

27 мая 1856 года

НИЖЕГОРОДСКІЯ

ГУБЕРНСКІЯ ВѢДОМОСТИ

ЧАСТЬ НЕОФФИЦІАЛЬНАЯ.

СРЕДА МАЯ 23-ГО 1856 ГОДА № 21.

ДНЕВНИКЪ ОТЕЧЕСТВЕННЫХЪ ВОСПОМИНАНІЙ.

МАЯ 21. Бракосочетаніе цесаревны Анны Петровны съ герцогомъ Голштинскимъ и учрежденіе ордена святаго Александра Невскаго 1725.—

МАЯ 22. Прибытіе въ Нижній-Новгородъ Императрицы Екатерины II. 1767.—Кончина историографа Николая Михайловича Карамзина 1826.

МАЯ 23. Петръ Великій выплалъ изъ Нижняго-Новгорода водою внизъ по Волгѣ въ Азовскій походъ. 1695.—

МѢСТНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— О пріѣхавшихъ и выплывшихъ особахъ высшихъ классовъ

Изъ Спбурга проѣзд. въ Казань: тамошн. Архіеписковъ Григорій.

Изъ Спбурга: 18 ч. Ген.-Маіоръ Гофманъ.

✓ Въ Нижнемъ-Новгородѣ съ 8 по 16-е Мая судовъ грузилось 125, на сумму 287,469 руб. Разгрузилось 36, на сумму 366,237 руб. сер.

МѢСТНАЯ ХРОНИКА

Извѣстія изъ уѣздовъ.

Нижегородскаго.

Въ село Суроватиху изъ приходской деревни

Румстихи, привезена мертвою, крестьянка Василиса Рыбина.

Ардатовскаго.

Состоящій на большой Московской дорогѣ верстахъ въ двухъ отъ села Мечасова домъ, принадлежащій вотчины г-на Ланскаго, крестьянину Павлу Ефремову Захарову, неизвѣстно отъ чего сгорѣлъ со всемъ надворнымъ строеніемъ.

Лукояновскаго.

Вѣдомства Государственныхъ Имуществъ, въ селѣ Кочкуровѣ сгорѣлъ домъ, принадлежащій крестьянину Леонтью Лукоянову съ надворнымъ строеніемъ, стоящій 55 руб. сер.

Еще рѣчь о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи.

(Окончаніе.)

Очень замѣчательно, что въ нынѣшнее время видно особенное желаніе и общее, такъ сказать, движеніе къ распространенію желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Въ нашихъ газетахъ и журналахъ чаще и чаще появляются благонамѣренныя и очень разумныя статьи объ этомъ предметѣ. Такъ, на примѣръ, многіе съ удовольствіемъ прочитали въ №№ 44-мъ и 45-мъ Коммерческой Газеты ны-

нѣшняго года статью: «Соображенія о пользѣ устройства желѣзной дороги отъ Динабурга (и Риги) въ Курскую Губернію.» Въ этой статьѣ, составленной съ большимъ знаніемъ края и важности значенія для Россіи Рижскаго Порта, почтенный авторъ непогрѣшимо исчислилъ всѣ тѣ обширныя выгоды, которыя могла бы Россія пріобрѣсти по построеніи желѣзной дороги отъ Динабурга (*) во внутреннія плодородныя губерніи, до линіи желѣзной дороги отъ Москвы къ Черному Морю.

Въ означенной статьѣ Г. Марченко, между прочимъ, сказано: «По важности значенія Рижскаго Порта во внешней торговлѣ Россіи, Рижскому Биржевому Комитету Высочайше даровано, въ 1853 г., право на составленіе компаніи для устройства желѣзной дороги отъ Риги до Динабурга, съ продолженіемъ ея, въ послѣдствіи, до Витебска. Линія этой дороги, соединивъ Ригу съ сооружаемою С. Петербурго-Варшавскою Желѣзною Дорогою, введетъ этотъ городъ въ ближайшее сообщеніе съ обѣими нашими столицами и со всею континентальною Европою.

«Польза этого предпріятія, пишетъ Г. Марченко, несомнѣнна для Риги, но оно пріобрѣло бы въполнѣ государственное значеніе, если бѣ дорогу продолжить отъ Динабурга къ юго-востоку, на города: Лепель, Оршу, Климовичи, Мглинъ, Трубчевскъ и до линіи Московско-Черноморской дороги, въ Курскѣ или въ Обояни. Протяженіе этой линіи исчислено въ 800 верстѣ, а стоимость построенія въ одну колею, т. е. съ двумя полосами рельсовъ, обойдется, со всѣми принадлежностями, издержками по администраціи и процентами на капиталъ во время производства работъ, не болѣе какъ въ тридцать шесть милліоновъ руб. сер., или по 45,000 р. на версту.»

Въ вѣрности этого исчисленія никто изъ знающихъ дѣло сомнѣваться не можетъ. Стоитъ вспомнить, что Царскосельская Желѣзная Дорога въ одну колею обошлась съ небольшимъ 57,000 р. сер. за версту. Эта дорога очень многоцѣнна и конечно потому, что построеніе ея было первымъ опытомъ въ Россіи. Сверхъ того, строительные

матеріалы и плата рабочимъ здѣсь, какъ въ столицѣ, многимъ дороже, чѣмъ стоили бы они въ другихъ мѣстахъ Россіи. По напечатанному, лѣтъ за восемь, за десять предъ симъ въ газетахъ, мы помнимъ, что предполагавшееся построеніе желѣзныхъ дорогъ отъ Москвы къ Черному Морю, отъ этой линіи и именно отъ Орла до Витебска, отъ Москвы чрезъ Коломну, Рязань, Моршанскъ (или Тамбовъ) до Саратова, было исчислено меньше смѣты Г. Марченко.

Чтобъ сблизить Ригу (какъ удобнѣйшій портъ (*) и ближайшій къ Европейскимъ гаванямъ) съ внутренними плодородными губерніями: Калужскою, Тульскою, Тамбовскою, Воронежскою, Курскою и Орловскою, Рижскій Биржевой Комитетъ испросилъ, въ 1853 г., дозволеніе построить желѣзную дорогу отъ Риги до Динабурга, съ продолженіемъ до Витебска, а въ послѣдствіи предполагалось проложить ее до Орла. Такимъ образомъ Орловско-Рижская Желѣзная Дорога соединила бы рѣки: Двину, Днѣпръ у Смоленска, Десну у Брянска и Оку у Орла, а слѣдовательно соединились бы и Моря Балтійское, Черное и Каспійское. Въ удобствѣ и всевозможной выгодѣ этой линіи едва ли кто найдетъ основательныя причины сомнѣваться. Опытность Рижскаго купечества и нашихъ внутреннихъ торговцевъ, искони ведущихъ торговлю съ Ригею, могутъ быть, кажется не мало важнымъ авторитетомъ въ великой пользѣ построенія желѣзной дороги отъ Риги чрезъ Динабургъ, Полоцкъ, Витебскъ, Смоленскъ до Орла, который около полутора вѣка служитъ уже житницею и средоточіемъ склада всевозможныхъ товаровъ для Рижскаго Порта, С. Петербурга и сплава по Окѣ въ Москву.

Между тѣмъ, по мнѣнію Г. Марченко, болѣе полезнымъ предполагается провести желѣзную дорогу отъ Динабурга нѣсколько южнѣе, и именно чрезъ Лепель, Оршу, Климовичи, Мглинъ, Трубчевскъ, въ Курскую Губернію. Многимъ желательнымъ было бы знать: какія большія выгоды представляются отъ уклоненія линіи дороги правѣе и, почти, дугообразно? Курскъ южнѣе Орла всего только на девяносто восемь верстѣ, а линія Курско-Динабургской Дороги займетъ около 150-ти

(*) До этого города отъ Риги построеніе желѣзной дороги уже разрѣшено.

(*) Двина въ Ригѣ вскрылась отъ льда 3-го Марта, а Нева здѣсь, въ С. Петербургѣ, 18-го Апрѣля.

версть больше, нежели отъ Орла чрезъ Смоленскъ, Витебскъ и Полоцкъ до Динабурга. Г. Марченко дорожитъ, что проектированная имъ линія пройдетъ Днѣпръ у Орши, и Десну у Трубчевска; но этимъ планомъ лишены связи болѣе судоходная Ока и губернскіе города Смоленскъ и Витебскъ, стоящіе на прямой линіи; да и рѣку Днѣпръ отъ Смоленска до Орши есть полная возможность сдѣлать судоходною въ весеннія воды, а Десна тоже можетъ соединиться въ Брянскѣ.

Не пришлось бы жалѣть, если бы желѣзная дорога обошла древній и почтенно достопамятный Смоленскъ съ 11,000 жит. и Витебскъ съ 30,000, при томъ край, скудный почвою и лишенный торговой промышленности. Строеніе желѣзныхъ дорогъ есть предпріятіе капитальное, такъ сказать, вѣковое, и потому должно приступать къ дѣлу осторожно и очень осмотрительно, взвѣсивъ и измѣривъ предметъ во всѣхъ видахъ.

Предполагавшееся частными лицами, за десять лѣтъ предъ симъ, построеніе желѣзной дороги отъ Орла въ Витебскъ имѣло цѣлью замѣнить гужевой, дорого стоящій перевозъ товаровъ отъ Орла до пристаней Бѣльской и Порѣчской, возможный только въ зимнее время. Съ пристаней тѣхъ сплавляются товары въ Ригу въ весеннія только воды, а отъ Витебска Двина судоходна и лѣтомъ. Еще болѣе была бы она удобна и полезна, если бы хоть сколько нибудь трудъ и искусство человѣка позаботились улучшить русло Двины. По началіи построенія С. Петербурго-Варшавской Желѣзной Дороги, Рижскій Биржевой Комитетъ испросилъ, какъ выше сказано, дозволеніе проложить дорогу отъ Риги до Динабурга съ продолженіемъ до Витебска, а въ послѣдствіи до Орла, до линіи отъ Москвы къ Черному Морю. Тогда пристани Бѣльская и Порѣчская оказались бы вовсе не нужными, и всѣ товары изъ губерній, сосѣднихъ Орлу, перевозились бы не иначе, какъ по желѣзной дорогѣ. По плану же Г. Марченко, уклонившаго линію дороги южнѣе, къ малопродуктивной Могилевской Губерніи, не многимъ уменьшится дороговизна хлѣба въ губерніяхъ Смоленской и Витебской. Движеніе торговли Орловской, Тульской и Калужской Губерній игорода Вязьмы чрезъ Бѣльскую Пристань, для сплава товаровъ по Двинѣ, ни сколько не уменьшится, и всегда будетъ служить опаснымъ соперникомъ Курско-Динабургской Же-

лѣзной Дороги, въ ущербъ выгодамъ акціонеровъ.

Въ примѣчаніи къ напечатанной въ Коммерческой Газетѣ статьѣ Г. Марченко сказано: «Нѣкоторые извѣстные въ С. Петербургѣ лица, убѣжденные въ основательности предположенія Г. Марченко, и движимыя желаніемъ пользы Россіи, подали прошеніе въ Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій о дозволеніи составить компанію на акціяхъ для устроенія желѣзной дороги отъ Динабурга въ Курскую Губернію.»

Мы искренно желаемъ этому предпріятію полного и совершеннаго успѣха, въ томъ убѣжденіи, что линія этой дороги очень полезна для торговли внутренняго края съ Ригою, но принимаемъ на себя смѣлость представить на судъ и благоусмотрѣніе лицъ, интересующихся этимъ дѣломъ: не полезнѣе ли было бы проложить желѣзную дорогу по правой сторонѣ Двины отъ Динабурга чрезъ Полоцкъ, Витебскъ, Смоленскъ до Орла?

Да не приметъ достопочтенный Г. Марченко, словъ нашихъ за какую либо неприязнь или недоброжелательство, никому не извинительныя: все сказанное нами основано на убѣжденіи, приобрѣтенномъ многолѣтнимъ опытомъ, знаніемъ того края, и чисто съ добрымъ намѣреніемъ, особенно въ предпріятіи столь важномъ, вѣковомъ.

Н. Б.
Сѣверн. Пч. Мая 11-го, 1856 года № 105-й.

ЧАСТНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

РОССИЙСКОЕ
СТРАХОВОЕ ОТЪ ОГНЯ ОБЩЕСТВО,

учрежденное

въ 1827 году.

ОСНОВНЫЙ КАПИТАЛЪ
4,000,000 руб. сер.

КРОМЪ ЗАПАСНАГО КАПИТАЛА,

находящіяся въ Государственномъ Коммерческомъ Банкѣ.

ДИРЕКТОРЫ:

Государственный Канцлеръ Графъ Карлъ Ва-

сильевичъ *Нессельродъ*, Генераль-Адъютантъ Графъ Алексѣй Федоровичъ *Орловъ*, Иностраннѣйшій Гость Фома Матвѣевичъ *Андерсонъ*, Коммерціи Совѣтникъ Николай Андреевичъ *Харичковъ*, Негоціантъ Александръ Ермолаевичъ *Канцлеръ*.

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

Нижеподписавшійся по уполномочію отъ Правленія означеннаго Общества, имѣющаго право по **ВЫСОЧАЙШЕ** утвержденному уставу его, страховать движимыя и недвижимыя имущества по всей Россійской Имперіи, честь имѣетъ объявить, что желающіе отдать на страхъ Общества сего имущества свои, состоящія въ Нижнемъ-Новгородѣ и во всей Нижегородской губерніи, могутъ обращаться къ нему, во всякое время, по жительству его въ Нижнемъ-Новгородѣ, Рождественской части, 3 квартала, въ домѣ торгующаго крестьянина Макаровскаго противъ Олтаря Успенской церкви.

По 31 § устава Общества, застрахованныя въ ономъ имущества дозволяется съ соблюденіемъ постановленныхъ о залогѣ правилъ, принимать залогомъ въ казенныхъ мѣстахъ: по откупамъ, подрядамъ и поставкамъ, а также и по денежнымъ ссудамъ.

Дабы страхователи знали отношенія свои къ Обществу, будетъ вручаться каждому изъ нихъ по экземпляру печатнаго устава безденежно.

Описи, оцѣнки и планы строеніямъ, для застрахованія, дѣлаемы будутъ Архитекторомъ Общества безъ платежа со стороны владѣльцевъ, если отдаваемое на страхъ имущество находится въ чертѣ города, въ коемъ имѣетъ жительство Агентъ.—2.

Уполномоченный *Дмитрій Григорьевъ Усовъ*.

Пропала комнатная собачка—кличка Багаръ, шерсть гладкая каштановая, ростомъ самая маленькая. Кто доставитъ ее въ домъ Г. Флорентинской въ Грузин. проулкѣ, тотъ получитъ награду.—2.

Продается съ разрѣшенія Прав. Сената ДОМЪ, принадлежавшій умершей Тит. Сов. Ильинской, на Алекс. Улицѣ, въ 1-й Кремл. части. О цѣнѣ узнать отъ опекуна живущаго въ томъ домѣ.—3.

ОТЪБЪЗЖАЕТЪ ЗА ГРАНИЦУ

Французская подданная дѣвица Адель Луиза Маклеръ во Францію въ Монбильяръ.—2.

О ПРИЪХАВШИХЪ И ВЫЪХАВШИХЪ

съ 18 по 22-е Мая 1856 года.

Приѣхали въ Нижній—Новгородъ

Изъ Москвы проѣзд. въ Саранскъ: кол. регистр. Сатинъ, изъ Лукоянова: тамошн. двор. засѣдат. Яшеровъ, ост. въ 1-й Кремл. части, изъ Спбурга проѣзд. въ Томскъ: корп. инжен. подполковн. Полетика, ост. во 2-й Кремл. части, изъ Спбурга проѣзд. въ Иркутскъ: чиновн. особ. поручен. ген. губерн. восточн. сибирѣ горн. инжен. Кованько и кол. ассес. Вейрихъ, ост. въ Рожд. части.

Выѣхали изъ Нижняго—Новгорода.

Въ Сергачскій уѣздъ: отст. гв. поруч. Званцевъ, въ Москву: кол. сов. Яшеровъ.

Редакторъ А. Ждановъ.

Нижній-Новгородъ въ Губернской Типографіи.—Печатано съ утвержденія Г. Нижегородскаго Военнаго Губернатора, Ф. В. Анненкова и Цензора И. Сперанскаго.