

Л. КОТЛУБАЙ

ЖЕЛЪЗНОДОРОЖНЫЙ
МІР

Дружбѣ

Л. КОТЛУБАЙ.

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЙ МІРЪ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ

Типографія В. Авсеенко (Чернышевъ переулокъ, д. № 20).

1890.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

	стр.
ПРЕДИСЛОВІЕ	I
Желѣзнодорожныя недуги (критическія наброски):	
I. Желѣзнодорожный пролетаріатъ	3
II. Желѣзнодорожныя тайны	9
III. Нѣчто о „слѣпыхъ“ или „зайцахъ“	17
IV. Желѣзнодорожныя катастрофы	31
V. Желѣзнодорожная кабала	70
VI. Недочеты желѣзнодорожной службы	110
VII. Желѣзнодорожныя мелочи	128
VIII. Желѣзнодорожный канцеляризмъ	142
IX. Желѣзные дороги и публика	153
Разказы:	
Контролеръ	187
На паровозѣ	225

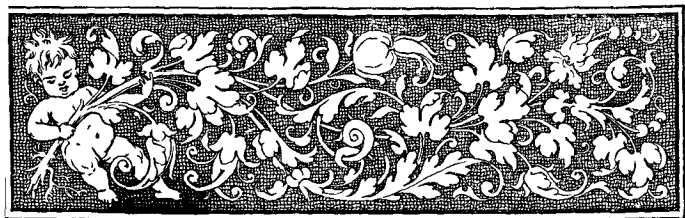
ПРЕДИСЛОВІЕ.



И въ обществѣ, и въ печати постоянно раздвигались и раздаются голоса о желѣзнодорожныхъ неурядицахъ и безобразіяхъ. Но все-таки надлежащаго, такъ-сказать, цѣльнаго освѣщенія этого явленія въ печати еще не появлялось, а внутренняя, интимная жизнь же желѣзнодорожнаго міра и по-сейчасъ скрывается подъ какою-то таинственною заслоною. Между тѣмъ, этотъ міръ полонъ несообразностей, курьезовъ, плотоядныхъ инстинктовъ, возмутительныхъ сценъ, и даже кровавыхъ происшествій. Авторъ этой книги задался ильлю раскрыть завѣсу, закрывающую этотъ своеобразный міръ, съ клокочущими въ немъ страстями. Но онъ долженъ признаться, что успѣлъ приподнять лишь одинъ край завѣсы, такъ-какъ раскрыть ее всю—задача слишкомъ сложная и непосильная для одного человѣка. Впрочемъ, кажется, въ этомъ не представляется особенной надобности: и этотъ приподнятый край бросаетъ достаточно яркій лучъ для освѣщенія болѣе рельефныхъ сторонъ желѣзнодорожной жизни; такъ-что читатель можетъ составить о ней достаточно ясное представленіе, и вѣроятно дополнитъ воображеніемъ то, чего не досказалъ авторъ.

ЖЕЛЪЗНОДОРОЖНЫЕ НЕДУГИ.

КРИТИЧЕСКІЕ НАВРОСКИ.



Желѣзнодорожный пролетаріатъ.

I.



Для многихъ покажется невѣроятнымъ, если сказать, что въ Россіи существуетъ желѣзнодорожный пролетаріатъ. А это такъ; онъ существуетъ, и можно съ увѣренностью полагать, что въ болѣе или менѣе недалекомъ будущемъ онъ приметъ грандіозные размѣры. Это особенно бросается въ глаза при новостроющихся желѣзныхъ дорогахъ. Еще не очень давно, при открытіи какой-либо новой желѣзной дороги, правленіе дѣлало наборъ служащихъ въ Петербургѣ или въ Москвѣ, смотря по мѣсту своего нахождения, объявляло о наймѣ служащихъ по другимъ, уже существующимъ желѣзнымъ дорогамъ, снабжало опредѣлившихся на службу для проѣзда на мѣсто постройки солидными командировочными, даже съ нѣкоторыми изъ нихъ заключало контракты. Теперь совсѣмъ не то. Теперь правленія новостроющихся желѣзныхъ дорогъ въ служащихъ не нуждаются. Теперь, лишь только на-

чинается постройка какой-либо дороги, туда моментально, со всѣхъ концовъ Россіи, стекаются алчущіе получить мѣсто, всѣхъ родовъ службъ, и въ такомъ громадномъ количествѣ, что изъ нихъ легко можно было бы составить штатъ для нѣсколькихъ дорогъ. Всѣ они снабжены аттестатами, отличными, хорошими и плохими. Начальству новой дороги остается только дѣлать выборъ изъ сонма алчущихъ; да и выбирать-то ему много не приходится, потому что у каждаго начальника имѣются свои протезѣ, которые никогда по желѣзнымъ дорогамъ не служили, и которые все-таки получаютъ мѣста. Кромѣ того, къ этимъ начальникамъ присылаются кандидаты отъ вліятельныхъ лицъ; тѣ же, у кого нѣтъ протекціи, ждуть, проживаются и пропадаютъ.

Разительный примѣръ дала намъ постройка екатерининской желѣзной дороги. Въ началѣ постройки, въ Екатеринославѣ съѣхалось около тысячи человекъ, уже служившихъ по разнымъ желѣзнымъ дорогамъ. Этотъ патріархальный городъ, живописно расположенный на берегу Днѣпра, вдругъ увидалъ неожиданное зрѣлище. Его великолѣпные бульвары переполнились празднующею публикою, алчущіе взоры которой съ обманчивою надеждою обращались на громадный домъ, гдѣ помѣщалось временное управленіе екатерининской желѣзной дороги. Главный строитель, инженеръ Титовъ, сталъ получать множество анонимныхъ писемъ съ мольбами и угрозами. Къ его чести надо сказать, что онъ, съ своей стороны, дѣлалъ, что могъ: принималъ на службу, кого можно было принять, отказывалъ мѣстнымъ жителямъ; но все это была капля въ морѣ.

Пролетаріи раздѣлились на группы по родамъ службъ. Тутъ были и начальники станцій, и помощ-

ники машинистовъ, и машинисты, и телеграфисты, и дорожные мастера, и кондукторы, и пр., и пр. Всякая группа имѣла своего предводителя. Иногда они производили безпорядки, что, наконецъ, обратило на себя вниманіе мѣстнаго городского начальства. Всѣ они пріѣхали въ Екатеринославъ на послѣднія деньги, прожились тамъ окончательно, что называется до послѣдней нитки, и наконецъ, *faute de mieux*, большинство изъ нихъ поступило въ такъ-называемую „босую команду“. Эти-то желѣзнодорожные пролетаріи и были главными зачинщиками и участниками анти-еврейскихъ безпорядковъ, произведенныхъ въ Екатеринославѣ въ 1883 году.

Несомнѣнно, что желѣзнодорожный пролетаріатъ образовался не вслѣдствіе нормальнаго и естественнаго хода событій, а путемъ насильственнымъ, искусственнымъ. Тутъ дѣйствовали интрига, продажность, личные интересы, личные симпатіи и антипатіи.

Желѣзныя дороги, въ началѣ своего развитія, обладали какимъ-то заманчивымъ обаяніемъ. Объясняется это очень просто: всѣ роды службъ на желѣзныхъ дорогахъ, начиная отъ техниковъ, начальниковъ депо, ревизоровъ движенія, начальниковъ станцій, и обхватывая затѣмъ все по нисходящей линіи, не требуютъ большого образованія. Знаніе достигается болѣе или менѣе продолжительною практикою. Даже не очень давно, такія мѣста, которыя теперь могутъ занимать исключительно инженеры, занимали люди почти безъ всякаго образованія. Такимъ образомъ, служба на желѣзныхъ дорогахъ для всѣхъ доступна. Но главною приманкою были сравнительно большіе оклады жалованья, чѣмъ въ другихъ учрежденіяхъ, и быстрыя повышенія.

Составъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ образовался изъ разнородныхъ элементовъ, не имѣющихъ между собою ничего общаго, тѣмъ болѣе, что въ этотъ составъ вошли иностранцы, преимущественно нѣмцы, которые и завоевали себѣ самыя лучшія мѣста. Вслѣдствіе того, интрига на желѣзныхъ дорогахъ развилась въ грандіозныхъ размѣрахъ. Всякій стремился себя выдвинуть, показать себя, достигъ скорѣйшаго повышенія, и за неимѣніемъ другаго средства, ему оставалось только подкапываться подъ тѣхъ, которые ему мѣшали, которые такъ или иначе стояли на его пути.

Такимъ образомъ, служба на желѣзныхъ дорогахъ оказалась въ концѣ-концовъ весьма непрочною, а вслѣдствіе того, между желѣзнодорожною братіею развился въ небывалыхъ размѣрахъ духъ наживы. Для этого желѣзныя дороги представили въ высшей степени благодарную почву. Однимъ изъ самыхъ легкихъ и болѣе или менѣе безопасныхъ способовъ наживы оказалась продажа мѣстъ. Желѣзнодорожные заправила средней руки, но власть имущіе, ухватились за этотъ способъ хищничества, и продажа должностей пріобрѣла какъ бы права гражданства. Дѣло дошло до того, что на каждую должность назначена была такса, которая могла возвышаться, смотря по спросу, но никогда не уменьшалась; самая высокая такса выпала на долю оберъ-кондукторовъ. Но для того, чтобы продавать мѣста, надо было ихъ очищать, и потому посыпались увольненія по всякому поводу и даже безъ повода. Въ этомъ отношеніи весьма любопытно слѣдующее явленіе: куда бы вы ни ткнулись, на какую бы то ни было желѣзную дорогу, вездѣ вамъ скажутъ одно и то же: „мы сокращаемъ штаты“. Это „сокращеніе шта-

товъ“ сдѣлалось типичною и неотъемлемою принадлежностью каждой дороги. Спрашивается: отчего же? Очень просто: сокращаютъ, чтобы очищать мѣста, затѣмъ исподволь ихъ пополняютъ, причемъ издоимство постоянно имѣется въ виду. Затѣмъ опять сокращаютъ, и опять пополняютъ, и такъ до безконечности. Происходить круговоротъ, какъ въ бездонномъ омутѣ. Къ тому же, личные интересы, личные симпатіи и антипатіи тоже внесли свою роль въ это повальное увольненіе. Понемногу, желѣзнодорожные ряды стали пополняться все новыми пришельцами, а старые, уволенные и оставшіеся не у дѣль, образовали тотъ пролетаріатъ, который разрастается все болѣе и болѣе.

Скажутъ, что тутъ нѣтъ еще почвы для образованія спеціальнаго желѣзнодорожнаго пролетаріата, что тѣ, которые, почему бы то ни было, остались за штатомъ по желѣзнымъ дорогамъ, могутъ найти себѣ занятія въ другихъ учрежденіяхъ. То-то и есть, что не могутъ: служба на желѣзныхъ дорогахъ настолько спеціальна, что познанія, прибрѣтенныя на ней, не могутъ уже быть примѣнимы ни для какихъ другихъ учреждений.

На комъ же, однако, прежде всего отразился этотъ неестественный порядокъ вещей? На самихъ желѣзныхъ дорогахъ. Плодами его оказались злоупотребленія во всевозможныхъ видахъ, неимовѣрная халатность къ служебнымъ обязанностямъ, желѣзнодорожныя катастрофы, прибрѣвшія всемірную извѣстность.

Желѣзныя дороги главнаго общества, какъ старѣйшія, первыя постигли вредъ, который ложится на нихъ же самихъ отъ такого порядка вещей, и уже приняли соотвѣтствующія мѣры. Теперь на этихъ дорогахъ пра-

во увольненія и принятія на службу сосредоточено въ рукахъ одного директора. Это, впрочемъ, относится только къ штатнымъ служащимъ, и вообще принятая мѣра оставляетъ желать еще очень многого.

Поймутъ-ли и другія дороги весь вредъ, причиняемый нынѣшнимъ порядкомъ вещей?

