

12957

~~16707~~

О. ❁.

XXV

Л. П.

(1873  $\frac{21}{II}$  1898)

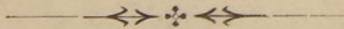


ДВАДЦАТИПЯТИЛѢТІЕ

ОБЩЕСТВА

ФИНЛЯНДСКАГО ЛЕГКАГО

ПАРОХОДСТВА.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Скоропечатня „Надежда“, Фонтанка 68, у Черн. м.

1898.

39

Библиотечка ИИФ СССР

Stapokombda

Stapokombda

Stapokombda

Stapokombda

Stapokombda





С. Франк-Тарасович.

## I.

Двадцать пять лѣтъ тому назадъ петербургскіе жители при переѣздахъ черезъ рѣки и каналы, а равно по тѣмъ и другимъ, пользовались дорого стоящими, неудобными и далеко не безопасными яликами, какъ единственнымъ способомъ переправы. Пароходнаго сообщенія, составляющаго въ настоящее время одну изъ насущнѣйшихъ потребностей столичнаго населенія, въ то, сравнительно, мало отдаленное отъ насъ время, почти вовсе не существовало, особенно для перевозовъ. Много десятковъ лѣтъ населеніе пользовалось первобытными способами переправы, и никому въ голову не приходило замѣнить ялики болѣе совершенными способами переправы исключительно — пароходами. Пожалуй, это можно объяснить тѣмъ обстоятельствомъ, что со словомъ „пароходъ“ тогда соединялось понятіе, непременно, о большомъ паровомъ суднѣ, въ сравненіи съ которыми нынѣшніе пароходики, извѣстные въ публикѣ подъ вульгарнымъ названіемъ „канальскихъ“, кажутся орѣховою скорлупкою. А между тѣмъ, эти скорлупки быстро снуютъ по внутреннимъ столичнымъ водамъ и дерзаютъ даже, притомъ съ большимъ успѣхомъ, идти наперекоръ стихіи, разрѣзать невскія волны и держаться какъ настоящіе заправскіе пароходы.

Но вотъ въ началѣ семидесятыхъ годовъ нашелся въ Петербургѣ человѣкъ, задумавшій совершить переворотъ, о какомъ никто не смѣлъ мечтать: замѣнить ялики пароходами, дать возможность столичнымъ обывателямъ пользоваться скорымъ, удобнымъ и дешевымъ сообщеніемъ во всякое время дня и даже ночи, въ ясную и пасмурную погоды, въ дождь и холодъ, какъ по теченію, такъ и противъ теченія и имѣть увѣренность въ томъ, что къ мѣсту назначенія пассажиръ прибудетъ непременно къ заранѣе извѣстному времени. Для Петербурга это явилось, можно сказать, такою же эпохою, какою и теперь является проведеніе желѣзной дороги гдѣ нибудь въ глуши нашего отечества.

Такимъ реформаторомъ явился служившій тогда начальникомъ финляндской таможни камеръ-юнкеръ Высочайшаго Двора Рафаиль Карловичъ фонъ-Гартманъ. Для осуществленія задуманнаго имъ дѣла онъ втеченіе короткаго времени учредилъ въ Гельсингфорсѣ акціонерное общество подъ наименованіемъ „Общество финляндскаго легкаго пароходства“ и послѣ долгихъ мытарствъ добился 22 ноября 1872 г. журнальнаго [постановленія С.-Петербургской Городской Управы на право постановки пристаней и открытія продольнаго пароходнаго сообщенія по рѣкѣ Невѣ отъ Финляндской желѣзной дороги до Набережной у 11-ой линіи Васильевскаго острова. 21 февраля 1873 г. Общество официально могло считаться открывшимся.

Съ какими трудностями инициатору приходилось считаться, можно судить по слѣдующей справкѣ, заимствованной изъ „Извѣстій СПб. Город. Думы“.

Въ 1871 г., по ходатайству капитана 1 ранга Шернкрейца и инженера Булина о дозволеніи имъ учредить пассажирское сообщеніе на рѣкахъ Фон-

танкѣ и Мойкѣ и на каналахъ — Екатерининскомъ, Крюковскомъ и Обводномъ, съ устройствомъ пристаней и съ правомъ буксированія судовъ, комиссія о пользахъ и нуждахъ общественныхъ, признавая пользу устройства свободнаго пассажирскаго сообщенія на этихъ рѣкахъ и каналахъ, находила возможнымъ предоставить означеннымъ лицамъ право производить буксировку судовъ. Что же касается перевозки пассажировъ, то полагала: производить торги на отдачу права на такую перевозку въ яликахъ и на пароходахъ, съ дозволеніемъ пароходамъ перевозить пассажировъ вдоль поименованныхъ рѣкъ и каналовъ.

Но собраніе Городской Думы, въ засѣданіи 16 августа 1873 г., признавъ, что пароходное сообщеніе на рѣкахъ Мойкѣ и Фонтанкѣ и по каналамъ, при многочисленности входящихъ въ нихъ и остающихся на весьма долгое время судовъ, представлялось не только неудобнымъ для самаго движенія, но *и опаснымъ въ пожарномъ отношеніи*, постановило: предположеніе вышеназванной комиссіи о введеніи пароходнаго движенія по этимъ рѣкамъ и каналамъ отклонить.

Своимъ развитіемъ общество всецѣло, можно сказать, обязано неутомимой энергіи и рѣдкой предприимчивости его учредителя и безсмѣннаго директора, Рафаила Карловича фонъ-Гартмана, не жалѣвшаго ни трудовъ, ни средствъ для того, чтобы прочно поставить новое для Россіи дѣло, не только не внушавшее къ себѣ на первыхъ порахъ довѣрія, но еще встрѣчавшее тормазы, одинъ за другимъ, — тормазы, борьба съ которыми казалась невысказанною. А вѣдь бороться приходилось и съ боязнью лицъ, стоявшихъ тогда во главѣ столичнаго городского общественнаго управленія и опасавшихся, что плаваніе маленькихъ, еле замѣтныхъ пароходиковъ по Невѣ далеко не безопасно,

и съ недовѣріемъ публики, смотрѣвшихъ на новое предпріятіе, какъ на пустую затѣю, и съ общественнымъ мнѣніемъ, крайне враждебно настроеннымъ противъ пароходнаго сообщенія, лишившаго огромную армію яличниковъ (а ихъ было до 900 человѣкъ) средствъ къ существованію. Вотъ съ какими трудностями приходилось Обществу считаться уже съ первыхъ шаговъ его дѣятельности! И что-же? Прошло короткое время—и обстоятельства измѣнились. Прежде всего оказалось неосновательнымъ высказывавшееся многими мнѣніе, будто Общество Финляндскаго легкаго пароходства лишило средствъ къ существованію чуть-ли не 900 семействъ. Чрезвычайно характеренъ тотъ способъ, какой Р. К. фонъ-Гартманъ употребилъ для того, чтобы разсѣять всякія сомнѣнья на этотъ счетъ. Желая разъ на всегда уничтожить поводъ къ жалобамъ, Р. К. фонъ-Гартманъ объявилъ яличникамъ, что каждый изъ нихъ, который не найдетъ себѣ другой работы, будетъ получать отъ него по 20 коп. въ день на пищу впредь до пріисканія работы. Результатъ этой мѣры превзошелъ всѣ смѣлыя ожиданія: въ первый день явилось около 50 человѣкъ, на второй—только 25 и только 5 человѣкъ приходили въ продолженіе 10 дней. Всѣ они въ теченіе этого времени нашли себѣ работу.

Наибольшее содѣйствіе Рафаилу Карловичу при водвореніи пароходнаго сообщенія оказали нынѣ покойный гласный Н. Н. Медвѣдевъ и тогдашній начальникъ рѣчной полиціи В. И. Коростовецъ. Послѣдній поѣхалъ даже на свой счетъ въ Стокгольмъ, чтобы воочію убѣдиться въ полной безопасности пароходнаго движенія по рѣкѣ. Въ этомъ смыслѣ онъ и представилъ свое заключеніе тогдашнему петербургскому оберъ-полиціймейстеру Трепову, который, въ свою очередь, поддержалъ начинаніе Рафаила Карловича.



Учредителю приходилось на первое время употреблять чисто американскіе приемы для того, чтобы привлечь публику на пароходы. Такъ, въ 1873 г. онъ снабдилъ пароходъ, совершавшій рейсы по линіи Васильевскій Островъ — Финляндская желѣзная дорога, 12 огромными зонтиками ярко-краснаго цвѣта. Эти зонтики давались въ дождливую погоду пассажирамъ, которые должны были возвращать ихъ сторожу при прибытіи на станцію назначенія. Конечно, это послужило приманкой для публики. Кстати: не прошло двухъ недѣль, какъ не осталось ни одного зонтика.

Р. К. фонъ-Гартманъ принялъ всѣ мѣры къ тому, чтобы вселить довѣріе къ новому дѣлу. Какъ-то разъ, въ началѣ существованія „продольной“ линіи, вдругъ перестала работать машина на единственномъ пароходѣ, который долженъ былъ отойти отъ пристани у 11 линіи Васильевского Острова и прибыть къ определенному времени на Финляндскую дорогу. Пассажиры, одинъ за другимъ, прибывали. И вотъ, желая во время доставить на вокзалъ собравшихся, Р. К. нанялъ 5 каретъ, въ которыхъ и отправилъ пассажировъ на вокзалъ. Объ этомъ заговорилъ весь Петербургъ. Довѣріе къ пароходному сообщенію сразу упрочилось.

Большимъ праздникомъ для молодого предпріятія было вниманіе, оказанное ему въ Бозѣ почившими Императоромъ Александромъ II и Императрицею Маріею Александровной. Отправляясь на выставку въ Гельсингфорсъ, Императоръ и Императрица прибыли изъ Петергофа моремъ и на пристани Общества финляндскаго легкаго пароходства пересѣли на катеръ, который прошелъ мимо оригинальной, разцвѣченной флагами флотиліи маленькихъ судовъ. Ихъ Величества выразили Р. К. фонъ-Гартману свое удовольствіе.

ИМПЕРАТОРЪ АЛЕКСАНДРЪ НИКОЛАЕВИЧЪ ПРИГЛАСИЛЪ ЕГО  
СЛѢДОВАТЬ ЗА НИМИ ВЪ ГЕЛЬСИНГФОРСЪ. КСТАТИ СКАЗАТЬ:  
ПРИСТАНЬ ЭТА БЫЛА ВЪ ОДНУ НОЧЬ ОБОРУДОВАНА.

## II

Поворотнымъ моментомъ въ исторіи Общества было взятіе въ аренду такъ называемаго Мытнинскаго перевоза.

Въ 1874 г. нынѣ покойный Людвигъ Нобель вошелъ въ Спб. Городскую Управу съ заявленіемъ, въ которомъ объяснилъ, что съ давнихъ поръ жители зарѣчныхъ частей Петербурга справедливо жалуются на дурное устройство перевозовъ, которые, не смотря на появленіе на Невѣ легкихъ пароходовъ, остались почти въ такомъ-же видѣ, въ какомъ были при основаніи Петербурга, что подобное неустройство еще болѣе разительно для того, кто видѣлъ порядокъ этого дѣла въ Стокгольмѣ, гдѣ пароходы оказывали большія услуги по сообщенію и гдѣ это дѣло развилось быстро, благодаря тому обстоятельству, что всѣ пристани устроены самимъ городомъ на удобныхъ мѣстахъ и за право приставанія къ нимъ не берется никакой платы, что въ Петербургѣ пароходы для перевозки не могли устроиться потому, что перевозки отдаются на откупъ съ торговъ, и откупщикъ, наблюдая только свои выгоды, не имѣетъ расчета затрачивать капиталъ и заводить пароходы на такое мѣсто, которое, по истеченіи откупного срока, можетъ перейти въ другія руки; что по тому-же случаю пристани и лодки находятся въ дурномъ видѣ и часто не безопасны для людей, и что капиталисты не обращаютъ вниманія на этотъ промыселъ до того времени, пока онъ откупной и малосрочный. Для улучшенія дѣла Нобель, между прочимъ, предлагалъ: 1) всѣ пристани устроить и содержать на счетъ города; 2) дозволить пароходамъ ходить по всѣмъ направленіямъ рѣки безразлично, какъ вдоль, такъ и поперегъ и 3) сдѣлать перевозочный промыселъ свободнымъ.

Спустя годъ, въ Городскую Управу поступила обстоятельная записка управлявшаго въ то время рѣчною полиціею г. Коростовца, который былъ командированъ съ Высочайшаго разрѣшенія, въ Стокгольмъ, съ цѣлью ознакомленія съ тамошними перевозочными для публики средствами. Г. Коростовецъ собралъ по этому предмету данныя, которыя, по его мнѣнію, могли-бы быть съ пользою примѣнены къ Петербургу,—городу, подобно Стокгольму, из-

рѣзанному многими водяными путями. Примѣненіе это г. Коростовець считалъ совершенно своевременнымъ, въ виду истекавшей осенью того года большей части сроковъ арендъ столичныхъ перевозовъ.

Остановимся на нѣкоторыхъ соображеніяхъ, приведенныхъ въ своей запискѣ г. Коростовцемъ.

Стокгольмъ, не смотря на скудость своихъ средствъ, смотритъ на перевозки не какъ на доходную городскую статью отъ налога на эти сообщенія, но, напротивъ, считаетъ какъ-бы обязанностью по возможности облегчать публикѣ движеніе по водамъ въ различныхъ частяхъ города, замѣняющимъ мосты и сухопутныя дороги. Въ виду этого переводы не отлагаются никакими налогами и пароходы платятъ лишь за право причала къ городскомъ пристанямъ приблизительно по 2 руб. въ мѣсяць съ парохода. Но зато городъ устанавливаетъ ежегодную таксу, предоставляя при этомъ компаниямъ или отдѣльнымъ лицамъ пользоваться правомъ перевозки на опредѣленныхъ пунктахъ, на основаніи общаго устава, выработаннаго для всѣхъ пароходовъ. Разрѣшенія эти выдаются городскимъ управленіемъ лишь на годичный срокъ. Не облагая пароходы налогами, городъ какъ-бы игнорируетъ всякія затраты пароходовладѣльцевъ и не считаетъ обязанностью связывать себя какими-бы то ни было сроками далѣе одной навигаціи. Тѣмъ не менѣе, въ теченіе послѣднихъ 10 лѣтъ не было ни одного случая невозобновленія разъ даннаго разрѣшенія на плаваніе.

Переходя къ Петербургу г. Коростовець слѣдующимъ образомъ охарактеризовалъ тогдашнее положеніе перевознаго промысла въ столицѣ:

«Петербургская публика, въ своихъ переѣздахъ черезъ рѣки, до настоящаго времени довольствовалась яликами, въ числѣ около 700, и однимъ пароходомъ, который ходилъ на Мытномъ перевозѣ. Остальные пароходы обязательны лишь во время ледохода, *и то болѣе на бумагѣ, чѣмъ на дѣлѣ*, потому что наемъ пароходовъ въ то время бываетъ часто невозможнымъ. За удовлетвореніе арендаторами такой потребности городскихъ обывателей Дума взимаетъ съ содержателей перевозовъ до 60 тысячъ рублей въ годъ. Принимая-же въ соображеніе, что установившаяся норма вознагражденія въ большей части спеціальныхъ промысловъ составляетъ въ настоящее время не менѣе 150 руб. на рабочаго за лѣтніе мѣсяцы, нужно прибавить 105.000 руб. на перевозчиковъ, и, предположивъ, что арендаторы стремятся получить хотя половину прибыли города, петербургской публикѣ и преимущественно небогатымъ обывателямъ приходится тратить до 200 тысячъ рублей на необходимые пере-

ѣзды чрезъ рѣки, часто рискуя при этомъ здоровьемъ и самой жизнью, вслѣдствіе дурного состоянія перевозовъ.

По этому расчету каждый яликъ долженъ выработать около 300 руб. въ лѣто, и, считая за исключеніемъ ледоходовъ и свѣжихъ погодъ, когда переѣзды запрещаются, 150 рабочихъ дней, дневная выручка каждаго гребца будетъ около двухъ рублей, тогда какъ лошадь, портящая общественныя мостовыя, вырабатываетъ не болѣе того-же въ сутки.

При такомъ тяжеломъ условіи этого промысла, можно-ли требовать отъ арендаторовъ какого-либо вниманія къ удобствамъ или выгодамъ публики. Слѣдуетъ-ли удивляться тому, что перевозчикъ всячески старается вымогать лишнюю копейку изъ своего промысла?

200.000 рублей, которые должны собрать перевозчики, служатъ самыми краснорѣчивыми для нихъ доводами».

Такъ какъ въ томъ году Городской Управѣ предстояло сдать съ торговъ перевозки, то г. Коростовецъ предлагалъ, продливъ еще на годъ прежнія условія отдачи перевозовъ, отдѣлить для опыта новыхъ порядковъ (переходъ къ паровому сообщенію) Мытнинскую дистанцію, избрать кого либо, имѣющаго готовыя паровыя средства въ достаточномъ числѣ, допустить, въ видѣ опыта на годичный срокъ, держать въ этомъ мѣстѣ исключительно паровой паровозъ, оставивъ только на ночное время нужное число яликовъ. При этомъ г. Коростовецъ предлагалъ, вмѣсто аренды, учредить на пристаняхъ продажу, черезъ городскихъ агентовъ, билетовъ, безъ которыхъ пассажиры не должны допускаться на пароходъ, а Городская Управа будетъ уже уплачивать извѣстный процентъ пароходовладѣльцамъ.

Почти одновременно въ Городскую Управу поступилъ проектъ преобразованія невскихъ перевозовъ, выработанный Р. К. фонъ-Гартманомъ. Въ своемъ проектѣ г. Гартманъ высказался противъ объявленія перевозочнаго промысла свободнымъ исключительно по тому соображенію, что при этомъ произошли-бы большіе беспорядки на Невѣ, и предлагалъ: предоставить такому лицу, къ которому городское начальство имѣетъ довѣріе и которое понимаетъ дѣло, устроить перевозки на новыхъ началахъ, съ тѣмъ, что, если перевозки не будутъ содержаться исправно, городъ имѣетъ право разрѣшить другому лицу содержаніе перевозовъ на мѣстѣ, неисправно содержимомъ, и обратить перевозки къ своей пользѣ черезъ наложеніе на воловой доходъ отъ нихъ примѣрно 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub> выгоды.

На первое время г. Гартманъ предлагалъ передать ему, въ видѣ опыта, Мытнинскую дистанцію на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Чтобы всѣ перевозки этой дистанціи содержались пароходами, а потому на всѣхъ существующихъ перевозныхъ мѣстахъ имѣлось-бы потребное количество пароходовъ.

2) Число этихъ пароходовъ на каждомъ перевозѣ, ихъ опредѣленные рейсы и такса пассажирской платы утверждаются городомъ.

3) Число яликовъ на каждомъ перевозномъ мѣстѣ (кромѣ пароходовъ), для ночной службы, опредѣляется также городомъ.

4) Если городское начальство само отъ себя или вслѣдствіе жалобы публики, найдетъ, что перевозки имѣ не содержаться исправно или вполнѣ удовлетворительно, то оно имѣетъ право предоставить другому лицу поставить пристань рядомъ съ его, Гартмана, и перевозить пассажировъ на тѣхъ-же основаніяхъ, на какихъ будетъ перевозить онъ.

5) Если является потребность какого-либо новаго перевознаго мѣста въ дистанціи, а онъ найдетъ, что для собственной и городской пользы невыгодно содержать перевозки на этомъ мѣстѣ, то городъ можетъ предложить содержаніе ихъ на такомъ мѣстѣ, кому онъ пожелаетъ.

6) Такса пассажирской платы назначается по возможности меньшая, не болѣе 1 коп. за 100 саж. перевоза, и ежегодно утверждается городомъ. Въ особенныхъ случаяхъ, какъ напр., вслѣдствіе неожиданнаго возвышенія цѣны на уголь, такса можетъ быть измѣнена и среди навигаціи съ разрѣшенія города.

7) Отъ валоваго дохода перевозовъ въ пользу города отчислялось-бы 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, которые должны взиматься такимъ образомъ, что всѣ продаваемые на пароходахъ билеты (чеки) покупаются въ городской управѣ за 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub> ихъ стоимости, для дополнительнаго же контроля со стороны города, онъ обязанъ имѣть на каждой пристани контрольный аппаратъ.

8) Если городъ, въ концѣ будущей навигаціи, найдетъ, что перевозки всей дистанціи содержаться вполнѣ удовлетворительно, то онъ, Гартманъ, имѣлъ-бы предпочтеніе предъ другими, при отдачѣ прочихъ перевозныхъ дистанцій, для содержанія ихъ на такихъ условіяхъ, какія городъ найдетъ нужнымъ и полезнымъ предложить ему. Съ открытіемъ перевозовъ на новыхъ началахъ, осуществляются и продольные по Невѣ рейсы.

Для того, чтобы городъ былъ обезпеченъ исправнымъ состояніемъ перевозовъ въ Мытнинской дистанціи на будущій годъ, г. Гартманъ обязывался построить и поставить тотчасъ послѣ ледохода слѣдующія пристани: у Александровскаго сада, Румянцевскаго сквера, Зимняго дворца, Мытнинской пристани и противъ дома Каратыгина,

близь Мошкова переулка. Для всей дистанціи онъ обязывался имѣть 7, (а во время разводки мостовъ 8) пароходовъ, поднимающихъ до 700 (800) пассажировъ и, кромѣ того, два парохода во время разводки Дворцоваго моста.

Надъ этими пароходами Гартманъ обязывался надѣвать въ осеннее время колпаки, подъ скамейками провести паровыя трубы, для того, чтобы имѣть такимъ образомъ теплое помѣщеніе.

Отъ такого способа введенія новыхъ перевозовъ, по мнѣнію г. фонъ-Гартмана, можно было ожидать слѣдующихъ выгодъ:

1) Городъ переходитъ къ другой, новой системѣ не вдругъ, а постепенно; причѣмъ можетъ по-немногу убѣдиться самъ въ превосходствѣ ея;

2) есть гарантія, что перевозки будутъ исправны, потому что, въ случаѣ неисправности или неудобствъ ихъ для публики, тотчасъ могутъ явиться конкуренты на содержаніе перевозовъ;

3) если даже вначалѣ городскіе доходы будутъ не очень велики, то, по усиленіи движенія на Невѣ, увеличатся и доходы города безъ затраты капитала;

4) контроль поступленія дохода будетъ вполне достигнуть, такъ какъ онъ общій для владѣльца пароходовъ и города.

Кромѣ того, имѣя въ виду, что явилась потребность въ перѣздѣ черезъ Неву отъ Дворцовой набережной близь Мошкова переулка, Р. К. фонъ-Гартманъ полагалъ полезнымъ отдѣлить отъ Воскресенской дистанціи часть берега по этой набережной, до Мошкова переулка, такъ чтобы можно было поставить, уже ближайшею весною, пристань на этомъ мѣстѣ и перевозить на петербургскую сторону, тѣмъ болѣе, что отъ этого не уменьшилась бы аренда, платимая за Воскресенскую дистанцію, ибо арендаторъ до того времени имѣлъ бы на томъ мѣстѣ очень небольшую перевозочную пристань.

Наконецъ, Р. К. фонъ-Гартманъ заявлялъ, что, если городъ будетъ имѣть къ нему довѣріе и поручить устроить перевозъ, то онъ ко всѣмъ своимъ пароходамъ обязуется придѣлать пожарныя приспособленія и на каждый случившійся пожаръ по Невѣ отправлять потребное количество пароходовъ для тушенія. Городъ могъ бы тогда не имѣть своихъ пожарныхъ пароходовъ, которые теперь стоятъ ему ежегодныхъ большихъ денегъ. Такъ какъ днемъ, оставляя на большихъ перевозныхъ мѣстахъ одинъ или два парохода, а ночью отправивъ на пожаръ и всѣ 20 или 30 пароходовъ, которые въ состояніи дать до 5.000 ведръ воды въ минуту, можно было бы быстро тушить самые значительные пожары. Главное до-

стойнство париходовъ съ такимъ устройствомъ заключается въ томъ, что они, стоя на всѣхъ перевозахъ, находятся всегда подъ рукою и, слѣдовательно, могутъ являться къ мѣсту пожара въ самомъ его началѣ.

Независимо помощи отъ нихъ при тушеніи пожаровъ, париходы эти могутъ принести несомнѣнную пользу и въ случаѣ наводненія, отъ котораго Петербургъ находится въ постоянной опасности.

Городская управа, соглашалась въ принципѣ съ мнѣніемъ г. Коростовца, признала предложеніе Р. К. фонъ-Гартмана отвѣчающимъ интересамъ города и вошла въ Думу съ докладомъ о заключеніи договора съ этимъ предпринимателемъ.

Докладъ управы разсматривался думою въ засѣданіи 7 января 1876 г. и рѣшенъ въ отрицательномъ смыслѣ. Вотъ какъ это рѣшеніе изложено въ журналѣ засѣданія Городской Думы:

По этому вопросу, въ собраніи Думы главнѣйше было высказано:

*Съ одной стороны*, что настоящее предположеніе городской управы нисколько не измѣняетъ нынѣ существующей системы перевозныхъ средствъ столицы, ибо и въ настоящее время введено уже на перевозахъ сообщеніе париходное, и даже въ нѣкоторыхъ случаяхъ обязательно; что если новое предположеніе — вводитъ париходы тамъ, гдѣ ихъ не было, какъ напр., съ Васильевск. Остр., то едва ли они тамъ полезны, потому что нѣтъ такого большого и постоянного стеченія публики, чтобы наполнять париходы быстро и отправлять ихъ безъ промедленія, слѣдовательно, ожиданіе тамъ публики для наполненія парихода представить крайнія неудобства для тѣхъ, кто имѣлъ бы надобность переправиться черезъ рѣку немедленно. Хотя на время стоянки париходовъ для выжиданія прибытія пассажировъ и обусловливается 15 минутами, но и это не представляетъ улучшенія въ сравненіи съ настоящимъ порядкомъ, ибо теперь этотъ срокъ значительно короче. Затѣмъ, относительно платы за перевозку пассажировъ, предположеніе управы также не вводитъ облегченія, ибо плату предполагается увеличить. Слѣдовательно, съ одной стороны, жители города не только не приобретутъ никакихъ новыхъ удобствъ, но еще могутъ лишиться нѣстоящихъ, а съ другой — и городская касса потерпитъ убытокъ, ибо арендная плата въ доходъ города, въ общей сложности, значительно уменьшится. Для установленія же перевознаго дѣла на рациональныхъ началахъ, слѣдовало бы войти въ подробное разсмотрѣніе вопроса о введеніи свободнаго перевознаго промысла, подобному тому, какъ это уже осуществлено за границею, какъ, на-

примѣръ, въ Венеціи, гдѣ нѣтъ другого сообщенія, кромѣ водянаго, однако же оно не представляетъ тамъ никакихъ затрудненій для публики и въ ночное время. По этимъ соображеніямъ и принимая во вниманіе, что предположеніе Городской Управы объ отдачѣ нынѣ же г. фонъ-Гартману въ аренду перевозовъ Зимнедворцовской и Мытнинской дистанцій, какъ не представляющее ничего новаго, не слѣдуетъ вводить даже и въ видѣ опыта, — нѣкоторые гласные полагали: предположеніе Управы отклонить; назначенные 8 января въ Городской Управѣ торги на перевозки отмѣнить, оставивъ перевозки на 1896 г. за тѣми же лицами, которые и въ настоящее время ихъ содержатъ, а между тѣмъ образовать комиссію для всесторонняго разсмотрѣнія вопроса о лучшемъ устройствѣ перевозовъ на будущее время.

*Съ другой стороны,* поддерживалось предположеніе Городской Управы, на томъ основаніи: что г. Гартманомъ будетъ введено въ дѣйствіе большее число пароходовъ въ сравненіи съ настоящимъ; что это послужило бы полезнымъ опытомъ для того, чтобы ввести пароходы на всѣхъ перевозахъ, что если теперь на нѣкоторыхъ пунктахъ нѣтъ большого числа желающихъ переправляться черезъ рѣку, то, безъ сомнѣнія, потому, что наши перевозныя средства не только не удовлетворительны, но даже и не безопасны; что съ улучшеніемъ перевозныхъ средствъ явится и большее движеніе публики, что невозможно останавливаться передъ незначительною потерей времени, когда это даетъ средства улучшить способы передвиженія, а, слѣдовательно, предоставить удобство и публикѣ; и что введеніе свободнаго перевознаго промысла едва ли не представить затрудненій во многихъ отношеніяхъ.

По выслушаніи этого, собраніе, отклонивъ, очевиднымъ большинствомъ голосовъ предположеніе Городской Управы, и положивъ образовать подготовительную комиссію, перешло къ обсужденію возбужденнаго вопроса о формулированіи той задачи, которую слѣдуетъ возложить на комиссію. По этому поводу, гласный баронъ Т. И. Жираръ-де-Сукантонъ, предложилъ предоставить самой комиссіи, не стѣняясь программю, разработать вообще въпросъ о лучшемъ устройствѣ, на будущее время, перевозовъ въ столицѣ. Напротивъ, другіе гласные полагали указать комиссіи, что она должна разработать въпросъ спеціально о введеніи въ столицѣ свободнаго перевознаго промысла.

Въ заключеніе, очевиднымъ большинствомъ голосовъ, принято предложеніе барона Т. И. Жираръ-де-Сукантонъ.

Вслѣдствіе вышеизложеннаго, собраніе постановило:



1) предположеніе Городской Управы объ отдачѣ перевоза въ аренду г. фонъ-Гартману — отклонить;

2) назначенные въ Городской Управѣ на 8 января торги на перевозки — отмѣнить, оставивъ перевозки на 1876 г. за тѣми же лицами, которыя и въ настоящее время ихъ содержать, и

3) образовать при Думѣ подготовительную комиссію, которой поручить всесторонне разработать вопросъ о наилучшемъ устройствѣ, на будущее время, перевозовъ въ столицѣ, съ тѣмъ, чтобы комиссіа свои соображенія и заключенія представила Думѣ».

Мы подробно остановились на этомъ вопросѣ съ цѣлью показать, съ какими трудностями приходилось считаться, какія препятствія пришлось преодолѣть раньше, чѣмъ Р. К. фонъ-Гартману удалось получить разрѣшеніе Думы. Трудно повѣрить, что 20 лѣтъ тому назадъ могли быть сомнѣнія въ чрезвычайной важности и полезности пароходнаго перевоза. Какой ропотъ вызвалъ бы теперь прерывъ пароходнаго сообщенія хотя бы на недѣлю во время навигаціи!..

6 февраля 1880 г. городская управа заключила съ директоромъ общества финляндскаго легкаго пароходства коллежскимъ ассесоромъ фонъ-Гартманомъ, на отдачу ему въ арендное содержаніе перевозовъ на рѣкѣ Большой Невѣ и Малой Невѣ, съ Зимнедворцовской и Мытнинской дистанціей срокомъ на 6 лѣтъ съ платежомъ въ доходъ города по 12.600 руб. серебромъ въ годъ. Контрактъ состоялъ изъ 31 пункта, изъ которыхъ любопытно привести слѣдующіе пункты:

2) Право арендованія означенныхъ (въ п. 1) перевозовъ не можетъ быть передано директоромъ общества г. фонъ-Гартманомъ другому лицу ни до заключенія контракта, ни послѣ заключенія контракта.

6) Съ открытіемъ навигаціи 1880 г. пристани, суда и всѣ принадлежности должны быть въ исправности. Въ случаѣ если явится невозможность за ледоходомъ пароходы имѣть на мѣстѣ, арендаторъ, до прибытія ихъ, обязанъ нанимать пароходы у другихъ лицъ, иначе пароходы будутъ наняты по распоряженію городской управы за счетъ арендатора, съ удержаніемъ наемной платы изъ залога арендатора. Употребленную изъ залога сумму арендаторъ обязанъ уплатить въ Управу въ теченіе одной недѣли отъ дня объявленія ему Управою объ израсходованной суммѣ, въ противномъ случаѣ контрактъ нарушается, съ послѣдствіями, обусловленными на случай неплатежа въ срокъ аренды.

19) Пароходы платятъ акцизъ, установленный вообще для пароходовъ, плавающихъ по С.-Петербуржскимъ водамъ или замѣняющіе

1880

ихъ сборы при утвержденіи таковыхъ въ законодательномъ порядкѣ. Пароходы, пристани, ялики, плоты и всѣ перевозныя средства, въ случаѣ нарушенія контракта, по неисправности контрагента, поступаютъ въ распоряженіе города на время той навигаціи, въ которой послѣдовало нарушеніе контракта, сдаются новому арендатору, который, по окончаніи навигаціи, возвращаетъ ихъ прежнему арендатору въ томъ видѣ, въ какомъ окажутся, если только на нихъ не будетъ обращено взысканіе убытковъ города и за тѣмъ новый арендаторъ обязанъ съ открытіемъ навигаціи слѣдующаго года заготовить пристани, плоты и перевозныя средства на основаніи условій, постановленныхъ въ настоящемъ контрактѣ.

Одновременно былъ заключенъ съ Р. К. фонъ-Гартманомъ однородный контрактъ на отдачу въ арендное содержаніе перевозовъ на рѣкѣ Большой Невѣ, въ Гагаринской дистанціи.

Не прошло года съ того времени, какъ Общество финляндскаго легкаго пароходства заарендовало перевозки въ Мытнинской и Зимнедворцовой дистанціяхъ, а уже въ думѣ былъ возбужденъ гласнымъ В. Г. Семеновымъ вопросъ по поводу того, что за перевозъ отъ Зимнедворцовой пристани къ Тучкову мосту взимается 5 коп., между тѣмъ какъ до Мытнинской набережной взимается всего 2 коп. Однако Дума, принимая въ соображеніе, что перевозъ отъ Зимняго дворца до Тучкова моста не составляетъ крайней необходимости, ибо тутъ же существуетъ другой перевозъ за 2 коп. отъ Зимняго дворца до Мытнинской пристани, и что если бы возможно было перевозить отъ Зимняго дворца до Тучкова моста дешевле 5 коп., то, безъ сомнѣнья, явились бы конкуренты, такъ какъ финляндскому пароходству монопольнаго права не предоставлено, постановила: заявленіе гласнаго В. Г. Семенова оставить безъ послѣдствій.

По договору съ городской управою, пассажирское сообщеніе черезъ Неву на пароходахъ Общества финляндскаго легкаго пароходства должно было начинаться втеченіе навигаціи не позже какъ съ семи часовъ утра и оканчиваться не ранѣе десяти часовъ вечера. Тѣмъ не менѣе Правленіе Общества, какъ только явилось желаніе со стороны обывателей Петербургской стороны пользоваться пароходнымъ сообщеніемъ и ночью, пошло на встрѣчу этому желанію. Въ 1882 году Правленіе Общества, ссылаясь на многократныя заявленія жителей Петербургской стороны о необходимости установить ночное сообщеніе между Дворцовымъ мостомъ и Мытной пристанью посредствомъ перевоза черезъ рѣку Неву на пароходѣ и изъявляя согласіе удовлетворить ихъ желаніе, обратилось въ Городскую Управу за разрѣшеніемъ, причемъ предлагало:

1) содержать каждую ночь, со времени разрѣшенія дневнаго пароходнаго движенія, одинъ пароходъ, а при скопленіи публики послѣ вечернихъ гуляній и на случай паровозовъ въ ближайшихъ мѣстахъ имѣть въ готовности и больше, по мѣрѣ надобности;

2) не задерживать этихъ ночныхъ парадовъ, для выжиданія пассажировъ у пристани болѣе пяти минутъ;

3) не превышать платы за переѣзды на нихъ болѣе 5 коп. съ пассажира;

4) исполнять въ отношеніи ночныхъ перевозовъ всѣ обязанности, изложенныя въ контрактѣ Общества о дневныхъ перевозахъ, оставляя на ихъ пунктахъ, для ночнаго времени, опредѣленное число яликовъ, кромѣ пароходовъ.

и 5) для осуществленія пользы при возникновеніи пожара по близости, имѣть на ночномъ пароходѣ паровую пожарную машину съ рукавами.

Разумѣется, Дума дала просимое разрѣшеніе, тѣмъ болѣе, что Городская Управа, въ своемъ заявленіи, признала, что „ночной перевозъ на пароходѣ черезъ рѣку Неву отъ Дворцоваго моста къ Мытнинской пристави составляетъ дѣйствительную потребность, какъ представляющей болѣе вѣрную гарантію для безопасности публики отъ тѣхъ случайностей, которыя неизбѣжны при переправахъ на яликахъ, и устраняющей неудобства, указываемыя жителями Петербургской стороны“. Для поясненія не лишне отмѣтить, что сами жители Петербургской стороны заявляли Думѣ о необходимости такого перевоза, для своихъ интересовъ и удобствъ, такъ какъ они возвращаются поздно, при чемъ указывали: 1) на дороговизну извозчичьей платы за переѣзды на Петербургскую сторону, 2) на невозможность найти иногда извозчика и 3) на опасность переѣзжать черезъ Неву на яликахъ, въ особенности осенью или при сильныхъ вѣтрахъ.

### III.

Само городское общественное управленіе шло въ этомъ дѣлѣ, такъ сказать, ощупью. Избранная въ 1876 году комиссія, въ представленномъ городской думѣ докладѣ, полагала: перевозки на рѣкѣ Большой Невѣ, на парходахъ и яликахъ по поперечному движенію, сдать одному лицу, по выбору городской управы; для перевозовъ на р. Большой Невкѣ образовать артель; на перевозахъ по рѣкамъ и каналамъ допустить свободный промыселъ, съ платою въ

доходъ города желающими заняться этимъ промысломъ за каждый яликъ.

Этотъ докладъ комиссіи разсмотрѣнъ былъ въ засѣданіи Городской Думы 14-го января 1877 г., причемъ Дума нашла представленный докладъ недостаточно полнымъ, въ виду чего въ слѣдующемъ засѣданіи былъ разсмотрѣнъ докладъ товарища городского головы, предлагавшаго сдѣлать слѣдующія распоряженія:

1) Невскіе перевозки отдать на 3 навигаціи, по усмотрѣнію управы, или съ торговъ, или избраннымъ ею для нѣкоторыхъ дистанцій лицамъ;

2) продольное пассажирское движеніе на пароходахъ по р. Невѣ и ея рукавамъ изъять отъ отдачи въ аренду и предоставить его пароходовладѣльцамъ, опредѣливъ плату съ пассажира не выше 10 коп.;

3) Перевозы на р.р. Фонтанкѣ, Мойкѣ и каналахъ предоставить свободному промыслу...

Городская Управа въ принципѣ согласилась съ этимъ предложеніемъ, постановивъ допустить продольное движеніе пассажирское на пароходахъ по Невѣ и ея рукавамъ, предоставивъ осуществленіе этого дѣла Городской Управы, съ тѣмъ чтобы было устранено существующее неудобство, заключающееся въ томъ, что высадка и приемъ пассажировъ на нѣкоторыхъ пристаняхъ не допускается, и чтобы продольные рейсы совершались зигзагами, заходя во всѣ стороны. Кромѣ того, было постановлено Городскою Думою: перевозки на р.р. Фонтанкѣ, Мойкѣ и каналахъ вдоль и поперекъ, исключая тѣхъ пунктовъ, на которые заключены контракты, а также продольное плаваніе по Невамъ и Невкамъ, кромѣ поперечныхъ перевозовъ, въ видѣ опыта, предоставить свободному промыслу, причемъ постепенное введеніе новой системы предоставить усмотрѣнію Городской Управы въ теченіи 3-хъ лѣтняго срока.

Въ этомъ смыслѣ городскою управою былъ внесенъ въ Думу проектъ обязательнаго постановленія о продольномъ движеніи по спб. водамъ и о свободномъ перевозномъ промыслѣ на р.р. Фонтанкѣ, Мойкѣ и каналахъ. Вопросъ разсматривался въ засѣданіи Городской Думы 14-го февраля 1879 г., причемъ рѣшено было, не стѣсняясь состоявшимся уже думскимъ постановленіемъ пересмотрѣть вопросъ о продольномъ пароходномъ движеніи въ рѣкѣ Невѣ и ея рукавахъ и о введеніи свободнаго перевознаго промысла въ р.р. Фонтанкѣ, Мойкѣ и каналахъ.

Разсмотрѣвъ въ третій разъ этотъ вопросъ, Городская Управа категорически высказалась противъ свободнаго перевознаго про-

мысла, какъ съ финансовой стороны (доходы городской кассы могли уменьшиться), такъ и со стороны интересовъ публики, и опредѣлила перевозки на Фонтанкѣ, Мойкѣ и каналахъ по прежнему отдавать въ аренду.

Что-же касается продольнаго пассажирскаго движенія по городскимъ водамъ, то городская управа пришла къ убѣжденію, что продольное пассажирское сообщеніе по р. Невѣ и ея рукавамъ можетъ составить свободный промыселъ, производство котораго слѣдуетъ предоставить лицамъ, имѣющимъ въ своемъ распоряженіи пароходы, приспособленные для перевозки пассажировъ. Для продольнаго движенія было издано обязательное постановленіе, состоявшее изъ 3 пунктовъ, причемъ § 3 редактированъ слѣдующимъ образомъ:

«Сущестующими перевозными пристанями пароходовладѣльцы могутъ пользоваться исключительно для высадки пассажировъ въ экстренныхъ случаяхъ, но перевозить пассажировъ съ берега на берегъ не могутъ безъ согласія на то арендатора перевозовъ въ той дистанціи».

Вскорѣ послѣ изданія этого обязательнаго постановленія въ городскую управу поступило ходатайство Р. К. фонъ-Гартмана о разрѣшеніи ему открыть пароходное сообщеніе съ весны 1892 г. отъ Лѣтняго сада (Инженернаго моста) по Мойкѣ и Екатерининскому каналу до Никольскаго рынка. Въ своемъ ходатайствѣ Р. К. заявлялъ, что пароходы будутъ небольшого размѣра и съ осадкою въ 3 фута для того, чтобы можно было безъ затрудненія ѣхать по неширокому фарватеру и не мутить воду, что, во избѣжаніе дыма и искръ, топка будетъ устроена для кокса, а машина будетъ работать тихо, безъ шума, что при машинѣ каждаго парохода будетъ устроена паровая помпа для выкачиванія воды изъ канала во время пожара вблизи Екатерининскаго канала, что, вмѣсто свистковъ, на пароходахъ будутъ употребляемы рожки, звуки которыхъ не пугаютъ лошадей, что пароходы будутъ устроены прочно, съ удобствомъ для пассажировъ и притомъ такъ, чтобы тенты во время наводненія легко снимались, что дастъ возможность движенію при высокой водѣ, что, наконецъ, въ случаѣ наводненія, пароходы будутъ служить спасательными средствами въ центрѣ города, гдѣ нѣтъ мелкихъ судовъ. Въ виду пользы имѣть въ однѣхъ рукахъ продольное пароходное движеніе и перевозки на этомъ каналѣ, г. фонъ-Гартманъ изъявлялъ согласіе на принятіе перевозовъ канала и платить за это ту сумму, которую городъ получаетъ за перевозки. На тотъ случай, если городская управа считаетъ это не-

возможнымъ, Р. К. фонъ - Гартманъ обязывался устроить всѣ пристани по лѣвой сторонѣ канала, такъ что переправляться съ берега на берегъ не будутъ, и считать это движеніе продольнымъ, съ уплатою городу за пользованіе берегомъ для пристаней по нормѣ платы, установленной за пристани на р. Невѣ.

Къ этому ходатайству отнесся весьма сочувственно тогдашній с.-петербургскій оберъ-полиціймейстеръ ген. Козловъ, сообщившій Управѣ, что въ виду облегченія полицейскаго надзора на Екатерининскомъ каналѣ, въ случаѣ устройства на немъ пароходнаго движенія, онъ съ своей стороны не только не встрѣчаетъ препятствія къ удовлетворенію этого ходатайству, но находитъ осуществленіе этого предпріятія крайне полезнымъ и желательнымъ, а потому проситъ Управу, не будетъ-ли признано возможнымъ ускорить разсмотрѣніе этого дѣла, дабы Гартманъ, въ случаѣ разрѣшенія, имѣлъ возможность заблаговременно заготовить всѣ необходимыя принадлежности для открытія пароходнаго сообщенія съ весны 1882 г.

Городская управа въ свою очередь также признала, что введеніе продольнаго пассажирскаго пароходнаго сообщенія по Екатерининскому каналу и Мойкѣ, въ просимыхъ фонъ-Гартманомъ мѣстностяхъ, составитъ удобство для публики, которая, за небольшую относительно плату можетъ имѣть сообщеніе на довольно большомъ пространствѣ, и что это пароходное сообщеніе, не стѣсня существоващаго въ тѣхъ мѣстностяхъ небольшого судоходства, можетъ приносить пользу при наводненіяхъ и при пожарахъ по берегамъ Екатерининскаго канала, такъ какъ всѣ пароходы обязательно должны имѣть паровыя пожарныя помпы. По предложенію Управы, Дума разрѣшила г. фонъ Гартману открыть помянутое сообщеніе впредь на 10 навигацій (считая съ открытія навигаціи 1882 г.) отъ Инженернаго моста до Никольскаго рынка, со взиманіемъ за проѣздъ платы не болѣе 3 коп. съ пассажира, причемъ предприниматель обязался устроить пристани и трапы по одной сторонѣ Екатерининскаго канала. Не безъинтересно отмѣтить, что въ контрактѣ имѣется пунктъ, по которому плата съ пассажировъ ни въ какомъ случаѣ не должна быть взимаема на берегу Екатерининскаго канала или на панели канала. Кромѣ того, городская дума сдѣлала оговорку, чтобы право такого продольнаго пароходнаго движенія не составляло монополію одного г. фонъ-Гартмана и что, въ случаѣ несоблюденія условій, онъ можетъ быть лишенъ права на эксплуатацію этого предпріятія. На всѣ эти требованія Рафаиль Карловичъ согласился, увѣренный заранѣе въ успѣхѣ дѣла.

#### IV.

Въ какой степени Правленіе Общества финляндскаго легкаго пароходства всегда стремилось идти на встрѣчу интересамъ столичнаго населенія, можно судить по слѣдующему факту, о которомъ имѣются подробныя свѣдѣнія въ „Извѣстіяхъ С.-Петербургской Городской Думы“.

Въ началѣ 1886 года въ Думѣ разсматривался вопросъ объ отдачѣ въ арендное содержаніе перевозовъ черезъ рѣку Неву въ Галерной, Зимнедворцово-Мытнинской, Гагаринской и Охтенской дистанціяхъ и объ устройствѣ паромнаго сообщенія черезъ рѣку Неву между городскимъ и охтенскимъ берегами, представляющаго и понынѣ огромный интересъ въ виду отсутствія постоянного моста черезъ Неву къ Охтѣ. Предполагая выступить конкурентомъ на право эксплуатаціи паромнаго сообщенія черезъ Неву, директоръ Правленія Общества Р. К. фонъ-Гартманъ задолго до этого отправился за границу, гдѣ тщательно изучилъ новѣйшее устройство паромовъ и, по возвращеніи въ Петербургъ, непосредственно руководилъ составленіемъ чертежей пароваго парома и береговыхъ для него укрѣпленій. Не смотря на то, что устройство такого парома было исчислено не менѣе, какъ въ 60.000 руб., Правленіе Общества нашло возможнымъ предложить городу самыя выгодныя условія въ томъ случаѣ, если Обществу будутъ отданы на 10-лѣтній срокъ все перевозки на рѣкѣ Большой Невѣ на ранѣе существующихъ условіяхъ, дабы убытки по одной операціи ни могло подрывать доходности на другой.

За эту концессию Общество финляндскаго легкаго пароходства выразило готовность принять на себя слѣдующія обязательства:

1) Общество, кромѣ поименованныхъ въ прежнихъ условіяхъ перевозовъ, обязывается устроить на мѣстѣ, указанномъ Городскою Управою, у Большой или Малой Охты паровой паромъ для непрерывнаго сообщенія съ другимъ берегомъ Невы въ продолженіи дня (съ 6 час. утра до 10 час. вечера), съ тѣмъ, что и во всякое другое время, ночью паромъ будетъ готовъ для переправы пожарной части.

2) Общество обязывается устроить на свой счетъ электрическіе звонки отъ двухъ ближайшихъ пожарныхъ частей къ парому для того, чтобы въ случаѣ пожара прислуга парома могла быть во время предупреждена для принятія къ переправкѣ пожарныхъ командъ.

3) Общество согласно поставить въ темное осеннее время, т. е. съ 1 сентября, у Сенатскаго и Гагаринскаго перевозовъ одинъ ночной пароходъ.

4) Общество обязывается имѣть на Мытнинскомъ перевозѣ для ночнаго, въ холодное время движенія, пароходъ съ каютою, съ паровымъ отопленіемъ.

5) Если Городская Управа по какимъ либо причинамъ не получить отъ содержателя пароходнаго сообщенія по Фонтанкѣ пароходъ въ свое распоряженіе, то Общество обязывается имѣть пароходъ, который во всякое время дня и ночи можетъ быть отпущенъ бесплатно для поѣздокъ гг. Членовъ Управы по городскимъ дѣламъ, что если содержаніе перевозовъ на Невѣ будетъ отдано Обществу на десятилѣтній срокъ безъ торговъ, то оно соглашается.

Въ то время (12 лѣтъ тому назадъ) эти условія были для Общества крайне тягостны.

## V.

Что Правленіе Общества Финляндскаго легкаго пароходства шло въ то время навстрѣчу, какъ городскимъ интересамъ, такъ и интересамъ охтенскаго населенія, можно видѣть изъ любопытной справки С.-Петербургской Городской Управы въ № 3, т. 81 „Извѣстій Спб. городской думы“ за 1886 годъ.

Приводимъ эту справку дословно:

Изъ производившихся въ Городской Управѣ дѣлъ по устройству сообщенія черезъ рѣку большую Неву съ Охтой и по присоединенію Охты къ городу видно: а) 19 сентября 1869 г. купецъ Наумовъ обратился къ городскому головѣ съ докладной запиской о предоставленіи ему права устройства сообщенія съ Малой Охтой посредствомъ паровыхъ паромовъ. Предложеніе это было разсмотрѣно Думою въ мартѣ 1870 года и, въ виду того, что въ ноябрѣ 1869 года послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе купцамъ Бетлингу и Левестаму учредить компанію на постройку охтенскаго моста, предложеніе Наумова было отклонено. Когда-же въ 1871 году выяснилось, что компанія на постройку охтенскаго моста не состоялась, то заявленіе Наумова о паровомъ паромѣ вновь было разсмотрѣно собраніемъ Общей Думы въ маѣ 1871 г., причемъ предложеніе его принято съ тѣмъ, чтобы первый такой перевозъ былъ устроенъ на малую Охту, а слѣдующіе—гдѣ представится въ томъ надобность и признано будетъ возможнымъ по мѣстнымъ и другимъ условіямъ; остальная разработка условій съ Наумовымъ по содержанію этого рода перевозовъ поручена была Думою комиссіи о пользахъ и нуждахъ общественныхъ, при участіи предсѣдателя финансовой комиссіи. Условія эти комиссіею были составлены въ концѣ 1871 года и предъявлены Наумову, который



на нѣкоторыя изъ нихъ изъявилъ свое согласіе, на другія сдѣлалъ контръ-предложенія, а по инымъ весьма существеннымъ, какъ-то: о срокѣ пользования этою привиллегіею въ теченіи 25 лѣтъ и о передачѣ затѣмъ паровыхъ паромовъ городу безвозмездно, — Наумовъ отозвался, что отвѣты по нимъ дастъ въ непродолжительномъ времени. Между тѣмъ молчаніе Наумова продолжалось болѣе 6½ лѣтъ и лишь 14 августа 1878 года Наумовъ вновь вошелъ въ Городскую Управу съ прошеніемъ, но уже не съ отвѣтомъ на предложенныя ему въ 1872 году условія по содержанію парового сообщенія съ Малою Охтою, а о предоставленіи ему права учредить товарищество для осуществленія его проекта пароваго парома или пріобрѣсти отъ него право на подобнаго рода паровые паромы. Между тѣмъ въ теченіе этого времени былъ построенъ постоянный мостъ чрезъ рѣку Неву для сообщенія съ Выборгскою стороною, мостъ Императора Александра II, а потому возбужденъ былъ вопросъ о переводѣ воскресенскаго моста вверхъ по рѣкѣ Невѣ для сообщенія съ Охтой, — каковой вопросъ разсматривался Думою въ засѣданіи 25 сентября 1881 года, — но, въ виду того, что о присоединеніи Охты къ столицѣ возбуждено ходатайство въ 1876 году 29 ноября (№ 4647), разрѣшенія-же на присоединеніе это въ то время еще не послѣдовало; что городское управленіе производитъ весьма значительный расходъ на разныя потребности по благоустройству пригорода, но никакихъ сборовъ съ тамошнихъ имуществъ, торговли и промысловъ не получаетъ; что между тѣмъ нѣкоторыя мѣстности столицы, обыватели которыхъ уже несутъ въ пользу городской кассы налоги, не удовлетворены въ самыхъ насущныхъ потребностяхъ, — Дума нашла, что не представляется никакого основанія жертвовать какими-либо расходами на введеніе новаго какого-либо сообщенія города съ Охтою, сообщенія, которое послужитъ къ пользѣ охтенскаго пригорода, т. е. такого населенія, которое еще не присоединено къ столицѣ, и что такимъ образомъ, не принимая во вниманіе интересовъ Охты, части еще не присоединенной къ городу, выгоды собственно столицы не вызываютъ потребности въ устройствѣ сообщенія съ Охтой посредствомъ-ли моста или парома, а если выгодъ этихъ не представляется, то считаю вопросъ объ устройствѣ сообщенія преждевременнымъ, Дума постановила: вопросъ этотъ до присоединенія охтенскаго пригорода къ столицѣ оставить открытымъ. б) Одновременно съ этимъ бывшимъ гласнымъ Думы М. П. Бѣляевымъ возбужденъ былъ вопросъ о повсемѣстномъ введеніи по р. Невѣ пароваго паромнаго сообщенія для экипажей. Но, въ виду того, что при относительно небольшой ширинѣ рѣки большой Невы паровые паромы могутъ стѣнять судоходство, а чрезъ большую потерю времени при приставаніи къ берегу, нагрузкѣ и выгрузкѣ, не будутъ соответствовать цѣли скорого и удобнаго сообщенія для экипажей, онъ, г. Бѣляевъ, въ послѣдствіи вмѣсто паровыхъ паромовъ предлагалъ ввести въ систему перевоза экипажей чрезъ р. Неву простые паромы, буксируемые пароходами. При разсмотрѣніи Управою этого предположенія въ іюль 1882 года принято было въ соображеніе: во-1-хъ, что протяженіе между мостами Николаевскимъ и Императора Александра II составляетъ всего 3 версты 243 погонныхъ сажени, причемъ на этомъ пространствѣ находится еще два плавучихъ моста, такъ что разстояніе между каждымъ изъ мостовъ не превышаетъ 613 погонныхъ сажень;

во-2-хъ, что ширина рѣки Невы въ этомъ мѣстѣ отъ 135 до 285 саж.; въ 3-хъ, что пароходъ съ буксируемымъ паромомъ будетъ занимать пространство около 50 саж., и въ 4-хъ, что въ означенномъ мѣстѣ самое усиленное движеніе, какъ русскихъ, такъ и иностранныхъ судовъ и пароходовъ, а за симъ, находя съ одной стороны, что по близости мостовъ одинъ отъ другаго не представляется надобности въ паромехъ для перевозки экипажей, а съ другой, что подобные паромы, буксируемые пароходами, лишь стѣсняютъ вообще движеніе по Невѣ, какъ судовъ и пароходовъ, такъ и яликовъ и вмѣсто ожидаемаго удобства и облегченія явятся тормазомъ свободы судоходства и перевозовъ,—Управа признала введеніе паромовъ, буксируемыхъ пароходами, въ означенной мѣстности неудобнымъ; но находила возможнымъ разрѣшить перевозку грузовъ, лошадей и экипажей въ теченіи навигаціи отъ стрѣлки у биржи къ мытному перевозу, а во время разводки мостовъ—отъ памятника Петра I у сената къ тому-же мытному перевозу и на все время навигаціи—для сообщенія Охты съ противоположнымъ берегомъ р. Большой Невы. О какомъ заключеніи Управы представленъ былъ въ Думу докладъ, напечатанный въ № 35 „Изв. Гор. Думы“ за 1882 годъ, на стр. 2497—2515. Затѣмъ при отношеніи С.-Петербургскаго губернатора отъ 12 ноября 1882 года, за № 5071, передано было на заключеніе Городской Думы прошеніе землевладѣльцевъ, домовладѣльцевъ и торговцевъ большой и малой Охты, объ устройствѣ на счетъ средствъ города сообщенія чрезъ р. Большую Неву съ Охтами.

Городская Дума, разсмотрѣвъ вышеизложенные докладъ Управы и ходатайство охтенскихъ обывателей, постановила:

1) Предложеніе Городской Управы объ устройствѣ паромнаго сообщенія отклонить.

2) Повторить ходатайство о скорѣйшемъ разрѣшеніи вопроса относительно присоединенія охтенскаго пригорода къ столицѣ, и

3) Поручить Городской Управѣ привести въ извѣстность, [не представляется-ли законнаго основанія прекратить пособіе отъ города охтенскому пригороду въ видѣ расходовъ на благоустройство онаго, и затѣмъ поступить въ установленномъ порядкѣ.

## VI.

Движеніе по продольной линіи (по р. Невѣ отъ Набережной у 11-ой линіи Васильевскаго Острова до Финляндской желѣзной дороги) открылось въ маѣ 1873 г., причемъ рейсы совершалъ одинъ пароходъ, которому дано было названіе „Первый“.

Точной цифры перевезенныхъ пассажировъ въ эту навигацію въ дѣлахъ не имѣется. Тѣмъ не менѣе, по нѣкоторымъ даннымъ можно судить, что были

перевезены 27.600 пассажировъ. Съ каждаго пассажира взималось по 25 коп.

Въ 1874 г. на продольной линіи работали уже два парохода „Первый“ и „Второй“, которыми было перевезено 54.060 пассажировъ (не считая 4.505 бесплатныхъ).

Въ 1875 г. общество получило право останавливаться у пристаней (до этого года пароходы не могли останавливаться по пути и Р. К. фонъ-Гартманъ долженъ былъ дать С.-Петербургской городской строительной комиссіи подписку, въ которой было, между прочимъ, сказано: „и вообще, чтобъ пароходы мои держались прямого направленія, производя рейсы по одному лишь южному берегу р. Большой Невы“), въ виду чего съ этого года была установлена различная плата: отъ Финляндской желѣзной дороги до Лѣтняго сада 5 коп., до Мошкова переулка и биржи 10 коп., до Александровскаго сада и 11 линіи Васильевскаго Острова—15 коп.

Всего было въ этомъ году перевезено по продольной линіи 94.500 пассажировъ. Въ этомъ году первымъ двумъ пароходамъ помогали вновь прибывшіе пароходы „Баварія“ и „Ждановка“.

Въ этомъ году Р. К. фонъ-Гартманъ заключилъ съ обществомъ „Баварія“ условіе о пароходномъ сообщеніи между Александровскимъ садомъ и Петровскимъ островомъ къ саду „Баварія“. Относительно цифры числа пассажировъ, перевезенныхъ по этой линіи въ 1875 г., не сохранилось точныхъ данныхъ. По нѣкоторымъ даннымъ, можно сказать, что за 1875 годъ было перевезено около 26.676 пассажировъ. Движеніе по этой линіи, во время антрепризы сада Евсѣевымъ и Соколовымъ, постепенно увеличивалось. Со времени же антрепризы Опитца, публика мало-по-малу перестала посѣщать этотъ садъ, вслѣдствіе чего паро-

ходное сообщеніе по этой линіи прекратилось въ 1884 г.

Въ этомъ же году Р. К. фонъ-Гартманъ получилъ разрѣшеніе на пароходное движеніе между городомъ и Пороховыми. Линія просуществовала 4 года.

Начиная съ 1876 года сообщеніе по продольной линіи, поддерживалось 3—4 пароходами. Въ этомъ году было перевезено 120.000 пассажировъ.

По линіи Финляндская желѣзная дорога — Пороховые было перевезено 36.634 пас.

По Баварской линіи было перевезено 132.928 пас.

Въ 1877 г. было перевезено по продольной линіи 121.230 пассажировъ.

На Мытнинскомъ перевозѣ было перевезено 1.322.750 пассаж. По баварской линіи было перевезено 27.175 пас.

Въ видѣ опыта была открыта линія Васильевскій островъ—Мытная (отъ 11 линіи къ Зоологическому саду). По ней было перевезено 21.520 пассажировъ. Въ слѣдующіе годы линія не возобновлялась.

По линіи Финляндской ж. д.—Пороховые (Первая Охтенская линія) было въ этомъ году перевезено 49.092 пас.

Въ 1878 г. по продольной линіи было перевезено 167.870 пассажиръ.

Мытнинскій перевозъ показываетъ уже цифру 1.655.965.

По Баварской линіи было перевезено 47.499 пас.

Въ этомъ году прекратилось движеніе по „Первой Охтенской линіи“ въ виду того, что, по причинѣ опасности для пороховыхъ заводовъ, пароходное движеніе было воспрещено. Въ послѣдній годъ по этой линіи было перевезено 49.053 чел.

Въ 1879 г. было перевезено по продольной линіи 257.475 пассажировъ.

Цифра пассажировъ на Мытнинскомъ перевозѣ почти не измѣнилась—1.659.944 человекъ.

Въ этомъ году впервые былъ открытъ перевозъ отъ Сената къ Румянцевскому скверу. Первая навигація дала 513.009 пассажировъ.

По Баварской линіи было перевезено 55.432 пассажира.

Въ 1880 г. число пассажировъ, перевезенныхъ по продольной линіи, достигло своего максимума: въ навигацію этого года было перевезено 268.676 пассажировъ.

На Мытнинскомъ перевозѣ было 1.708.579 пассажировъ.

По Сенатской линіи было 1.385.841 пассажиръ.

Въ этомъ году Общество открыло новую линію—Гагаринскій перевозъ. Въ эту навигацію по этой линіи было перевезено 591.568 человекъ.

По Баварской линіи въ этомъ году перевезено 52.552 пассажира.

Въ 1879 г. Правленіе Общества приняло предложеніе Петергофскаго Дворцоваго Управленія эксплуатировать линію С.-Петербургъ—Петергофъ. Приобрѣвъ инвентарь старой Петергофской линіи и заказавъ въ Швеціи два новыхъ парохода, вмѣсто прежнихъ старыхъ, Общество открыло движеніе по этой линіи въ 1880 г., когда было перевезено 112.381 пассажиръ.

По линіи Стрѣльна - Петергофъ было перевезено 3.350 пассажировъ.

Одновременно Общество приобрѣло какъ инвентарь, такъ и правоэксплоатаци линіи С.-Петербургъ—Стрѣльна—Кронштадтъ. Въ первый годъ по этой линіи было перевезено 6.125 пассажировъ.

Съ открытіемъ увеселительнаго сада „Эрмитажъ“ у Славянскаго пивовареннаго завода на Охтѣ было открыто пароходное сообщеніе между городомъ и этимъ

заводомъ „Вторая Охтенская линія“. Увеселительный садъ просуществовалъ всего 2 мѣсяца, и съ его закрытіемъ прекратилось также пароходное сообщеніе. Всего было перевезено 3.128 пассажировъ.

1881 годъ былъ критическимъ для дѣятельности Общества. Въ ущербъ дальнѣйшаго развитія продольной линіи подѣйствовали два неблагоприятныхъ обстоятельства. Во первыхъ, владѣлецъ пристани у Лѣтняго сада потребовалъ за право приставанія пароходовъ къ его пристани тысячу рублей аренды въ годъ, въ виду чего Общество отказалось отъ этого права. Во вторыхъ, была проведена черезъ вновь построенный мостъ Императора Александра II (Литейный) вѣтвь конножелѣзной дороги до вокзала Финляндской желѣзной дороги. Оба эти обстоятельства, въ особенности послѣднее, сильно повліяли на доходность продольной линіи, начавшую годъ отъ году падать. Въ навигацію этого года было перевезено 225.433 пассажира.

На Мытнинскомъ перевозѣ было 1.827.009 пас.

„ Сенатскомъ „ „ 1.639.880 „

„ Гагаринскомъ „ „ 748.361 „

По Баварской линіи было перев. 31.066 „

Въ этомъ году общество открыло новую линію отъ Дворцоваго моста къ Тучкову мосту. По этой линіи было перевезено 204.984 человекъ.

По Петергофской линіи было перевезено . . . . . 127.869 чел.

По Стрѣльнинской линіи было перевезено . . . . . 7.056 „

Въ этомъ году Стрѣльнинская линія, по крайней ея невыгодности, была Обществомъ продана. По линіи Стрѣльна-Петергофъ было перевезено 10.685 пас.

Съ приобрѣтеніемъ въ 1880 г. на торгахъ яличнаго перевоза въ Галерной дистанціи было открыто

въ 1881 г. пароходное движеніе отъ пристани ниже Николаевского моста до 11 линіи Васильевского острова. Но уже въ слѣдующемъ году пристань у Николаевского моста должна была быть переставлена выше моста, по требованію завѣдывавшего стоявшими тамъ Императорскими яхтами. Въ теченіе навигаціи 1880 г. было перевезено 216.984 пассажира.

Въ этомъ году, въ видѣ опыта, была открыта линія отъ Троицкаго моста до Сампсоніевского проспекта, на Выборгской сторонѣ. По этой линіи было перевезено 13.482 пассажировъ. Въ слѣдующіе года она болѣе не возобновлялась.

Въ 1882 г. по продольной линіи было перевезено уже 214.024 пассажира.

Мытнинскій перевозъ продолжалъ давать все лучшіе и лучшіе результаты—2.068.845 пассажировъ.

По Сенатской линіи было уже въ этомъ году перевезено 1.694.571 пассажиръ.

По Гагаринской линіи было перевезено . . . . . 835.341 чел.

По Баварской линіи было перевезено 22.742 „

„ Тучковской „ „ „ . 278.205 „

„ Петергофской (Спб.—Петергофъ)

линіи было перевезено . . . . . 159.108 „

По линіи Стрѣльна—Петергофъ . . 10.574 „

Въ этомъ-же году было открыто движеніе по Екатерининскому каналу: всего было перевезено 481.547 чел.

По Николаевской линіи было перевезено 424.027 чел.

Въ 1883 г. по продольной линіи было перевезено 210.460 пас.

На Мытнинскомъ перевозѣ съ этого года установлено также ночное сообщеніе. Въ эту навигацію было перевезено 2.446.752 пассажира днемъ и 131.953 пассажира ночью.

На Сенатскомъ перевозѣ было . . .	1.631.024	пас.
„ Гагаринскомъ „ „ . . .	787.052	„
По Баварской линіи было перевезено	19.614	„
„ Тучковой „ „ „	243.373	„
„ Петергофской (Спб.—Петергофъ) было перевезено . . . . .	150.286	„
По Екатерининскому каналу было перевезено . . . . .	1.454.095	„
По Николаевской линіи было пере- везено . . . . .	495.009	„
По линіи Стрѣльна—Петергофъ было перевезено . . . . .	8.565	„
Въ этомъ году открылась линія отъ Александров- скаго моста до завода Нобеля, причемъ было пере- везено 36.891 пассажирѣ.		
Въ 1884 г. было перевезено по продольной линіи всего 198.001 чел.		
На Мытнинскомъ перевозѣ было	2.084.744	пас.
днемъ и 141.913 пас. ночью.		
По Сенатской линіи было перевезено	1.989.739	пас.
„ Гагаринской „ „ „	773.134	„
„ Баварской „ „ „	25.145	„
Въ этомъ году Баварская линія закрылась, по причинѣ ея малопродуктивности.		
По Тучковской линіи было пере- везено . . . . .	180.196	пас.
По Петергофской (Спб.—Петергофъ) было перевезено . . . . .	161.320	„
По Екатерининскому каналу было перевезено . . . . .	1.446.899	„
По Николаевской линіи было пере- везено . . . . .	439.152	„
По линіи Стрѣльна—Петергофъ было перевезено . . . . .	14.115	„
По случаю постройки завода Общества на Охтѣ,		



въ этомъ году была открыта третья Охтинская линія между городомъ (Финляндской ж. д.), заводомъ и Малиновкой на Охтѣ. Линія просуществовала 2 года. Въ первый годъ по ней было перевезено 15.597 пас.

По линіи Александровскій садъ — заводъ Нобеля было перевезено 47.849 пассажировъ. Въ слѣдующіе годы движеніе на этой линіи не возобновлялось.

Въ 1885 г. по продольной линіи было перевезено только 187.981 пассажиръ.

На Мытнинскомъ перевозѣ было 2.473.585 пас. днемъ и 143.323 ночью.

По Сенатской линіи	было перевезено	1.854.451	„
„ Гагаринской „ „ „		714.890	„
„ Тучковской „ „ „		186.648	„
„ Петергофской (Спб.—Петергофъ)			
было перевезено . . . . .		158.398	„

По Екатерининскому каналу	было перевезено . . . . .	1.485.577	„
---------------------------	---------------------------	-----------	---

По Николаевской линіи	было перевезено . . . . .	398.644	„
-----------------------	---------------------------	---------	---

По третьей Охтинской линіи	было перевезено . . . . .	9.765	„
----------------------------	---------------------------	-------	---

По линіи Петергофъ—Стрѣльна . .		12.086	„
---------------------------------	--	--------	---

Въ этомъ году была закрыта, по причинѣ убыточности, третья Охтинская линія.

Въ этомъ году была, въ видѣ опыта, открыта линія Васильевскій островъ (11—12 линія) — Заводъ Берда, при чемъ было перевезено 49.141 пассажиръ. Линія болѣе не возобновлялась.

Въ виду сильнаго пониженія доходности Общества, Правленіе постановило повысить проѣздную плату на 5 коп., т. е., взимать за проѣздъ отъ Финляндской желѣзной дороги до 11 линіи Васильевского острова 20 коп. Мѣра эта дѣйствительно возвысила немного доходность Общества, (да и то на одинъ

годъ). Въ навигацію 1886 г. было перевезено только 198.765 пассажировъ.

На Мытнинскомъ перевозѣ было въ этомъ году 2.881.057 пассажировъ днемъ и 169.309 ночью.

На Сенатскомъ перевозѣ было . . . 1.819.900 пас.

„ Гагаринскомъ „ . . . 931.204 „

По Тучковской линіи было перевезено 180.805 пассажировъ. Въ этомъ году Тучковская линія была закрыта вслѣдствіе невозможности конкурировать съ конкою, которая взимала по 4 коп. за проѣздъ, (за переѣздъ на пароходѣ Общество взимало по 5 коп. съ пассажира).

По Петергофской линіи было перевезено 26.696 пассажировъ. Въ этомъ году Общество уступило убыточную Петергофскую линію вновь образовавшемуся Товариществу.

По Екатерининскому каналу было перевезено 1.702.406 пассажировъ.

Еще въ 1882 г. въ городскую управу поступило со стороны владѣльца островской линіи Чачкова и пароходнаго агента Мартинсона заявленіе объ эксплоатации пароходнаго сообщенія по Фонтанкѣ, но заявленіе это не было удовлетворено Думою, несмотря на то, что предприниматели предлагали взимать за проѣздъ по всей линіи всего по 2 коп. съ человѣка. Наконецъ въ 1886 г. Общество приобрѣло право эксплоатировать линію, съ правомъ взимать за проѣздъ по 5 коп. съ пассажира.

По Николаевской линіи было перевезено 331.752 чел. Въ этомъ же году была, въ видѣ опыта, открыта линія Гагаринская — Мытная (къ Зоологическому саду). По этой линіи перевезено 64.633 пас. Движеніе по этой линіи болѣе на возобновлялось.

Въ 1887 г. по продольной линіи было перевезено 188.635 пассажировъ.

На Мытнинскомъ перевозѣ было перевезено 2.444.097 пас. днемъ и 157.691 ночью.

По Сенатской линіи было перевезено 1.551.670 пас.

„ Гагаринской „ „ „ 862.302 „

Въ этомъ году Общество, въ явный ущербъ своимъ интересамъ, согласилось поддерживать, для удобства публики, Гагаринскій перевозъ съ 1 сентября также въ ночное время. Насколько это крайне невыгодно для общества можно судить потому, что всего было перевезено въ эту навигацію ночью 2.208 пас.

По Екатерининскому каналу было перевезено 1.498.164 пас.

Въ этомъ году впервые было открыто движеніе пароходовъ по р. Фонтанкѣ. Всего было перевезено 1.369.498 пассажировъ.

По Николаевской линіи было перевезено 231.563 пассажира.

Въ этомъ же году была впервые открыта линія Лѣтній садъ (отъ Прачешнаго моста)—Мытная, и по ней перевезено 25.045 пас. На слѣдующій годъ линія была закрыта.

Въ 1888 г. движеніе пассажировъ по продольной линіи выразилось уже цифрою 169.537.

На Мытнинскомъ перевозѣ было 2.438.786 пас. днемъ и 233.250 пас. ночью.

По Сенатской линіи было перевезено 1.618.340 чел.

„ Гагаринской линіи было перевезено . . . . . 821.454 „  
днемъ, и ночью . . . . . 2.381 „

Въ этомъ году Общество приобрѣло покупкою единственное конкурировавшее съ нимъ еще пароходство, именно пароходство, поддерживавшее сообщеніе съ островами. По Островской линіи въ этомъ году было перевезено 37.633 пас.

По Екатерининскому каналу было перевезено . . . . . 1.302.193 чел.  
 По Фонтанкѣ было перевезено . . 1.833.159 „  
 „ Николаевской линіи было перевезено . . . . . 273.674 „

Въ этомъ году движеніе по Николаевской линіи было прекращено, къ крайнему сожалѣнію обывателей.

Въ 1889 г. по продольной линіи было перевезено только 159.246 пассажировъ.

На Мытнинскомъ перевозѣ было 2.741.890 пас. днемъ, и ночью . . . . . 217.603 „

По Сенатской линіи было перевезено 1.827.412 чел.  
 „ Гагаринской линіи было перевезено . . . . . 1.016.646 „  
 днемъ, и ночью . . . . . 3.069 „

Съ этого года началось правильное движеніе по Островской линіи: всего было перевезено 638.574 чел.

По Екатерининскому каналу было перевезено . . . . . 1.121.699 „

По Фонтанкѣ было перевезено . . 2.216.891 пас.

Въ этомъ же году была открыта, линія Калашниковская пристань—Морской каналъ для перевозки рабочихъ въ Новый портъ (всего было перевезено 7.879 пас.), и на слѣдующій годъ была закрыта.

Въ 1888 г. Общество пріобрѣло покупкою у С.-Петербургско-Азовскаго банка Островскую линію, благодаря чему явилась снова возможность приставать къ пристани у Лѣтняго сада. Это обстоятельство, а въ особенности пониженіе платы за проѣздъ отъ Финляндской ж. д. до Васильевскаго острова (до 15 к.) снова подняли доходность линіи. Въ навигацію 1890 года было перевезено по продольной линіи 208.301 пассажиръ, т. е. на 49.055 человекъ болѣе противъ навигаціи 1889 г.

На Мытнинскомъ перевозѣ было 2.868.950 пас.  
днемъ, и ночью . . . . . 226.239 „

По Сенатской линіи было перевезено 1.791.554 чел.

„ Гагаринской линіи было пере-  
везено днемъ . . . . . 936.061 „  
и ночью . . . . . 3.948 „

По Островской линіи было перевезено 667.283 „

„ Екатерининскому каналу было  
перевезено . . . . . 1.116.481 „

По Фонтанкѣ было перевезено . . 2.479.438 „

Съ 1891 г., когда на всѣхъ пристаняхъ были  
установлены контрольные аппараты, вмѣсто существо-  
вавшихъ до того времени билетовъ и цѣна на проѣздъ  
понижена на 10 к. для всѣхъ дистанцій, число лицъ,  
пользующихся пароходнымъ сообщеніемъ стало быстро  
возрастать. Въ навигацію этого года было перевезено  
208.505 пассажировъ.

На Мытнинскомъ перевозѣ было 2.908.557 пас.  
днемъ, и ночью . . . . . 242.155 „

По Сенатской линіи было перевезено 1.607.108 чел.

„ Гагаринской линіи было пере-  
везено днемъ . . . . . 908.801 „  
и ночью . . . . . 3.036 „

По Островской линіи было перевезено 540.882 „

По Екатерининскому каналу было  
перевезено . . . . . 656.227 „

Въ этомъ году Общество прекратило рейсы по  
каналу.

По Фонтанкѣ было перевезено . . 2.295.901 чел.

Въ этомъ же году возобновлена линія Лѣтній  
садъ—Мытная; по ней перевезено 92.028 пас.

Въ 1892 г. по продольной линіи было перевезено  
222.956 пассажировъ.

На Мытнинскомъ перевозѣ было въ этомъ году  
2.748.773 пас. днемъ и 258.328 ночью.

По Сенатской линіи было перевезено 1.664.582 чел.  
 „ Гагаринской „ „ „ 887.794 „  
 днемъ и ночью . . . . . 5.202 „

По Островской линіи было перевезено. 564.642 пас.  
 „ Фонтанкѣ „ „ „ 2.437.095 „

Въ этомъ году, въ виду перевода Троицкаго моста на новое мѣсто, была открыта линія Суворовская площадь — Троицкая площадь и по ней перевезено 82.045 пассажировъ. Линія эта болѣе не возобновлялась.

Въ этомъ же году открыта новая линія Финляндская желѣзная дорога — Клиника — Фонтанка. Въ навигаціи этого года перевезено 114.697 пассажировъ.

Въ 1893 году было перевезено:

По продольной линіи . . . . .	214.350	пас.	
„ Мытнинской „ . . . . .	2.944.190	„	днемъ.
„ „ „ . . . . .	271.328	„	ночью.
„ Сенатской „ . . . . .	1.691.751	„	
„ Гагаринской „ . . . . .	1.251.464	„	днемъ.
„ „ „ . . . . .	10.185	„	ночью.
„ Островской „ . . . . .	522.131	„	
„ Фонтанкѣ . . . . .	2.583.326	„	
„ линіи Финляндской ж. д.			

Клиника — Фонтанка . . . . . 510.938 „

Въ 1894 г. было перевезено:

По продольной линіи . . . . .	158.657	пас.	
„ Мытнинской „ . . . . .	1.597.897	„	днемъ.
„ „ „ . . . . .	139.246	„	ночью.
„ Сенатской „ . . . . .	1.991.072	„	
„ Гагаринской „ . . . . .	1.251.464	„	днемъ.
„ „ „ . . . . .	22.092	„	ночью.
„ Островской „ . . . . .	817.186	„	
„ Фонтанкѣ „ . . . . .	3.091.091	„	
„ линіи Финляндская ж. д.			

Клиника — Фонтанка . . . . . 610.338 „

Въ этомъ году была открыта, въ видѣ опыта, линія Теріоки — Кронштадтъ и по ней перевезено 14.726 человѣкъ. Въ слѣдующіе годы линія эта не эксплуатировалась въ виду того, что Общество Приморской ж. д. стало эксплуатировать линію Лисій Носъ—Кронштадтъ.

Въ этомъ же году Общество открыло зимній перевозъ (автоматическій) отъ Сената къ Румянцевскому скверу. Въ первую же зиму было перевезено 540.767 человѣкъ.

Движеніе по Мытнинской линіи уменьшилось вслѣдствіе устройства Мытнинскаго моста.

Въ 1895 году было перевезено:

По продольной линіи . . . . .	619.033	пас.
„ Мытнинской „ . . . . .	1.560.199	„ днемъ.
„ „ „ . . . . .	130.553	„ ночью.
„ Сенатской „ . . . . .	1.810.035	„
„ Гагаринской „ . . . . .	1.012.919	„ днемъ.
„ „ „ . . . . .	9.647	„ ночью.
„ Островской „ . . . . .	980.341	„
„ Фонтанкъ . . . . .	3.182.321	„
„ линіи Финляндской ж. д.		
Клиника—Фонтанка. . . . .	609.488	„
По автоматическому перевозу	542.097	„

Въ этомъ же году впервые устроенъ электрической перевозъ отъ Дворцоваго моста къ Мытнинской пристани. По этой линіи перевезено 411.653 чел.

Въ 1896 г. было перевезено:

По продольной линіи. . . . .	619.033	пас.
„ Мытнинской „ . . . . .	1.560.199	„ днемъ.
„ „ „ . . . . .	144.494	„ ночью.
„ Сенатской „ . . . . .	1.957.582	„
„ Гагаринской „ . . . . .	1.060.203	„ днемъ.
„ „ „ . . . . .	7.081	„ ночью.
„ Островской „ . . . . .	988.412	„

По Фонтанкѣ . . . . .	3.292.480	пас.	
„ линіи Финляндской ж. д.			
Клиника—Фонтанка . . . . .	670.427	„	
По автоматическому перев. . . . .	564.105	„	
„ электрическому „ . . . . .	494.634	„	
Въ 1897 г. было перевезено:			
По продольной линіи . . . . .	727.636	пас.	
„ Мытнинской „ . . . . .	1.690.593	„	днемъ.
„ „ „ . . . . .	115.231	„	ночью.
„ Сенатской „ . . . . .	1.993.439	„	
„ Гагаринской „ . . . . .	1.130.136	„	днемъ.
„ „ „ . . . . .	7.506	„	ночью
„ Островской „ . . . . .	1.043.231	„	
„ Фонтанкѣ „ . . . . .	3.376.556	„	
„ линіи Финляндской ж. д.			
Клиника—Фонтанка . . . . .	749.511	„	
По автоматическому перев. . . . .	565.697	„	
„ электрическому . . . . .	573.464	„	

Съ этого же года возобновилось пароходное сообщеніе по Екатерининскому каналу. Въ навигацію этого года перевезено всего 570.961 чел.

Вообще 1897 годъ можетъ считаться исключительнымъ по числу перевезенныхъ пассажировъ.

Яликами общества перевезено:

Въ 1877 г. . . . .	600.000	чел.
„ 1878 „ . . . . .	650.000	„
„ 1879 „ . . . . .	533.000	„
„ 1880 „ . . . . .	700.000	„
„ 1881 „ . . . . .	805.000	„
„ 1882 „ . . . . .	680.000	„
„ 1883 „ . . . . .	1.041.478	„

(Прибавилась Галерная дистанція).

Въ 1884 г. . . . .	1.118.700	чел.
„ 1885 „ . . . . .	982.100	„
„ 1886 „ . . . . .	998.300	„



Въ 1887 г. . . . .	415.000 чел.
„ 1888 „ . . . . .	340.000 „
„ 1889 „ . . . . .	315.000 „
„ 1890 „ . . . . .	300.000 „
„ 1891 „ . . . . .	272.924 „
„ 1892 „ . . . . .	250.000 „
„ 1893 „ . . . . .	190.000 „
„ 1894 „ . . . . .	145.000 „
„ 1895 „ . . . . .	140.000 „
„ 1896 „ . . . . .	140.000 „
„ 1897 „ . . . . .	142.500 „

Вообще яличный перевозъ съ каждымъ годомъ идетъ на убыль. Да оно и понятно при быстромъ ростѣ пароходнаго сообщенія.

Любопытно сопоставить цифры перевезенныхъ безплатныхъ пассажировъ, преимущественно нижнихъ воинскихъ чиновъ, съ общимъ числомъ пассажировъ.

Въ 1873 г. пер. вс.	2.900 пас., въ т. ч.	2.300 безпл.
„ 1874 „ „ „	58.565 „ „ „	4.505 „
„ 1875 „ „ „	131.274 „ „ „	10.098 „
„ 1876 „ „ „	313.776 „ „ „	24.110 „
„ 1877 „ „ „	2.246.075 „ „ „	104.308 „
„ 1878 „ „ „	2.730.419 „ „ „	160.032 „
„ 1879 „ „ „	3.226.298 „ „ „	207.138 „
„ 1880 „ „ „	5.176.550 „ „ „	345.350 „
„ 1881 „ „ „	6.273.877 „ „ „	421.068 „
„ 1882 „ „ „	7.384.733 „ „ „	515.749 „
„ 1882 „ „ „	9.291.141 „ „ „	634.589 „
„ 1884 „ „ „	9.263.038 „ „ „	626.484 „
„ 1885 „ „ „	9.196.129 „ „ „	639.540 „
„ 1886 „ „ „	9.667.467 „ „ „	689.786 „
„ 1887 „ „ „	9.440.112 „ „ „	694.239 „
„ 1888 „ „ „	9.799.439 „ „ „	729.032 „
„ 1889 „ „ „	11.086.818 „ „ „	820.909 „
„ 1890 „ „ „	11.447.754 „ „ „	849.489 „

Въ 1891 г. пер. вс.	10.593.724	пас., въ т. ч.	857.600	безпл.
„ 1892 „ „ „	10.065.246	„ „ „ „	811.404	„
„ 1893 „ „ „	10.808.947	„ „ „ „	816.842	„
„ 1894 „ „ „	11.232.418	„ „ „ „	852.878	„
„ 1895 „ „ „	11.642.942	„ „ „ „	884.842	„
„ 1896 „ „ „	12.475.204	„ „ „ „	956.554	„
„ 1897 „ „ „	13.640.685	„ „ „ „	954.224	„

Всего-же было перевезено за истекшее 25-лѣтіе 187.522.436 пасс., изъ нихъ бесплатно 13.612.083, что составляетъ почти 10%.

Въ 1894 г. Правленіе Общества, въ виду предстоявшей всероссійской художественно-промышленной выставки, задумало организовать пароходное сообщеніе по рр. Окѣ и Волгѣ, не только къ выставкѣ, но и между разными частями города. Предложеніе Правленія (расположить пристани такъ, чтобы изъ каждой части города возможно было попасть на пароходъ кратчайшимъ путемъ; плата за проѣздъ 10 к. въ первомъ и 5 к. во второмъ классѣ) было встрѣчено сочувственно какъ городскимъ общественнымъ управленіемъ, такъ бывшимъ губернаторомъ г.-л. Барановымъ и вице-предсѣдателемъ Высочайше учрежденной комиссіи по устройству выставки, директоромъ департамента торговли и мануфактуръ В. И. Ковалевскимъ. Вскорѣ послѣ этого Обществомъ взяты также въ аренду Борскій городской перевозъ, безъ всякой субсидіи со стороны города (прежній арендаторъ получалъ ежегодно 2.000 р.).

Въ 1895 г. была открыта продольная линія и по ней перевезено 213.917 пассажировъ. Въ 1896 г. были уже открыты 5 линій: продольная (686.965 пасс.), выставочная (79.197), Борская (119.320), Ока (314.296 днемъ и 35.310 ночью).

Въ 1897 году дѣйствовали 6 линій: продольная (424.726), Борская (133.043), Ока (213.604 днемъ

и 22.041 ночью), Макарьевская (92.390) Сормово (19.884).

Перевозный пароходъ и деревянный пароходъ замѣнены двумя паровыми паромы, изъ которыхъ одинъ поставленъ на окскомъ перевозѣ, а другой на борскомъ.

При первой возможности общество понизило плату за перевозъ черезъ Оку съ 5 к. до 2. Вообще были приняты мѣры къ тому, чтобы предоставить публикѣ возможно большія удобства.

Въ 1896 г. общество получило разрѣшеніе устроить въ Севастополѣ пассажирское движеніе пароходовъ въ южной и сѣверной бухтахъ. Движеніе было открыто въ 1897 г., причемъ было перевезено по Артиллерійской линіи 27.988 пасс. и по Гражданской 24.856.

Заводъ общества основанъ осенью 1883 года; раньше существовали ремонтныя мастерскія на Выборгской сторонѣ, гдѣ въ то время пароходы зимовали (теперь пароходы зимуютъ также у Аларчина моста), но по окончаніи постройки Александровскаго моста, когда начали строить Арсенальную набережную, Общество рѣшило построить собственный заводъ съ паровымъ эллингомъ на Охтѣ у р. Охты. На этомъ заводѣ начали строить новые пароходы для Общества, а также по заказамъ частныхъ лицъ, чего до того времени на Выборгской сторонѣ нельзя было сдѣлать.

Въ теченіе времени съ 1884 года были построены, если считать находящіяся въ настоящее время въ работѣ 6 пароходовъ, 110 судовъ. Къ открытію навигаціи текущаго года Общество будетъ имѣть 49 пароходовъ, построенныхъ на собственномъ заводѣ, остальные же 61 были сдѣланы по заказамъ частныхъ лицъ. Всѣ эти 49 пароходовъ имѣютъ машины системы „Компаундъ“.

Въ 1894 году былъ сдѣланъ первый опытъ замѣ-

нить парусинные тенты, оказавшіеся въ дождливую погоду не соотвѣтствующими своей цѣли, желѣзными.

Результатъ былъ хорошій и потому въ настоящее время почти всѣ пароходы снабжены желѣзными тентами. Одновременно были построены для Островской линіи пароходы съ каютами и передвижными люками, защищающими пассажировъ отъ ненастной погоды, солнца и т. д.

Въ 1895 году, въ виду расширенія дѣла, Общество приобрѣло еще землю для завода около 1000 кв. саж. Въ механическомъ отдѣленіи прибавилось число станковъ; въ 1897 году былъ построенъ второй эллингъ. На заводѣ работаютъ въ настоящее время около 150 человѣкъ. Завѣдывающимъ заводомъ съ 1884 года по 1887 г. былъ г-нъ А. Вессбладъ, въ 1888 году былъ К. Андерсонъ и послѣ смерти послѣдняго съ 1889 года завѣдываетъ по сіе время К. Ѡ. Сальбомъ.

## VII.

### **Дѣятельность Общества въ хронологическомъ порядкѣ.**

1873 г. Заключенъ договоръ съ Спб. Городскою Управою.

Открыто движеніе по продольной линіи.

1874 г. Р. К. фонъ-Гартманъ получилъ право эксплуатировать линіи Александровскій садъ—Петровскій Островъ (Баварская линія).

1875 г. Р. К. фонъ-Гартману разрѣшено открыть пароходное сообщеніе между Финляндскою ж. д. и Охтенскимъ Пороховымъ Заводомъ.

Открыта Баварская линія.

1876 г. Пароходство (въ это время было 4 парохода) продано обществу финляндскаго легкаго

пароходства въ С.-Петербургѣ, состоявшему изъ слѣдующихъ лицъ:

Рафаиль Карловичъ фонъ-Гартманъ,  
Карль Карловичъ фонъ-Гартманъ,  
Михаиль Карловичъ фонъ-Гартманъ,  
Оскаръ Петровичъ Юнеліусъ и  
Константинъ Семеновичъ Мѣняевъ.

1877 г. Высочайше утвержденъ уставъ Общества.

Въ первомъ Общемъ Собраніи учредителей членами Правленія избраны: Рафаиль Карловичъ фонъ Гартманъ, инженеры О. Юнеліусъ и Г. Гуммерусъ и сенаторъ ст. сов. К. Э. Фростерусъ.

Открытъ Мытнинскій перевозъ.

Открыта линія Финляндской ж. д.—Славянскій садъ.

Закрѣта линія Мошкова пер.—Мытная.

Открыта линія 11 лин. Вас. о.—Александровскій садъ.

1878 г. Членами Правленія избраны: Р. К. фонъ-Гартманъ, К. Фростерусъ, О. Юнеліусъ; кандидатами: А. Бергъ и А. Лагерваль; членами ревизіонной комиссіи—К. Санмари и А. Лаурель; кандидатомъ Ф. Борнъ.

1879 г. Правленіе согласилось на предложеніе Петергофскаго Дворцоваго Управленія принять на себя эксплуатацію Петергофской линіи и рѣшило увеличить число акцій съ 712 до 2.501.

Открыты Гагаринскій и Сенатскій перевозки.

15 декабря состоялись торги на Мытнинскій перевозъ (до этого времени Общество платило въ доходъ города 10% съ валовой выручки).

1880 г. Правленіе состояло изъ слѣдующихъ лицъ:

- Р. К. фонъ-Гартманъ, К. фонъ-Фростерусъ,  
Г. Бергъ и Н. К. Фелейзенъ.
- Акціонерный капиталъ опредѣленъ въ 500.000 р.  
золотомъ = 2 милліона финскихъ марокъ.
- Стрѣльнинская линія приобрѣтена за 25.000 р.  
Открыта линія Троицкій мостъ — Клиника.  
Представителемъ общества въ Гельсингфорсѣ  
избранъ г. Эбергъ (вмѣсто отказавшагося  
г. Шаумана).
- 17 апрѣля Высочайше утверждень нынѣ  
дѣйствующій уставъ общества.
- Н. К. Фелейзенъ избранъ товаришемъ дирек-  
тора и завѣдывающимъ Петергофскою и  
Стрѣльнинскою линіями.
- 1881 г. Получено право эксплуатировать пароходное  
сообщеніе по Екатерининскому каналу.  
Приобрѣтена линія Николаевскій мостъ — 11 л.  
Закрыта линія Троицкій мостъ — Клиника.
- 1882 г. Составъ Правленія: Р. К. фонъ-Гартманъ,  
Н. К. Фелейзенъ, К. фонъ-Фростерусъ и  
Г. Молво.  
Открыта линія Александровскій садъ — заводъ  
Нобеля.
- 1883 г. Въ составъ Правленія вошелъ, на мѣсто  
К. фонъ-Фростерусъ, О. фонъ-Штралборнъ.  
Въ Матроской Слободѣ на Охтѣ куплено мѣ-  
сто, на которомъ выстроень заводъ.  
Приобрѣтена съ торговъ Галерная дистанція  
на 3 года.
- 1884 г. Составъ Правленія: Р. К. фонъ-Гартманъ,  
Н. К. Фелейзенъ, А. Кноопъ и Н. Н. Белей.  
Правленіе рѣшило принимать на заводѣ,  
кромѣ собственнаго ремонта, также частныя  
работы по ремонту и постройкѣ судовъ.  
Сенатскимъ указомъ Общество освобождено

- отъ выборки билета 1 гильдіи на пристаняхъ и пароходахъ.
- 1885 г. Въ составъ Правленія вошелъ, на мѣсто Н. Н. Белей, В. Жандръ.  
Открыта линія 11 лин. Вас. Остр. — заводъ Берда.
- 1886 г. Составъ Правленія: Р. фонъ - Гартманъ, Н. фонъ Фелейзенъ, Полковникъ Э. фонъ-Гартманъ и А. Кноопъ.  
Продана Петергофская линія.
- 1887 г. Составъ Правленія: Р. фонъ-Гартманъ, А. Этоленъ, Ю. Бенуа и Н. Белей.  
Открытіе движенія по р. Фонтанкѣ.  
Прекращеніе приема частныхъ заказовъ на заводѣ, въ виду обилія собственной работы.
- 1888 г. Открытіе движенія по Островской линіи.  
Составъ Правленія тотъ же.
- 1889 г. Составъ Правленія тотъ же.
- 1890 г. Товарищемъ директора избранъ И. И. Шелепинъ.  
Составъ Правленія тотъ же.
- 1891 г. Составъ Правленія тотъ же.  
Учреждена Пенсіонная касса.  
Учрежденъ уставъ Сберегательной кассы служащихъ.
- 1892 г. Составъ Правленія тотъ же.  
Закрыто движеніе по Екатерининскому каналу.
- 1893 г. Составъ Правленія тотъ же.  
Устроена пристань въ Теріокахъ.
- 1894 г. Составъ Правленія тотъ же.
- 1895 г. Составъ Правленія тотъ же.  
Открытъ Нижегородскій отдѣлъ.
- 1896 г. Составъ Правленія тотъ же.  
Возобновленъ контрактъ на 12 навигацій на

Фонтанку, съ обязательствомъ открыть дви-  
женіе по Екатерининскому каналу и Мойкѣ.  
1897 г. Составъ Правленія тотъ же.  
Открыть Севастопольскій отдѣлъ.

### VIII.

Плата за проѣздъ постепенно понижалась Обще-  
ствомъ, преслѣдовавшимъ главную цѣль служить ин-  
тересамъ населенія. Въ первые 2 года существованія  
продольной линіи проѣздная плата составляла 25 коп.  
Затѣмъ она была понижена до 20 коп. Съ открытіемъ  
новыхъ пристаней, плата была опредѣлена въ слѣ-  
дующемъ размѣрѣ: отъ Васильевского острова (11 л.)  
до Финляндской ж. д. 20 к., отъ Александровскаго  
сада 15 коп., отъ биржи 15 к., отъ Мошкова пе-  
реулка 10 к., отъ лѣтняго сада 5 коп. Въ 1889 г.  
первыя три платы были понижены на 5 коп. каждая.  
Въ 1891 г. была назначена общая плата въ 10 коп.  
за любой конецъ, а съ 1896 г. эта плата понижена  
до 5 коп., не смотря на то, что Общество не имѣетъ  
тутъ конкурентовъ.

По островской линіи на первыхъ порахъ были на-  
значены слѣдующія платы: отъ Крестовскаго сада до  
Лѣтняго—15 коп. (до перехода линіи къ Обществу  
финляндскаго легкаго пароходства—20 коп.), отъ Ар-  
кадіи 10 коп., отъ Аптекарскаго острова 5 к.; отъ  
Аптекарскаго острова до Крестовскаго 10 к., отъ Ар-  
кадіи 5 к. Въ 1890 г. была назначена общая плата  
въ 15 коп., причѣмъ былъ установленъ абонементъ:  
за 11 билетовъ 1 р. 50 к., въ 1891 г.—плата пони-  
жена до 10 к. Съ 1894 г. плата взимается въ слѣ-  
дующемъ размѣрѣ; до 5 ч. вечера—5 к. (за любой ко-  
нецъ), послѣ 5 час. веч.—10 коп.



За проѣздъ по Фонтанкѣ какъ раньше, такъ и теперь проѣздная плата 5 коп.

По Екатерининскому каналу до 1882 г. плата была 3 к., съ этого года (когда рейсы были сокращены до Казанскаго собора) стали взимать 4 коп. Теперь плата снова 3 к.

На перевозахъ черезъ Неву (въ томъ числѣ на автоматическомъ и электрическомъ взималось по 2 к. днемъ и по 5 к. ночью (съ 11 ч. веч. до 5 ч. у.), а съ нынѣшняго года ночная плата понижена до 3 к.

Своими успѣхами Общество, какъ уже сказано, обязано въ значительной степени неутомимой энергiи Р. К. фонъ-Гартмана. Здѣсь нельзя умолчать объ отношенiяхъ, какъ его лично, такъ и Правленiя къ служащимъ, въ которыхъ они видятъ не подчиненныхъ, а сотрудниковъ, въ заботахъ о нихъ (устройство пенсiонной кассы, столовой на Фонтанкѣ, школы для дѣтей служащихъ и т. п.).

Администрацiя оказывала содѣйствiе Обществу при осуществленiи его намѣренiй къ улучшенiю дѣла. Большую услугу оказала Обществу также пресса, къ голосу которой Правленiе всегда чутко прислушивалось, высоко цѣня ея безпристрастiе и радѣнiе объ общемъ благѣ.

	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.
Ф. ж. д.—Вас. остр. 11—12 л.	27.600	54.060	94.500	120.000	121.230	167.870	257.475	268.676	225.433	214.024	210.460	198.001	187.981
Баварія—Петров. островъ . . .	—	—	26.676	132.928	27.175	47.499	55.432	52.552	31.066	22.742	19.614	25.145	—
Ф. ж. д.—Пороховья . . . . .	—	—	—	36.634	49.092	49.053	—	3.128	—	—	—	15.597	9.765
Вас. островъ—Мытная . . . . .	—	—	—	—	21.520	—	—	—	—	—	—	—	—
Мытная—Дворцовая . . . . .	—	—	—	—	1.322.750	1.655.965	1.659.944	1.708.579	1.827.009	2.068.845	2.466.752	2.084.744	2.473.585
Сенатъ—Румянцевъ . . . . .	—	—	—	—	—	—	513.009	1.385.841	1.639.880	1.694.571	1.631.024	1.989.739	1.854.451
Гагаринская—Спаситель . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	591.568	748.361	835.341	787.052	773.134	714.890
С.-Петербургъ—Петергофъ . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	112.381	127.869	159.108	150.286	161.320	158.398
С.-Петербургъ—Стрѣльна . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	6.125	7.056	—	—	—	—
Петергофъ—Стрѣльна . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	3.350	10.685	10.574	8.565	14.115	12.086
Дворцов.—Тучковск. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	204.934	278.205	243.373	180.196	185.648
Троицкій мостъ—Клиникъ . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	13.482	—	—	—	—
Николаевскій мостъ—Васил. остр. 11—12 лин. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	216.984	424.027	495.009	439.152	398.644
Екатерининскій каналъ . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	481.547	1.454.095	1.446.899	1.485.577
Мытная ночная . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	131.953	141.913	143.328
Александр. мостъ—Нобель . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36.891	47.849	—
Васильев. остр. 11 и 12 л.— Заводъ Берда . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49.141
Гагаринская—Мытная . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Гагаринская ночная . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Лѣтній садъ—Мытная . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Фонтанка . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Остров. лин.—Лѣтній садъ— Крестовскій . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Калашн.—Морской каналъ . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ф. ж. д.—Клиникъ—Фонт. Суворов.—Троицк. площ. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Теріоки—Кронштадтъ . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Автоматическій перевозъ . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Электрическій перевозъ . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ялики . . . . .	—	—	—	—	600.000	650.000	533.300	700.000	800.000	680.000	1.041.478	1.118.750	882.100
Перевезено бесплатн. пас- сажировъ . . . . .	2.300	4.505	10.098	24.114	104.308	160.032	207.138	344.360	421.068	515.749	634.589	626.484	639.340
<b>Итого . . . . .</b>	<b>29.900</b>	<b>58.565</b>	<b>131.274</b>	<b>313.676</b>	<b>2.246.075</b>	<b>2.730.419</b>	<b>3.226.298</b>	<b>5.176.550</b>	<b>6.273.877</b>	<b>7.384.733</b>	<b>9.291.41</b>	<b>9.263.038</b>	<b>9.196.129</b>

	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	Всего.
Ф. ж. д.—Вас. остр. 11—12 л.	198.765	188.635	169.537	159.246	208.301	203.505	222.956	214.350	158.657	495.876	619.033	727.636	5.718.807
Баварія—Петров. островъ .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	440.829
Ф. ж. д.—Пороховья . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163.269
Вас. островъ—Мытная . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21.520
Мытная—Дворцовая . . . . .	2.881.057	2.444.097	2.438.786	2.741.890	2.868.960	2.908.557	2.748.773	2.944.190	1.597.897	1.433.170	1.590.199	1.690.593	45.506.342
Сенатъ—Румянцевъ . . . . .	1.819.900	1.551.670	1.618.340	1.827.412	1.791.554	1.607.108	1.664.582	1.691.751	1.991.072	1.810.035	1.957.582	1.993.439	32.032.960
Гагаринская—Спаситель . . .	931.204	862.302	821.454	1.016.646	936.061	908.801	887.794	1.053.906	1.251.464	1.012.919	1.060.203	1.130.136	16.323.236
С.-Петербургъ—Петергофъ .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	869.362
С.-Петербургъ—Стрѣльна . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13.181
Петергофъ—Стрѣльна . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59.375
Дворцов.—Тучковск. . . . .	180.805	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.274.211
Троицкій мостъ—Клиникъ . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13.482
Николаевскій мостъ—Васил. 11—12 лин. . . . .	331.752	231.563	273.674	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.810.805
Екатерининскій каналъ . . .	1.702.406	1.498.164	1.302.193	1.121.699	1.116.481	656.227	—	—	—	—	—	570.961	12.836.249
Мытная ночная . . . . .	169.309	157.691	283.250	217.603	226.236	242.155	258.653	271.328	139.246	130.553	144.494	115.231	2.722.941
Александр. мостъ.—Нобель.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84.740
Васильев. остр. 11—12 л.— Заводъ Берда . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49.141
Гагаринская—Мытная . . . .	64.233	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64.233
Гагаринская ночная . . . . .	—	2.208	2.381	3.069	3.948	3.038	5.202	10.185	22.092	9.647	7.081	7.506	76.355
Лѣтній садъ—Мытная . . . . .	—	25.045	—	—	—	92.028	12.403	—	—	—	—	—	129.476
Фонтанка . . . . .	—	1.369.498	1.833.159	2.216.891	2.479.438	2.295.901	2.437.095	2.583.326	3.091.091	3.182.321	3.292.480	3.376.556	28.157.756
Остров. лин.—Лѣтній садъ— Крестовскій . . . . .	—	—	37.633	638.574	667.283	540.382	564.642	522.131	817.186	980.341	988.412	1.043.231	6.800.315
Калашн.—Морской каналъ . .	—	—	—	7.879	—	—	—	—	—	—	—	—	7.879
Ф. ж. д.—Клиникъ.—Фонт.	—	—	—	—	—	—	114.697	510.938	610.338	609.488	690.427	749.511	3.285.399
Суворов.—Троицк. площ. . . .	—	—	—	—	—	—	82.045	—	—	—	—	—	82.045
Теріюки—Кронштадтъ . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	14.726	—	—	—	14.726
Автоматическій перевозъ . .	—	—	—	—	—	—	—	—	540.767	542.097	564.105	565.697	2.212.666
Электрическій перевозъ . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	411.653	494.634	573.464	1.479.751
Ялики . . . . .	998.250	415.000	340.000	315.000	300.300	272.924	255.000	190.000	145.000	140.000	140.000	142.500	10.659.302
Перевезено бесплатн. пас- сажировъ . . . . .	689.786	694.239	729.032	820.909	849.489	857.600	811.404	816.842	852.878	884.842	956.554	954.224	13.612.083
<b>Итого . . . . .</b>	<b>9.967.467</b>	<b>9.440.112</b>	<b>9.799.439</b>	<b>11.086.818</b>	<b>11.447.754</b>	<b>10.593.724</b>	<b>10.065.246</b>	<b>10.808.947</b>	<b>11.232.418</b>	<b>11.642.942</b>	<b>12.475.204</b>	<b>13.648.685</b>	<b>787.522.436</b>

No.	Name	Age	Sex	Remarks
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				
41				
42				
43				
44				
45				
46				
47				
48				
49				
50				







