

ИРБИТСКІЙ ЯРМАРОЧНЫЙ ЛИСТОКЪ.

ГОДЪ ПЕРВЫЙ

по возобновленіи изданія и 11-ый со времени перваго выхода.

Вторникъ, 25 Февраля 1875 года.

Цѣна съ доставкою въ городъ 3 р., съ пересылкою въ другія мѣста 3 р. 50 к.

Подписка принимается въ редакціи, въ домѣ Ф. П. Шеломенцова, въблизи Почтовой Конторы, а также у Ирбитскаго Городск. Головы и у Узданаго Исправника.

ВЫХОДИТЬ ЕЖЕДНЕВНО, КРОМЪ ВОСКРЕСНЫХЪ ДНЕЙ.

Объявление

ПРАВЛЕНІЯ ИРБИТСКАГО ОБЩЕСТВЕННАГО БАНКА.

Продается, по вольной цѣнѣ, недвижимое имѣніе, заключающееся въ двухъ каменныхъ 2-хъ этажныхъ домахъ, крытыхъ железомъ, съ находящимися при нихъ на дворѣ: каменной баней и деревянными службами и мѣстѣ подъ всеми этими строениями и дворомъ, котораго состоитъ по улицѣ 22¹/₂ сажени и внутрь двора 25 саж., состоящее въ Городѣ Ирбита, въ 1-й части, по Пермской улицѣ, подъ № 121. Желавшіе купить это имѣніе имѣютъ обращаться въ Правленіе Ирбитскаго Общественнаго Банка, съ 10 часовъ по полуночи и до 1 часу по полудни, ежедневно.

ТЕЛЕГРАММА

МЕЖДУНАРОДНАГО ТЕЛЕГРАФНАГО АГЕНТСТВА
отъ 25 Февраля.

ВЕРСАЛЬ. Понедѣльникъ. Составленіе Министерства встрѣчаетъ все возрастающія затрудненія: Бюффе, кажется, отказывается отъ составленія новаго Министерства.

Въ день празднованія возшествія на Престолъ Его Величества Государя Императора отправлена была отъ торгующаго на ярмаркѣ купечества телеграмма слѣдующаго содержанія:

ПЕРМЬ.

Его Превосходительству,
Господину Губернатору.

Просимъ Ваше Превосходительство передать въ нашу честь телеграмму слѣдующаго содержанія:

Его Императорскому Величеству.

Отъ Гражданъ города Ирбита и лица всѣхъ сословій, находящіеся на Ирбитской ярмаркѣ, празднующаго священннй день Возшествія на престолъ Вашего Величества, имѣютъ счастье принести въ рноподданническое поздравленіе Вамъ, Августѣйшій Монархъ, желая чтобы царствованіе Вашего Величества продоллось на многія, многія лѣта, для славы и благоденствія Россіи.

Отвѣтная

ТЕЛЕГРАММА ИЗЪ ПЕРМИ.

21 Февраля 1875 г. № 1006.

Ирбитъ. Городскоу Головѣ. Государь Императоръ Высочайше соизволилъ благодарить за вѣрноподданнѣйшія чувства, изложенныя въ телеграммѣ 19 Февраля.

Губернатора *Андреевскій*

ТОРГОВЫЯ ИЗВѢСТІЯ

24 Февраля.

Особенно выдается въ нынѣшнюю ярмарку торговля Туринцами кедровымъ орѣхомъ, который они продали съ порядочнымъ барышомъ, между тѣмъ, какъ Бійцы продали его очень невыгодно.

Туринцы, имѣя, какъ и раньше было извѣщено въ торговыхъ извѣстіяхъ, орѣхъ хорошаго качества и крупнѣе, чѣмъ привезенный изъ Бійска, продали въ последнее время 2 р. 45 к. и 2 руб. 50 к. Провозъ стоилъ до Ирбита съ того мѣста, откуда орѣхъ доставлялся, не болѣе 12 коп.; его тутъ покупали отъ 1 руб. 80 коп. до 2 руб., тогда какъ Бійцы, покупавшіе въ своей сторонѣ орѣхъ по 2 руб. за пудъ, платили провозу болѣе одного рубля съ пуда. Изъ этого оказывается, что Туринцы въ нынѣшнюю ярмарку получили за проданный орѣхъ порядочный барышъ, и какъ они сами объясняютъ, около 50 коп. и болѣе на пудъ; между тѣмъ торгующіе съ Бійской стороны лица, покупавшіе на мѣстѣ по 2 руб. и платившіе провоза болѣе одного рубля, продавали не дороже 2-же руб. 50 коп., получили убытокъ. Изъ этого видно, что въ Туринской сторонѣ урожай на орѣхъ былъ отличный.

Туринцы также хорошо и съ барышомъ продаютъ клей мездринный: пѣна за пудъ 5 руб.

Выростокъ черный въ дѣлѣ продаютъ отъ 5 до 7 руб. смотря по добротѣ, и тоже выгодно.—

Сырую кожу для выдѣлки покупаютъ 5 руб. и 5 руб. 50 коп.

Извѣстія изъ табора.

Въ таборѣ дѣло положительно затихло; покупателей мало; товары хотя и есть еще, кромѣ овчины и мерлушки, но ихъ не покупаютъ, а предлагаютъ торговцамъ табора мѣну ихъ на разные товары, какъ то: чай, дѣланный выростокъ, сапоги и прочее; однакожь и въ этихъ условіяхъ не сходятся

Нѣкоторые изъ Тюменскихъ торговцевъ въ таборѣ отправили уже обратно въ Тюмень, преимущественно, браковку, какъ-то: конину, укупорочную и яловую тончу (т. е. мелкую кожу). Мерлушка продана, и промѣяна. Цѣны на мерлушку были разныя, смотря по достоинству: низкіе сорта 28 к. за штуку средн. 30 лучшей 35 коп.

Сѣверное и Южное направленіе Уральской желѣзной дороги.

Уральская желѣзная дорога не перестаетъ еще производить борьбу между сторонниками ея Сѣвернаго и Южнаго направленія. Не смотря на то, что дорога эта уже Высочайше утверждена по Сѣверному направленію, какъ кратчайшему и всего болѣе удовлетворяющему вмѣстѣ и горнозаводской промышленности, и транзитному сообщенію съ Сибирью и среднеазиатскими владѣніями, и самымъ интересамъ казны, не только въ весьма желательномъ и несомнѣнно важномъ и полезномъ развитіи горнаго промысла, въ ежегодной экономіи до 50,000 руб. отъ доставки металловъ съ казенныхъ заводовъ, но и въ скоромъ освобожденіи Правительства отъ гарантіи дохода съ этого пути; не смотря на то, что уже составилось акціонерное общество и собраны деньги на устройство этого пути, не смотря даже на то, что все полотно линіи между Пермью и Екатеринбургъ уже очищено, лѣсъ вырубленъ, свожень на опредѣленныхъ мѣстахъ и много уже сдѣлано построекъ,—не смотря на все это сторонники южнаго направленія поднялись вновь и, какъ бы по заданному тону, дружно зашумѣли и заговорили опять въ пользу южнаго направленія желѣзнаго пути.—Пробужденіе это послѣдовало, конечно, не вслѣдствіе новыхъ открытій въ пользу Южнаго направленія;—нѣтъ, такихъ открытій, или какихъ нибудь новыхъ преимуществъ этого пути не было и быть не можетъ.—Напротивъ, скорѣе, съ теченіемъ времени, можетъ слагаться убѣжденіе благомыслящихъ людей все болѣе и болѣе въ пользу Сѣвернаго направленія, нежели Южнаго.—Вся борьба очевидно происходитъ здѣсь между справедливою и несомнѣнною общественною и государственною пользою съ одной стороны, и между эгоистическимъ притязаніемъ на предпочтительное уваженіе силы въ нѣкоторыхъ капиталистахъ и нѣкоторыхъ мѣстныхъ—съ другой.—Замѣчательно, что за Сѣверное направленіе говорятъ почти одни чувства справедливости и непристрастія и несомнѣнно вѣрный расчетъ на общую пользу, а совсѣмъ не лица, въ немъ заинтересованные; эти послѣдніе молчатъ, не имѣя времени заниматься борьбой и надѣясь лишь на предусмотрительность и справедливость Правительства; но за южное направленіе, напротивъ, какъ—то уже особенно усердно пропагандируютъ и особыми брошюрами, и газетными статьями и множествомъ адресовъ, и обѣдами, и неразлучными съ ними спичами.—Близко стоящіе къ этому дѣлу, но не заинтересованные въ немъ, не могутъ ошибаться относительно качества доводовъ и пріемовъ той и другой стороны и невольно пожимаютъ только плечами, или разводятъ руками по поводу агитаціи сторонниковъ южнаго направленія.

И такъ мы сказали, что пробудилось опять, хотя уже позднее, но тѣмъ не менѣе дружное и сильное настояніе въ пользу южнаго направленія Уральской желѣзной дороги. Сторонники этого направленія какъ-то умѣютъ разомъ поднятись во многихъ мѣстахъ и въ одно время заговорить, кто какъ находитъ удобнѣе. Впрочемъ это и не удивительно: такой способъ достигать какой-либо извѣстной цѣли и у насъ въ послѣднее время сильно привился на практикѣ; какъ же послѣ этого не обращаться къ нему?

А поднялись сторонники южнаго направленія потому, что г. Кокореву дано дозволеніе произвести изысканіе для проложенія желѣзнаго пути отъ Тагила черезъ Ирбитъ на Тюмень. Эта мысль-соединить ближайшимъ путемъ водные бассейны рр. Камы и Оби, мысль, конечно, не новая, такъ какъ эту именно линію, какъ кратчайшую и самую общепользную, предлагалъ и г. Рапетъ еще въ 1862 г.,—вызвала опять, какъ и прежде, сильную бурю въ Екатеринбургѣ, Казани, Нижнемъ-Новгородѣ и даже Москвѣ, на томъ основаніи, что съ устроенной такимъ образомъ прямой и самой короткой линіи между Пермью и Тюменью, вполнѣ и выгоднѣе удовлетворяющей: и горнозаводской промышленности, и сообщенію съ Сибирью, несомнѣнно останется только проложить вѣтвь до Екатеринбурга, и что далѣе отъ Перми продолженіе этой линіи неизбѣжно должно быть сдѣлано уже чрезъ Вятскую губернію на Кострому и Ярославль, а можетъ и Рыбинскъ, слѣдовательно, минуя Казань и Нижній; съ Москвою же сообщеніе еще можетъ быть изъ Ярославля. Такимъ образомъ сильно возмутились Екатеринбургъ, Казань, Нижній—Новгородъ и даже Москва. Ихъ самолюбіе въ этомъ сильно было оскорблено и столь очевидное пренебреженіе ихъ авторитета не даетъ имъ покоя. Вотъ почему, какъ бы стоворившись, Екатеринбургъ, Казань, Нижній и Москва поднялись въ одно время и послали свои ходатайства о постройкѣ желѣзнаго пути отъ Екатеринбурга на Каму, ниже Сарапула, потомъ на Казань и Нижній-Новгородъ, по нагорной сторонѣ Волги.

И теперь изъ Екатеринбурга получаютъ слухи, что тамъ уже начинаютъ ликовать по поводу перевѣса въ Правительственныхъ сферахъ будто бы склоняющагося въ пользу южнаго направленія Уральской дороги. Въ Екатеринбургѣ ликованіе это понятно. Многіе тамъ живущіе значительные лица болѣе или менѣе заинтересованы тѣмъ, чтобы уральскій желѣзныи путь не уронилъ, а еще поднялъ значеніе Екатеринбурга; имъ мало того, чтобы къ Екатеринбургъ примкнулъ желѣзныи путь особой вѣтвью; такое положеніе для нихъ обидно: имъ надобно, что бы въ Екатеринбургѣ былъ узелъ желѣзныхъ путей.

Мы не имѣемъ въ здѣшнемъ краю никакихъ торговыхъ, ни промышленныхъ занятій и даже не будемъ имѣть ихъ, а потому и не можемъ считать себя лично, ни прямо, ни косвенно заинтересованными въ томъ или другомъ направленіи Уральскаго желѣзнаго пути. Но Приуральскій край намъ довольно хорошо знакомъ, условія его быта, промышленности и торговли намъ достаточно извѣстны. Болѣе 30 лѣтъ проживая въ этомъ краю, а болѣе всего въ Екатеринбургѣ и обращаясь недалеко отъ главныхъ отраслей здѣшней промышленности и торговли, волей—неволей, мы имѣли возможность изучить тѣ условія жизни и дѣятельности здѣшняго края, какія должны имѣть то или другое значеніе, то или другое значеніе въ вопросѣ о направленіи Уральскаго желѣзнаго пути.

По этому и мы, въ свою очередь, считаемъ долгомъ нашей совѣсти сказать нѣсколько словъ по вопросу о направленіи Уральской или Сибирской желѣзной дороги, которая должна соединить водяные пути Россіи и Сибири. Много говорить мы не будемъ потому, что вопросъ этотъ кажется уже довольно разъясненъ и выводъ изъ тѣхъ соображеній, данныхъ и расчетовъ, какіе заявлялись въ продолженіе 12 лѣтъ, кажется могъ бы уже вполнѣ ясно опредѣлиться.

И такъ позволимъ себѣ хоть наскоро изложить то, что мы думаемъ въ настоящую минуту.

1) Ни одна изъ проектированныхъ и устроенныхъ желѣзныхъ дорогъ не имѣла такихъ испытаній, не возбуждала такихъ прерѣканій и не вызвала, кажется, столько осторожности

со стороны Правительства, какими сопровождались настоянія, разсмотрѣніе и окончательное утверждение этой несчастной Уральской дороги. По этому намъ казалось бы, что послѣ того какъ направление этого пути уже опредѣлено и Высочайше утверждено, когда составлено уже акціонерное общество, собраны деньги, очищено полотно дороги, много заготовлено припасовъ и матеріаловъ, много сдѣлано построекъ и другихъ работъ и много заключено договоровъ по различнымъ сооруженіямъ и поставкамъ, послѣ всего этого, намъ казалось бы, не слѣдовало придавать еще какое либо значеніе новымъ заявленіямъ и домогательствамъ относительно направленія желѣзной дороги, тѣмъ болѣе, что въ нихъ рѣшительно нѣтъ ничего новаго, чего бы не было говорено прежде.

2) Намъ кажется, что протестовать противъ уже совершившагося факта, это значитъ неизвинительно тормозить и запутывать общепольное дѣло, имѣющее государственное и въ высшей степени важное экономическое значеніе; это значитъ посягать на громадные государственныя жертвы, неизбѣжныя съ уничтоженіемъ акціонернаго общества и всѣхъ произведенныхъ имъ работъ; это значитъ легкомысленно требовать чтобы Правительство рѣшилось: заплатить строителямъ Уральской желѣзной дороги все, что они вздумаютъ спросить за свои работы, (а спросить они съумѣютъ); вознаградить акціонеровъ уплатою имъ по крайней мѣрѣ разности въ стоимости акцій; бросить за безцѣнокъ или даромъ всѣ работы, заготовленные припасы и матеріалы; вознаградить землевладельцевъ за вырубленный въ ихъ дачахъ лѣсъ, какъ равно вознаградить и всѣхъ подрядчиковъ, поставщиковъ и рабочихъ по заключеннымъ съ ними договорамъ. Намъ ужасаетъ при этомъ громада убытковъ и жертвъ со стороны Правительства; намъ изумляетъ одно уже представленіе себѣ множества процессовъ, претензій, требованій, недоразумѣній, разъясненій, дознаній и вообще всѣхъ послѣдствій, какія неизбѣжно должны возникнуть съ уничтоженіемъ всего, что сдѣлано и что договорено или предполагено сдѣлать къ осуществленію Высочайше утвержденного предпріятія. Нѣтъ возможности перечислить всѣ затрудненія, какія произойдутъ при этомъ, а тѣмъ болѣе нѣтъ возможности измѣрить, во что они обойдутся Правительству, не говоря уже о томъ впечатлѣніи, какое произведетъ перевершеніе этого дѣла и какое неминуемо должно отразиться на вѣрѣ въ достоинство подобныхъ мѣропріятій. И ужели все это можетъ случиться ради только удовлетворенія эгоистическихъ и вовсе неосновательныхъ притязаній нѣкоторыхъ лицъ, живущихъ въ Екатеринбургѣ, Казани и Нижнемъ—Новгородѣ, лицъ болѣе или менѣе заинтересованныхъ въ дѣлѣ? Нѣтъ, мы положительно не хотимъ вѣрить этимъ слухамъ, распускаемымъ изъ Екатеринбурга; мы не повѣрили бы этому даже и тогда, когда увидѣли бы собственными глазами распоряженіе объ устройствѣ Уральской желѣзной дороги по проекту г. Богдановича и объ отбѣнѣ того проекта, который Высочайше утвержденъ и уже приводится въ исполненіе. Въ такомъ случаѣ дѣйствительно иной Москвичъ, Нижегородецъ, Казанецъ или Екатеринбургецъ скажетъ, пожалуй, слѣдующее: „мы знали, что сообщеніе съ Сибирью по нашему указанію будетъ на нѣсколько сотенъ верстъ длиннѣе сѣвернаго пути; знали, что участокъ дороги подлѣ воднаго пути лѣтомъ будетъ безъ дѣла; знали, что на южномъ пути грузовъ будетъ на половину меньше противъ сѣвернаго; знали, что, при нашей дорогѣ, и каменный уголь не пойдетъ въ заводы и горнозаводскій промыселъ упадетъ со всѣмъ; знали что сѣверный край Пермской губерніи, какъ и Вятская губернія и часть Костромской на долго еще останутся съ своей нищетой и мертвенностію; знали, что при нашей линіи, и казенные заводы ежегодно будутъ переплачивать до 50,000 руб. за доставку своихъ грузовъ до Камы и пушечные заводы не будутъ обеспечены; однимъ словомъ, мы все

это знали и знаемъ, да хотимъ и другимъ дать знать, чтобы „праву нашему не препятствовали“.

3) Екатеринбургъ центральный городъ на Уралѣ; но онъ не имѣетъ настолько большое значеніе для желѣзной дороги, чтобы, ради его интересовъ, затрудняться, а тѣмъ болѣе колебаться въ направленіи этого пути между водными сообщениями Россіи и Сибири. До сего времени Екатеринбургъ еще имѣлъ довольно важное значеніе для желѣзнаго пути, какъ пунктъ, къ которому тянулись среднеазиатскіе товары, выходящіе на Троицкѣ и обратно. Это одно обстоятельство заставляло еще нѣсколько мириться съ необходимостію сломать Высочайше утвержденную линію въ Тагилѣ и вести ее на Екатеринбургъ, въ ущербъ самаго прямолинейнаго и кратчайшаго сообщенія съ Сибирью и въ ущербъ Ирбитской армаркѣ. Но теперь, съ устройствомъ желѣзнаго пути отъ Самары на Оренбургъ, всѣ товары изъ среднеазиатскихъ владѣній пойдутъ: или на Оренбургъ, или же на Петропавловскъ и Семипалатинскъ, изъ коихъ послѣдніе два пункта потянутъ свои грузы уже на ближайшій къ нимъ конецъ Уральской желѣзной дороги въ Тюмень, что выгоднѣе будетъ и для транспорта, и для самой дороги. Тогда Троицкѣ совсѣмъ потеряетъ значеніе мѣноваго пункта, а съ нимъ не дорогъ будетъ для желѣзной дороги и Екатеринбургъ, какъ ничего не отпускающей ни въ Россію, ни въ Сибирь, и какъ немного привлекающей къ себѣ Россійскихъ товаровъ, покупая ихъ преимущественно на Ирбитской армаркѣ.—Монетный Дворъ предполагается закрыть, слѣдовательно и эта единственная отпускная статья собственно Екатеринбурга исчезнетъ. Что же касается торговли саломъ, которую до сего производить отчасти Екатеринбургъ, по случаю имѣющихся здѣсь салотопныхъ заведеній,—то, съ устройствомъ желѣзнаго пути между Пермью и Тюменью, всѣ эти салотопныя заведенія перейдутъ неизбѣжно, какъ это подтверждаютъ и сами салоторговцы, на конецъ желѣзной дороги, упирающейся въ Тюмень, какъ въ ближайшій пунктъ къ мѣстамъ, гдѣ сало больше всего собирается.—Желать этого перехода салотопныхъ заведеній на р. Туру даже необходимо въ интересахъ самого же Екатеринбурга и казенныхъ заводовъ, такъ какъ и теперь уже лѣсные матеріалы и топливо поднялись здѣсь почти до Петербургскихъ цѣнъ, а между тѣмъ сплавъ означенныхъ матеріаловъ по р. Турѣ навсегда обезпечитъ въ Тюмени не только потребность салотопныхъ заведеній, но и всякую другую потребность на нихъ.—Принимая все это въ соображеніе, оказывается совсѣмъ яснымъ, что въ интересахъ желѣзной дороги Екатеринбургъ вовсе не можетъ имѣть того значенія, какое ему придаютъ теперь и какое по справедливости должна имѣть Ирбить по своей огромной армаркѣ.—При этомъ и вѣтвь на Екатеринбургъ съ прямой линіи окажется, пожалуй, не особенно доходною, удовлетворяя лишь однимъ мѣстнымъ потребностямъ Екатеринбурга, да нѣкоторыхъ еще частныхъ горныхъ заводовъ.—Въ виду такого именно положенія и будущности Екатеринбурга, какъ несомнѣнно вѣрныхъ, приносить ему въ жертву общественные и Государственные интересы было бы крайне несправедливо.

4) Что касается претензій г. Казани на проведеніе чрезъ него Сибирской желѣзной дороги, то она во всѣхъ отношеніяхъ для города болѣе нежели прихоть, по нашему мнѣнію.—Казань обладается отличными водными путями во всѣ стороны и эти пути вполне удовлетворяютъ, да и при желѣзной дорогѣ они же одни, какъ самыя удобныя и сравнительно весьма дешевыя, всегда будутъ удовлетворять потребностямъ этого города.—При направленіи Сибирской или Уральской желѣзной дороги изъ Екатеринбурга на Казань и Нижній—окажется, что вся эта линія будетъ имѣть вплоть подлѣ себя отличный водной путь, сперва по Уфѣ и Бѣлой, потомъ по Камѣ и Волгѣ; а между тѣмъ горнозаводскій промыселъ, Сѣверной край Перм-

ской губернии, вся Вятская и часть Костромской губернии останутся почти без всяких путей, потому что р. Чусовую и р. Вятку нельзя считать удобными водяными путями. — Притом же Казань своих собственных дѣлъ съ Ураломъ и съ Сибирью имѣетъ очень мало и для нихъ она вовсе не имѣетъ надобности, хотя бы и въ быстромъ, но дорогомъ сообщеніи посредствомъ желѣзнаго пути. — 5.) Наставляя на проведеніи желѣзной дороги отъ Екатеринбургѣ на Казань, сторонники этого пути, сознательно или несознательно, упускаютъ изъ вида: а) что вообще линія отъ Тюмени чрезъ Екатеринбургъ и Казань до Нижняго—Новгорода, по нагорной Сторонѣ Волги, будетъ по крайней мѣрѣ на 250 верстъ длиннѣе линіи отъ Тюмени чрезъ Тагилъ, Пермь и Вятскую губернію до того же Нижняго—Новгорода; б) что нагорная сторона Волги представитъ страшныя затрудненія для проведенія желѣзной дороги; и в) что участокъ желѣзной дороги отъ Николы Березовскаго, или отъ Сарапула на Камѣ и вплоть до Нижняго Новгорода, съ открытія и до закрытія навигаціи по рр. Камѣ и Волгѣ, въ теченіе 5 лѣтнихъ мѣсяцевъ, непременно будетъ въ остановкѣ и будетъ давать каникулы служащимъ и рабочимъ, чтобы не содержать ихъ даромъ. — Съ этимъ всякій согласится, кто знаетъ, въ какихъ рукахъ находится торговая и промышленная дѣятельность Приуральской и Сибирской областей, кто знаетъ, что почти всѣ грузы этихъ областей не имѣютъ значительной цѣнности и слѣдовательно доставку ихъ всегда предпочтутъ по болѣе удобному—водяному, нежели желѣзному пути съ его неурядицами, проводочками и порчею товаровъ, кто знаетъ, что даже и пассажиры на этомъ пути, какъ нелюбящіе никакихъ формальностей и стѣсненій, какъ предпочитающіе, напротивъ, просторъ и непринужденность во всемъ и любящіе чайку попить и поѣсть съ открытымъ воротомъ, — непременно поѣдутъ въ лѣтнее время на пароходѣ, хотя бы на это потребовался и лишній день или два, сравнительно съ желѣзною дорогою. Тогда какъ, напротивъ, желѣзный путь отъ Тюмени черезъ Ирбитъ, Тагилъ и до Перми сократитъ сообщеніе между водами Сибири и Россіи на 150 верстъ, сравнительно съ сообщеніемъ между этими водами по Южному направленію; а продолженіе Пермско-Тюменскаго пути на Нижній-Новгородъ, черезъ Вятскую губернію, кромѣ того, что сдѣлаетъ сокращеніе на этомъ собственно участкѣ еще до 100 верстъ, а въ общей линіи отъ Тюмени до Нижняго-Новгорода до 250 верстъ, сравнительно съ Южною линіею, — встрѣтитъ притомъ и всѣ благоприятствующія условія къ сооруженію желѣзной дороги: дешевизну и изобиліе рабочихъ рукъ и строительныхъ матеріаловъ, найдетъ на своей линіи множество хлѣбныхъ и лѣсныхъ грузовъ, свозимыхъ теперь далеко на пристани къ водянымъ путямъ, — встрѣтитъ еще много горныхъ заводовъ: Графа Строганова, Князя Голицина, казенныхъ (бывшихъ Бенардаки) и Г. Поклевскаго (бывшихъ Пономаревыхъ), — оживитъ всю Вятскую губернію и часть Костромской и Нижегородской, разовьетъ въ нихъ торговлю и промышленность и вообще увеличитъ благосостояніе значительной мѣстности, какъ бы забытой теперь и однакоже обладающей изобиліемъ естественныхъ богатствъ.

6) Странное дѣло, что сторонники южнаго направленія Уральской желѣзной дороги какъ будто не хотятъ понять ту несомнѣнную истину: что та именно линія и нужна для сообщенія, которая короче, что та именно линія и болѣе общепользна, во всѣхъ отношеніяхъ, гдѣ она болѣе займетъ въ свой районъ промышленныхъ центровъ и гдѣ грузы ожидаются больше. О сравнительномъ пространствѣ той и другой линіи между Тюменью и Нижнимъ—Новгородомъ мы уже сказали, что такъ называемый сѣверный путь будетъ короче южнаго около 250 верстъ. Теперь скажемъ и о количествѣ грузовъ, ожидаемыхъ на ту и другую линіи. По южно-

му направленію желѣзнаго пути можно считать грузовъ: мѣстныхъ до 1,500,000 пудовъ (въ томъ числѣ металловъ съ Сысертскихъ заводовъ, Нижнеисетскаго казеннаго и Верхнеисетскаго гр. Стенбокъ); потомъ Сибирскихъ: чаю, сала, масла, кожъ, орѣховъ, кудели, семени, случайно пшеницы и проч., всего до 5,500,000 пудовъ, и наконецъ среднеазиатскихъ около 2,000,000 пудовъ, всѣхъ вообще около 9,000,000 пудовъ. Не будемъ спорить, если кто и будетъ считать всѣхъ этихъ грузовъ еще нѣсколько болѣе. Но вѣдь мы должны помнить одно, что всѣ эти грузы, сколько бы ихъ ни насчитывали на южную линію, всѣ безъ исключенія пойдутъ и по сѣверному направленію желѣзнаго пути, а именно $\frac{4}{5}$ этихъ грузовъ пойдутъ по всей линіи желѣзной дороги между Тюменью и Пермью, а одна пятая часть выйдетъ на линію по Екатеринбургско-Тагилской вѣтви. Но кромѣ всѣхъ этихъ грузовъ, одинаково принадлежащихъ сѣверному и южному направленію Уральской желѣзной дороги, неминуемо прибавятся на сѣверный путь (а на южный никогда не пойдутъ) мѣстные грузы: всѣхъ Алапаевскихъ, Невьянскихъ, нѣкоторыхъ Верхнеисетскихъ, всѣхъ Нижнетагилскихъ, Гороблагодатскихъ, Богословскихъ и другихъ горныхъ заводовъ, какъ отстоящихъ далеко отъ р. Чусовой и лежащихъ почти на самомъ пути, всего не менѣе 5,000,000 пуд. вмѣстѣ съ сундуками, подносами и орѣхами, выпускаемыми изъ означенныхъ заводовъ. Сверхъ того еще въ одни Нижнетагилскіе, Гороблагодатскіе и Богословскіе заводы, какъ не имѣющіе собственнаго хлѣбопашества, ежегодно и по сѣверному же направленію дороги, идетъ со стороны Ирбита, на разстояніи отъ 200 до 400 верстъ, хлѣбныхъ продуктовъ около 3-4 милліоновъ пудовъ. Наконецъ по тому же сѣверному пути, съ Высокогорскаго желѣзнаго рудника въ Тагилѣ, пойдутъ руды около 3 милліоновъ пуд., на разстояніи 45 верстъ, до 1 милліона пуд., на разстояніи болѣе 100 верстъ и еще, только по вѣтви на Екатеринбургъ, въ разные заводы, на разстояніи отъ 50 до 120 верстъ, около $1\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ. Мы не говоримъ здѣсь еще о каменномъ углѣ съ Луневскихъ копей, котораго давно и съ нетерпѣніемъ ожидаютъ сѣверные заводы и который, если по цѣнѣ будетъ доступенъ, немедленно удвоитъ производительность этихъ заводовъ, какъ обладающихъ огромными запасами самыхъ лучшихъ на Уралѣ желѣзныхъ рудъ, а между тѣмъ ограниченныхъ въ употребленіи горючаго матеріала.

При всѣхъ этихъ данныхъ, до очевидности ясныхъ и не подлежащихъ никакому сомнѣнію, ужели еще должно допускать разсужденія, а тѣмъ болѣе можно колебаться, относительно выбора той или другой линіи для Уральской желѣзной дороги?

7) Но при всемъ этомъ мы не можемъ не обратить вниманія и еще на одно важное обстоятельство для сравненія условій эксплуатаціи по тому и другому пути. — Всѣ почти грузы, мѣстные и Сибирскіе, идущіе въ Россію, какъ то: сало, масло, сѣмя, пшеница, кожи, орѣхи, кудели и прочее, всего около 6,000,000 пудовъ, собираются только въ 2—3 мѣсяца осеннихъ и, слѣдовательно, все это количество съ частію металловъ можетъ быть передвинуто по желѣзному пути, въ теченіе 3—4 зимнихъ мѣсяцевъ. Но что же, потомъ, останется для отправки по Южному направленію въ теченіе 5 мѣсяцевъ лѣтнихъ? А только чай да хлопчатъ и развѣ еще небольшая часть металловъ, итого около 1,000,000 пудовъ, да изъ Россіи въ Сибирь, на Уралъ и въ Среднеазиатскія владѣнія разныхъ товаровъ до 2,000,000 пудовъ; а всего слѣдовательно для лѣтней перевозки южный путь можетъ рассчитывать развѣ на грузъ около 3,000,000 пудовъ. — Между тѣмъ какъ по Сѣверному направленію двѣ трети груза Гороблагодатскихъ заводовъ (до 1,000,000 пудовъ), какъ идущаго преимущественно въ Пермскіе и Воткинскіе заводы

на Камѣ, можетъ отправлятья въ теченіе всего лѣта; также точно значительная часть металловъ Тагильскихъ, Алапаевскихъ и другихъ заводовъ, Невьянскіе и Тагильскіе сундуки и подносы, Верхотурскіе орѣхи и другіе товары, итого еще около 2,000,000 пудовъ, неизбѣжно останутся для лѣтней перевозки на Каму. — И такъ по южному направленію грузы должны раздѣляться: на зимнее время упадетъ до 6,000,000 пудовъ, а на лѣтнее останется только до 3,000,000 пудовъ; по Сѣверному же направленію грузы раздѣляются болѣе уравнительно, именно: на зиму до 8 милліоновъ, а на лѣто до 6,000,000 пудовъ, не считая еще хлѣба, рудъ и каменнаго угля, изъ коихъ въ особенности послѣднимъ, когда онъ пойдетъ, удобно будетъ балансировать движеніе по Сѣверному пути, какъ только признается лучше. —

8) Мы только рѣшительно не понимаемъ, въ какихъ интересахъ полагается вѣтвь съ Уральской дороги на Билимбаевскій заводъ? Положимъ, длина этой вѣтви не велика, всего будтобы около 27 верстѣ; но, повторяемъ, для кого и для чего эта вѣтвь? Самъ Билимбаевскій заводъ изъ 400,000 пудовъ чугуна, пока не высохнетъ р. Чусовая, не дастъ на желѣзную дорогу ни одного пуда, да и къ себѣ ничего не потянетъ. — Одинъ намъ знакомый, изъ Билимбаевской завод. администрации, на вопросъ по этому предмету сдѣлалъ очень лаконическій отзывъ, и подтверждаетъ предположеніе, что едвали кто ни будь увидитъ или услышитъ здѣсь локомотивъ, кромѣ, развѣ одного случая, когда коммисія торжественно побѣдетъ осмотрѣть эту вѣтвь по окончаніи ея постройки. — А устраивать на 27 верстѣ бесполезнаго желѣзнаго пути, это, вѣдь, значитъ бросить болѣе 1,500,000 руб., да и потомъ еще каждый годъ бросать на это нѣсколько десятковъ тысячъ рублей на содержаніе администрации и проч.

9) Высказывая такимъ образомъ мысли наши, налетѣвшія въ настоящую минуту, по поводу новаго домогательства о постройкѣ Уральской желѣзной дороги по проекту г. Богдановича, мы не думаемъ однакоже возможнымъ поднимать этотъ вопросъ для новаго обсужденія. — Всѣмъ ужъ это до крайности надоѣло. — Высочайше утвержденный проектъ для Уральской желѣзной дороги, которая въ одно время можетъ служить транзитнымъ путемъ и удовлетворять горнозаводской промышленности тамъ именно, гдѣ это всего болѣе нужно и можетъ быть полезно, — проектъ этотъ, какъ уже исполняющійся, долженъ, по нашему мнѣнію, остаться въ своемъ видѣ, т. е. въ главномъ направленіи своемъ изъ Перми на Тагиль и Екатеринбургъ. Мы находили бы только полезнымъ, если еще не поздно, отмѣнить Билимбаевскую вѣтвь и сдѣлать нѣкоторое исправленіе магистральной линіи, сколько для того, чтобы еще сократить ее, столько же и для того, чтобы изъ Тагила на Екатеринбургъ повести линію прямо черезъ заводы Невьянскій, Рудяевскій и Верхнейвинскій.

10) Но для самыхъ большихъ выгодъ Сибирскаго и Среднеазиатскаго транзита, для большей еще пользы самаго пути и развитія горнозаводской промышленности на сѣверѣ Урала, а также для поддержанія Ирбитской ярмарки, всегда въ этомъ краю весьма важной и необходимой, мы съ своей стороны, предложили бы обществу Уральской желѣзной дороги испросить, если возможно, Высочайшее соизволеніе, вмѣсто Билимбаевской вѣтви, пустить изъ Тагила вѣтвь на Салдинскіе заводы. — Пусть общество устроитъ по этому направленію хоть только тѣже 27 верстѣ, которыя составляютъ Билимбаевскую вѣтвь, и къ нимъ, навѣрное, Тагильскіе заводы прибавятъ до Нижнесалдинскаго завода на свой счетъ около 20 верстѣ; затѣмъ также, вѣроятно, найдутъ полезнымъ примкнуть къ этой линіи Алапаевскіе заводы свой участокъ дороги; а наконецъ далѣе отъ Алапаевска до Ирбити можетъ быть возмемъ устроить участокъ Ирбитское городское общество одно, или при содѣйствіи земства. — Всѣ эти участки составляютъ прямую линію отъ Тагила до Ирбити около

160 верстѣ. Эта вѣтвь отъ Тагила до Ирбити, конечно, въ 8 разъ будетъ длиннѣе Билимбаевской вѣтви; но за то по ней до Нижнесалдинскаго завода будетъ доставляться изъ Тагила руды около 3.000.000 пуд., и обратно чугуна и желѣза болѣе 1.000.000 пудъ, потомъ отъ Нижнетагильска до Алапаевска пойдетъ руды до 1.000.000 пудовъ и обратно желѣза до 700.000 пуд.; наконецъ и до Ирбити на разстояніи около 160 верстѣ, пойдутъ всѣ товары, слѣдующіе изъ Россіи на ярмарку и далѣе въ Сибирь, какъ равно по всей этой же вѣтви пойдутъ и всѣ товары, слѣдующіе изъ Сибири и со всѣхъ мѣстъ черезъ ярмарку въ Россію; да сверхъ того еще нѣсколько милліоновъ хлѣба, овса и другихъ жизненныхъ припасовъ, которые идутъ теперь по этому же именно направленію во всѣ Сѣверные заводы. — Очевидно, вѣтвь эта не будетъ безъ дѣла, да и Государство приобрѣтетъ новую линію въ 160 верстѣ, потративъ на нее только то, что предполагается же употребить на непроизводительную Билимбаевскую вѣтвь, или хотя бы и болѣе. — Но если еще представилась бы возможность исправить и сократить Высочайше утвержденную нынѣшнюю линію Уральской желѣзной дороги между Пермью и Екатеринбургомъ (а исправленіе и сокращеніе это здѣсь, кажется, возможно и доказано прежними изысканіями) и потомъ, если бы общество Уральской желѣзной дороги, не только вмѣсто Билимбаевской вѣтви, но и взамѣнъ возможнаго сокращенія линіи между Пермью и Екатеринбургомъ (хотя до 40—50 верстѣ) такое же протяженіе желѣзнаго пути, т. е. около 60—70 верстѣ, устроило по направленію отъ Тагила на Ирбитъ, тогда остальное количество верстѣ по этому направленію уже несомнѣнно приняли бы на себя Тагильскіе и Алапаевскіе заводы и Ирбитское Городское общество, или земство. — И эта послѣдняя вѣтвь на Ирбитъ, не требуя особой затраты, была бы неизмѣримо полезнѣе Билимбаевской вѣтви и напраснаго искривленія нынѣшней линіи между Пермью и Екатеринбургомъ и несравненно выгоднѣе не только для общества, строящаго Уральскую дорогу, но и въ интересахъ горнозав. промышленности, громадной Ирбитской ярмарки и вообще сообщенія съ Сибирью.

11) Многіе говорятъ, между прочимъ, что южный путь выгоднѣе для транзита товаровъ потому, что онъ избавляетъ отъ доставки ихъ водою отъ Перми до Сарапула и обратно на разстояніи 300—400 верстѣ. — Этотъ мотивъ почти самый главный и дѣйствительно могущій, по видимому, располагать въ пользу южнаго направленія дороги. — Но мы просимъ припомнить что Сѣверный путь отъ Тюмени до Перми, черезъ Ирбитъ и Тагиль, кажется, составляетъ всего едва ли не менѣе 600 верстѣ, тогда какъ южный путь отъ Тюмени до Сарапула, чрезъ Екатеринбургъ, имѣетъ разстоянія 750 верстѣ. Послѣ этого спрашивается: что именно выгоднѣе во всѣхъ отношеніяхъ: строить ли лишннихъ 150 верстѣ желѣзной дороги, употребить на это лишннихъ 7—8 миліоновъ руб. и потомъ еще заставить постоянно приплачивать за доставку товаровъ на этомъ именно излишкѣ, самое меньшее, 10—20 к. на пудъ; или же не строить лишннихъ 150 в., не затрачивать лишннихъ 7—8 мил руб., да и за доставку товаровъ водою лишннихъ 300—400 в. приплачивать не 10—20 к., а только лишь 1—2 к. на пудъ? Рѣшить этотъ вопросъ, кажется, не трудно, тѣмъ болѣе, что время тутъ почти ничего не значитъ, въ особенности если путь изъ Перми продолжится на Нижній—Новгородъ черезъ Вятскую Губернію. Нижній—Новгородъ мы предпочитаемъ Костромѣ, Ярославлю и Рыбинску и могли бы представить по этому вопросу довольно всѣкія доказательства, но некогда теперь. Намъ кажется стоило бы объ этомъ подумать! Но въ такомъ случаѣ, уже за одинъ разъ, хорошо бы подумать и о продолженіи желѣзнаго пути изъ Ирбити на Тюмень. Разстояніе тамъ уже не велико: всего будетъ до 160 верстѣ; между тѣмъ продолженіе желѣзной дороги отъ Екатеринбургъ на Тюмень составитъ не меньше 300 верстѣ. *К.....нинъ.*

ОБЪЯВЛЕНІЯ.



Его Императорскаго Высочества, Государя Великаго Князя Алексѣя Александровича

ФОТОГРАФЪ



И. ТЕРЕХОВЪ.

Имѣю честь извѣстить, что въ моей фотографіи имѣются виды, снятые 3-го Февраля, въ день столѣтія города Ирбита, наружные виды дома городского общества, площади съ павильономъ надъ мѣстомъ закладки памятника **ИМПЕРАТРИЦѢ ЕКАТЕРИНѢ II** во время молебствія, проектъ памятника и внутренніе виды дома городского общества.

Кромѣ того снимаю фотографическіе портреты разной величины и группы; пасмурная погода не препятствуетъ фотографическимъ работамъ.

ФОТОГРАФІЯ ПОМѢЩАЕТСЯ въ домъ наследниковъ Мензелинцевъ, противъ ПАССАЖА.

И. Тереховъ.

О продажѣ крупчаточной муки Курганскаго купца Д. Смолина.

Съ паровой механической мельницы нашего крупчаточнаго завода привезена на здѣшнюю ярмарку крупчатная мука, выдѣланная самымъ усовершенствованнымъ способомъ изъ лучшихъ сибирскихъ пшеницъ и продается близъ гостинаго двора, въ лавкѣ Сутормина. При этомъ, въ предупрежденіе, обращаю вниманіе г.г. покупателей на то, что въ лавкѣ Ирбитскаго купца К. открыта злоупотребительная продажа крупчатой муки низкаго сорта въ опорожненныхъ изъ подъ моей муки мѣшкахъ, съ клеймомъ нашего завода, цѣною дешевле противъ моей на 1 р. 50 к. Объ этомъ обстоятельстве составленъ полицейскимъ надзи-

рателемъ актъ при понятыхъ и Омскомъ купцѣ Тереховѣ. Для воспрепятствованія злнамѣренному подрыву нашей торговой фирмы и большаго предостереженія г.г. покупателей отъ обмана, считаю необходимымъ присовокупить, что клеймо нашего завода на мѣшкахъ муки 1-го сорта, большое—зеленаго цвѣта съ словами: **Пароваго механическаго завода Шишкина и Смолина, въ Курганѣ**; съ другой стороны мѣшка, у шва другое клеймо, красное—съ буквами: П. З. Мѣшки эти плотны, тщательно и крѣпко ушитые, между тѣмъ какъ мѣшки съ подложной мукой купца К. — неплотные, ушиты неаккуратно и не имѣютъ съ другой стороны клейма П. З. или оно по шву не сходится.

Курганскій купецъ Д. Смолинъ.

Помощникъ

ПРИСЯЖНАГО ПОВѢРЕННАГО

(Адвокатъ)

М. С. СТРАВИНСКІЙ

принимаетъ на себя веденіе уголовныхъ и гражданскихъ дѣлъ въ Мировыхъ и Окружныхъ Судахъ.

По векселямъ (на всякую сумму), срокъ которымъ не позже 20 Февраля, можно получить до окончанія ярмарки исполнительный листъ, по которому все имущество должника будетъ заарестовано.

Лицъ, желающихъ поручить ему свои дѣла, принимаетъ во всякое время у себя въ квартирѣ, въ домѣ Черепановой, рядомъ съ Пасажемъ.

ЗУБНОЙ ВРАЧЪ И. И. ХРУЩОВЪ

остановился въ 11 № меблированныхъ комнатъ ВЫБОРОВА, около Стрѣтенской Церкви.

ИРБИТСКІЙ НОТАРИУСЪ С. В. Ланде имѣетъ честь увѣдомить почтеннѣйшую публику, что его Нотариальная Контора помѣщается по Екатеринбургской улицѣ, въ домѣ Семушина, противъ гостиницы „Александрія“ и что онъ **САМЪ** переводитъ подписи, писанныя какъ на Европейскихъ, такъ и на Татарскомъ, Турецкомъ и Персидскомъ языкахъ.

АЛЕКСАНДРЪ АДАМОВИЧЪ САБАШИНСКІЙ имѣетъ честь извѣстить своихъ знакомыхъ, что онъ открылъ въ г. Екатеринбургѣ **НОТАРИАЛЬНУЮ КОНТОРУ** помѣщающуюся на главной площади, противъ Кафедральнаго Собора, въ домѣ Савельева и рекомендуетъ повѣренныхъ, принимая на себя нравственное ручательство за ихъ знанія, добросовѣстность и аккуратность.

ВРАЧЪ МИХАЙЛОВЪ

живетъ въ своемъ домѣ, вблизи Почтовой Конторы и Конторы вольныхъ почтъ.

ДЛЯ КРУПЧАТОЧНЫХЪ МЕЛЬНИЦЪ

**Шелковыя сита
Французскія жернова**

ФАБРИКИ РОЖЕ И К^о

Во Франціи.

Въ Ирбитской ярмаркѣ въ гостинномъ дворѣ № 61, лавка Сулова.

Постоянная торговля французскими жерновами, шелковыми ситами и проч. принадлежностями для мельницъ производится въ Екатеринбургѣ, у Егора Петрова. Сулова. Требования иногородныхъ выполняются немедленно.

Повѣренный по судебнымъ дѣламъ **Николай Васильевичъ Проскурнинъ** нынѣ жительство имѣетъ въ С. Петербургѣ по Казанской улицѣ, домъ Глазунова № 8 и 10, кв. №17-й.

Принимаетъ на себя веденіе дѣлъ и сообщаетъ по требованіямъ всѣ доступныя справки, свѣдѣнія и проч. по производящимся въ С. Петербургѣ дѣламъ за вознагражденіе по соглашенію.

Сѣверное Общество страхованія и склада товаровъ съ выдачею варрантовъ

Принимаетъ на страхъ:

- 1) Отъ огня движимыя и недвижимыя имущества всякаго рода.
- 2) Товарныя и другія клады, перевозимыя сухопутно и водою, — отъ потерь и убытковъ.

По страховымъ операціямъ въ городѣ Ирбити существуетъ Агентство, извѣстное уже многимъ ярмарочнымъ страхователямъ, въ домѣ наследниковъ покойнаго Московскаго купца Ф. В. Смирнова, по Екатеринбургской улицѣ, рядомъ съ Гостинницею „Александрія“.

АГЕНТЪ А. Е. ШАБУНИНЪ
мѣстный! Городовой Архитекторъ.

ИРБИТСКІЙ УѢЗДНЫЙ ЗЕМСКІЙ ВРАЧЪ

Владычко

квартируетъ въ домѣ Савиновой.

Редакторъ А. Шмидтъ.

ДЛЯ КРАУПНОТАРНЫХ

МЕРНЫХ

ШЕЛКОВЫХ СНА

Фабрикантская жернова

Фабрика РОЖЕ И К.

Во Фрязин.

Во Фрязинской уезде в местном
дворе № 61. Являя Суслова.
Постоянная торговля фабрикантскими
жерновыми, шелковыми снанами и проч.
принимается для мерных прона-
водится в Евтеевской уездной Пет-
ров. Суслова. Трехсторонняя народная
выполняются немедленно.

Исторический по сведениям князя Николая Ва-
сильевича Прокуряева ныне жительство имеет в С. Петербур-
ге по Кавказской улице, дома Таволова № 8 и 10, кв. №17-й.
Принимается всякого рода и соединяет по требо-
ваниям в достояние снанами, снанами и проч. по прона-
водится в С. Петербурге князь в повелительстве по со-
ставлению.

Сверное общество стожаров и
склады товаров с выдачею вварагов

Принимается на стожар:

1) От одного владельца и недвижимых имуществ вся-
кого рода.
2) Торговля и другие виды перевозимых снанами и
водою.—от одного и другого.
По стожаровым операциям в городе Фрязин. снанами
везде Арендатор, неважно уже жителями вварагов стож-
жаровыми в доме Евтеевской уездной Московской
улицы Ф. В. Суслова, по Евтеевской уездной улице, в доме
с. Таволова, "Александров".

АЛЕКСАНДР А. Е. ШИВАНИН
жесткий, Голубой Архитектор.

ПРИСТАВКА АЗДНЫ

ЗЕМСКИМ ВРАЧ

Владимиро

жительство в доме Савиной.

Редактор А. Шибанов.

Типография Е. С. Хитровой.

Дозволено цензурой. 27. Февраля 1875 года. Т. Фрязин.

Помощник

ПРИСТАВКА ПОРЯДКА

(Адресат)

М. С. СТРАВИНСКИЙ

принимается на себя ведение
установки и правления для
всех Мирных и Орденов Судеб.
По вверенным (на всякую сумму).
Срок которым не позже 20 Фев-
ралья, можно получить до оконча-
ния вварагов исполнительный лист,
по которому все имущество долж-
ник будет ввараговано.
Лист, желательных получить
ему свои дела, принимается во вв-
ное время у себя в вварагов, в
доме Репановой, рядом с Пас-
сажем.

ЗВОННОЙ ВРАЧ И. Н. ХРАЩОВ

оставляется в № 11 № медико-вварагов
Комитет ВВРОВА, около Стратонской
Деревни.

ПРИСТАВКА НОТАРИАТА С. В. ЛЯДЕ

ниже есть уведомить подлинный по
листу, что это Нотариальная Контора поим-
нается по Евтеевской уездной улице, в
доме Суслова, против местной "Але-
ксандров" и что она САМА перевозит
подписи, писанные вварагов на Евтеевской,
также и на Евтеевской, Турецкой и Пер-
сидской вварагов.

АЛЕКСАНДР АДАМОВИЧ СВАШЕНСКИЙ имеет дело вв-
стие своих знакомых, что он открыл в г. Евтеевской
уездной Нотариальную Контору поименованную на Кавказской улице
и против Евтеевского Собора, вварагов Савиной в вв-
команде поручения, приняв на себя ввараговое вв-
вараговое за них вварагов, добросовестность и вварагов.

ВРАЧ МАХАЙЛОВ

жительство в доме под № 12 Голубой Конторы и
Конторы вварагов под №