты упаковки, а также химич. товары, кромя косметическихъ	3360,0	3786,6	7146,6	18	343,0	6204,0	6547,0	23
2. Бакалейно-колоніальные товары, та- бачные и пищевые продукты, кромя хлѣб- ныхъ грузовъ	2321,3	1723,2	4044,5	10	88,0	2894,0	2982,0	11
3. Предметы домашнего обихода, галан- терейно-мануфактурн. товары, вата, пухъ и перья, готов. платье, обувь и сбруя и экипажи	601,3	806,6	1407,9	4	—	160,0	160,0	1
4. Хлѣбные грузы (въ зернѣ и въ пе- реработ. видѣ вмѣстѣ съ продуктами пе- реработки и сѣмена)	2249,6	10921,6	13171,2	34	11635,0	1895,0	13530,0	48
5. Предметы отопленія и освѣщенія дрова, уголь и нефть и нефт. продукты (главнѣйшимъ образомъ на ⁹ / ₁₀ въ общ. итогѣ дрова)	586,4	11938,0	12524,4	32	75,0	3371,0	3446,0	12
6. Всѣ невошедшіе въ предыдущія груп- пы грузовъ	524,5	349,3	873,8	2	1452,0	38,0	1490,0	5
Въ общемъ итогѣ	9643,1	29525,3	39168,4	100	13593,0	14562,0	28155,0	100

По желѣзнымъ дорогамъ отправлялись, главнымъ обра-
зомъ, товары первой группы, затѣмъ—второй и четвертой, а
прибывали дрова (V гр) и хлѣбные грузы. По сравненію съ
суммой V и IV группъ, прибытіе товаровъ каждой изъ осталъ-
ныхъ группъ совершенно ничтожно и всѣ онѣ вмѣстѣ состав-
ляли всего чуть-чуть болѣе ¹/₅ всѣхъ грузовъ въ прибытіи.
Среди волжскихъ грузовъ въ отправленіи господствовала одна
IV группа, а въ прибытіи выдѣлялись: I, затѣмъ дрова (V
гр.) и II группа.

Не смотря на неполную сравнимость между собою цифръ
желѣзнодорожной и водной перевозки грузовъ въ этой таб-

¹⁾ Подробнѣе обозначеніе группъ грузовъ см. въ концѣ табличн. части сборника.

личкѣ, всетаки съ полной увѣренностью можно сказать, что въ V группѣ (дрова) преобладалъ ввозъ, настолько рѣзко прибытіе преобладало въ этой группѣ надъ отправленіемъ, какъ на желѣзныхъ дорогахъ, такъ и на водныхъ путяхъ. Съ такою же увѣренностью можно сказать, наоборотъ, что прибывавшіе по желѣзной дорогѣ хлѣбные грузы почти всѣ отправлялись изъ Симбирска по Волгѣ.

Объ остальныхъ группахъ, при отсутствіи рѣзко выраженного преобладанія либо ввоза, либо вывоза, ничего определеннаго на основаніи этихъ цифръ сказать нельзя, за исключеніемъ грузовъ первой группы, гдѣ, повидимому, преобладало прибытіе (въ водныхъ перевозкахъ 1909—1911 г.г. выраженное очень сильно).

Но въ цифрахъ общаго роста грузовъ, среди которыхъ значительная, сравнительно, масса мѣстныхъ грузовъ, съ ближайшихъ къ Симбирску станцій и пристаней, совершенно ступшевывается развитіе широкихъ связей съ дальними районами и рынками. Если обратить вниманіе только на этого рода грузообмѣнъ Симбирска, то колоссальное и быстрое развитіе широкихъ („внѣшнихъ“) сношеній выступить очень рельефно.

Для того, чтобы увидѣть это развитіе дальнихъ сношеній, необходимо всѣ мѣстные грузы выдѣлить, или, гдѣ этого невозможно, отдѣлить, по крайней мѣрѣ, ближайшіе грузы отъ дальнихъ. По М.-Каз. ж. дорогѣ исключительно дальніе грузы даны подъ именемъ грузовъ прямого сообщенія (со станцій и на станціи чужихъ дорогъ) и представлялись въ разсматриваемое 3-хъ лѣтіе по г. Симбирску въ такихъ цифрахъ: въ 1911 г.—1970,3 тыс. пуд., въ 1912 г. 2314,0 тыс. пуд. и въ 1913 г.—3033,3 тыс. пуд. Если грузы 1911 г. принять за 100,0, то грузы въ слѣдующіе годы выразятся цифрами: въ 1911—117,4 и въ 1913 г.—154,0, т. е. въ послѣдній годъ трехлѣтія развитіе дальнихъ сношеній усилилось въ 1½ раза.

По Вол.-Бугульминской ж. дорогѣ грузообмѣнъ Симбирска (станцій Сл. Часовни) съ ближайшими станціями (кончая Мелекесомъ) въ 1911 г. составлялъ 82%, въ 1912—68%, а въ 1913 г. всего 64%, съ болѣе же отдаленными станціями (кончая Бугульмой) ростъ грузооборота шелъ въ обратномъ на-

правленіи: въ 1911 г. онъ составлялъ всего 18⁰/₀, въ 1912 г. — 34⁰/₀, а въ 1913 г. уже 36⁰/₀, т. е. въ послѣдній годъ -- операціи съ отдаленными грузами увеличились ровно въ 2 раза.

Въ Волжскомъ грузооборотѣ города Симбирска (и только одного праваго берега р. Волги, т. е., безъ пристаней слоб. Часовни, только за трехлѣтіе 1909—1911 г.г.) отдѣленіе грузовъ ближайшихъ къ Симбирску пристаней (выше—кончая Майной, ниже—Сенгилеемъ) отъ болѣе отдаленныхъ и дальнихъ возможно только въ прибытіи, для грузовъ же въ отправленіи соответствующихъ свѣдѣній, къ сожалѣнію, совершенно не имѣется.

Грузооборотъ Симбирска (по прибытію) съ отдаленными и дальними пристанями р. Волги и ея притоковъ въ 1909 г. выражался цифрою 3.192 тыс. пуд., въ 1910 г. въ 3.251 тыс. пуд. и въ 1911 г. въ 6.334 тыс. пуд., т. е., въ теченіе этого трехлѣтія сношенія Симбирска съ болѣе или менѣе далекими рынками почти ровно удвоилось.

Какъ видно изъ приведенныхъ данныхъ по желѣзнодорожнымъ и воднымъ перевозкамъ, Симбирскъ, дѣйствительно, непрерывно усиливалъ за разсматриваемое время свои сношенія съ отдаленными и дальними рынками и значительно быстрее, чѣмъ росли его грузообороты въ „мѣстномъ“ сообщеніи, съ ближайшими къ нему станціями и пристанями.

Чтобы закончить общій обзоръ всего грузооборота Симбирска въ цѣломъ, необходимо остановиться нѣсколько еще на цифрахъ этого грузооборота по отдѣльнымъ годамъ и отдѣльнымъ группамъ товаровъ.

Г р у з ы.	Группы грузовъ.	Желѣзнодорожн.—«а» (за трехл. 1911—1913 г.г.) и вод- ные—«б» праваго берега (за трехл. 1909—1911) грузы въ милл. пуд.								
		а) 1911 г., б) 1909 г.			а) 1912 г., б) 1910 г.			а) 1913 г., б) 1911 г.		
		Отпр.	Приб.	Всего.	Отпр.	Приб.	Всего.	Отпр.	Приб.	Всего.
а . . .	I }	1,0	0,9	1,9	1,1	1,1	2,2	1,3	1,8	3,1
б . . .		0,1	1,4	1,5	0,2	1,4	1,6	0,1	3,4	3,5
а . . .	II }	0,6	0,4	1,0	0,8	0,7	1,5	0,9	0,7	1,6
б . . .		0,1	0,9	1,0	0,1	0,9	1,0	—	1,1	1,1
а . . .	III }	0,2	0,2	0,4	0,2	0,3	0,5	0,2	0,3	0,5
б . . .		—	0,05	0,05	—	0,05	0,05	—	0,1	0,1
а . . .	IV }	0,5	3,9	4,4	1,0	3,3	4,3	0,8	3,7	4,5
б . . .		3,3	1,1	4,4	5,0	0,1	5,1	3,3	0,7	4,0
а . . .	V }	0,1	3,5	3,6	0,2	4,3	4,5	0,3	4,1	4,4
б . . .		0,1	0,6	0,7	—	0,4	0,4	—	2,4	2,4
а . . .	VI }	0,3	0,2	0,5	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,3
б . . .		0,2	—	0,2	0,5	—	0,5	0,7	0,1	0,8

Спеціальная литература уже отмѣтила ¹⁾ основные недостатки въ классификаціи желѣзнодорожныхъ грузовъ. Къ числу этихъ недостатковъ, между проч., относится въ однихъ случаяхъ—„слишкомъ обобщенная группировка товаровъ, поглощеніе и слияніе до полного обезличенія экономически разнородныхъ товаровъ въ сборныхъ группахъ, лишенныхъ съ экономической точки зрѣнія опредѣленной индивидуальности и опредѣленнаго значенія“, въ другихъ—на оборотъ—слишкомъ разчлененная, до распыленія, группировка товаровъ (стр. 63).

¹⁾ См. напр.,— Статистическій Вѣстн.» кн. 3-я, 1915 г. ст. И. А. Поплавскаго «О товарной желѣзнодорожной статистикѣ».

Соединеніе номенклатурныхъ группъ съ присущими имъ недостатками въ болѣе общія группы, какъ въ данномъ случаѣ, естественно, не смягчаетъ, а скорѣе усиливаетъ эти недостатки. Водные грузы въ общемъ классифицируются по образцу желѣзнодорожныхъ грузовъ, такъ что это замѣчаніе относится и къ нимъ.

Къ счастью, въ настоящемъ случаѣ, какъ было видно изъ общихъ итоговъ желѣзнодорожныхъ и водныхъ перевозокъ, преобладающими являются грузы, менѣе всего затронутые классификаціонными недостатками, или имѣющіе лишь такіе недостатки, которые при общемъ обзорѣ грузооборота не могутъ оказывать никакого вліянія на окончательные выводы. Это—дрова и хлѣбные грузы. Въ желѣзнодорожныхъ перевозкахъ названные грузы за рассматриваемое время составляютъ 66⁰/₀, т. е. цѣлыхъ $\frac{2}{3}$ всѣхъ грузовъ, а въ Волжскихъ — 60⁰/₀, т. е. тоже около $\frac{2}{3}$.

Это счастливое обстоятельство, такимъ образомъ, освобождаетъ на этотъ разъ отъ необходимости принимать въ расчетъ классификаціонные и группировочные недостатки.

Изъ только что приведенной таблички видно, что одни грузы въ теченіе указаннаго времени непрерывно возрастали какъ въ общихъ итогахъ по группамъ, такъ и въ отдѣльныхъ итогахъ по ввозу или по вывозу, а въ иныхъ случаяхъ по тому и другому (I, II и III гр., а въ Волжскихъ перевозкахъ и IV гр.), другіе обнаруживали возрастаніе только за послѣдній годъ (IV гр. въ желѣзнодорожныхъ и V въ Волжскихъ перевозкахъ) и третьи, наконецъ, испытывали постепенное или съ перерывами—пониженіе (V и VI гр. въ желѣзнодорожныхъ перевозкахъ и IV въ Волжскихъ).

Главнѣйшіе грузы—хлѣбные и дрова—въ желѣзнодорожныхъ перевозкахъ въ наиболѣе обильной грузами части—въ прибытіи, составляли въ среднемъ за трехлѣтіе болѣе $\frac{3}{4}$ всѣхъ грузовъ (болѣе 77⁰/₀), въ менѣе же значительной части, въ отправленіи,—всего около $\frac{1}{3}$ всѣхъ грузовъ (30⁰/₀). А въ Волжскихъ перевозкахъ, въ отправленіи хлѣбные грузы и дрова въ среднемъ составляли значительно болѣе $\frac{4}{5}$ всѣхъ

грузовъ (болѣе 86⁰/₁₀₀) и при этомъ почти одни хлѣбные грузы, въ прибытіи же—всего 37⁰/₁₀₀.

Послѣ этого общаго обзора грузооборотовъ города Симбирска можно перейти къ краткому обзору грузооборотовъ Волжскаго и по каждой жел. дорогѣ въ отдѣльности и вкратцѣ же отмѣтить самыя существенныя черты каждаго изъ этихъ грузооборотовъ, поскольку позволяютъ это сдѣлать собранные и напечатанные ниже въ табличной части этого сборника материалы.

Краткій обзоръ лучше всего начать съ грузооборота Симбирска по старѣйшей и болѣе длинной ж. дорогѣ—Московско-Казанской.

1910	1,100,000	I
1911	1,200,000	II
1912	1,300,000	III
1913	1,400,000	IV
1914	1,500,000	V
1915	1,600,000	VI
1916	1,700,000	VII
1917	1,800,000	VIII
1918	1,900,000	IX
1919	2,000,000	X
1920	2,100,000	XI
1921	2,200,000	XII
1922	2,300,000	I
1923	2,400,000	II
1924	2,500,000	III
1925	2,600,000	IV
1926	2,700,000	V
1927	2,800,000	VI
1928	2,900,000	VII
1929	3,000,000	VIII
1930	3,100,000	IX
1931	3,200,000	X
1932	3,300,000	XI
1933	3,400,000	XII
1934	3,500,000	I
1935	3,600,000	II
1936	3,700,000	III
1937	3,800,000	IV
1938	3,900,000	V
1939	4,000,000	VI
1940	4,100,000	VII
1941	4,200,000	VIII
1942	4,300,000	IX
1943	4,400,000	X
1944	4,500,000	XI
1945	4,600,000	XII
1946	4,700,000	I
1947	4,800,000	II
1948	4,900,000	III
1949	5,000,000	IV
1950	5,100,000	V
1951	5,200,000	VI
1952	5,300,000	VII
1953	5,400,000	VIII
1954	5,500,000	IX
1955	5,600,000	X
1956	5,700,000	XI
1957	5,800,000	XII
1958	5,900,000	I
1959	6,000,000	II
1960	6,100,000	III
1961	6,200,000	IV
1962	6,300,000	V
1963	6,400,000	VI
1964	6,500,000	VII
1965	6,600,000	VIII
1966	6,700,000	IX
1967	6,800,000	X
1968	6,900,000	XI
1969	7,000,000	XII
1970	7,100,000	I
1971	7,200,000	II
1972	7,300,000	III
1973	7,400,000	IV
1974	7,500,000	V
1975	7,600,000	VI
1976	7,700,000	VII
1977	7,800,000	VIII
1978	7,900,000	IX
1979	8,000,000	X
1980	8,100,000	XI
1981	8,200,000	XII
1982	8,300,000	I
1983	8,400,000	II
1984	8,500,000	III
1985	8,600,000	IV
1986	8,700,000	V
1987	8,800,000	VI
1988	8,900,000	VII
1989	9,000,000	VIII
1990	9,100,000	IX
1991	9,200,000	X
1992	9,300,000	XI
1993	9,400,000	XII
1994	9,500,000	I
1995	9,600,000	II
1996	9,700,000	III
1997	9,800,000	IV
1998	9,900,000	V
1999	10,000,000	VI
2000	10,100,000	VII
2001	10,200,000	VIII
2002	10,300,000	IX
2003	10,400,000	X
2004	10,500,000	XI
2005	10,600,000	XII
2006	10,700,000	I
2007	10,800,000	II
2008	10,900,000	III
2009	11,000,000	IV
2010	11,100,000	V
2011	11,200,000	VI
2012	11,300,000	VII
2013	11,400,000	VIII
2014	11,500,000	IX
2015	11,600,000	X
2016	11,700,000	XI
2017	11,800,000	XII
2018	11,900,000	I
2019	12,000,000	II
2020	12,100,000	III
2021	12,200,000	IV
2022	12,300,000	V
2023	12,400,000	VI
2024	12,500,000	VII
2025	12,600,000	VIII
2026	12,700,000	IX
2027	12,800,000	X
2028	12,900,000	XI
2029	13,000,000	XII
2030	13,100,000	I
2031	13,200,000	II
2032	13,300,000	III
2033	13,400,000	IV
2034	13,500,000	V
2035	13,600,000	VI
2036	13,700,000	VII
2037	13,800,000	VIII
2038	13,900,000	IX
2039	14,000,000	X
2040	14,100,000	XI
2041	14,200,000	XII
2042	14,300,000	I
2043	14,400,000	II
2044	14,500,000	III
2045	14,600,000	IV
2046	14,700,000	V
2047	14,800,000	VI
2048	14,900,000	VII
2049	15,000,000	VIII
2050	15,100,000	IX
2051	15,200,000	X
2052	15,300,000	XI
2053	15,400,000	XII
2054	15,500,000	I
2055	15,600,000	II
2056	15,700,000	III
2057	15,800,000	IV
2058	15,900,000	V
2059	16,000,000	VI
2060	16,100,000	VII
2061	16,200,000	VIII
2062	16,300,000	IX
2063	16,400,000	X
2064	16,500,000	XI
2065	16,600,000	XII
2066	16,700,000	I
2067	16,800,000	II
2068	16,900,000	III
2069	17,000,000	IV
2070	17,100,000	V
2071	17,200,000	VI
2072	17,300,000	VII
2073	17,400,000	VIII
2074	17,500,000	IX
2075	17,600,000	X
2076	17,700,000	XI
2077	17,800,000	XII
2078	17,900,000	I
2079	18,000,000	II
2080	18,100,000	III
2081	18,200,000	IV
2082	18,300,000	V
2083	18,400,000	VI
2084	18,500,000	VII
2085	18,600,000	VIII
2086	18,700,000	IX
2087	18,800,000	X
2088	18,900,000	XI
2089	19,000,000	XII
2090	19,100,000	I
2091	19,200,000	II
2092	19,300,000	III
2093	19,400,000	IV
2094	19,500,000	V
2095	19,600,000	VI
2096	19,700,000	VII
2097	19,800,000	VIII
2098	19,900,000	IX
2099	20,000,000	X
2100	20,100,000	XI
2101	20,200,000	XII
2102	20,300,000	I
2103	20,400,000	II
2104	20,500,000	III
2105	20,600,000	IV
2106	20,700,000	V
2107	20,800,000	VI
2108	20,900,000	VII
2109	21,000,000	VIII
2110	21,100,000	IX
2111	21,200,000	X
2112	21,300,000	XI
2113	21,400,000	XII
2114	21,500,000	I
2115	21,600,000	II
2116	21,700,000	III
2117	21,800,000	IV
2118	21,900,000	V
2119	22,000,000	VI
2120	22,100,000	VII
2121	22,200,000	VIII
2122	22,300,000	IX
2123	22,400,000	X
2124	22,500,000	XI
2125	22,600,000	XII
2126	22,700,000	I
2127	22,800,000	II
2128	22,900,000	III
2129	23,000,000	IV
2130	23,100,000	V
2131	23,200,000	VI
2132	23,300,000	VII
2133	23,400,000	VIII
2134	23,500,000	IX
2135	23,600,000	X
2136	23,700,000	XI
2137	23,800,000	XII
2138	23,900,000	I
2139	24,000,000	II
2140	24,100,000	III
2141	24,200,000	IV
2142	24,300,000	V
2143	24,400,000	VI
2144	24,500,000	VII
2145	24,600,000	VIII
2146	24,700,000	IX
2147	24,800,000	X
2148	24,900,000	XI
2149	25,000,000	XII
2150	25,100,000	I
2151	25,200,000	II
2152	25,300,000	III
2153	25,400,000	IV
2154	25,500,000	V
2155	25,600,000	VI
2156	25,700,000	VII
2157	25,800,000	VIII
2158	25,900,000	IX
2159	26,000,000	X
2160	26,100,000	XI
2161	26,200,000	XII
2162	26,300,000	I
2163	26,400,000	II
2164	26,500,000	III
2165	26,600,000	IV
2166	26,700,000	V
2167	26,800,000	VI
2168	26,900,000	VII
2169	27,000,000	VIII
2170	27,100,000	IX
2171	27,200,000	X
2172	27,300,000	XI
2173	27,400,000	XII
2174	27,500,000	I
2175	27,600,000	II
2176	27,700,000	III
2177	27,800,000	IV
2178	27,900,000	V
2179	28,000,000	VI

2. Грузооборотъ Симбирска по М.-Казан. ж. дорогѣ.

По М.-Каз. ж. дорогѣ все грузы дѣлятся на двѣ значительныхъ группы: на грузы мѣстнаго сообщенія (со станцій и на станціи своей дороги) и прямого сообщенія (со станцій и на станціи чужихъ дорогъ).

Группы грузовъ.	За 4 года: 1910—1913.			
	Въ мѣстномъ сообщеніи.		Въ прямомъ сообщеніи.	
	Въ тыс. пуд.	Въ ‰	Въ тыс. пуд.	Въ ‰
I	1845,4	7,3	3014,8	11,9
II	1445,6	5,7	2171,6	8,6
III	837,9	3,3	412,0	1,6
IV	1634,3	6,5	2215,7	8,8
V	10632,0	42,0	550,1	2,2
VI	252,7	1,0	281,6	1,1
Итого.	16647,9	65,8	8645,8	34,2
Всего	25.293,7.		100 ‰	

Изъ этихъ данныхъ видно, что немного менѣе $\frac{2}{3}$ приходится на мѣстное сообщеніе и только $\frac{1}{3}$ на прямое. При чемъ, главнѣйшіе грузы: изъ V гр. дрова почти цѣликомъ относятся на мѣстное сообщеніе, а хлѣбные (IV) входятъ въ обѣ части, съ небольшимъ лишь, сравни-

тельно, преобладаніемъ на сторонѣ прямого сообщенія.

Изъ другихъ грузовъ замѣтное преобладаніе на сторонѣ прямого сообщенія имѣютъ только товары I группы и отчасти (менѣе значительное) — II.

За 4-хъ лѣтіе 1910-1913 г.г. обѣ части общаго грузооборота Симбирска замѣтно возрасли. Но увеличиваясь постепенно за указанное 4-хъ лѣтіе, грузы обѣихъ частей росли неравномѣрно:

годы.	За четыре года.			
	Въ мѣстномъ сообщеніи.		Въ прямомъ сообщеніи.	
	Въ т. п.	Въ ‰	Въ т. п.	Въ ‰
1910	2929,6	100,0	1328,3	100,0
1911	4059,4	138,6	1970,3	148,3
1912	4831,1	164,9	2314,0	174,2
1913	4827,8	164,8	3033,3	228,3

Какъ ясно выступаетъ изъ таблички, ростъ грузовъ прямого сообщенія совершался и правильнѣе и значительно быстрѣе:

въ то время какъ въ мѣстномъ сообщеніи въ послѣдній годъ четырехлѣтія ростъ грузовъ даже пріостановился, достигши увеличенія всего на 65% въ круг. цифрахъ, въ прямомъ сообщеніи этотъ ростъ шелъ безостановочно и въ послѣдній годъ разсматриваемаго четырехлѣтія количество грузовъ превосходило болѣе чѣмъ въ 2¹/₄ раза количество грузовъ 1910 года.

Такъ какъ всѣ абсолютныя цифры въ разныхъ комбинаціяхъ напечатаны ниже, въ табличной части, то вмѣсто новаго ихъ воспроизведенія, лучше остановиться нѣсколько подробнѣе только на процентныхъ ихъ выраженіяхъ:

Направлен.		Грузы малой скорости безъ поштучн. перевозокъ жив. скота и безъ перевозокъ служебн. и подвижн. состава ж. д.																							
		Годы.		Въ мѣстн. сообщеніи.						Въ прямомъ сообщеніи.						Въ общемъ итогѣ.									
Группы груз.		I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	Ит.	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	Ит.	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	В.			
Отправленіе.	1910	18	26	5	6	3	4	62	4	8	5	17	0	4	38	22	34	10	23	3	8				
	1911	18	28	5	7	4	2	64	13	10	5	5	0	3	36	31	38	10	12	4	5				
	1912	18	25	4	9	2	2	60	11	6	4	17	0	2	40	29	31	8	26	2	4				
	1913	13	19	4	11	2	4	53	7	8	2	23	0	7	47	20	27	6	34	2	11				
Прибытіе.	1910	7	2	4	11	46	1	71	11	11	1	3	3	0	29	18	13	5	14	49	1				
	1911	5	1	3	11	48	0	68	11	5	1	12	2	1	32	16	6	4	23	50	1				
	1912	5	1	3	3	57	1	70	9	9	1	9	2	0	30	14	10	4	12	59	1				
	1913	5	1	3	2	52	1	64	19	9	1	3	3	1	36	24	10	4	5	55	2				
Въ общемъ итогѣ.	1910	9	7	4	10	38	1	69	10	11	2	5	2	1	31	19	18	6	15	40	2				
	1911	7	5	3	10	41	1	67	11	6	2	11	2	1	33	18	11	5	21	43	2				
	1912	7	6	3	4	46	1	67	10	9	2	10	2	0	33	17	15	5	14	48	1				
	1913	7	5	3	4	41	1	61	16	9	1	8	3	2	39	23	14	4	12	44	3				

1000

Эти процентныя выраженія представляютъ общую картину развитія одной стороны грузооборота М.-Каз. жел. дороги: картину взаимныхъ отношеній перевозокъ въ мѣстномъ и въ прямомъ сообщеніяхъ за каждый изъ 4-хъ лѣтъ и относительную силу отдѣльныхъ группъ за это время во всѣхъ отдѣлахъ перевозокъ.

Изъ этихъ цифръ видно, что въ мѣстномъ сообщеніи, какъ въ общемъ итогѣ, такъ и въ отправленіи и въ прибы-

ти, въ итогахъ по всѣмъ группамъ, замѣтно постепенное относительное пониженіе грузовъ: въ 1910 г. грузы мѣстнаго сообщенія въ отправленіи составляли 62⁰/₀, въ слѣдующемъ году они незначительно поднялись (до 64⁰/₀), а затѣмъ въ 1912 г. понизились до 60⁰/₀, а въ 1913 г. даже до 53⁰/₀. Въ прибытіи въ 1910 г. грузы мѣстнаго сообщенія составляли 71⁰/₀, въ 1911 г. — 68⁰/₀, въ 1912 г. поднялись до 70⁰/₀, а въ 1913 г. понизились до 64⁰/₀. Наконецъ, въ общемъ итогѣ замѣтно вполнѣ правильное пониженіе—съ 69⁰/₀ въ 1910 г. до 61⁰/₀ въ 1913 г.

Соотвѣтственно этому, совершенно въ противоположномъ направленіи измѣнялось положеніе грузовъ прямого сообщенія: въ отправленіи съ 38⁰/₀ въ 1910 году эти грузы дошли въ 1913 г. до 47⁰/₀, въ прибытіи съ 29⁰/₀ до 36⁰/₀ и въ общемъ итогѣ съ 31 до 39⁰/₀.

Что касается до относительныхъ измѣненій въ положеніи отдѣльныхъ группъ въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніи, то судя по этимъ цифрамъ, имѣющимъ знаменателемъ самый общій итогъ, грузы главнѣйшей, V, группы въ мѣстномъ сообщеніи постепенно повышались: съ 38⁰/₀ въ 1910 г. доля ихъ поднялась въ 1913 г. до 41⁰/₀, со скачкомъ въ 1912 г. до 46⁰/₀. Грузы IV группы, напротивъ, въ мѣстномъ сообщеніи испытали пониженіе—съ 10 до 4. I и II группы въ мѣстномъ сообщеніи также потерпѣли относительное пониженіе: I-я съ 9 до 7 и II-я съ 7⁰/₀ до 5, II-я при этомъ съ нѣкоторымъ подъемомъ въ 1912 г. (до 6⁰/₀). Положеніе III-ей группы и VI въ мѣстномъ сообщеніи осталось безъ перемѣнъ.

Въ прямомъ сообщеніи измѣненія въ относительномъ положеніи главнѣйшихъ группъ въ общемъ происходили въ противоположномъ направленіи: I группа съ нѣкоторымъ пониженіемъ въ 1912 г. испытала повышеніе съ 10⁰/₀ въ 1910 г. до 16⁰/₀ въ 1913 г., II-я съ 1911 г., когда произошло пониженіе грузовъ съ 11⁰/₀ 1910 года до 6, исподволь снова поднималась до 9⁰/₀, IV-я группа, послѣ быстрого подъема съ 5⁰/₀ 1910 года до 11—10⁰/₀ въ 1911 и 1912 годахъ, остановилась въ 1913 г. на 8⁰/₀. Остальныя группы остались почти безъ перемѣнъ.

Наконецъ, въ самыхъ общихъ итогахъ относительный подъемъ испытали—важнѣйшая, V-я группа, съ 40 до 44⁰/₀ и отчасти I съ 19 до 23⁰/₀ (послѣ двухъ лѣтнаго постепеннаго пониженія). Другія двѣ значительныхъ группы—IV и II, потерпѣли постепенное пониженіе: IV-я съ 15 на 12⁰/₀, а II-я съ 18⁰/₀ на 14⁰/₀.

Непосредственные же указанія на распредѣленіе долей грузовъ между мѣстнымъ и прямымъ сообщеніемъ даетъ слѣдующая табличка (проценты въ которой вычислялись по отношенію къ каждому итогу въ отдѣльности: въ отправленіи, въ прибытіи и въ общихъ итогахъ):

Группы грузовъ.	Процентное распредѣленіе грузовъ между прямымъ и мѣстнымъ сообщеніемъ.																							
	Отправлено.								П р и б ы л о .								Въ общемъ итогѣ.							
	Въ мѣстномъ сообщеніи.				Въ прямомъ сообщеніи.				Въ мѣстномъ сообщеніи.				Въ прямомъ сообщеніи.				Въ мѣстн. сообщеніи.				Въ прямомъ сообщеніи.			
	1910	1911	1912	1913	1910	1911	1912	1913	1910	1911	1912	1913	1910	1911	1912	1913	1910	1911	1912	1913	1910	1911	1912	1913
I.	82	58	63	64	18	42	37	36	37	31	34	22	63	69	66	78	47	38	43	30	53	62	57	70
II.	76	74	80	70	24	26	20	30	19	18	11	11	81	82	89	89	39	45	40	38	61	55	60	62
III.	49	52	54	66	51	48	46	34	72	74	73	69	28	26	27	31	65	67	67	69	35	33	33	31
IV.	25	60	35	32	75	40	65	68	85	46	27	35	15	54	73	65	67	47	30	33	33	53	70	67
V.	98	100	100	99	2	0	0	1	94	96	96	94	6	4	4	6	94	96	96	94	6	4	4	6
VI.	47	50	47	35	53	50	53	65	70	47	61	64	30	53	39	36	59	49	51	41	41	51	49	59
Итого	61	65	60	53	39	35	40	47	71	68	70	64	29	32	30	36	69	67	68	61	31	33	32	39

Въ отправленіи за все разсматриваемое время въ мѣстномъ сообщеніи наивысшій ⁰/₀ имѣли: V, I и II группы, въ прямомъ—IV и отчасти VI. Въ прибытіи въ мѣстномъ сообщеніи наивысшій ⁰/₀ приходился на V, за тѣмъ на III и VI группы, въ прямомъ—на II, I и IV. Наконецъ, въ общемъ итогѣ въ мѣстномъ сообщеніи высшій ⁰/₀ оказывался въ группахъ V и III, а въ прямомъ—въ IV, I и II.

Послѣдняя же строчка таблички отмѣчаетъ общее распредѣленіе грузовъ между тѣмъ и другимъ сообщеніемъ и при этомъ указываетъ на постепенное увеличеніе доли грузовъ въ прямомъ сообщеніи и постепенное уменьшеніе—въ мѣстномъ сообщеніи.

Дополненіемъ къ этому могутъ служить слѣдующія процентныя выраженія, изображающія взаимныя отношенія между собою грузовъ въ прибытіи и въ отправленіи:

Направлен.	Грузы малой скорости въ ‰ къ общему итогу по каждой группѣ за четырь года.																							
	Группы грузов.	Въ мѣстномъ сообщен.							Въ прямомъ сообщен.							Въ общемъ итогѣ.								
		Годы.	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	Ит.	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	Ит.	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	Ит.	
Отправленіе.	1910	38	71	22	11	2	52	17	7	15	42	67	1	74	24	22	37	29	29	2	62	19		
	1911	39	79	27	10	1	52	14	17	23	47	6	0	48	16	25	48	33	8	1	50	15		
	1912	48	84	25	45	1	59	18	22	14	44	36	0	72	25	33	42	32	39	1	65	20		
	1913	43	83	31	64	1	67	20	10	22	34	67	0	87	29	20	45	32	66	1	79	23		
Прибытіе.	1910	62	29	78	89	98	48	83	93	85	58	33	99	26	76	78	63	71	71	98	38	81		
	1911	61	21	73	90	99	48	86	83	77	53	94	100	52	84	75	52	67	92	99	50	85		
	1912	52	16	75	55	99	41	82	78	86	56	64	100	28	75	67	58	68	61	99	35	80		
	1913	57	17	69	36	99	33	80	90	78	66	33	100	13	71	80	55	68	34	99	21	77		

Въ этой табличкѣ за 100 приняты общія итоговыя цифры по каждому году.

Просматривая цифры въ вертикальномъ направленіи отъ года къ году, столбецъ за столбцомъ, нельзя не замѣтить въ мѣстномъ сообщеніи и въ общемъ итогѣ болѣе правильнаго, въ прямомъ—съ большими отступленіями, постепеннаго повышения процентовъ въ отправленіи и соотвѣтственно этому такого-же пониженія въ прибытіи, исключая V группы, процентное отношеніе въ которой между отправленіемъ и прибытіемъ, кромѣ 1910 г., оставалось однимъ и тѣмъ же.

Съ особенной отчетливостью указанное явленіе отмѣчено въ итоговыхъ цифрахъ: цифры отправленія въ мѣстномъ сообщеніи въ 1910 г. составляли 17‰, а въ 1913 г. на ихъ долю приходилось уже 20‰, въ прямомъ сообщеніи съ 24‰ грузы отправленія дошли до 29‰ и, наконецъ, въ общемъ итогѣ съ 19 до 23‰, при этомъ въ 1911 году они, сравнительно съ 1910 г., во всѣхъ трехъ итогахъ показывали замѣтно пониженный процентъ. Соотвѣтственно этому обратное наблюдалось въ прибытіи: здѣсь въ тѣхъ же итогахъ проценты понижались съ 83 до 80, съ 76 до 71 и съ 81 до 77 со скачкомъ вверхъ въ 1911 году.

Непосредственные размѣры роста перевозокъ, а въ отдѣльных случаяхъ и пониженія—ихъ, за рассматриваемое 4-хъ лѣтіе представляетъ слѣдующая табличка, въ которой за 100 приняты перевозки 1910 года:

Процентное отношеніе грузовъ трехъ послѣдующихъ годовъ къ 1910 году.																							
Направл.	Годы (1910-100)	Въ мѣстномъ сообщеніи.						Въ прямомъ сообщеніи.						Въ общемъ итогѣ.									
		I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	Итого	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	Итого	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	Итого	
Отправленіе.	1911	107	118	123	127	129	78	115	361	131	107	28	0	67	98	153	121	115	53	126	73	108	
	1912	174	172	152	282	91	99	173	481	136	126	172	0	99	181	228	163	138	199	89	99	176	
	1913	164	170	192	418	158	233	195	419	224	93	300	75	373	276	206	183	142	329	156	303	227	
ПРИБЫТІЕ.	1911	106	76	98	144	158	79	143	139	79	87	934	100	204	164	126	79	95	265	154	117	150	
	1912	118	81	124	43	209	74	164	137	145	114	635	136	109	172	130	133	121	134	204	85	166	
	1913	134	75	117	29	202	120	159	285	141	130	303	205	157	213	229	129	120	71	203	131	175	
В С Е Г О.	1911	106	106	103	142	157	79	139	155	86	91	323	100	105	148	132	94	101	202	154	90	142	
	1912	139	145	130	69	207	87	165	162	143	119	323	135	102	174	152	144	126	152	203	94	168	
	1913	144	143	134	72	202	175	165	295	153	115	303	205	316	228	224	149	123	148	202	237	185	

Въ большинствѣ случаевъ, дѣйствительно, по сравненію съ 1910 г. наблюдался ростъ грузовъ, въ особенности въ послѣдній годъ четырехлѣтія. Обратное явленіе замѣчалось въ отправленіи лишь по III и V групп. въ прямомъ сообщеніи, а въ прибытіи—по II и IV въ мѣстномъ сообщеніи (по IV группѣ также и въ общемъ итогѣ). Въ окончательныхъ итогахъ пониженіе грузовъ наблюдалось только по одной IV группѣ (но и въ постепенномъ пониженіи общая масса грузовъ этой группы была за всѣ три года все-таки болѣе 1910 г.). Такъ что общее движеніе грузовъ М.-Каз. ж. дороги за рассматриваемое четырехлѣтіе характеризуется неуклоннымъ ростомъ, какъ въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніи, такъ и по отправленію и прибытію.

Въ заключеніе этого краткаго обзора грузооборота Симбирска по М. — Казан. ж. дорогѣ нелишнимъ будетъ привести цифры наиболѣе крупныхъ перевозокъ отдѣльныхъ товаровъ или отдѣльныхъ номенклатурныхъ группъ товаровъ.

Свыше 25 тыс. пуд. (въ годъ) въ теченіе 1911—1913 годовъ перевозилось:			
Наименованіе товаровъ или обозначеніе номенклатурныхъ группъ товаровъ.	Въ тыс. пуд., въ годы.		
	1911.	1912.	1913.
Изъ грузовъ, отнесенныхъ выше къ I группѣ:			
1) Цементъ — въ прибытіи главн. обр. изъ Брянска, Р.-Орл. — 166 т., въ отправленіи въ г. Харьк. и на ст. Чирмы, Сам.-Зл. дор. { приб. отрп.	173 —	— 86	—
2) Кирпичъ — въ прибытіи, гл. обр., изъ Чуфарова, мѣстн. сообщ.	58	41	—
3) Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ — (№ 32 ^б по номенкл.) — въ прибыт. гл. обр. изъ Екатериносл., отправл., гл. образ. въ мѣстн. сообщ. { отрп. приб.	— 27	25 72	29 137
4) Земледѣльчesk. машины и орудія — въ прибытіи въ прямомъ сообщ.	—	30	32
5) Масла сѣменные — (по номенкл. 58 ^а) въ прибыт., гл. образ. въ прямомъ сообщ.	57	73	78
6) Машины, кромѣ земледѣльч., ихъ части и принадлеж.*) — въ прибытіи, гл. обр., въ прямомъ сообщ. (номенкл. № 61 ^б)	25	39	52
7) Шерсть овеч. всякая — (№ 123 ^а) — въ отрп. преимущ. въ мѣстн. сообщ., въ прибытіи — въ прямомъ (изъ-за Урала) . { отрп. приб.	31 117	52 116	79 120

*) Въ качествѣ очень яркаго образца крупнаго недочета въ желѣзнодорож. классификаціи можетъ послужить по г. Симбирску настоящая 61 ст. Въ „Статистическихъ Свѣдѣніяхъ“ М.-Каз. дор. въ ней два подраздѣленія: а) пожарн. машины и трубы, ихъ части и принадлежности и б) остальные предметы группы. При этомъ подъ остальными предметами группы скрываются и швейныя машины и маслобойки и молоты и пр. разнородные въ экономич. смыслѣ товары. Уже такое смѣшеніе въ одну группу столь разнородныхъ предметовъ является недостаткомъ классификаціи. Но въ данномъ случаѣ обнаруживается и другая слабая сторона: по Симбирску грузовъ по лит. а этой ст. было въ 1910 г. — 37 пуд., въ слѣд. два: 100 пуд. и 139 пуд., а по лит. б цѣлые десятки тысячъ пуд. (см. выше). Так. образ., выдѣленная группа грузовъ по Симбирску оказалась совсѣмъ почти безъ грузовъ, а не выдѣленная группа, сведенная въ одинъ итогъ, оказались массовыми, обильными грузами.

Изъ грузовъ II группы.

1) Чай—въ прибытіи, въ прямомъ сообщ.— изъ-за Урала, чрезъ Челяб.	—	145	119
2) Арбузы и дыни—(№ 77 ^a)—въ отправл., въ мѣстн. сообщ.	—	—	28
3) Картофель (№ 77 ^b)—въ отправленіи въ мѣстн. сообщ., кромѣ 1913 г., когда отправл. въ Липецкъ 83 тыс. п.	37	100	156
4) Пиво, портеръ, ель, брага, ква- сы и медъ (№ 84)—въ отправленіи и { отпр. прибытіи почти исключ. въ мѣстн. сообщен. { приб.	27 33	44 32	33 36
5) Рыбный товаръ и раки—въ от- правленіи въ мѣстн. сообщ., въ прибытіи— { отпр. въ прямомъ, преим. частичков. рыба и сельдь { приб.	44 29	35 53	52 61
6) Сахаръ, сахарный песокъ и са- харсваренные остатки—въ отправл. въ прямомъ сообщ. исключ. почти одна патока картоф., въ прибыт. въ прям. же сообщ.— { отпр. сах. и сах. песокъ { приб.	34 240	56 300	40 304
7) Соль каменная и поваренная—въ от- правленіи исключ. въ мѣстн. сообщ.	92	113	130
8) Яйца и желтки яичные—въ отправленіи въ прямомъ сообщеніи	37	31	26

Изъ грузовъ III группы.

1) Мануфактурный товаръ и ткац- кія издѣлія—гл. обр. шерст. матеріи и ткани и затѣмъ хлопчат.—бумажн. ткани и матеріи, въ прибытіи, въ мѣстн. сообщ., въ { отпр. отправл., гл. образъ, въ прямомъ . . . { приб.	56 79	62 126	57 130
2) Бутыли и бутылки, а также водочн. посуда (№ 105 ^a)—въ прибытіи, въ мѣстн. сообщ.	37	29	—

Изъ грузовъ V группы.

1) Дрова—въ прибытіи, только въ мѣстномъ сообщеніи 2471 3256 3167

2) Масла минеральныя—гл. образ., нефть и нефтян. остатки—въ отправл. только въ мѣстн. сообщ., въ прибыт.—въ прямомъ { отпр. 33 22 38
приб. 26 48 45

3) Уголь, торфъ и кизякъ—гл. обр., антрацитъ и камен. уголь (№ 112^a) въ прибытіи, въ прямомъ сообщеніи 84 113 175

Изъ грузовъ VI группы.

1) Крахмалъ (№ 68^e)—гл. обр. въ прямомъ сообщеніи отправленіе — 28 141

Что касается до грузовъ IV-й группы, то ихъ лучше рассмотретьъ особо болѣе подробнымъ образомъ.

На основаніи печатныхъ „Статистич. свѣдѣній“ М.-Каз. жел. дороги была составлена соотвѣтствующая таблица, напечатанная ниже въ приложеніи, конечные итоги которой таковы:

Хлѣбные грузы Симбирска, за трехлѣтіе 1911—1913 годовъ въ тыс. пуд.												
Направление грузовъ.	Перевозки	Зерновыхъ хлѣбовъ.		Въ переработ. видъ.		Остатковъ отъ переработки.		Сѣмена, глав. обр., конопля, льнон., подсолнечн. и пр.	Всего.	Въ ‰/0 ‰/0.		
		Всѣхъ.	Въ т. ч. только овса.	Всего.	Въ т. ч. одной ржаной муки.	Всѣхъ.	Въ т. ч. однихъ отрубей			Къ окон. итогу вс. хл. группъ.	Къ итогу въ отпр., пр. и въ общ. ит. въ отдѣл.	Зернов. хлѣбовъ съ оконч. итогу.
ОТПРАВЛЕНІЕ.	1	64,8	19,7	220,4	79,9	17,4	15,7	87,4	390,0	12,2	35,4	2,0
	2	55,2	14,4	155,9	51,3	14,9	14,8	23,1	249,1	7,8	22,6	1,7
	3	239,5	173,0	310,1	291,9	145,3	145,3	17,7	712,6	22,2	64,6	7,5
	4	304,3	192,7	530,5	371,8	162,7	161,0	105,1	1102,6	34,4	100,0	9,5
	5	4,2	—	—	—	69,4	69,4	4,8	78,4	2,4	7,1	0,1
ПРИБЫТІЕ.	1	491,0	287,9	98,0	65,6	224,1	5,6	4,6	817,7	25,4	38,8	15,2
	2	419,0	245,3	41,5	37,6	4,8	4,8	3,3	468,6	14,5	22,2	13,0
	3	801,6	431,2	437,5	12,2	11,4	11,4	40,9	1291,4	40,2	61,2	25,0
	4	1292,6	719,1	535,5	77,8	235,5	17,0	45,5	2109,1	65,6	100,0	40,2

ВЪ ОБЩ. ИТОГЪ.	1	555,8	307,6	318,4	145,5	241,5	21,3	92,0	1207,7	37,6	37,6	17,2
	2	474,2	259,7	197,4	88,9	19,7	19,6	26,4	717,7	22,3	22,3	14,7
	3	1041,1	604,2	747,6	304,1	156,7	156,7	58,6	2004,0	62,4	62,4	32,5
	4	1596,9	911,8	1066,0	449,6	398,2	178,0	150,6	3211,7	100,0	100,0	49,7
	5	4,2	—	—	—	69,4	69,4	4,8	78,4	2,4	2,4	0,1

Въ вертикальномъ столбцѣ, съ заголовкомъ „перевозки“, цифра 1. — Обозначаетъ всѣ станціи М.-Каз. ж. дороги, 2. — Только (въ томъ числѣ) линію Инза—Симбирскъ, 3. — Всѣ чужія станціи всѣхъ другихъ дорогъ, 4. — Общій итогъ (строки 1 и 3 вмѣстѣ) и 5. — Только (въ томъ числѣ) заграничное сообщеніе.

Въ дополненіе къ приведеннымъ въ трехъ послѣднихъ столбцахъ процентамъ можно указать еще, что овесъ въ отправленіи составлялъ къ самому общему итогу (3211,7 тыс.) въ томъ же порядкѣ, какъ въ табличкѣ (сверху внизъ), — 0,6—0,4—5,4—6,0; въ прибытіи: 9,0—7,6,—13,4—22,4 и въ общемъ итогѣ: 9,6—8,0—18,8—28,4. Проценты же переработанныхъ продуктовъ вмѣстѣ съ остатками отъ переработки и сѣменами легко установить путемъ вычитанія цифръ послѣдняго столбца изъ третьяго отъ конца.

Какъ видно изъ этихъ цифръ, въ общемъ грузооборотѣ Симбирска, на станціи Симбирской губ. по линіи Инза—Симбирскъ въ общихъ итогахъ хлѣбныхъ грузовъ приходилось за 3-хъ лѣтіе 22,3⁰%, изъ которыхъ 14,7⁰% на зерновые хлѣба. На отправленіе изъ этихъ 22 съ лишкомъ процентовъ приходилось всего 7,8, изъ которыхъ на зерновые хлѣба едва 1½⁰% (1,7). Изъ 14,5⁰% прибытія 13⁰% приходится на зерновые хлѣба. Изъ этого можно заключить, что со станціи Симбирск. губ. прибывали почти исключительно зерновые хлѣба (и главн. образ. овесъ—7,6⁰% къ общ. итогу въ 3 мил. пуд.), а вывозились главнымъ образомъ переработанные хлѣбные продукты (преимущественно ржаная мука—около 5⁰% къ 3 мил. итогу).

Если взять болѣе широкій районъ дороги—всѣ станціи ея, равно какъ и всѣ чужія станціи всѣхъ другихъ дорогъ

то картина по существу не пзмѣнится и главнѣйшее обстоятельство—привозъ зерновыхъ хлѣбовъ и вывозъ переработанныхъ продуктовъ и сѣмянъ—останется въ полной силѣ, только цифры будутъ болѣе значительныя: въ общ. итогѣ на все собственныя станціи дороги приходилось 37,6% (въ томъ числѣ на зерновые хлѣба 17,2, изъ коихъ около 10%—овса), на отправленіе приходилось 12,2%, въ томъ числѣ только 2% на зерновые хлѣба и 10,2% на переработанные продукты и сѣмѣна, на прибытіе приходилось 25,4%, въ числѣ которыхъ зерновые хлѣба составляли 15,2% (овса 9,0%) и 7% жмыховъ (остатковъ отъ переработки). На долю же чужихъ станцій приходилось 62,4%, въ числѣ которыхъ 32,5% зерновыхъ хлѣбовъ (изъ нихъ 18,8%—овса) и 23,0 на переработанные хлѣбные продукты. На отправленіе на эти станціи приходилось 22,2%, изъ которыхъ на переработан. продукты и остатки отъ переработки падало около 15%, на прибытіе же съ этихъ станцій приходилось 40,2%, изъ которыхъ 25% падало на зерновые хлѣба (въ т. числѣ на овесъ—13,4%).

Незначительный % (2,4), главн. образомъ, отрубей шелъ на загранич. сообщеніе.

Въ общемъ же видѣ грузооборотъ г. Симбирска почти на $\frac{1}{2}$ (49,7%) состоялъ изъ зерновыхъ хлѣбовъ, преимущественно прибывшихъ со станцій не Моск.-Каз. жел. дор., въ томъ числѣ на овесъ приходилось 28,4%, который также въ большей своей части прибылъ съ чужихъ станцій. На $\frac{1}{3}$ (33,2%)—изъ переработанныхъ продуктовъ, почти въ соверш. одинаковой долѣ пришедшихся на отправленіе (16,5%) и на прибытіе (16,7%). На конецъ 12,4% составляли остатки отъ переработки, главн. образомъ отруби (5,5%) и сѣмена (4,7%).

При этомъ нелишне отмѣтить, что въ теченіе этого трехлѣтія доля отправленія правильно росла, а доля прибытія также правильно падала: въ 1911 г. на отправленіе приходилось всего 7,8%, а на прибытіе 92,2%, въ 1912 г. на первое уже приходилось 38,6%, а на второе 61,4 и въ 1913 г. доля первого была въ 2 раза выше доли второго—66,1% противъ 33,9%. Но за все трехлѣтіе на отправленіе все таки пришлось только 34,4%, а на прибытіе 65,6%.

Что касается до измѣненій отношеній между отдѣльными участками и пунктами (линии — Инза-Симбирскъ, станціи М.-Каз. ж. д. и т. д.), то въ общихъ ит. цифры не обнаруживаютъ никакого правильнаго въ опредѣлен. направленіи движенія. Но если ихъ разсматривать въ расчлененномъ видѣ, отдѣльно по отправленію и отдѣльно по прибытію, тогда становится замѣтнымъ расширеніе сношеній съ чужими дорогами, какъ по отправленію, такъ и по прибытію (см. табл. № 8). Кстати, можно отмѣтить и ростъ отправленія хлѣбн. грузовъ на заграничное сообщеніе: въ 1911 г. въ этомъ сообщеніи было отправлено всего 900 пуд., въ 1912 г.—уже 13050 пуд., а въ 1913 г.—цѣлыхъ 64459 пуд.

Въ заключеніе необходимо обратить вниманіе на значительный перевѣсъ за разсматриваемое трехлѣтіе прибытія (ввоза) надъ отправленіемъ (вывозомъ) хлѣбныхъ грузовъ. Судя по этимъ цифрамъ, въ особенности по цифрамъ прибытія хлѣбныхъ грузовъ изъ предѣловъ не Симбирской губ. (со станцій не М.-Каз. ж. дороги), превосходящимъ за трехлѣтіе почти въ 3 раза прибытіе со станцій Симбирской губ. (присчитывая сюда и пограничную ст. Инзу, Пензен. губ.), Симбирскую губернію—поскольку ее можетъ въ данномъ случаѣ представлять городъ Симбирскъ—надо отнести къ губерніямъ съ недостаткомъ хлѣбовъ. Между тѣмъ, въ докладѣ А. Н. Челинцева „Области избытковъ и недостатковъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ въ Европейской Россіи“, напечатанномъ въ „Трудахъ Комиссіи по вопросамъ земской статистики“ при обществѣ имени А. И. Чупрова (20—23 февраля 1913 г.), имѣются, между прочимъ, такія цифры на основаніи желѣзнодорожныхъ и водныхъ перевозокъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ за 3—4 года 1907—1909 г.г. или за 1907—1910 г.г.:

Губернія.	Избытокъ (+) или недостатокъ (—) въ губ. продукт. въ тысяч. пуд.									
	Всѣхъ хлѣбовъ.	ВЪ ОТДѢЛЬНОСТИ.				Картофеля.	Капусты.	Лука.	Овощей свѣж.	Арбузовъ.
		Пшен. и пшен. муки.	Ржи и ржан. муки.	Овса.	Ячменя					
Симбирская.	+14.351 съ душевымъ потреб., 22,6 п.	+3.307	+7.409	+6.131	0	— 99	— 10	— 26	+ 6	+ 79

Цифры получены путем подсчета по Симбирской губернии сначала всего вывоза изъ нея (съ желѣзнодорожныхъ станцій и пристаней), а потомъ—всего привоза въ нее, т. е. прибытія на всѣ ж.-дорожн. станціи и пристани, и въ результатѣ, путемъ вычитанія изъ большей величины меньшей, самъ собой опредѣлился характеръ снабженія Симбирской губерніи сельско-хозяйственными продуктами.

Какъ видно изъ этихъ цифръ, въ Симбирской губерніи долженъ быть значительный избытокъ всѣхъ хлѣбовъ и каждаго въ отдѣльности (кромѣ ячменя), затѣмъ—овощей и арбузовъ, и недостатокъ картофеля, капусты и лука.

Относительно арбузовъ и самъ докладчикъ отмѣчаетъ, что этотъ избытокъ только видимый, что климатическія условія Симбирской губ. неблагоприятны для значительнаго производства арбузовъ, что это только остатокъ отъ насыщенія привезенными водой арбузами, который отсылается далѣе по соседнимъ пунктамъ и станціямъ. Но по Симбирской губ. при такомъ подсчетѣ можетъ выйти и избытокъ хлѣбовъ только видимый.

Дѣло въ томъ, что въ желѣзнодорожныхъ и водныхъ перевозкахъ хлѣбовъ регистрируется только втянутый въ торговлю запасъ хлѣбовъ. При этомъ происхожденіе этихъ хлѣбовъ—откуда они первоначально были взяты—теряется, становится совершенно неизвѣстнымъ. Поэтому ничего нѣтъ легче, какъ хлѣбъ, отправляемый, напр., изъ города Симбирска по р. Волгѣ считать хлѣбомъ изъ „Симбирской“ губ. и, въ виду отсутствія регистраціи передачъ желѣзнодорожныхъ грузовъ на воду (и обратно), иначе и быть не можетъ: хлѣбъ, привезенный въ Симбирскъ изъ предѣловъ не Симбирской губ., при отправкѣ его затѣмъ по р. Волгѣ будетъ уже Симбирскимъ хлѣбомъ. Какъ было выше указано, въ Симбирскѣ весь хлѣбъ, привезенный по обѣимъ желѣзнымъ дорогамъ, быть можетъ, на девять десятыхъ не изъ Симбирской губерніи, отправляется по р. Волгѣ. Но въ отправкѣ по Волгѣ хлѣба можетъ быть (и вѣроятно, чаще всего) больше того количества хлѣбовъ, который былъ привезенъ по желѣзн. дорогамъ, такъ какъ Симбирская хлѣбная Биржа имѣетъ дѣло со всей ближайшей къ Симбирску мѣстностью и стягиваетъ грузы къ Волгѣ такъ

же и гужемъ (и также изъ предѣловъ не одной только Симбирской губ.) Отсюда и можетъ получиться (и, вѣроятно, дѣйствительно получается) перевѣсъ вывоза хлѣбныхъ продуктовъ надъ ввозомъ.

Но если исключить всѣ не Симбирскіе хлѣба, привезенные первоначально изъ предѣловъ не Симбирской губ., то получится, какъ разъ, то, что даетъ анализъ хлѣбныхъ перевозокъ города Симбирска по М.-Каз. ж. д.: громадное преобладаніе ввоза надъ вывозомъ, при этомъ ввоза почти на $\frac{2}{3}$ изъ предѣловъ не Симбирской губерніи.

Быть можетъ видимость преобладанія въ хлѣбныхъ грузахъ вывоза надъ ввозомъ въ выше приведенныхъ цифрахъ доклада могли создать именно водныя отправки хлѣбныхъ продуктовъ, по крайней мѣрѣ цифры за 1912 г., напр., „Обзора работы дорогъ Московск. района“ ¹⁾ ясно свидѣтельствуютъ о значительномъ преобладаніи по Симбирской губ. ввоза хлѣбныхъ продуктовъ надъ вывозомъ: въ этомъ году было отправлено 7,2 мил. пуд. хлѣбныхъ грузовъ, а прибыло—11,2 м. п.

Но подъ руками имѣется и другое свидѣтельство о недостаточности въ Симбирской губ. собственныхъ хлѣбныхъ продуктовъ. Въ „полномъ географическомъ описаніи нашего отечества“, въ изд. подъ общимъ названіемъ „Россія“ (т. VI) Симбирская губ. отнесена къ мѣстностямъ, гдѣ „замѣчается недостатокъ хлѣба на продовольствіе“ въ количествѣ 256 т. пуд. И это при очень низкомъ расчетѣ потребности у населенія въ хлѣбныхъ продуктахъ—всего въ 12 пуд. на душу.

Такимъ образомъ, приѣмъ подсчета, примѣненный въ упомянутомъ докладѣ, не даетъ по отношенію къ Симбирской г. безспорныхъ, несомнѣнныхъ результатовъ и быть можетъ, будетъ болѣе правильнымъ, дѣйствительно, не относить Симбирской губ. къ губерніямъ съ избыткомъ хлѣбныхъ продуктовъ.

¹⁾ Изд. Московск. Порайон. Комитета, т. I, стр. 248.

3. Грузооборотъ Симбирска (Слоб. Часовня) по Волго-Бугульминской жел. дор.

Массовыя грузы Волго-Бугульминской жел. дороги менѣе разнообразны: въ нихъ главную роль въ разсматриваемое трехлѣтіе играли грузы IV и V группъ, вмѣстѣ составлявшіе 73⁰/₀, и затѣмъ до извѣстной степени значительную долю имѣли еще только грузы I группы, на которые приходилось 17,3⁰/₀. Но если разсматривать эти массовые грузы въ отдѣльности по прибытію и отправленію, то отношеніе существенно мѣняется:

Грузы малой скорости Волго-Бугульминской д. за три года.						
Группы груз.	Отправлено.		Прибыло.		Всего.	
	въ тыс. пуд.	в ⁰ / ₀	въ тыс. пуд.	в ⁰ / ₀	въ тыс. пуд.	в ⁰ / ₀
I.	2324,1	43,6	762,1	6,1	3086,2	17,3
II.	1086,9	19,4	133,1	1,1	1170,0	6,6
III.	288,2	5,4	145,5	1,2	433,7	2,4
IV.	1147,1	21,5	8812,4	70,6	9959,5	55,9
V.	486,9	9,1	2554,0	20,5	3040,9	17,1
VI.	49,2	1,0	66,5	0,5	115,7	0,7
Итого	5332,4	100,0	12473,6	100,0	17806,0	100,0

еще грузы II группы. Въ прибытіи, на оборотъ, грузы двухъ главнѣйшихъ группъ, IV и V, составляли болѣе девяти десятыхъ всѣхъ грузовъ прибытія.

Въ отдѣльности, по годамъ въ самыхъ общихъ итогахъ движеніе массовыхъ грузовъ Симбирска представлялось такимъ:

Направл. грузовъ.	1 9 1 1 г.		1 9 1 2 г.		1 9 1 3 г.	
	въ тыс. пуд.	в ⁰ / ₀	въ тыс. пуд.	в ⁰ / ₀	въ тыс. пуд.	в ⁰ / ₀
Въ отправл.	1564,2	100	1917,6	122,5	1850,5	118,3
Въ прибыт.	3910,2		3977,2	101,7	4586,3	117,3
Въ общемъ итогѣ.	5474,4		5894,8	107,7	6436,8	117,6

Въ отправленіи, такимъ образомъ, ростъ грузовъ въ 1913 г. нѣсколько отсталъ, а въ при-

бытіи постепенно увеличивался и въ 1913 г. увеличеніе дошло до 17⁰/₀, какъи въ общемъ итогѣ.

Кстаги будеть отмѣтить, что въ свѣдѣніяхъ, доставлен-ныхъ Контролемъ Сборовъ Бугульминской дороги, раздѣленія грузовъ на мѣстное сообщеніе и прямое не имѣется. Это должно свидѣтельствовать, что грузовъ въ прямомъ сообщеніи (со ст. Часовня на станціи М.-Казанской ж. д. или состанцій этой дороги на ст. Часовня) по В.-Бугульминской ж. дорогѣ за раз-считываемое время было чрезвычайно немного, благодаря отсутствію непрерывнаго рельсоваго пути между этими доро-гами и затруднительной передачѣ грузовъ съ одной дороги на другую при помощи перевоза черезъ Волгу, или по льду (строющійся мостъ будеть законченъ не ранѣе 1916 года, съ Самаро-Златоустовской же дорогой—у ст. Чишма--В.-Бугуль-минская дорога была соединена только въ концѣ прошлаго 1914 г.).

Общее представленіе о всемъ грузооборотѣ Симбирска по В.-Бугульм. ж. д. можетъ дать слѣдующая табличка съ одни-ми процентными выраженіями (абсолютныя цифры см. въ прилож.):

Грузы В.-Бугульм. ж. д. за трехлѣтіе 1911-1913 г. въ %/0 къ общему итогу за каждый годъ.										
Направл.	Годы.							Всего.	о/о-ное отн. грузов отпр. и при-бытія къ общ. итогу.	
	Груп.	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.			
Отправленіе.	1911	46	17	4	26	6	1		29	
	1912	36	18	6	31	8	1		33	
	1913	51	22	6	7	13	1		29	
Прибытіе.	1911	4	1	1	70	24	—		71	
	1912	7	1	1	69	21	1	100,0	67	
	1913	8	1	1	73	16	1		71	
Въ общ. итогѣ.	1911	16	5	2	57	19	1			
	1912	15	7	3	57	17	1		100,0	
	1913	20	7	3	54	15	1			

Изъ обшихъ итоговъ видно, что главнѣйшіе грузы IV и V гр. къ 1913 г. претерпѣли нѣкоторое относительное пониженіе. Остальные или остались безъ перемѣны (VI гр.) или немного увеличились. И это почти одинаково какъ въ отправленіи (за исклю-ченіемъ V гр., въ к-рой грузы испытали нѣкоторый подъемъ), такъ и въ при-бытіи (за исключеніемъ IV группы, грузы которой нѣсколько поднялись).

Однако, грузы IV и V группы для характеристики роста грузооборота Симбир. по этой дорогѣ пока, до окончан. постройки моста чрезъ р. Волгу, мало показательны: колебанія хлѣбныхъ грузовъ прежде всего зависятъ отъ урожаевъ, а также отчасти отъ количества закупокъ мѣстной биржей въ ближайшихъ селеніяхъ по пристанямъ отъ Хрящевки до Майны, дровяные же грузы являются конкурирующими съ таковыми же М.-Каз. ж. д., при томъ же находящимися въ высшей степени въ благопріятныхъ для конкуренціи условіяхъ (одна перевозка въ городъ дровъ съ Бугульминской дороги съ перегрузкой чрезъ Волгу (лѣтомъ) и съ дальней возкой (зимой), при этомъ въвозъ въ городъ со стороны Волги сопряженъ съ крутыми подъемами, представляетъ для Бугульмин. дороги громадное затрудненіе) Если же обратиться къ цифрамъ остальныхъ грузовъ, то картина тотчасъ же мѣняется: въ отправленіи въ 1911 г. всѣ остальные грузы составляли 65%, въ 1912 г. — 61%, а въ 1913 г. — уже 80%. Въ прибытіи же въ 1911 г. они составляли всего 6%, въ 1912 г. — 10%, а въ 1913 г. — уже 11%, т. е. чуть не удвоились, по сравненію съ 1911 г. Точно также и въ общемъ итогѣ: въ 1911 г. эти грузы равнялись 24%, 1912 г. — 26%, а въ 1913 г. — 31%.

Что касается до отношеній между отправленіемъ и прибытіемъ, то въ разсматриваемое трехлѣтіе они остались въ общемъ безъ перемѣны (только въ 1912 г. нѣсколько до 33% съ 29 — поднимались грузы-отправленія и соотвѣтственно этому въ томъ же году понижались грузы прибытія).

Возвращаясь къ вопросу о ростѣ грузовъ, безъ хлѣбныхъ и дровяныхъ, можно еще сказать слѣдующее: ростъ этотъ гораздо нагляднѣе выступить, если грузы начального въ трехлѣтіе — 1911 года принять за 100. Тогда ростъ будетъ — въ общемъ итогѣ безъ хлѣбныхъ грузовъ — въ 1912 г. 109,0, а въ 1913 г. — 125,7, а въ итогѣ безъ хлѣбныхъ и безъ дровъ — въ 1912 г. 117,8, въ 1913 г. уже 149,5, т. е. въ 1½ раза больше по сравненію съ 1911 г. Въ отдѣльности, ростъ грузовъ выразится: по отправленію — безъ хлѣбныхъ грузовъ — въ 1912 г. цифрою — 114,4, а въ 1913 г. 149,1, а въ итогѣ безъ хлѣбныхъ и безъ дровъ — въ 1912 г. — 109,6 и въ 1913 г. — 140,8, по при-

бытію — безъ хлѣбныхъ грузовъ цифрою — 104 и 103, а и безъдровъ: 152,6 и 187,4, т. е. по отправленію остальные грузы увеличились въ полтора раза, а по прибытію — даже почти удвоились.

Но, если за исходный годъ брать не 1911, а 1909, напр. годъ, то оказывается, что общій ростъ грузовъ (безъ хлѣбныхъ), на этой дорогѣ происходилъ гораздо быстрѣе и значительнѣе, чѣмъ на старой и болѣе значительной по протяженію Моск.-Казанск. дорогѣ. Для иллюстрированія этого факта достаточно будетъ привести лишь процентныя выраженія грузовъ въ общемъ итогѣ по обѣимъ дорогамъ и по одной В.-Бугульмин. дорогѣ.

Желѣзн. дороги.	1909	1910	1911	1912
Объ ж. дороги вмѣстѣ . . .	100	108	145	187
Одна В.-Бугульм. ж. дор. . .		140	220	240

Въ этомъ отношеніи не лишень также интереса отмѣченный уже выше фактъ, что грузы первоначального отрѣзка В.-Бугульм. дороги (Часовня — Мелекесъ) съ удлинненіемъ линіи этой дороги ежегодно сильно теряли въ своемъ относительномъ значеніи для начальной станціи Часовни: въ 1911 г. грузооборотъ Часовни по этому отрѣзку составлялось 82%, и только 18% приходилось на долю Мелекесъ-Бугульма, въ 1912 на долю перваго приходилось 68%, а на долю второго 32 и наконецъ, въ 1913 г. доля перваго понизилась уже до 64%, а доля второго возрасла до 36%, т. е. доля второго въ 1913 г. по сравненію съ 1911 удвоилась.

Это находится, конечно, въ прямой зависимости отъ богатствъ той мѣстности, по которой проходитъ дорога. Въ очень интересномъ изданіи Восточнаго Порайоннаго Комитета „Опытъ экономическаго обслѣдованія района, тяготящаго къ Самаро-Златоустовской ж. дорогѣ“ приложена карта съ указаніемъ главнѣйшихъ производствъ, м. пр., и той мѣстности, по которой протекаетъ и къ той, къ которой нынѣ уже непосредственно примыкаетъ, В.-Бугульминская ж. дорога. Среди этихъ производствъ значатся и такія, продукты выработки которыхъ

Симбирскъ ввозилъ черезъ М.-Казанскую д. изъ районовъ другихъ дорогъ, напр., асфальтовое, стеклянное, спичечное, горное и др. Это, безъ сомнѣнія, открываетъ пути къ новымъ грузамъ въ Симбирскъ, къ новымъ связямъ и служитъ ручательствомъ за прочность выше отмѣченнаго роста грузовъ съ удлинениемъ В.-Бугульминской дороги.

Въ заключеніе этого бѣглаго обзора можно будетъ привести цифры отдѣльныхъ главнѣйшихъ грузовъ или наиболѣе значительныхъ номеровъ группъ желѣзнодорожной номенклатуры (въ мѣстномъ сообщеніи):

Свыше 25 тыс. пудовъ въ теченіи 1911—1913 г.г. перевозилось:			
Наименованіе товаровъ или обозначеніе номенклатурныхъ группъ товаровъ:	Въ тыс. пуд. въ годы.		
	1911	1912	1913
Изъ грузовъ, отнесенныхъ выше къ I группѣ:			
1. Алебастръ, гипсъ, известь, мѣлъ и цементъ не въ дѣлѣ (въ данныхъ по Волго-Бугульминской ж. дорогѣ, составленныхъ для Городской Управы Контролемъ Сборовъ этой дороги (печатныхъ статистическихъ свѣдѣній по В.-Буг. д. не имѣется) грузы не распределены по отдѣльнымъ литерамъ группъ, а показаны только по цѣльнымъ номенклатурнымъ номерамъ) — въ отправленіи.	243	272	232
2. Дерево всякое и лѣсные строительные матеріалы (№ 28/55) (отпр. (приб.	70 51	71 109	144 180
3. Желѣзо, жость, сталь и чугунъ не въ дѣлѣ — въ отправленіи	36	47	77
4. Желѣзные, жестяные, стальные и чугун. издѣлія (отпр. въ (приб.	54 —	49 —	63 27
5. Земля и глина въ сыромъ видѣ (№ 38) — въ отправленіи	130	—	95
6. Камни и минералы (№ 41) — въ отправл.	46	32	121
7. Ленъ, кудель и льняная пакля — въ отправленіи	30	51	40

8. Масла сѣменныя, кромѣ эфирныхъ и древесныя — въ отправленіи	—	25	32
9. Мѣшки — въ отправл. и прибы- } отпр. тіи } приб.	—	29	—
	38	50	44
Изъ грузовъ II группы:			
1. Бакалейный, гастрономическій, коло- ніальный и кондитерскій товары и пряно- сти — въ отправленіи	30	41	55
2. Пиво (№ 84) — въ отправленіи и при- } отпр. бытіи } приб.	25	36	38
	25	25	29
3. Рыбный товаръ и раки — въ отправленіи	33	49	87
4. Сахаръ, сахарный песокъ и сахарова- ренныя остатки — въ отправленіи	39	47	42
5. Соль каменная и поваренная — въ отпра- вленіи	115	122	123
6. Фрукты, плоды и ягоды свѣжіе въ отправленіи	—	—	27
Изъ грузовъ III группы:			
1. Деревянные издѣлія и щепной товаръ — въ прибытіи	—	26	32
2. Мануфактурный товаръ и ткацкія из- дѣлія — въ отправленіи	—	60	44
Изъ грузовъ V группы:			
1. Дрова въ прибытіи	929	847	732
2. Масла минеральныя — въ отправленіи	85	150	220
3. Уголь, торфъ и кизякъ — въ отправленіи и прибытіи вмѣстѣ	—	ок. 25	30
Изъ грузовъ VI группы:			
1. Бочарныя издѣлія — въ отправленіи и при- бытіи вмѣстѣ	—	29	31

Хлѣбные грузы (IV груп.), соотвѣтственно характеру сообщенныхъ Контролемъ Сборовъ В.-Вугульм. дороги свѣдѣній, можно представить въ слѣдующей таблицѣ:

Хлѣбные грузы за 3 года ст. Часовня и Часовня-пристань.											
ГОДЫ.	Направленіе грузовъ.	Зернового хлѣба.		Переработ. продук.		Остат. отъ переработ., гл. об. отр.		Сѣмена.		ВСЕГО.	
		въ т.п.	въ 0/0	въ т.п.	въ 0/0	въ т.п.	въ 0/0	въ т.п.	въ 0/0	въ т.п.	въ 0/0
1911.	Отправлен.	334,8	28	10,4	1	0,8	0	2,6	93	348,6	12
	Прибытіе.	865,5	72	1.540,6	99	156,5	100	0,2	7	2.562,8	88
	Всего . .	1.200,3	100	1.551,0	100	157,3	100	2,8	100	2.911,4	100
1912.	Отправлен.	278,6	20	2,3	0	0,4	0	6,7	40	288,0	11
	Прибытіе.	1.093,2	80	1.252,3	100	83,0	100	10,2	60	2.438,7	89
	Всего . .	1.371,8	100	1.254,6	100	83,4	100	16,9	100	2.726,7	100
1913.	Отправлен.	3,2	0	28,7	1	—	—	5,3	24	37,2	1
	Прибытіе.	754,0	100	2.089,6	99	173,8	100	16,5	76	3.033,9	99
	Всего . .	757,2	100	2.118,3	100	173,8	100	21,8	100	3.071,1	100
Въ общ. итогѣ.	Отправлен.	616,6	19	41,4	1	1,2	0	14,6	35	673,8	8
	Прибытіе.	2.712,7	81	4.882,5	99	413,3	100	26,9	65	8.035,4	92
	Всего . .	3.329,3	100	4.923,9	100	414,5	100	41,5	100	8.709,2	100
Въ общ. итогѣ въ 0/0.		къ 8.709,2		къ 8.709,2		къ 8.709,2		къ 8.709,2		къ 8.709,2	
	Отправлен.	7	91,5	1	6,1	0	0,2	0	2,2	8	100,0
	Прибытіе.	31	33,8	56	60,8	5	5,1	0	0,3	92	100,0
	Всего . .	38	38,2	57	56,5	5	4,8	0	0,5	100	100,0

Изъ общихъ итоговъ нельзя не замѣтить очень сильнаго уменьшенія хлѣбныхъ грузовъ въ отправленіи и весьма быстраго роста въ прибытіи. Если общій оборотъ хлѣбныхъ грузовъ за каждый годъ принять за 100, то на долю отправленія придется: въ 1911 г.—12⁰/₀, въ 1912 г.—11⁰/₀, а въ 1913 году всего — 1⁰/₀, а на прибытіе: 88, 89 и 99⁰/₀. Тоже явленіе,

только не въ одинаковой степени, наблюдалось и по отдѣльнымъ видамъ хлѣбныхъ грузовъ.

Изъ итоговыхъ же процентовъ за все трехлѣтіе видно, что въ отправленіи были почти одни зерновые хлѣба, составлявшіе 91,5% по отношенію ко всему отправленію хлѣбовъ, хотя по отношенію къ общей массѣ хлѣбныхъ грузовъ все отправленіе составляло всего 8% (изъ которыхъ 7 приходилось на зерновые хлѣба). Въ прибытіи же, составлявшемъ къ общей массѣ хлѣбныхъ грузовъ 92% (изъ которыхъ только 31% относится къ зерновымъ хлѣбамъ), преобладали переработанные продукты, на долю которыхъ приходилось 60,8% всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ прибытія. Зерновые же хлѣба въ прибытіи составляли всего 33,8%.

Наконецъ, въ самомъ общемъ итогѣ за 3-хлѣтіе, на долю зерновыхъ хлѣбовъ приходилось 38% (болѣе точно 38,2), на долю переработанныхъ продуктовъ 57 (56,5%), и на долю отрубей и сѣмянъ 5 (4,8%) и 0,5%.

Видъ груза	1901-1902		1902-1903		1903-1904	
	Количество	Въ %	Количество	Въ %	Количество	Въ %
I. Зерновые хлѣба	1000000	91,5	1000000	91,5	1000000	91,5
II. Переработанные продукты	1000000	60,8	1000000	60,8	1000000	60,8
III. Отруби и сѣмена	1000000	4,8	1000000	4,8	1000000	4,8
IV. Прочіе	1000000	0,5	1000000	0,5	1000000	0,5
Всего	1000000	100	1000000	100	1000000	100

4. Нѣкоторыя особенности грузооборота г. Симбирска по Моск.-Казанской дорогѣ и по Волго-Бугульминской дорогѣ.

Грузооборотъ Симбирска по М.-Каз. ж. дорогѣ во многомъ отличается отъ грузооборота по Волго-Бугульм. дорогѣ.

Прежде всего грузы по М.-Каз. ж. дорогѣ въ мѣстномъ сообщеніи (а по отправленію и въ прямомъ сообщеніи) являются въ значительной степени (напр. хлѣбные грузы), а въ отдѣльныхъ случаяхъ (напр. дрова) даже исключительно, грузами Симбирской губерніи, такъ какъ М.-Каз. дорога въ предѣлахъ Симбирской губ. имѣетъ двѣ линіи—Инза—Симбирскъ и Инза—Сызрань и часть линіи Рузаевка—Казань. Грузы же В.-Бугульминской дороги только въ отправленіи могутъ быть частью грузами Симбирской губ., въ прибытіи же все грузы безъ исключенія являются грузами другихъ губерній, такъ какъ въ предѣлахъ этой дороги только одна Часовня принадлежитъ Симбирской губ. (она является вм. съ Канавою и Королевкою третьей заволжской частью города Симбирска).

Но и по составу грузовъ и характеру ихъ движенія грузооборотъ Симбирска не былъ одинаковымъ по обѣимъ жел. дорогамъ, какъ то можно видѣть изъ слѣдующихъ табличекъ

Группы грузовъ.	Общій грузооб. Симбирска по:			
	М.-Каз. ж. д.		В.-Бугульм. ж. д.	
	За 5 лѣтъ: 1909 - 1913.		За 3 года: 1911 - 1913.	
	Въ тыс. пуд.	Въ ‰	Въ тыс. пуд.	Въ ‰
I.	5481,0	18,7	3086,2	17,3
II.	4308,2	14,7	1170,0	6,6
III.	1466,6	5,0	433,7	2,4
IV.	4656,8	15,9	9959,5	55,9
V.	12773,1	43,5	3040,9	17,1
VI.	648,9	2,2	115,7	0,7
Всего	29334,6	100,0	17806,0	100,0
За 3 г. 1911-1913	IV.	3211,7	15,3	—
	V.	9483,4	45,1	—
Всего . . .	21035,8	100	—	—

Въ этихъ общихъ цифрахъ бросается въ глаза рѣзкая разница прежде всего въ положеніи главнѣйшихъ грузовъ: на М.-Каз. дорогѣ хлѣбные грузы составляли только около 16‰ всего количества перевезенныхъ грузовъ (а за 3-хъ лѣтіе даже 15,3‰), на В.-Бугульминской же они составляли почти 56‰.

Въ обратномъ положеніи находились грузы V группы (дрова): на В.-Бугульминской ж. дорогѣ они составляли всего 17⁰%, на М.-Казанской же дорогѣ—около 44⁰% (а за трехлѣтіе 45,1⁰%).

Но и по отношенію къ второстепеннымъ грузамъ разница не менѣе замѣтная,—такъ грузы II группы на М.-Каз. ж. д. составляли около 15⁰%, а на В.-Бугульминской—всего около 7⁰%, грузы III группы на В.-Бугульминской ж. д. составляли всего 2,4⁰%, а на М.-Казанской—5,0⁰% и т. д.

Но всего болѣе въ итоговыхъ цифрахъ за трехлѣтіе 1911—1913 г.г. замѣчательно то, что Симбирскъ развилъ свой грузооборотъ и по В.-Бугульминской ж. дорогѣ почти до такихъ же размѣровъ, какъ и по М.-Казанской, не смотря на недостроенность В.-Бугульминской дороги (до 17 мил. пуд. противъ 21 мил. по М.-Каз.), а если исключить только одни дрова, конкуренція въ доставкѣ которыхъ, какъ было указано выше, съ М.-Казанской дорогой для В.-Бугульминской дороги очень затруднена, то грузооборотъ Симбирска по В.-Бугульминской ж. дорогѣ окажется даже значительно больше, чѣмъ по М.-Казанской ж. дорогѣ: около 14 мил. пудовъ противъ 11,6 мил. М.-Каз. дороги.

При болѣе детальномъ разсмотрѣніи цифръ разница въ характерѣ грузооборота Симбирска по той и по другой дорогѣ выступаетъ еще нагляднѣе.

Грузооборотъ Симбирска за 5 л. (М.-К.) и за 3 г. (В.-Б.) въ от- дѣльности по:								
Группы грузовъ.	ОТПРАВЛЕНІЮ.				П Р И Б Ы Т І Ю.			
	М.-Каз. д.		В.-Бугульм. д.		М.-Каз. д.		В.-Бугульм. д.	
	Въ тыс. пуд.	Въ ‰/‰.	Въ тыс. пуд.	Въ ‰/‰.	Въ тыс. пуд.	Въ ‰/‰.	Въ тыс. пуд.	Въ ‰/‰.
I.	1402,2	22,8	2324,1	43,6	4078,8	17,6	762,1	6,1
II.	1853,2	30,2	1036,9	19,4	2455,0	10,6	133,1	1,1
III.	452,6	7,3	288,1	5,4	1014,0	4,4	145,6	1,2
IV.	1810,4	29,4	1147,1	21,5	2846,4	12,3	8812,4	70,6
V.	161,5	2,6	486,9	9,1	12611,6	54,4	2554,0	20,5
VI.	471,2	7,7	49,3	1,0	177,7	0,7	66,4	0,5
Всего.	6151,1	100,0	5332,4	100,0	23183,5	100,0	12473,6	100,0
За 3 года 1911— 1913 г.	IV.	1102,6	26,7	—	—	2109,1	12,5	—
	V.	99,5	2,4	—	—	9383,9	55,5	—
	Всего.	4135,9	100,0	—	—	16899,9	100,0	—

Какъ видно изъ этихъ цифръ, въ отправленіи по М.-Казанской дорогѣ главную массу составляли грузы II, IV и I группъ, вмѣстѣ доходившіе до 82,4% всѣхъ грузовъ въ пятилѣтіе 1909—1913 г.г. На В.-Бугульминской ж. дорогѣ главную массу грузовъ составляли грузы I группы, затѣмъ IV и II группъ, вмѣстѣ равнявшіеся 84,5% всѣхъ грузовъ въ трехлѣтіе 1911—1913 г.г. Въ прибытіи разница выражается еще рѣзче: какъ по той, такъ и по другой дорогѣ преобладающимъ являлся всего лишь одинъ грузъ, по М.-Казанской—дрова, а по В.-Бугульминской—хлѣбъ. Изъ другихъ грузовъ по первой дорогѣ нѣсколько выдѣлялась лишь I-я группа, а по второй—дрова.

Нельзя также не отмѣтить, что за трехлѣтіе 1911—1913 г.г. въ отправленіи грузооборотъ Симбирска былъ больше по В.-Бугульминской дорогѣ, а по прибытію обратно,—по М.-Казанской ж. дорогѣ. Но если по прибытію исключить дрова, то перевѣсъ окажется также на сторонѣ В.-Бугульминской дороги (ок. 10 мил. противъ 7½ мил. М.-Каз. дороги).

Но отношенія общихъ массъ грузовъ по отправленію и по прибытію на обѣихъ дорогахъ расходятся не слишкомъ рѣзко: по М.-Казанской дорогѣ грузы отправленія за пятилѣтіе составляли 21% (а за трехлѣтіе 19,7%), а по В.-Бугульминской (за трехлѣтіе) 29,9%, грузы же прибытія на первой—за пятилѣтіе составляли 79% (а за трехлѣтіе—80,3%), а по второй—70,1%. Хотя по отдѣльнымъ группамъ грузовъ различія опять-таки весьма значительны.

Направл. грузовъ.	Годы.	%—ныя отношенія грузовъ отправленія и прибытія къ общему итогу по каждой группѣ въ общемъ грузооборотѣ Симбирска.											
		I.		II.		III.		IV.		V.		VI.	
		М.-К.	В.-Б.	М.-К.	В.-Б.	М.-К.	В.-Б.	М.-К.	В.-Б.	М.-К.	В.-Б.	М.-К.	В.-Б.
Отправленіе.	1911	25	81	48	87	33	63	8	13	1	9	50	68
	1912	33	72	42	89	32	68	39	18	1	16	65	31
	1913	20	74	45	89	32	67	66	4	1	23	79	35
Прибытіе.	1911	75	19	52	13	67	37	92	87	99	91	50	32
	1912	67	28	58	11	68	32	61	82	99	84	35	69
	1913	80	26	55	11	68	33	34	96	99	77	21	65

Разница на объѣхъ дорогахъ въ распредѣленіи грузовъ между отправленіемъ и прибытіемъ по отдѣльнымъ группамъ такъ рѣзка и наглядна, что объяснять ее совершенно нѣтъ никакой необходимости.

Различія въ грузооборотѣ Симбирска по объѣмъ дорогамъ сказываются даже въ преобладающихъ первоначальныхъ номенклатурныхъ группахъ грузовъ, приведенныхъ выше особо по каждой дорогѣ. Чтобы не вдаваться, однако, въ слишкомъ большія подробности, лучше всего закончить обзоръ особенностей Симбирскаго грузооборота разсмотрѣніемъ еще нѣкоторыхъ болѣе или менѣе существенныхъ сторонъ его.

Нижеслѣдующая табличка выясняетъ значеніе въ Симбирскомъ грузооборотѣ по той и другой дорогѣ важнѣйшихъ грузовъ—хлѣбныхъ и дровъ.

Общія данныя.	%-ное отношеніе къ В.-Бугульм. д. грузообор. М.-Казанской д. въ:		
	Отправленіи.	Прибытіи.	Въ общ. итогѣ.
По всѣмъ груз.	77,6	135,5	118,1
Безъ грузовъ IV группы	72,5	404,0	227,1
« « V	83,3	75,8	78,2

Въ общихъ итогахъ по всѣмъ грузамъ, какъ было уже выяснено и выше, Симбирскій грузооборотъ по М.-Казанск. дорогѣ въ отправленіи замѣтно ниже

В.-Бугульминской д., въ прибытіи и въ общемъ итогѣ, на оборотъ, еще болѣе замѣтно—выше, чѣмъ по В.-Бугульминской дорогѣ. Если-же изъ общей массы грузовъ вычесть все хлѣбные грузы, то, за исключеніемъ ихъ, грузооборотъ Симбирска въ отправленіи оказывается по М.-Казанской дорогѣ, въ сравненіи съ В.-Бугульминской, еще менѣе, а въ прибытіи, на оборотъ,—становится превосходящимъ В.-Бугульминскую дорогу въ 4 слишкомъ раза и въ общемъ итогѣ—въ $2\frac{1}{4}$ раза. Вычетъ же грузовъ V группы (почти исключительно однихъ дровъ) изъ общей массы всѣхъ грузовъ сразу мѣняетъ отношенія грузооборотовъ Симбирска по объѣмъ дорогамъ въ благоприятную для В. Бугульминской ж. дороги сторону: грузооборотъ по М.-Казанской дорогѣ безъ дровяныхъ грузовъ на 17—24% ниже грузооборота по В.-Бугульминской дорогѣ.

Не мѣшаетъ, кстати, хотя бы вкратцѣ, указать на качественное различіе хлѣбныхъ грузовъ (такое же различіе дровяныхъ грузовъ представляется не существеннымъ):

Направл. грузовъ.	Желѣзн. дороги.	%-ное отношеніе къ самому общему итогу.				Всего.
		Зернов. хлѣбновъ.	Перераб. продук- товъ.	Остат- ковъ отъ перераб. (отрубей)	Сѣмянъ конопл., льнян. и проч.	
Отправленіе.	М.-Казанская .	10	16	5	3	34
	В.-Бугульмин. .	7	1	0	0	8
Прибытіе.	М.-Казанская .	40	17	7	2	66
	В.-Бугульмин. .	31	56	5	0	92
Въ общ. ит.	М.-Казанская .	50	33	12	5	} 100
	В.-Бугульмин. .	38	57	5	0	

Какъ видно отсюда, качественныя различія хлѣбныхъ грузовъ по обѣимъ дорогамъ очень значительны. Въ отправленіи, составлявшемъ по М.-Казанской дорогѣ за трехлѣтіе 1911—1913 г.г. 34%, было 10% зерновыхъ хлѣбновъ, въ $1\frac{1}{2}$ раза болѣе (16%)—переработанныхъ продуктовъ и почти столько же, сколько зерновыхъ хлѣбновъ, отрубей (5) и сѣмянъ (3), по В.-Бугульминской же дорогѣ изъ 8% отправленія хлѣбныхъ грузовъ—7%, т. е. цѣлыхъ $\frac{7}{8}$ всего отправленія, составляли зерновые хлѣба. Въ прибытіи—почти обратная картина: изъ 66% всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ по М.-Казанской дорогѣ почти $\frac{2}{3}$ (40%) приходилось на зерновые хлѣба и только немного болѣе $\frac{1}{3}$ (26% къ общ. ит.) на долю переработанныхъ продуктовъ и сѣмянъ, по В.-Бугульминской же дорогѣ изъ 92% хлѣбныхъ грузовъ цѣлыхъ $\frac{2}{3}$ (61%) приходилось на продукты, бывшіе въ переработкѣ, и только $\frac{1}{3}$ (31%)—на зерновые хлѣба.

Въ заключеніе можно указать на не одинаковый ростъ грузовъ по отдѣльнымъ группамъ въ общемъ грузооборотѣ Симбирска за 3-лѣтіе 1911—1913 г.г.

Г О Д Ы (1911=100).	%-ное отношеніе груз. 1912 и 1913 г.г. къ грузамъ 1911 г., принятымъ за 100:											
	I		II		III		IV		V		VI	
	М.-К.	В.-Б.	М.-К.	В.-Б.	М.-К.	В.-Б.	М.-К.	В.-Б.	М.-К.	В.-Б.	М.-К.	В.-Б.
1912	114,7	108,5	153,4	126,9	125,4	161,1	75,8	106,4	131,6	98,8	103,9	130,6
1913	169,3	147,7	158,6	151,1	125,8	168,9	73,2	111,5	131,1	95,2	263,4	134,4

Замѣчательно, что по каждой дорогѣ за разсматриваемое время уменьшились только тѣ грузы, которые являлись главнѣйшими не на собственной, а на другой дорогѣ: IV группа по М.-Казанской дорогѣ и V группа по В.-Бугульминской.

5. Волжскій грузооборотъ Симбирска.

Обзоръ волжскихъ грузовъ лучше всего начать съ печатнаго матеріала, имѣющагося въ статистическихъ сборникахъ М. Пут. Сообщенія за 1909—1911 г.г.

Годы.	Пристани.	Число груженыхъ судовъ вмѣстѣ съ плотами.								
		Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Въ общемъ итогѣ.		
		Вверхъ	Внизъ	ВСЕГО	Снизу.	Сверху.	ВСЕГО	Вверхъ и сверху.	Внизъ и снизу	ВСЕГО
1909.	Симбирскъ .	1301	1528*)	2829	1930	1285	3215	2586	3458	6044
	Часовня . .	222	506	728	429	32	461	254	935	1189
	Всего . .	1523	2034	3557	2359	1317	3676	2840	4393	7233
1910.	Симбирскъ .	1666	1814	3480	1781	1097	2878	2763	3595	6358
	Часовня . .	429	392	821	812	28	840	457	1204	1661
	Всего . .	2095	2206	4301	2593	1125	3718	3220	4799	8019
1911.	Симбирскъ .	1241	1242	2483	1784	1499	3283	2740	3026	5766
	Часовня . .	206	141	347	108	135	243	341	249	590
	Всего . .	1447	1383	2830	1892	1634	3526	3081	3275	6356
Всего.	Симбирскъ .	4208	4584	8792	5495	3881	9376	8089	10079	18168
	Часовня . .	857	1039	1896	1349	195	1544	1052	2388	3440
	Всего . .	5065	5623	10688	6844	4076	10920	9141	12467	21608

Въ общихъ итогахъ число заходящихъ въ Симбирскъ судовъ въ 1911 г. нѣсколько уменьшилось. Особенно значительное уменьшеніе наблюдалось на лѣвомъ берегу Волги (сл. Часовня). Число отправленныхъ судовъ и прибывшихъ за эти три года въ общемъ распредѣлилось по ровну (10.688 судовъ, отпр. и 10920 приб.). Среди отправленныхъ преобладало число отправленныхъ внизъ, хотя преобладаніе сравнительно незна-

*) Въ сборникѣ напечатана невѣроятно малая цифра—7. Пришлось взять среднюю изъ 2-хъ слѣдующихъ годовъ.

чительное и за послѣдній годъ сошедшее даже на нѣтъ. Среди же прибывшихъ было больше прибывшихъ снизу. Благодаря такому распредѣленію, число судовъ, шедшихъ внизъ или снизу, оказалось болѣе значительнымъ, чѣмъ число судовъ, направлявшихся вверхъ и сверху, другими словами, за это трехлѣтіе были не рѣдкіе случаи, когда суда отправлялись непосредственно изъ Симбирска и прибывали спеціально въ Симбирскъ. За это время изъ прибывшихъ снизу не шло далѣе вверхъ (т. е. шедшихъ только до Симбирска) было 1779 судовъ, судовъ же непосредственно отправленныхъ внизъ изъ Симбирска (не пришедшихъ по пути сверху) было 1547.

Главныя же массы грузовъ оказались въ несоотвѣтствіи съ этимъ движеніемъ судовъ:

Годы.	Пристани.	Количество всѣхъ грузовъ (съ плотами и на плотахъ) въ тысяч. пуд.								
		Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Въ общемъ итогѣ.		
		Вверхъ	Внизъ.	ВСЕГО	Снизу.	Сверху.	ВСЕГО	Вверхъ и сверх.	Внизъ и снизу	ВСЕГО
1909	Симбирскъ .	3173	3474	6647	2079	2094	4173	5267	5553	10820
	Часовня . .	1395	854	2249	284	270	554	1665	1138	2803
	Всего . .	4568	4328	8896	2363	2364	4727	6932	6691	13623
1910	Симбирскъ .	4961	3473	8434	1799	1569	3368	6530	5272	11802
	Часовня . .	1916	384	2300	377	136	513	2052	761	2813
	Всего . .	6877	3857	10734	2176	1705	3881	8582	6033	14615
1911	Симбирскъ .	4647	1226	5873	2816	5530	8346	10177	4042	14219
	Часовня . .	2265	581	2846	172	443	615	2708	753	3461
	Всего . .	6912	1807	8719	2988	5973	8961	12885	4795	17680
Всего.	Симбирскъ .	12781	8173	20954	6694	9193	15887	21974	14867	36841
	Часовня . .	5576	1819	7395	833	849	1682	6425	2652	9077
	Всего . .	18357	9992	28349	7527	10042	17569	28399	17519	45918

Какъ видно изъ этихъ цифръ, грузы не распредѣлялись такъ же, какъ суда, почти поровну между отправленіемъ и прибытіемъ, въ отправленіи не обнаруживался соотвѣтственно

числу судовъ перевѣсъ на сторонѣ отправленія внизъ, а въ прибытіи—на сторонѣ прибытія снизу, и наконецъ, въ общемъ грузооборотѣ съ пристанями выше и ниже Симбирска не преобладали грузы, идущіе внизъ и снизу, словомъ, судя по этимъ цифрамъ, грузооборотъ Симбирска за разсматриваемое время представлялъ полную противоположность по сравненію съ движеніемъ судовъ.

Судя по общимъ итогамъ, количество грузовъ на Симбирскихъ пристаняхъ обоихъ береговъ за это трехлѣтіе сильно возросло, въ особенности — праваго берега (съ 11 милл. пуд. до 14 слишкомъ милл.). При чемъ грузы отправленія въ итогахъ за 3-х—лѣтіе въ $1\frac{1}{2}$ раза превосходили общее количество грузовъ въ прибытіи. Въ частности, ростъ грузовъ былъ сильнѣе всего на сторонѣ прибытія и именно прибытія сверху: въ то время какъ въ отправленіи въ 1911 г. общее количество грузовъ даже нѣсколько уменьшилось, а общее количество грузовъ въ прибытіи съ 4,5 милл. пуд. 1909 года поднялось въ 1911 г. до 9 милл. пуд., т. е. почти удвоилось, грузы прибытія сверху въ 1911 г. по сравненію съ 1909 годомъ возросли болѣе, чѣмъ въ $2\frac{1}{2}$ раза,—съ 2,4 милл. пуд. до 6 милл. пуд.

Что касается до среднихъ размѣровъ Симбирскихъ грузовъ на 1 судно, то они въ общемъ были небольшими: въ 1909 г. въ 1,88 тыс. пуд., въ 1910 г.—1,82 тыс. пуд., въ 1911 г.—2,62 тыс. пуд. и въ среднемъ за 3 года—2,13 тыс. пудовъ. Въ отдѣльности по отправленію и прибытію, благодаря выше отмѣченному обратному отношенію числа судовъ и количества грузовъ, средніе размѣры груза, приходившіеся на 1 судно, сильно разнятся: въ отправленіи на 1 судно приходилось—въ 1909 г. 2,41 тыс., въ 1910 г.—2,52 тыс., въ 1911 г.—3,08 тыс., а въ среднемъ за 3 года—2,65 тыс. пуд., въ прибытіи же (въ томъ же порядкѣ): 1,29—1,04—2,54 и 1,61 тыс. пудовъ.

Но средніе дневные отправки и полученія были довольно значительными. Соотвѣтственно продолжительности навигаціи—въ 1909 г. въ 204 дня, въ слѣдующемъ году—185 дней и въ 1911 г. въ 214 дней—средніе размѣры Волжскаго грузооборота были: въ 1909 году въ 66,8 тыс. пудовъ, въ 1910 г.—79,0 тыс. и въ 1911 г. въ 82,6 тыс. пуд., а въ среднемъ

за три года—76,1 тыс. пудовъ въ сутки (средній же суточный оборотъ Симбирска по объѣмъ желѣзн. дорогамъ въ 1911 г. былъ всего 32 тыс. пуд.). Какъ видно изъ этихъ среднихъ, Волжскій грузооборотъ Симбирска за это трехлѣтіе постепенно и правильно увеличивался.

По отдѣльнымъ главнѣйшимъ грузамъ, изъ учитываемыхъ въ указанныхъ печатныхъ сборникахъ болѣ или менѣе точно и по отправленію и по прибытію, можно привести слѣдующія цифры (болѣе подробно см. табл. въ прилож.).

Годы.	Г Р У З Ы.	Количество главнѣйш. грузовъ по обоимъ берегамъ вмѣстѣ въ тысяч. пуд.								
		Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Въ общемъ итогѣ.		
		Вверх	Внизъ	Всего.	Снизу	Сверх	Всего.	Вверхъ и сверху.	Внизъ и снизу.	Всего.
1909	Хлѣбные	2579	2448	5027	355	600	655	3179	3803	5982
	Лѣсн. стр. матер.	27	27	54	—	710	710	737	27	764
	Дрова	—	35	35	7	205	212	205	42	247
1910	Хлѣбные	3874	2649	6523	130	14	144	3888	2779	6667
	Лѣсн. стр. матер.	—	113	113	2	1092	1094	1092	115	1207
	Дрова	—	—	—	—	26	26	26	—	26
1911	Хлѣбные	4662	537	5199	583	271	854	4933	1120	6053
	Лѣсн. стр. матер.	—	102	102	—	1648	1648	1648	102	1750
	Дрова	—	14	14	—	2018	2018	2018	14	2032

Эти грузы за разсматриваемое трехлѣтіе годъ отъ году занимали все болѣе и болѣе значительное мѣсто: въ 1909 г. они составляли 84% по отношенію ко всеѣмъ главнымъ грузамъ (учитываемымъ по отправленію и прибытію), въ 1910—86%, а въ 1911 г. уже 89%.

Чтобы покончить съ обзоромъ данныхъ, имѣющихся въ печатныхъ сборникахъ, можно привести еще свѣдѣнія о всеѣхъ отдѣльныхъ грузахъ, годовые обороты по которымъ равнялись не менѣе 25 тыс. пудовъ.

Свыше 25 тыс. въ теченіе 1909—1911 г.г. было перевезено выше или ниже Симбирска.

Наименованіе грузовъ,	Въ тысяч. пудовъ, въ годы.					
	1909.		1910.		1911.	
	Выше.	Ниже.	Выше.	Ниже.	Выше.	Ниже.
А. Изъ грузовъ, учтенныхъ и по отправленію и по прибытію:						
1. Спиртъ - въ общихъ итогахъ.	—	—	9	47	—	—
2. Сахаръ и сахарный песокъ— въ общихъ итогахъ	23	25	16	16	—	—
3. Рыба — почти исключительно въ прибытіи (выше города — отправленіе, ниже — прибытіе) . . .	21	134	21	287	—	120
4. Соль - только въ прибытіи .	—	536	—	309	—	482
5. Чугунъ, желѣзо, жель } отпр.	22	21	26	9	6	27
и сталь не въ дѣлѣ. } приб.	93	29	106	26	70	7
6. Нефть и нефтяныя продукты— въ прибытіи только	2	379	—	343	2	424
Б. Изъ грузовъ, учтенныхъ только по прибытію, съ указаніемъ мѣстъ отправленія:	сверху	снизу	сверху	снизу	сверху	снизу
1. Чугунъ, желѣзо не въ дѣлѣ — въ 1909 г. съ р. Камы и ея притоковъ, въ 1910 г. — кромѣ того, изъ Н.-Новг. (29), въ 1911 г. изъ Н.-Новг. — 45	80	—	89	—	67	—
2. Нефть и нефт. остатки—изъ Астрахани	—	269	—	242	—	265
3. Керосинъ и ост. продукты изъ нефти—изъ Астрах., въ 1909 г. изъ Астрах. (78) и Сарат. (26) .	—	104	—	85	—	122

4. Рыба всякая—изъ Астрахани.	--	108	--	258	--	119
5. Соль каменн. и поваренная— изъ В.адыміровкѣ	--	500	--	309	--	480

Свыше 25 тыс. въ теченіе 1909—1911 г.г. было привезено въ Симбирскъ.

Наименованіе грузовъ.	Тыс. пуд. въ годы:		
	1909	1910	1911
В. Изъ грузовъ, учтенныхъ только по прибытію безъ указанія пунктовъ отправленія:			
1. Алебастръ, гипсъ, известь, мѣлъ и цементъ не въ дѣлѣ	261	93	548
2. Желѣзные, жестяные, стальные и чугунные издѣлія	117	—	41
3. Мануфактурный товаръ	28	37	—
4. Масла сѣменные и древесные	29	—	—
5. Москательный и аптекарскій товары	42	—	37
6. Овощи огородные и полевые	136	197	330
7. Пиво и медъ	61	60	50
8. Фрукты, плоды и ягоды	47	38	—
9. Шерсть	74	44	29
10. Гончарные и глиняные издѣлія, въ томъ числѣ кирпичъ	—	71	28
11. Земляной строительный матеріалъ (глина, земля, камень и пр.).	—	44	1029
12. Асфальтъ не въ дѣлѣ и гудронъ	—	—	46
13. Деревянные издѣлія и щепной товаръ	—	—	42
14. Тряпье	—	—	32

Хлебные же Волжскіе грузы въ болѣе подробномъ подсчетъ (по зерновымъ хлебамъ и переработаннымъ хлебнымъ продуктамъ, свѣдѣнія же относительно перевозокъ остатковъ отъ переработки и сѣмянъ имѣются только по прибытію и сюда не включены) можно представить въ слѣдующемъ видѣ:

Грузооборотъ Волжскихъ грузовъ-зерновыхъ хлѣбовъ и переработанныхъ продуктовъ—г. Симбирска въ тыс. пуд.																				
Названіе продуктовъ.	Г о д ы.	О Т П РА В Л Е Н І Е.				П Р И Б Ы Т І Е.				В ъ О В Ѣ С Ѣ И Т О Г Ъ.										
		Вверхъ.	Внизъ.	Всего.	Сверху.	Снизу.	Всего.	Выше.	Ниже.	Всего по-прежнему.										
		Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	Изъ Симб. Часовъ.	
Зернов. хлѣба	1909 } 1910 }	510 198	252 19	1552 922	349 511	2062 120	601 24	351 18	— —	3 2	— —	354 20	— —	861 216	252 19	1555 924	349 511	2416 140	601 24	
Въ т. ч. овса.		1561	298	2335	78	3966	377	2	—	3	—	7	5	1563	299	2438	85	4001	384	
Зернов. хлѣба	1910 }	1319	33	1577	11	2886	44	2	—	—	—	2	7	1321	35	1577	18	2898	51	
Въ т. ч. овса.		2065	522	355	72	2430	564	162	100	66	105	227	205	2227	632	427	177	2847	799	
Зернов. хлѣба	1911 }	1529	24	355	4	1884	28	117	—	5	122	5	122	5	1646	24	360	9	2006	33
Въ т. ч. овса.		4136	1073	4342	499	8478	1572	515	100	71	112	586	212	4651	1173	4413	611	9054	1784	
Всего } {		3046	76	2854	20	5900	96	137	—	7	12	144	12	3183	76	2861	32	6044	108	
Перераб. продукты.	1909 }	952	865	307	240	1259	1105	249	—	352	—	601	—	1201	865	659	240	1860	1105	
Въ т. ч. рж. м.		222	413	306	219	528	632	219	—	21	—	240	—	441	413	327	219	768	632	
Перераб. продукты.	1910 }	961	1053	49	87	1010	1140	12	—	92	—	104	28	973	1053	341	115	114	1168	
Въ т. ч. рж. м.		747	689	49	22	796	711	—	—	7	18	7	18	747	689	56	40	803	729	
Перераб. продукты.	1911 }	774	1301	104	6	878	1307	9	—	410	—	3	3	783	1301	514	9	1297	1310	
Въ т. ч. рж. м.		748	970	98	2	846	972	2	—	50	—	52	—	750	970	148	2	898	972	
Всего } {		2687	3219	460	333	3147	3552	270	—	854	—	31	1124	31	2957	3219	1314	354	4271	3583
		1717	2072	453	243	2170	2315	221	—	78	18	299	18	1938	2072	531	261	2469	2333	
Всего поименованныхъ продуктовъ.	1909 } 1910 }	1462	1117	1859	589	3321	1706	600	—	355	—	955	—	2062	1117	2214	589	4276	1706	
		2522	1352	2484	165	5005	1517	14	—	95	35	109	35	2536	1352	2579	200	5115	1552	
	1911 }	2839	1823	459	78	3298	1901	171	100	475	108	646	208	3010	1923	934	186	3944	2109	
Всего		6823	4282	4802	832	11625	5124	785	100	925	143	1710	243	7808	4392	5727	976	13335	5367	

Особенно замѣчательно въ этой табличкѣ то, что хлѣбные грузы Симбирскаго берега (праваго) значительно (въ $2\frac{1}{2}$ раза) превосходили грузы часовенскаго берега (лѣваго), тогда какъ желѣзнодорожный подвозъ хлѣба, какъ было выяснено, шель въ обратномъ направленіи: подвозъ В.-Бугульминской дороги (съ лѣваго берега) почти въ 4 раза былъ болѣе подвоза М.-Казанск. ж. д. (съ праваго берега). Такимъ образомъ, выходитъ, что хлѣбные грузы, подвозимые по желѣзнымъ дорогамъ, не отправляются по р. Волгѣ съ того и другого берега соотвѣтственно этому подвозу, а, слѣдовательно, нельзя считать грузы, отправляемые съ праваго берега, принадлежащими только правому берегу (Симбирской губерніи), такъ какъ, очевидно, что они пополняются грузами съ лѣваго берега (Самарской и др. губ.). Это еще разъ указываетъ на затруднительность правильнаго учета производительности въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ по желѣзнодорожнымъ и воднымъ перевозкамъ.

Но изъ разсмотрѣнія цифръ общаго количества и состава отправляемыхъ по р. Волгѣ хлѣбныхъ грузовъ можно также убѣдиться: 1) что желѣзнодорожные хлѣбные грузы еще пополняются, должно быть, гужевыми грузами, такъ какъ отправленіе хлѣбовъ по Волгѣ превосходить прибытіе хлѣбовъ по обѣимъ ж. дорогамъ и 2) что желѣзнодорожные хлѣбные грузы прибытія, входя въ Волижскій оборотъ, измѣняютъ въ общей своей массѣ отношеніе отдѣльныхъ видовъ хлѣбныхъ грузовъ, напр. зерноваго хлѣба, переработанныхъ продуктовъ и т. д. Нѣсколько цифръ могутъ пояснить это на примѣрѣ. Въ 1911 г. все прибытіе хлѣбовъ по желѣзнымъ дорогамъ равнялось $3\frac{3}{4}$ милліона пуд., въ томъ числѣ зерновые хлѣба составляли 1,7 мил. (45%). А отправленіе по р. Волгѣ въ томъ же году составляло 5,2 мил. пудовъ, въ числѣ которыхъ зерновыхъ хлѣбовъ было 3,0 мил. пуд. (58%). Изъ этого примѣра видно, что хлѣбныхъ грузовъ въ 1911 г. было отправлено по р. Волгѣ почти на $1\frac{1}{2}$ милліона пудовъ болѣе, чѣмъ ихъ прибыло по обѣимъ ж. дорогамъ, при этомъ въ желѣзнодорожныхъ грузахъ зерновыхъ хлѣбовъ было всего 45%, а въ Волижскомъ отправленіи ихъ уже стало 58%.

Въ томъ и др. на- правленіи.	Съ ближайшихъ.	54	—	—	—	—	37	28	20
	Съ отдаленныхъ. и дальнихъ	46	100	100	100	100	63	72	80
	Всего	100							

Такимъ образомъ, въ указанное трехлѣтіе только $\frac{1}{5}$ часть всѣхъ грузовъ прибывала въ Симбирскъ съ ближайшихъ мѣстностей и только немного болѣе $\frac{1}{4}$ изъ главнѣйшихъ грузовъ. Изъ этихъ послѣднихъ съ ближайшихъ пристаней только хлѣбные грузы прибывали въ количествѣ, превосходящемъ половину ($54\frac{0}{100}$) всѣхъ грузовъ этого рода, да немного болѣе $\frac{1}{3}$ —дрова съ лѣсн. матеріалами. Всѣ остальные главнѣйшіе грузы (чугунъ и желѣзо не въ дѣлѣ, рыба, соль, нефть и керосинъ) прибывали съ болѣе или менѣе отдаленныхъ и дальнихъ пристаней.

Но кромѣ приведенныхъ печатныхъ данныхъ, для освѣщенія вопроса о размѣрахъ Волжскаго грузооборота Симбирска имѣются еще свѣдѣнія, официально сообщенныя по просьбѣ Симбирской Городской Управы Казанскимъ Округомъ П. С., Начальникомъ Симбирской Судоходной Дистанціи и всеми Пароходными Обществами, имѣющими пристани въ Симбирскѣ.

Для большей наглядности цифры всѣхъ этихъ источниковъ лучше всего представить параллельно въ одной табличкѣ.

ГОДЫ.	Грузооборотъ Симбирска въ тысяч. пудовъ:					
	Грузовыя операци.	По даннымъ Каз. О. П. С. относительно грузооборо- товъ праваго берега на:			По дан. Начальн. Симбирск. Суд. Дист.	По дан Пар- Общест. со своихъ при- станей.
		Судахъ паров.	Судахъ непаров.	Всего.	Въ общ. итогѣ.	Въ общ. итогѣ.
1911	Грузилось.	2220,5	2361,9	4582,4	6798,3	3176,3
	Разгружал.	1325,6	6707,9	8033,5	8618,0	2376,8
	В с е г о .	3546,1	9069,8	12615,9	15416,3	5553,1
1912	Грузилось.	2731,5	851,6	3583,1	4833,2	3813,7
	Разгружал.	1215,3	6539,1	7754,4	10079,2	2211,7
	В с е г о .	3946,8	7390,7	11337,5	14912,4	6025,4

1913	Грузил:сь.	3091,7	1969,6	5061	6941,7	5135,1
	Разгружал.	1816,9	10135,7	11952,6	15444,1	2921,1
	В с е г о .	4908,6	12105,3	17013,9	22385,8	8056,2
Всего.	Грузилось.	8043,7	5183,1	13226,8	18573,2	12125,1
	Разгружал.	4357,8	23382,7	27740,5	34141,3	7500,6
	В с е г о .	12401,5	28565,8	40967,3	52714,5	19634,7

Только одинъ 1911 годъ входитъ сюда изъ того трехлѣтiя, о которомъ имѣлись свѣдѣнiя въ печатныхъ сборникахъ. Судя по этому году, приведенныя въ настоящей табличкѣ данныя не являются исчерпывающими. О свѣдѣнiяхъ Пароходныхъ Обществъ говорить, конечно, не приходится, эти свѣдѣнiя относятся только къ ихъ собственнымъ грузамъ. Но почему расходятся цифры другихъ двухъ источниковъ съ печатными цифрами сборниковъ Министерства П. С., изъ имѣющихся свѣдѣнiй установить невозможно. Можно было бы предполагать, что эта разница происходитъ оттого, что печатныя цифры включаютъ все грузы, не только перевезенные на судахъ, но и въ плотахъ и на плотахъ, и въ общихъ итогахъ, если въ печатныхъ свѣдѣнiяхъ вычесть „плотовые“ грузы, цифры становятся близкими во всехъ этихъ трехъ источникахъ, но, къ сожалѣнiю, только въ общихъ итогахъ, разница же въ цифрахъ отправленiя и прибытiя даже усиливается при этомъ:

Годъ.	Операцин.	Грузооборотъ Симбирска въ тысяч. пуд.								
		Съ плотами.		Безъ плотовъ.			Дан. К. О. П. С.	Дан. Н. С. С. Д.	Разница по сравн.	
		Симб.	Часов.	Симб.	Часов.	Всего.	Всего.	Всего.	6 съ 3 столбц.	7 съ 5 столбц.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
1911	Грузилосьъ.	5873	2846	5873	2846	8719	4582,4	6798,3	—1290,6	—1920,7
	Разгружал.	8346	615	6987	538	7525	8033,5	8618,0	+1046,5	+1093,0
	В с е г о .	14219	3461	12860	3384	16244	12615,9	15416,3	— 244,1	— 827,7

Поэтому приходится ограничиться простымъ признанiемъ факта нѣкотораго преуменьшенiя цифръ въ данныхъ Казанскаго Округа П. С. и Начальника Симб. Судох. Дистанцiи.

Въ свѣдѣніяхъ перваго источника, м. пр., заслуживаетъ быть отмѣченнымъ раздѣленіе перевозокъ по роду судовъ. Оказывается, что за трехлѣтіе въ прибытіи на паровыхъ судахъ было перевезено почти въ $5\frac{1}{2}$ разъ болѣе грузовъ, чѣмъ на паровыхъ. Въ отправленіи же за два послѣднихъ года и въ общемъ итогѣ за цѣлое трехлѣтіе преобладали грузы, отправленные на паровыхъ судахъ *).

Такъ какъ цифры Начальника Судоходной Дистанціи относятся къ обоимъ берегамъ, а цифры Казанскаго Округа П. С. только къ Симбирскому, то путемъ вычитанія вторыхъ цифръ изъ первыхъ представляется возможнымъ опредѣлить грузооборотъ и Часовенскаго берега.

Грузовыя операци.	Грузооборотъ Часовни въ тыс пуд.			
	1911	1912	1913	Всего.
Грузилос.	2215,9	1250,1	1880,4	5346,4
Разгрузал.	584,5	2324,8	3491,5	6400,8
Всего .	2800,4	3574,9	5371,9	11747,2

Какъ видно отсюда, грузооборотъ Часовенскаго берега за разсматриваемое трехлѣтіе очень сильно увеличился и, главнымъ образомъ, за счетъ прибытія, возросшаго въ 1913 году почти ровно въ 6 разъ по сравненію съ 1911 г., отправленіе же въ 1913 г. по сравненію съ 1911 г. даже нѣсколько понизилось.

Но по этимъ и печатнымъ свѣдѣніямъ можно установить общій ростъ Волжскихъ грузовъ Симбирска по обоимъ берегамъ за цѣлое пятилѣтіе (за первые 3 года по печатнымъ сборникамъ и за послѣдніе 2—по двумъ др. источникамъ):

Направленіе грузовъ.	Волжскій грузооборотъ Симбирска за 5 лѣтъ въ миллион. пудовъ.														
	1909 г.			1910 г.			1911 г.			1912 г.			1913 г.		
	Симб.	Час.	Всего.	Симб.	Час.	Всего.	Симб.	Час.	Всего.	Симб.	Час.	Всего.	Симб.	Час.	Всего.
Отправленіе	6,6	2,3	8,9	8,4	2,3	10,7	5,8	2,9	8,7	3,6	1,3	4,9	5,0	1,9	6,9
Прибытіе.	4,2	0,5	4,7	3,4	0,5	3,9	8,4	0,6	9,0	7,7	2,3	10,0	12,0	3,5	15,5
В с е г о .	10,8	2,8	13,6	11,8	2,8	14,6	14,2	3,5	17,7	11,3	3,6	14,9	17,0	5,4	22,4

*) Въ этихъ же свѣдѣніяхъ имѣются данныя о цѣнности Волжскихъ грузовъ, — и тоже раздѣльно — на паровыхъ судахъ и на паровыхъ (въ общей суммѣ цѣнности грузовъ указана и въ печатныхъ сборникахъ). Но ввиду того, что относительно желѣзнодорожныхъ грузовъ подобныхъ свѣдѣній не имѣется, всѣ эти данныя не включены въ настоящій сборникъ.

Общій громаднй ростъ Волжскаго грузооборота Симбирска за это пятилѣтїе, не смотря на преуменьшенность цифръ за послѣднїе два года (по даннымъ К. О. П. С. и Нач. С. С. Дист.), выступаетъ съ несомнѣнностью: съ 13,6 мил. пуд. въ 1909 году Волжскій грузооборотъ дошелъ въ 1913 году до 22,4 мил. пуд., т. е. увеличился болѣе, чѣмъ на 75⁰/₁₀₀. Въ частности, грузооборотъ праваго берега (цифры котораго за 2 послѣднихъ года наиболѣе преуменьшены) въ 1913 г. оказался выше 1909 года на 57⁰/₁₀₀, а грузооборотъ Часовенскаго (лѣваго) берега—на 93⁰/₁₀₀, или др. словами, въ первомъ случаѣ грузооборотъ возросъ болѣе, чѣмъ 1¹/₂ раза, въ другомъ—чуть не удвоился.

6. Протокъ Чувичъ, какъ перегрузочный и зимовочный затонъ.

У Симбирска на зиму суда обыкновенно останавливались въ верховья Чувича, въ Часовенской воложкѣ, а также и въ нижней части Чувича. Изъ всѣхъ этихъ стоянокъ только Часовенская воложка подвергалась ежегодному обследованію въ отношеніи пригодности для зимней стоянки. Чувичъ же такому обследованію (обмѣру глубины входа, глубины внутри протока, обмѣру площади для стоянокъ судовъ и т. п.) не подвергался еще. Теперь очередь дошла и до него.

Часовенская воложка, какъ извѣстно, годъ отъ году мельѣетъ и становится все менѣе и менѣе пригодной для зимней стоянки судовъ. Верхняя часть Чувича также перестала совсѣмъ служить мѣстомъ стоянки судовъ, такъ какъ она теперь отдѣлена отъ р. Волги струенаправляющей дамбой желѣзнодорожнаго чрезъ Волгу моста. Такимъ образомъ, вполне естественно всталъ вопросъ объ устройствѣ въ остальной части Чувича зимней стоянки судовъ, а вмѣстѣ съ этимъ и о приспособленіи его для перегрузочныхъ цѣлей (для перегрузки товаровъ съ судовъ на желѣзныя дороги и обратно).

Кстати будетъ напомнить, что здѣсь идетъ, и пойдетъ далѣе, рѣчь не о техническомъ проектѣ устройства перегрузочнаго и зимовочнаго затона въ Чувичѣ, что, какъ было уже сказано въ предисловіи, поручено специалисту-инженеру, а — о вопросахъ самого общаго свойства и, главнѣйшимъ образомъ, о необходимости вообще устройства затона у Симбирска и о томъ, чѣмъ эта необходимость обусловливается.

Какъ уже сказано, въ Чувичѣ предполагено устроить не только зимнюю стоянку судовъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ и перегрузочный затонъ. При этомъ стоитъ отмѣтить, что на названіи „затонъ“ особенно сильно настаивали во время преній на прошлогоднемъ совѣщаніи въ Казани представители судовладельцевъ, они очень опасались, чтобы изъ Чувича не сдѣлали „гавани“. Съ общественной точки зрѣнія вопросъ о гаваняхъ и затонахъ заслуживаетъ серьезнаго вниманія и на немъ не будетъ лишнимъ нѣсколько остановиться.

Въ установившейся практикѣ, затоны считаются естественными убѣжашами для судовъ и зимованіе въ нихъ никакими сборами не облагается. Гавани же, какъ результатъ дорогостоящихъ техническихъ работъ, не предоставляются въ бесплатное пользованіе, и въ нихъ за стоянку и пр. операціи взимается опредѣленная плата.

На высоту платы за пользованіе гаванями судовладѣльцы не разъ жаловались. Благодаря такой платѣ, у нихъ образовалось къ гаванямъ вполнѣ отрицательное отношеніе. Особенно рельефно взглядъ судовладѣльцевъ на гавани былъ выраженъ въ одномъ изъ докладовъ на V сѣздѣ ихъ.¹⁾

Послѣ обстоятельнаго изложенія вопроса вообще о затонахъ и гаваняхъ, какъ онъ ставился и рѣшался ранѣе судовладѣльцами Волжскаго бассейна, авторъ этого доклада переходитъ исключительно къ гаванямъ и при этомъ дѣлаетъ, напр., такого рода объясненія—почему о гаваняхъ иногда просятъ широкіе общественные слои: „изъ общественныхъ организацій ходатайствуютъ обыкновенно земства и города, разсматривающіе вопросъ о гаваняхъ съ узко сепаратистской точки зрѣнія. Съ устройствомъ гавани каждый приволжскій городъ думаетъ, что онъ подниметъ свое положеніе, особенно если ему удастся добиться установленія сборовъ съ привозимыхъ грузовъ, охотно допускаемыхъ нашими законодательными учрежденіями и служащихъ значительной поддержкой для разстроеннаго городского хозяйства. Наконецъ, города назначаютъ обыкновенно крупныя суммы за земли, отчуждаемыя подъ устройство гаваней, а нерѣдко выговариваютъ себѣ право и на пользованіе сборами съ нихъ. Такимъ образомъ, судоходство, улучшая торговое развитіе города, оплачивая въ его кассу каждый пудъ привозимаго (а иногда и вывозимаго) груза, становится въ добавокъ вѣчнымъ данникомъ города за добровольную уступку имъ въ большинствѣ случаевъ ни на что не годнаго клочка какой—н. выгонной земли.“ Заканчивается докладъ слѣдующими тезисами, принятыми Сѣздомъ: „Объединенному Волжскому судоходству необходимо сказать, что увлеченіе га-

¹⁾ «О гаваняхъ и затонахъ на рѣкахъ Волжскаго Бассейна», напеч. въ «Трудахъ V очередн. Сѣзда Судовладѣльцевъ Волж. Бас. 10—12 февраля 1913 г.»

ваніямъ на Волгѣ начинаетъ обходиться судоходству слишкомъ дорого, что миллионныя гавани, предъявляемыя ему къ оплатѣ, тяжелы для него; что для погрузки и выгрузки судовъ ему удобенъ весь берегъ рѣки, для зимовки и защиты судовъ отъ ледохода нужны многочисленные и расположенные на всемъ протяженіи рѣки: а) затоны достаточныхъ размѣровъ, чтобы въ нихъ могли размѣститься суда съ необходимыми интервалами на случай пожара, и оборудованные зимовочными помѣщеніями для судовыхъ командъ, мастерскими и кузницами для ремонта судовъ, и б) небольшія убожища, защищенные отъ ледохода, для зимовки мѣстныхъ или случайно захваченныхъ ледоходомъ судовъ.“

Всякому, даже и не особенно углублявшемуся въ изученіе вопроса о гаваняхъ, невольно бросится въ этихъ длинныхъ выпискахъ нѣкоторая односторонность трактовки вопроса: гавани нежелательны—и ничего въ ихъ пользу, а кому онѣ представляются желательными и необходимыми, тѣ заподозриваются въ желаніяхъ, не особенно высокаго достоинства. Даже утверждается, что „для погрузки и выгрузки судовъ удобенъ весь берегъ рѣки“, а миллионнымъ гаванямъ противопоставляются „затоны достаточныхъ размѣровъ“.

Такимъ образомъ, вопросъ громадной общественной важности свелся, въ сущности, къ раздражительному отмахиванію отъ него. Въ самомъ дѣлѣ, не говоря о всяческихъ заподозриваніяхъ широкихъ общественныхъ круговъ, при безпристрастномъ, спокойномъ отношеніи къ вопросу, были бы совершенно невозможны, напр., утвержденія по отношенію ко **всему** судоходству, что для погрузки и выгрузки судовъ удобенъ весь берегъ рѣки. При современныхъ громадныхъ судахъ подходъ къ берегу возможенъ далеко не въ любомъ мѣстѣ рѣки и утверждать противное, какъ это дѣлается въ докладѣ, это значитъ, говоря о судоходствѣ вообще, въ дѣйствительности имѣть въ виду только одни мелкія суда. Но и пунктъ о затонахъ достаточныхъ размѣровъ, въ качествѣ противоположенія дорого стоящимъ гаванямъ, также можетъ быть принятъ не безъ оговорокъ. Въ иныхъ случаяхъ и затоны обходятся чрезвычайно дорого. „Въ Журналахъ Совѣщанія“ 10—12 іюля 1914 г. имѣются указанія, что есть затоны, гдѣ

расходъ на одну баржу доходить до 700 рублей въ годъ.¹⁾ Но если въ докладѣ предполагаются полезными затоны достаточныхъ размѣровъ съ ремонтными мастерскими и кузницами, то отъ такихъ оборудованныхъ затоновъ до гавани совѣсьмъ ужъ небольшое разстояніе и вообще въ нѣкоторыхъ случаяхъ проведеніе границъ между затономъ и гаванью чрезвычайно затруднительно, такъ какъ, по авторитетнымъ указаніямъ, имѣющимся въ тѣхъ же „Журналахъ Совѣщанія“,— „въ полномъ смыслѣ „естественныхъ“ затоновъ, которые могли бы обезпечить въ своемъ первобытномъ состояніи нужды въ зимовкахъ для судовъ,—нѣтъ на Волгѣ.“ „Всеѣ затоны могутъ быть использованы подъ зимовку, лишь благодаря крупнымъ ежегоднымъ землечерпательнымъ работамъ“.²⁾

И къ самому-то устройству гаваней перейти—заставила именно необходимость выполнить охрану зимующаго каравана съ возможно меньшей затратой; нѣ, кромѣ сего, гавани представляютъ то преимущество предъ затонами, что онѣ „даютъ возможность обезпечить не одну зимовку, но и ремонтъ судовъ, а также производство погрузныхъ операцій и передачу грузовъ съ воды на желѣзную дорогу и обратно, въ теченіе не одной только навигаціи, а круглаго года, что, по мѣрѣ усиленія темпа экономическаго развитія, будетъ представлять все большее значеніе для интересовъ промышленности и торговли“.³⁾

Однако, и на прошлагодномъ совѣщаніи въ Казани по адресу круговъ, отстаивающихъ полезность и необходимость устройства гаваней, раздавались еще болѣе рѣзкія выраженія, въ родѣ того, напр., что они, устраивая сомнительной полезности для судоходства искусственное сооруженіе, навязываютъ его судоходству.

Всеѣ эти выдержки приведены здѣсь отнюдь не для полемики, а только для выясненія того отношенія къ устройству гаваней, какое заняла одна изъ заинтересованныхъ сторонъ—судовладѣльцы. Изъ этихъ выдержекъ видно, что отношеніе это въ данномъ случаѣ оказывается не совѣсьмъ оправдыва-

¹⁾ Стр. 84.

²⁾ Ibidem.

³⁾ Ibidem, ст. 85.

ёмымъ. И по существу, едва-ли надо доказывать, что общественныя организаци и учрежденія имѣютъ право и вполне справедливо могутъ соблюдать мѣстные общественныя интересы и въ дѣлѣ устройства затоновъ и гаваней.

Въ отношеніи Симбирскихъ предположеній въ протоктъ Чувичъ, пока все шло гладко. Когда вопросъ объ устройствѣ погрузочнаго и зимовочнаго затона въ Чувичѣ былъ поставленъ на практическую ногу, Симбирская Городская Управа обратилась ко всѣмъ заинтересованнымъ обществамъ, учрежденіямъ и организациямъ съ просьбой—высказаться по поводу этого предпріятія вообще и высказаться также и о желательномъ характерѣ проектируемаго оборудованія Чувича. Въ частности, просьбы были разосланы всѣмъ агентамъ Пароходныхъ Обществъ, имѣющихъ пристани въ Симбирскѣ, всѣмъ Правленіямъ этихъ Пароходныхъ Обществъ, а также Симбирскимъ Биржевому Комитету и Купеческому Обществу. Въ Совѣтъ же Сѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна была послана особая докладная записка по вопросу объ устройствѣ въ прот. Чувичъ затона для зимовки и перегрузки судовъ—для доклада этой записки очередному Сѣзду Судовладѣльцевъ.

Этотъ большого значенія шагъ, кромѣ принципиальной стороны—желанія имѣть поддержку со стороны всѣхъ заинтересованныхъ круговъ и желанія получить отъ нихъ практическіе совѣты и указанія,—важенъ и въ другомъ отношеніи: онъ предупреждаетъ возможность тѣхъ, напр., упрековъ по адресу Симбирскаго Городскаго Самоуправленія, образцы которыхъ были только что приведены.

Отвѣты со всѣхъ сторонъ получились положительныя. Непосредственно заинтересованныя Пароходныя Общества, въ лицѣ ихъ владѣльцевъ, Правленій и Агенствъ, все признали предполагаемыя сооруженія въ Чувичѣ полезными для судоходства и своевременными, а въ нѣкоторыхъ отвѣтахъ указывается и желательный характеръ сооруженій въ Чувичѣ. Только правленіе „Восточнаго Общества,“ по-видимому, было введено въ заблужденіе нѣкоторой неясностью посланной по сему поводу изъ Городской Управы просьбы,—въ отвѣтѣ говорится о „бухтѣ—гавани,“ тогда какъ Управа предлагала

высказаться о „бухтѣ—затонѣ.“ Благодаря, очевидно, такому недоразумѣнію, Общество дало отвѣтъ: „пока острой нужды въ бухтѣ—гавани нѣтъ.“ И то, какъ видно изъ этого отвѣта, только „пока“, и только „острой“ нужды не имѣется, и при этомъ—по отношенію къ „гавани.“

Первымъ былъ полученъ отвѣтъ отъ владѣльца Пароходства „Дружба.“ Въ немъ, м. пр., значится: предполагаемая гавань—бухта (и здѣсь какъ и другими, такимъ образомъ, просьба Управы о „бухтѣ—затонѣ“ была понята въ смыслѣ „бухты—гавани“) очень желательна въ виду того, что въ районѣ Симбирска нѣтъ ни одного удобнаго затона. Единственный ближайшій затонъ, Кріушинскій, сталъ неудобенъ, такъ какъ вверху его образовался проранъ, и весною, во время ледохода, ледъ идетъ затономъ. Подвальскій затонъ совсѣмъ заилило, затоны же: вверху—Спасскій, и внизу—въ Самарѣ не могутъ за дальностью разстоянія служить (пристанищемъ) для судовъ, плавающихъ въ районѣ Симбирска“.

Вторымъ пришелъ аналогичный отвѣтъ отъ Правленія Пароходнаго Общества „Самолетъ“: „устройство гавани въ „Симбирскѣ“ крайне желательно, такъ какъ необходимость въ ней для нуждъ судоходства всегда ощущалась въ этомъ районѣ“.

Затѣмъ болѣе мотивированный отвѣтъ Общества „Кавказъ и Меркурій“: „устройство бухты у Симбирска желательно. Что касается мѣста для устройства бухты, то Правленіе всецѣло раздѣляетъ мнѣніе и доводы, высказанные нашимъ Симбирскимъ агентомъ въ своемъ отношеніи въ Городскую Управу“.

Упоминаемое же въ этомъ отвѣтѣ отношеніе агента таково: „въвиду отсутствія у Симбирскаго берега болѣе и менѣе удобнаго мѣста какъ для погрузки и выгрузки судовъ, такъ и для стоянки зимующихъ судовъ, безопасной отъ весенняго ледохода, устройство бухты-гавани у Симбирскаго городского берега я считаю необходимымъ. При чемъ желательно, чтобы бухта-гавань была доступна для груженыхъ судовъ при самомъ низкомъ меженномъ уровнѣ р. Волги, а берега, образующіе бухту, чтобы не заливались водой при самомъ высокомъ весеннемъ подъемѣ. Устройство бухты желательно въ протокѣ Чувичъ, только входъ въ него удобнѣе сдѣлать съ коренной

Волги, прорывъ ниже моста на островѣ каналъ съ высокимъ берегомъ съ верхней стороны. Прорытый такимъ образомъ входъ въ бухту, при болѣе значительной ширинѣ, можетъ быть использованъ и для грузовыхъ операцій, а также и для зимовки судовъ“. Затѣмъ выражено еще пожеланіе о рельсовомъ пути по берегу бухты.

На-конецъ, можно привести еще отвѣтъ Пароходн. Общества „Русь“: „устройство бухты въ протокѣ Чувичъ у Симбирска крайне желательно, ибо между Спасскимъ затономъ и Кріушинскимъ, какъ мѣстами зимовокъ, разстояніе большое (около 165 верстъ) и при неожиданно наступающихъ морозахъ и появленіи на рѣкѣ льда, какъ было въ навигаціи 1913 и 1914 г.г., пароходамъ не гдѣ укрыться на этомъ плесе на зимовку. Кромѣ того, Спасскій затонъ и Кріуши, хотя и являются хорошими мѣстами для зимовки, но набивать ихъ пароходами и въ большомъ количествѣ—представляетъ большой рискъ въ пожарномъ отношеніи“.

Остальные два пароходства („Волга„ и „Кам.-Вол. Т-во“) лишь любезно прислали свѣдѣнія о своихъ грузооборотахъ по Симбирскимъ пристанямъ, но вопроса о желательности бухты-затона не затронули.

Такимъ образомъ непосредственно заинтересованная въ вопросѣ сторона, оказалась благосклонной къ начинанію Симбирскихъ Общественныхъ учрежденій (Городского Общественнаго Управленія, Симбирскаго Биржевого Комитета и Симбирскаго Купеческаго Общества) и признала устройство бухты-затона своевременнымъ и необходимымъ. Къ этой же сторонѣ необходимо присоединить и Съѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, который въ февралѣ текущаго года, заслушавъ упомянутую выше докладную записку объ устройствѣ въ Чувичѣ бухты-затона, также отнесся къ устройству затона въ Чувичѣ благожелательно.

Объ отвѣтахъ общественныхъ учрежденій, и въ предварительной стадіи вопроса отнесшихся сочувственно къ мысли объ устройствѣ бухты-затона въ Чувичѣ, не стоило бы и говорить, такъ какъ они могли быть напередъ предугаданы, но ввиду того, что въ этихъ отвѣтахъ приведены новые мотивы, не затронутые Пароходными Обществами и Съѣздомъ Судовладѣль-

цевъ, представляется важнымъ привести и эти отвѣты, по возможности, полностью.

„Въ видахъ улучшенія Волжскаго судоходства вообще, и стоянки судовъ на зимовку,—въ Симбирскѣ, въ частности—говорится въ отвѣтѣ Симбирскаго Биржевого Комитета—а также равно въ цѣляхъ развитія торговопромышленной дѣятельности мѣстнаго, крупнаго по своей сельскохозяйственной производительности, края, устройство въ г. Симбирскѣ гавани—бухты крайне желательно и является необходимымъ, такъ какъ г. Симбирскъ, въ недалекомъ будущемъ, съ устройствомъ желѣзнодорожнаго моста чрезъ р. Волгу и съ соединеніемъ В.-Бугульминской ж. д. съ великимъ Сибирскимъ путемъ, явится громаднымъ узломъ и къ нему будутъ тяготѣть громадныя массы грузовъ. Мѣсто же устройства гавани—бухты необходимо, и должно быть, конечно, въ протокѣ Чувичъ, во-первыхъ потому, что болѣе удобнаго затона вблизи города не имѣется, а во-вторыхъ потому, что протокъ Чувичъ расположенъ какъ разъ вблизи строящагося ж.-дорожнаго моста чрезъ Волгу и вблизи мѣста, предназначеннаго для сооруженія зернохранилища Государственнаго Банка, и грузы, предназначенные съ мѣстныхъ дорогъ на Волгу или съ Волги на желѣзн. дороги, легко и скоро могутъ быть здѣсь приспособлены къ перегрузкамъ на суда или съ судовъ“.

Отвѣтъ Симбирскаго Купеческаго Общества гораздо полнѣе: „До проведенія на Симбирскѣ М.-Казанской жел. дороги, соединившей его съ общемою сѣтью Россійскихъ дорогъ, г. Симбирскъ имѣлъ такую торгово-промышленную дѣятельность, которая оживлялась лишь на время навигаціи. Съ проведеніемъ же линій М.-Казанской и В.-Бугульминской грузооборотъ города значительно увеличился и торгово-промышленная дѣятельность стала замѣтно быстрѣе развиваться. Заканчивающійся постройкой величайшій въ Россіи желѣзнодорожный мостъ чрезъ р. Волгу соединить означенные пути, что представить большія удобства для грузового движенія, и значительная часть груза будетъ перегружаться у Симбирска для отправленія воднымъ путемъ, который гораздо выгоднѣе для всѣхъ грузоотправителей и грузополучателей подешевизнѣ провознаго тарифа. Доказательствомъ послѣдняго служить то

обстоятельство, что Волга въ одну навигацію сплавляетъ $\frac{1}{5}$ того количества грузовъ, которое въ теченіе всего года могутъ перевозить всѣ Россійскія дороги, вмѣстѣ взятыхъ.

По окончаніи навигаціи и по наступленіи раннихъ морозовъ, безвыходнымъ положеніемъ является отсутствіе удобныхъ бухтъ и зимнихъ стоянокъ для судовъ, а весною судамъ угрожаетъ ледоходъ. На всемъ протяженіи Волги громадный торговый флотъ имѣетъ всего лишь три бухты: въ Самарѣ, Рыбинскѣ и Балаковѣ, кои не могутъ вмѣстить всего количества судовъ, почему много судовъ и барокъ ежегодно ютятся по берегамъ Волги, съ каждымъ ледоходомъ ожидая аварий.

Та масса судовъ, которая сосредоточивается теперь у Рыбинска изъ-за удобной тамъ стоянки, безусловно будетъ уступать количеству судовъ, которое будетъ нуждаться въ остановкѣ у Симбирска. Единственный ближайшій затонъ, — Кріушинскій, сталъ неудобенъ, такъ какъ вверху его образовался проранъ и весною во время ледохода затономъ идетъ ледъ. Подвальскій затонъ совѣмъ заилило. Затоны: вверху Спасскій, и внизу—въ Самарѣ не могутъ за дальностью разстоянія служить для судовъ, плавающихъ въ районѣ г. Симбирска,

Данное обстоятельство сознаетъ каждый судовладѣлецъ, но не смотря на это, природный Волжскій путь до сего времени неблагоустроенъ. При сосредоточеніи у Симбирска массы грузовъ средняго поволжья, которые будутъ перегружаться для слѣдованія на Симбирскую дорогу, прежде всего придется почувствовать отечественіе у Симбирска бухты для стоянки судовъ. Поэтому Купеческое Собраніе 18 января сего года постановило: для улучшенія Волжскаго судоходства вообще и стоянки судовъ на зимовку у г. Симбирска, въ частности, а равно въ цѣляхъ развитія торгово-промышленной дѣятельности мѣстнаго, крупнаго по своей сельско-хозяйственной производительности, края и вслѣдствіе громаднаго стеченія хлѣбнаго груза на зимовку и сооруженіе въ Симбирскѣ элеватора-зернохранилища, признать весьма желательнымъ устройство въ протокѣ Чувичъ у города Симбирска гавани—бухты“.

Всѣ эти отвѣты очень полно освѣщаютъ значеніе бухты—затона въ Чувичѣ. Можетъ быть, къ нимъ слѣдовало бы еще прибавить, что благодаря устройству такого затона, удлиннится

и самый періодъ навигаціи: суда, поставленные на зимовку въ такого рода затонѣ, могутъ грузиться заблаговременно и могутъ быть отправлены тотчасъ по очищеніи рѣки отъ льда по своему назначенію, сохранивъ, такимъ образомъ, все то время, которое безъ такихъ приспособленій приходится тратить судамъ на выжиданіе ледохода только для возможности начать самую погрузку. Время же ледохода, пропадающее при этомъ даромъ, напр., у Симбирска въ среднемъ продолжается около двухъ недѣль¹⁾.

Но изъ собранныхъ по этому вопросу матеріаловъ также ясно, что въ районѣ г. Симбирска, дѣйствительно, сильно ощущается потребность въ такомъ затонѣ.

Матеріалами по данному вопросу послужили, главнымъ образомъ, „Дополненія къ телеграфнымъ бюллетенямъ Казан. Округа П. С.“, переименованыя въ 1914 г. въ „Извѣстія Каз. Округа П. С.“, въ которыхъ изъ года въ годъ даются свѣдѣнія о всѣхъ зимовавшихъ судахъ и грузахъ съ указаніемъ мѣстъ зимовокъ, а также и—о состояніи наиболѣе важныхъ зимовокъ—затоновъ.

Матеріалы эти не безъ нѣкоторыхъ и даже значительныхъ недостатковъ. Въ таблицахъ, напр., съ числомъ зимовавшихъ судовъ и количествомъ зимовавш. грузовъ не дается итоговъ даже по отдѣльнымъ рѣкамъ, не говоря о болѣе мелкихъ отдѣлахъ, напр.—Инспектор. участ., не во всѣхъ случаяхъ обозначается для груженныхъ судовъ количество зимовавшихъ въ нихъ грузовъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ грузъ обозначается не въ пудахъ, а др. мѣрами и т. д. Но благодаря тому, что свѣдѣнія эти печатаются изъ года въ годъ и при этомъ по однообразной программѣ, они пріобрѣтають особенную цѣнность и въ общей своей массѣ очень правдиво изображаютъ условія зимованія судовъ и грузовъ.

По указаннымъ матеріаламъ, не всѣ зимовки имѣють одинаковое значеніе для судовъ и грузовъ. Въ нѣкоторыхъ стоянкахъ на зиму ежегодно стекается масса судовъ и грузовъ, а въ нѣкоторыхъ изъ года въ годъ зимуютъ только мѣстные суда или случайно застигнутыя ледоставомъ. Наибольшее число зимовокъ перваго рода ежегодно обслѣдуется въ отноше-

*) В-Кам. справ. кн. ч. I., стр. 41.

нѣхъ пригодности для зимованія. Свѣдѣнія относительно этихъ зимовокъ въ настоящемъ сборникѣ напечатаны въ табл. № 6, относительно же общаго числа зимовокъ (въ томъ числѣ и ежегодно обслѣдуемыхъ)—въ табл. № 7. Какъ велико значеніе ежегодно обслѣдуемыхъ зимовокъ (затоновъ), могутъ показать слѣдующія цифры:

ЗИМОВКИ (на р. Волгѣ).	Процентное отношеніе судовъ и грузовъ, зимовавшихъ въ ежег. обслѣдуемыхъ стоянкахъ, къ общему итогу судовъ и грузовъ, зим. въ 4-хъ лѣтіе 1910—1914 г. г.								
	Зимо- вокъ.	СУДОВЪ.			Хлѣб. груз.	Нефт.	Соли.	Разн.	Всего.
		Паро- выхъ.	Не паровыхъ. Груж.	Пор.					
Ежегод. обслѣдуемая	29	86	93	72	94	97	81	92	95
Всѣ вообще					100,0				

Какъ видно изъ этихъ цифръ, въ зимовкахъ, не составляющихъ и $\frac{1}{3}$ всего числа ихъ, зимовало болѣе $\frac{4}{5}$ всѣхъ паровыхъ судовъ, почти всѣ груженые и около $\frac{3}{4}$ порожнихъ судовъ. Въ соотвѣтствіи съ этимъ и грузовъ зимовало: почти всѣ хлѣбные и нефть, болѣе девяностыхъ разныхъ грузовъ и болѣе $\frac{4}{5}$ всей соли.

По отдѣльнымъ годамъ замѣтны нѣкоторые колебанія, въ зависимости отъ разныхъ обстоятельствъ, изъ которыхъ замѣтную роль играетъ и осенняя погода. Такъ, въ 1910 г., когда окончательно ледъ установился спустя двѣ недѣли послѣ первоначальнаго непродолжительнаго ледостава, и суда, въ этотъ перерывъ между ледоставами, успѣли дойти по своему назначенію и укрыться въ лучшихъ зимовкахъ, въ ежегодно обслѣдуемыхъ затонахъ зимовало: 95% груженыхъ судовъ и 95% всѣхъ грузовъ. Тоже повторилось и въ 1911 г.,*) и въ обслѣдуемыхъ затонахъ зимовало даже 96% груженыхъ судовъ и 97% всѣхъ грузовъ.

Обратное явленіе наблюдалось въ 1912 г., въ которомъ ледоставъ наступилъ чрезвычайно быстро послѣ перваго появленія сала, у Рыбинска, напр., и у Ярославля всего чрезъ 3 дня, въ Костромѣ даже чрезъ 2 дня и т. д. 1): въ обслѣ-

*) «Краткій обзоръ состоянія рѣкъ Каз. Окр. П. С.» въ Дополн. къ телегр. бюл. № 3, 1911 г. и № 11, 1912 г.

1) «Волжско-Кам. Справочн. книжка» ч. I, сборн. Казан. Окр. П. С. стр. 19, 21, 23 и т. д.

двумъ затонахъ зимовало всего 90% груженыхъ судовъ и 91% грузовъ.

Какъ можно видѣть изъ таблицъ № 6 и 7, всѣ зимовки — необслѣдуемыя и обслѣдуемыя — не распределяются равномерно по всей Волгѣ. Наибольшее ихъ число (55% всѣхъ вообще и 40% ежегодно обслѣдуемыхъ) находится въ сѣверной части Волги отъ Рыбинска до Н.-Новгорода, въ средней части Волги — отъ Н.-Новгорода до Хвалынска — ихъ значительно менѣе (28% всѣхъ вообще и 35% обслѣдуемыхъ), а въ южной части, до Приморскаго Инспекторскаго участка (до г. Енотаевска), ихъ еще менѣе (17% всѣхъ вообще и 25% ежегодно обслѣдуемыхъ).

Въ такомъ же, приблизительно, порядкѣ распределяются и зимовавшіе суда и грузы: во всѣхъ зимовкахъ вообще, за четырехлѣтіе 1910—1914 г.г., въ сѣверной части Волги зимовало 61% груженыхъ судовъ и 54% всѣхъ грузовъ, въ средней — 22 и 26% и въ южной — 17% судовъ и 20% грузовъ, а въ ежегодно обслѣдуемыхъ затонахъ — въ томъ же порядкѣ участковъ р. Волги: 61% судовъ и 55% грузовъ, 21 и 26% и 18% судовъ и 19% грузовъ.

Въ болѣе подробномъ видѣ распределеніе зимовавшихъ грузовъ между разнаго рода зимними стоянками можно представить въ слѣдующемъ видѣ:

Зимовки.	Въ средн. на 1 зимовку въ 4-хъ лѣтіе 1910—1914 г.г. приходилось зимов. грузовъ въ тыс. пуд. по груп. участ.														
	Костр., Кинеш. и Нижегородскомъ.					Казанскомъ и Самарскомъ.					Саратовскомъ и Царицынскомъ.				
	Хлѣб.	Нефт.	Соли.	Разн.	Всего.	Хлѣб.	Нефт.	Соли.	Разн.	Всего.	Хлѣб.	Нефт.	Соли.	Разн.	Всего.
Необслѣдуемыя	6	0,5	—	1	7,5	8	—	—	2	10	—	9	5	14	14
Обслѣдуем.	411	123	16	30	580	96	179	9	32	316	39	203	68	60	370
Всѣ вообще.	84	24	3	6	117	38	60	3	12	113	14	77	27	21	139
	14	14	9,5	5	3	31,5									
	411	123	16	30	580	96	179	9	32	316	39	203	68	60	370
	546	505	93	122	1.206										
	84	24	3	6	117	38	60	3	12	113	14	77	27	21	139
	136	161	33	39	369										

Кромѣ нагляднаго изображенія громаднаго значенія обслѣдуемыхъ зимовокъ среди всѣхъ другихъ зимовокъ, цифры эти даютъ возможность подмѣтить нѣкоторую правильность въ распредѣленіи отдѣльныхъ грузовъ по отдѣльнымъ участкамъ р. Волги. Такъ, хлѣбные грузы зимовали главн. обра-

зомъ въ верхней Волгѣ, болѣе чѣмъ на половину меньше зимовало ихъ въ средней Волгѣ и только почти одна десятая приходилась на южный участокъ. Нефть, соль и разные—наоборотъ—въ большихъ массахъ зимовали на югѣ, въ меньшихъ—въ центральной Волгѣ и еще въ меньшихъ—въ сѣверной части Волги.

Такое распредѣленіе отчасти можно объяснить самымъ направлениемъ движенія грузовъ (хлѣбн.—на сѣверъ, разные — на югъ), а отчасти—размѣрами потребныхъ на зиму запасовъ (въ томъ числѣ и для переотправки по желѣзнымъ дорогамъ) въ тѣхъ или иныхъ пунктахъ р. Волги (нефть, напр., въ значительныхъ количествахъ отправляется по желѣзн. дорогѣ изъ Царицина и Саратова, а изъ Саратова по желѣзной дорогѣ отправляется также и соль).

Но въ каждомъ изъ участковъ р. Волги есть свои притягательные центры. Такими центрами являются прежде всего крупные губернскіе города, затѣмъ —уѣздные. На долю этихъ центровъ приходится наибольшая масса зимовавшихъ судовъ и грузовъ:

Инспект. участки.	ОБСЛѢД. ЗИМОВКИ у:	Число зимов.	Въ ежегодно обслѣдуемыхъ затонахъ за 4-хъ лѣт. 1910— 1914 г. зимовало мил. пуд.				На одну об- слѣд. зимов. приходилось	
			Хлѣб.	Нефт.	Остал- ныхъ.	Всего.	Груз. мил. п.	Всѣх. судов.
Костр., Кинеш. и Нижегородск.	Губернск. городовъ.	6	24,8	11,3	2,5	38,6	6,4	641
	Уѣздн. »	5	15,4	0,3	1,8	17,5	3,5	514
	Проч. пунктовъ	15	4,2	1,7	0,7	6,6	0,4	138
Казанскій и Самарскій.	Губернск. городовъ.	9	3,5	13,2	1,4	18,1	2,0	277
	Уѣздн. »	1	0,1	1,2	0,1	1,4	1,4	63
	Проч. пунктовъ	13	5,6	2,6	2,3	10,5	0,8	104
Саратовскій и Царицкскій.	Губернск. городовъ.	—	—	—	—	—	—	—
	Уѣздн. »	3	—	5,4	4,2	9,6	3,2	399
	Проч. пунктовъ	12	2,3	6,6	3,3	12,2	0,3	179

Несмотря на незначительное число обслѣдуемыхъ зимовокъ, изъ приведенныхъ цифръ все-таки ясно видно, что боль-

шіе центры—губернскіе города, въ которыхъ имѣются обслѣдуемыя зимовки, стягивали на зиму наибольшее число судовъ и наибольшее количество грузовъ, за ними слѣдуютъ уѣздные города,—меньшіе центры, и, наконецъ,—прочіе пункты.

Въ числѣ этихъ крупныхъ центровъ значится и г. Симбирскъ, въ водахъ котораго за разсматриваемое время зимовало 447 судовъ, изъ которыхъ 73 паровыхъ и груженыхъ, и 1705000 пуд. различныхъ грузовъ.

Какъ было уже отмѣчено выше, у Симбирска въ настоящее время остались въ качествѣ зимовокъ Часовенская воложка и Чувичъ. Но относительно первой въ „Дополненіяхъ къ телеграфнымъ бюллетенямъ Каз. Ок. П. С.“ имѣются такія инспекторскія донесенія: „глубина внутри затона отъ 5 до 12 четв. Общая полезная площадь затона 10000 кв. с. (въ 1911 г. она была=15000 кв. с.), изъ нихъ 3500 кв. с. (въ 1911 г.—4000 кв. с.) пригодны для постановки груженого каравана“. Изъ этихъ отмѣтокъ видно, что Часовенская воложка подвержена сильнымъ измѣненіямъ и имѣетъ сравнительно небольшую площадь, пригодную для постановки груженыхъ судовъ. Такимъ образомъ, значеніе протока Чувича въ послѣднее время возросло.

Изъ цифръ зимовавшихъ въ Симбирскѣ судовъ и грузовъ видно, что потребность въ зимованіи у Симбирска, дѣйствительно, есть и довольно значительная.

Но дѣйствительные размѣры потребности въ зимованіи у Симбирска, само собой разумѣется, не выражаются только приведенными цифрами. Для надлежащаго освѣщенія этой потребности лучше всего все имѣющіяся данныя о степени обеспеченности отдѣльныхъ участковъ р. Волги разнаго рода зимовками привести въ формѣ сравненія,

ИНСПЕКТОРСКІЕ УЧАСТКИ.	По инспект. участк. за 4 года приходилось:						
	Всѣхъ зимовокъ.	Ежегодно обслѣдуем.		Верстѣ протяженія участк.	На 1 зимовку верстѣ:		
		Всѣхъ.	Только съ пар. и гружен. суд.		Всякую.	Обслѣдуемую.	Только съ паров. и гружен. суд.
Костр., Кинеш. и Нижегород.	141	26	25	685	5	26	27
Казанскій и Самарскій .	71	23	18	822	11	36	46
Саратовск. и Царицинск.	42	16	13	863	21	54	66

Въ частности:								
Казанскій		37	10	9	404	11	40	45
Самарскій		34	13	9	418	12	32	46
Районъ г. Симбирска.								
(Между ближайшими обслѣдуемыми удобны- ми стоянками):	Выше.	14	2	2	135	10	68	68
	Ниже.	8	3	2	144	18	48	72

Изъ этихъ цифръ можно видѣть, что чѣмъ южнѣе спускаться по Волгѣ, тѣмъ меньше встрѣчается зимовокъ всѣхъ родовъ: необслѣдованныхъ, обслѣдованныхъ и только такихъ, въ которыхъ зимовали паровыя и груженныя суда.

Въ переводѣ на 1 версту цифры особенно наглядны. Въ то время какъ въ сѣверной части Волги на 1 зимовку приходится всего 5 верстѣ, въ средней Волгѣ уже 11 верстѣ, а въ южной даже—21 верста. Или: на одну ежегодно обслѣдуемую зимовку на сѣверѣ приходится 26 верстѣ, въ средней части—36 верстѣ, а на югѣ цѣлыхъ 54 версты. Наконецъ, на такія зимовки, въ которыхъ могутъ укрываться и дѣйствительно укрываются паровыя и груженныя суда, въ сѣверной Волгѣ приходится 27 верстѣ, въ средней—46, а въ южной даже 66 верстѣ. Въ частности, въ Казанскомъ участкѣ, который оканчивается Симбирской Часовенской воложкой, и въ Самарскомъ, къ которому Симбирскъ непосредственно примыкаетъ, число верстѣ на одну зимовку съ паровыми и груженными судами составляетъ 45 (въ первомъ уч.) и 46 (во второмъ), или на 1 ежегодно обслѣдуемую зимовку—40 верстѣ (въ первомъ) и 32 (во второмъ). Но еще хуже дѣло обстоитъ относительно Симбирскаго района.

Число верстѣ протяженія этого района въ табличкѣ указано. выше—135 (до „Старой Камы“), ниже—144 (до „Ставропольской воложки“). Вверхъ отъ Симбирска ближайшимъ ежегодно обслѣдуемымъ затономъ является — Спасскій, затѣмъ рукавъ „Старая Кама“, отстоящіе отъ Симбирска первый въ 122, а второй въ 135 верстахъ. Внизъ отъ Симбирска—Кріушинскій затонъ (въ 27 верстахъ отъ Симбирска), Подвальскій (въ 95 вер.) и Ставропольская воложка (въ 144 верстахъ).

Въ ежегодныхъ инспекторскихъ донесеніяхъ, печатаемыхъ въ „Дополн. къ телегр. бюлл.“, относительно Спасскаго затона значится: „Общая полезная площадь затона=9000 кв. с. (въ 1911 г. 21000 кв. с.), изъ нихъ—4500 кв. с. (въ 1911 г. 5000, а въ 1912 г.—4000 кв. с.) пригодны для постановки груженаго каравана. Входъ для большихъ пароходовъ безъ разработки входа машиной—недоступенъ“. Какъ слѣдуетъ изъ этой отмѣтки, затонъ 1) претерпѣваетъ сильныя измѣненія въ пригодной для зимовокъ площади, а 2) является не доступнымъ безъ искусственныхъ мѣръ для большихъ пароходовъ, а слѣдовательно, и большихъ груз. баржей. Относительно „Старой Камы“ тамъ имѣется слѣдующее: „общая полезная для зимовки площадь=15000 кв. с., изъ нихъ 8000 пригодно для постановки гружен. каравана“. Но и въ этомъ затонѣ, часть его „небезопасна во время ледохода и большого подъема воды“.

Такимъ образомъ, два ближайшихъ обследуемыхъ затона, отстоящихъ отъ Симбирска на 122—135 верстъ представляются во 1) не достаточными по площади для вмѣщенія болѣе или менѣе значительнаго числа судовъ, въ особенности—большихъ и груженныхъ, и во 2) отчасти и небезопасными во время весенняго ледохода или даже для нѣкоторыхъ судовъ не совсѣмъ доступными.

Что касается затоновъ нижеСимбирска, то въ тѣхъ же донесеніяхъ имѣются такія свѣдѣнія: о Кріушинскомъ затонѣ— „Общая полезная площадь затона=20000 кв. с., изъ нихъ 8000 пригодны для постановки груженаго каравана. Зимовка небезопасна“. И, какъ видно изъ другихъ мѣстъ „Дополненій къ телегр. бюллетенямъ“, за 4 года (1910—1914) въ немъ зимовало всего 3 груженныхъ судна со 100000 пуд. разнаго груза и всего 60 порожнихъ судовъ. Затѣмъ, изъ этихъ же свѣдѣній видно, что Подвальскій затонъ весьма малъ и въ разсматриваемое четырехлѣтіе совершенно не служилъ зимовкой для паровыхъ и груженныхъ судовъ, и даже порожнихъ (и то больше мелкихъ) судовъ въ немъ ежегодно зимовало всего отъ 3 до 6 судовъ. О Ставропольскомъ затонѣ въ указанныхъ „Дополненіяхъ“ Каз. Окр. П. С. говорится: „Общая полезная площадь=6500 кв. с. (въ 1911 г.—8000 кв. с.), изъ

нихъ 1500 кв. с. (въ 1911 г.—1800 кв. с.) пригодны для постановки груженыхъ судовъ. Зимовка не безопасна“.

Такимъ образомъ, и ниже Симбирска, почти на 150 вер.—нѣтъ удовлетворительныхъ зимовокъ.

Изъ всѣхъ этихъ справокъ въ матеріалахъ почти исключительно официальнаго характера вполне ясно видно, что хорошо оборудованная зимовка у Симбирска въ прот. Чувичъ является, дѣйствительно, — самую неотложною необходимостью. ¹⁾ и всѣ вышеприведенные отвѣты, какъ непосредственно заинтересованныхъ сторонъ (пароходныхъ Обществъ), такъ и общественныхъ организаций (Бирж. Комит., Куп. Общества и VI Съезда Судовл. Волж. басс.), нашли себѣ въ этихъ матеріалахъ полное подтвержденіе.

Что же касается до оборудованія Чувича въ качествѣ перегрузочнаго затона, то, послѣ анализа грузооборотовъ гор. Симбирска, съ этой стороны не требуется болѣе никакихъ доказательствъ. Но что это оборудованіе и въ настоящее уже время не осталось бы безъ использованія, между прочимъ, лишній разъ могутъ свидѣтельствовать свѣдѣнія о передачахъ грузовъ съ желѣзной дороги на Волгу и съ Волги на желѣзную дорогу по лѣвому берегу Симбирска (сл. Часовня), имѣющіяся въ сборникахъ М-ства Пут. Сообщ.:

Направленіе грузовъ.	Передано груз. на ст. Часов.-прист. въ мил. пуд.											
	Въ 1909 г.				Въ 1910 г.				Въ 1911 г.			
	Хлѣбн.	Соли.	Проч.	Всего.	Хлѣбн.	Соли.	Проч.	Всего.	Хлѣбн.	Соли.	Проч.	Всего.
Съ желѣзн. дор. на Волгу.	1,8	—	1,6	3,4	1,9	—	2,1	4,0	2,2	—	1,3	3,5
Съ Волги на желѣзн. дор.	—	0,1	0,7	0,8	—	0,1	1,1	1,2	0,2	0,1	0,6	0,9
Въ общемъ итогѣ	1,8	0,1	2,3	4,2	1,9	0,1	3,2	5,2	2,4	0,1	1,9	4,4

Хотя эти свѣдѣнія не безъ существенныхъ недостатковъ (при обзорѣ, напр., наименованія грузовъ передачи съ желѣзн.

¹⁾ Великолѣпной иллюстраціей недостаточности зимовокъ въ Казанскомъ инспектор. участкѣ, въ которомъ находится гор. Симбирскъ, можетъ служить остановка судовъ на зиму въ 1912 г., когда «караваны, застигнутые льдомъ врасплохъ не успѣли добраться до безопасныхъ зимовокъ, а разсѣялись на пути, въ плесѣ, гдѣ попало». Въ результатѣ чего изъ 841 судна, зазимовавшихъ въ этомъ участкѣ, 116 (или 12%) оказались въ опасномъ положеніи. «Дополн. къ телегр. бюллет.» № 180, 1912 г. стр. 616.

дороги на Волгу въ печати. сборникахъ можно замѣтить, что нѣкоторые грузы неправильно занесены въ передачу, такъ какъ они по Волгѣ никуда не отправляются (напр., дрова), а потребляются всѣ на мѣстѣ, въ Симбирскѣ же, только большею частью на правомъ берегу ¹⁾, но и по нимъ всетаки можно судить, что количество передаваемыхъ грузовъ годъ отъ году увеличивается. Оно и должно, и будетъ расти, за это ручаются также и результаты научныхъ наблюдений надъ дѣйствіемъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ (каковою является В.-Бугульмин. ж. д.) на народное хозяйство: новая желѣзная дорога — по свидѣтельству проф. А. И. Чупрова — врѣзываясь въ край, лишенный до того времени искусственныхъ путей, вноситъ въ страну не одно только механическое измѣненіе условій сбыта, пріобрѣтенія и передвиженія товаровъ, и не одно только сокращеніе разстояній для гужевого ихъ провоза, но измѣняетъ кореннымъ образомъ и всѣ условія мѣстной экономической жизни, будя спавшія до того производительныя силы страны, внося свѣтъ въ темныя пути мѣстной оптовой и мелочной торговли, сближая производителя съ потребителемъ, создавая новыя потребности и, для удовлетворенія послѣднихъ, вызывая возникновеніе новыхъ отраслей промышленности и болѣе быстрое развитіе старыхъ. ²⁾

Но кромѣ этого, необходимо принять во вниманіе и то, что все выше изложенное было заимствовано изъ обнародованныхъ уже источниковъ. Но, какъ часто случается, жизнь быстро опережаетъ появленіе въ свѣтъ подобныхъ источниковъ. И съ того времени, какъ вышеприведенныя данныя были внесены въ официальные и печатные матеріалы, можно указать на новые шаги Симбирска на пути дальнѣйшаго развитія: цементный заводъ Симб. Губернскаго Земства на р. Волгѣ, въ Сенгилеев. у., по постановленію Губерн. Земск. Собранія, подыскиваетъ въ городѣ склады на 2 милл. пудовъ для зимнихъ

¹⁾ За позднѣйшее время (1911—1912 г.г.) свѣдѣнія о передачѣ грузовъ имѣются въ данныхъ Контроля Сборовъ В.-Бугульм. жел. дороги. Но ввиду того, что въ этихъ данныхъ *всѣ* грузы дороги по ст. Часовня — пристань отнесены къ разряду переданныхъ съ Волги на дорогу и съ дороги на Волгу, свѣдѣнія эти сдѣсь не приводятся.

²⁾ Цитировано по труду Н. Г. Кулябко-Корецкого: «Общегосударственное и мѣстное экономическое значеніе желѣзнодорож. линіи С.-Петербургъ—Кинель». стр. 15-16.

запасовъ цемента въ городѣ и для зимней переотправки цемента по желѣзн. дорогамъ, государственный элеваторъ, спроектированный на 1 милл. пуд. хлѣбныхъ товаровъ, наканунѣ превращенія въ 3-хмилліонный, послѣдній отрѣзокъ В.-Бугульминской ж. д.—Бугульма—Чишма—уже открытъ для правильного движенія, и М.-Казанская дорога оказывается забитой грузами съ этой дороги и т. д.

При такихъ условіяхъ, быть можетъ недалеко то время, когда официальные и печатные источники отмѣтятъ городъ Симбирскъ какъ значительный перегрузочный пунктъ съ желѣзныхъ дорогъ на Волгу и съ Волги на городскіе берега и, въ особенности,—по направленію къ Уралу.

Приложенія.

ТАБЛИЦЫ и ПОЯСНЕНІЯ.

Таблица № 1. Желѣзно-дорожные грузы (по объѣмѣмъ дорогамъ вмѣстѣ) безъ хлѣбныхъ грузовъ. Малая скорость.

№ № групп. но- менкл.	Въ мѣстномъ сообщеніи.						Въ общихъ итогахъ.											
	ОТПРАВЛЕНО.		ПРИБЫЛО.		В С Е Г О.		ОТПРАВЛЕНО.		ПРИБЫЛО.		В С Е Г О.							
	1911 г.	1912 г.	1911 г.	1912 г.	1911 г.	1912 г.	1911 г.	1912 г.	1911 г.	1912 г.	1911 г.	1912 г.						
1	264046	332708	254356	2528	7044	5590	266574	339752	259946	317243	369172	274217	173542	13026	54537	490785	382198	328754
2	1802	2784	2354	5	15	51	1807	2799	2405	1802	2784	2407	27	141	216	1829	2925	2623
3	1832	4056	2586	718	—	1227	2550	4056	3813	1832	4056	2586	861	88	2244	2693	4144	4830
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	7
5	40119	55626	67112	14466	12687	14571	54585	68313	81683	40621	59579	68036	27708	187247	149366	68329	246826	217402
6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	—	7	27	52	104	55	52	111	82	—	70	27	64	120	63	64	190	90
8	469	1263	1224	750	625	740	1219	1888	1964	470	1347	3880	1220	1033	1115	1690	2380	4995
9	—	2	1000	—	1748	1800	—	1750	2800	9200	2	5000	—	1900	1800	9200	1902	6800
10	14809	17286	16222	17361	33832	33790	32170	50118	50012	22855	18868	24986	17398	33264	34430	40253	52132	59416
11	128	177	338	119	767	625	247	944	963	140	195	484	161	788	650	301	983	1134
12	2842	6120	8324	18312	20240	19188	21154	26360	27512	2892	6158	8385	29160	34054	29744	33052	40212	38129
13	1718	1411	5291	2505	3122	6283	4228	4533	11574	1928	8161	17638	6457	4989	9466	8385	13150	27134
14	—	2	9	87	77	37	87	79	46	17	3	12	443	450	586	460	453	598
15	3941	4879	7062	978	609	951	4919	5488	8013	3941	5036	7142	3565	3511	5741	7506	8547	12883

Таблица № 1. Желѣзно-дорожные грузы (по объѣмъ дорогамъ вмѣстѣ) безъ хлѣбныхъ грузовъ. Малая скорость.

№ № груп. но- менкл.	Въ мѣстномъ сообщеніи.						Въ общихъ итогахъ.											
	ОТПРАВЛЕНО.			ПРИБЫЛО.			В С Е Г О.			ОТПРАВЛЕНО.			ПРИБЫЛО.			В С Е Г О.		
	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
91	941	1642	2279	746	1158	874	1687	2800	3153	983	4693	4864	12277	3185	4662	13260	7878	9526
92	130	465	1245	70	—	6	200	465	1251	136	465	1245	111	—	6	247	465	1251
93	76204	83696	138124	1909	4718	4983	78113	88414	143107	76833	84730	138940	29104	53122	62956	105937	137852	201899
94	138	467	319	30	34	51	168	501	370	139	467	319	33	34	62	172	501	381
95	45083	57826	54942	5059	4821	8096	50142	62647	63038	72245	103190	83015	239898	300392	304225	312143	403582	387240
96	437	656	795	391	404	362	828	1060	1157	527	788	796	3188	2623	2598	3715	3411	3394
97	359	520	430	149	198	73	508	718	503	359	520	430	382	323	75	741	843	505
98	1094	1952	3815	596	1287	1877	1690	3239	5692	1119	1957	3847	1365	1938	2356	2484	3895	6203
99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100	—	—	81	—	—	428	—	—	509	—	—	81	—	—	428	—	—	509
101	207212	235059	253286	388	32	36	207600	235091	253322	207212	235059	253286	388	190	389	207600	235249	253675
102	23	90	50	12486	48147	58086	12509	48237	58136	946	25905	17301	13138	48147	61321	14084	74052	78622
103	1374	1580	1357	1078	1012	838	2452	2592	2195	1376	1581	1357	5727	6386	8355	7103	7967	9712
104	8242	11401	11625	1358	2646	2449	9600	14047	14074	8274	11571	11664	5698	7529	8575	13972	19100	20239
105	3812	10475	16272	40198	34617	17238	44010	45092	33510	4021	10561	16593	42994	39526	24710	47015	50087	41303

Таблица № 1. Жельзно-дорожные грузы (по объёмъ дорогамъ вмѣстѣ) безъ хлѣбныхъ грузовъ. Малая скорость.

№ № груп. но- менкл.	Въ мѣстныхъ сообщеніи.									Въ общихъ итогахъ.								
	ОТПРАВЛЕНО.			ПРИБЫЛО.			В С Е Г О.			ОТПРАВЛЕНО.			ПРИБЫЛО.			В С Е Г О.		
	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
121	—	12	2	—	—	65	—	12	67	—	12	2	—	2	65	—	14	67
122	4	—	—	108	11	28	112	11	28	4	—	—	139	16	33	143	16	33
123	31049	55277	97134	11163	12700	11531	42212	67977	108665	39815	70146	104833	119622	119853	123416	159437	189099	228249
124	104	443	238	479	948	1368	583	1391	1606	1788	3163	873	479	1408	1768	2267	4571	2641
125	93	191	214	1621	681	244	1714	872	458	97	629	262	1715	1716	1587	1812	2345	1849
126	960	1838	2190	3309	2361	2538	4269	4199	4728	1087	8468	3015	3706	2817	3466	4793	11285	6481
127	19	690	223	208	190	682	227	880	905	23	776	242	256	230	683	279	1006	925
128	17	—	—	—	—	—	17	—	—	17	—	184	16	—	—	33	—	184
129	228	321	609	9626	9404	7908	9854	9725	8577	36663	31117	26147	9626	10084	7903	46289	41151	34116
Итого .	1833282	2439255	2480835	4288261	5060283	4975598	6121543	7086538	7402433	2100742	2363802	2929090	5306390	6366670	6830566	7407132	8730272	9859656

Таблица № 2. Грузы Московск.-казанск. жел. дор.

Направление грузовъ.	Годы. Груп.	В ъ м ѣ с т н о м ъ с о о б щ е н і и.							
		I	II	III	V	VI	Всего.	IV	Всего.
ОТПРАВЛЕНІЕ.	1910	145542	207884	38902	26196	29839	448363	47052	495415
	1911	156123	245905	48022	33802	23235	507087	60424	567511
	1912	252850	356700	59019	23918	29498	721985	132872	854857
	1913	233419	353436	74582	41331	67391	770159	196730	966889
ПРИБЫТІЕ.	1910	231063	84894	140726	1570502	27552	2054737	379494	2434231
	1911	243866	64437	137743	2478787	21879	2946712	545130	3491842
	1912	272491	68368	174630	3278961	20298	3814748	161472	3976220
	1913	310052	64023	164258	3178470	33002	3749805	111087	3860892
В С Е Г О.	1910	376605	292778	179628	1596698	57391	2503100	426546	2929646
	1911	399989	310342	185765	2512589	45114	3453799	605554	4059353
	1912	525341	425068	233649	3302879	49796	4536733	294344	4831077
	1913	543471	417459	238840	3219801	100393	4519964	307817	4827781
В ъ п р я м о м ъ с о о б щ е н і и.									
ОТПРАВЛЕНІЕ.	1910	31123	66884	40328	578	33308	172221	142677	314898
	1911	113532	87705	43289	2	22932	267460	40095	307555
	1912	149680	90991	50604	—	33072	324347	244920	569267
	1913	130326	149633	37667	434	124195	442255	427554	869809
ПРИБЫТІЕ.	1910	392081	383153	55732	101459	11914	944339	69047	1013386
	1911	543978	299621	48346	101850	24334	1018129	644618	1662747
	1912	537991	554163	63591	137556	13086	1306387	438302	1744689
	1913	1116112	539438	72457	208238	18723	1956968	208512	2163480
В С Е Г О.	1910	423204	450037	96060	102037	45222	1116560	211724	1328284
	1911	657510	387326	91635	101852	47266	1285589	684713	1970302
	1912	687671	645154	114195	137556	46158	1630734	683222	2313956
	1913	1246438	689071	110124	208672	142918	2397223	636066	3033289

Таблица № 2. Грузы Моск.-Казанск. и Волго-Бугульмин. жел. дор.

Направление грузовъ.	Годы Груп.	Всего по Московск.-Казанск. жел. дор.							
		I	II	III	V	VI	Всего.	IV	Всего.
ОТПРАВЛЕНИЕ.	1909	189600	294100	60200	35200	107700	686800	518100	1204900
	1910	176615	274768	79230	26774	63147	620584	189729	810313
	1911	269655	333610	91311	33804	46167	774547	100519	875066
	1912	402530	447691	109623	23918	62570	1046332	377792	1424124
	1913	363745	503069	112249	41765	191586	1212414	624284	1836698
ПРИБЫТИЕ.	1909	431200	396900	156500	1555800	6900	2547300	288700	2836000
	1910	623144	468047	196458	1671961	39466	2999076	448541	3447617
	1911	787844	364058	186089	2580637	46213	3964841	1189748	5154589
	1912	810482	622531	238221	3416517	33384	5121135	599774	5720909
	1913	1426164	603461	236715	3386708	51725	5704773	319599	6024372
В С Е Г О.	1909	620800	691000	216700	1591000	114600	3234100	806800	4040900
	1910	799809	742815	275688	1698735	102613	3619660	638270	4257930
	1911	1057499	697668	277400	2614441	92380	4739388	1290267	6029655
	1912	1213012	1070222	347844	3440435	95954	6167467	977566	7145033
	1913	1789909	1106530	348964	3428473	243311	6917187	943883	7861070
Всего по Волго-Бугульминской жел. дор.									
ОТПРАВЛЕНИЕ	1911	701732	269766	62562	96075	*) 21401	1151536	412714	1564250
	1912	679986	351137	112514	160661	12780	1317078	600512	1917590
	1913	942383	415980	113081	230160	15072	1716676	133861	1850537
ПРИБЫТИЕ.	1911	164652	39807	36899	938313	*) 10254	1189925	2720249	3910174
	1912	260100	41623	53670	861486	28631	1245510	2731693	3977203
	1913	337331	51654	54987	754256	27565	1225793	3360461	4586254
В С Е Г О.	1911	866384	309573	99461	1034388	*) 31655	2341461	3132963	5474424
	1912	940086	392760	166184	1022147	41411	2562588	3332205	5894793
	1913	1279714	467634	168068	984416	42637	2942469	3494322	6436791

*) Безъ подвижн. сост.

Таблица № 2. Грузы обѣихъ желѣзныхъ дорогъ.

Направленіе грузовъ.	Годы. Груп.	Въ мѣстномъ сообщеніи.							
		I	II	III	V	VI	Всего.	IV	Всего.
ОТПРАВЛЕНІЕ.	1911	857855	515671	110584	129877	44636	1658623	473138	2131761
	1912	932836	707837	171533	184579	42278	2039063	733384	2772447
	1913	1175802	769416	187663	271491	82463	2486835	330591	2817426
ПРИБЫТІЕ.	1911	408518	104244	174642	3417100	32133	4136637	3265379	7402016
	1912	532591	109991	228300	4140447	48929	5060258	2893165	7953423
	1913	647383	115677	219245	3932726	60567	4975598	3471548	8447146
В С Е Г О.	1911	1266373	619915	285226	3546977	76769	5795260	3738517	9533777
	1912	1465427	817828	399833	4325026	91207	7099321	3626549	10725870
	1913	1823185	885093	406908	4204217	143030	7462433	3802139	11264572
Въ общемъ итогѣ.									
ОТПРАВЛЕНІЕ.	1911	971387	603376	153873	129879	67568	1926083	513233	2439316
	1912	1082516	798828	222137	184579	75350	2363410	978304	3341714
	1913	1306128	919049	225330	271925	206658	2929090	758145	3687235
ПРИБЫТІЕ.	1911	952496	403865	222988	3518950	56467	5154766	3909997	9064763
	1912	1070582	664154	291891	4278003	62015	6366645	3331467	9698112
	1913	1763495	655115	291702	4140964	79290	6930566	3680060	10610626
В С Е Г О.	1911	1923883	1007241	376861	3648829	124035	7080849	4423230	11504079
	1912	2153098	1462982	514028	4462582	137365	8730055	4309771	13039826
	1913	3069623	1574164	517032	4412889	285948	9859656	4438205	14297861

Таблица № 3. Главнѣйшіе желѣзнодорожные грузы по обѣимъ жел.-дор. (въ тысяч. пудовъ)
(По стат. сборн. М-ства Пут. Сообщенія)

Г Р У З Ы:		Хлѣбъ.		Соль.		Нефть и нефтян. остатк.		Керосинъ и остатки изъ прод. нефти.		Камен. уголь.		Дрова.		Лѣсные строит. матеріал		Итого.		
		Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	
Станціи и линіи.																		
Симбирскъ:	{	417	252	123	—	9	24	5	—	88	—	1442	7	20	581	1831		
		1313	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	2	1319	34	
		Итого по линіи Инза Симбирскъ.		2907	2907	124	124	59	59	38	94	1467	1467	1486		6175	6175	
Часовня:	{	—	5	—	—	3	—	4	—	—	—	—	1	5	8	10		
		2	1728	83	—	1	—	26	—	—	—	—	1199	152	26	263	2953	
		2	241	—	—	7	—	10	—	1	—	—	—	1	1	21	242	
Итого по Часовнѣ.	{	33	1206	—	—	—	—	—	48	—	—	—	2	9	83	1215		
		4	1974	83	—	11	—	40	—	3	—	—	1199	154	32	295	3205	
		По Симбирску и Часовнѣ		421	2226	206	—	20	24	65	3	88	—	2641	161	52	876	5036
Симбирскъ:	{	146	383	87	—	10	23	14	—	76	—	1561	6	87	263	2130		
		846	15	—	—	—	—	—	—	1	106	—	—	6	—	852	122	
		Итого по линіи Инза Симбирскъ.		2473	2473	88	88	61	61	30	191	2099	2099	1979	1979	6921	6921	
Часовня:	{	—	6	1	—	14	—	2	—	—	—	—	—	17	17	23		
		1	2001	59	—	3	—	28	—	88	—	—	1446	173	19	352	3466	
		—	262	—	—	4	—	—	—	6	—	—	96	3	—	13	358	
Итого по Часовнѣ.	{	—	821	—	—	—	—	—	105	—	—	—	112	—	4	105	937	
		1	2269	60	—	21	—	30	—	94	—	—	1542	176	36	382	3847	
		По Симбирску и Часовнѣ		147	2652	147	—	31	23	44	—	94	76	—	3103	182	123	645

Таблица № 3. Главнѣйшіе желѣзнодорожные грузы по обѣимъ жел.-дор. (въ тысяч. пудовъ)
(По стат. сборн. М-ства Пут. Сообщенія)

Г р у з ы:		Хлѣбъ.		Соль.		Нефть и остатки нефтян. остатк.		Керосинъ и остатки изъ прод. нефти.		Камен. уголь.		Дрова.		Лѣсные строит. матеріал		Итого.	
		Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
Станціи и линіи.																	
Симбирскъ: {		81	623	93	—	9	24	23	1	—	77	—	2471	7	60	213	3258
Мелекес. п. п.		400	64	—	—	—	—	—	—	—	58	—	—	—	1	400	123
Итого по линіи Инза Симбирскъ.		2051	2051	95	95	54	54	38	38	146	146	2943	1606	1606	6333	6333	6333
Часовня: {		—	26	2	—	13	—	8	—	—	—	11	78	13	13	47	117
Часовня пристань.		250	2192	112	—	14	—	39	—	—	—	2	848	52	34	469	3074
Симбирск. гор. станц.		63	193	1	—	4	—	4	—	—	—	—	1	3	3	75	197
Московск. казан. жел.-дор.		64	380	—	—	—	—	—	—	60	—	—	—	2	1	123	381
Итого по Часовнѣ.		313	2411	115	—	31	—	51	—	—	—	13	927	68	50	531	3388
По Симбирску и Часовнѣ		394	3034	208	—	40	24	74	1	—	77	13	3308	75	110	804	6644
За три года.																	
Симбирскъ: {		644	1258	303	—	28	71	62	6	—	241	—	5474	20	167	1057	7217
Мелекес. п. п.		2559	111	—	—	—	—	—	1	—	164	—	—	12	3	2571	273
Итого по линіи Инза Симбирскъ.		7431	7431	307	307	174	174	106	106	431	431	6509	5071	5071	20029	20029	20029
Часовня: {		—	37	3	—	30	—	14	—	—	—	11	78	14	35	72	150
Часовня пристань.		253	5921	254	—	18	—	93	—	90	—	2	3493	377	79	1087	9493
Симбирск. гор. станц.		65	636	1	—	15	—	14	—	7	—	—	97	7	4	106	797
Московск. казан. жел.-дор.		97	2407	—	—	—	—	—	—	213	—	—	112	4	14	314	2533
Итого по Часовнѣ.		318	9654	258	—	63	—	121	—	97	—	13	3668	398	118	1263	10440
По Симбирску и Часовнѣ		962	7312	561	—	91	71	183	6	97	241	13	9142	418	235	2325	17657

Таблица № 4.

Волжскіе грузы.

(По сборн. М-ства Пут. Сообщенія)

Грузы и суда.	Отправление или прибытіе.	По направленію	1909			1910			1911			За три года.		
			Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.
Число груженныхъ судовъ.	ОТПРАВЛЕНО.	Вверхъ .	1301	222	1523	1666	429	2095	1241	206	1447	4208	857	5065
		Внизъ .	7	506	513	1814	392	2206	1242	140	1382	3063	1038	4101
		Всего .	1308	728	2036	3480	821	4301	2483	346	2829	7271	1895	9166
	ПРИБЫЛО.	Снизу .	1930	429	2359	1781	812	2593	1784	108	1892	5405	1349	6844
		Сверху .	1228	32	1260	1004	28	1032	1378	134	1512	3610	194	3804
		Всего .	3158	461	3619	2785	840	3625	3162	242	3404	9105	1543	10648
	То и другое вмѣстѣ.	Выше гор.	2529	254	2783	2670	457	3127	2619	340	2959	7818	1051	8869
		Ниже гор.	1937	935	2872	3595	1204	4799	3026	248	3274	8558	2387	10945
		Всего .	4466	1185	5655	6265	1661	7926	5645	588	6233	16376	3438	19814
Всѣ вообще товары, на судахъ, въ платкахъ и на платкахъ (въ тыс. пуд.).	ОТПРАВЛЕНО.	Вверхъ .	3173	1395	4568	4961	1916	6877	4647	2265	6912	12731	5576	18357
		Внизъ .	3474	854	4328	3473	384	3857	1226	581	1807	8173	1819	9992
		Всего .	6647	2249	8896	8434	2300	10734	5873	2876	8719	20954	7395	28349
	ПРИБЫЛО.	Снизу .	2079	284	2363	1799	377	2176	2816	172	2988	6604	833	7527
		Сверху .	2094	270	2364	1569	136	1705	5530	443	5973	9193	849	10042
		Всего .	4173	554	4727	3368	513	3881	8346	615	8961	15887	1682	17569
	То и другое вмѣстѣ.	Выше гор.	5267	1665	6932	6530	2052	8582	10177	2708	12885	21974	6425	28399
		Ниже гор.	5553	1138	6691	5272	761	6033	4042	753	4795	14867	2652	17519
		Всего .	10820	2803	13623	11802	2813	14615	14219	3461	17680	36841	9077	45918

Таблица № 4. Главнѣйшіе волжскіе грузы (въ тысяч. пуд.)

(По стат. сборн. М-ства Пут. Сообщенія)

Грузы.	Отправленіе и прибытіе.	По направлен.	1909			1910			1911			За три года.		
			Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.
Х Л Ъ Б Н Ы Е.	ОТПРАВЛЕНІЕ.	Вверхъ . .	1462	1117	2579	2522	1352	3874	2839	1823	4662	6823	4292	11115
		Внизъ . .	1859	589	2448	2484	165	2649	459	78	537	4802	832	5634
		Всего . .	3321	1706	5027	5006	1517	6523	3298	1901	5199	11625	5124	16749
	ПРИБЫТІЕ.	Снизу . .	355	—	355	95	35	130	475	108	583	925	143	1068
		Сверху . .	600	—	600	14	—	14	171	100	271	785	100	885
		Всего . .	955	—	955	109	35	144	646	208	854	1710	243	1953
	В С Е Г О.	Вверхъ и сверху . .	2062	1117	3179	2536	1352	3888	3010	1923	4933	7608	4392	12000
		Вниз. и низ. . .	2214	589	2803	2579	200	2779	934	186	1120	5727	975	6702
		Всего . .	4276	1706	5982	5115	1552	6667	3944	2109	6053	13335	5367	18702
Л ѣ н ѣ н ѣ с ѣ м ѣ и л ѣ н ѣ .	ОТПРАВЛЕНІЕ.	Вверхъ . .	3	3	6	1	4	5	1	2	3	5	9	14
		Внизъ . .	6	—	6	—	—	—	1	—	1	7	—	7
		Всего . .	9	3	12	1	4	5	2	2	4	12	9	21
	ПРИБЫТІЕ.	Снизу . .	1	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1
		Сверху . .	—	—	—	3	—	3	—	3	3	3	3	6
		Всего . .	1	—	1	3	—	3	—	3	3	4	3	7
	В С Е Г О.	Вверхъ и сверху . .	3	3	6	4	4	8	1	5	6	8	12	20
		Вниз. и низ. . .	7	—	7	—	—	—	1	—	1	8	—	8
		Всего . .	10	3	13	4	4	8	2	5	7	16	12	28

Таблица № 4. Главнѣйшіе волжскіе грузы (въ тысяч. пуд.)
(По стат. Сборн. М-ства Пут. Сообщенія).

Грузы.	Отправление и прибыт.	По направлен.	1909			1910			1911			За три года.		
			Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.
С П И Р Т Ы.	ОТПРАВЛЕНІЕ.	Вверхъ . .	—	—	—	9	—	9	4	—	4	13	—	13
		Внизъ . .	—	—	—	27	—	27	3	2	5	30	2	32
		Всего . .	—	—	—	36	—	36	7	2	9	43	2	45
	ПРИБЫТІЕ.	Снизу . .	—	—	—	7	13	20	—	—	—	7	13	20
		Сверху . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Всего . .	—	—	—	7	13	20	—	—	—	7	13	20
	В С Е Г О.	Вверхъ и сверху . .	—	—	—	9	—	9	4	—	4	13	—	13
		Вниз. и низн. . .	—	—	—	34	13	47	3	2	5	37	15	52
		Всего . .	—	—	—	43	13	56	7	2	9	50	15	65
Сахаръ и сахарный песокъ.	ОТПРАВЛЕНІЕ.	Вверхъ . .	17	—	17	13	—	13	5	—	5	35	—	35
		Внизъ . .	4	—	4	—	—	—	2	—	2	6	—	6
		Всего . .	21	—	21	13	—	13	7	—	7	41	—	41
	ПРИБЫТІЕ.	Снизу . .	8	13	21	5	11	16	1	—	1	14	24	38
		Сверху . .	6	—	6	3	—	3	—	—	—	9	—	9
		Всего . .	14	13	27	8	11	19	1	—	1	23	24	47
	В С Е Г О.	Вверхъ и сверху . .	23	—	23	16	—	16	5	—	5	44	—	44
		Вниз. и низн. . .	12	13	25	5	11	16	3	—	3	20	24	44
		Всего . .	35	13	48	21	11	32	8	—	8	64	24	88

Таблица № 4. Главнѣйшіе волжскіе грузы (въ тысяч. пуд.)

(По стат. Сборн. М-ства Пут. Сообщенія).

Грузы.	Отправление и прибыт.	По направлен.	1909			1910			1911			За три года.		
			Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.
А.	ОТПРАВЛЕНІЕ.	Вверхъ .	21	—	21	21	—	21	3	—	3	45	—	45
		Внизъ .	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	1
		Всего .	21	—	21	22	—	22	3	—	3	46	—	46
Б.	ПРИБЫТІЕ.	Снизу .	111	23	134	261	25	286	119	1	120	491	49	540
		Сверху .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Всего .	111	23	134	261	25	286	119	1	120	491	49	540
Р.	ВСЕГО.	Вверхъ и сверху .	21	—	21	21	—	21	3	—	3	45	—	45
		Вниз. и низ.	111	23	134	262	25	287	119	1	120	492	49	541
		Всего .	132	23	155	283	25	308	122	1	123	537	49	586
Б.	ОТПРАВЛЕНІЕ.	Вверхъ .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Внизъ .	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	1
		Всего .	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	1
О.	ПРИБЫТІЕ.	Снизу .	500	36	536	309	—	309	481	—	481	1290	36	1326
		Сверху .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Всего .	500	36	536	309	—	309	481	—	481	1290	36	1326
С.	ВСЕГО.	Вверхъ и сверху .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Вниз. и низ.	500	36	536	309	—	309	482	—	482	1291	36	1327
		Всего .	500	36	536	309	—	309	482	—	482	1291	36	1327

Таблица № 4. Главнѣйшіе волжскіе грузы (въ тысяч. пуд.)

(По стат. сборн. М-ства Пут. Сообщенія)

Грузы.	Отправление и прибыт.	По направлен.	1909			1910			1911			За три года.		
			Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.
КАМЕННЫЙ УГОЛЬ.	ОТПРАВЛЕНИЕ.	Вверхъ . .	1	—	1	4	—	4	—	—	—	5	—	5
		Внизъ . .	9	—	9	—	—	—	—	—	—	9	—	9
		Всего .	10	—	10	4	—	4	—	—	—	14	—	14
	ПРИБЫТИЕ.	Снизу . .	—	1	1	1	—	1	—	—	—	1	1	2
		Сверху . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Всего .	—	1	1	1	—	1	—	—	—	1	1	2
	ВСЕГО.	Вверхъ и сверху . .	1	—	1	4	—	4	—	—	—	5	—	5
		Вниз. и низ.	9	1	10	1	—	1	—	—	—	10	1	11
		Всего .	10	1	11	5	—	5	—	—	—	15	1	16
Чугунъ, желѣзо, жѣсть и сталь не въ дѣлѣ.	ОТПРАВЛЕНИЕ.	Вверхъ . .	22	—	22	26	—	26	6	—	6	54	—	54
		Внизъ . .	21	—	21	9	—	9	27	—	27	57	—	57
		Всего .	43	—	43	35	—	35	33	—	33	111	—	111
	ПРИБЫТИЕ.	Снизу . .	9	20	29	7	19	26	6	1	7	22	40	62
		Сверху . .	83	10	93	102	4	106	68	2	70	253	16	269
		Всего .	92	30	122	109	23	132	74	3	77	275	56	331
	ВСЕГО.	Вверхъ и сверху . .	105	10	115	128	4	132	74	2	76	307	16	323
		Вниз. и низ.	30	20	50	16	19	35	33	1	34	79	40	119
		Всего .	135	30	165	144	23	167	107	3	110	386	56	442

Таблица № 4. Главнѣйшіе волжскіе грузы (въ тысяч. пуд.)

(По стат. сборн. М-ства Пут. Сообщенія)

Грузы.	Отправление и прибыт.	По направлен.	1909			1910			1911			За три года.		
			Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.	Симбир.	Часовня.	Всего.
Нефть и нефтяные продукты.	ОТПРАВЛЕНІЕ.	Вверхъ .	9	—	9	2	—	2	1	—	1	12	—	12
		Внизъ .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Всего .	9	—	9	2	—	2	1	—	1	12	—	12
	ПРИБЫТІЕ.	Снизу .	373	6	379	341	2	343	394	30	424	1108	38	1146
		Сверху .	2	—	2	—	—	—	2	—	2	4	—	4
		Всего .	375	6	381	341	2	343	396	30	426	1112	38	1150
	В С Е Г О.	Вверхъ и сверху .	11	—	11	2	—	2	3	—	3	16	—	16
		Вниз. и низ.	373	6	379	341	2	343	394	30	424	1108	38	1146
		Всего .	384	6	390	343	2	345	397	30	427	1124	38	1162
Д Р О В А.	ОТПРАВЛЕНІЕ.	Вверхъ .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Внизъ .	35	—	35	—	—	—	14	—	14	49	—	49
		Всего .	35	—	35	—	—	—	14	—	14	49	—	49
	ПРИБЫТІЕ.	Снизу .	7	—	7	—	—	—	—	—	—	7	—	7
		Сверху .	205	—	205	26	—	26	2018	—	2018	2249	—	2249
		Всего .	212	—	212	26	—	26	2018	—	2018	2256	—	2256
	В С Е Г О.	Вверхъ и сверху .	205	—	205	26	—	26	2018	—	2018	2249	—	2249
		Вниз. и низ.	42	—	42	—	—	—	14	—	14	56	—	56
		Всего .	247	—	247	26	—	26	2032	—	2032	2305	—	2305

Таблица № 4. Главнѣйшіе волжскіе грузы (въ тыс. пуд.).
(По сборн. М-ства Пут. Сообщенія)

Г р у з ы.	Отправленіе и прибытіе.	По направленію	1909			1910			1911			За три года.		
			Симбир.	Часовая.	Всего.	Симбир.	Часовая.	Всего.	Симбир.	Часовая.	Всего.	Симбир.	Часовая.	Всего.
Лѣсные строительные матеріалы.	ОТПРАВЛЕНІЕ.	Вверхъ .	27	—	27	—	—	—	—	—	—	27	—	27
		Внизъ .	26	1	27	90	23	113	46	56	102	162	80	242
		Всего .	53	1	54	90	23	113	46	56	102	189	80	269
	ПРИБЫТІЕ.	Снизу .	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	2	2
		Сверху .	675	35	710	985	107	1092	1508	140	1648	3168	282	3450
		Всего .	675	35	710	985	109	1094	1508	140	1648	3168	284	3452
	В С Е Г О.	Вверхъ и сверху .	702	35	737	985	107	1092	1508	140	1648	3195	282	3477
		Вниз. и низ.	26	1	27	90	25	115	46	56	102	162	82	244
		Всего .	728	36	764	1075	132	1207	1554	196	1750	3357	364	3721
Всего (вмѣстѣ съ хлопкомъ, отд. не показ.)	ОТПРАВЛЕНІЕ.	Вверхъ .	1562	1120	2682	2598	1356	3954	2859	1827	4686	7019	4303	11322
		Внизъ .	1961	590	2551	2611	188	2799	553	138	691	5125	916	6041
		Всего .	3523	1710	5233	5209	1544	6753	3412	1965	5377	12144	5219	17363
	ПРИБЫТІЕ.	Снизу .	1364	99	1463	1026	107	1133	1476	140	1616	3866	346	4212
		Сверху .	1571	45	1616	1133	111	1244	3767	245	4012	6471	401	6872
		Всего .	2935	144	3079	2159	218	2377	5243	385	5628	10337	747	11084
	В С Е Г О.	Вверхъ и сверху .	3133	1165	4298	3731	1467	5198	6626	2072	8698	13490	4704	18194
		Вниз. и низ.	3325	689	4014	3637	295	3932	2029	278	2307	8991	1262	10253
		Всего .	6458	1854	8312	7368	1762	9130	8655	2350	11005	22481	5966	28447

Табл. № 5. По р. Волгѣ въ г. Симбирскѣ безъ Часовни прибыло (въ т. пуд.).

(П стат. сборн. М-ства Пут. Сообщенія)

Годы.	По направ- ленію.	Съ пристаней.	Хлѣбныхъ грузовъ съ пшеномъ и крупой.	Чугунъ и желѣзо не въ дѣлѣ.	Рыба.	Соль.	Нефть ке- росинъ.	Лѣсные ма- териалы и дрова *).	ВСЕГО.	Всѣхъ вообще.
1909	С В Е Р Х У.	До Устья Майны	579	—	—	—	—	175	754	851
		Остал. Волжск.	6	3	—	—	2	57	68	371
		Со всѣхъ Волжс.	585	3	—	—	2	232	822	1222
		Съ прит. Волги	15	80	—	—	—	648	743	872
		Итого . .	600	83	—	—	2	880	1565	2094
	С Н И З У.	До Сенгиля .	105	—	—	—	—	7	112	130
		Остальныхъ .	250	9	111	500	373	—	1243	1949
		Итого .	355	9	111	500	373	7	1355	2079
	Въ томъ и друг. направл.	Всего .	955	92	111	500	375	887	2920	4173
1910	С В Е Р Х У.	До Устья Майны	8	—	—	—	—	12	20	29
		Остал. Волжск.	—	42	—	—	—	3	45	434
		Со всѣхъ Волжс.	8	42	—	—	—	15	65	463
		Съ прит. Волги	6	60	—	—	—	996	1062	1106
		Итого .	14	102	—	—	—	1011	1127	1569
	С Н И З У.	До Сенгиля .	73	1	—	—	—	—	74	88
		Остальныхъ .	22	6	261	309	341	—	939	1711
		Итого .	95	7	261	309	341	—	1013	1799
	Въ томъ и друг. направл.	Всего .	109	109	261	309	341	1011	2140	3368

*) Неразъединено въ сборникахъ.

Табл. № 5. По р. Волгѣ въ г. Симбирскѣ безъ Часовни прибыло (въ т. пуд.).

(По стат. сборн. М-ства Пут. Сообщенія).

Годы.	По направ- ленію.	Съ пристаней.	Хлѣбныхъ грузовъ съ пшеницѣю и крупой.	Чугунъ и жѣлѣзо не въ дѣлѣ.	Рыба.	Соль.	Нефть ке- росинъ.	Лѣсные ма- теріалы и дрова *).	ВСЕГО.	Всѣхъ гр. вообще.
1911	С В Е Р Х У.	До Устья Майны	88	—	—	—	—	1808	1896	1938
		Остал. Волжск.	9	46	—	—	2	222	279	197
		Со всѣхъ Волжск.	97	46	—	—	2	2030	2175	3915
		Съ прит. Волги	74	22	—	—	—	1496	1592	1615
		Итого	171	68	—	—	2	3526	3767	5530
	С Н И З У.	До Сенгилея	67	—	—	—	—	—	67	68
		Остальныхъ	408	6	119	481	394	—	1408	2748
		Итого	475	6	119	481	394	—	1475	2816
	Въ томъ и друг. направл.	Всего	646	74	119	481	396	3526	5242	8346
	За три года.	С В Е Р Х У.	До Устья Майны	675	—	—	—	—	1995	2670
Остал. Волжск.			15	91	—	—	4	282	392	2782
Со всѣхъ Волжск.			690	91	—	—	4	2277	3062	5600
Съ прит. Волги			95	162	—	—	—	3140	3397	3593
Итого			785	253	—	—	4	5417	6459	9193
С Н И З У.		До Сенгилея	245	1	—	—	—	7	253	286
		Остальныхъ	680	21	491	1290	1108	—	3590	408
		Итого	925	22	491	1290	1108	7	3843	6694
Въ томъ и друг. направл.		Всего	1710	275	491	1290	1112	5424	10302	15087

*) Неразъединено въ сборникахъ

Таблица № 6. Ежегодно обслѣдуемые Каз. Окр. П. С. зимнія стоянки судовъ на р. Волгѣ.

Инспектр. участки.	Размѣръ стоянокъ.	Группы зимовокъ.	1910—1911 г.г.										1911—1912 г.г.										
			Зимов. грузовъ (въ тысяч. пуд.):					Зимов. грузовъ (въ тысяч. пуд.):					Зимов. грузовъ (въ тысяч. пуд.):					Зимов. грузовъ (въ тысяч. пуд.):					
			Число зимовокъ.	Число паров. судовъ.	Число з. грузенъ.	Число з. порожн. судовъ.	Хлѣбъ.	Нефт.	Соль.	Разн.	Всего.	Число з. порожн. судовъ.	Хлѣбъ.	Нефт.	Соль.	Разн.	Всего.	Число з. грузенъ.	Число паров. судовъ.	Число з. порожн. судовъ.	Хлѣбъ.	Нефт.	Соль.
Костромской, Кинешемскій и Нижегородскій.	Мелк.	—	13	27	80	229	1823	159	—	378	2360	13	25	50	247	934	191	50	39	1214			
	Средн.	—	2	23	35	92	969	765	36	—	1770	4	25	6	107	140	156	—	—	296			
	Крупн.	—	12	339	366	895	9564	4286	83	240	14173	12	329	261	970	6329	2653	256	428	9666			
	Итого	—	27	389	481	1216	12356	5210	119	618	18303	29	379	317	1324	7403	3000	306	467	11176			
	Въ томъ числѣ:		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	А	10	18	18	136	64	—	—	350	414	11	25	6	208	8	60	—	—	68			
	—	Б.	4	12	62	114	1759	159	—	28	1946	2	7	32	47	800	50	—	39	889			
	—	В.	12	359	401	944	10533	5051	119	240	15943	13	347	279	1035	6595	2890	306	428	10219			
	—	Г.	1	—	—	22	—	—	—	—	—	3	—	—	34	—	—	—	—	—			
Казанскій и Самарскій.	Мелк.	—	8	8	14	98	—	377	54	22	453	8	7	25	139	509	110	—	167	786			
	Средн.	—	4	44	3	89	—	—	40	80	120	4	39	4	60	20	140	20	14	194			
	Крупн.	—	11	120	74	415	229	3908	—	262	4399	11	119	137	394	2268	4530	331	442	7571			
	Итого	—	23	172	91	602	229	4285	94	364	4972	23	165	166	593	2797	4780	351	623	8551			
	Въ томъ числѣ:		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	А.	7	7	48	85	143	2255	94	37	2529	7	6	42	144	699	1799	40	107	2645			
	—	Б.	4	26	23	103	7	1574	—	80	1661	6	30	32	219	513	290	140	344	1287			
	—	В.	6	139	20	364	79	456	—	247	782	7	129	92	202	1585	2691	171	172	4619			
	—	Г.	6	—	—	50	—	—	—	—	—	3	—	—	28	—	—	—	—	—			

Таблица № 6. Ежегодно обслѣдуемая Каз. Окр. П. С. зимнія стоянки судовъ на р. Волгѣ.

Инспекторск. участки.	Размѣръ стоянокъ.	Группы зимовокъ.	1910—1911 г. г.										1911—1912 г. г.									
			Зимов. грузозвѣ (въ тысяч. пуд.).					Зимов. грузозвѣ (въ тысяч. пуд.).					Зимов. грузозвѣ (въ тысяч. пуд.).					Зимов. грузозвѣ (въ тысяч. пуд.).				
			Число з. паров. судовъ.		Число з. грузж. судовъ.		Число з. парож. судовъ.		Число з. паров. судовъ.		Число з. грузж. судовъ.		Число з. парож. судовъ.		Число з. паров. судовъ.		Число з. грузж. судовъ.		Число з. парож. судовъ.			
			Хлѣбъ.	Нефт.	Соль.	Разн.	Всего.	Хлѣбъ.	Нефт.	Соль.	Разн.	Всего.	Хлѣбъ.	Нефт.	Соль.	Разн.	Всего.	Хлѣбъ.	Нефт.	Соль.	Разн.	Всего.
Сараатовскій и Ларицкинскій.	Мелк.	—	2	5	6	28	—	8	127	120	255	2	7	6	26	—	106	—	27	133	—	
	Средн.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Крупн.	—	13	175	156	447	1337	1752	1043	910	5042	13	185	126	482	17	2187	1663	462	4329	—	
	Итого	—	15	180	162	475	1337	1760	1170	1030	5297	15	192	132	508	17	2293	1663	489	4462	—	
	въ томъ числѣ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	6	8	21	80	690	245	256	188	1379	7	19	37	167	17	1320	833	159	2329	—		
—	—	4	23	15	98	10	184	357	—	551	2	12	5	42	—	106	—	17	123	—		
—	—	5	179	126	297	637	1331	557	842	3367	5	161	90	288	—	867	830	313	2010	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	11	—	—	—	—	—	—		
Общій итогъ.	Мелк.	—	23	40	100	355	1823	544	181	520	3008	23	39	81	412	1443	407	50	233	2133	—	
	Средн.	—	6	67	38	181	969	765	76	80	1890	8	64	10	167	160	296	20	14	490	—	
	Крупн.	—	36	634	596	1757	11130	9946	1126	1412	23614	36	633	524	1846	8614	9370	2250	1332	21566	—	
	Итого	—	65	741	734	2293	13922	11255	1383	2012	28572	67	736	615	2425	10217	10073	2320	1579	24189	—	
	въ томъ числѣ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	23	33	87	301	897	2500	350	575	4322	25	50	85	519	724	3179	873	266	5042	—		
—	—	12	61	100	315	1776	1917	357	108	4158	10	49	69	308	1313	446	140	400	2299	—		
—	—	23	647	547	1605	11249	6838	676	1329	20092	25	637	461	1525	8180	6448	1307	913	16848	—		
—	—	7	—	—	72	—	—	—	—	—	—	7	—	—	73	—	—	—	—	—	—	

Таблица № 6. Ежегодно обслуживаемая Каз. Окр. П. С. зимняя стоянка судов на р. Волгѣ.

Размѣръ стоя- нокт.	Группы зимов.	За 4 года, 1910—1914 по Костромск., Кинешемск. и Нижегородск. участкамъ.										За 4 года, 1910—1914 по Казанск. и Самарск. участкамъ.									
		Зимов. грузовъ (въ тыс. пуд.).										Зимов. грузовъ (въ тыс. пуд.).									
		Число зимовок.	Число паров. судовъ.	Число з. гужен. судовъ.	Число з. порожн. судовъ.	Хлѣб.	Нефт.	Соли.	Разн.	Всего.	Число зимовок.	Число паров. судовъ.	Число з. гужен. судовъ.	Число з. порожн. судовъ.	Хлѣб.	Нефт.	Соли.	Разн.	Всего.		
Мелк.	А.	29	49	48	435	368	207	—	402	977	14	16	70	260	365	1062	54	228	1709		
—	Б.	12	53	176	349	5448	252	68	169	5937	6	21	27	60	379	501	—	173	1053		
—	В.	4	57	92	141	2216	492	50	373	3131	1	13	27	8	1086	325	—	50	1461		
—	Г.	5	—	—	47	—	—	—	—	—	11	—	—	91	—	—	—	—	—		
	Итого	50	159	316	972	8032	951	118	944	10045	32	50	124	419	1830	1888	54	451	4223		
Сред.	А.	1	3	—	5	—	—	—	—	—	5	14	3	58	—	—	120	25	145		
—	Б.	2	10	2	13	79	—	—	—	79	4	31	32	57	582	340	—	295	1217		
—	В.	4	102	107	302	2667	1215	81	102	4065	4	142	7	187	20	—	95	58	173		
—	Г.	3	—	—	45	—	—	—	—	—	5	—	—	48	—	—	—	—	—		
	Итого	10	115	109	365	2746	1215	81	102	4144	18	187	42	350	602	340	215	378	1535		
Круп.	А.	4	14	23	69	107	—	—	20	127	10	12	137	153	1028	7323	40	299	8690		
—	Б.	3	23	26	59	402	654	49	49	1105	12	75	118	567	1601	3641	270	887	6399		
—	В.	41	1277	1306	3650	33138	10486	1544	2166	47334	19	436	204	1003	4161	3773	254	976	9164		
—	Г.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	23	—	—	—	—	—		
	Итого	48	1314	1355	3778	33647	11140	1544	2235	48566	45	523	459	1756	6790	14737	564	2162	24253		
Итого	А.	34	66	71	509	475	207	—	422	1104	29	42	210	481	1393	8385	214	552	10544		
—	Б.	17	86	204	421	5929	906	68	218	7121	22	127	177	684	2562	4482	270	1355	8669		
—	В.	49	1436	1505	4093	38021	12193	1675	2641	54530	24	591	238	1198	5267	4098	349	1084	10798		
—	Г.	8	—	—	92	—	—	—	—	—	20	—	—	162	—	—	—	—	—		
	Итого	108	1588	1780	5115	44425	13306	1743	3281	62755	95	700	625	2525	9222	16965	833	2991	30011		

Таблица № 6. Ежегодно обслѣдуемые Каз. Окр. П. С. зимнія стоянки на р. Волгѣ.

Размѣръ стоя- нокъ.		Группы зимо- вокъ.		За 4 г.—1910 — 1914 по Саратов. и Царицын уч.										За 4 г.—1910 — 1914 въ общемъ итогѣ.									
				Зимов. грузов. (въ тыс. пуд.).					Зимов. грузов. (въ тыс. пуд.).					Зимов. грузов. (въ тыс. пуд.).					Зимов. грузов. (въ тыс. пуд.).				
				Число зимовокъ.	Число з. паров. суд.	Число з. груж. суд.	Число з. порож. суд.	Хлѣба.	Нефти.	Соли.	Разн.	ВСЕГО.	Число зимовокъ.	Число з. паров. суд.	Число з. груж. суд.	Число з. порож. суд.	Хлѣба.	Нефти.	Соли.	Разн.	ВСЕГО.		
Мелк.	А.	3	4	2	38	—	—	—	130	130	46	69	120	733	733	1269	54	760	2816				
—	Б.	3	17	10	71	—	114	127	17	258	21	91	213	480	5827	867	195	359	7248				
—	В.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	70	119	149	3302	817	50	423	4592				
—	Г.	1	—	—	1	—	—	—	—	—	17	—	—	139	—	—	—	—	—				
—	Итого	7	21	12	110	—	114	127	147	388	89	230	452	1501	9862	2953	299	1542	14656				
Средн	А.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	17	3	63	—	—	120	25	145				
—	Б.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	41	34	70	661	340	—	295	1296				
—	В.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	244	114	489	2687	1215	176	160	4238				
—	Г.	1	—	—	1	—	—	—	—	—	9	—	—	94	—	—	—	—	—				
—	Итого	1	—	—	1	—	—	—	—	—	29	302	151	716	3348	1555	296	480	5679				
Крупн	А.	22	58	131	483	737	6922	1491	570	9720	36	84	291	715	1872	14245	1531	889	18537				
—	Б.	6	37	23	163	58	657	230	234	1173	21	135	167	795	2061	4952	500	1170	8683				
—	В.	18	626	341	1260	1522	4247	2161	2577	10507	78	2339	1851	5913	38821	18506	3959	5719	67005				
—	Г.	5	—	—	75	—	—	—	—	—	9	—	—	98	—	—	—	—	—				
—	Итого	51	721	495	1987	2317	11826	3882	3381	21406	144	2558	2309	7521	42754	37703	5990	7778	94225				
Итого	А.	25	62	133	521	737	6922	1491	700	9850	88	170	414	1511	2605	15514	1705	1674	21497				
—	Б.	9	54	33	239	58	771	357	251	1437	48	267	414	1345	8549	6159	695	1824	17227				
—	В.	18	626	341	1260	1522	4247	2161	2577	10507	91	2653	2084	6551	44810	20538	4185	6302	75835				
—	Г.	7	—	—	77	—	—	—	—	—	35	—	—	331	—	—	—	—	—				
—	Итого	59	742	507	2097	2317	11940	4009	3528	21794	262	3090	2912	9738	55964	42211	6585	9800	114560				

Таблица № 7. Всѣ отмѣченные въ „дополненіяхъ къ телеграфн.

Инспекторск. участки.	Приблизит. протяженіе участ.-верстъ.	1910—1911 г.г.						
		Число зимовок.	Число з. паров. судовъ.	Число з. груз. судовъ.	Число з. порожн. судовъ.	Зимов. грузовъ (въ		
						Хлѣба.	Нефти.	Соли.
1. Костромской. .	271	52	136	163	681	3306	922	111
2. Кинешемскій .	199	61	124	216	538	4071	2966	8
3. Нижегород. *).	215	30	172	132	457	5498	1346	10
4. Казанскій . . .	404	26	142	38	439	50	1574	—
5) Самарскій . . .	418	34	116	58	453	239	2721	109
6) Саратовскій . .	321	27	230	58	436	1201	916	288
7) Царицынскій .	542	15	59	111	244	30	1534	1370
ВСЕГО . .	2370	245	979	776	3248	14395	11979	1896
1911—1912 г.г.								
*) Въ томъ числѣ Молит. зат. . . .	—	1	41	93	47	4752	1100	—
1. Костромской. .	271	50	122	123	705	2526	447	256
2. Кинешемскій .	199	57	115	119	620	1662	2412	—
3. Нижегород. *).	215	30	188	85	455	3395	176	50
4. Казанскій . . .	404	29	138	106	458	3010	1989	291
5) Самарскій . . .	418	35	56	71	476	239	2791	60
6) Саратовскій . .	321	26	132	40	487	—	1366	—
7) Царицынскій .	542	12	64	98	228	17	927	1663
ВСЕГО . .	2370	239	815	642	3429	10849	10108	2320
*) Въ томъ числѣ Молит. зат. . . .	—	1	44	41	57	2877	10	—

бюллет. " Каз. Окр. П. С. зимнія стоянки судовъ на р. Волгѣ.

		1912—1913 г.г.								
тысяч. пуд.):		Число зимовок.	Число паров. судовъ.	Число з. грузж. судовъ.	Число з. порожн. судовъ.	Зимов. грузовъ (въ тысяч. пуд.):				
Разн.	ВСЕГО.					Хлѣба.	Нефти.	Соли.	Разн.	ВСЕГО.
272	4611	56	166	222	862	4302	913	604	385	6204
368	7413	59	124	175	458	2770	1245	—	540	4555
3	6857	29	175	214	389	6439	1338	216	980	8973
302	1926	54	201	237	477	5217	2285	214	1494	9210
80	3149	33	75	92	493	1621	1847	—	590	4058
119	2524	24	127	100	481	795	4326	—	974	6095
871	3805	14	52	39	251	—	1334	511	313	2158
2015	30285	269	920	1079	3411	21144	13288	1545	5276	41253
3	5855	1	47	76	79	3267	6	216	19	3508
1913—1914 г.г.										
164	3393	60	137	183	638	5375	198	175	274	6022
176	4250	56	131	164	760	4743	1486	18	205	6452
141	3762	24	187	108	359	3022	79	369	177	3647
194	5484	39	150	43	532	275	1731	48	127	2181
472	3562	34	59	43	465	107	2068	155	120	2450
158	1524	29	145	33	485	274	1068	—	271	1613
371	2978	20	61	52	272	—	1409	736	450	2595
1676	24953	262	870	626	3511	13796	8039	1501	1624	24960
—	2887	1	44	66	45	2486	—	125	26	2637

Таблица № 7. Всѣ отмѣченные въ „дополненіяхъ къ телеграфн.

Инспекторск. участки.	Верстъ про- тижен.	За 4 года (1910—1914 г.г.) в мѣ						
		Число зимовок.	Число з. паров. судовъ.	Число з. груз. судовъ.	Число з. порожн. судовъ.	Зимов. грузовъ (въ		
						Хлѣба.	Нефти.	Соли.
1. Костромской .	271	218	561	691	2886	15509	2480	1146
2. Кинешемскій .	199	233	494	674	2376	13246	8110	26
3. Нижегородскій *)	215	113	722	539	1660	18354	2939	645
Итого 1—3 .	685	564	1777	1904	6922	47109	13529	1817
4. Казанскій . .	404	148	631	424	1906	8553	7579	553
5. Самарскій . .	418	136	306	264	1887	2205	9426	324
Итого 4—5 .	822	284	937	688	3793	10758	17005	877
6. Саратовскій .	321	106	634	231	1889	2270	7676	288
7. Царицинскій .	542	61	236	300	995	47	5204	4280
Итого 6—7 .	863	167	870	531	2884	2317	12880	4568
ВСЕГО .	2370	1015	3584	3123	13599	60184	43414	7262
*) Въ томъ числѣ Молит. зат. . . .	—	4	176	276	228	13382	1116	34

[illegible]

Табл. № 8. Хлѣбн. грузы М.-Казанской жел. дор. (въ пуд.)

Г О Д Ы.	Изъ пунктовъ или въ пункты:	Прибытіе въ Симбирскъ.								
		Хлѣбъ въ зернѣ.		Въ перераб. видѣ.		Остатки отъ переработ.		Сѣмена.		Всего.
		Всего.	Въ томъ числѣ овса.	Всего.	Въ томъ ч. ржан. муки.	Всего.	Въ томъ ч. отрубей.	Всего.	Въ томъ ч. коноплян. льняное, подсолн. и др.	
1913	1. Всѣ станціи М.-Каз. дор. . . .	87575	7356	19367	5421	2259	2259	1886	1535	111087
	2. Въ т. ч. линія Инза—Симбирскъ.	83579	4265	6521	4313	1504	1504	1872	1532	93476
	3. Всѣ чуж. ст. всѣхъ др. ж. дор.	24863	5466	148518	7638	7964	7964	27167	18991	208512
	4. Всего . . .	112438	12822	167885	13059	10223	10223	29053	20526	319599
	5. Въ т. ч. заграничн. сообщ. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1911	Общій грузооборотъ Симбирска по Моск.-Каз. желѣзной дор.									
	1. Всѣ станціи М.-Каз. дор. . . .	309493	258284	87635	52015	185329	4315	23097	23072	605554
	2. Въ т. ч. линія Инза—Симбирскъ.	251098	220622	55659	30343	4310	4310	6314	6314	317381
	3. Всѣ чуж. ст. всѣхъ др. ж. дор.	544247	385702	136582	32764	—	—	3884	3828	684713
	4. Всего . . .	853740	643986	224217	84779	185329	4315	26981	26900	1290267
5. Въ т. ч. заграничн. сообщ. . .	900	—	—	—	—	—	—	—	900	
1912	1. Всѣ станціи М.-Каз. дор. . . .	120017	31849	111139	38953	45449	6449	17739	17630	294344
	2. Въ т. ч. линія Инза—Симбирскъ.	104911	27752	60920	16965	6446	6446	9245	9159	181522
	3. Всѣ чуж. ст. всѣхъ др. ж. дор.	362268	134703	266978	77786	35996	35996	17980	15577	683222
	4. Всего . . .	482285	166552	378117	116739	81445	42445	35719	33207	977566
	5. Въ т. ч. заграничн. сообщ. . .	2700	—	—	—	8350	8350	2000	2000	13050

Табл. № 8. Хлѣбн. грузы М.-Каз. ж. д. и Волго-Бугульм. (въ пуд.)

Г О Д Ы.	Изъ пунктовъ или въ пункты:	Общ. грузооб. Симбирска по М.-К. д.								
		Хлѣбъ въ зернѣ.		Въ перераб. видѣ.		Остатки отъ перераб.		Сѣмена.		Всего.
		Всего.	Въ томъ числѣ овса.	Всего.	Въ томъ ч. ржан. муки.	Всего.	Въ томъ ч. отрубей.	Всего.	Въ т. ч. конопляная и проч. и пр.	
1913	1. Всѣ станціи М.-Каз. дор. . . .	126320	17412	119613	54532	10687	10581	51197	50846	307817
	2. Въ т. ч. линія Инза—Симбир. . .	118213	11315	80830	41573	9032	8926	10819	10479	218894
	3. Всѣ чуж. ст. всѣхъ др. ж. дор.	134539	83842	344066	193472	120714	120714	36747	27520	636066
	4. Всего. . . .	260859	101254	463679	248004	131401	131295	87944	78366	943883
	5. Въ т. ч. загранич. сообщ. . . .	610	—	—	—	61000	61000	2849	2849	64459
Отправленіе изъ Часовни-прист. Волго Бугульминск. ж. д.										
1911	На стан. своей дор.	334823	неизв.	10364	Мука всякая. 10159	750	750	2563	неизв.	348500
1912	" " " "	278587	—	2244	175	432	291	6746	—	288009
1913	" " " "	3198	—	28728	28728	—	—	5295	—	37221
Прибытіе въ Часовню-пристань Волго-Бугульминск. жел. дор.										
1911	Со стан. своей дор.	865528	—	1540621	1531301	156545	156545	178	—	2562872
1912	" " " "	1093168	—	1252303	1119764	83030	83030	10229	—	2438730
1913	" " " "	754058	—	2089579	1744343	173751	172655	16462	—	3033850
Общій грузооборотъ Часовни-пристань Волго-Бугульм. ж. д.										
1911	По своей дорогѣ .	1200351	—	1550985	1541460	157295	157295	2741	—	2911372
1912	" " " "	1371755	—	1254547	1119939	83462	83321	16975	—	2726739
1913	" " " "	757256	—	2118307	1773071	173751	172655	21757	—	3071071

Нѣкоторыя необходимыя поясненія.

А. Всѣ номенклатурные номера желѣзнодорожной классификаціи грузовъ въ табл. № 2 *) сведены въ шесть большихъ группъ или отдѣловъ.

Въ первую группу вошли: № 1 — алебастръ, гипсъ, известь, мѣлъ и цементъ не въ дѣлѣ. № 2 — Алебастровыя, гипсовыя и цементныя издѣлія. № 3 — Асфальтъ не въ дѣлѣ и асфальтов. замазка, масса и мастика. № 4 — асфальтовыя трубы издѣлія всякія, кромѣ толя. № 9 — бой глиняный, гончарный, стеклянный, фарфоровый, и фаянсовый. № 11 — брезенты. № 12 — бумага (кромѣ кровельной и хлопчатой), картонъ и издѣлія изъ нихъ. № 13 — веревки и канаты (кромѣ проволочныхъ), въ т. числѣ пропитанные изолирующими составами, а также веревочныя издѣлія. № 19 — войлокъ, въ т. числѣ пропитанный изолирующими составами, и войлочныя издѣлія. № 23 — вѣсы всякіе въ разобранномъ видѣ, кромѣ мѣдныхъ. № 25 — гончарныя, глиняныя и терракотовыя издѣлія. № 28/55 — дерево всякое (кромѣ отнесеннаго къ москательнымъ товарамъ, и кромѣ дровъ и лѣсныхъ товаровъ), а также лѣсные строительные матеріалы. № 32 — желѣзо, жель, сталь и чугуны, не въ дѣлѣ. № 33 — жѣлѣзныя, жестыя, стальные и чугунныя издѣлія. № 37 — земледѣльч. машины и орудія, кромѣ деревянныхъ, въ разобран. и неразобранномъ видѣ. № 38 — земля и глина (въ сыромъ видѣ), кромѣ красильныхъ и японской земли. № 41 — камни и минералы не въ дѣлѣ и въ издѣліяхъ. № 42 — камышъ и тростникъ не въ дѣлѣ. № 46 — клей, апретъ и пихта. № 48 — кожи и шкуры, кромѣ отнесенныхъ къ мѣховымъ товарамъ. № 50 — кость простая не въ дѣлѣ. № 54 — ленъ, кудель и льняная пакля. № 56 — лѣсные товары. № 58 — масла сѣменные (кромѣ эфирныхъ) и древесныя. № 61 — машины, кромѣ земледѣльческихъ, ихъ части и принадлежности. № 63 — металлы и металлическіе сплавы (кромѣ поименованныхъ особо въ др. группахъ номенкл.) не въ дѣлѣ, въ опилкахъ, въ лому и въ издѣліяхъ. № 64 — модели. № 66 — москательный и аптекарскій товары, краски, красильныя вещества и химическіе составы. № 67 — мочало и мочальныя из-

*) Эти поясн. относ. и къ табл. 1, въ кот. даны лишь №№ гр.—безъ наименов. грузовъ, дан. гдѣсь.

дѣлія (кулье, лапти, рогожи, циновки и т. п.). № 70—мѣдь, латунь, томпакъ и бронза, не въ дѣлѣ, въ лому, опилкахъ и въ издѣліяхъ (кромѣ бронзовыхъ, отнесенныхъ къ галантерейному товару), а также монета мѣдная и кабели телеграфные. № 72—мѣшки. № 75—обрѣзки и кромки. № 78—огарки железныхъ колчедановъ, чранный или котельный камень и шлаки. № 79—олово не въ дѣлѣ, въ лому и въ издѣліяхъ. № 82—пенька и пеньковая пакля, кромѣ поименованныхъ въ гр. 128 номенкл. № 92—руды. № 94—рѣшета, грохоты, сита и ободка для нихъ. № 96—свинецъ и цинкъ, не въ дѣлѣ, въ лому и въ издѣліяхъ. № 98—смолы. № 102—спиртъ винный (кромѣ безводнаго), хлѣбный, картофельный, виноградный, паточный и фруктовый (въ томъ числѣ и денатурированный—твердый и жидкій), а также сивушное масло. № 104—стекло (кромѣ битаго и жидкаго) и зеркала. № 108—толь кровельный. № 110—тряпье. № 119—хмѣль. № 123—шерсть и № 124—щетина, волосъ и пухъ отъ животныхъ.

Всего—47 номеровъ, содержащихъ въ себѣ группы, по назначенію своему представляющіе строительные техническіе матеріалы, сырой матеріалъ для разныхъ производствъ, орудія и машины, предметы упаковки и химическіе товары, кромѣ косметическихъ.

Во вторую группу вошли: № 5—бакалейный, гастрономическій, колоніальный и кондитерскій товары и пряности. № 15—вина виноградныя. № 16—водки, ликеры и др., особо не поименованные, крѣпкіе напитки. № 17—воды минеральныя (натуральныя и искусственныя), фруктовыя и ягодныя, и другіе прохладительныя напитки. № 20—воскъ, кромѣ земляного, медъ сотовый и соты. № 36—жиры и сало. № 65—молочные скопы. № 73—мясной товаръ, битая птица и дичь. № 77—овощи огородныя и полевые, грибы и зелень свѣжіе. № 84—ниво, портеръ, ель, брага, квасы и медъ. № 93—рыбный товаръ и раки. № 95—сахаръ, сахарный песокъ и сахароваренные остатки. № 97—свѣчи. № 101—соль каменная и поваренная. № 103—спички зажигательныя. № 107—табакъ и табачныя издѣлія. № 113—уксусъ. № 115—фрукты, плоды и ягоды свѣжіе. № 118—хлѣбъ печеный и № 129—яйца и желтки яичные.

Всего 20 номеровъ, представляющихъ предметы бакалейно-колоніальной и гастрономической торговли, табачные товары и пищевые продукты, кромѣ хлѣбныхъ грузовъ.

Въ третью сводную группу вошли слѣдующіе 29 номеровъ, представляющихъ предметы домашняго обихода, мануфактурные товары и мѣховые, галантерею, готовое платье и обувь, а также экипажи, телѣги и сбрую: № 7—басонный, бахромный, галунный, парчевый и позументный товары, кромѣ издѣлій изъ цѣнныхъ металловъ. № 8—благовонный и косметическій товары. № 24—галантерейный, мелочной и игольный товары. № 29—деревянные издѣлія и щепной товаръ. № 30—домашняя кладь и пассажирскія вещи. № 44—картины безъ рамъ (кромѣ отнесенныхъ къ книжному товару) и картины всякія въ рамахъ. № 49—кожаные издѣлія и шорный товаръ. № 53—ламповый товаръ. № 57—мануфактурный товаръ и ткацкія издѣлія. № 60—матрацы, перины, подушки и тюфяки, кромѣ резиновыхъ. № 62—мебель, кромѣ желѣзной, чугунной и плетеной. № 69—мыло. № 71—мѣховый товаръ (пушной). № 74—обои. № 76—обувь, кромѣ резиновой и войлочной. № 83—перо и пухъ птицій. № 85—платье готовое и предметы одѣянія (кромѣ отнесенныхъ къ др. группамъ), а также бѣлье готовое. № 86—плетеные издѣлія изъ камыша, лозы, тростника, стружки, соломы, травы, прутьевъ, проволоки и т. п., а также кора. № 88—пряжа и нитки. № 90—растенія и цвѣты живые. № 105—стеклянные и хрустальные издѣлія и посуда. № 114—фарфоровыя, фаянсовыя и майоликовыя издѣлія и посуда. № 116—хлопокъ и вата. № 120—церковныя вещи, иконы и утварь, кромѣ сдѣланныхъ изъ цѣнныхъ металловъ. № 121—цѣнные предметы. № 122—шелкъ и коконы. № 125—щеточный товаръ и ворсильныя шишки. № 126—экипажи разобранные (со снятыми оглоблями, дышлами и колесами) и не разобранные, а также лодки, и № 127—экипажныя принадлежности и части.

Четвертая сводная группа представляетъ изъ себя хлѣбные грузы: № 22—высѣвки сѣменные, мякина и отруби. № 52—крупа. № 68—мука (кромѣ отнесенной къ другимъ группамъ). № 100—солодъ. № 106—сѣмена, кромѣ кормовыхъ травъ: бобъ волчій, люцерна, могаръ, тимофеевка, эспарцетъ и

др. непоименован., и сѣмени рициноваго и хлопчатниковаго, и № 117—хлѣбъ въ зернѣ.

Въ пятую группу вошли нефть и нефтяные продукты (№ 59), дрова (№ 31) и уголь, торфъ и кизякъ (№ 112).

Въ послѣднюю, шестую, группу включены всѣ остальные номера желѣзнодорожной классификаціи грузовъ: № 6—барда и гуща. № 10—бочарныя (бондарныя) издѣлія. № 14—взрывчатые предметы и боевые снаряды. № 18—вода простая и ледъ. № 21—выжимки дубильныя, сѣменные и свекловичныя, а также галеты конскія. № 26—графитъ не въ дѣлѣ и въ издѣліяхъ. № 27—гроба. № 34—животныя. № 35—животные остатки. № 39—игрушки. № 40—инструменты (кромя ремесленныхъ), аппараты, приборы, части и принадлежности къ нимъ, часы и ихъ принадлежности. № 43—канцелярскія принадлежности. № 45—клеенка, виксатинъ и вошанка. № 47—книжный товаръ и учебныя пособія. № 51—кость (кромя простой) и рога для издѣлій, и также раковины, усъ китовый, пѣнка и янтарь. № 68—мука картофельная и крахмалъ. № 80—орудія артиллерійскія не на лафетахъ, № 81—оружіе огнестрѣльное и холодное. № 87—подвижной составъ жел. дорогъ. № 89—птицы живыя. № 91—резина, гуммиэластикъ, гуттаперча и каучукъ, а также издѣлія изъ нихъ. № 99—снаряды боевые неснаряженные. № 106—сѣмена кормов. травъ: бобъ волчій, люцерна и пр., а также рициновое сѣмя и хлопчатниковое съ остальными предметами группы. № 109—трава и растенія сухія, кромя лекарственныхъ, кра- сильныхъ и дубильныхъ. № 111—туки земледобрительные и № 128—юта, кендырь, а также пенъка заграничная.

Б. Всѣ ежегодно обслѣдуемые Каз. Окр. Путей Сообщенія затоны (въ отношеніи глубины входа, глубины самаго затона, пригодной общ. площади и площади, годной для стоянки груженныхъ судовъ и т. п.), при сводкѣ въ таблицы свѣдѣній о зимовавшихъ въ нихъ судахъ и грузахъ, были по своимъ размѣрамъ подраздѣлены на 3 группы—1. Малые затоны, каждый площадью до 7200 кв. с., или вмѣстимостью до 10 судовъ, 2. Средніе—пл. 7300-14400 кв. с., или вмѣстим. 11-25 судовъ, и 3. Крупные затоны, каждый съ площадью 14500 и бол. кв. с. или вмѣстим. болѣе 26 судовъ. Кромя сего, всѣ затоны были подраздѣлены на 4 группы, обозначенныя литерами, по числу

зимовавшихъ паровыхъ судовъ: А. съ паровыми судами не болѣе 4-хъ, Б.—съ 5-10, В.—съ 11 и болѣе паров. судами и Г.—безъ паровыхъ и безъ груженыхъ судовъ.

Ради предоставленія возможности оріентироваться самостоятельно каждому интересующемуся вопросомъ о Волжскихъ затонахъ въ принятой выше группировкѣ зимовочныхъ затоновъ по ихъ размѣрамъ, является необходимымъ поименовать каждый изъ отнесенныхъ въ опредѣленную группу затоновъ. Что же касается до группировки по количеству зимовавшихъ паровыхъ судовъ, то въ виду большого непостоянства этого признака (число паровыхъ судовъ только случайно можетъ остаться однимъ и тѣмъ же подрядъ нѣсколько лѣтъ), не представляется никакой возможности продѣлать того же и по отношенію къ этому признаку. Въ 1-ю по размѣрамъ группу отнесены слѣдующіе затоны: у г. Романова, въ устьѣ р. Туношенки, противъ д. Овсяниковъ и зав. Понизовкина, въ устьѣ р. Черной у Татарск. слободы и, наконецъ, у г. Плеса—всѣ пять въ Костромскомъ Инспекторскомъ участкѣ. Далѣе Кинешемская гавань, при дер. Абрашкиной, Керженскій, Сологузовскій, Линдовскій и наконецъ Сибирскій—всѣ шесть Кинешемскаго Инспекторск. участка. Слѣдующіе 2—Нижегородскаго уч.: Исадскій и Васильсурскій. Затѣмъ Казанскаго: Руткинскій, Батыгинскій, Звениговскій и Сюкеевскій (онъ-же Киреевскій). Далѣе: Подвальскій, Ставропольская воложка, въ р. Безенчугъ, ниже Александровскаго черезъ р. Волгу моста, Якобьевскій (быв. Обшаровскій) и Склизскій—всѣ шесть Самарскаго Инспекторскаго участка. И, наконецъ, при Балаковѣ въ Саратовскомъ уч. и Веглянскій—въ Царицинскомъ.

Ко второй—по размѣрамъ-группѣ отнесены затоны. въ устьѣ р. Костромы—въ Костромскомъ Инспекторск. уч., при д. Гремячевкѣ и Меркушевскій—оба Кинешем. участка, Великовскій—Нижегород. уч., Ватагинскій и Спасскій—оба Казанск. уч. Слѣдующіе 4 Самарскаго уч.: Старая и Новая бухты р. Самарки, Печерскій и у с. Ватраковъ. И, наконецъ, два—Косшелевскій затонъ и Сурминская воложка—въ Саратовскомъ Инспекторскомъ участкѣ.

Наконецъ, къ третьей группѣ отнесены затоны: Рыбинская гавань и въ устьѣ р. Которостли—Костром. уч., Кривозерскій,

Сокольскій, Василевскій, Городецкій и Сормовскій, всѣ пять—
Кинешемск. уч. Борзовское озеро (онъ же Молитовскій), Му-
ромскій, у ухвостья Мочальнаго острова, Собчинскій, Люлехов-
скій и Жуковскій, всѣ 6—въ Нижегород. уч. Каптарскій, Па-
ратскій, Чекурскій, Нижне-Услонскій, Соляная воложка, Ста-
рая Кама и Часовенскій, всѣ 7—Казанск. уч. Кріушинскій, Ан-
наевскій, въ р. Самаркѣ до плашкоутн. моста, Поджабный и
Черный, всѣ 5—Самарск. Инсп. уч. Алексѣевскій, у г. Воль-
ска, при сл. Покровской, Тархановскій, Князевскій, Увѣкскій,
Ровненскій и Черный-Золотовскій, всѣ 8—Саратовск. Инсп. уч.
Наконецъ, послѣдніе 7 принадлежатъ Царицинскому Инспектор-
скому участку: Соляной, Царицинскій, Сарептскій, Чепурин-
скій, Булгаковскій, Владимірскій и у с. Никольскаго.



1908

О г л а в л е н і е.

№ Главъ или таблицъ.		Страни- цы.
А. Текстовая часть:		
—	Предисловіе	1
1	Общая данныя о ростѣ Симбирска	3
2	Грузооборотъ Симбирска по М.-Казан. ж. д.	12
3	Грузооборотъ Симбирска (Слоб. Часовня) по Волго-Бугульминской ж. д.	26
4	Нѣкоторыя особенности грузооборота Симбир- ска по М.-Казан. ж. д. и по В.-Бугульминской ж. д.	34
5	Волжскій грузооборотъ Симбирска	40
6	Чувичъ, какъ зимовочный и перегрузочный за- тонъ.	53
Б. Приложенія (Таблицы и поясненія):		
1	Желѣзнодорожные грузы (въ пудахъ) по обѣмъ желѣзнымъ дорогамъ безъ хлѣбныхъ грузовъ (въ мѣ- стномъ сообщеніи и въ общемъ итогѣ по отдѣльнымъ номерамъ желѣзнодорож. номенклатуры. Наименованіе товаровъ по каждому № номенклатуры см. въ пояс- неніяхъ на стр. 37—40)	1
2	Грузы (въ пудахъ) Моск. Казан. и Волго-Бугуль- минской ж. дороги (въ подсчетѣ по шести группамъ грузовъ) со включеніемъ хлѣбныхъ грузовъ	10—12
3	Главнѣйшіе желѣзнодорожн. грузы (въ тысяч. пуд.) по обѣмъ ж. дорогамъ по статистическимъ сборникамъ Министерства Пут. Сообш.	13
4	Волжскіе грузы (въ тыс. пуд.) по тѣмъ же сбор- никамъ (съ указ. числа грузж. судовъ)	15
5	Волжскіе грузы (въ тыс. пуд.) въ прибытіи, по тѣмъ же сборникамъ (съ подраздѣленіемъ грузовъ на ближайшіе (до Майны и до Сенгилея) и дальніе)	22
6	Ежегодно обслѣдуемая Казан. Округомъ Пут. Сообш. зимнія стоянки на р. Волгѣ	24
7	Всѣ зимнія стоянки судовъ на р. Волгѣ (по «До- полненіямъ къ телеграф. бюллетенямъ Казан. Округа Пут. Сообш.»)	30
8	Хлѣбные грузы (въ пудахъ) по обѣмъ желѣз. дорогамъ	34—36
—	Необходимыя поясненія (А. наименованіе номенк- турныхъ группъ въ подраздѣленіи всѣхъ грузовъ на 6 группъ (37—40) и Б. перечень зимовокъ, отнесен- ныхъ къ мелкимъ, среднимъ и крупнымъ по размѣру стоянкамъ судовъ 40—42)	37

Главнѣйшія опечатки.

Въ I (текстовой) части:

Стр.	Строка:	Напечатано:	Надо:
10	12 снизу	и IV гр.	и VI гр.
43	1-я свер. въ табл.	Прибывшихъ. Всего 655	955
"	" " " "	Въ общ. итогѣ. Внизъ и снизу 3803	2803
44-45		Б. Изъ грузовъ, учтен. только по прибытію	Пропущена сноска: Грузы эти приведены и въ отдѣлѣ А, но здѣсь—съ указан. мѣстъ от-правленія.
46	4 сверху	Въ таблицѣ. 5 столб. съ конца: 35	33
47	5 снизу	почта	почти
50	1 сверху	3 столб. отъ конца 5061	5061,3

Во II части (таблицъ и приложений):

Стр.			
11	2 сверху	I гр. 176615	176665
15	9 "	Всего 1909 Часовня 1185	1189
"	12 "	" 1911 " 2876	2846
"	15 "	" 1910 Симбир. 8368	3368
26	8 "	1910-1911 г.г. Нефт. 2697	2607
29	4 снизу	Итого. А. Въ общ. итогѣ. Всего 21497	21498
37	1 "	гдѣсь	здѣсь
40	6 "	I. Малые зотоны	I. малые затоны

385
~~С 37~~
 Г 70

Статистическія изданія Симбирской Городской Управы.

1. Къ вопросу о наложеніи оцѣнки на отдѣльныя недвиж. имущества г. Симбирска по земскому „проекту общихъ основаній оцѣнки“. 1909 г.
 2. Городъ Симбирскъ по двумъ переписямъ недвижимыхъ имуществъ. 1911 г.
 3. Объ основаніяхъ раскладки городского оцѣночнаго сбора между отдѣльными владѣніями въ г. Симбирскѣ (съ присоединеніемъ краткаго обзора о задолженности владѣній и о цѣнахъ на продукты потребленія и рабочія руки). 1912 г.
 4. Инструкція для производства отдѣльныхъ оцѣнокъ недвиж. имуществъ въ г. Симбирскѣ. 1912 г.
 5. По вопросамъ оцѣночнымъ и о перенеси населенія (о недостаткахъ закона 6 іюня 1910 г., о переписи населенія въ Симбирскѣ 9 декабря 1912 г. и др.) Статистическій сборникъ. 1913 г.
 6. Городъ Симбирскъ, какъ желѣзнодорожный узелъ и какъ Волжскій портъ. 1915 г.
-