

# ХАРЬКОВСКІЯ ГУБЕРНСКІЯ ВѢДОМОСТИ.

ЧАСТЬ НЕ ОФИЦІАЛЬНАЯ.

№ 45.

НОЯБРЯ 15-го.

4 8 5 2.

Содержание: Мысли о желѣзной дорогѣ. А. Рославскаго.—О пріѣздѣ Раппо.—Частныя объявленія.—  
О прѣхавш. и выѣхавшихъ.—

## Мысли объ устройствѣ желѣзной дороги изъ Харькова къ Черному морю.

(Рѣчъ, читаная Пр. А. Рославскимъ на актѣ въ  
ИМПЕРАТОРСКОМЪ Харьковскомъ Университетѣ  
30 августа 1852 г.)

Утѣшительно, что убѣжденіе въ пользѣ же-  
лѣзныхъ дорогъ съ нѣкотораго времени рас-  
пространяется болѣе и болѣе между просвѣ-  
щеннымъ сословіемъ русскаго царства. У-  
нась не только появляются въ періодическихъ  
изданіяхъ статьи, указывающія на необхо-  
димость соединенія съ моремъ того или дру-  
гаго пункта имперіи, но и составляются ком-  
паниї, охотно жертвуя опією капиталами для  
предпріятій, столь же выгодныхъ для госуда-  
рства, сколько и для самыхъ учредителей.  
Нѣтъ сомнѣнія, что желѣзная дорога всегда  
принесетъ пользу тому краю, гдѣ она будетъ  
проходить; а потому, чѣмъ значительнѣе бы-  
ло бы число желѣзныхъ дорогъ въ Россіи,  
тѣмъ болѣе выиграло бы наше отечество. Но  
такъ какъ устроеніе сихъ могучихъ двигате-  
лей новѣйшей цивилизациіи сопряжено съ о-  
громными издержками, а пространство Рос-  
сии весьма обширно, то, естественно, что всѣ  
предначертанія по сему предмету не могутъ  
быть выполнены вдругъ и за одинъ разомъ  
и что постепенное осуществленіе ихъ надоб-

но предоставить времени и обстоятельствамъ.  
Отсюда явствуетъ необходимость выбора, ко-  
торый долженъ быть основанъ на вѣрной и  
безпричастной оцѣнкѣ выгодъ, обѣщаемыхъ  
каждымъ новымъ предпріятіемъ. Не припи-  
сывая особенной важности нижеслѣдующимъ  
замѣчаніямъ, я почту себя счастливымъ, если  
мнѣ удастся высказать хоть одну мысль, мо-  
гущую способствовать общеполезному дѣ-  
лу, а между тѣмъ нахожу не линнимъ напом-  
нить Вамъ, Мм. Гг., что я буду смотрѣть на  
вопросъ исключительно съ экономической  
точки зрењія, не касаясь прочихъ сторонъ  
его: какъ напр. политической, юридической  
и административно-финансовой, тѣмъ болѣе,  
что нѣкоторыя изъ нихъ и не подлежатъ суж-  
денію частнаго лица.

Изъ извѣстныхъ доселѣ мнѣній объ уст-  
ройствѣ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, по  
важности для здѣшняго края, особенного вни-  
манія заслуживаютъ тѣ, кои предлагаютъ со-  
единить Малороссію и Україну съ морями,  
омывающими имперію. Одни изъ этихъ мнѣ-  
ній отдаютъ преимущество морю Балтій-  
скому, а другіе южнымъ нашимъ морямъ.  
Рекомендующіе послѣдній путь не совсѣмъ  
согласны въ выборѣ пунктовъ, указывая то  
на Одессу, то на Таганрогъ и Бердянскъ,  
то, наконецъ, на Феодосію.

Мысль провести желѣзную дорогу отъ Харь-  
кова до Феодосіи, по мнѣнію моему, есть  
одна изъ счастливѣйшихъ и наиболѣе полез-  
ныхъ для государства, ибо она вполнѣ со-

отъѣтствуетъ настоящимъ требованиямъ нашей торговли и вѣроятному ходу ея въ будущемъ. Вотъ обстоятельства, дающія мнѣ право думать такимъ образомъ. Если мы станемъ обозрѣвать ходъ коммерческихъ оборотовъ Россіи съ иностранными государствами, въ теченіе двадцати пятилѣтія (1824—1848), то окажется, что сбыть нашихъ товаровъ сдѣлалъ наибольшіе успѣхи чрезъ порты морей Чернаго и Азовскаго (\*) и что заграницы требованія усилились преимущественно на тѣ изъ нашихъ продуктовъ, которыми изобилуетъ Южная Россія, какъ-то: на шерсть, пшеницу и льняное сѣмя. Вывозъ шерсти, въ періодъ съ 1824—28 годъ не превышавшій 75,500 пудъ, нынѣ составляетъ около 567,000 пудъ (\*\*), т. е. увеличился болѣе, чѣмъ въ семь разъ, а пшеницы, въ послѣднее время, по средней сложности, отпускалось не менѣе 2,800,000 (\*\*\*) четвертей, почти втрое болѣе, чѣмъ двадцать лѣтъ тому назадъ. Приращеніе въ вывозѣ льняного сѣмени доходитъ тоже до 200 процентовъ и торговля симъ капитальнымъ предметомъ нашего земледѣлія чрезъ южные порты съ каждымъ годомъ приобрѣтаетъ болѣе и болѣе важности. Достойно замѣченія, что, кромѣ усиленія отпуска, возросли и цѣны на всѣ сизненные продукты, въ особенности же на пшеницу, которой стоимость отъ 3 р. 10 к. за четверть возрасла до 5 р. 40 к.

(\*) Съ 1824 по 1848 отпускная торговля чрезъ эти порты увеличилась на 444 процента, между тѣмъ какъ въ балтийскихъ приращеніе не превышаетъ 12 процентовъ. Ср. Обозрѣніе иностраннай торговли Россіи за послѣдніе 25 лѣтъ, Г. Заблоцкаго, въ І-й кн. Сборника Статист. Свѣд. о Россіи, стр. 144.

(\*\*) Тамъ же стр. 160—163.

(\*\*\*) Не считая, по примѣру г. Гагемайстера, 1847 г., который, при общемъ вѣ Европѣ неурожаѣ, принадлежитъ къ числу необыкновенныхъ, по чрезвычайному отпуску хлѣба изъ Россіи. См. объ ученіи сбыта русскихъ произведеній за границу въ вѣ Жур. М. Госуд. Имущ. за 1852 годъ, мартъ, стр. 286.

(\*), между тѣмъ какъ день и пенька, въ теченіи двадцати-пятилѣтія, не только не воздорожали (\*\*), но, напротивъ, сдѣлались дешевле. Слѣдовательно, при настоящемъ положеніи нашей торговли, надлежитъ обратить особенное вниманіе на облегченіе вывоза пшеницы, шерсти и сѣмени, какъ самыхъ выгодныхъ статей нашего сбыта; но главной житницѣю всѣхъ этихъ продуктовъ есть Южная Россія, въ особенности та часть ея, которая лежитъ на пути изъ Харькова въ Крымъ; ибо, что касается до Екатеринославской губерніи, то она, и въ настоящее время, занимаетъ въ имперіи 1-е мѣсто по числу мѣриносовъ (\*\*\*) и производить около  $\frac{1}{5}$  всей пшеницы, покупаемой иностранцами въ нашихъ портахъ, имѣя полную возможность еще болѣе распространить свое земледѣліе и скотоводство, судя по обширнымъ средствамъ ея, заключающимся въ 6,780,000 десятинъ земли (\*\*\*\*), большую частью удобной, при народонаселеніи, не превышающемъ 900,000 душъ обоего пола. Южная часть Харьковской губерніи и прилегающей къ ней съ запада Константиноградскій уѣздъ Полтавской губерніи (\*\*\*\*) замѣчательны по своему обширному овцеводству и, въ случаѣ постояннаго спроса, могутъ производить значительные отпуски пшеницы, правда, не лучшаго качества, но которая, по своей деневизинѣ, найдетъ сбыть за границей, куда требуются

(\*) См. вышеупомянутую статью г. Заблоцкаго, стр. 131.

(\*\*) Тамъ же, стр. 134.

(\*\*\*) Которыхъ въ Хозяйственно-статистическомъ Атласѣ Евр. Россіи показано 1,404,010 (см. 1 изд.).

(\*\*\*\*) Etudes sur les forces productives de la Russie par Tengoborski, tome premier, page 61—66.

(\*\*\*\*\*) Изъ 662,707 тоннорунныхъ овецъ Полтавской губерніи, приходится на Константиноградскій уѣздъ 181,460, т. е. болѣе  $\frac{1}{4}$  (см. Приложение подъ № 19 къ Всеподданнѣйшему Отчету г. Полтавскаго гражданскаго губернатора за 1851 годъ).

какъ высокие, такъ и низшіе сорты хлѣба. Поборники проведенія желѣзной дороги къ Балтійскому морю указываютъ на важность Англіи для нашей хлѣбной торговли; но они забываютъ, во 1-хъ, что привозъ русской пшеницы въ это государство, въ послѣднее время, дѣйствительно усилившійся, вообще немногимъ превышаетъ мѣру потребленія ея во Франціи; во 2-хъ, что, при отдаленности Балтійского моря отъ губерній, изобилующихъ пшеницею, Англичанамъ пришлось бы покупать ее дороже въ самыхъ портахъ и, следовательно, выгода, которую они должны имѣть отъ платежа меньшаго фрахта, поглотилась бы большими издержками сухопутнаго про-воза, соразмѣрно величинѣ капитала, употребленаго на устройство желѣзной дороги, и, наконецъ, въ 3-хъ, что, при самыхъ благоприятныхъ условіяхъ со стороны британскаго тарифа, едва ли мы когданибудь успѣемъ вытѣснить совершенно съ англійскихъ рынковъ Американцевъ, коихъ совмѣстничество нисколько не опасно для насъ въ торговлѣ съ югосточною и южною Европою. А такъ какъ, кроме Англіи и Франціи (\*), главными и притомъ постоянными потребителями русской пшеницы суть италіанская государства и Турція, то едва ли было бы выгодно измѣнить теперешнее направление нашей хлѣбной торговли, обративъ ее къ Балтійскому морю, имѣющему важность для сбыта не хлѣба, но другихъ русскихъ продуктовъ, въ особенности льну и пеньки, на долю которыхъ приходится около половины всего отпуска, производимаго нами чрезъ порты это-

го моря. Въ устройствѣ желѣзной дороги для того, чтобы облегчить вывозъ льну и пеньки, кажется, не настоитъ такой крайней необходимости, какъ въ поощреніи отпуска хлѣба, потому что страны Россіи, отличающіяся развитіемъ линяной и пеньковой промышленности, или находятся въ близкомъ разстояніи отъ портовъ, или, пользуясь выгодами рѣчнаго судоходства, могутъ безъ затрудненія посыпать туда свои избытки; да и притомъ торговля льномъ и пенькою представляетъ не со всемъ удовлетворительные результаты, по упадку стоимости ихъ волокна, не говоря уже о вѣроятности уменьшенія въ будущемъ требованія на ленъ, предсказываемаго свѣдущими людьми (\*). Такимъ образомъ, въ пользу соединенія здѣшняго края предпочтительно съ Чернымъ моремъ говорять слѣдующія обстоятельства: быстрые успѣхи отпускной торговли Россіи чрезъ южные порты, увеличеніе заграничныхъ требованій преимущественно на тѣ продукты, которыми изобилуютъ губерніи, лежащія ближе къ симъ портамъ, нежели къ балтійскимъ и, наконецъ, отсутствіе опаснаго соперничества въ нашихъ коммерческихъ спошненіяхъ съ южною Европою, куда главнымъ образомъ требуется наша пшеница. Полагая, что мнѣніе мое достаточно подкрѣплено приведенными выше фактами, я перехожу къ разсмотрѣнію вопроса, въ какой мѣрѣ должно быть отдано преимущество предъ прочими направленіями той линіи желѣзной дороги, которой крайними предѣлами служили бы: съ одной стороны Феодосія, а съ другой—Харьковъ.

Къ числу портовыхъ городовъ, могутшихъ

(\*) Въ теченіи 24 лѣтъ (1827—1850 годъ) отпущено изъ Россіи пшеницы

Въ италіанскія государства . . . . .	13,743,456 четвер.
— Турцію и Грецію . . . . .	12,635,489 —
— Великобританію . . . . .	8,408,638 —
— Францію . . . . .	7,506,207 —

Ср. Статист. Обозрѣніе вѣнчаной торговли Россіи г. Небольсина, часть I. стр. 121 123 и Виды государственцій вѣнчаной торговли съ 1847-1850 годъ.

(\*) Преимущественно отъ распространенія линоводства въ Ирландіи, гдѣ со временемъ пониженія британскімъ правительствомъ пошлины на иностранный хлѣбъ, въ теченіи 3 хъ лѣтъ (1849-51) посѣвы льна усилились на 236,659 акровъ. См. статью г. Гагеймастера: объ увеличеніи сбыта русскихъ произведеній за границу, въ Жур. Мин. Госуд. Имущ. за 1852 годъ, апрѣл. кн. стр. 8.

сь большимъ или меньшимъ основаниемъ оспаривать у Феодосии выгоды, сопряженныя съ устройствомъ желѣзной дороги, принадлежащій Таганрогу, Бердянскъ и Одесса. Разсмотримъ права каждого изъ нихъ на предпочтительное соединеніе съ центромъ Россіи. Всѣмъ известны неудобства плаванія по Азовскому морю, заключающіяся въ бурливости этого моря, въ препятствіяхъ, встрѣчаемыхъ судами при входѣ въ Керченскій проливъ, въ томъ, что нагрузка кораблей въ большей части азовскихъ пристаней производится на значительномъ разстояніи отъ берега и, въ конецъ, въ совершенномъ прекращеніи навигаціи, въ теченіи четырехъ мѣсяцевъ, по климатическимъ условіямъ, именно въ такое время, когда за границею обыкновенно бывають значительныя требованія на предметы сельской промышленности. Запитники азовскихъ портовъ, не скрывая этихъ неудобствъ, противопоставляютъ имъ два преимущества, которыми приписываются большую важность: 1-е, что азовскіе порты менѣе крымскихъ удалены отъ главнаго средоточія нашей торговли: Москвы и Харькова; а во 2-хъ, что они лежатъ въ краѣ богатомъ производительностію, между тѣмъ какъ Феодосія окружена съ юга безплодною пустынью. Но преимущества эти, рассматриваемыя съ экономической точки зреінія, едва ли имѣютъ какую нибудь цѣну. По проведенію прямой желѣзной дороги отсюда въ Феодосію, вся разница въ разстояніи Москвы и Харькова отъ морей: съ одной стороны Чернаго, а съ другой Азовскаго, составила бы отъ 150 до 170 верстъ. За провозъ товаровъ по желѣзной дорогѣ чрезъ такое пространство, вѣроятно, придется платить около 5 коп. съ пуда, т. е. не болѣе того, что стоитъ фрахтъ изъ Азовскаго моря къ ближайшимъ черноморскимъ портамъ (\*);

следовательно, московскимъ и харьковскимъ купцамъ, въ случаѣ проведения двухъ желѣзныхъ дорогъ: одной къ Феодосіи, а другой къ Таганрогу или Бердянску, не было бы никакого расчета предпочитать послѣдний путь; ибо небольшое сбереженіе, сделанное ими въ семъ случаѣ, поглотилось бы значительнейшими издержками фрахта, не говоря уже о потерѣ лишняго времени въ препятствіяхъ, встрѣчаемыхъ доставкою товаровъ при перевозѣ ихъ изъ Азовскаго моря въ Черное, въ случаѣ недостатка попутныхъ вѣтровъ. Что касается до втораго обстоятельства, то оно скорѣе говоритъ въ пользу предпріятія, нежели противъ него. Желѣзная дорога сблизила бы Феодосію съ плодороднымъ краемъ, отъ котораго она отдѣлена теперь пустынѣй, простирающеюся съ небольшимъ верстъ на сто; назначеніе же искусственныхъ путей сообщенія и состоитъ именно въ томъ, чтобы облегчить человѣку побѣду надъ препятствіями, противопоставляемыми ему пространствомъ и временемъ, избирая преимущественно такие пункты, где вліяніе этихъ враговъ промышленности оказывается особенно чувствительнымъ, какъ напр., въ настоящемъ случаѣ, тѣмъ болѣе, что бесплодное пространство, известное подъ именемъ Арбатской стрѣлки, по своему ровному положенію, вполнѣ благопріятствуетъ устройству желѣзной дороги. Разсуждая обѣ удобствахъ для мореплавства, конечно, нельзя поставить на ряду съ азовскими портами Одессы, которая провѣтаніемъ своимъ столько же обязана счастливымъ мѣстнымъ условіямъ, какъ и поощреніямъ правительства. При всемъ томъ, сравнительная оцѣнка выгодъ, представляемыхъ въ коммерческомъ отношеніи Одессою и Феодосіею, заставляетъ насъ отдать преимущество послѣдней. Феодосійскій рейдъ имѣетъ достаточную глубину, защищенъ отъ вѣтровъ и почти никогда не запирается льдами, между тѣмъ какъ одесскій замерзаетъ, хотя и на короткое время, менѣе глубокъ и притомъ подверженъ бываетъ сильнымъ волненіямъ

(\*) Стѣ Ростова провозъ моремъ стоитъ: до Керчи 5 к., а до Севастополя около 7 к. сер. (см. 1-ю кн. Сборника Стат. Свѣдѣній о Россіи стр. 217).

(\*). Географическое положение Феодосии чрезвычайно благоприятно для производства торговли въ обширныхъ размѣрахъ. Изъ всѣхъ нашихъ Черноморскихъ портовъ, она есть ближайшій къ Константинополю (\*\*) и къ берегамъ анатолійскимъ и болгарскимъ (гдѣ теперь сильно развелась земледѣльческая промышленность), а съ другой стороны, будучи расположена въ самомъ центре нашего юга и пользуясь выгодами водяного сообщенія съ Кавказомъ, представляеть всѣ удобства къ усиленію сбыта русскихъ товаровъ между горскими народами и въ Закавказье. Наконецъ, есть еще одно важное обстоятельство въ пользу проведения желѣзной дороги изъ дальнаго края въ Крымъ, предпочтительное предъ Одессою. Это—богатство естественныхъ произведеній Тавриды и огромный сбытъ ихъ внутри Россіи. Одной крымской соли расходится ежегодно не менѣе 8,500,000 пудъ. Потребление крымскихъ винъ въ Таврической губерніи, по показанію отчета Департамента Сельского Хозяйства, простирается до 300,000 ведеръ (\*\*\*) . Вывозъ крымскихъ фруктовъ въ разныя мѣста имперіи полагаютъ около 375,000 пудъ; однихъ яблокъ отправляется въ Москву 1,000 возовъ (\*\*\*\*), но могло бы требоваться гораздо больше, если бы средства доставки сдѣлались удобнѣе и дешевле. Не менѣе важную статью отпускной торговли Крыма составляютъ произведенія керчь-эникольской рыбной ловли, которыя снабжаютъ Россію известными, по превосходному качеству, керченскими балыками и лучшими сельдями и которыхъ ежегодное сбы-

вается до 50,000 пудъ (\*). Притомъ же край, лежащий на пути изъ центра имперіи въ Крымъ, по обилию въ ней предметовъ, требуемыхъ за границу, гораздо важнѣе для внѣшней государственной торговли Россіи, нежели пространство между Харьковомъ и Одессою, ибо хотя, по отпускамъ хлѣба, Одесса занимаетъ одно изъ первыхъ мѣсть въ цѣломъ мірѣ, но не должно забывать, что благостояніе этого порта опирается преимущественно на естественные богатства юго-западныхъ губерній, въ особенности Каменецъ-Подольской, доставляющей огромные запасы превосходнѣйшей пшеницы; а потому выгоды Одессы требуютъ прежде всего соединенія ея съ этой частью имперіи. Теперь обратимся ко второму пункту изслѣдуемаго нами плана желѣзной дороги.

(Продолж. въ слѣд. №).

## О ПРИБЫЛІИ КАРЛА РАППО.

Харьковцы, безъ сомнѣнія, помнятъ то время, когда, лѣтъ семь тому назадъ, они восхищались изящными и изумительными представленіями труппы Карла Раппо, необычайною силою самаго содержателя труппы, ловкостью, грацію и красотою его сына. Теперь этотъ Геркулесъ нашего времени опять приѣхалъ къ намъ съ огромною труппою самыхъ отборныхъ артистовъ. Путешествуя по лучшимъ городамъ Европы, Азіи и Афри-

(\*) См. статью г. Скальковскаго: торговые рынки Новор. края въ Жур. М. Внутр. Дѣлъ, за 1851 годъ, январь, стр. 8.

(\*\*) Тамъ же, стр. 14.

(\*\*\*) Обзоръ дѣйствій Депар. Сельск. Хозяйства въ Жур. М. Госуд. Имущ. за 1849 г. Ч. XXXII стр. 165.

(\*\*\*\*) Тамъ же, стр. 149—150.

(\*) См. статью Скальковскаго о древнемъ и нынѣшнемъ рыболовствѣ въ Новороссійскомъ краѣ, въ Жур. Мин. Внутр. Дѣлъ, за 1846 годъ. Часть 15, стр. 461. Въ послѣднее время количество это должно увеличиться, въ слѣдствіе усиленія ловли сельдей, которыхъ на одной Крещенской ярмаркѣ, въ нынѣшнемъ году, продано 1,000,000 штукъ, т. е. около 12,000 пудъ.

ки и вездѣ встрѣчая восторженный пріемъ, онъ, въ послѣднее время, избралъ своимъ постояннымъ мѣстопребываніемъ Москву. Тамъ устроилъ онъ Тиволи, — гдѣ, продолженіе всего лѣта, несчетная публика наслаждалась разнообразными до безконечности представленіями. Вотъ что говоритъ фельетонъ Вѣдомостей Моск. Гор. Пол. объ этомъ: «Нѣкоторые практические люди вѣсьма справедливо упрекаютъ К. Раппо въ томъ, что онъ рѣшительно не щадить капитала и ни сколько не думаетъ о собственныхъ пользахъ и выгодахъ. Дѣйствительно, устроить такія разнообразныя увеселенія и праздники, какіе онъ устроилъ въ Тиволи, можетъ только человѣкъ съ значительнымъ капиталомъ и притомъ съ однимъ убѣженіемъ—доставить публикѣ удовольствіе, во что бы ни стало. Хотя публика начинаетъ опѣчивать его готовность, потому что на большомъ его празднике, въ воскресенье, было около трехъ тысячъ посѣтителей, но и это число даже и въ половину не окупаетъ всѣхъ хлопотъ и издержекъ. Сообразите, чего стоитъ одно содержаніе труппы, въ которой

«каждый отдельный персонажъ является прекраснымъ артистомъ; потомъ, костюмы почти всегда новые, устройство театровъ, наемъ постороннихъ участниковъ: марionетокъ, фокусниковъ, музыки, неумолкающей во все представленіе, т. е. въ теченіе семи часовъ сряду, и разочтите, можно ли при такихъ издержкахъ имѣть въ виду какую-нибудь выгоду? Разсказать подробности всего устроенного К. Раппо въ своемъ Тиволи невозможно, потому что, какъ мы уже сказали, представленія продолжаются здѣсь сряду семь часовъ»: (\*)—Въ магазинахъ обѣихъ нашихъ столицъ можно встрѣтить продающіеся портреты К. Раппо; въ С.-Петербургской Императорской академии художествъ хранится слѣпокъ съ его правой руки, какъ образцовой въ отношеніи формы и дивнаго развитія мускуловъ.

Все это какъ нельзя болѣе убѣждаетъ въ томъ, что представленія К. Раппо доставляютъ намъ бездну наслажденія.

(\*) Вѣд. М. Г. П. 127 № 1852 г.

\* \* \*

# ЧАСТНЫЯ ОБЪЯВЛЕНИЯ.

## 1) От харьковской театральной дирекции.

Харьковская театральная дирекция считаетъ обязанностью уведомить почтеннѣйшую публику, что сюда прибылъ извѣстный во всей Европѣ Карлъ Раппо (изъ московскаго Тиволи) съ своимъ сыномъ Франсоа Раппо и многочисленною труппою артистовъ. Онъ намѣренъ показать здѣсь рядъ представлений многоразличныхъ родовъ, какъ-то: атлетическая, гимнастическая, акробатическая, гротесковая, жонглерства, арлекинады, арабскіе скачки, комическая пантомимы, также вездѣ съ одобрениемъ принятія большія военные эволюціи, пантомимы и пр. и пр. Г. директоръ труппы, К. Раппо, намѣревается пробыть здѣсь съ своею труппою три недѣли. Первое представление будетъ

въ понедѣльникъ, 24 ноября.

Представления будутъ даваться три раза въ недѣлю: по понедѣльникамъ, средамъ и пятницамъ. Цѣна билетамъ—какъ въ бенефисахъ.

## 2) С.-ПЕТЕРБУРГСКІЙ МАГАЗИНЪ

имѣеть честь предложить почтеннѣйшей публикѣ вновь полученные въ большомъ количествѣ разные новые и модные товары, продающіеся какъ оптомъ, такъ и вразницу, съ значительной убавкою цѣны.

При семъ прилагаются особые книжки въ которыхъ находится подробное званіе вещей съ обозначеніемъ нѣкоторымъ цѣны.

Такъ какъ въ прейскурантѣ невозможно исчислить всего, въ чемъ встрѣчается потребность и притомъ много предметовъ по измѣнчивости моды и цѣнъ вовсе не могутъ

входить въ составъ прейскуранта, то гг. пиогородные могутъ относиться съ требованіями своимъ въ означенный магазинъ, и всякое требование будетъ исполнено немедленно аккуратно и съ возможнымъ соблюденіемъ выгоды покупщика, для поддержанія кредита магазина.

Адресъ: Въ С.-Петербургскій магазинъ на Никольской площади, въ домѣ купца Грановскаго, въ г. Харьковѣ.

3) Продается за весьма умѣренную цѣну, съ разсрочкою платежа денегъ, или отдается въ аренду, доставшаяся коллежской совсѣмъ Дьяченко вольная аптека въ г. Екатеринславѣ, съ привилегіею, правомъ на содержаніе, многими медикаментами, фарфоровою, каменною и стеклянною посудою и прочими принадлежностями. О подробности условій продажи можно узнать отъ инженеръ штабсъ-капитана В. А. Дьяченко, въ г. Харьковѣ, въ 1-й части, въ собственномъ домѣ.—2.

## ВЪДОМОСТЬ

о прихавшихъ и вылхавшихъ.

отъ 8 по 15 ноября прибыли:

Изъ Бѣлгорода, ген.-маіоръ Гастферъ; г. Симферополя, ген.-маіоръ князь Мещерскій; г. Изюма, кол. асс. Любовскій.

## Выѣхали.

Въ Купянскъ. от. полк. Шаповаловъ; г. Изюмъ, кол. асс. Любовскій; г. Миргородъ, предв. двор. Лукьянинпѣ; С.-Петербургъ, надвор. сов. Берлагинъ, г. Курскъ, кол. асс. Авчерино.

Печ. дозвол. 15 ноября 1852 г. Цензоръ Н. Костырь.

## О ТОРГАХЪ.

1-е.) При Сумскомъ Волостномъ Правлениі 12 Декабря будуть торги, на отдачу въ оброчное содержаніе на 1853 годъ, 6 ти селитренныхъ буртъ, на пространствѣ въ длину 20, а въ ширину 3 саж., въ селеніи Токаряхъ.

2 е.) Въ Присутствіи Харьковской Губернскай Строительной и Дорожной Комиссіи, 11 Декабря 1852 года, назначены торги съ узакошеною чрезъ три дня переторжкою, на отдачу съ подряда: 1, постройки 4 мостовъ, по вновь проложенпой почтовой дорогѣ, отъ станції Двухъ рукъ, къ сл. Ольшаной, и перевозки 9 верстовыхъ столбовъ, съ старого тракта на новый; на производство этихъ работъ по сметамъ исчислено 2342 руб. 47 к. сер.; и 2, перестройки Волоховскаго станціоннаго дома, въ Изюмскомъ уѣздѣ, Харьковской губерніи; по сметамъ на эти работы исчислено 2839 р. 13 одна чет. к. сер.; проектъ же и смету на нихъ можно видѣть въ канцеляріи упомянутой комиссіи.

3 е.) Советъ Харьковской Губернскай Городской больницы, назначивъ 27 Ноября, въ 11 часовъ утра, торги на поставку для Харьковскихъ Благогодныхъ заведеній до 350 саж. 1 сорта дубовыхъ трехъ-полтинныхъ дровъ, вызываетъ желающихъ.

4-е.) Советъ Института Благородныхъ девицъ, вызываетъ желающихъ взять на себя поставки: съестныхъ припасовъ, какіе потребуются для сего заведенія, въ будущемъ 1853 году, на сумму до 6 т. р., дровъ 1 и 2 сорта до 250 саж., и башмаковъ для воспитанницъ, на сумму до 700 р. сер.; торги въ Советъ Института 8 Декабря.

5 е.) Сумская Градская Дума на отдачу желающимъ съ подрядомъ поставки, потребныхъ на 1853 годъ, для продовольствія пожарныхъ лошадей, овса 234 чет. 4 м. 2 гар., сѣна 3832 п. 20 ф. и для отопленія и освѣщенія городскихъ заведеній, дровъ 96 саж. 8 вер., сальныхъ свѣчей 30 п. 15 ф., копоплянаго масла 25 р. 20 ф., 28 зол. и фителей 17 п. 2 ф. и 48 зол., назначила въ присутствіи своемъ, торги 28 Ноября.

