

№ 59.

Годъ

первый

1859.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

ХАРЬ-

КОВЪ.



Безъ доставки Съ доставкою и пересылки. и пересылкою.

За годъ 2 руб. сер. 2 р. 50 к. с.— полгода 1 р. 25 к. 1 р. 60 к.—

Выход. три раза въ недѣлю: по Понедѣльникамъ, Средамъ и Пятницамъ, исключая Свѣтлой недѣли.—

Губернскія Вѣдомости:

Безъ переплета , 3 р. сер.

Въ переплѣтѣ , 3 р. 85 к.

За доставку на дому или пересылку по почтѣ въ годъ 50 к.

Подпишися на оба изданія вмѣстѣ платить за пересылку или доставку того и другаго не 1 р., а только 50 к. с.

СРЕДА,

24-е ИЮНЯ.

ДНЕВНИКЪ.

10 го іюня, у государственныхъ крестьянъ курской губерніи и уѣзда Дмитрия Черкашина и Абима Калужкина, въ небытность ихъ въ квартирѣ, занимаемой въ домѣ Авксентьевъ, на островѣ «Добрая Надежда», той же губерніи и уѣзда государственный крестьянинъ Акимъ Сазоновъ отломалъ замки у двухъ сундуковъ и похитилъ изъ оныхъ свиту тонкаго чернаго сукна, ситцевую рубаху, триковые шаровары, ситцевую наволоку и другія вещи, а также наличными деньгами 21 руб. сереб., всего на сумму 63 руб. 75 коп. Сазоновъ похищенные вещи заносилъ въ крестьянку Татьянѣ Шереверенковой, которая тотчасъ отправи-

лась объявить объ этомъ въ полицію, а Сазоновъ въ то время съ похищенными вещами скрылся изъ дома и отысканъ только 15 іюня на Журавлевѣ, но вѣщей при немъ уже не было

15 го іюня, ученикъ 2-й харьковской гимназіи Дмитрій Турчаниновъ, 15 лѣтъ, уроженецъ города Корочи, купаясь въ рѣкѣ Лопани, противъ дома маіора Пальцау, 3 части 3-го квартала, на Гончаровѣ, хотѣлъ переплыть на другой берегъ, но, по незнанію мѣстности и неумѣнью плавать, въ 9½ часовъ утра утонулъ; послѣ тщательного розыска едва только въ 2 часа по полудни былъ вытащенъ изъ воды, почему медицинскія пособія штатнаго врача 2-й гимназіи г. Горбанева не имѣли желаемаго успѣха въ возвращеніи Турчанинова къ жизни.

17 іюня, въ 2 часа по-полуночи, къ дому харьковской государственной крестьянки Ирины Шевченковой неизвѣстно комъ подброшено дитя женскаго по-

(Приб. къ Харьк. Губ. Вѣд.)

за, которое отправлено въ контору харьковскихъ богоугодныхъ заведений.

Съ 13 по 20-е юна взяты въ г. Харьковѣ за неимѣніе письменныхъ видовъ 4 душа муж. пола и 4 женск.

III.

ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЕ ОБОЗРЕНІЕ.

Торгово-промышленное состояніе Россіи въ настоящее время болѣе всего усматривается изъ постоянно увеличивающагося числа и развитія акціонерныхъ обществъ, которые даютъ движение многимъ капиталамъ. Для южнаго края, съдовательно и для Харькова, преимущественно важны Русское Общество Пароходства и Торговли и Общество Волжско-Донской Желѣзной Дороги и Пароходства.

Русское Общество Пароходства и Торговли въ 1858 году имѣло въ оборотѣ 1.935,257 р. 80 к. Вообще опытъ минувшаго года даетъ основаніе предполагать, что Общество будетъ извлекать достаточные выгоды отъ перевозки въ Иерусалимъ и обратно поклонниковъ, число коихъ, нѣтъ сомнѣнія, увеличится соответственно удобствамъ, которыми они будутъ пользоваться во время переѣзда.

Въ настоящее время Общество имѣть уже 3/4 действующихъ парохода и въ продолженіи навигаціи сего года ожидаются еще шесть пароходовъ, которые заказаны въ Англіи. Пароходы Общества плаваютъ по разнороднымъ линіямъ и будутъ совершать рейсы изъ Одессы въ Англію, Марсель, Триестъ, Александрию,

Требизондъ, Азовскіе порты и по рр. Днѣпру, Бугу, Днѣстру въ Ріону.

Представляется полезнымъ и выгоднымъ, для обезпеченія и развитія успѣха предпріятія Общества, устроить страховое отдѣленіе для грузовъ, перевозимыхъ какъ на морскихъ, такъ и на рѣчныхъ пароходахъ и баржахъ Общества. При несуществованіи въ южной Россіи страховыхъ конторъ слѣдуетъ ожидать, что возможность устранить рискъ при перевозкѣ товаровъ побудить местное купечество предпочесть пароходы Общества другимъ способамъ перевозки. Но при настоящемъ размѣрѣ страхового капитала, образовавшагося въ теченіе двухъ лѣтъ и составляющаго съ небольшимъ 84 т. р. сер., приведеніе предполагаемыхъ мѣръ въ исполненіе возможно только при усиленіи страхового капитала.

Одного взгляда на карту достаточно, чтобы понять, какъ выгодно и полезно соединеніе Волги и Дона—двухъ величественныхъ рѣкъ, которые владаютъ одна въ Каспійское, а другая въ Черное море, которые въ судоходныхъ частяхъ своихъ сближаются на разстояніи не болѣе 70 верстъ и бассейны которыхъ, пролегая по лучшимъ и плодороднѣйшимъ частямъ государства, занимаютъ около $\frac{1}{3}$ всей поверхности Европейской Россіи. Несколько не удивительно, что мысль соединенія этихъ рѣкъ была давнишнею заботою Правительства. Первые работы соединенія были въ 1568 г. предприняты султаномъ Селимомъ; въ 1691 году возобновлены Петромъ Великимъ; потомъ изысканія производились при Екатеринѣ II; наконецъ при Александрѣ I, съ 1820 г. въ теченіе 8 лѣтъ, они продолжались съ большими подробностями для устройства соединительного канала по направлению, указанному Пет-

ромъ Великимъ; но все эти попытки остались безъ исполненія изъ отъ огромности издержекъ при проложеніи непосредственнаго сообщенія каналомъ, во тораго большая часть требовала подземныхъ работъ на протяженіи десятковъ верстъ, или отъ недостатка воды при устройствѣ канала съ раздѣльнымъ пунктомъ. Но въ 1846 году построена Компаниемъ конно-желѣзная дорога между Дубовкою и Качаливскою станицею; проѣздъ и работы сдѣланы безъ достаточнаго знанія дѣла; направлениe и двигатель избраны ошибочно, дорога не доведена ни до Волги, ни до Дона, въ сложности на разстояніи до 8 верстъ, такъ, что самыя трудныя части перевозки дѣлались по груту съ двойною перегрузкою; Компания не имѣла средствъ исправить эти ошибки, и въ 1855 г. все имущество дороги было продано.

На Волгѣ теперь некоторыми Компаниями вводится срочная перевозка глади и пассажировъ по всему протяженію Волги отъ Астрахани до Рыбинска и по Камѣ до Перми. На Каспійскомъ морѣ уреждаются правильные пароходныя сообщенія въ связи съ пароходами Волги и, пользуясь этими сообщеніями, образовалось Товарищество для торговли съ востокомъ. Съ другой стороны, Русское Общество Пароходства и Торговли установило уже и ежегодно будетъ распространять правильные рейсы своихъ пароходовъ по прѣбрежьямъ Азовскаго моря, по портамъ Крымскимъ, Кавказскимъ, и самыи значительныи порта Средиземного моря и Атлантическаго океана, такъ, что пространная связь правильныхъ и даже срочныхъ сообщеній дальнаго востока съ портами Средиземного моря западной Европы разрывается только невозможностью удобной

перевозки на протяженіи около 70 верстъ переволова между Волгою и Дономъ и около 500 верстъ по Дону до его устья. Перевозка эта между Волгою и Дономъ производится, какъ известно, на волахъ, которые поднимаютъ грузъ у Дубовки въ гору до 80 сажень высоты, потомъ везутъ по степи, а складывается грузъ у Качалинской станицы.

Въ Качалинѣ товаръ нагружается на барки, которыя, за невозможностью лѣса въ прѣбрежьяхъ Дона, тоже перевозятся гужемъ съ Волги или собранными, или въ частяхъ; въ послѣднемъ случаѣ они собираются на Дону. Приходя въ Ростовъ, барки эти ломаются на дрова. Этотъ расходъ перевозки барокъ съ Волги на Донъ и потомъ продажа ихъ за безцѣнокъ, послѣ плаванія 500 только верстъ Дономъ, падаетъ, разумѣется, на товаръ. Сообщеніе между Ростовомъ и Таганрогомъ представляеть не менѣе затрудненій: изъ Ростова грузъ отправляется на парусныхъ судахъ, которыя въ гирляхъ рѣки терпятъ остановку или за недостаткомъ воды, когда вѣтеръ съ рѣки, или за противнымъ вѣтромъ, когда онъ дуетъ съ моря, такъ, что иногда по вѣселью дней и недѣль теряется въ простотѣ, особенно когда проходитъ въ гирляхъ загражденъ остановившимися на меляхъ судами.

Не смотря на затрудненія сообщеній, ежегодно перевозится между Волгою и Дономъ болѣе 9,000,000 пуд. различной глади. Уредители Общества Волжско-Донской Железной Дороги и Парох. думаютъ, что съ открытиемъ такого сообщенія обмѣнъ произведеній бассейновъ Волги и Дона принялъ бы правильное обращеніе и возрастаѣтъ бы постоянно не оставаясь, какъ теперь, за недостаткомъ средствъ перевозки, а зем-

ледъческія произведенія Приволжскаго края, находя болѣе удобный сбыть въ портамъ Средиземнаго моря, могли бы уничтожить всякое соперничество по снабженію хлѣбомъ южной Франціи, Испаніи и Италии; и Компания, владѣющая соединительнымъ звѣномъ сообщеній съ одной стороны по Волгѣ и Каспійскому морю, съ другой по морямъ: Азовскому, Черному и Средиземному, могла бы по соглашенію съ Компаниями на Волгѣ, Каспійскомъ морѣ и съ Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли, исполнять срочные доставки отъ самой Персіи до Марселя и Триеста. Тогда эта пространная линія правильна-го и срочнаго сообщенія могла бы сдѣлаться путемъ транзита Персидской тор-говли съ западною Европою.

Теперь взглянемъ на сѣверъ и обратимся опять къ нашему югу.

Въ навигацію 1858 года пароходы приходили къ Кронштадтскому порту: изъ Англіи 146 разъ, изъ Голландіи 26, изъ Гамбурга 3, изъ Даніи 2, изъ Испаніи 1, изъ Италии 1, изъ Любека 42, изъ Пруссіи 56, изъ Ростова 26, изъ Фран-ціи 49, изъ Швеціи 5, изъ Россійскихъ и Финляндскихъ портовъ 217, всего 574 раза. Съ вынѣшней весны въ Петербургѣ требование на русскіе наличные то-вары было слабо, по недостатку наличныхъ кораблей.

Въ Одессѣ въ теченіи минувшаго 1858 г. покупки хлѣба и сѣмени были здѣсь довольно значительны при высокихъ цѣнахъ, существовавшихъ въ теченіи года по случаю хулаго урожая въ большей части тѣхъ окрестовъ, изъ коихъ преиму-щественно снабжается одесский портъ. Не смотря на значительное количество хлѣба и сѣмени, проданное въ теченіи 1858 г., осталось здѣсь на складѣ въ

1 января 1859 г. около 1,300,000 четв. Съ вынѣшней весны извѣстія о возвыше-ніи цѣнъ на рынкахъ Средиземнаго моря, будучи уравновѣшены совершен-нымъ затишьемъ требованій на хлѣбъ въ Марсели, не имѣли вліянія на одесский рынокъ. Съ одной стороны увеличеніе фрахтовъ, а съ другой упорство нашихъ хлѣбныхъ торговцевъ было прачиною то-го, что обороты происходили довольно тихо. Въ Таганрогѣ хлѣбъ въ требова-ніе. Въ С.-Петербургѣ требование на русскіе наличные товары слабо потому, что недостаточно наличныхъ кораблей.

Заграничная торговля Крымскаго полу-острова производится при трехъ главнѣй-шихъ портахъ, имѣющихъ для надзора и сбора пошлинъ первоклассныя таможни въ Керчи, Феодосіи и Евпаторіи. Для каботажного судоходства и могущаго быть отпуска и привоза въ некоторыхъ продуктovъ учреждены еще таможенные заставы въ Ялтѣ, Балаклавѣ, Севастопо-ль и Ахметеческой бухтѣ.

Въ минувшемъ году на судахъ, отшед-шихъ изъ упомянутыхъ гаваней, отпу-щено за границу всего на 541,650 р. сер. На судахъ пришедшихъ изъ за гра-ница привезено товаровъ на 340,511 р. с. На судахъ каботажныхъ и паро-ходахъ привезено было товаровъ изъ другихъ русскихъ портовъ всего на 1,808,034 р. с. На такихъ же судахъ отпущено въ другіе порты всего на 873,169 р. с.

Главнѣйшими статьями отпуска за гра-ница были: хлѣбъ, сѣмь льняное, шерсть, козій пухъ, сало, кожа сырья, рогъ, кости и икра.

Торговля Сѣверо-Американскихъ Шта-товъ съ Россіею, за послѣдній 1857—

1858 финансовый годъ Штатовъ (*), не только не уменьшилась, но даже значительно увеличилась, несмотря на тогдашний финансовый кризисъ. Это зависѣло главнымъ образомъ отъ увеличивающейся потребности каждой страны въ произведеніяхъ другой, и въ оживленіи торговыхъ оборотовъ отъ пониженія тарифа въ Штатахъ, по которому нѣкоторыя изъ ввозимыхъ сюда русскихъ произведеній освобождены отъ пошлины, прежде имѣ платимой, а на другія пошлина уменьшена. Вообще должно замѣтить, что общій привозъ русскихъ произведеній, съ которыхъ пошлина снята, увеличился въ $2\frac{1}{2}$ раза.

Общіе обороты торговли Россіи съ Сѣверо-Американскими Штатами были въ этотъ финансовый годъ слѣдующіе: вывезено изъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ въ Россію на 5,420,976 руб., ввезено изъ Россіи въ Штаты на 2 мил. 671,854 р.

Привозъ русскихъ произведеній въ Штаты, въ сравненіи съ предшествовавшимъ годомъ, увеличился въ 772,579 р. сер., то есть болѣе нежели на третью часть всего привоза прошедшаго года.

Главнѣйшую статью привоза изъ Россіи представляетъ пенька и издѣлія изъ нея.

Другія болѣе значительныя статьи изъ русскихъ произведеній составляютъ ленъ въ сыромъ и обработанномъ видѣ, кожа, щетина, желѣзо, шерсть и нѣкоторыя другія. Шерсти тоже привезено было противъ прежнихъ лѣтъ больше, но въ настоящемъ году, по причинѣ всеобщаго застоя на фабрикахъ, часть ея была обратно вывезена за границу.

(*) Финансовый годъ начинается въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ съ 1-го июля и оканчивается 30 июня слѣдующаго года.

Русское же лѣзо охотно побуждается въ Америку. Въ прошедшемъ году привезено его болѣе 100,000 пуд.

Щетины привезено на 225,000 руб., конского волоса на 27,000 руб., кожа на 30,000 р.

Единственный сколько нибудь значительный предметъ вывоза изъ азіатскихъ и американскихъ нашихъ владѣній въ Соединенные Штаты составляютъ мѣха, которыхъ въ прошедшемъ году привезено на сумму 57,000 р. сер. Торговля при-Амурскаго края только еще начинается. Будущій годъ покажетъ, какой ходъ приметъ эта торговля.

Вывозъ американскихъ произведеній въ Россію имѣлъ главнымъ своимъ направлениемъ Балтійскіе порты, такъ что на нихъ приходилось слышкомъ 96% всего количества привозимыхъ товаровъ. Хлопчатая бумага составляетъ если не исключительный предметъ нашего ввоза, то по крайней мѣрѣ та旣 въ сравне-
ніи съ которымъ всѣ другіе ничтожны. Судоходство, ослабленное прошлую войною, опять воспринимаетъ свой прежній ходъ и идетъ къ увеличенію. Нынѣшній 1858—59 годъ начался въ этомъ отношеніи весьма счастливо.

Замѣтимъ наконецъ, что въ настоящее время число русскихъ купеческихъ раблей (1416) составляетъ только почти 25 ю долю англійскихъ, 10 ю французскихъ, болѣе трети испанскіхъ, датскихъ, норвежскихъ, менѣе половины греческихъ и около двухъ третей турецкихъ.

Цѣна на золото понижается. Полумперіалъ подешевѣлъ въ теченіе нескольки
хъ недѣль на 35 коп. и вынѣ за него

платится 5 р. 65 коп. Съ 31 маа по 4 юня изъ с петербургскаго порта отора влено полуимперіаловъ 77 пудъ 34 ф. 6 золотниковъ. Въ Парижѣ полуимперіалъ принимается въ 20 франковъ 60 сантимовъ, а голландскій червонецъ въ 12 фр.

Акція Главнаго Общества Росс. Желѣзныхъ Дорогъ, вслѣдствіе низкой на нихъ цѣны, покупаются большими партіями.— На облигациіи сего общества спроса менѣе.

За акцію Русскаго Общества Пароходства и Торговли вводаѣ оплаченныя (коихъ воминальнаа цѣна 300 р.) требуютъ премія 55 р., а за неоплаченныя (въ имен. цѣну=150 р.) премія 25 р. Слѣдовательно посѣднія, относительно преміи, дешевле оплаченныхъ на 30 р., между тѣмъ какъ предполагая на оба рода этихъ акцій, напримѣръ, весьма высокий дивидендъ въ 15%, различіе въ ихъ стоимости не должно бы превосходить $22\frac{1}{2}$ р., и если прибавить къ разницѣ вышеозначенныхъ цифръ ($30 - 22\frac{1}{2}$) въ $7\frac{1}{2}$ р. еще 5% на свободный капиталъ въ 150 р., находящійся въ распоряженіи у владѣльца неоплаченныхъ акцій, то взыскѣть платимый за акцію оплаченныя, составить 45 р. Потому покупка акцій неоплаченныхъ выгоднее неожиданнѣхъ, съ чемъ нынѣ и соображаются опытные капиталисты.

Большіе пожары въ С.-Петербурѣ, Казани, Кливѣ, въ Нижнемъ-Новгородѣ и въ другихъ городахъ причинили страховыи отъ огня обществамъ огромныя потери. Для соображенія акціонеровъ этихъ обществъ представляемъ перемѣны произошедшия въ цѣнахъ акцій съ февраля текущаго года по настоящее время, и съ этой цѣлію указываемъ на сколько биржевая цѣна различествовала отъ дѣй-

ствительной, изображаемой по количеству основнаго и запаснаго капиталовъ.

Процен. отнош. бирж. цѣны Разность
къ дѣйствительной. или мѣ-
ра пони-
въ февралѣ. въ іюнѣ. женія.

1-го Страх. Общ.	выше	$41\frac{1}{10}$ %	выше	$125\frac{1}{10}$ %	$286\frac{1}{10}$
2-го , ,	$35\frac{4}{10}$,	, ,	$126\frac{1}{10}$,	$228\frac{1}{10}$	
С.-Петерб. Страх. Общ.	$148\frac{1}{10}$,	, ,	$94\frac{1}{10}$,	$54\frac{1}{10}$	
Товарищ. Саламандра	$14\frac{2}{10}$,	ниже	$16\frac{1}{10}$,	$158\frac{1}{10}$	
Мск. Страх. Общ.	, ,	выше	$141\frac{1}{10}$,	, ,	$7\frac{1}{10}$

Изъ этого видно, что наименьшій убытокъ потерпѣли новыя страховыя компаніи. Не должно упускать изъ виду, что вынѣ, при понизившихъ цѣнахъ на акціи страховыи отъ огня обществъ, можетъ представиться выгода въ покупкѣ ихъ, ибо до выдачи дивиденда сими обществами остается еще полгода, опытомъ же доказано, что потребность въ страхованиі, а слѣдовательно и прививъ суммы за страховыи преміи никогда не бывають столь сильны, какъ послѣ большихъ пожарныхъ несчастій.

Ж. 4.

О желѣзныхъ дорогахъ заимствуемъ изъ 3. Газ. слѣдующія извѣстія:

Не нужно быть глубокимъ изслѣдователемъ состоянія вашей промышленности, чтобы понимать одну изъ важнейшихъ нуждъ ея—нужду въ устройствѣ улобныхъ путей сообщенія. И дѣйствительно эта потребность сознавалась у насть давно всѣми и каждымъ, давно она стала существенной потребностью жизни, которую, если бы только у васъ зорко сльдѣли за народными потребностями, дав-

но следовало бы и удовлетворить. Въ этихъ видахъ основалась громадная ком-
пания желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Это
великое предпріятіе до того было близко
къ нашимъ заоблачнымъ фантазіямъ, до
того противорѣчило нашей лѣни и при-
вычкѣ допускать подобные вещи только
въ мечтахъ, а не на дѣлѣ, что мы спер-
ва крайне удивились и не вѣрили, потомъ
нашли это весьма возможнымъ и съ уве-
личеніемъ уѣроваля и возвеселились, а на-
конецъ замечтали еще сильнѣе, во уже
не улетая въ воздушныя области, и при-
никнувъ къ землѣ всѣми своими очами,
всюю своею мыслю. Мы ждали быстраго
устройства желѣзныхъ путей,—и тѣ-
перь, не видя исполненія нашихъ жела-
ний, быть можетъ уже слишкомъ нетер-
пѣливыхъ, мы задаемъ вопросы о медлен-
ности дѣйствій компаний, и т. п. Эти во-
просы очень интересны, но дѣло лѣто-
писца представить фактъ, мысль обще-
ства, а произнести судъ онъ долженъ
предоставить другимъ,—самому же обще-
ству. Поэтому высказавъ господствующее
недоумѣніе о нашихъ желѣзныхъ доро-
гахъ, мы извлекаемъ теперь изъ одного
журнала свѣдѣнія о работахъ по устрой-
ству ихъ.

На Петербурго-Варшавской дорогѣ,
какъ известно, открытъ участокъ между
Петербургомъ и Николаевомъ; поѣзды изъ
одного города въ другой идутъ по два
раза въ день и совершаютъ разстояніе
257 верстъ въ продолженіе 8 часовъ.
Дальнѣйшия работы на этой дорогѣ про-
должаются.

Въ 5 верстахъ отъ Вильны, въ Понар-
скихъ горахъ, лѣается тонель на про-
тяжениіе 400 сажень. Работаютъ днемъ и
ночью при лампахъ, подъ руководствомъ
10 человѣкъ ганноверскихъ подданныхъ.
Всю зиму возили въ Вильну изъ за-гра-

ницы рельсы, которые оттуда уже раз-
сыпались по линіи; точно также разсыпа-
лись и сдѣленные въ виленскихъ мастер-
скихъ вагоны для возки песку. Между
тѣмъ, подрядчики главнаго общества на-
нимаютъ на предстоящія работы лоша-
дей и закупаютъ лѣса подъ рельсы.

Земляные работы между Харьковомъ и
Феодосієй начибаются. Къ изысканіямъ
между Орломъ и Харьковомъ еще не пра-
ступали. Для линіи отъ Либавы чрезъ
Динабургъ до Орла или Курска соста-
вленіе проектовъ мостовъ и другихъ со-
оруженій пріостановлено. Изысканія меж-
ду Динабургомъ и Либавою оставлены
неоконченными.

По Московско-Нижегородской дорогѣ,
между 8 и 172 верстами отъ Москвы,
устроилось въ прошломъ году земляное
полотно, исключая незначительныхъ про-
межутковъ. Въ мѣстахъ, где приступлено
къ земляной работе, исполнено 164,330
куб. саженъ, осталось исполнить 194,888
куб. саженъ. Кроме того, въ полосы
дороги прокопано канавъ, для осушенія
богатистой мѣстности, 1,356 куб. саж.
На 29 верстахъ между 116 и 145 верста-
ми, до устроенія землянаго полотна, вы-
нимался на дорожной полосѣ торфяной
грунтъ для того, чтобы полотно устро-
ить на твердомъ основаніи, при чёмъ
вынуто торфа до 7,200 куб. саж. Въ
некоторыхъ частяхъ полотно вполнѣ
окончено вчернѣ и въ немногихъ приве-
дено въ правильный видъ отделькою от-
косовъ. Независимо отъ заготовки раз-
ныхъ материаловъ, выставлено на юніи
желѣзной дороги на 100 первыхъ верстъ
54,210 погонныхъ сажень рельсовъ.

Конечно, долго еще придется путе-
шествовать нашимъ туристамъ, дѣловымъ
людямъ, промышленности, торговли на
почтовыхъ и обывательскихъ, обозами и

на лохихъ тройкахъ, которыхъ, замѣтимъ мимоходомъ, становится все меныше и меныше. Долго еще придется намъ вести войну съ почтовыми смотрителями, за ихъ вѣчное «нетъ лошадей», долго будемъ мы проклинать ужасныя дороги наша и ужасную медленность щады, долго будемъ встречаться на этихъ дорогахъ съ подозрительными личностями, врагами всѣхъ проѣзжающихъ и между тѣмъ полными господами всѣхъ вѣздовъ и выѣзовъ,— корченою стражею, представительницей откупной системы и порождаемыхъ ею бѣствій.

VI

ЧАСТНЫЙ ОБЪЯВЛЕНИЯ.

1) ПАНОТИЦІЯ

Г. профессоръ фонъ Реда, открывший фотографию на Московской улицѣ, въ домѣ Костюрина, честь импѣть объявить, что онъ получилъ изъ Парижа новый составъ, еще неизвестный здѣсь, для снятія портретовъ на ампльской клеенкѣ, которые можно получить въ одинъ часъ и за сходство которыхъ онъ ручается. Поэтому новому способу дѣлѣскіе портреты весьма удаются и удобны для пересылокъ въ письмахъ безъ рамокъ.

Цѣна портретамъ отъ 3, 4, 5 руб. сереб. (380)—1.

2) Продается польская четырехъ-мѣстная дорожная карета за весьма сходную цѣну. Видѣть и о цѣнѣ узнать на Харьковской почтовой станціи. (111)1.

3) Кто бы изъ и пѣдущихъ съ семействомъ черезъ крѣпость Бобруйскъ желалъ на общихъ издережкахъ взять двину съ собою—просяйте извѣстія на станцію телеграфа (122)—1.

4) Продается рояль за 170 руб., на Московской улицѣ, въ домѣ Витковскихъ, въ кондитерской. (70)—1.

5) 20 го июня на Николаевской улицѣ утеряны платежные податные книжки, принадлежащія госуд. крестьянину Антону Крамаренку; просяйте пашедшаго доставить ихъ въ Губернскую типографию, за что онъ получитъ приличное вознагражденіе. (194)—1.

6) Въ аптекѣ г.-на БОХА, на Московской улицѣ, полученъ транспортъ СВѢЖЕЙ НАТУРАЛЬНОЙ МИНЕРАЛЬНОЙ ВОДЫ 20 го июня 1859 г. (98)—2.

7) Продается домъ каменный въ два этажа, о 10 покояхъ въ верхнемъ и 5 покояхъ въ нижнемъ этажѣ, со всѣми необходимыми къ нему службами, киретнымъ сараемъ и конюшнями, за Лопанью въ Богуновскомъ переулкѣ; чтобы видѣть его—спросить дворника Дмитрія, а о цѣнѣ можно узнать на Пескахъ, у титулярного советника Басова, въ его домѣ. (264)—3.

ПРИѢХАВШІЕ.

Изъ С.-Петербурга, кол. сов. Савицкій; Москвы, подп. Григорьевъ; г. Бзюма, ротм. Григорьевъ, С.-Петербурга, ген.-майоръ Длотовскій.

ВЫѢХАВШІЕ.

Въ г. Бѣлгородѣ, поруч. Котрухинъ; г. Змиевѣ, тит. сов. Юркевичъ; д. Дерѣачи, прaporщикъ Энгельгардъ.