

ЮЖНЫЙ КРАЙ

Издатель А. А. Йозефовичъ.

ЕЖЕДНЕВНОЕ ИЗДАНИЕ.

ГАЗЕТА ОБЩЕСТВЕННАЯ, ЛИТЕРАТУРНАЯ И ПОЛИТИЧЕСКАЯ.

№ 100

ХАРЬКОВЪ, СУБОТА 18 (30) Апрѣля 1881 года.

ГОДЪ I.

ОДЪЛЬНЫЕ №№ „ЮЖНОГО КРАЯ“ ПРОДАЮТСЯ по 6 к.

ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА

на
„ЮЖНЫЙ КРАЙ“,
1881 ГОДА.

УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ:

	12 м.	11 м.	10 м.	9 м.	8 м.	7 м.	6 м.	5 м.	4 м.	3 м.	2 м.	1 м.	
Р. Е. Р. К.	10 50	10	9 25	8 50	7 75	7	6	5 40	4 50	3 50	2 40	1 20	
Город, без доставки	12	—	11 50	10 75	10	9 10	8 20	7	6 30	5 20	4	2 80	1 40
Город, с доставкой	12	—	11 25	10 25	9 50	8 50	7 50	6 60	5 60	4 50	3 20	1 60	

Пускается разсрочка въ платѣжъ за годовомъ экземпляръ по соглаш. съ главной конторой газеты. Пописываться можно на тѣхъ срокахъ не иначе, какъ съ 1-го числа каждого отсчета; но каждый срокъ простирается на дольше, какъ до конца 1881 г.

ИСКЛЮЧИСЬ ПРИНИМАЕТСЯ изъ главной конторы редакціи газеты въ г. Харьковъ, на Московской ул., въ „Императорскомъ Харьковскомъ Университетѣ“ № 7, при „Публичной Библиотекѣ“ А. А. Йозефовича; ГЛАВѢ №№ ПРИНИМАЕТСЯ изъ главныхъ магазинахъ Н. Г. Мартынова и „Государственны“ въ Петербургѣ; изъ главныхъ магазинахъ А. И. Малютова и въ книжной и газетной лавкѣ Н. Н. Панчинскаго; изъ Ильинъ—изъ пакетномъ магазинѣ Е. Я. Федорова въ Одессѣ; изъ книжныхъ магазинахъ В. Н. Брука въ Катеринбургѣ и въ книжномъ магазинѣ Т. И. Бобровъ-Родионова и въ Краснодарѣ; изъ Центральной кнѣгѣ обильнаго для всѣхъ европейскихъ читателей.

ОБЪЯВЛЕНИЕ ПРИНИМАЕТСЯ изъ Французскаго издательства Маринь—у Насас, Lafite et C°, 3 Rue de la Boissiere въ Марселе; изъ Центральной кнѣгѣ обильнаго для всѣхъ европейскихъ читателей, въ Лондонѣ, а такъ же въ Франции; въ Париже—въ той же конторѣ въ Невской грошейкѣ, въ чите Струве и въ Барбадѣ—въ барнаулѣ агентомъ обильнаго Рогачева и Фомина, въ Сенаторской улицѣ, въ № 22.

МОСКОВСКАЯ ХРОНИКА
съ санкт-петербургскими новостями.
НОВЫЙ РУССКИЙ БАЗАРЪ
Подпись подъ № 1 въ Липецкѣ, 1881 г.

СОДЕРЖАНИЕ:

Железнодорожное дѣло въ Россіи (статья вторая). А. Ф. Литвинъ.

Шестилѣтняя хроника. Михаилъ Михайловъ изъ земли речи.

Телеграфъ (отъ Межевого округа телеграфного агентства).

Биография изъ Истории Южной России: А. А. Йозефовичъ.

Биография изъ земли речи.

Биография изъ земли реч

акции. Но не то мы видим на са-
мом дьяле: акции этих дорог, до-
границы, выпущенной у правительства
с половины 1878 г., стоили на бир-
же, Бресто-гравской дороги—26 р.;
Одесской—36 р., Киево-брестской 50
р., а после получения гарантii^{*)} ока-
зывается, по заявлению заправителей
юго-западных дорог, молчавших об
этом до выдачи гарантii, что дороги
будто бы были до такой степени сквер-
но построены и эксплуатируются, что
правление имѣетъ смѣость просить
правительство увеличить облигационный
капитал еще на 50 миллионов, для
приведенія дорог якобы въ порядок.
Слѣдовательно, если разрѣшеніе состо-
ится, то мы будемъ имѣть примѣръ до-
рог, будто бы частной постройки, стоимо-
стью верста одинарного пути въ 97
тыс. крд. руб. Вотъ безъ всякихъ лин-
нихъ словъ, яркое опредѣленіе тѣхъ
называемой частной постройки дорогъ.
Мы не принадлежимъ къ числу покло-
никовъ специальнѣй казеннѣй системы
постройки. Мелочно бюрократическая
система расходования и отчетности,
способность гоняться за оправдатель-
ными документами на $\frac{3}{4}$ к. и край-
ней центральизацией, безусловно вред-
ная въ промышленности, да и во вся-
кихъ дѣлахъ, чрезвычайно тормозитъ
постройку и эксплуатацию. Свойство казы-
ны платить людямъ руководицмъ мил-
лионами дѣлами—гроши за ихъ тру-
да, безъ всякаго процентнаго вознаграж-
денія также не способствуетъ раз-
витию честности въ служащихъ и эко-
номному веденію дѣла. Но принимая
во вниманіе, что казенная постройка
версты Николаевской дороги, при двой-
номъ пути, большомъ количествѣ под-
вижного состава, громадныхъ путевыхъ
и станицыныхъ сооруженій, и при
весьма медленномъ ходѣ работы, обон-
ялась только въ 115 тыс. съ версты, мы
невозможно сказать, что бо-
льше разорителльной системѣ, какъ кон-
цессионной, трудно придумать. Срав-
нивъ тендеры, на томъ же примѣрѣ юго-
западныхъ дорогъ, результаты экспло-
атации по соединенію этихъ дорогъ въ
одну, т. е., до получения акционерами
абсолютной гарантii и послѣ того.

До соединенія и гарантii за 1873,
74, 75, 76 и 77 годы средніе выруч-
ки и расходы.

Выручка—Расходы—Остатки
одесской ж. дор. 8,650 р. 5,640 р. 3,010 р.
Киево-брест-
ской 8,870 „ 5,050 „ 3,820 „
Бресто-гра-
вской 5,240 „ 4,250 „ 990 „

При этомъ расходъ собственно по
правлению и управлению за наиболѣе
доходный 1877 г. былъ:

на версту.

Правлениe. Управлениe.

Одесской ж. дор. 65 р. 690 р.
Киево-брестской. 110 „ 680 „

По исходатайствованіи гарантii и
соединеніи этихъ трехъ дорогъ въ од-
ну юго-западную, правление, на прошлый
годъ, составило такую смету:

На одну вер. Выручка. Расходы. Остатки.

Слѣдовательно, если даже предполо-

^{*)} Упомянутая гарантia на завѣдомо разстроен-
ныхъ дорогахъ представляетъ одинъ изъ самыхъ яр-
кихъ образцовъ нечестности концессионной кли-
ки. За пѣсъ-дѣлъ до гарантii акций стоили
среди нихъ 40,000 р. а поѣтъ—100 р. Слѣд-
ствіе акций безъ всякаго труда увеличили свое
составленіе на 250%, на счетъ казны.

въ незнакомой комнатѣ, я не могъ
сразу отдать себѣ яснаго отчета въ
настоящемъ и вчерашнемъ. Хватъ за
бока!—Ни бумаги, ни часовъ!...
При одномъ воспоминаніи, что я у
цигансъ—меня изъ пота бросило!... Хоро-
шо еще, что я не падъялъ тотъ-
чакъ же тревоги... Оказалось, что
„спиртоупорный“,—если можно такъ
выразиться — и предсмотриительный
Иванъ Мироничъ, съ присборомъ со-
зывалъ слабость своихъ единомыс-
никовъ (даже не бѣдныхъ) ко всему,
что плохо лежитъ—догадалъ, при
переносѣ меня, сонаго, по его прика-
занию, на покой, забрать у меня, въ
свое вѣдьмѣ, всѣ цѣнныя вещи. Я отъ
дыша поблагодарила его, но было
озадачено его взглядомъ на эту охра-
нительную мѣру: она не только не
бахвалился своей личной честностью,
но отклонилъ мою благодарность на
томъ основаніи, что, молъ, „деньги—
пустыни: руки начинать не стоятъ“,—
прибавивши, впрочемъ, что, „гости не
хорошо обижать“....

На всѣ приглашенія „позвольтись“
я осталась непреклонимъ, и Иванъ
Мироничъ, въ видѣ паліатива, пред-
ложилъ хотѣть сѣдѣть на ярмарку: „на
торгъ поглядѣть, да и арфынъ по-
слушать“. Былъ еще восьмой часъ
утра, вѣнчаніе же, а за пѣмъ и сва-
дебное торжество должны были совер-
шиться лишь послѣ вечерни, а по-
тому времени впереди было много, и
я согласился поглядѣть на ярмарку.
Описывать ее—на стоянѣ сельскихъ яр-
марокъ въ одинъ манеръ. Малинов-
скую ярмарку мы, на дорогахъ Ивана
Миронича, обѣхали въ полчаса; сѣд-

женіе правленія, относительно выруч-
ки, оправдываются^{*)}, то и въ такомъ
случаѣ казна приплотитъ на версту до
трехъ тысячъ, а, если разрѣшитъ до-
полнительный облигационный капиталъ въ 50 миллионовъ, то ежегодная при-
плата дойдетъ до $4\frac{1}{2}$ тыс. на версту
или 10 миллионовъ на всю линію. При
этомъ слѣдуетъ обратить внимание на
то, что, по соединеніи, назначена рас-
ходъ на версту: на правление—250 р.,
на управление—770 р., т. е., на од-
но правление, не считая наградъ, вы-
данныхъ самому себѣ за разоритель-
ную эксплуатацию, ровно въ четверо
больѣ, чѣмъ до соединенія. Отсюда мы
видимъ, до какой степени тщеты на-
дежды, что соединеніе пѣсколькихъ до-
рогъ въ одну большую улучшитъ и
удешевитъ эксплуатацию. Напротивъ то-
го централизація въ управлении такимъ
громаднымъ техническо-коммерческо-
государственнымъ дѣломъ безусловно
вредна, такъ какъ создавалъ множество
ненужныхъ посредствующихъ должностей,
увеличиваетъ непроизводительные
расходы и страшно тормозитъ дѣло.
Но, чтобы не оставать никакого сомнѣ-
нія въ точности такого заключенія, мы
приведемъ такой примѣръ: главное об-
щество, дороги которого: Николаевская,
Петропавловско-варшавская и Нижегород-
ская общими протяженіемъ—2,221 вер.,
израсходовало (см. „Сборникъ Минист.
Пут. Сообщ.“ за 1875—76 гг., табл.
VII) на версту въ годъ на правление,
управление и общія издержки—1,050
руб.; юго-западныхъ (2,023 верст.) на-
значили на тотъ же предметъ, на 1879
г., 1,020 р., а наилучше эксплуати-
руемая дорога Курско-кіевская (протя-
женіемъ въ 440 верст.) израсходовала
510 р.; Московско-ярославская (при дѣлѣ
только 271 верст.)—550. Дальнѣйшій
разсужденіе по этому предмету, послѣ
показанныхъ официальныхъ
цифръ, мы считаемъ излишнимъ, а въ
подтверждение пророги на гладиа-
тическую эксплуатацию концессион-
ного способа, укажемъ, на примѣрѣ не-
давно построенныхъ дорогъ. На перво-
й, открытой въ концѣ 1877 г., вес-
ной 1878 г. было снесено пѣсколько
мостовъ и размыто полотно въ пѣсколь-
кихъ мѣстахъ; на второй не успѣла
комиссія еще окончить осмотръ по-
стройки, какъ весення вода снесла пѣ-
сколько мостовъ, а вообще они оказа-
лись холодными, скрытыми, а вѣхѣйшая
часть пути—балластъ, не смотря на въ-
зы высокую правительственную оѣнѣнку въ
9 р. 25 к. метал. за кубъ, на обилье
превосходнаго мягкаго песчаника для
шебенки, быть замѣнѣть, для дешевиз-
ны (5 руб. крд. кубъ), какимъ то подо-
лемъ песка съ примѣсью отъ 30% до
40% глины. Ремонтъ пути на такомъ
балластѣ обходится вдвое дороже, а
движеніе въ скрое время, особенно вес-
ной, при значительной скорости, полу-
жительно опасно. Извѣстно, что не про-
ходитъ весны, чтобы на многихъ до-
рогахъ не произошли значительныя
врѣжденія путевыхъ сооружений и оста-
новки движений.

Такъ какъ мы пишемъ не изслѣ-
даніе виновности того или другого кон-
цессионера (практика показала, что за

^{*)} Предположеніе о выручкѣ не оправдалось.
Она оказалась на 40,000 р. с. менѣе и каз-
нѣ приходится уплатить гарантii скопомъ.

лали пѣсколько покупокъ въ рядахъ;
побывали въ трактире „Городъ Па-
рижа“, гдѣ охрипли, татуированные
„арфаны“ безусыпно коветничали съ
суворыми, солидными хохлами, казаками,
и, наконецъ, отправились на
„конской тиѣкѣ“. Зѣль коммерціи
была въ самомъ разгарѣ. Надѣя густой
толпой разнорѣстнаго люда, среди
котораго не бездѣствовали артисты-
карманники, стояли сплошной гуль го-
лосовъ, изъ котораго вырѣзывались по
временамъ то отчаянная божба цыганъ,
то гнусливый голосъ калмыка, то
крѣпкое, какъ хѣнь, русское слово...
Мое вниманіе обратилось на себя осо-
бенно одна группа народа, въ центрѣ
которой вѣрѣлся верхомъ на лошади
встрѣченной мною вчера, при вѣзѣ-
ніи дѣла: Иванъ Мироничъ, съ присборомъ
созывалъ слабость своихъ единомыс-
никовъ (даже не бѣдныхъ) ко всему,
что плохо лежитъ—догадалъ, при
переносѣ меня, сонаго, по его прика-
занию, на покой, забрать у меня, въ
свое вѣдьмѣ, всѣ цѣнныя вещи. Я отъ
дыша поблагодарила его, но было
озадачено его взгляду на эту охра-
нительную мѣру: она не только не
бахвалился своей личной честностью,
но отклонилъ мою благодарность на
томъ основаніи, что, молъ, „деньги—
пустыни: руки начинать не стоятъ“,—
прибавивши, впрочемъ, что, „гости не
хорошо обижать“....

На всѣ приглашенія „позвольтись“
я осталась непреклонимъ, и Иванъ
Мироничъ, въ видѣ паліатива, пред-
ложилъ хотѣть сѣдѣть на ярмарку: „на
торгъ поглядѣть, да и арфынъ по-
слушать“. Былъ еще восьмой часъ
утра, вѣнчаніе же, а за пѣмъ и сва-
дебное торжество должны были совер-
шиться лишь послѣ вечерни, а по-
тому времени впереди было много, и
я согласился поглядѣть на ярмарку.
Описывать ее—на стоянѣ сельскихъ яр-
марокъ въ одинъ манеръ. Малинов-
скую ярмарку мы, на дорогахъ Ивана
Миронича, обѣхали въ полчаса; сѣд-

женіе правленія, относительно выруч-
ки, оправдываются^{*)}, то и въ такомъ
случаѣ казна приплотитъ на версту до
трехъ тысячъ, а, если разрѣшитъ до-
полнительный облигационный капиталъ въ 50 миллионовъ, то ежегодная при-
плата дойдетъ до $4\frac{1}{2}$ тыс. на версту
или 10 миллионовъ на всю линію. При
этомъ слѣдуетъ обратить внимание на
то, что, по соединеніи, назначена рас-
ходъ на версту: на правление—250 р.,
на управление—770 р., т. е., на од-
но правление, не считая наградъ, вы-
данныхъ самому себѣ за разоритель-
ную эксплуатацию, ровно въ четверо
больѣ, чѣмъ до соединенія. Отсюда мы
видимъ, до какой степени тщеты на-
дежды, что соединеніе пѣсколькихъ до-
рогъ въ одну большую улучшитъ и
удешевитъ эксплуатацию. Напротивъ то-
го централизація въ управлении такимъ
громаднымъ техническо-коммерческо-
государственнымъ дѣломъ безусловно
вредна, такъ какъ создавалъ множество
ненужныхъ посредствующихъ должностей,
увеличиваетъ непроизводительные
расходы и страшно тормозитъ дѣло.
Но, чтобы не оставать никакого сомнѣ-
нія въ точности такого заключенія, мы

исключениемъ трехъ или четырехъ до-
рогъ, остальныхъ, особенно пѣскольковъ,
а въ настоящее время юго-западная
эксплуатируется самимъ хищническимъ
займомъ; то полагаемъ, что дѣй-
ствіе пѣсколько дѣлъ достаточно для
уясненія, что такое концессионная ч-
твѣтка. При этомъ, разумѣется, мы не
беремся утверждать, что перечисленіе
хотѣ бы сотовою долю всѣхъ упущеній.
Такое исчисленіе не по силамъ оди-
ному человѣку, но вполнѣ доступно л-
ицамъ, служащимъ на дорогахъ и, о
всемъ случаѣ, обязательно для ин-
женеровъ. Теперь покажемъ официальны-
ми цифрами, взятыми изъ отчетовъ
о движѣніи, что всѣ вообще дороги задол-
жали казнѣ болѣе 450,000,0000,000 р.
не смотря на слишкомъ высокую по-
верстную стоимость постройки и на
увеличивающіеся съ каждымъ годомъ
сборы по движѣнію. Но, къ несчаст-
ству поломки осей и бандажей. Та-
ковъ прямой вредъ, напоминаемъ концес-
сионной системѣ государству; косвен-
ный же, причиняемый промышлен-
ностью и торговлѣ, призываетъ вѣ-
тряки, тарифы и портные грузовъ на
тарифахъ, задержкой и порчой грузовъ
на станціяхъ и въ пути, пониженіемъ
техническихъ знаний среди служащихъ,
произвольными распоряженіями судь-
бою послѣдніхъ, угрѣзывающими жало-
ванными въ низшихъ назначенияхъ безъ-
умныхъ окладовъ и наградъ, изъ казен-
наго сундука, пѣскольковъ кре-
атурамъ, поощрениемъ нечестной на-
жизни путемъ хозяйственныхъ отѣблѣвъ
и вообще развращеніемъ общества и
народа—трудно высчитать. Но громад-
ность и существенность этого несомнѣнны, и
зло далеко превосходитъ предѣлъ купо-
зовъ. Възьмемъ, для примѣра, камен-
ноугольную промышленность. Для всего
нашего юга и фабричной полосы
средней Россіи она имѣетъ громадное,
такъ сказать, рѣшающее значение. Для
развитія этой промышленности прави-
тельство не пожалѣло затратъ, постро-
ивъ Харьково-азовскую, Воронежско-
ростовскую и, наконецъ, Донецкую камен-
ноугольную промышленность. Для всего
нашего юга и фабричной полосы
средней Россіи она имѣетъ громадное,
такъ сказать, рѣшающее значение. Для
развитія этой промышленности прави-
тельство не пожалѣло затратъ, постро-
ивъ Харьково-азовскую, Воронежско-
ростовскую и, наконецъ, Донецкую камен-
ноугольную промышленность. Для всего
нашего юга и фабричной полосы
средней Россіи она имѣетъ громадное,
такъ сказать, рѣшающее значение. Для
развитія этой промышленности прави-
тельство не пожалѣло затратъ, постро-
ивъ Харьково-азовскую, Воронежско-
ростовскую и, наконецъ, Донецкую камен-
ноугольную промышленность. Для всего
нашего юга и фабричной полосы
средней Россіи она имѣетъ громадное,
такъ сказать, рѣшающее значение. Для
развитія этой промышленности прави-
тельство не пожалѣло затратъ, постро-
ивъ Харьково-азовскую, Воронежско-
ростовскую и, наконецъ, Донецкую камен-
ноугольную промышленность. Для всего
нашего юга и фабричной полосы
средней Россіи она имѣетъ громадное,
такъ сказать, рѣшающее значение. Для
развитія этой промышленности прави-
тельство не пожалѣло затратъ, постро-
ивъ Харьково-азовскую, Воронежско-
ростовскую и, наконецъ, Донецкую камен-
ноугольную промышленность. Для всего
нашего юга и фабричной полосы
средней Россіи она имѣетъ громадное,
такъ сказать, рѣшающее значение. Для
развитія этой промышленности прави-
тельство не пожалѣло затратъ, постро-
ивъ Харьково-азовскую, Воронежско-
ростовскую и, наконецъ, Донецкую камен-
ноугольную промышленность. Для всего
нашего юга и фабричной полосы
средней Россіи она имѣетъ громадное,
такъ сказать, рѣшающее значение. Для
развитія этой промышленности прави-
тельство не пожалѣло затратъ, постро-
ивъ Харьково-азовскую, Воронежско-
ростовскую и, наконецъ, Донецкую камен-
ноугольную промышленность. Для всего
нашего юга и фабричной полосы
средней Россіи она имѣетъ громадное,
такъ сказать, рѣшающее значение. Для
развитія этой промышленности прави-
тельство не пожалѣло затратъ, постро-
ивъ Харьково-азовскую, Воронежско-
ростовскую и, наконецъ, Донецкую камен-
ноугольную промышленность. Для всего
нашего юга и фабричной полосы
средней Россіи она имѣетъ громадное,
такъ сказать, рѣшающее значение. Для
развитія этой промышленности прави-
тельство не пожалѣло затратъ, постро-
ивъ Харьково-азовскую, Воронежско-
ростовскую

