

801-14
2249

Л. КОТЛУБАЙ.

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЙ МІРЪ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ

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

1890.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

И въ обществѣ, и въ печати постоянно раздавались 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 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 цѣлью раскрыть завѣсу, закрывающую этотъ своеобразный міръ, съ клокоцущими 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 человека. Впрочемъ, кажется, въ этомъ не представляется особенной надобности: и этотъ

42149-0



2007334532

приподнятый край бросает 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.

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЕ НЕДУГИ.

КРИТИЧЕСКІЕ НАБРОСКИ.



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 нахожденія, 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 протежѣ, 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, ждутъ, проживаются и пропадаютъ.

Разительный примѣръ дала намъ постройка екатерининской желѣзной дороги. Въ началѣ постройки, въ Екатеринославѣ съѣхалось около тысячи человѣкъ, уже служившихъ по разнымъ желѣзнымъ дорогамъ. Этотъ патріархальный городъ, живописно расположенный на берегу Днѣпра, вдругъ увидалъ неожиданное зрѣлище. Его великолѣпные бульвары переполнились празднующеюся 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.

Желѣзные 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, достичь скорѣйшаго повышения, 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 заправили 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 мздоимство постоянно имѣется въ виду. Затѣмъ опять сокращаютъ, и опять пополняютъ, и такъ до безконечности. Происходитъ 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 дѣлъ, 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, пріобрѣтенныя на ней, не могутъ уже быть примѣнимы ни для какихъ другихъ учрежденій.

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, пріобрѣвшія 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?



Желѣзнодорожныя тайны.

I.



елѣзнымъ дорогамъ въ Россіи принадлежитъ громадное общественное значеніе, какого онѣ не имѣютъ и не могутъ имѣть за границу. Тамъ желѣзныя дороги поставлены на самыхъ радикальныхъ и рациональныхъ началахъ. Тамъ нѣтъ бюрократизма, формализма; надъ всѣмъ прежде всего царить дѣло. Тамъ желѣзнодорожный дѣятель, самый большой, какъ и самый малый, проникнутъ сознаніемъ своего долга. Въ Россіи на желѣзную дорогу смотрятъ какъ на дойную корову; всякіе наши общественные недуги и язвы поразительнымъ образомъ отражаются въ жизни желѣзныхъ дорогъ, находя въ ней широкое и разнузданное примѣненіе.

Самый мучительный недугъ желѣзныхъ дорогъ, самая отвратительная ихъ язва—хищенія и злоупотребленія по службѣ. Нигдѣ, ни въ какихъ учрежденіяхъ, они такъ не укоренились, какъ на желѣзныхъ дорогахъ; ими заражены всѣ, какъ крупные дѣльцы, такъ и агенты самого низкаго разряда. Въ настоящее время, оклады низшихъ желѣзнодорожныхъ агентовъ урѣ-

заны до минимума, а между тѣмъ, большинство изъ нихъ живетъ припѣваючи и не жалуется на свою судьбу. Такъ, напримѣръ, начальники станцій, несмотря на постъ весьма важный и въ высшей степени отвѣтственный, получаютъ отъ 45 до 50 рублей жалованья, и все-таки обстановка ихъ весьма приличная; начальники дистанцій, при жалованьи въ 200 рублей, живутъ по барски; пріемщики товаровъ и вѣсовщики, получая 20 руб. жалованья, скапливаютъ, при болѣе или менѣе продолжительной службѣ, изрядные капиталы. На одной желѣзной дорогѣ пріемщику предложили высшее мѣсто агента по службѣ движенія, съ жалованьемъ въ 35 рублей; но онъ отказался отъ этой чести, причемъ весьма искренно и нѣсколько наивно воскликнулъ: „я готовъ служить по коммерческой части за 20 рублей, но по движенію, хотя и за тридцать пять—это обидно!“

Самую обильную пищу для злоупотребленій даютъ службы ремонта пути и эксплуатаціи. Злоупотребленія по ремонту пріобрѣли громкую извѣстность. Для многихъ желѣзнодорожниковъ снѣжная зима — обильная жатва, снѣгъ — манна небесная. Рассказываютъ такой анекдотъ. Нѣсколько лѣтъ назадъ, на одной желѣзной дорогѣ, во время сильныхъ заносовъ, рабочая плата за очистку снѣга по представляемымъ спискамъ достигала пяти рублей въ ночь и четырехъ рублей въ день. Управление дороги обратило вниманіе на такую дороговизну, и выслало контролера для провѣрки на мѣстѣ числа рабочихъ. Контролеръ объявилъ, что выѣдетъ съ товаро-пассажирскимъ поѣздомъ, и повелѣлъ, чтобы всѣ рабочіе при проходѣ поѣзда выстроились въ шеренгу и подняли лопаты къ верху. Машинисту было приказано проѣзжать мѣста, гдѣ стояли рабочіе, тихимъ ходомъ, и контролеръ на ходу поѣзда считалъ лопаты.

Чтобы обмануть контролера, дорожные мастера нагнали изъ ближайшихъ деревень мальчиковъ, и каждому дали по лопатѣ; затѣмъ, чтобы сравнять ихъ по росту съ рабочими, устроили для нихъ бугорки изъ снѣга; рабочіе, ради смѣха, сдѣлали даже изъ снѣга одного болвана, и ткнули ему въ руку лопату. Контролеръ проѣхалъ и сосчиталъ лопаты; по сличеніи же съ вѣдомостями, лопатъ оказалось болѣе, чѣмъ представленныхъ рабочихъ. Видя несостоятельность подобной мѣры, управленіе дороги, вмѣсто того, чтобы высылать деньги по счетамъ начальникамъ дистанцій, выслало артельщика для расплаты съ рабочими на мѣстѣ за очистку снѣга. Тогда дорожные мастера заручились мужиками, вовсе не работавшими по очисткѣ пути, и объяснили имъ, что деньги, которые они получаютъ, они должны отдать имъ, дорожнымъ мастерамъ, а за то, что поставятъ на вѣдомостяхъ кресты, каждый изъ нихъ получитъ по два рубля. Мужики деньги получили, а получивъ, разсудили: „на какого чорта мы будемъ отдавать; коли намъ дали, значитъ мы заработали“. Такъ и не отдали полученныхъ денегъ.

Замѣчательно, что при случайномъ разоблаченіи какого-нибудь злоупотребленія, въ которомъ оказываются замѣшанными лица, высоко стоящія въ желѣзнодорожной іерархіи, само начальство, находящееся во главѣ дороги, старается замаять такое дѣло. Подобный фактъ имѣлъ мѣсто очень недавно на одной желѣзной дорогѣ. На какой-то изъ ея станцій, въ контору начальника явился желѣзнодорожный подрядчикъ, и заявилъ, что прибывшія по наряду *) платформы съ

*) Грузы служебные и для служебныхъ надобностей провозятся по желѣзнымъ дорогамъ бесплатно, по особымъ документамъ и нарядамъ, которые выдаются подлежащими службами.

лѣсомъ на его имя—не его платформы, а другого, совершенно частнаго лица, и что наряды на его имя были выданы этому частному лицу письмоводителемъ службы ремонта пути, за известное вознагражденіе. Возникло дѣло, которое было передано для разслѣдованія одному изъ ревизоровъ движенія, бывшему судебному слѣдователю. Ревизоръ, не смотря на большую запутанность этого дѣла, а можетъ быть и вслѣдствіе этой запутанности, повелъ его очень искусно, даже слишкомъ искусно, такъ-что результаты, имъ полученные, испугали его самого. За этимъ злоупотребленіемъ раскрылся рядъ другихъ. Выяснилось, что вагоны съ грузами провозились между промежуточными станціями дороги не только по нарядамъ, выдаваемымъ частнымъ лицамъ, но даже безъ всякихъ документовъ. Тутъ оказались замѣшанными лица, стоявшія въ служебной іерархіи выше ревизора, производившаго разслѣдованіе. И вотъ, наконецъ, послѣ продолжительныхъ перипетій по этому дѣлу, нашелся козелъ отпущенія: письмоводитель, которому и предложили уволиться по прошенію. А онъ пользовался только крохами...

II.

Злоупотребленія, совершаемыя по службѣ эксплуатаціи, еще болѣе злостныя: они касаются сборовъ, и потому прямо посягаютъ на доходность желѣзныхъ дорогъ. Грузы провозятся по значительно уменьшенному вѣсу; такіе товары, упаковка которыхъ тому благопріятствуетъ, провозятся подъ другимъ наименованіемъ, по низшему разряду тарифа; на грузы въ навалку, какъ-то: дрова, уголь, песокъ, камень, кир-

пичъ и пр., дѣлаются перегрузы по сто, двѣсти и триста пудовъ на вагонъ.

Кромѣ этихъ „злостныхъ“ злоупотребленій, бываютъ еще такъ-называемыя „невинныя“, которыя не прямо направлены на доходность дороги, а скорѣе на карманы частныхъ лицъ. Ухищренія тутъ бываютъ самаго разнообразнаго свойства; чаще всего—превратное толкованіе общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Напримѣръ, отправителю грузовъ въ навалку, т.-е. такихъ, которые онъ обязанъ грузить своими средствами, дается двѣнадцать часовъ для нагрузки. Если онъ не успѣлъ нагрузить въ теченіе этого времени, то обязанъ заплатить за каждыя лишнія сутки по три рубля съ вагона. На самомъ же дѣлѣ, станціонными заправилами допускается непрерывная нагрузка вагоновъ только отъ 9-ти часовъ утра до 4-хъ часовъ дня, т.-е. въ продолженіи того времени, которое положено для пріема и выдачи товаровъ. Отправитель въ большинствѣ случаевъ не успѣваетъ нагрузить свои вагоны за это время, особенно, если ихъ много; тогда ему позволяютъ за известное вознагражденіе догружать на слѣдующій день; въ противномъ случаѣ, заставляютъ платить по три рубля за каждый вагонъ.

Для доставленія себѣ невинныхъ доходовъ, пользуются также разнокалиберною вмѣстимостью вагоновъ. Вагоны московско-ризанской, грязе-парицкой и нѣкоторыхъ другихъ дорогъ гораздо меньшаго размѣра нѣкоторыхъ серій вагоновъ главнаго общества или козлово-воронежско-ростовской дороги. Для отправителей сѣна, соломы и тому подобныхъ легкихъ грузовъ, которые таксируются повагонно, весьма важно нагрузить въ вагонъ какъ можно болѣе. Однако, несмотря на инструкціи управленій дорогъ: не стѣснять отпра-

вителей въ ихъ интересахъ, если только таковые не идутъ въ разрѣзъ съ интересами дороги,—станціонные заправилы стѣсняютъ ихъ какъ только могутъ. Если отправитель „поблагодаритъ“, то ему даютъ большой вагонъ; если нѣтъ, то малый. При этомъ у нихъ всегда есть отговорка: на станціи, молъ, свободныхъ большихъ вагоновъ не имѣется. На южныхъ дорогахъ подъ осень бываетъ усиленная отправка хлѣба, такъ-что оказывается недостатокъ подвижного состава, и потому на грузы существуетъ очередь. Отправители платятъ большія деньги за отправку партіи груза не въ очередь. Управленія дорогъ теперь строго преслѣдуютъ подобныя продѣлки, но станціонные заправители, съ своей стороны, стали ухищряться обходить всякія строгія мѣры, и эти ухищренія подчасъ доходятъ до художественной отдѣлки.

По службѣ эксплуатаціи есть одинъ способъ злоупотребленія, чрезвычайно злостный, тѣмъ болѣе, что онъ почти неуловимъ. Для контролированія правильности всякихъ взысканій съ товаро-отправителей и пассажировъ, существуетъ отдѣльная служба контроля сборовъ. Каждый контролеръ этой службы имѣетъ подъ своимъ вѣдѣніемъ нѣсколько станцій, которыя онъ обязанъ провѣрить, и всякій недоборъ ставить имъ на дебетъ. Надъ этимъ контролемъ другого контроля нѣтъ, и поэтому всякая его санкція безапелляціонна. И вотъ, эти-то контролеры иногда входятъ въ стачку съ подлежащими агентами, которые тогда дѣлаютъ умышленные недоборы, т.-е. съ товаро-отправителей или получателей взыскиваютъ совершенно правильно, а на кредитъ показываютъ гораздо меньше; остальная же, не представленная сумма дѣлится между агентомъ и контролеромъ.

Нѣсколько времени назадъ былъ въ сильномъ ходу слѣдующій родъ злоупотребленія по продажѣ пассажирскихъ билетовъ. Какъ извѣстно, на каждый выданный билетъ долженъ быть наложенъ штемпель компостера, который выбивается на немъ номеръ поѣзда и число. Продавая билеты, кассиры надавливали компостеръ очень слабо. Затѣмъ, эти билеты возвращались въ кассу обратно оберъ-кондукторами, и кассиры продавали ихъ вторично, причемъ надавливали компостеръ крѣпко, такъ-что прежній штемпель совершенно сглаживался. Когда это обнаружилось, были введены игольчатые компостеры, которые прорѣзывали билеты насквозь; тогда кассиры стали ухищряться на другіе способы. Года три назадъ, на одной станціи была обнаружена продажа фальшивыхъ билетовъ, которые фабриковались однимъ евреемъ. По минованіи надобности, эти билеты уничтожались оберъ-кондукторомъ, а вырученные деньги дѣлились между заинтересованными лицами. При дознаніи по этому дѣлу выяснилось, что кассиръ успѣлъ уже выпустить этихъ билетовъ болѣе чѣмъ на 30,000 рублей. Продажа фальшивыхъ билетовъ часто повторялась и на другихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Службы „тяги“ и „топлива“ тоже не чужды злоупотребленій. Приѣмка дровъ, угля и разнаго рода матеріаловъ даетъ для этого достаточную пищу. Нѣсколько времени послѣ открытія одной желѣзной дороги, въ главныхъ мастерскихъ была обнаружена масса слесарныхъ книжекъ, по которымъ получалось жалованье для слесарей, на лицо не оказавшихся. Во главѣ этого „предпріятія“ находился самъ начальникъ подвижнаго состава и тяги, который затѣмъ былъ уволенъ. На другой большой желѣзной дорогѣ была обнаружена торговля бесплатными служебными билетами,

въ чемъ былъ замѣшанъ начальникъ участка, который тоже былъ уволенъ, и съ горя отправился *ad patres*.

Мы изложили, такъ-сказать, квинтъ-эссенцію железнодорожныхъ злоупотребленій; описать ихъ всѣ и подробно нѣтъ возможности. При этомъ мы обращали вниманіе на болѣе или менѣе утонченныя хищенія, которыя или не обнаруживаются вовсе, или обнаруживаются лишь случайно. Но кромѣ того, на желѣзныхъ дорогахъ очень часто проявляются грубыя растраты. Достаточно сказать, что на одной только николаевской дорогѣ, въ теченіе истекшаго года, было въ окружающихъ судахъ десятокъ уголовныхъ процессовъ, имѣвшихъ своимъ предметомъ болѣе или менѣе крупныя растраты и мошенничества.

Спрашивается: отъ чего зародилась эта железнодорожная болячка? Въ предшествующей статьѣ читатель могъ найти не мало указаній на причины этого печальнаго явленія; въ дальнѣйшемъ же изложеніи мы постараемся развить этотъ вопросъ возможно обстоятельнѣе.

Нѣчто о „слѣпыхъ“ или „зайцахъ“.

I.



рочитавъ заглавіе настоящей статьи, многіе, вѣроятно, придутъ въ нѣкоторое недоумѣніе. Что это за „слѣпые“ и „зайцы“, о которыхъ мы собираемся трактовать, и неужели эти два выраженія — одно и то же? Спѣшимъ разсѣять недоумѣніе читателя. Дѣйствительно, оба выраженія тождественны, т.-е. они даютъ совершенно одно и то же понятіе, хотя между ними и существуетъ нѣкоторая, такъ-сказать, этнографическая разница. „Слѣпыми“, или „безглазыми“, и „зайцами“ на железнодорожномъ жаргонѣ называются безбилетные пассажиры; разница между этими двумя кличками та, что первая изъ нихъ усвоена сѣверными желѣзными дорогами, вторая же — южными. Обѣ клички вполне мѣткія. Первая заимствована отъ петербургскаго воровскаго жаргона: „безглазыми“ вообще называются безпаспортные. Вторая кличка намекаетъ на трусливость зайца: безбилетные пассажиры всегда боятся контроля. Въ *pendant*, кондукторовъ называютъ „лягавыми собаками“, или короче — „лягашами“, такъ-какъ они гоняются за такими пассажирами. Въ

дальнѣйшемъ изложеніи мы будемъ придерживаться одной изъ этихъ двухъ клочекъ, смотря по тому, будемъ ли имѣть дѣло съ сѣверными желѣзными дорогами, или съ южными.

Какое широкое развитіе получилъ провозъ безбилетныхъ пассажировъ по желѣзнымъ дорогамъ, можно судить уже по тому, что имъ дана особая кличка. И на самомъ дѣлѣ, даже очень смѣлая на этотъ счетъ фантазія не можетъ сравниться съ дѣйствительностью. Желѣзные дороги уже издавна борются съ этимъ недугомъ, но можно съ увѣренностью сказать, что до сихъ поръ безуспѣшно. Какъ извѣстно, для контролированія пассажирскихъ поѣздовъ существуютъ билетные контролеры, но они безсильны противъ цѣлой системы, правильно организованной и доходящей въ своемъ развитіи до совершенства. Къ тому же, иногда контролеры находятъ для себя болѣе выгоднымъ входить въ сдѣлку съ оберъ-кондукторами, и прикрывать эти злоупотребленія. Такимъ образомъ, вмѣсто того, чтобы приносить посильную пользу и хотя отчасти уменьшать провозъ безбилетныхъ пассажировъ, они еще болѣе его увеличиваютъ, давая въ руки оберъ-кондукторамъ самые вѣрные и безопасные способы.

Во время русско-турецкой войны, когда движеніе по желѣзнымъ дорогамъ крайне усилилось, провозъ безбилетныхъ пассажировъ достигалъ апогея. Возили ихъ не десятками, а сотнями, даже цѣлыми вагонами; возили и въ пассажирскихъ, и въ товарныхъ поѣздахъ. Однажды на одной желѣзной дорогѣ, кондукторская бригада пассажирскаго поѣзда не поладила съ оберъ-кондукторомъ изъ-за дѣлежки, и устроила противъ него заговоръ; по пріѣздѣ на станцію, кондукторы задержали поѣздъ и потребовали, чтобы начальникъ станціи сдѣ-

лалъ контроль. Требованія кондукторовъ нельзя было не исполнить, причемъ въ поѣздѣ, состоявшемъ изъ семи вагоновъ большого калибра, вмѣстимостью по восьмидесяти человекъ, три вагона оказались биткомъ набитыми исключительно „слѣпыми“. Этотъ инцидентъ, впрочемъ, не имѣлъ никакихъ послѣдствій: оберъ-кондукторъ сумѣлъ подмазать скрипѣвшія колеса, и затѣмъ благополучно продолжалъ свои подвиги на этомъ поприщѣ, и даже съ болѣею смѣлостью.

На одной изъ южныхъ желѣзныхъ дорогъ провозъ „зайцевъ“ достигъ такихъ размѣровъ, что начальникъ движенія принужденъ былъ оставить свой постъ. На его мѣсто былъ назначенъ другой начальникъ, который принялъ твердое намѣреніе искоренить зло. Въ этомъ отношеніи замѣчательнъ былъ его пріѣздъ на мѣсто своего служенія, въ послѣдствіи перешедшій въ легенду. Выѣхавъ изъ Петербурга и доѣхавъ до первоначальной второклассной станціи своей дороги, онъ долженъ былъ ѣхать далѣе, на первоклассную станцію, гдѣ находилось центральное управленіе. Для проѣзда по своей дорогѣ ему былъ приготовленъ отдѣльный вагонъ перваго класса; но онъ не захотѣлъ имъ воспользоваться, а пожелалъ проѣхать инкогнито. Съ этою дѣлю онъ обратился къ оберъ-кондуктору, сопровождавшему поѣздъ:

— Нельзя-ли, пожалуйста, проѣхать безъ билета?

Оберъ-кондукторъ, не предполагая съ кѣмъ имѣетъ дѣло, такъ-какъ не зналъ въ лицо новаго начальника, отвѣтилъ:

— Отчего же: можно... Садитесь!

— Очень вамъ благодаренъ, только я привыкъ ѣздить постоянно въ первомъ классѣ...

— Все равно, можете и въ первомъ. У насъ положеніе извѣстное: кто ѣдетъ въ первомъ классѣ, пла-

титъ какъ за второй, во второмъ—какъ за третій, а въ третьемъ—половинную стоимость билета.

Начальникъ поблагодарилъ, заплатилъ стоимость билета второго класса, и поѣхалъ. Въ этомъ же вагонѣ находился билетный контролеръ; онъ игралъ въ шоссъ и проигрывалъ; около него, на столѣ, лежали его щипцы. Въ вагонъ вошелъ оберъ-кондукторъ, взялъ контролерскіе щипцы, а на ихъ мѣсто положилъ конвертъ съ деньгами. Затѣмъ, прорѣзавъ имѣвшіеся въ поѣздѣ билеты, онъ положилъ ихъ обратно на то же самое мѣсто. Все, слѣдовательно, оказывалось въ порядкѣ вещей: контролеръ хотя проигралъ, но въ сущности въ проигрышѣ не былъ; свою же обязанность онъ исполнилъ, такъ-какъ наличные билеты были прорѣзаны его собственными щипцами. По прибытіи на мѣсто назначенія, весь служебный персоналъ, собравшійся для встрѣчи своего новаго начальника, пріѣздъ котораго ожидался вслѣдствіе полученныхъ телеграммъ, былъ не мало удивленъ, увидя его выходящимъ не изъ спеціально для него приготовленнаго вагона, а изъ общаго. Еще болѣе удивились, когда новый начальникъ сообщилъ, что пріѣхалъ „зайцемъ“. Что же касается оберъ-кондуктора и билетнаго контролера, они были поражены какъ громомъ; на нихъ нашелъ столбнякъ. Само собою понятно, что они были тотчасъ же уволены отъ занимаемыхъ должностей.

Правленіе одной желѣзной дороги командировало какъ-то на линію экстраординарнаго контролера, который, войдя въ поѣздъ, началъ провѣрять билеты съ задняго вагона. Перепуганные кондукторы стали перегонять „зайцевъ“ изъ вагона въ вагонъ, которые, по мѣрѣ того, какъ контролеръ приближался къ главѣ поѣзда, замѣтно пустѣли. Наконецъ, загнавъ безбилет-

ныхъ пассажировъ въ багажный вагонъ, кондукторы ихъ заперли, а тѣхъ, которые туда не вмѣстились, попрятали подъ скамейки. Контролеръ прошелъ весь поѣздъ и не нашелъ ни одного „зайца“; это его чрезвычайно удивило. Тутъ его осѣнила внезапная мысль: „отоприте багажный вагонъ“, обратился онъ къ оберъ-кондуктору. Дѣлать было нечего: вагонъ отперли и—о, ужасъ! онъ оказался биткомъ набитымъ „зайцами“, которые копошились тамъ, точно сельди въ бочкѣ.

Такое положеніе вещей дало поводъ нѣкоторымъ темнымъ личностямъ, падкимъ до легкой наживы, выкидывать разные фортели. Очень недавно на одной желѣзной дорогѣ появился какой-то господинъ, который, выдавая себя за ревизора по особымъ порученіямъ, сталъ контролировать пассажирскіе поѣзда, причемъ предъявлялъ оберъ-кондукторамъ поддѣланный имъ открытый листъ отъ предсѣдателя совѣта. Въ виду того, что его не знали, и слѣдовательно, убережись отъ него не могли, ему удавалось обнаруживать массу „слѣпыхъ“. Тогда онъ входилъ съ оберъ-кондукторами въ сдѣлку, и за соотвѣтственную благодарность, обязывался не возбуждать дѣла; такимъ образомъ онъ собралъ изрядный кушъ. Этотъ фортель обнаружился, но уже тогда, когда самозванца и слѣдъ простылъ.

Одинъ строгій и остроумный контролеръ придумалъ весьма оригинальный способъ контролированія поѣздовъ. Для этой цѣли онъ пріучилъ собаку, и она шныряла подъ скамейками, въ то время, какъ онъ контролировалъ пассажировъ, сидящихъ на скамейкахъ. Найдя „зайца“, собака вытаскивала его за ноги. Разъ случилось, что въ этомъ же поѣздѣ оказался пассажиръ, которому по ошибкѣ выдали собачій билетъ, вмѣсто пас-

сажирскаго. Это дало поводъ къ разнаго рода юмористическимъ шуткамъ насчетъ пассажира-собаки и контролера-собаки. Однако, собака-контролеръ оказалась недолговѣчною: послѣ нѣсколькихъ удачныхъ облавъ, ее отравили.

Недавно на одной желѣзной дорогѣ имѣлъ мѣсто такой инцидентъ. Внезапно для кондукторской бригады на полустанціи появился строгій контролеръ, съ которымъ никакого „дѣла“ нельзя было имѣть. Когда поездъ тронулся, одинъ изъ кондукторовъ влетѣлъ въ свой вагонъ и сталъ испуганно упрашивать „слѣпыхъ“ скорѣе прятаться подъ скамейки; тѣ, зная въ чемъ дѣло, мигомъ попрятались. Но между ними находился одинъ монахъ съ „глазами“, т.-е. съ билетомъ; ему весьма рѣдко приходилось ѣздить по желѣзнымъ дорогамъ, и потому съ желѣзнодорожными порядками онъ былъ незнакомъ. Видя испуганныя фізіономіи какъ кондуктора, такъ и своихъ спутниковъ, видя, что они прячутся, и заключивъ изъ этого, что должно произойти что-то необыкновенное, въ родѣ какой-нибудь катастрофы, и что поэтому спрятаться необходимо, монахъ вслѣдъ за другими тоже полѣзъ подъ скамейку. Но по непривычкѣ и не зная причины переполоха, онъ спрятался весьма неумѣло, такъ-что ноги его виднѣлись снаружи. Ежесекундно ожидая катастрофы, онъ дрожалъ тамъ какъ листъ осиновый, и вѣроятно молилъ всѣхъ святыхъ за упокой своей грѣшной души. Контролеръ, проходя черезъ вагонъ, замѣтилъ торчавшія ноги монаха, и велѣлъ ему вылѣзти. Монахъ, полагая, что кто-нибудь изъ пассажировъ хочетъ завладѣть его привилегированнымъ убѣжищемъ, сначала противился, но затѣмъ, по настоянію контролера, вылѣзъ, причемъ испугъ еще ярче изобразился на его лицѣ.

— Вашъ билетъ? спросилъ контролеръ.

Отъ испуга и волненія монахъ долго его не находилъ, но наконецъ нашелъ, и дрожащими руками подаль контролеру. Послѣдній посмотрѣлъ на билетъ и удивился.

— Зачѣмъ же вы спрятались подъ скамейку? спросилъ онъ монаха.

— Велѣли, я и спрятался, отвѣтилъ монахъ.—Развѣ ничего ужъ не будетъ? добавилъ онъ, заключивъ изъ вопроса контролера, что опасность миновала.

Нѣсколько лѣтъ назадъ, въ доброе старое время, бесплатный проѣздъ по желѣзнымъ дорогамъ былъ чрезвычайно простъ. Имѣя визитную карточку контролера или начальника станціи, можно было безпрепятственно проѣхать по любой дорогѣ. Въ то время эти карточки имѣли такое же значеніе, какъ теперь жетоны, выдаваемые для бесплатнаго проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ заслуженнымъ лицамъ, много поработавшимъ на своемъ вѣку на поприщѣ желѣзнодорожнаго дѣла. Съ теченіемъ времени контроль усиливался, и организація его постоянно совершенствовалась. Но, по мѣрѣ его усиленія, искусство въ провозѣ безбилетныхъ пассажировъ также прогрессировало, и въ настоящее время кондукторы до того въ немъ изощрились, что это обстоятельство служить предметомъ серьезныхъ дебатовъ въ желѣзнодорожно-административныхъ сферахъ.

II.

Желѣзнодорожные кондукторы составляютъ между собою правильно организованную и тѣсно сплоченную корпорацію; каждый вновь поступающій, прежде

чѣмъ начать дѣйствовать, долженъ пройти школу. Онъ изучаетъ привычки контролеровъ, уловки и хитрости, которыми они пользуются для успѣшной дѣятельности, и способы, употребляемые для ея парализованія, словомъ — онъ учится „работать“, т.-е. искусно избѣгать контролерскихъ когтей. Конечно, не всѣ одинаково хорошо выучиваются; но есть такіе, которые работаютъ на чистоту, и они пользуются въ своемъ кругу подобающимъ почетомъ. Каждый кондукторъ стремится выучиться „работать“ не только для своей безопасности, но даже изъ амбиціознаго самолюбія. Самая главная задача кондукторовъ — знать, гдѣ, на какой станціи, будетъ имѣть мѣсто контроль, представляющій какую-либо опасность. Для этого они заручаются благорасположеніемъ тѣхъ агентовъ, которые могутъ быть въ этомъ отношеніи полезными. Конторщики, пишущіе наряды для контролеровъ, агенты по движенію, кассиры, телеграфъ — къ ихъ услугамъ; бригады встрѣчныхъ поѣздовъ передаютъ имъ условными знаками необходимыя свѣдѣнія. У каждого контролера имѣются присвоенные ему щипцы съ особымъ знакомъ; просматривая на станціяхъ прорѣзы отобранныхъ билетовъ отъ противоположныхъ поѣздовъ, оберъ-кондукторы также могутъ судить о мѣстопребываніи контролера. Такимъ образомъ, выѣзжая изъ конечной станціи, оберъ-кондукторъ имѣетъ уже ясное представленіе о томъ, какіе собственно контролеры находятся на линіи, и въ какомъ приблизительно районѣ. Затѣмъ, пройдя двѣ-три станціи, онъ уже безошибочно можетъ опредѣлить, на какомъ собственно прогонѣ контроль будетъ имѣть мѣсто. Зная это, оберъ-кондукторъ употребляетъ самый простой, вѣрный и безопасный способъ: на соотвѣтствующей станціи онъ „очищаетъ“ поѣздъ,

т.-е. запасается билетами на двѣ-три станціи, и раздаетъ ихъ безбилетнымъ пассажирамъ. Когда же случается внезапный контроль, т.-е. такой, о которомъ кондукторы почему-либо не могли узнать, что, впрочемъ, бываетъ весьма рѣдко, тогда они прячутъ „слѣпыхъ“ куда попало: подъ скамейки, въ деревянные ящики и въ другія укромныя мѣста, куда глазъ контролерскій обыкновенно не заглядываетъ. Существуетъ правило, по которому пассажиръ, не успѣвшій взять билета, можетъ сѣсть въ поѣздъ и безъ него, но съ разрѣшенія начальника станціи или дежурнаго агента; тогда онъ уплачиваетъ не двойную стоимость билета, а ординарную. Оберъ-кондукторы и этимъ пользуются; въ случаѣ надобности, они за извѣстное вознагражденіе упрощаютъ дежурнаго агента дать на слѣдующую станцію телеграмму, что столько-то пассажировъ посажены въ поѣздъ съ его разрѣшенія. Кромѣ того, въ крайнихъ случаяхъ, они пускаютъ въ ходъ ухищренія, составляющія собственно ихъ тайну, недоступную для профановъ. Одинъ изъ такихъ оберъ-кондукторовъ говаривалъ, что ни одинъ контролеръ никогда не сумѣетъ его поймать; развѣ только онъ войдетъ въ вагонъ не черезъ дверь, а ввалится сквозь крышу, и то на ходу поѣзда, и когда онъ, оберъ-кондукторъ, будетъ спать. Пассажиры, особенно третьяго класса, какъ-то враждебно настроены противъ желѣзнодорожныхъ администрацій, и потому бѣльшую частью сочувственно относятся къ кондукторской „работѣ“, и даже содѣйствуютъ укрытію „слѣпыхъ“.

Въ послѣднее время, на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ контролированіе поѣздовъ вошло въ кругъ обязанностей начальниковъ станцій, для чего отъ поры до времени имъ высылаютъ конфиденціальныя пред-

писанія. Хотя оберъ-кондукторы большею частью ухищряются узнавать, какому начальнику станціи и какіе собственно поѣзда предписано контролировать, но все-таки такой контроль для нихъ самый опасный. Опасность заключается собственно въ томъ, что начальники станцій лучше контролеровъ знакомы съ кондукторскою „работою“, и вообще въ сдѣлки съ ними не входятъ, потому что это не составляетъ для нихъ расчета. При сравнительно рѣдко получаемыхъ предписаніяхъ, они болѣе дорожатъ вниманіемъ высшаго начальства, чѣмъ случайною взяткою, которая не можетъ обратиться въ систематическій доходъ. Замѣчательно, что эти же начальники станцій, неподкупные въ роляхъ контролеровъ, всегда съ готовностью и безъ всякаго возмездія постараются предостеречь оберъ-кондуктора отъ грозящей ему опасности съ другой стороны. Тутъ дѣйствуетъ также расчетъ: чѣмъ рѣже будутъ ловить оберъ-кондукторовъ другіе контролеры, и чѣмъ чаще—онъ, начальникъ станціи, тѣмъ большее будетъ обращено на него вниманіе, и тѣмъ скорѣйшаго повышенія онъ можетъ дожидаться.

III.

Такова эта язва, отравившая желѣзнодорожный организмъ и не дающая ему спать ни днемъ, ни ночью.

Читатель, вѣроятно, преисполнится негодованіемъ противъ этихъ паразитовъ, такъ нагло и систематически злоупотребляющихъ своимъ положеніемъ. Но вникнемъ въ дѣло глубже, и рассмотримъ, чѣмъ собственно поддерживается зло.

Оберъ-кондукторы получаютъ отъ 35 до 45 рублей жалованья; всѣ они люди семейные, находятся постоянно въ разъѣздахъ и принуждены, такъ-сказать, жить на два дома. Они дѣлаютъ по двадцати поѣздокъ въ мѣсяцъ; каждая поѣздка продолжается болѣе сутокъ, и обходится имъ по меньшей мѣрѣ въ два рубля, такъ-какъ они принуждены продовольствоваться въ буфетахъ; такимъ образомъ, имъ остается на наемъ квартиры и содержаніе семьи 20—25 руб. Кондукторы получаютъ гораздо меньшее жалованье, и находятся въ тѣхъ же условіяхъ. Кромѣ того, отъ оберъ-кондукторовъ требуется нѣкоторое образованіе, на нихъ лежитъ большая отвѣтственность, и при всемъ томъ, положеніе ихъ весьма шаткое: они находятся въ зависимости отъ всякой случайности, отъ каприза контролера или другого какого-нибудь строптивого начальника. Не сегодня-завтра они могутъ очутиться на мостовой, безъ крова и пищи. Можно-ли, слѣдовательно, при такихъ данныхъ, ожидать безусловной, такъ-сказать принципиальной, честности?

Съ одной стороны, желѣзнодорожныя общества не вознаграждаютъ кондукторскій трудъ какъ бы слѣдовало; съ другой—кондукторы пользуются обстоятельствами и злоупотребляютъ своимъ положеніемъ. Такимъ образомъ, тутъ являются какъ бы два враждебные лагеря. Слѣдствіемъ этого выходитъ, что деньги, которыхъ не доплачиваютъ безбилетные пассажиры, и которыя, при нормальномъ порядкѣ вещей, распредѣлялись бы соотвѣтственно на желѣзнодорожныя общества и на кондукторскія бригады, пропадаютъ совершенно безслѣдно. Есть такіе оберъ-кондукторы, которые обезпечиваютъ себя на всю жизнь, скапливаютъ солидные капиталы; но это только единичные случаи. Въ об-

шей же массѣ они никакого обезпеченія для себя не приобрѣтають, а между тѣмъ, постоянно подвергаются опасности совершенно лишиться средствъ къ жизни, что и бываетъ сплошь и рядомъ.

Въ послѣднее время, на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ чувствуется сильное стремленіе къ искорененію провоза безбилетныхъ пассажировъ. На николаевской дорогѣ контроль значительно усиленъ; однако, нельзя сказать, чтобы получались хотя бы удовлетворительные результаты. Если отъ этого, можетъ-быть, и происходитъ нѣкоторое увеличеніе желѣзнодорожныхъ сборовъ, то наврядъ-ли оно покрываетъ расходы по усиленію контроля.

Искоренить совершенно это зло можетъ только непрерывный и безошибочный контроль, а такимъ можетъ быть только контроль механическій; однако, всѣ попытки въ этомъ направленіи до сего времени оказывались неудовлетворительными. Остается поэтому обезпечить кондукторамъ безбѣдное существованіе и упрочить ихъ положеніе настолько, чтобы оно не зависѣло отъ случайностей и личностей, а единственно отъ добросовѣстнаго ихъ отношенія къ своимъ обязанностямъ, чтобы оно было настолько же прочно, какъ напримѣръ, на государственной службѣ. И надо это сдѣлать не только по отношенію оберъ-кондукторовъ, но и всѣхъ вообще мелкихъ служащихъ, потому что нельзя въ зараженной средѣ сохранить здоровыхъ людей, хотя бы ихъ и хорошо откармливали. Вотъ почти единственное и самое раціональное средство для искорененія, какъ провоза безбилетныхъ пассажировъ, такъ и другихъ злоупотребленій. Если и тогда на желѣзныхъ дорогахъ будутъ встрѣчаться злоупотребленія, то развѣ только въ видѣ рѣдкихъ исключеній изъ

общаго правила. Но такъ-какъ желѣзнодорожныя хищенія пустили уже слишкомъ глубокіе корни, то для ихъ устраненія пришлось бы перевернуть весь желѣзнодорожный строй, очистить всю службу.

Въ доказательство того, что желѣзнодорожныя злоупотребленія не исходятъ прямо отъ испорченности натуры, а отъ угнетеннаго состоянія служащихъ, приведемъ слѣдующія обстоятельства. Въ желѣзнодорожно-служебной организаціи существуютъ такія положенія, гдѣ двое, трое или болѣе агентовъ находятся между собою подъ круговою порукою, и гдѣ каждый изъ нихъ не можетъ контролировать своего товарища, а долженъ ему вѣрить на-слово. Напримѣръ, есть станціи, гдѣ на одну билетную кассу приходится два или три кассира, дежурящіе поочередно. Проверка кассы, въ которой иногда находится нѣсколько десятковъ тысячъ билетовъ, составляетъ кропотливую работу нѣсколькихъ дней; поэтому, при сдачѣ дежурства, передавать кассу можно только на слово. Такимъ положеніемъ кассиръ можетъ всегда воспользоваться безнаказанно: билеты вставлены въ гнѣзда номерами по порядку; онъ можетъ продать билетъ не по очереди, а черезъ сто или болѣе номеровъ, и затѣмъ его уничтожить, когда онъ сослужитъ свою службу, деньги же присвоить себѣ. Такимъ образомъ онъ можетъ продать билетовъ на весьма крупную сумму. Это обнаружится только черезъ весьма продолжительный промежутокъ времени; но дознаться, кто собственно произвелъ растрату, будетъ невозможно. Тогда останется только внести недостающую сумму всѣмъ кассирамъ, распредѣливъ ее между собою поровну, что, конечно, для растратившаго будетъ всего менѣ затруднительно. Однако, несмотря на такое положеніе,

еще не было примѣра, чтобы кто-нибудь покусился поживиться на счетъ своего товарища, находящагося въ совершенно беззащитномъ положеніи.

На курско-киевской желѣзной дорогѣ, въ началѣ ея открытія, кондукторскія бригады были поставлены въ очень хорошія условія: кромѣ получаемого ими приличнаго жалованья, имъ предоставлено было пользованіе доходами отъ купѣ перваго класса. И вотъ, несмотря на то, что въ то время на всю дорогу былъ всего на всего одинъ контролеръ, провоза безбилетныхъ пассажировъ не замѣчалось. Если же изрѣдка таковой и обнаруживался въ самыхъ ничтожныхъ размѣрахъ, то онъ встрѣчалъ всеобщее порицаніе. Теперь на большинствѣ дорогъ замѣчается совершенно обратное явленіе: провозъ безбилетныхъ пассажировъ, принявшій эпидемическій характеръ, встрѣчаетъ сочувствіе; когда какой-нибудь оберъ-кондукторъ попадетъ, ему выражается неподдѣльное соболѣзнованіе...

Желѣзнодорожныя катастрофы.

I.



амъ лично приходилось быть очевидцами нѣсколькихъ болѣе или менѣе крупныхъ желѣзнодорожныхъ катастрофъ; общая ихъ картина до того потрясающая, что не поддается описанію, которое дало бы точное о ней представленіе. Вообразите изрытый рельсовый путь, обломки вагоновъ, взгромоздившихся одинъ на другой и слившихся въ одну безобразную груды, забрызганную кровью, и надъ всѣмъ этимъ—стонъ, вопіющій о возмездіи. Тягостное впечатлѣніе, производимое на посторонняго зрителя такою ужасною картиною, еще болѣе усугубляется при сознаніи, что этого не должно быть, что желѣзнодорожныя катастрофы, какъ въ дальнѣйшемъ изложеніи мы постараемся показать, должны происходить такъ же рѣдко, какъ землетрясенія на невулканической почвѣ.

А между тѣмъ, число желѣзнодорожныхъ катастрофъ до того велико, что онѣ какъ будто уже не возбуждаютъ сенсаціи. Печать и публика словно помирились съ ними, принимаютъ ихъ какъ бы за необходимое и неизбѣжное зло, съ которымъ бороться без-

полезно. По статистическимъ свѣдѣніямъ и нѣкоторымъ другимъ даннымъ, можно приблизительно опредѣлить, что по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ россійской имперіи ежегодно совершается около пятнадцати болѣе или менѣе гибельныхъ катастрофъ, а слѣдовательно, на каждую дорогу среднимъ числомъ приходится по одной катастрофѣ на каждые четыре года.

Крушенія на желѣзныхъ дорогахъ обыкновеннѣе, какъ въ количественномъ, такъ даже и въ процентномъ отношеніи, крушеній на моряхъ; а между тѣмъ, съ перваго взгляда кажется, что мы довѣрчивѣе относимся къ желѣзнымъ дорогамъ, нежели къ путешествіямъ по морямъ. На самомъ дѣлѣ такъ и должно быть: на моряхъ имѣется дѣло съ непреодолимыми силами природы, на сушѣ же этого нѣтъ. Безопасность передвиженій на сушѣ находится всецѣло въ рукахъ человѣческихъ, а не въ рукахъ слѣпой судьбы или стихіи, и потому совершенно понятно, если человѣкъ, не довѣряясь стихійной силѣ, относится болѣе довѣрчиво къ существу себѣ подобному. Но такая довѣрчивость — отчасти кажущаяся, и это наглядно замѣчается при какой-нибудь случайной остановкѣ поѣзда не въ назначенномъ пунктѣ, что бываетъ довольно часто, по весьма различнымъ причинамъ. Намъ лично нѣсколько разъ приходилось наблюдать подобныя явленія, и нужно видѣть, что тогда дѣлается съ пассажирами. Паника, овладѣвающая ими, не поддается описанію. Несмотря ни на какія успокоительныя увѣренія поѣздной прислуги, не дожидаясь окончательной остановки поѣзда, они выскакиваютъ изъ вагоновъ, чуть не кувыркомъ скатываются съ насыпей, и стремглавъ бѣгутъ въ сторону. Нѣкоторые пассажиры иногда до того проникаются страхомъ, что уже ни за что не соглашаются

вновь войти въ поѣздъ, хотя, очевидно, ему не грозитъ никакой опасности. Въ такихъ случаяхъ они отправляются пѣшкомъ на ближайшую станцію, и ожидаютъ другого поѣзда.

Существуетъ общество для страхованія преимущественно желѣзнодорожныхъ пассажировъ отъ несчастныхъ случаевъ. Такія общества учреждаются на основаніи статистическихъ данныхъ и теоріи вѣроятностей. Если бы желѣзнодорожныхъ катастрофъ не было вовсе, или онѣ случались бы весьма рѣдко, то существованіе подобнаго общества было бы немыслимо; съ другой стороны, чѣмъ катастрофы будутъ происходить чаще, тѣмъ взимаемые обществомъ взносы будутъ выше. Слѣдовательно, на основаніи устава общества и его тарифовъ можно составить себѣ нѣкоторое понятіе о количественной и процентной численности желѣзнодорожныхъ катастрофъ.

Мы сдѣлаемъ нѣкоторыя вычисленія, для которыхъ будемъ брать самыя невыгодныя цифры. Положимъ, что основаніемъ тарифовъ общества служить такой расчетъ, что пассажиръ, который непрерывно ѣздитъ бы по одной и той же желѣзной дорогѣ, въ одномъ и томъ же поѣздѣ, и постоянно себя страховалъ, прежде чѣмъ получить страховой капиталъ, долженъ выплатить обществу своими взносами вдвое болѣе того, что самъ получить. Такъ-какъ однодневная премія за застрахованный капиталъ въ 5,000 руб. составляетъ 65 коп., то слѣдовательно, подобный пассажиръ, если бы онъ только былъ возможенъ, черезъ 40 лѣтъ долженъ потерпѣть крушеніе. Затѣмъ, если принять во вниманіе, что во время катастрофы изъ общаго числа пассажировъ среднимъ числомъ оказываются убитыми и ранеными 20 процентовъ, то выходитъ, что каждый поѣздъ

претерпѣваетъ одно крушеніе въ промежуткѣ каждаго восьми лѣтъ. А такъ-какъ въ настоящее время въ Россіи существуетъ 56 желѣзныхъ дорогъ, по которымъ ежедневно проходитъ около ста шестидесяти пассажирскихъ поѣздовъ, то окажется, что по всѣмъ дорогамъ ежегодно совершается около двадцати катастрофъ, и это довольно вѣроятно. Положимъ, большинство катастрофъ ограничивается нѣсколькими ранеными, и онѣ даже не доходятъ до свѣдѣнія печати; но есть зато и такія, какъ напримѣръ тилигульская и кукуевская катастрофы, гдѣ жертвами оказываются почти всѣ пассажиры.

Не всѣ дороги одинаково обилуютъ катастрофами; есть такія, на которыхъ онѣ очень рѣдки, хотя положительно нѣтъ ни одной, которая была бы совершенно отъ нихъ застрахована. Пальму же первенства въ этомъ отношеніи слѣдуетъ отдать николаевской, московско-курской, варшавской, курско-харьково-азовской, и нѣкоторымъ другимъ дорогамъ.

Здѣсь мы имѣли въ виду только болѣе или менѣе гибельныя катастрофы. Что же касается такъ-называемыхъ происшествій, которыя ограничиваются поломкою вагоновъ и порчею пути, то имъ нѣтъ числа. Можно сказать, что нѣтъ дня, который прошелъ бы безъ такихъ происшествій. Кромѣ того, очень часто бываютъ такъ-называемыя фиктивные столкновенія поѣздовъ, т.-е. такія, которыя на самомъ дѣлѣ должны были бы произойти, но не происходятъ только вслѣдствіе случайнаго предупрежденія со стороны кого-либо изъ служащихъ. Таково, напримѣръ, знаменитое фиктивное столкновеніе экстреннаго поѣзда покойнаго графа Баранова съ почтовымъ, имѣвшее мѣсто на курско-харьково-азовской желѣзной дорогѣ въ 1879 году, и не со-

стоявшееся только вслѣдствіе особенной бдительности машиниста, который велъ экстренный поѣздъ.

II.

Всѣ желѣзнодорожныя катастрофы можно раздѣлить на двѣ категоріи: столкновенія и сходы съ рельсовъ. Столкновеніе поѣздовъ можетъ произойти только тогда, когда ихъ движеніе не точно согласуется съ постановленіями министерства путей сообщенія, изданными 30 мая 1874 года. Существуютъ двѣ системы для движенія поѣздовъ: телеграфная и семафорная. Первая примѣняется къ желѣзнымъ дорогамъ съ однимъ рельсовымъ путемъ, и главная ея основа состоитъ въ томъ, что между двумя сряду находящимися остановочными пунктами можетъ находиться въ движеніи только одинъ поѣздъ, въ какомъ бы то ни было направленіи. Министерскія постановленія, выработанныя для движенія поѣздовъ, настолько несложны, и притомъ такъ точно и ясно опредѣляютъ обязанности каждаго агента по движенію, что даже при мало-мальски аккуратномъ ихъ исполненіи, всякое несчастіе, даже всякое ненормальное движеніе поѣздовъ, сдѣлается немислимымъ.

Начальникъ станціи, или агентъ, его замѣняющій, на обязанности котораго лежитъ принятіе и отправленіе поѣздовъ, долженъ своевременно прочитывать депеши сосѣднихъ станцій, относящіяся къ движенію поѣздовъ, и расписываться въ томъ въ журналѣ входящихъ депешъ; своевременно и собственноручно записывать свои поѣздныя депеши въ такъ-называемый поѣздной журналъ, по составленной разъ на всегда редакціи, ничего не добавляя отъ себя; своевременно

вручать путевыя депеши оберъ-кондуктору и машинисту. Агентъ по движенію ни подъ какимъ видомъ не имѣетъ права передавать своей обязанности, какъ въ цѣлости, такъ и въ отдѣльных функціяхъ, другому лицу; въ исключительныхъ же случаяхъ онъ можетъ это сдѣлать, но не иначе, какъ по установленной формѣ. Затѣмъ, агентъ по движенію обязанъ слѣдить за исправностью своихъ подчиненныхъ.

Телеграфистъ обязанъ, отложивъ всякую другую работу, немедленно принять и записать въ журналъ каждую поѣздную депешу, не позволяя себѣ передавать на нее отвѣтъ до тѣхъ поръ, пока таковой не будетъ записанъ въ поѣздной журналъ собственноручно агентомъ движенія, въ помѣщеніи телеграфа. Телеграфисту строго воспрещается, безъ особаго разрѣшенія, и то только по установленной формѣ, приемъ на себя обязанностей агента по движенію, а равно и передача обязанностей другому лицу. Оберъ-кондукторъ и поѣздной машинистъ находятся въ подчиненіи у дежурнаго агента по движенію; для нихъ также установлены особыя правила, которыя они должны знать твердо и исполнять слѣпо. Въ особенности имъ строго запрещено отправляться съ поѣздомъ въ дальнѣйшій путь по словесному заявленію начальника станціи или дежурнаго агента, безъ путевыхъ депешъ *). Кромѣ того, поѣзднымъ машинистамъ вмѣнено въ обя-

*) Путевыя депеши служатъ документальнымъ доказательствомъ того, что путь отъ станціи отправленія до слѣдующей свободенъ, т.-е. что на всемъ этомъ протяженіи нѣтъ ни одного поѣзда въ какомъ бы то ни было направленіи, и что начальникъ слѣдующей станціи находится въ ожиданіи отправляемаго къ нему поѣзда, до прибытія котораго онъ не можетъ отправить ни одного поѣзда обратной номерациі.

занность производить передвиженіе поѣзда на станціяхъ, какъ-то: установка его на запасный путь, прицѣпка или отцѣпка вагоновъ, только при непремѣнномъ условіи личнаго присутствія агента движенія на паровозѣ. Составители поѣздовъ за десять минутъ до прибытія пассажирскаго поѣзда обязаны прекращать производство всякихъ станціонныхъ манѣвровъ.

Эти министерскія правила, которыя мы изложили вкратцѣ, въ ихъ главныхъ основахъ, гарантируютъ полнѣйшую безопасность движенія поѣздовъ. Точное ихъ примѣненіе къ службамъ движенія и телеграфа на желѣзныхъ дорогахъ ставитъ въ невозможность не замѣтить такой ошибки, которая могла бы привести къ столкновеніямъ поѣздовъ на пути между станціями или на станціяхъ.

Чтобы выяснитъ это нагляднѣе, попытаемся представить примѣръ невозможности столкновенія поѣздовъ вслѣдствіе одной только ошибки, а не вслѣдствіе неточнаго исполненія министерскихъ постановленій, причемъ допустимъ даже самыя невѣроятныя крайности.

Положимъ, что на станціи Петровка со станціи Ивановка получена поѣздная телеграмма такого содержанія: „Петровка, начальнику станціи. 2 ч. 15 м. № 24-й отправился“. Эту депешу телеграфистъ записываетъ въ поѣздной журналъ и увѣдомляетъ о томъ начальника станціи, который обязанъ явиться на телеграфъ, и въ доказательство просмотра полученной депеши, расписаться въ соотвѣтствующей графѣ. Затѣмъ допустимъ, что черезъ 5—10 минутъ начальникъ станціи забываетъ эту депешу, и слѣдовательно, упуская изъ вида выходъ къ нему поѣзда № 24, считаетъ путь между станціями Ивановкою и Петровкою свободнымъ, вслѣд-

стіе чего находить возможнымъ отправить имѣющійся у него на станціи № 23 *). Чтобы получить необходимы для его отправленія путевыя депеши, начальнику станціи Петровка нужно явиться на телеграфъ, и подъ забытою имъ депешею написать свою телеграмму: „Ивановка, начальнику станціи. Могу-ли отправить поѣздъ № 23“. Эта депеша поступаетъ въ руки телеграфиста. Допустимъ, что онъ также забываетъ сдѣланное имъ нѣсколько минутъ назадъ, не замѣчаетъ рядомъ находящейся, принятой и записанной имъ депеши о выходѣ поѣзда № 24, и слѣдовательно, продолжаетъ ошибку начальника станціи и передаетъ въ Ивановку запросъ на отправку поѣзда № 23, т.-е. на встрѣчу вышедшаго уже поѣзда № 24. Между тѣмъ, въ Ивановкѣ ожидаютъ не запроса, а прежде всего депешу: „поѣздъ № 24 прибылъ“, ранѣе полученія которой никакого другого обмѣна поѣздными депешами не допускается. Такимъ образомъ, ошибка поступила уже въ третьи руки. Если и на этотъ разъ она останется незамѣченною телеграфистомъ, передававшимъ депешу о выходѣ поѣзда № 14, то переходитъ дальше въ четвертыя руки, а именно къ начальнику станціи Ивановка, который долженъ дать на полученный имъ запросъ отвѣтъ, предварительно убѣдившись, есть-ли на его имя увѣдомленіе о прибытіи поѣзда № 24. Вдаваясь въ дальнѣйшую крайность, допустимъ, что начальникъ Ивановской станціи, почему бы то ни было, съ своей стороны, тоже дѣлаетъ ошибку, и пишетъ отвѣтъ: „Да, ожидаю поѣзда № 23“. Эта депеша снова проходитъ черезъ трое рукъ, и затѣмъ уже вручается оберъ-кондуктору и машинисту. Но чтобы отправить поѣздъ со станціи, на-

*) На желѣзныхъ дорогахъ, по одному направленію идутъ четные поѣзда, по обратному—нечетные.

чальникъ, кромѣ путевыхъ депешъ, долженъ вручить оберъ-кондуктору и машинисту расписку, на существующемъ для этого бланкѣ, въ томъ, что скрещеніе поѣзда № 24 съ поѣздомъ № 23 не состоялось на станціи Петровка по такимъ-то причинамъ. Чтобы выдать подобный документъ, кажется, нельзя уже не вспомнить о слѣдованіи поѣзда № 24, тѣмъ болѣе, что причина перемѣны скрещенія должна быть взята изъ какой-нибудь депеши, увѣдомляющей объ опозданіи поѣзда; а между тѣмъ, у начальника станціи есть только депеша, въ которой говорится не объ опозданіи, а объ отправленіи поѣзда № 24.

Итакъ, при всемъ нашемъ искреннемъ желаніи произвести столкновеніе двухъ поѣздовъ, даже при мало-мальски точномъ соблюденіи министерскихъ постановленій, намъ этого не удалось. Такое столкновеніе могло бы произойти только тогда, если бы допустить возможность исполнѣ невѣроятнаго явленія—безсознательнаго дѣйствія двухъ сосѣднихъ станцій, затѣмъ машиниста и оберъ-кондуктора. Кромѣ того, надо, чтобы такое явленіе совпало съ нахожденіемъ встрѣчнаго поѣзда на пути. Между тѣмъ, столкновенія поѣздовъ между станціями или на станціяхъ далеко не рѣдкое явленіе, и тутъ самъ собою навязывается вопросъ: гдѣ же кроется причина вопіющаго явленія? А причина очень проста, хотя и возмутительна. Причина та, что министерскія правила—мертвая буква, и при существующемъ порядкѣ вещей, нѣтъ той силы, которая могла бы ее оживить.

III.

Железнодорожные агенты, вмѣсто того, чтобы точно и добросовѣстно слѣдовать порядку, выработанному министерствомъ путей сообщенія и гарантирующему безопасность и своевременность хода поѣздовъ, устанавливаютъ свой собственный порядокъ, главная цѣль котораго состоитъ въ томъ, чтобы возможно больше выиграть свободнаго времени отъ службы. Такъ, напримеръ, начальникъ станціи или дежурный агентъ, чтобы пользоваться возможно бѣльшимъ досугомъ, особенно въ ночное время, или же для того, чтобы управиться съ многоразличными обязанностями, на него возложенными, передаетъ завѣдываніе обмѣномъ поѣздными депешами телеграфисту, который, находясь у него въ подчиненіи, не осмѣливается ослушаться. Онъ отлично знаетъ, что начальникъ станціи можетъ всегда ему повредить, а между тѣмъ, угождая ему во всемъ, онъ будетъ находиться на хорошемъ счету; начальникъ будетъ его любить и жаловать, и при всякой возможности его выдвигать. Но принимая на себя завѣдываніе поѣздными депешами, что уже составляетъ нарушеніе министерскихъ правилъ, и за что телеграфистъ можетъ подвергнуться увольненію отъ службы, онъ, чтобы скрыть свой и начальника станціи проступокъ, вынужденъ сдѣлать новое нарушеніе съ своей стороны. Книгу, называемую поѣзднымъ журналомъ, куда должны записываться всѣ поѣздныя депеши собственноручно начальникомъ станціи или дежурнымъ агентомъ, и которая служитъ лучшимъ подспорьемъ памяти относительно расположенія хода поѣздовъ, телеграфистъ откладываетъ въ сторону до сдачи дежурства, и управляетъ поѣздами, полагаясь единственно

на свою память. Между тѣмъ, телеграфистъ, управляющій поѣздами по указанію своей памяти, долженъ еще зорко слѣдить за дежурнымъ агентомъ, опасаясь, какъ бы послѣдній, скрывая свое отступленіе отъ министерскихъ правилъ передъ поѣздными служащими, не сдѣлалъ какой-нибудь оплошности, вручая путевыя депеши оберъ-кондуктору и машинисту, и не отправилъ бы какого-нибудь поѣзда на встрѣчу другому, что легко можетъ быть имъ сдѣлано, какъ лицомъ, не находящимся въ курсѣ принятыхъ и переданныхъ депешъ, и потому не имѣющимъ точнаго представленія относительно порядка слѣдованія поѣздовъ къ станціи. Кромѣ того, телеграфисту приходится имѣть дѣло съ пріемомъ и передачею служебныхъ и частныхъ телеграммъ, а также входить въ объясненія съ подателями и получателями частной корреспонденціи, и больше всего съ оберъ-кондукторами и машинистами.

Но пойдемъ дальше. Телеграфистъ тоже человѣкъ, и къ тому же, онъ знаетъ, что начальство, ему одолженное, не можетъ отъ него требовать вполнѣ аккуратнаго нахожденія на посту. И вотъ, онъ, въ свою очередь, чтобы сколько-нибудь отдохнуть отъ трудовъ, передаетъ часть своихъ обязанностей ученику по телеграфу, или же, зная расписание поѣздовъ, предварительно условившись съ сосѣднею станціею, дѣлаетъ преждевременный обмѣнъ депешами относительно будущихъ поѣздовъ.

Заготовивъ, такимъ образомъ, въ одинъ пріемъ нѣсколько путевыхъ депешъ на нѣсколько часовъ впередъ относительно такихъ поѣздовъ, которыхъ еще не было, но которые будутъ, телеграфисты обѣихъ станцій считаютъ себя свободными. Имъ остается только сказать стрѣлочнику время прихода каждаго поѣзда, для того,

чтобы онъ былъ наготовѣ его встрѣтить, и объяснить сторожу, для какого поѣзда какія заготовлены депеши, чтобы онъ безошибочно могъ ихъ вручить по принадлежности. Отдѣлавшись такимъ образомъ, телеграфисты засыпаютъ сномъ праведниковъ.

Въ случаѣ перемѣны часовъ прибытія или отправленія какого-нибудь поѣзда, обыкновенно слѣдуетъ предупрежденіе: „на такой-то депешѣ, вмѣсто такихъ-то часовъ, поставьте такіе-то“. А такъ-какъ депеши въ журналъ записаны своевременно не будутъ, а только къ сдачѣ дежурства, то слѣдовательно, въ немъ не будетъ и поправокъ, которыя указывали бы на неправильность дѣйствій телеграфа. Что же касается другихъ, не поѣздныхъ, а служебныхъ или частныхъ входящихъ депешъ, то въ крайнемъ случаѣ одна изъ сосѣднихъ станцій отвѣтитъ за другую, и приметъ эти депеши. Когда же отсутствовавшій телеграфистъ заявитъ сосѣду о своемъ нахожденіи на посту, тотъ, отдѣлившись штепселемъ, *) а если нѣтъ на всемъ телеграфномъ участкѣ недруговъ, то и не дѣлая этого, передастъ принятыя депеши по назначенію.

Кромѣ отправленія поѣздовъ по преждевременному обмѣну депешъ, телеграфисты иногда ихъ отправляютъ по такъ-называемымъ фальшивымъ путевымъ депешамъ. Такое отправленіе чаще всего выпадаетъ на долю пассажирскихъ поѣздовъ, и производится такимъ образомъ. Положимъ, что на какую-нибудь станцію прибылъ скорый поѣздъ, которому назначена короткая стоянка. Между тѣмъ, телеграфистъ почему-либо пропустилъ время запроса, или же просто сосѣдняя станція не отвѣчаетъ на телеграмму, называемую запросомъ, на ко-

*) „Штепселемъ“ называется приборъ, который служитъ для отдѣленія гальваническаго тока.

торую въ отвѣтъ обыкновенно должна получиться путевая депеша такой редакціи: „Да, ожидаю вашего поѣзда №00“. Тогда можно взять номеръ путевой депеши сосѣдней станціи, по расчету всегда извѣстный, взять часы подачи приблизительно, то и другое поставить на бланкъ путевыхъ депешъ, и отправить поѣздъ какъ бы по депешамъ полученнымъ. Послѣ же, когда станція отвѣтитъ, можно передать ей часы запроса и депешу объ отправленіи. Отправленіе поѣзда по фальшивымъ путевымъ депешамъ иногда дѣлается даже безъ вѣдома отправляющей станціи; это можетъ произойти тогда, когда дѣѣ сосѣднія станціи находятся во враждебныхъ между собою отношеніяхъ. Положимъ, что на станцію Ивановка прибылъ поѣздъ, который надо отправить далѣе, на станцію Петровку, находящуюся съ Ивановкою во враждебныхъ отношеніяхъ. Ивановка, для передачи запроса, вызываетъ Петровку; но послѣдняя не отвѣчаетъ, потому что, допустимъ, телеграфистъ спитъ. Слѣдующая за Петровкою станція, Михайловка, слышитъ вызовъ, а также, что Петровка на него не отвѣчаетъ. Тогда, чтобы выручить уснувшаго телеграфиста, Михайловка отвѣчаетъ за Петровку: „Я Петровка“, и затѣмъ получаетъ запросъ и передаетъ въ Ивановку путевую депешу, какъ будто не отъ себя, а отъ Петровки. Ивановка не можетъ знать, какая станція передала ей путевую депешу, и потому безпечно отправляетъ поѣздъ. Затѣмъ, когда телеграфистъ Петровской станціи заявитъ о своемъ присутствіи, Михайловка даетъ ему знакъ отдѣлиться отъ Ивановки штепселемъ, и передаетъ ея запросъ, который Петровка выпускаетъ себѣ на ленту. Такимъ образомъ, никакихъ слѣдовъ злоупотребленія не остается.

Вотъ какіе порядки, выработанные желѣзнодорожными агентами въ обходъ министерскихъ правилъ, ведутъ къ столкновеніямъ поѣздовъ и къ сходамъ съ рельсовъ на стрѣлкахъ. Последнее чаще всего бываетъ потому, что стрѣлочникъ, которому говорятъ только приблизительные часы прихода поѣзда, часто обманывается въ своемъ ожиданіи. Ему иногда приходится слишкомъ долго ждать прибытія поѣздовъ, которые часто опаздываютъ. Обманувшись разъ, въ другой—онъ рискуетъ отлучиться со своего поста, и затѣмъ можетъ явиться слишкомъ поздно, или въ нетрезвомъ видѣ, или же, наконецъ, въ долгомъ ожиданіи поѣзда, онъ можетъ заснуть на своемъ посту. Результатомъ этого обыкновенно бываетъ извѣстный переводъ стрѣлки подъ поѣздомъ, неудовлетворительное ея состояніе, направленіе поѣзда на путь уже занятый, закрытый дискъ, и много другихъ подобныхъ случаевъ. Вслѣдствіе закрытаго диска, поѣздъ принужденъ останавливаться за станціею, что влечетъ къ его опозданію. Опоздавъ на 10 минутъ, онъ имѣетъ уже всѣ данныя для опозданія и на 10 часовъ, вслѣдствіе необходимости уступать путь пассажирскимъ и другимъ своевременно идущимъ поѣздамъ. Для машиниста нѣтъ ничего хуже, какъ ѣхать съ опоздавшимъ поѣздомъ: во-первыхъ, это сокращаетъ время его отдыха, а во-вторыхъ, невыгоднымъ образомъ отражается на его карманѣ, потому что тогда увеличивается расходъ топлива, за сбереженіе котораго онъ получаетъ преміи. Поэтому, машинистъ будетъ стараться нагнать утерянное время усиленнымъ ходомъ и сокращеніемъ стоянокъ настолько, что поѣздъ можетъ уйти со станціи не осмотрѣннымъ въ своей исправности для дальнѣйшаго слѣдованія.

IV.

На всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ существуютъ ревизоры движеній, на обязанности которыхъ лежитъ контролированіе дѣйствій агентовъ движенія и телеграфа. Но они безсильны передъ цѣлою системою обмана, который скрывается за круговою порукою начальниковъ станцій. Ревизоръ не можетъ одновременно находиться на всѣхъ станціяхъ и слѣдить за точнымъ исполненіемъ министерскихъ постановленій; судить же объ этомъ по записямъ, сдѣланнымъ въ отсутствіи ревизора, невозможно, потому что всѣ принятыя и переданныя депеши могли быть записаны въ поѣздной журналъ за десять минутъ до его пріѣзда. Пріѣхавъ на станцію неожиданно ревизоръ не можетъ: едва онъ сядетъ въ поѣздъ, какъ это обстоятельство сейчасъ же сдѣлается извѣстнымъ по всему участку посредствомъ телеграфа. Передача такихъ извѣстій будетъ сдѣлана даже и не въ силу дружескаго отношенія станцій между собою, а просто по пословицѣ: „рука руку моетъ“. Если какая-нибудь станція не увѣдомитъ о слѣдованіи ревизора, то и ей оплатятъ тѣмъ же. Забыть сдѣлать такое сообщеніе трудно, потому что станція, давшая депешу отправленія, обыкновенно получаетъ запросъ: „нѣтъ-ли кого съ поѣздомъ“. Такіе вопросы и отвѣты на нихъ принимаются на слухъ. Извѣстно, что всѣ телеграфисты, при болѣе или менѣе продолжительной практикѣ, выучиваются читать депеши по стуку, производимому рычагомъ, безъ перевода на телеграфную ленту. Такимъ образомъ, частный разговоръ по телеграфу никакихъ слѣдовъ послѣ себя не оставляетъ. Получивъ увѣдомленіе о выѣздѣ ревизора, телеграфистъ приглашаетъ начальника станціи или де-

журнаго агента расписаться въ принятыхъ депешахъ, и диктуеть ему по порядку всѣ депеши, переданныя отъ его имени. Такъ, напримѣръ, депеша: „п. № такой-то прибылъ“, только-что записывается, а между тѣмъ, этотъ поѣздъ прослѣдовалъ нѣсколько часовъ назадъ, и послѣ него еще прошло 10—15 поѣздовъ. За полъ-сутокъ запущенныя поѣздныя депеши требуютъ для своей записи не болѣе пяти-шести минутъ времени, такъ-какъ онѣ пишутся по установленнымъ формуламъ, и состоятъ изъ 8—10 словъ. Такимъ образомъ, къ пріѣзду ревизора показная сторона дѣла будетъ въ образцовомъ порядкѣ. Просматривая всѣ книги, онъ не въ состоянii будетъ сказать, какъ велось дѣло въ его отсутствii; такъ-ли, какъ это требуется правилами, или же, наоборотъ, своимъ собственнымъ, выработаннымъ порядкомъ. Опытный ревизоръ постарается даже не замѣтить, если къ его пріѣзду не успѣли приготовить показную сторону, понимая, что розысканiе за несвоевременныя записи послужить только побуждающимъ средствомъ чище маскировать дѣло, не оказывая ни малѣйшаго влiянiя на правильный его ходъ. Въ свою очередь, ревизоры движенiй, сознавая свое безсилiе, а слѣдовательно и свою бесполезность, въ большинствѣ случаевъ предаются безпечному *fag-niente*, или же занимаются каждый своимъ собственнымъ дѣломъ. Главное же проявленiе ихъ служебной дѣятельности состоитъ въ томъ, чтобы одинъ разъ въ мѣсяцъ расписаться въ полученiи довольно солиднаго оклада.

Итакъ, существуетъ полнѣйшая возможность обойти министерскiя постановленiя и всѣ циркуляры высшаго желѣзнодорожнаго начальства, притомъ обойти такъ, что этотъ обходъ не можетъ быть замѣченъ, по край-

ней мѣрѣ до тѣхъ поръ, пока не измѣнить „авось“, и не побьются поѣзда. Но и въ такихъ случаяхъ, о причинахъ совершившагося несчастiя могутъ быть иногда однѣ только догадки, которыя не даютъ права на привлеченiе къ отвѣтственности дѣйствительнаго виновника.

Насколько укоренился вышеприведенный порядокъ на желѣзныхъ дорогахъ, можно судить изъ многочисленныхъ циркуляровъ высшаго желѣзнодорожнаго начальства, появляющихся всегда въ изобилiи послѣ каждой катастрофы. Всѣ они выражаютъ одну и ту же общую мысль, и грозятъ увольненiемъ отъ службы или преданiемъ суду за нарушенiе установленныхъ правилъ. Такими грозными циркулярами отдѣляется высшее желѣзнодорожное начальство; но на нихъ обыкновенно смотрятъ, какъ на самую невинную попытку установить желаемый порядокъ. Всѣ эти циркуляры, вслѣдъ за ихъ изданiемъ, переходятъ въ архивы станцiй, и служатъ только для того, чтобы въ случаѣ надобности отыскать въ нихъ номеръ нарушеннаго параграфа, и представить доказательства предусмотрительности со стороны высшаго начальства.

V.

Гдѣ же побудительныя причины, заставляющiя желѣзнодорожныхъ агентовъ такъ небрежно относиться къ своимъ обязанностямъ? Въ нихъ недостатка нѣтъ.

Желѣзнодорожныя общества, щедрыя въ распредѣленiи чудовищныхъ окладовъ высшимъ желѣзнодорожнымъ чинамъ и въ содержанiи совершенно бесполез-

ныхъ личностей, въ отношеніи къ низшимъ служащимъ проявляютъ непомѣрную скупость. Штаты такихъ служащихъ доведены до минимума, а вслѣдствіе того на нихъ ложится столько непосильной работы, что они поневолѣ должны пренебрегать тѣми частями своей дѣятельности, которыя, при существующей желѣзнодорожной служебной организаціи, не могутъ быть контролированы.

Для дежурства по движенію, вообще, существуютъ два агента: начальникъ станціи и его помощникъ, которые и дежурятъ посуточно. Не говоримъ уже о томъ, что такая служба сама по себѣ тягостна и ненормальна: сутки непрерывно дежурить, и затѣмъ сутки отдыхать, причемъ въ одинъ приемъ высыпаться за двое сутокъ, и такъ изо дня въ день, и такъ всю жизнь. Но и въ эти свободныя сутки для нихъ нѣтъ безусловнаго отдыха, такъ-какъ начальникъ станціи обязанъ постоянно встрѣчать пассажирскіе поѣзды, а помощникъ завѣдывать продажей билетовъ. Во время же дежурства на каждого изъ нихъ вваливается столько работы, что съ нею управиться весьма трудно, если не невозможно. Начальникъ станціи обязанъ встрѣчать и отправлять всѣ поѣзды, обмѣниваться съ сосѣдними станціями поѣздными депешами, передъ приходомъ каждого пассажирскаго поѣзда осматривать стрѣлки, управлять станціонною сигнализациею, убѣждаться, что всѣ станціонныя служащіе находятся на своихъ постахъ, слѣдить за правильнымъ производствомъ станціонныхъ манѣвровъ; иногда онъ долженъ лично присутствовать на манѣврирующемъ паровозѣ, и все это въ одно и то же время. Кромѣ того, онъ долженъ завѣдывать приемомъ и отправленіемъ товаровъ, входить во всевозможныя объясненія съ грузо-отправителями,

вести весьма сложную станціонную отчетность и обширную служебную переписку, и наконецъ, слѣдить за общимъ благосостояніемъ станціи. Эта его обыденная работа усложняется еще болѣе въ случаяхъ ненормальнаго движенія, что въ желѣзнодорожной жизни бываетъ сплошь и рядомъ.

Итакъ, при такой массѣ работы, удивительно-ли, что дежурный агентъ стремится къ сокращенію ея, а слѣдовательно, къ небреженію нѣкоторыми обязанностями, и именно главнѣйшими, т.-е. такими, которыя направлены къ безопасности движенія? Но разъ отступивъ отъ нѣкоторыхъ своихъ прямыхъ и главныхъ обязанностей, онъ уже находится на наклонной плоскости, втягивается все болѣе и болѣе, и наконецъ, не дѣлаетъ даже того, что онъ могъ бы дѣлать безъ особеннаго напряженія своихъ умственныхъ или физическихъ силъ.

Скажемъ болѣе: многіе будутъ пренебрегать нѣкоторыми своими обязанностями ради сохраненія за собою своей службы. Какъ ни покажется это страннымъ, даже невѣроятнымъ, а это такъ. Для начальника станціи существуютъ только три исхода: или неукоснительно слѣдовать инструкціямъ, и затѣмъ впасть въ чухотку, или отступать отъ нѣкоторыхъ правилъ инструкцій, или, наконецъ, слѣдовать главнымъ правиламъ, направленнымъ къ безопасности движенія, и пренебрегать второстепенными своими обязанностями. Но такъ какъ послѣднія именно такія, которыя находятся на виду у высшаго начальства, то онъ легко можетъ быть подвергнутъ увольненію отъ службы. Если начальникъ станціи не во-время отвѣтитъ на какую-нибудь бумажку, если онъ запутаетъ отчетность, ему грозитъ строжайшій выговоръ, штрафъ, увольненіе.

Но если онъ не запишетъ во-время поѣздной депеши, то не подвергается никакой немилости, потому что высшее начальство этого знать не будетъ, развѣ случится какое-нибудь происшествіе, на что весьма немногіе рассчитываютъ. Есть еще много и другихъ побудительныхъ причинъ, заставляющихъ начальниковъ станцій отступать отъ точнаго исполненія своихъ обязанностей; между прочимъ, необходимость ладить съ служащими. Исполнительность начальника станціи влечетъ за собою такую же исполнительность со стороны его помощника, телеграфа, поѣздной и паровозной прислуги, а также и сосѣднихъ станцій. За эту, какъ говорятъ, горячность къ дѣлу, ему могутъ повредить весьма существеннымъ образомъ. При такихъ условіяхъ, начальникъ станціи долженъ быть непогрѣшимымъ, потому что малѣйшая его ошибка сейчасъ же станетъ извѣстною высшему начальству.

Въ прежнее время телеграфъ составлялъ совершенно самостоятельную службу, и это имѣло свой смыслъ. Но такое раздѣленіе двухъ службъ, телеграфа и движенія, тѣсно между собою связанныхъ, было не по сердцу начальникамъ станцій, потому что имъ не такъ удобно можно было отступать отъ министерскихъ правилъ. Въ настоящее время почти на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, за немногими исключеніями, телеграфъ вошелъ въ составъ службы движенія, такъ-что телеграфисты находятся въ полномъ подчиненіи у начальниковъ станцій, и такимъ образомъ, въ рукахъ послѣднихъ нынче больше средствъ для подобныхъ отступленій.

На одной желѣзной дорогѣ, дежурные агенты, записывая въ журналъ поѣздныя депеши о прибытіи поѣздовъ, для упрощенія ставили всегда одно и то же время какъ подачи депеши, такъ и прибытія поѣзда. Такой

приемъ практиковался многіе годы, никогда не возбуждая никакихъ недоразумѣній. Наконецъ, кто-то обратилъ вниманіе, какимъ образомъ дежурный агентъ можетъ въ одинъ и тотъ же моментъ встрѣчать поѣздъ и писать депешу объ его прибытіи. И вотъ, послѣдовалъ строгій приказъ, вмѣняющій въ обязанность дежурнымъ агентамъ записывать дѣйствительное время подачи депеши. Но онъ ни въ чемъ не измѣнилъ дѣла, потому что въ журналъ можно записывать какіе угодно часы и минуты.

Министерство путей сообщенія, устанавливая правила для агентовъ по движенію, опредѣлило также ихъ норму—двухъ-смѣнное и трехъ-смѣнное дежурства, смотря по степени движенія. Такое распредѣленіе было бы вполне посильно, если бы на обязанности дежурныхъ агентовъ лежало только завѣдываніе движеніемъ поѣздовъ. Но бѣда въ томъ, что желѣзнодорожныя общества одинаково умѣютъ весьма искусно обходить министерскія постановленія: придерживаясь установленной нормы, они вваливаютъ на дежурныхъ агентовъ массу работы, не имѣющей съ движеніемъ поѣздовъ ничего общаго.

VI.

Чтобы нагляднѣе можно было понять, какимъ образомъ отъ нарушенія министерскихъ постановленій могутъ происходить несчастія съ поѣздами, приведемъ нѣсколько случаевъ столкновенія поѣздовъ, имѣвшихъ мѣсто на разныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Между станціями А и В одной дороги произошло столкновеніе товаро-пассажирскаго поѣзда съ товар-

нымъ, вслѣдствіе такихъ обстоятельствъ. Телеграфистъ станціи А, по обыкновенію, завѣдывалъ, отъ имени дежурнаго агента, соглашеніемъ по телеграфу съ сосѣдними станціями относительно движенія поѣздовъ. Онъ разрѣшилъ путь нечетному товарному поѣзду, находящемуся на станціи В, а съ другой, сосѣдней станціи получилъ увѣдомленіе о выходѣ четнаго товаро-пассажирскаго поѣзда; затѣмъ уснулъ, и не слышалъ, какъ станція В его звала для передачи депеши о выходѣ товарнаго поѣзда. Дежурный агентъ тоже спалъ. Когда на станцію А прибылъ товаро-пассажирскій поѣздъ, и время его стоянки окончилось, оберъ-кондукторъ разбудилъ дежурнаго агента и спросилъ, можно-ли поѣзду отправляться дальше. Дежурный, полагая, что все нужное для его отправленія уже сдѣлано, и что путевыя депеши вручены по принадлежности, разрѣшилъ отправку. Между тѣмъ, никакихъ путевыхъ депешъ ни у кого не было: оберъ-кондукторъ полагалъ, что онѣ вручены его помощнику, а его помощникъ и машинистъ рассчитывали, что онѣ находятся у оберъ-кондуктора. Итакъ, со станціи А товаро-пассажирскій поѣздъ отправился въ то время, когда встрѣчный товарный поѣздъ, вышедшій изъ станціи В, еще не прибылъ. Въ нѣсколькихъ верстахъ отъ станціи А столкновение состоялось. Оно бы не произошло, если бы дежурный агентъ своевременно просматривалъ входящія депеши и записывалъ свои, потому что тогда онъ имѣлъ бы въ виду выходъ товарнаго поѣзда, а слѣдовательно, до его прибытія задержалъ бы отправленіе товаро-пассажирскаго. Кромѣ того, явившись въ телеграфъ для записанія депеши о прибытіи товаро-пассажирскаго поѣзда, онъ могъ бы разбудить уснувшаго телеграфиста.

Между станціями А и В другой желѣзной дороги произошло фиктивное столкновение почтоваго поѣзда съ курьерскимъ по слѣдующей причинѣ. Телеграфистъ станціи А сдѣлалъ обмѣнъ депешами съ сосѣдними станціями, вслѣдствіе чего станція В передала на станцію А путевую депешу для почтоваго поѣзда, который шелъ съ опозданіемъ. Телеграфистъ приготовилъ ее въ двухъ экземплярахъ, какъ и требуется правилами, для врученія по одному изъ нихъ машинисту и оберъ-кондуктору почтоваго поѣзда. Начальникъ станціи взялъ эти депеши, не заявивъ телеграфисту, что онъ идетъ отправлять почтовый поѣздъ. Сдѣлалъ же онъ это въ то время, когда телеграфистъ обмѣнивался депешами слѣдующаго содержанія: со станціи В: „Задержите опоздавшій почтовый поѣздъ и разрѣшите путь курьерскому, идущему во-время“; на эту депешу телеграфистъ передалъ отъ имени начальника станціи отвѣтъ: „Почтовый поѣздъ задержанъ, отправьте вашъ курьерскій, до его прибытія мною ничто не будетъ отправлено“, и наконецъ, со станціи В: „Курьерскій поѣздъ отправился, не ожидая задержаннаго почтоваго“. Когда телеграфистъ получилъ послѣднюю депешу, начальникъ станціи успѣлъ вручить уже недѣйствительныя путевыя депеши оберъ-кондуктору и машинисту почтоваго поѣзда, разрѣшивъ ему слѣдовать дальше на станцію В, изъ которой отправился ему на встрѣчу курьерскій. Это столкновение не состоялось вслѣдствіе добросовѣстности машиниста и благодаря тому, что ошибка была скоро обнаружена. Машинистъ, проѣхавъ станціонныя стрѣлки, оглянулся назадъ, какъ это требуется инструкціею, и въ это время замѣтилъ, что станціонныя служащіе, узнавшіе объ ошибкѣ, криками и усиленными маханіями разными предметами

давали сигналъ къ остановкѣ поѣзда. Такая ошибка не могла бы произойти, если бы начальникъ станціи собственноручно записывалъ депеши, потому что, написавъ: „почтовый поѣздъ задержанъ“, онъ уничтожилъ бы прежнія путевыя депеши, и не пошелъ бы отправлять имъ же самимъ задержанный поѣздъ.

Столкновение двухъ товарныхъ поѣздовъ на одной желѣзной дорогѣ совершилось такимъ образомъ. На этой дорогѣ испоконъ вѣка существовалъ обычай передавать обѣ путевыя депеши оберъ-кондуктору; такъ-что машинистъ, отправляясь съ поѣздомъ, никогда о нихъ не заботился. На одну станцію прибылъ нечетный товарный поѣздъ, идущій своевременно. Когда время его стоянки окончилось, машинистъ замѣтилъ, что кондукторы идутъ съ фонарями занимать свои мѣста, и затѣмъ услышалъ звонки. Полагая поѣтому, что все нужное для отправленія поѣзда въ дальнѣйшій путь сдѣлано, и что звонки даются собственно для этого, онъ отправился. Между тѣмъ, дѣло представлялось совершенно въ иномъ видѣ. Дежурный агентъ, вопреки правиламъ, разрѣшилъ путь сосѣдней станціи четному товарному поѣзду меньшей скорости, идущему съ опозданіемъ, намѣреваясь задержать свой поѣздъ; звонки были, собственно, даны вслѣдствіе отправленія поѣзда изъ сосѣдней станціи. Слѣдовательно, машинистъ нечетнаго поѣзда отправился безъ всякихъ путевыхъ депешъ, оставивъ даже на станціи оберъ-кондуктора. Столкновение состоялось, и было весьма гибельное. Машинистъ, главный, хотя и невольный, виновникъ этой катастрофы, былъ убитъ. Громъ не грянетъ—мужикъ не перекрестится: только съ тѣхъ поръ приказомъ по линіи строжайше было вмѣнено машинистамъ въ обязанность лично прини-

мать путевую депешу, и въ удостовѣреніе расписываться въ особой книгѣ.

Столкновение почтового поѣзда съ товарнымъ произошло вслѣдствіе того, что телеграфистъ записалъ на бланки путевыя депеши для прибывшаго товарнаго поѣзда, не получивъ самой депеши, а только рассчитывая ее получить послѣ того, какъ прибудетъ почтовый поѣздъ изъ сосѣдней противоположной станціи. Дежурный агентъ, не зная предыдущихъ депешъ и расположенія поѣздовъ, такъ-какъ фактически движеніемъ завѣдывалъ телеграфистъ, и полагая, что написанныя депеши получены въ дѣйствительности, взялъ ихъ и отправилъ товарный поѣздъ на встрѣчу еще не прибывшаго почтового.

Фиктивное столкновение экстреннаго поѣзда графа Баранова съ почтовымъ произошло такимъ образомъ. На одну станцію съ одной стороны шелъ почтовый поѣздъ, а съ другой—экстренный. Телеграфистъ, прежде дѣйствительнаго прибытія экстреннаго поѣзда, передалъ депешу: „Экстренный поѣздъ прибылъ; могли отправить почтовый“, и получилъ отвѣтъ, разрѣшающій отправку послѣдняго. Полученный отвѣтъ онъ записалъ на бланки и вручилъ начальнику станціи, для передачи на почтовый поѣздъ. Начальникъ станціи не былъ знакомъ съ обмѣномъ депешъ, и слѣдовательно относительно движенія поѣздовъ зналъ столько же, сколько первый попавшійся пассажиръ, которому сказали бы: „эти депеши вручите на такой-то поѣздъ“. При этомъ онъ старался сохранить видъ лица, дѣйствующаго какъ будто самостоятельно и съ полнымъ сознаніемъ своихъ дѣйствій. Такимъ образомъ, полученные депеши начальникъ станціи передалъ не почтовому поѣзду, которому онѣ были предназначены, а экстренному, при-

бывшему ранѣе почтоваго. Къ счастью, экстренный поѣздъ велъ опытный машинистъ. Получивъ путевую депешу, онъ хотя и отправился дальше, но въ пути задался вопросомъ, гдѣ находится почтовый поѣздъ, скрещеніе съ которымъ должно было произойти на той станціи, откуда только-что его отправили. Взглянувъ на путевую депешу, онъ убѣдился, что слѣдуетъ по депешѣ почтоваго поѣзда, и стало быть ему на встрѣчу. Тутъ имъ овладѣло тревожное колебаніе: или подать поѣздъ назадъ, и тѣмъ выдать графу Баранову одно изъ самыхъ крупныхъ нарушеній, и кромѣ того, пожалуй, вызвать неудовольствіе желѣзнодорожнаго начальства за неумѣніе догадаться скрыть ошибку службы движенія, а также обнаружить свою собственную оплошность въ томъ, что до отправленія съ поѣздомъ онъ не позаботился убѣдиться въ подлинности получаемой депеши, тѣмъ болѣе, что такія путаницы далеко не рѣдкое явленіе,—или же продолжать путь: „авось, на счастье, нѣтъ встрѣчнаго поѣзда“. Онъ принялъ послѣднее, причемъ позаботился сократить ходъ и усугубить вниманіе, рассматривая путь впередъ. На третьей верстѣ онъ замѣтилъ движеніе почтоваго поѣзда, напрягавшаго всѣ усилія, чтобы при-быть возможно скорѣе на станцію и не задержать экстреннаго поѣзда. Тогда машинистъ послѣдняго подалъ его назадъ.

Можно привести еще много примѣровъ несчастій съ поѣздами на желѣзныхъ дорогахъ, и всѣ они будутъ обязаны своимъ явленіемъ нарушеніямъ министерскихъ постановленій.

VII.

Кромѣ телеграфной системы, какъ было уже сказано, существуетъ система блокированія поѣздовъ электро-семафорами Лартига-Тесса и Прюдома. Эта система введена на желѣзныхъ дорогахъ, гдѣ существуютъ два рельсовыхъ пути. Цѣль ея—соблюденіе опредѣленнаго разстоянія между поѣздами, идущими по одному и тому же пути и направленію. По этой системѣ, между двумя сряду находящимися остановочными пунктами могутъ быть въ движеніи нѣсколько поѣздовъ, въ одномъ и томъ же направленіи, но не болѣе количества электро-семафорныхъ участковъ, существующихъ между этими двумя пунктами, т.-е. въ каждомъ электро-семафорномъ участкѣ можетъ находиться въ движеніи только одинъ поѣздъ. При этомъ должно соблюдаться слѣдующее правило. Изъ станціи можно отправлять поѣздъ вслѣдъ за другимъ, т.-е. по семафорной сигнализаци, только тогда, когда впереди идущій поѣздъ — бѣльшей или равной скорости отправляемому; другими словами: между двумя остановочными пунктами, при слѣдованіи какого-нибудь поѣзда, впереди его не можетъ быть поѣзда меньшей скорости. Такимъ образомъ, при отправленіи пассажирскаго поѣзда должно соблюдать, чтобы на всемъ станціонномъ участкѣ не было товарныхъ поѣздовъ; при отправленіи курьерскаго, какъ обладающаго самою большою скоростью, на всемъ станціонномъ участкѣ не должно быть никакихъ поѣздовъ.

Электро-семафорные посты устанавливаются на разстояніяхъ отъ трехъ до пяти верстъ. Главныя составныя части электро-семафоровъ слѣдующія: мачта въ четыре и болѣе саженой вышиною; большое сѣтчатое

красное крыло съ круглымъ краснымъ стекломъ, вращающееся на вершинѣ мачты; малое сѣтчатое сѣрое крыло, вращающееся въ серединѣ мачты; два прибора, снабженные рукоятками для подачи сигналовъ; два звонка и два коммутатора для сообщенія съ сосѣдними постами. Электро-семафоры такъ устроены, что при подъемѣ краснаго крыла до горизонтальнаго положенія, сѣрое крыло слѣдующаго электро-семафора по направленію движенія поѣздовъ поднимается само собою, при помощи гальваническаго тока, также до горизонтальнаго положенія; при опусканіи сѣраго крыла до вертикальнаго положенія, красное крыло предыдущаго электро-семафора опускается само собою также до вертикальнаго положенія.

Каждый участокъ между двумя постами закрывается помощью большаго краснаго крыла электро-семафора тотчасъ послѣ входа въ него поѣзда, и слѣдующій поѣздъ не допускается въ занятый участокъ до тѣхъ поръ, пока впереди идущій поѣздъ не выйдетъ изъ него, и электро-семафоръ не покажетъ, что путь свободенъ. Итакъ, горизонтальное положеніе краснаго крыла днемъ и красный огонь ночью означаютъ, что путь занятъ, и выражаютъ требованіе безусловной остановки поѣзда; вертикальное положеніе краснаго крыла днемъ или бѣлый огонь ночью означаютъ, что путь свободенъ и что поѣздъ можетъ слѣдовать безъ остановки, или отправиться далѣе, если онъ стоялъ на посту. Сигналы, подаваемые малыми сѣрыми крыльями, не относятся къ поѣздной прислугѣ, а лишь къ мѣстному агенту, дѣйствующему приборами. Въ горизонтальномъ положеніи малое крыло указываетъ, что поѣздъ вышелъ съ предыдущаго поста; въ вертикальномъ—что предыдущій участокъ совершенно направленія свободенъ отъ поѣздовъ.

Такимъ образомъ, при проходѣ поѣзда черезъ семафорный постъ, сигналистъ помощью рукоятки приводитъ красное крыло въ горизонтальное положеніе, и тѣмъ даетъ знать слѣдующему посту, что поѣздъ вышелъ, и чтобы сигналистъ былъ наготовѣ его встрѣтить; затѣмъ онъ опускаетъ сѣрое крыло до вертикальнаго положенія, и тѣмъ даетъ знать предыдущему посту, что поѣздъ прошелъ и что путь свободенъ. При порчѣ приборовъ, установлена сигнализациа посредствомъ звонковъ.

При такой системѣ нѣтъ надобности въ путевыхъ депешахъ, такъ-какъ, собственно говоря, электро-семафоры ихъ замѣняютъ. Однако, при ней не исключается и телеграфная система, которая примѣняется только къ поѣздамъ меньшей скорости, идущимъ впереди поѣздовъ бѣльшей скорости.

Семафорная система, повидимому, также гарантируетъ полнѣйшую безопасность движенія поѣздовъ; на самомъ же дѣлѣ выходитъ совсѣмъ иное. Дѣло въ томъ, что и тутъ тоже нѣтъ никакой возможности проконтролировать дѣйствія сигналистовъ и дежурныхъ агентовъ. Сигналисты дежурятъ по-суточно; за сутки мимо поста, какъ на примѣръ на николаевской дорогѣ, среднимъ числомъ пройдетъ около пятидесяти поѣздовъ, что составляетъ по одному поѣзду на каждые полчаса. Такимъ образомъ, въ теченіе цѣлыхъ сутокъ сигнаlistsу нельзя заснуть хотя бы на самое короткое время, а между тѣмъ, сонъ его одолеваетъ, особенно ночью, и наконецъ, несмотря ни на что, онъ засыпаетъ, и сигнализациа перестаетъ дѣйствовать. Кромѣ того, электро-семафоры часто подвергаются порчѣ. Зная это, машинисты, чтобы не подвергаться часто бесполезнымъ и невыгоднымъ для нихъ остановкамъ, бѣльшую частью не

обращаютъ на нихъ никакого вниманія. Заблокированы ли электро-семафорный участокъ или нѣтъ, они ѣдутъ безъ остановки, полагаясь болѣе на свою опытность, чѣмъ на эту сигнализацію, которая часто становится обманчивою. Такое положеніе вещей предусмѣрено и желѣзнодорожными администраціями, почему на этотъ предметъ въ инструкціяхъ установленъ слѣдующій параграфъ:

„Въ случаѣ самовольнаго прохода поѣзда въ закрытый участокъ, первый полученный сигналъ „прибытія“ долженъ быть отнесенъ къ предпоследнему отправленному съ поста поѣзду того же направленія, почему немедленно по полученіи этого сигнала долженъ быть поданъ сигналъ „отправления“ последнему самовольно вошедшему въ участокъ поѣзду, въ избѣжаніе оставленія занятаго участка не заблокированнымъ, о чемъ и должно быть отмѣчено въ журналѣ“.

„Если къ посту подходитъ поѣздъ безъ того, чтобы былъ полученъ сигналъ отправления къ нему поѣзда поднятіемъ малаго сѣраго крыла соотвѣтственнаго направленія, то сигналистъ, послѣ подачи сигнала „отправления“, поднимаетъ малое крыло механически, посредствомъ крючка, пуговка котораго находится подъ ящикомъ аппарата сѣраго крыла; затѣмъ подаетъ сигналъ „прибытія“, и отмѣчаетъ въ журналѣ о неполученіи сигнала „отправления“ и объупотребленіи крючка“.

Желѣзнодорожныя общества не скупятся въ употребленіи „крючковыхъ“, и разрѣшаютъ своимъ агентамъ, въ случаѣ надобности, также ими пользоваться. Къ сожалѣнію, надо отмѣтить, что сигналисты слишкомъ часто прибѣгаютъ къ этимъ крючкамъ, хотя о томъ и не отмѣчается въ журналахъ. Если, при такихъ порядкахъ, столкновенія поѣздовъ между станціями еще довольно рѣдки, то только благодаря тому,

что по одному и тому же пути всѣ поѣзда движутся въ одномъ только направленіи. За то столкновенія поѣздовъ на станціяхъ случаются очень часто, преимущественно вслѣдствіе того, что блокированіе станцій поручается сторожамъ, а они часто загуливаютъ или просто забываютъ заблокировать станцію, когда нужно, по весьма различнымъ причинамъ, чаще всего потому, что помимо наблюденія за станціонными дальними сигналами, имъ даются и другія порученія, болѣею частью къ желѣзнодорожной службѣ не имѣющія никакого отношенія. Кромѣ того, къ причинамъ столкновений поѣздовъ на станціяхъ надо отнести еще нерадѣніе машинистовъ: они часто спятъ на ходу поѣзда, вслѣдствіе недостаточности отдыха. Министерствомъ путей сообщенія установленъ для машинистовъ, послѣ каждой поѣздки, безусловный, по меньшей мѣрѣ двѣнадцати-часовой отдыхъ. Это постановленіе, какъ и многія другія, соблюдается очень часто съ обходомъ. Желѣзнодорожными заправителями машинистскій отдыхъ считается отъ момента прибытія до момента отправления. Между тѣмъ, послѣ приѣзда съ поѣздомъ, прежде чѣмъ уйти домой, машинистъ долженъ запасти смазочнымъ матеріаломъ, топливомъ и водою, и затѣмъ поставить свой паровозъ въ сарай, что займетъ по меньшей мѣрѣ два часа времени; потомъ онъ долженъ явиться въ депо за два часа до отправления, для того, чтобы надлежащимъ образомъ приготовить свой паровозъ къ предстоящей поѣздкѣ. Такимъ образомъ, изъ двѣнадцати часовъ ему остается только восемь для отдыха, въ поворотномъ же депо онъ и этимъ не пользуется. Зачастую, послѣ прибытія съ поѣздомъ, онъ тотчасъ же подѣзжаетъ къ другому, и пускается въ обратный путь.

VIII.

Намъ остается выяснить главнѣйшія причины схода поѣздовъ съ рельсовъ. Бѣльшею частью они происходятъ вслѣдствіе неудовлетворительнаго состоянія пути и стрѣлокъ, поломки подвижнаго состава, а также паровознаго механизма и колесъ. Все это также можно предусмотрѣть и предупредить. Выносливость рельсъ, шпалъ и колесъ испытана, и время ихъ службы опредѣлено. Осматривая добросовѣстно состояніе пути и стрѣлокъ, а также колесъ и осевыхъ буксъ, можно всегда предупредить всякую опасность. Поломка въ движущемся механизмѣ паровоза можетъ произойти только вслѣдствіе сильнаго нагрѣванія какой-нибудь его части, что въ свою очередь можетъ происходить только отъ недобросовѣстной смазки. Если помимо этого еще происходятъ катастрофы, то только потому, что не все такъ дѣлается, какъ слѣдуетъ. Рельсы и шпалы выслуживаютъ больше опредѣленнаго срока; путь, стрѣлки и поѣзда осматриваются не тщательно, а подчасъ и вовсе не осматриваются. Въ этомъ отношеніи халатность желѣзнодорожныхъ служащихъ еще болѣе даетъ себя чувствовать, и тутъ она доходитъ до чудовищныхъ размѣровъ, тѣмъ болѣе, что отъ ихъ дѣятельности не остается ровно никакихъ слѣдовъ. Первенствующая же побудительная къ тому причина всегда та, что штаты низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ доведены до такого минимума, что идти дальше по этому пути уже некуда.

Нерѣдко приходится слышать среди непосвященныхъ людей, при комментированіи какой-нибудь катастрофы, что таковая произошла вслѣдствіе большой скорости хода поѣзда. Это—заблужденіе, которое же-

лѣзнодорожные инженеры какъ будто поддерживаютъ. Скорость хода сама по себѣ не можетъ быть причиною катастрофы, а только ее усугубляетъ, когда она уже свершилась. Напротивъ, чѣмъ больше скорость поѣзда, тѣмъ болѣе данныхъ для того, чтобы всякая фальшь, которая находилась бы въ пути или въ рельсахъ, скрылась и прошла безслѣдно. Это можно доказать математически, потому что, чѣмъ быстрѣе ходъ поѣзда, тѣмъ большая часть его тяжести не ложится на рельсы, а уходитъ въ его инерцію.

Скорость только тогда становится опасною для движенія поѣзда, когда она переходитъ за предѣлы, установленные научными данными. А предѣльная скорость, даже для нашихъ паровозовъ и для нашихъ желѣзныхъ дорогъ, велика: она соотвѣтствуетъ 3 и даже $3\frac{1}{2}$ ударамъ поршня въ секунду. Такъ-какъ діаметръ ведущихъ колесъ въ товарныхъ паровозахъ имѣетъ размѣры отъ 4 до $4\frac{1}{2}$ футовъ, а въ пассажирскихъ—отъ $5\frac{1}{2}$ до $6\frac{1}{2}$ футовъ, то слѣдовательно предѣльная скорость для товарныхъ поѣздовъ составляетъ 40—45 верстъ въ часъ, а для пассажирскихъ—отъ 60 до 70 верстъ въ часъ; но на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ скорость поѣздовъ никогда не переходитъ этихъ предѣловъ. Далѣе, скорость, переходящая предѣльную, только оттого опасна, что она вызываетъ усиленное боковое качаніе паровоза, вслѣдствіе чего можетъ произойти расширеніе пути. Слѣдовательно, если путь устроенъ настолько правильно и прочно, что выдерживаетъ даже сильное паровозное качаніе, тогда и заpredѣльная скорость становится вполне безопасною. Машинисты, вообще, прекрасно сознаютъ безопасность быстрой ѣзды, и потому, на примѣръ, на новостроющихся желѣзныхъ дорогахъ, гдѣ никакого контроля надъ движеніемъ поѣздовъ не су-

ществуетъ, они не задумываются ѣздить на товарныхъ паровозахъ и даже по небалластированному пути со скоростью, доходящею до 45 верстъ въ часъ.

По поводу боркской катастрофы тоже было пущено въ ходъ мнѣніе, что причина ея крылась въ непомѣрной скорости императорскаго поѣзда, какъ извѣстно, доходившей въ моментъ катастрофы до 65 верстъ въ часъ; однако, въ послѣдствіи оно не оправдалось. Выяснилось, что причина заключалась въ расшитіи пути, происшедшемъ не вслѣдствіе самой скорости поѣзда, а оттого, что эта скорость не соотвѣтствовала типу передняго паровоза, который, какъ извѣстно, былъ товарный. Слѣдовательно, если бы оба паровоза были пассажирскіе, катастрофа не имѣла бы мѣста. Затѣмъ, эта непосредственная причина находилась еще въ связи съ условіями движенія, состава и управленія поѣздомъ, выходящими изъ условій ежедневнаго движенія, такъ что уклоненія по всѣмъ направленіямъ были сдѣланы въ сторону неизвѣстнаго. Словомъ, согласно экспертизы, изъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ поѣздовъ самый ненадежный былъ именно императорскій.

Суммируя все нами изложенное, не убѣдился-ли читатель въ томъ, что желѣзнодорожныя катастрофы должны быть такъ же рѣдки, какъ землетрясенія на невулканической почвѣ, или иными словами — ихъ не должно быть вовсе. По поводу крушенія императорскаго поѣзда на курско-харьково-азовской желѣзной дорогѣ, одна очень распространенная газета высказалась, что „нѣтъ такого дѣла, гдѣ не было бы непредвидѣннаго; если бы можно было все предвидѣть, то не было бы несчастій, и люди были бы боги“. Такое сужденіе слишкомъ одностороннее, и не имѣетъ подъ собою твердой почвы. Нельзя предвидѣть или пред-

усмотрѣть только такія событія и дѣла, гдѣ сталкиваются двѣ или нѣсколько силъ. Но въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ этого нѣтъ, и не должно быть: всѣ силы должны быть направлены только въ одну сторону — къ безопасности передвиженія. Стихійныхъ силъ, могущихъ произвести крушеніе желѣзнодорожнаго поѣзда, тоже не бываетъ, исключая землетрясенія. Нельзя предвидѣть исходъ войны, потому что тамъ сталкиваются двѣ противоположныя и враждебныя силы; нельзя предвидѣть исходъ передвиженія корабля въ открытомъ морѣ, потому что тамъ дѣйствуетъ стихійная сила — буря, которую побороть иногда нельзя. Но желѣзнодорожное дѣло — не война, рельсовый путь — не море, паръ — не вѣтеръ. Тутъ все находится въ рукахъ человѣческихъ, усилія которыхъ должны быть направлены въ одну сторону, и только въ одну, причѣмъ нѣтъ и не должно быть силы противодѣйствующей. Слѣдовательно, все можно предвидѣть и предусмотрѣть.

Но дѣло въ томъ, что если и не должно быть силы, противодѣйствующей желѣзнодорожному дѣлу, то желѣзнодорожники создаютъ ее сами. Эта сила — деньги. Ради нихъ желѣзныя дороги строились на фу-фу, содержатся изъ рукъ вонъ плохо, служебный персоналъ, особенно въ низшихъ сферахъ, никуда не годится, а халатность на желѣзныхъ дорогахъ перешла въ рутину. Положимъ: *egarre humanum est*, и если бы катастрофы происходили отъ этого, и только отъ этого, можно было бы еще кое-какъ съ этимъ помириться; но рассматривая различныя причины желѣзнодорожныхъ катастрофъ, мы убѣждаемся, что тутъ дѣйствуютъ такія ошибки, которыя вовсе человѣческой природѣ не свойственны. И вотъ съ этимъ-то мириться трудно, если не невозможно.

Въ катастрофахъ желѣзнодорожныя администраціи ставятъ себя внѣ всякой отвѣтственности; для этого у нихъ есть агенты, которые за ничтожное жалованье выносятъ на себѣ все ея бремя; въ этомъ отношеніи первенствующую роль играютъ пресловутый стрѣлочникъ и пресловутый машинистъ. Когда же случается, что причину катастрофы нельзя отнести къ виновности агентовъ, тогда ея вовсе не оказывается: катастрофа произошла по неизвѣстной причинѣ. Примѣровъ тому не мало; въ этомъ отношеніи желѣзнодорожные инженеры, что называется, собаку съѣли; они сумѣютъ пустить пыль въ глаза, и убѣдить кого угодно и въ чемъ угодно.

Въ началѣ 1881 года, на станціи Любань, николаевской дороги, произошло крушеніе пассажирскаго поѣзда, вслѣдствіе того, что въ паровозной телѣжкѣ отскочило колесо; изломъ оказался старымъ. Виновникомъ этой катастрофы былъ признанъ мастеръ, якобы производившій большой ремонтъ означенному паровозу. Но его нельзя было привлечь къ отвѣтственности, потому что за годъ до катастрофы онъ отправился туда, „идѣже нѣсть ни скорбь, ни печаль, ни воздыханіе“, а паровозъ находился у него въ ремонтѣ за нѣсколько лѣтъ до катастрофы.

На этой же станціи, 8 сентября 1886 года, задній вагонъ пассажирскаго поѣзда сошелъ съ рельсовъ, и оторвавшись отъ поѣзда, упалъ съ насыпи внизъ съ высоты около шести сажень. Причина этой весьма гибельной катастрофы такъ и осталась не разъясненною. Подобныхъ примѣровъ можно привести сколько угодно.

Четыре года назадъ, одинъ механикъ, г. Городенскій, изобрѣлъ аппаратъ для контролированія желѣз-

нодорозныхъ служащихъ. Главная мысль этого аппарата заключается въ слѣдующемъ. Въ небольшомъ металлическомъ, замкнутомъ со всѣхъ сторонъ, ящикѣ помѣщаются два вала одинаковыхъ размѣровъ; на обоихъ валахъ намотана широкая бумажная лента, которую, посредствомъ особаго механизма, проведеннаго къ наружной сторонѣ ящика, можно произвольно сматывать съ одного вала и наматывать на другой. Верхняя сторона ящика стеклянная; вся лента находится подъ стекломъ, и только одна ея часть остается открытою черезъ продѣланную щель въ стеклѣ. Въ этомъ же ящикѣ помѣщается часовой механизмъ, отъ котораго проведена рукоятка къ наружной сторонѣ ящика; устройство этой рукоятки таково, что при ея нажатіи, на открытой части ленты выбиваются дѣйствительные часы и минуты.

При помощи этого аппарата, контролировать всѣхъ желѣзнодорожныхъ служащихъ весьма легко и удобно. Напримѣръ, агентъ по движенію долженъ каждую отправляемую поѣздную депешу записать вкратцѣ на открытой части ленты аппарата, а чтобы удостовѣрить, въ какое собственно время она была имъ написана, онъ долженъ посредствомъ рукоятки выбить на лентѣ часы и минуты, затѣмъ сматать съ вала свою запись и очистить мѣсто для слѣдующей; такъ-какъ часы идутъ впередъ, а не назадъ, то агентъ никакимъ образомъ не можетъ написать депешу, какъ говорится, заднимъ числомъ. Телеграфистъ, получивъ депешу о прибытіи или отправленіи поѣзда, долженъ записать ее на лентѣ, а дежурный агентъ расписаться въ ея прочтеніи, и тотчасъ же выбить часы и минуты. Стрѣлочникъ, въ доказательство того, что онъ въ данное время былъ на своемъ посту у отправленія своихъ

обязанностей, долженъ приложить присвоенный себѣ штемпель и выбить часы и минуты на открытой части ленты аппарата, который для того долженъ помѣщаться въ будкѣ. То же самое должны продѣлать: путевой сторожъ въ доказательство того, что онъ осмотрѣлъ свой участокъ передъ проходомъ пассажирскаго поѣзда и дошелъ до поста своего сосѣда; сигналистъ электро-семафорнаго поста въ доказательство того, что онъ встрѣтилъ данный поѣздъ; машинистъ въ доказательство того, что онъ самовольно не проѣхалъ закрытый электро-семафорный постъ, а остановился около него. Словомъ, каждый служащій, обязанности котораго должны исполняться непременно въ данное время, можетъ легко быть контролированъ при помощи этого аппарата. Ревизоръ, у котораго должны находиться ключи отъ всѣхъ аппаратовъ, просматривая ленту, можетъ всегда точно и безошибочно убѣдиться, исполняли-ли данный агентъ свои обязанности, и въ какое собственно время онъ ихъ исполнял. Кромѣ того, посредствомъ этого аппарата устраняются всякіе споры и недоразумѣнія.

Изобрѣтатель уже демонстрировалъ свой аппаратъ въ императорскомъ русскомъ техническомъ обществѣ, а также въ московскомъ и харьковскомъ его отдѣленіяхъ. Этотъ аппаратъ находился на испытаніи въ теченіе нѣкотораго времени и на станціи Рославль, орловско-витебской желѣзной дороги, и вездѣ выдержалъ самую строгую критику, получилъ самые лестные отзывы, и оказался вполне пригоднымъ для своего назначенія. Однако, несмотря на его безспорную полезность, этому русскому изобрѣтенію не суждено было занять подобающее мѣсто на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Дѣло въ томъ, что у изобрѣтателя не нашлось

достаточныхъ средствъ для осуществленія своей идеи. Желѣзнодорожнымъ же обществамъ вводить подобный аппаратъ—что за цѣль, что за расчетъ? У нихъ есть отвѣтственные агенты, для которыхъ составлены инструкции, съ приложенными соотвѣтствующими статьями изъ свода законовъ россійской имперіи. Чего же большаго можно отъ нихъ требовать? А между тѣмъ, введеніе такого аппарата, помимо довольно значительныхъ единовременныхъ затратъ, повлечетъ за собою неминуемое увеличеніе штата служащихъ, потому что при существующихъ штатахъ точное исполненіе инструкцій и министерскихъ постановленій невозможно. А жалъ! Введеніе такого аппарата дало бы стройный порядокъ желѣзнодорожной службѣ, и катастрофы перешли бы въ область преданій.

Желѣзнодорожная кабала.

I.



Всѣхъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей можно раздѣлить на три категоріи. Первую составляютъ желѣзнодорожныя администраціи, въ составъ которыхъ входятъ предсѣдатели и члены правленій, директоры, управляющіе и начальники отдѣльныхъ службъ. Это—господа положенія, для которыхъ часто законъ не писанъ. Ко второй категоріи принадлежатъ всѣ низшіе желѣзнодорожные служащіе, начиная съ начальника станціи, машиниста и дорожнаго мастера, и кончая стрѣлочникомъ, кочегаромъ и путевымъ сторожемъ. Это—рабы первой категоріи. Единственнымъ связывающимъ элементомъ между этими двумя категоріями служитъ кабала, за предѣлами которой виднѣтся голодъ и нищета. Затѣмъ, третью категорію составляетъ середина между двумя первыми; къ ней мы причисляемъ начальниковъ дистанцій и участковъ, ревизоровъ движеній, всевозможныхъ контролеровъ и проч. Они служатъ для первой категоріи вспомогательнымъ орудіемъ, чтобы удерживать вторую въ закабаленномъ состояніи. Въ виду такой роли, они болѣею частью не приносятъ

существенной пользы, а подчасъ ихъ дѣятельность даже вреднымъ образомъ отражается на желѣзнодорожномъ дѣлѣ.

Кабала въ желѣзнодорожной жизни зародилась и созрѣла естественнымъ путемъ, на почвѣ желѣзнодорожнаго пролетаріата. Въ настоящее время она царитъ властно и неприкосновенно, проявляется въ непосильномъ трудѣ, въ ничтожномъ содержаніи низшихъ служащихъ, и во многихъ другихъ формахъ. Если и бывають обстоятельства, когда закабаленное состояніе одного лица по отношенію къ другому можетъ доставить послѣднему матеріальную выгоду, то въ желѣзнодорожной жизни такое положеніе приводитъ къ совершенно обратному явленію. Желѣзнодорожный механизмъ чрезвычайно сложенъ, функціи каждой дѣйствующей въ немъ пружины существеннымъ образомъ вліяють на общее его движеніе. Если пружины будутъ плохо смазаны, если у нихъ не будетъ достаточной свободы, если онѣ будутъ стѣснены въ своихъ движеніяхъ, то функціи ихъ сдѣлаются неправильными, а черезъ то неминуемо послѣдуетъ неправильное дѣйствіе общаго механизма, и онъ не будетъ достигать своей цѣли. Въ желѣзнодорожно-служебной организаціи низшіе агенты, вошедшіе въ составъ второй категоріи, главные функціонеры. На нихъ зиждется весь желѣзнодорожный строй. Поэтому, черезъ ихъ притѣсненіе и эксплоататорство ихъ труда неминуемо послѣдуетъ ненормальное и неправильное отправленіе ихъ функцій, что, въ свою очередь, вреднымъ образомъ отзовется на желѣзнодорожномъ дѣлѣ, въ явный ущербъ частнымъ лицамъ, пользующимся услугами желѣзныхъ дорогъ.

Мы имѣли уже случай привести одинъ примѣръ непосильнаго труда, который ложится на начальниковъ

станцій и агентовъ до движенію, а также выяснили происходившія отъ того печальныя послѣдствія. Такой непосильный трудъ ложится почти на всѣхъ низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ. Нѣсколько лѣтъ назадъ, на станціи Любань, николаевской дороги, служилъ одинъ билетный кассиръ, который былъ обязанъ продавать билеты на всѣ пассажирскіе поѣзда, и ежедневно составлять довольно сложную билетную отчетность. По николаевской дорогѣ ежедневно проходитъ 14 пассажирскихъ поѣздовъ; ему приходилось удѣлять по меньшей мѣрѣ полчаса времени для каждого поѣзда, и пять часовъ для составленія билетной отчетности. Такимъ образомъ, въ теченіе сутокъ, обладая способностью быстро работать, онъ могъ удѣлять въ 6—8 пріемовъ только двѣнадцать часовъ для отдыха, а спать могъ только отъ четырехъ до шести часовъ въ сутки, съ болѣе или менѣе продолжительными перерывами. Въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, кассиръ безропотно и терпѣливо переносилъ свое тягостное положеніе, но наконецъ не выдержалъ и занемогъ; тогда управленіе дороги выкинуло его за бортъ, какъ негодную и ненужную тряпку. Его мѣсто занялъ новый кассиръ, оказавшійся менѣе сговорчивымъ; съ нимъ не долго церемонились. Управленіе дороги его смѣнило, и затѣмъ еще нѣсколькихъ, пока, наконецъ, не убѣдилось цѣною многихъ жертвъ, что на этой станціи необходимо держать двухъ кассировъ.

На этой же станціи служилъ одинъ бухгалтеръ, на обязанности котораго лежало принятіе, выдача и отправленіе товаровъ и багажа, и составленіе весьма сложной товарной отчетности. Товару прибывало и отправлялось среднимъ числомъ по сорока накладнымъ въ день; на каждую накладную приходилось

удѣлять по меньшей мѣрѣ четверть часа времени, и затѣмъ—шесть часовъ для составленія отчетности. Такимъ образомъ, въ теченіе сутокъ на долю бухгалтера приходилось 16 часовъ непрерывной и весьма кропотливой работы. Прослуживъ такимъ образомъ нѣсколько лѣтъ, онъ обнаружилъ ослабленіе умственныхъ способностей. Послѣ него, въ теченіе весьма короткаго промежутка времени, управленіе дороги смѣнило нѣсколько бухгалтеровъ, пока, наконецъ, не вынуждено было назначить помощника.

Такіе случаи, когда управленіе дороги вынуждается силою обстоятельствъ увеличить штатъ, весьма рѣдки. Это бываетъ только тогда, когда нѣсколько сряду смѣнившихся служащихъ заявятъ слишкомъ громкій протестъ, какъ въ вышеприведенныхъ примѣрахъ, или же гдѣ-нибудь совершится крупное злоупотребленіе, или крупная катастрофа, и то, впрочемъ, не на долго: когда все уляжется и утихнетъ, сокращеніе штата слѣдуетъ своимъ чередомъ. Обыкновенно, служащіе дорожать своими мѣстами, боятся лишиться послѣдняго средства къ существованію, и потому не протестуютъ, а сами упрощаютъ свою работу, пренебрегая нѣкоторыми обязанностями, если для этого представляется возможность; въ противномъ же случаѣ, безропотно подчиняются кабалѣ, пока, наконецъ, силы имъ не измѣняются. Другіе становятся на ихъ мѣсто, а сошедшіе со сцены въ нищетѣ доканчиваютъ свой вѣкъ.

На станціи Барвенково, курско-харьково-азовской желѣзной дороги, служилъ одинъ начальникъ станціи, который, не въ примѣръ многимъ своимъ собратьямъ, пожелалъ точно и неукоснительно исполнять принятые на себя обязательства. И дѣйствительно, онъ ихъ исполнялъ до того усердно, что обратилъ на себя всеоб-

щее вниманіе, даже вниманіе желѣзнодорожной администраціи, которая вообще не особенно охотно замѣчаетъ ревность своихъ агентовъ къ службѣ. Но къ чему все это привело? Служба начальника станціи оказалась до того тяжелою, что въ концѣ-концовъ онъ впалъ въ чахотку и слегъ въ могилу. Управление дороги, не въ примѣръ другимъ служащимъ, выдало сто рублей на его похороны, и тѣмъ дѣло кончилось. Семья несчастнаго труженика, пожертвовавшего своею жизнью, осталась безъ всякихъ средствъ къ существованію.

Исполнительность желѣзнодорожнаго служащаго отражается не только на его здоровьѣ и жизненныхъ силахъ, но иногда даже на прочности службы, и не въ положительномъ, а въ отрицательномъ смыслѣ. Мы уже имѣли случай говорить объ этомъ предметѣ, и выяснитъ причины такого ненормальнаго, почти невѣроятнаго явленія. Вотъ одинъ изъ тысячи примѣровъ. Когда еще не была построена екатерининская дорога, соединяющая донецкую съ лозово-севастопольскою и харьково-николаевскою желѣзными дорогами, эта донецкая дорога имѣла сообщеніе только съ курско-харьково-азовскою, на которую и направлялись всѣ ея грузы, черезъ передаточную станцію Краматоровку. Донецкая дорога, обладавшая весьма ничтожнымъ подвижнымъ составомъ, не была въ состояніи отправлять свой грузъ прямымъ сообщеніемъ, а принуждена была производить перегрузку изъ своихъ вагоновъ въ вагоны курско-харьково-азовской дороги. По состоявшемуся договору между этими двумя дорогами, азовская обязана была доставлять на донецкую по ея требованію извѣстное количество порожнихъ вагоновъ. Требованіе должно было поступать не позже двухъ часовъ ночи, а вагоны долж-

ны были быть доставлены къ шести часамъ утра. Донецкая дорога обязана была въ тотъ же день, къ шести часамъ вечера, сдать принятые ею вагоны, уже нагруженные, обратно на азовскую дорогу; въ противномъ случаѣ, платила штрафъ—по три рубля за каждый не сданный вагонъ; такимъ же образомъ азовская дорога, въ случаѣ недоставленія ею къ сроку затребованнаго количества вагоновъ, штрафовалась на три рубля за каждый не доставленный вагонъ. Вслѣдствіе такого договора, на обоихъ начальниковъ передаточной станціи Краматоровки, какъ донецкой, такъ и азовской дороги, были возложены непосильныя обязанности. Кромѣ обычной работы, составляющей удѣлъ всѣхъ вообще начальниковъ станцій, какъ-то: посуточного дежурства по движенію, составленія ежедневной станціонной отчетности и многихъ другихъ обязанностей, имъ приходилось ежедневно не спать до двухъ-трехъ часовъ ночи, и выжидать телеграмму съ требованіемъ на порожніе вагоны. Начальникъ станціи азовской дороги обязанъ былъ, по полученіи требованія, немедленно передать его на станцію Славянскъ, откуда высылались порожніе вагоны, и затѣмъ дѣлать необходимыя распоряженія для очистки соотвѣствующихъ путей, сообразуясь съ количествомъ затребованныхъ вагоновъ. Въ случаѣ хотя бы пяти-минутнаго замедленія передачи требованія, вагоны могли быть не доставлены. Начальникъ станціи донецкой дороги, съ своей стороны, долженъ былъ также сдѣлать соотвѣтствующія распоряженія для принятія вагоновъ, и затѣмъ, послѣ бессонно проведенной ночи, употреблять всѣ усилія, чтобы успѣть къ сроку нагрузить всѣ вагоны, какія бы для этого у него ни были ничтожныя средства.

Такимъ образомъ, оба начальника одной и той же станціи, но двухъ различныхъ дорогъ, оказывались главными исполнителями существующаго договора, и поэтому ихъ дѣйствія были тѣсно между собою связаны. Одно время, случай свелъ на оба поста двѣ личности, совершенно противоположныя и не одинаковой выносливости: начальникъ станціи азовской дороги былъ чрезвычайно исполнительенъ, а донецкой — наоборотъ. Первый, несмотря ни на какія затрудненія, всегда доставлялъ затребованное количество порожнихъ вагоновъ къ назначенному часу, а второй очень часто не успѣвалъ къ сроку нагрузить принятые вагоны. Оно бы и ничего, если бы начальникъ станціи азовской дороги смотрѣлъ сквозь пальцы на неурядицы своего собрата; но будучи самъ исполнительнымъ, онъ естественнымъ образомъ требовалъ такой же исполнительности и отъ другихъ, и потому немедленно телеграфировалъ въ управленія обѣихъ дорогъ о всякой неисправности донецкой дороги, отчего послѣдней пришлось платить много штрафовъ. Казалось бы, управленію азовской дороги слѣдовало дорожить агентомъ, который такъ ревностно соблюдалъ ея интересы. Однако, на дѣлѣ вышло совсѣмъ иное: этотъ исполнительный начальникъ станціи, изъ-за котораго приходилось платить штрафы, оказался совсѣмъ не по сердцу для донецкой дороги. И вотъ, управляющій послѣднею поставилъ весьма круто свой *ultimatum*: „онъ или я; или пусть его уберутъ, или я уйду“. Конечно, гдѣ же было тягаться начальнику станціи, получавшему въ мѣсяцъ 60 рублей жалованья, съ управляющимъ дорогою, получающимъ ежегодный окладъ въ 15,000 рублей! Въ концѣ-концовъ, исполнительный начальникъ станціи былъ смѣщенъ и замѣненъ другимъ, оказавшимся болѣе

покладистымъ. Тотъ и самъ относился индифферентно къ порученному ему дѣлу, и на другихъ смотрѣлъ такъ же. Донецкая дорога перестала платить штрафы, но зато сборы обѣихъ дорогъ за провозъ грузовъ уменьшились, а больше всего пострадали углепромышленники, оттого, что уголь слишкомъ долго залеживался.

Залеживаніе грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ, особенно южныхъ—заурядное явленіе. Причину этого вообще относятъ къ недостаточной провозоспособности желѣзныхъ дорогъ, но это вѣрно только отчасти. Есть другая, не менѣе существенная причина этого явленія: халатность и нераспорядительность желѣзнодорожныхъ служащихъ, что, въ свою очередь, есть слѣдствіе неумѣстной экономіи желѣзнодорожныхъ обществъ, которая въ концѣ-концовъ обращается во вредъ для нихъ же самихъ, а больше всего для грузо-отправителей.

Въ желѣзнодорожной жизни исполнительность служащаго очень часто кому-нибудь мозолить глаза; тогда обыкновенно пускается въ ходъ интрига, и въ такомъ случаѣ исполнительный служащій всегда страдаетъ. Вотъ почему халатность на желѣзныхъ дорогахъ развилась до того сильно, что перешла даже въ рутину, тѣмъ болѣе, что иногда она представляетъ свою выгодную сторону. Исполнительность желѣзнодорожныхъ служащихъ только тамъ неизбѣжна, гдѣ она проявляется на бумагѣ, и то только съ показной стороны, или въ такихъ функціяхъ, которыми никакъ нельзя пренебречь. Такимъ образомъ выходитъ, что исполнительность низшихъ служащихъ, вмѣсто того, чтобы приносить для нихъ пользу, всегда приносить вредъ. Въ однихъ случаяхъ, она отражается съ отрицательной стороны на ихъ здоровьѣ, а въ другихъ—на прочности ихъ службы.

II.

Если мы прослѣдимъ обязанности, возложенныя на всѣхъ вообще низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, какъ-то: дорожныхъ мастеровъ, машинистовъ, ихъ помощниковъ, кондукторовъ, телеграфистовъ, составителей поѣздовъ, прицепщиковъ, всевозможныхъ смотрителей, конторщиковъ, передаточныхъ агентовъ и многихъ другихъ, то увидимъ, что вездѣ онѣ окажутся непосильными. Всѣ эти служащіе весьма характерно прозвали свою службу „собачьею должностію“.

Во время русско-турецкой войны, когда движеніе по желѣзнымъ дорогамъ крайне усилилось, вслѣдствіе передвиженія войскъ, управленія нѣкоторыхъ дорогъ и не подумали объ усиленіи паровозныхъ бригадъ. На одной желѣзной дорогѣ, машинисты буквально жили на своихъ паровозахъ: отдыха у нихъ не было вовсе. Заведено было такъ: машиниста, приѣзжавшаго изъ своей поѣздки домой, встрѣчалъ другой, дежурный машинистъ, и отпускалъ его на полчаса домой, только для того, чтобы онъ запасся провизіею для слѣдующей поѣздки; самъ же набиралъ для него топлива и воды. Когда машинистъ, запасшись провизіею, приходилъ на станцію, его паровозъ, уже прицепленный къ другому поѣзду, былъ совсѣмъ готовъ; ему оставалось только взойти на него, дать свистокъ отправленія, и пуститься въ новый путь, безъ подкрѣпленія своихъ силъ ни сномъ, ни пищею, и такъ постоянно. Многие, вѣроятно, испытали на самихъ себѣ, какое чувствуется утомленіе отъ продолжительнаго, непрерывнаго путешествія, хотя бы въ вагонѣ перваго класса, гдѣ царитъ изысканный комфортъ. Каково же должно быть утомленіе машиниста, который долженъ, стоя, подвергаясь

сильной качкѣ, какой въ вагонахъ не бываетъ, управлять паровозомъ, при постоянной бдительности, когда многочисленныя случайности, которымъ онъ подвергается, какъ-то: недостатокъ пара, потеря какого-нибудь болта или клинчика, нагрѣваніе осевой буксы или подшипника, заставляютъ его очень часто проявлять усиленную дѣятельность, чтобы справиться со своею работою и не задержать поѣзда.

Само собою понятно, что машинисты принуждены были изыскивать средства доставлять самимъ себѣ отдыхъ, въ которомъ начальство имъ отказывало. И вотъ, во время ѣзды съ поѣздами, они стали чередоваться со своими помощниками: когда машинистъ спалъ, помощникъ работалъ, и наоборотъ. Но иногда, вслѣдствіе сильнаго утомленія, оба засыпали на ходу поѣзда, который тогда оказывался брошеннымъ на произволъ судьбы. Вслѣдствіе такой постановки дѣла, въ теченіе нѣкотораго времени совершился цѣлый рядъ довольно крупныхъ катастрофъ, финалъ которыхъ разыгрался въ окружномъ судѣ. Машинисты, обвиненные въ столкновеніяхъ поѣздовъ, для своего оправданія представили на судъ маршруты, по которымъ доказали весьма убѣдительно, что они пользовались суточнымъ отдыхомъ только во время промывки паровоза, т.-е. когда паровозъ отдыхалъ самъ, что имѣло мѣсто два раза въ мѣсяцъ, черезъ каждые пятнадцать дней. Желѣзнодорожное начальство ставило на одну доску и паровозы, и людей; по его понятіямъ, паровозъ имѣлъ даже нѣкоторое преимущество, потому что машинистъ пользовался отдыхомъ только тогда, когда таковой былъ необходимъ самому паровозу. Машинисты были оправданы, но управленіе дороги порѣшило уволить ихъ отъ службы, въ отместку за то, что они осмѣлились разоблачать

желѣзнодорожныя тайны. Но такъ-какъ судомъ они были оправданы, и слѣдовательно, произведенныя якобы ими катастрофы не могли служить поводомъ къ увольненію, то ихъ подвергли медицинскому освидѣтельству. Геніальный желѣзнодорожный медикъ, послѣ произведеннаго имъ изслѣдованія, далъ заключеніе, что означенные машинисты подвержены *хронической спячкѣ*, и что сколько бы ни давать имъ отдыха, они все равно будутъ спать на ходу поѣзда, а поэтому къ желѣзнодорожной службѣ они не годятся. Вотъ фактъ, говорящій самъ за себя, и не нуждающійся въ комментаріяхъ.

На одной весьма доходной желѣзной дорогѣ, въ такъ-называемомъ сортировочномъ паркѣ, гдѣ составляются и сортируются всѣ поѣзды, работало на маневрахъ восемь паровозовъ. Нѣсколько времени назадъ, помощникъ начальника сортировочнаго парка задумалъ вдругъ отличиться и возвыситься: онъ заявилъ управленію дороги, что управится съ четырьмя паровозами, лишь бы его сдѣлали начальникомъ парка. Управление съ радостью приняло это экономическое предложеніе, отняло четыре паровоза, сократило штатъ прицепщиковъ и составителей поѣздовъ, но за то помощникъ былъ произведенъ въ начальники. Вслѣдствіе такой экономической реформы, то и дѣло стали разбиваться вагоны, калѣчиться и убиваться прицепщики. Управление дороги недоумѣвало, отчего бы это могло статься, и поручило одному статистику собрать свѣдѣнія относительно смертности между прицепщиками за извѣстный періодъ времени, вслѣдствіе раздавленія ихъ паровозами и вагонами. Эта смертность оказалась до того большою, что само управленіе ужаснулось, и движимое чувствомъ гуманности и человѣколюбія, немедленно

издало циркуляръ по всей линіи, которымъ давалось прицепщикамъ отеческое наставленіе. Въ этомъ циркулярѣ говорилось, что случаи смертности и увѣчья между прицепщиками происходятъ вслѣдствіе ихъ неосторожности, которая выражается въ томъ, что они сцепляютъ вагоны, не дожидаясь полной ихъ остановки, садятся на буфера вагоновъ, на ходу перескакиваютъ съ одного вагона на другой, и т. д. Въ заключеніе давался прицепщикамъ благой совѣтъ себя беречь, такъ-какъ проявляемое ими удалство вовсе отъ нихъ не требуется, а между тѣмъ, помимо непріятности быть раздавленнымъ, ихъ семейства рискуютъ лишиться средствъ къ существованію.

Какое ужасное противорѣчіе между словомъ и дѣломъ! На словахъ дается совѣтъ не проявлять удалства, которое можетъ быть причиною преждевременной смерти, а на дѣлѣ сокращаютъ штаты, отнимаютъ якобы лишніе паровозы, черезъ что вынуждается именно необходимость рисковать жизнью ради куска черстватаго хлѣба, потому что иначе прицепщики и составители поѣздовъ не управились бы съ возложенною на нихъ работою, и въ такомъ случаѣ имъ грозило бы неминуемое увольненіе, якобы за неспособностью къ желѣзнодорожной службѣ. Не насмѣшка-ли это сильнаго надъ безсильнымъ? Нѣтъ ничего легче и удобнѣе, какъ быть человѣколюбивымъ и гуманнымъ на бумагѣ...

Въ сортировочномъ паркѣ николаевской дороги, прицепщики и другіе служащіе дежурятъ непрерывно по 27 часовъ. Покойный директоръ николаевской дороги, Кенигъ, построилъ для составителей, прицепщиковъ и тормазильщиковъ особое зданіе, гдѣ бы они могли во время дежурства варить себѣ пищу, согрѣваться и проч. Но послѣ смерти Кенига, когда его ав-

торитетъ пересталъ тяготѣть надъ совѣтомъ главнаго общества, это зданіе было отчислено подъ жилое помѣщеніе для осматривающихъ поѣздовъ. Недавно одинъ прицепщикъ, подъ конецъ своего дежурства, отъ сильнаго изнеможенія упалъ съ паровоза, получилъ сотрясеніе мозга, и вскорѣ затѣмъ умеръ.

На такихъ станціяхъ, гдѣ содержаніе прицеппщика и составителя поѣздовъ необходимо, и гдѣ, между тѣмъ, работы относительно сортировки, прицеппки и отцепки вагоновъ не особенно много, на прицеппщиковъ и составителей поѣздовъ вваливаютъ еще другія работы: выгрузку и нагрузку товаровъ, перегрузку вагоновъ, отцепляемыхъ по болѣзни отъ проходящихъ поѣздовъ, т.-е. такихъ, которые требуютъ ремонта, и т. п. Словомъ желѣзнодорожныя общества всегда ревниво заботятся о томъ, чтобы низшіе служащіе не оставались безъ дѣла, а работали до излома костей, до иступленія.

Вслѣдствіе такого порядка вещей, какъ было уже сказано, на желѣзныхъ дорогахъ развилась неимоверная служебная халатность. Желѣзнодорожныя администраціи, сознавая непосильность работы, которая ложится на низшихъ служащихъ, обыкновенно смотрятъ сквозь пальцы на индифферентность, съ которою они относятся къ службѣ, если только это не слишкомъ тормазитъ дѣло. Иными словами, на желѣзныхъ дорогахъ правильная постановка дѣла не играетъ роли. Но черезъ это самое, отношенія низшихъ служащихъ къ высшимъ становятся совершенно раболопными, такъ-какъ ничего не стоитъ, въ случаѣ возникновенія какихъ-либо личныхъ недоразумѣній, уволить любого служащаго въ небреженіи его служебныхъ обязанностей, и уволить отъ службы. Отъ низшихъ служащихъ

ускользаетъ почва, на которой они могли бы упрочить свое положеніе, вслѣдствіе добросовѣстнаго отношенія къ своимъ обязанностямъ. Но за то къ ихъ услугамъ является другое, болѣе вѣрное средство: они поддѣлываются подъ личные вкусы и прихоти своихъ прямыхъ или косвенныхъ начальниковъ, угождаютъ ихъ личнымъ интересамъ, службу же ставятъ на второй планъ. На одной желѣзной дорогѣ, между однимъ машинистомъ и начальникомъ тракціи возникли пререканія не служебнаго, а личнаго свойства. Послѣдній въ порывѣ негодованія воскликнулъ: „Знаете-ли, что у меня на каждый паровозъ есть въ запасѣ двадцать бригадъ?“ На такой вѣскій аргументъ возражать было нечего; оставалось только смириться.

III.

Другая форма эксплуататорства желѣзнодорожныхъ обществъ состоитъ въ ничтожномъ жалованьѣ, которое приходится на долю низшихъ служащихъ, вовсе не соразмѣрномъ съ ихъ трудомъ и отвѣтственностью. Эта ничтожность ярко бросается въ глаза, при сопоставленіи съ чудовищными окладами высшихъ желѣзнодорожныхъ чиновъ.

Языкъ цифръ—самый краснорѣчивый языкъ, и потому мы будемъ говорить цифрами. Для этого возьмемъ николаевскую дорогу, какъ самую богатую, на которой существуетъ полный комплектъ всѣхъ ступеней желѣзнодорожной іерархіи. Если мы оставимъ въ сторонѣ сторожей, стрѣлочниковъ, прицеппщиковъ, чернорабочихъ, и вообще такихъ служащихъ, отъ которыхъ грамотности не требуется, и слѣдовательно ли-

шенныхъ возможности возвышаться, то самый низшій желѣзнодорожный агентъ будетъ пріемщикъ, получающій 20 рублей въ мѣсяцъ, а самый высшій—директоръ, получающій 1,500 руб. въ мѣсяцъ, или 18,000 р. въ годъ. Вся желѣзнодорожная іерархія состоитъ изъ четырнадцати ступеней, мѣсячные оклады которыхъ выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ:

Пріемщикъ	20 руб.
Контрщикъ младшій	25 "
Контрщикъ старшій	35 "
Помощникъ начальника станціи 3-го класса	40 "
Помощникъ начальника станціи 2-го класса	45 "
Начальникъ станціи 3-го класса . . .	50 "
Начальникъ станціи 2-го класса . . .	60 "
Начальникъ станціи 1-го класса . . .	100 "
Ревизоръ движенія	180 "
Помощникъ начальника движенія . .	250 "
Начальникъ движенія	350 "
Помощникъ начальника эксплоатаціи	500 "
Начальникъ эксплоатаціи	700 "
Директоръ	1,500 "
Итого	3,855 руб.

Таблица эта относится, собственно говоря, къ службѣ движенія и эксплоатаціи. Такія таблицы можно составить и для другихъ службъ; разница будетъ состоять только въ названіи должностей. Кромѣ вышепоименованныхъ, существуетъ, конечно, масса другихъ должностей, какъ-то: телеграфисты, кондукторы, оберъ-кондукторы, бухгалтеры, счетоводы, таксировщики, кассиры, билетные контролеры и проч.; но каждая изъ нихъ по своему окладу всегда подойдетъ подъ одну изъ ступеней нашей таблички.

При бѣгломъ взглядѣ на таблицу, каждому непременно бросится въ глаза безобразность окладовъ въ отношеніи пропорціональности. Въ самомъ дѣлѣ, съ одной стороны, директоръ получаетъ ежегодно чуть не цѣлое состояніе, а съ другой—окладъ пріемщика таковъ, что съ нимъ даже нельзя свести концы съ концами. Пріемщикъ—агентъ, на обязанности котораго, вообще, лежитъ надзоръ за движеніемъ поѣздовъ, черезъ что ему дается большая власть, а слѣдовательно, на него ложится и большая отвѣтственность. Принимая во вниманіе, что онъ долженъ жить согласно со своимъ положеніемъ, окажется, что онъ не только не можетъ позволить себѣ самой мимолетной прихоти, но даже не можетъ существовать.

Просматривая нѣсколько подробнѣе вышеобозначенную таблицу, можно вполне убѣдиться, что такое распредѣленіе окладовъ ни въ какомъ отношеніи не поддерживаетъ даже самой поверхностной критики. Въ самомъ дѣлѣ, между двумя какими бы то ни было послѣдовательными ступеньками желѣзнодорожной іерархіи не существуетъ чувствительной разницы ни въ отношеніи образовательнаго ценза, ни въ отношеніи отвѣтственности, ни даже въ отношеніи сложности занятій. Такъ, напримѣръ, начальникъ эксплоатаціи и директоръ, разница между окладами которыхъ составляетъ 800 рублей въ мѣсяцъ, оба должны быть инженерами, а ихъ отвѣтственность почти не разнится. Да если разсмотрѣть хорошенько, окажется, что изъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, отвѣтственность директора самая ничтожная. Если случится какая-нибудь катастрофа, то за нее отдѣляется или дежурный агентъ, или начальникъ станціи, или стрѣлочникъ, или машинистъ, или дорожный мастеръ, или какой-нибудь низ-

шій агентъ; директоръ же всегда останется въ сторонѣ. Денежной отвѣтственности онъ тоже не несетъ ни малѣйшей: всѣ желѣзнодорожные сборы проходятъ черезъ руки кассировъ и начальниковъ станцій, и поступаютъ непосредственно въ главную кассу. Слѣдовательно, весь соблазнъ въ этомъ отношеніи приходится на долю низшихъ агентовъ, получающихъ ничтожные оклады; съ нихъ же взыскиваются неправильные недоборы. Несмотря на все это, директоръ получаетъ такое жалованье, какъ всѣ служащіе первыхъ двѣнадцати ступеней, вмѣстѣ взятые. Можетъ быть подумаютъ, что въ рукахъ директора находится судьба желѣзной дороги, и вслѣдствіе того его окладъ не представляется чрезмѣрнымъ? Ни чуть не бывало: въ этомъ отношеніи бѣлая часть директоровъ и управляющихъ желѣзными дорогами—только машины для подписыванія бумагъ, счетовъ и смѣтъ. Не судьба желѣзной дороги, а ея благоустройство, во многомъ зависитъ отъ директора, но для этого нѣтъ нужды выдавать ему сумасшедшіе оклады. Дѣло въ томъ, что желѣзнодорожныя общества вовсе не нуждаются въ благоустройствѣ своихъ дорогъ; у нихъ совсѣмъ другія цѣли и задачи.

Но если въ желѣзнодорожной іерархіи, между двумя послѣдовательными ступенями, не существуетъ чувствительной разницы въ служебномъ отношеніи, то слѣдовательно, не должно быть большой разницы и въ окладахъ. По мѣрѣ возвышенія, они не должны дѣлать большихъ и неправильныхъ скачковъ, а напротивъ, должны возвышаться равномерно. Между тѣмъ, что мы видимъ на самомъ дѣлѣ? Оклады первыхъ шести ступеней составляютъ между собою правильную арифметическую прогрессию, разность которой равняется 5;

другими словами, съ каждою ступенькою они правильно увеличиваются каждый разъ на 5 рублей. Далѣе, по мѣрѣ приближенія къ высшимъ чинамъ, идетъ уже неправильная прогрессія, въ которой разность между членами постоянно и непомѣрно увеличивается, и наконецъ, доходитъ до чудовищной цифры 800; средняя же разность всей этой неправильной прогрессіи, состоящей изъ 14 членовъ, выражается цифрою 114. Какое громадное разстояніе — 5 и 114! Если мы примемъ 20-рублевый окладъ пріемщика за единицу, и основываясь на томъ, что между двумя послѣдовательными ступенями желѣзнодорожной іерархіи нѣтъ чувствительной разницы въ служебномъ отношеніи, для составленія прогрессіи окладовъ будемъ придерживаться разности первыхъ шести ступеней, т.-е. 5, то директору пришлось бы получать 85 рублей въ мѣсяцъ, что очевидно слишкомъ мало, а слѣдовательно, и для пріемщика 20 рублей слишкомъ мало. Если же за единицу мы примемъ директорскій окладъ въ 1,500 рублей, и для составленія прогрессіи въ нисходящемъ порядкѣ, будемъ придерживаться не разности 5, потому что тогда выйдутъ слишкомъ безобразные оклады, а лишь только средней разности 114, то и тогда, напримеръ, конторщику пришлось бы получать 246 рублей въ мѣсяцъ, помощнику начальника станціи 3-го класса—360 рублей, что очевидно слишкомъ много, а слѣдовательно, и директорскій окладъ въ 1,500 рублей—непомѣрно великъ.

Принимая опять-таки въ соображеніе, что между двумя послѣдовательными ступенями желѣзнодорожной іерархіи не существуетъ чувствительной разности въ служебномъ отношеніи, можно-ли создать правильную систему распределенія окладовъ, гдѣ они увеличива-

лись бы равномерно, и вполне соответствовали бы каждой должности? Безъ всякаго сомнѣнія. Въ основу такой системы должно войти правило социальной экономіи, по которому за единицу вознагражденія какого бы то ни было труда принимается вознагражденіе труда чернорабочаго, гдѣ не требуется никакого знанія, а лишь одна физическая сила. Такой трудъ долженъ оплачиваться такъ, чтобы можно было существовать и поддерживать мускульную силу; затѣмъ, это вознагражденіе должно служить мѣриломъ вознагражденія всякаго труда, который долженъ оплачиваться настолько больше, насколько онъ требуетъ больше знанія и опытности. Такъ, на примѣръ, столяръ настолько больше зарабатываетъ плотника, насколько его ремесло требуетъ больше знанія и искусства, чѣмъ ремесло плотника. Само собою понятно, что подъ эту категорію не подходитъ такой трудъ, гдѣ требуется еще и талантъ.

Для нашей системы, за единицу надо принять окладъ пріемщика, который, сообразуясь съ требуемымъ отъ него знаніемъ и его отвѣтственностью, слѣдуетъ опредѣлить въ 40 рублей въ мѣсяцъ. Такъ-какъ въ низшихъ ступеняхъ производство идетъ быстрее, нежели въ высшихъ, то по мѣрѣ увеличенія окладовъ, разность между ними должна постоянно, но равномерно увеличиваться, положимъ каждый разъ на 5 рублей. Слѣдовательно, разность въ окладахъ между двумя первыми ступенями будетъ 5 рублей, между двумя слѣдующими она выразится 10 рублями, затѣмъ 15 рублями, и т. д. Такимъ образомъ, получится геометрическая прогрессія, въ которой разности между членами, въ свою очередь, составятъ между собою правильную арифметическую прогрессію, раз-

ность которой выразится цифрою 5. Итакъ, мѣсячные оклады желѣзнодорожной іерархіи выразятся въ слѣдующихъ цифрахъ:

Пріемщикъ	40 руб.
Контрщикъ младшій	45 "
Контрщикъ старшій	55 "
Помощникъ начальника станціи 3-го класса	70 "
Помощникъ начальника станціи 2-го класса	90 "
Начальникъ станціи 3-го класса . . .	115 "
" " 2-го " . . .	145 "
" " 1-го " . . .	180 "
Ревизоръ движенія	220 "
Помощникъ начальника движенія . .	265 "
Начальникъ движенія	315 "
Помощникъ начальника эксплуатаціи .	370 "
Начальникъ эксплуатаціи	430 "
Директоръ	500 "
Итого	2,840 руб.

Такимъ образомъ, директорскій окладъ опредѣлился въ 500 рублей въ мѣсяцъ, или 6,000 рублей въ годъ, что рационально во всѣхъ отношеніяхъ, и вполне соответствуетъ директорской должности. Инженеръ-генераль, начальникъ инженерно-военнаго округа, получаетъ 5,000 рублей жалованья въ годъ. Неужели должность директора одной желѣзной дороги непомѣрно сложнѣе или отвѣтственнѣе должности начальника инженернаго округа, состоящаго изъ нѣсколькихъ губерній? Какъ видно изъ итоговъ, при правильномъ распредѣленіи окладовъ получается экономія въ 1,015 руб. Но желѣзнодорожнымъ обществамъ, повидимому, гораздо выгоднѣе заплатить одному директору чудовищный окладъ, нежели сдѣлать незначительную прибавку

къ жалованьямъ нѣсколькихъ тысячъ служащихъ. На самомъ же дѣлѣ выходить нѣчто другое: большинство мелкихъ агентовъ сами уравниваютъ оклады, которыхъ не хотятъ уравнивать желѣзнодорожныя общества, и помощью разныхъ злоупотребленій, которыя на желѣзныхъ дорогахъ практикуются въ грандіозныхъ размѣрахъ, съ избыткомъ вознаграждаютъ себя за свои обдѣлы. Но все-таки весьма многіе, по свойству своихъ занятій, не могутъ имѣть побочныхъ доходовъ, и потому находятся въ весьма жалкомъ положеніи, которое почти граничитъ съ нищетою. Итакъ, мы опять приходимъ къ выводу, что скупость и эксплуататорство желѣзнодорожныхъ обществъ обращаются во вредъ для нихъ же самихъ: вмѣсто видимой пользы, оказывается невидимый ущербъ. Здѣсь мы не коснулись окладовъ предсѣдателей и членовъ правленій, да и не къ чему: они доходятъ до 35,000 рублей въ годъ.

Что касается низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, какъ-то: сторожей, стрѣлочниковъ, прицѣпщиковъ и другихъ, то ихъ жалованье опредѣляется отъ 10 до 15 рублей въ мѣсяцъ; это людъ совершенно забитый, и въ буквальномъ смыслѣ голодный. 1880 и 1881 годы были годами дороговизны хлѣба; между низшими желѣзнодорожными служащими поднялся ропотъ неудовольствія изъ-за ничтожнаго содержанія; на николаевской дорогѣ произошелъ даже бунтъ среди слесарей московскихъ мастерскихъ. Нѣкоторыя желѣзныя дороги были вынуждены временно увеличить содержаніе низшихъ служащихъ; между прочимъ, въ началѣ января 1881 года, совѣтъ главнаго общества, будто совершая какой-то подвигъ, громогласно объявилъ циркуляромъ по николаевской дорогѣ и даже въ газетахъ, что на время дороговизны, содержаніе

служащихъ, получающихъ менѣе 360 рублей въ годъ, будетъ увеличено на 10 рублей. На николаевской дорогѣ насчитывается до 10,000 человѣкъ служащихъ, получающихъ менѣе 360 рублей въ годъ; всѣ они вмѣстѣ ежегодно получаютъ 1.400,000 руб.; слѣдовательно, средній окладъ составляетъ 140 рублей въ годъ, или 38 коп. въ день. Спрашивается: сытѣ-ли будетъ человѣкъ, получающій 38 коп. въ день, если ему будетъ прибавлено еще $2\frac{3}{4}$ коп.? Не насмѣшка-ли это сытаго надъ голоднымъ?

Ничтожные оклады на желѣзныхъ дорогахъ образовались, конечно, не вдругъ, а постепенно, совершенно противоположно всѣмъ другимъ учрежденіямъ, какъ правительственнымъ, такъ и частнымъ, гдѣ оклады постоянно увеличивались соразмѣрно съ дорожаніемъ жизни. Можно подумать, что желѣзнодорожныя правленія норовятъ приучить своихъ служащихъ служить вовсе безъ жалованья. Впрочемъ, теперь это уже, кажется, начинаетъ вводиться въ систему: въ настоящее время на желѣзныхъ дорогахъ находится много служащихъ, не получающихъ жалованья вовсе, въ особенности телеграфистовъ. Ихъ называютъ „учениками“, хотя они несутъ служебныя обязанности и отвѣтственность наравнѣ съ другими. Зачастую, прослуживъ нѣсколько лѣтъ безъ содержанія въ чайніи, что ихъ опредѣляютъ на „дѣйствительную службу“ и станутъ выдавать жалованье, и не дождавшись назначенія, они уходятъ. Это происходитъ не потому, чтобы на желѣзныхъ дорогахъ рѣдко открывались вакантныя мѣста, такъ-какъ, напротивъ, они открываются даже слишкомъ часто, а потому, что учениковъ набираютъ слишкомъ много, благо это ничего не стоитъ, и кромѣ того, вакантныя мѣста болѣею частью замѣщаются со сторо-

ны, кандидатами съ протекціями, а ученики такъ и остаются учениками.

Вслѣдствіе ничтожности окладовъ, образовательный цензъ желѣзнодорожныхъ служащихъ очень низокъ, и рѣдко соотвѣтствуетъ занимаемымъ должностямъ. Такъ, напримѣръ, не мало можно встрѣтить начальниковъ станцій изъ фельдфебелей.

IV.

Кромѣ двухъ главныхъ видовъ эксплуататорства, нами разсмотрѣнныхъ, оно проявляется еще, какъ было уже сказано, во множествѣ другихъ формъ. Желѣзнодорожные общества не упускаютъ ни одного случая проявить свои алчные инстинкты, и въ этомъ отношеніи ихъ изобрѣтательность доходить подчасъ до границъ гениальнаго.

Правленіе одной желѣзной дороги вздумало запретить своимъ служащимъ, начиная отъ начальниковъ станцій, и затѣмъ всѣмъ остальнымъ въ нисходящей степени, вступать въ бракъ. Отъ всѣхъ холостяковъ были отобраны подписки, что они отказываются жениться, пока находятся на желѣзнодорожной службѣ, и затѣмъ было предписано кому слѣдуетъ, чтобы впредь женатыхъ на службу не принимать. Такое распоряженіе привело всѣхъ въ сильнѣйшее недоумѣніе; нѣкоторое время никто не могъ понять, что за причина побудила правленіе высказывать такимъ образомъ свою антипатію къ узамъ гименей. Однако, вскорѣ это сказало само собою. Правленіе дороги, сообразивъ, что потребности холостыхъ людей должны быть болѣе ограничены, нежели женатыхъ, нашло возможнымъ умень-

шить имъ жалованье и квартирное довольство. Если для семейнаго человѣка необходимы двѣ-три комнаты, то для холостого достаточно одной, и даже въ одной комнатѣ можно помѣстить двухъ-трехъ человѣкъ. Такимъ образомъ, вслѣдствіе этой мудрой реформы, получилась весьма существенная экономія. Если ранѣе дорога не обладала достаточнымъ количествомъ жилыхъ помѣщеній, и принуждена была платить большинству служащихъ квартирныя деньги, то потомъ оказался даже избытокъ помѣщеній, хотя жилые дома и превратились въ казармы или больничные лазареты.

Въ недалекомъ прошломъ, на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, для телеграфистовъ существовало двухъ-смѣнное посуточное дежурство. Между тѣмъ, по инструкціи, телеграфистъ обязанъ безотлучно находиться у своего аппарата; если у него нѣтъ своей работы, то долженъ слѣдить за проходящимъ дѣйствіемъ телеграфа, и записывать въ журналъ вкратцѣ всякую проходящую депешу. Само собою понятно, что нѣтъ физической возможности непрерывно работать цѣлыя сутки, и поэтому телеграфисты часто засыпали во время дежурства. Министерство путей сообщенія обратило вниманіе на это обстоятельство, и сдѣлало постановленіе, чтобы на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ для телеграфистовъ было установлено трехъ-смѣнное дежурство, т.-е., чтобы на каждые 12 часовъ дежурства давалось сутки отдыха. Однако, желѣзнодорожные заправила мало придерживаются министерскаго постановленія; на многихъ станціяхъ по прежнему существуетъ двухъ-смѣнное дежурство, а на большихъ станціяхъ, находящихся болѣе или менѣе на виду, и гдѣ поэтому пренебрегать предписанными правилами нѣтъ

возможности, тамъ разрѣшаютъ начальникамъ станцій отвлекать телеграфистовъ для станціонныхъ работъ.

До чего доходитъ алчность нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, показываетъ слѣдующій, весьма характерный, случай. На одной желѣзной дорогѣ, одинъ начальникъ станціи совершилъ растрату на 18,000 рублей; само собою понятно, что его уволили отъ службы и отдали подъ судъ. Нѣкоторое подозрѣніе пало и на помощника начальника станціи, какъ на соучастника растраты, но такъ-какъ уликъ противъ него не было, то ограничились увольненіемъ его отъ службы, и онъ безпрепятственно получилъ расчетъ, который — жалованье и залогъ въ совокупности — оказался въ 116 рублей. Прошло нѣсколько времени; подозрѣніе оказалось основательнымъ; явились улики, вслѣдствіе которыхъ представилась возможность предать помощника начальника станціи суду, и даже арестовать. Послѣ такого оборота дѣла, правленіе дороги не могло успокоиться, что ему былъ выданъ расчетъ; судили, рядили, и наконецъ, усмотрѣли, что при выдачѣ расчета кассиръ не соблюлъ одной пустой формальности. Привязавшись къ этому обстоятельству, правленіе рѣшило удержать изъ жалованья кассира 116 рублей, выданные имъ якобы неправильно. Между тѣмъ, дѣло было въ слѣдующемъ видѣ: на расчетномъ листѣ, представленномъ помощникомъ начальника станціи для полученія расчета, въ числѣ нѣсколькихъ подписей, не доставало одной, какого-то начальствующаго лица, находившагося во временной отлучкѣ. Само собою понятно, что такъ-какъ въ данный моментъ не было никакого основанія удерживать расчетъ, то и отсутствіе подписи было случайное; она была бы на своемъ мѣстѣ, если бы начальствующее лицо не отсутствовало по дѣламъ службы.

Но кассиръ все-таки, для своего успокоенія, сдѣлалъ запросъ телеграммою, нѣтъ-ли препятствія къ выдачѣ расчета, на что и получился утвердительный отвѣтъ. Такимъ образомъ, все было сдѣлано на самомъ дѣлѣ законнымъ образомъ; однако, правленіе усмотрѣло, что нигдѣ не сказано, чтобы подпись можно было замѣнить телеграммою, хотя въ сущности это одно и то же, и не посовѣстилось, на основаніи этого крючкотворнаго аргумента, спасти самую ничтожную пылинку изъ растроченной суммы, на счетъ совершенно непричастнаго кассира.

По общему уставу всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, служащіе могутъ пользоваться въ годъ двумя отпусками, которые въ общей сложности не должны превышать 28 дней. Долгое время нѣкоторые правленія желѣзныхъ дорогъ думали, какъ бы ограничить это право для низшихъ служащихъ, и наконецъ додумались. Положимъ, можно было бы прямо, безъ всякихъ утонченныхъ хитросплетеній, лишить низшихъ служащихъ отпусковъ, да и только; но дѣло въ томъ, что такое грубое измѣненіе существующихъ установленій вызвало бы слишкомъ громкій протестъ, и могло бы привести къ вовсе нежелательнымъ результатамъ. Надо было устроить все на законномъ основаніи, такъ, чтобы нельзя было и придраться. И вотъ, на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ выпустили циркуляръ, по которому служащіе могутъ пользоваться отпусками съ сохраненіемъ содержанія только въ томъ случаѣ, когда для ихъ замѣщенія не потребуются командировки. Само собою понятно, что подобный циркуляръ не вліяетъ на отпуски высшихъ чиновъ, потому что для ихъ замѣщенія не требуется никакихъ командировокъ, чему способствуетъ сама организація желѣзнодорожной службы.

Между тѣмъ, низшіе служащіе находятся въ совершенно другихъ условіяхъ; какъ бы они ни исполняли свои обязанности, худо-ли, хорошо-ли, но въ силу слишкомъ ограниченнаго ихъ состава, всякое ихъ отсутствіе, хотя бы на самое короткое время, непременно требуетъ командировки. Такимъ образомъ, каждый низшій служащій, чтобы воспользоваться отпускомъ, долженъ платить за командировку, или лишиться своего содержанія за время отлучки, что опять-таки равносильно совершенному лишенію отпусковъ. Нерѣдко, взявъ служащаго, получившаго отпускъ, командируютъ другого съ большимъ окладомъ жалованья, за недостаткомъ подходящихъ агентовъ. Тогда отпускъ обходится гораздо дороже слѣдуемаго содержанія за время отлучки. Бывали примѣры, что агентъ, получающій 25 рублей жалованья въ мѣсяцъ, принужденъ былъ платить за свой отпускъ по полтора рубля въ день.

Вслѣдствіе крайне ограниченнаго личнаго состава низшихъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, начальствующія лица часто ставятся въ затруднительное положеніе, при необходимости замѣстить кого-либо изъ служащихъ, въ случаѣ его болѣзни. Въ силу этого, всякія болѣзни строго преслѣдуются, а иногда даже формально запрещаются. На одной желѣзной дорогѣ былъ такого рода случай: внезапно заболѣлъ машинистъ, которому было назначено ѣхать съ поѣздомъ, и онъ письменно увѣдомилъ своего начальника, что ѣхать не можетъ. Начальникъ, долго не думая, оштрафовалъ его за такую самовольную болѣзнь на 10 рублей. Случилось такъ, что машинистъ, прохворавъ нѣсколько дней, умеръ, а штрафъ все-таки остался въ силѣ, и былъ удержанъ при выдачѣ расчета вдовѣ машиниста.

На одной желѣзной дорогѣ, одинъ весьма дѣльный начальникъ движенія составилъ проектъ, по которому нѣкоторые служащіе на товарныхъ станціяхъ могли бы, кромѣ опредѣленнаго жалованья, получать еще добавочную плату, не только безъ ущерба для дороги, но даже съ пользою для нея. Проектъ состоялъ въ томъ, чтобы такимъ служащимъ, которые работаютъ настолько быстро, что могутъ, кромѣ опредѣленнаго для нихъ дѣла, удѣлять нѣкоторое время и для другихъ работъ, платить особую задѣльную плату. Польза отъ этого оказывалась ясная, какъ для общества желѣзной дороги, такъ и для служащихъ: съ одной стороны, представлялась возможность на законномъ основаніи сократить штатъ на товарныхъ станціяхъ, а съ другой — служащіе вырабатывали бы больше. Проектъ былъ принятъ и введенъ въ дѣйствіе; задѣльная плата была назначена весьма низкая, въ виду того, что служащіе и такъ уже были обеспечены жалованьемъ. Тѣмъ не менѣе, это нововведеніе дало поразительные результаты: служащіе на товарныхъ станціяхъ стали работать точно на паровой машинѣ, наперерывъ другъ передъ другомъ, съ какимъ-то азартомъ; каждому хотѣлось заработать возможно больше. Такъ продолжалось нѣсколько времени; но затѣмъ, правленіе дороги усмотрѣло, что служащіе на товарныхъ станціяхъ зарабатываютъ слишкомъ много, и пришло къ заключенію, что можно оклады уничтожить совсѣмъ, а на всѣ письменныя работы, какъ-то: составленіе всевозможныхъ вѣдомостей, отчетовъ, накладныхъ, дубликатовъ, квитанцій, извѣщеній о наложенныхъ платежахъ, актовъ, разныхъ статистическихъ работъ, таксировку товаровъ, и проч., и проч., — установить одну только задѣльную плату. Несмотря на то, что задѣльная плата была весьма низкая, такъ-какъ считалась

только добавочною, она осталась таковою и послѣ уничтоженія окладовъ, и потому заработки служащихъ сразу уменьшились почти на половину. Такимъ образомъ, благой проектъ начальника движенія, благодаря алчности правленія, обратился въ кабалу для служащихъ: они стали работать вдвое больше, а зарабатывать вдвое меньше.

На желѣзныхъ дорогахъ главнаго общества установлено своеобразное правило, по которому для каждого, вновь поступившаго на службу, жалованье начинается считаться не со дня опредѣленія, а только съ перваго числа наступающаго мѣсяца, причемъ высшему начальству внушено, чтобы вакантныя мѣста замѣщались вообще въ первыхъ числахъ. Такимъ образомъ, опредѣлившись на желѣзнодорожную службу, напримѣръ, второго или третьяго числа, приходится почти цѣлый мѣсяцъ служить даромъ.

V.

Излюбленная форма эксплуатированія желѣзнодорожными обществами своихъ служащихъ состоитъ въ назначеніи на различныя мѣста исправляющихъ должность. Когда открывается вакансія на какое-нибудь мѣсто, то прежде, чѣмъ его замѣститъ надлежащимъ образомъ, туда назначаютъ исправляющаго должность, который въ этомъ званіи продолжаетъ быть годъ, два, три и болѣе. Если онъ выдержитъ такое испытаніе, то, пожалуй, въ концѣ-концовъ его утвердятъ, а пока мѣсть ему приходится получать жалованье ниже исправляемой должности, обязанность же нести сложнѣе, и отвѣтственность болѣеую. Такимъ образомъ, помощники машинистовъ исправляютъ должность машини-

стовъ, кондукторы—оберъ-кондукторовъ, прицѣпщики—составителей поѣздовъ, артельные старосты—дорожныхъ мастеровъ, пріемщики—кассировъ; бываетъ даже, что телеграфисты исправляютъ должность начальниковъ станцій. Если перечислить всѣхъ служащихъ на любой желѣзной дорогѣ, то окажется, что четвертая ихъ часть состоитъ изъ исправляющихъ должность. На николаевской дорогѣ, по закону, поѣздная бригада въ товарныхъ поѣздахъ должна состоять изъ оберъ-кондуктора, одного кондуктора перваго класса, одного кондуктора втораго класса, и двухъ—третьяго. На самомъ же дѣлѣ этого никогда не бываетъ; чаще всего, вмѣсто оберъ-кондуктора назначаютъ кондуктора втораго класса, и въ помощь ему даютъ четырехъ нештатныхъ кондукторовъ, получающихъ жалованье поденно. По инструкціи, никто не имѣетъ права отказаться отъ исправленія высшей должности, да и помимо того, каждый надѣется со временемъ быть утвержденнымъ, и хотя эта надежда длится очень долго, иногда нѣсколько лѣтъ, но это ничего: „терпи казакъ, атаманъ будешь“. Часто случается, что кто-нибудь долго исправлялъ высшую должность, постоянно надѣясь, что вотъ, наконецъ, его утвердятъ, какъ вдругъ подвергается какой-нибудь протекѣ желѣзнодорожнаго заправила, и его утверждаютъ на вакантную должность; исправляющаго же смѣщаютъ на присвоенныя ему обязанности, а иногда даже совсѣмъ увольняютъ за ненадобностью. Одну изъ возмутительнѣйшихъ формъ произвола на желѣзныхъ дорогахъ составляютъ безпричинныя увольненія. Очень часто увольняютъ изъ-за личнаго каприза, а то и просто изъ-за ничего, чтобы опредѣлить другого. Но существуетъ еще одинъ видъ увольненія, въ высшей степени возмутительный. Из-

вѣстно, что по существующимъ положеніямъ служащіе, увольняющіеся по болѣзни, имѣютъ право на извѣстное пособіе. Чтобы не выдавать пособій, желѣзнодорожные заправили иногда увольняютъ заболѣвающихъ служащихъ какъ бы за проступокъ. Мотивомъ подобныхъ увольненій, обыкновенно, служитъ „неявка на службу“.

Желѣзнодорожные машинисты раздѣляются на три класса: машинисты перваго класса ѣздятъ съ пассажирскими поѣздами, второго—съ товарными, а машинисты третьяго класса производятъ станціонные манѣвры и ѣздятъ съ рабочими поѣздами; но въ послѣднее время нашли болѣе удобнымъ на манѣвры назначать не машинистовъ, а помощниковъ. Помощники, исполняя должность машинистовъ, несутъ и отвѣтственность, какъ машинисты, которая громадна, а жалованье получаютъ какъ помощники. Кромѣ опредѣленнаго жалованья, машинисты и помощники получаютъ верстовыя преміи, которыя для разныхъ дорогъ различны. На дорогахъ главнаго общества, путемъ постепеннаго уменьшенія, эти преміи сдѣлались совершенно ничтожными, но для главнаго общества это показалось еще мало, и оно воспользовалось однимъ обстоятельствомъ, чтобы сократить ихъ до *pes plus ultra*.

Верстовыя преміи опредѣлялись слѣдующимъ образомъ: за каждую тысячу верстъ пробѣга паровоза платили 8 рублей, или $\frac{4}{5}$ коп. съ версты, затѣмъ изъ каждыхъ 12 часовъ дежурства для работы паровоза отчислялось 9 часовъ, а его пробѣгъ опредѣлялся въ 8 верстъ въ часъ. Слѣдовательно, исправляющій должность машиниста вырабатывалъ за свое дежурство $57\frac{3}{5}$ копѣйки. Такое распредѣленіе несправедливо уже потому, что министерскими постановленіями скорость стан-

ціонныхъ манѣвровъ установлена въ 10 верстъ въ часъ, а въ дѣйствительности она превосходитъ эту норму, потому что иначе не успѣвали бы сдѣлать требуемую работу; затѣмъ, паровозъ находится въ непрерывномъ движеніи болѣею частью не 9 часовъ, а всѣ 12. Недавно помощники машинистовъ, работающіе на манѣврахъ въ сортировочномъ паркѣ николаевской дороги, въ виду того, что они несутъ отвѣтственность какъ машинисты, просили объ увеличеніи, если не жалованья, то хотя верстовыхъ премій. Совѣтъ главнаго общества отнесся сочувственно къ этой просьбѣ и согласился увеличить преміи: вмѣсто 8 рублей съ тысячи верстъ, положено было платить 12; но при этомъ, для болѣе удобнаго расчета, сократили число рабочихъ часовъ съ 9 на $6\frac{1}{2}$, а пробѣгъ паровоза съ 8 на 5 верстъ въ часъ. На первыхъ порахъ помощники машинистовъ не поняли, больше-ли это выйдетъ, или меньше; но когда имъ пришлось получать деньги, то это сказалось само собою весьма ощутительнымъ образомъ. Теперь, вмѣсто $57\frac{3}{5}$ коп., они стали вырабатывать за дежурство только 39 копѣекъ. Самаго элементарнаго вычисленія достаточно, чтобы въ этомъ убѣдиться. Такимъ образомъ, петиція помощниковъ машинистовъ, вмѣсто положительнаго, дала отрицательный результатъ, а для совѣта главнаго общества предоставила удобный случай однимъ выстрѣломъ убить двухъ зайцевъ. Во-первыхъ, получилась нѣкоторая экономія, а во-вторыхъ, служащіе навсегда отучились подавать петиціи. Это значитъ—съ одного вола двѣ шкуры содрать.

На станціи Колпино, николаевской дороги, 12 октября 1888 года, поднялся страшный переполохъ: въ то время, какъ съ одной стороны подходилъ пассажирскій поѣздъ, мимо станціи, по главному пути про-

мчался ему на встречу рабочий поѣздъ, который долженъ былъ остановиться на запасномъ пути. Оказалось, что паровозная бригада на рабочемъ поѣздѣ, вопреки правиламъ, состояла изъ исправляющаго должность машиниста и одного кочегара, который видѣлъ паровозъ первый разъ въ своей жизни. Подъѣзжая къ станціи, первый изъ нихъ, высунувшись корпусомъ изъ будки, чтобы оглянуться назадъ на пройденный путь и убѣдиться въ цѣлости своего поѣзда, ударился затылкомъ о телеграфный столбъ, стоящій около пути, и упалъ съ паровоза, а кочегаръ не въ состояніи былъ даже закрыть регуляторъ. Къ счастью, до своего паденія, исправляющій должность машиниста пустилъ въ ходъ инжекторъ, который продолжалъ дѣйствовать и послѣ его паденія; вслѣдствіе чего давленіе пара въ котлѣ уменьшилось настолько, что рабочий поѣздъ остановился самъ собою въ нѣсколькихъ саженьяхъ отъ пассажирскаго поѣзда. Такимъ образомъ, только благодаря счастливой случайности была избѣгнута крупная катастрофа, подготовленная безобразными желѣзнодорожными порядками. Надо сказать, что и послѣ этого происшествія, на николаевской дорогѣ составъ паровозныхъ бригадъ въ рабочихъ поѣздахъ и на маневрахъ ничуть не измѣнился. Тамъ по прежнему, вмѣсто машинистовъ, ставятся помощники, и въ помощь имъ даются кочегары, которые мѣняются чуть-ли не каждый день. Между тѣмъ, по закону, хотя и допускается паровозная бригада, состоящая изъ двухъ человѣкъ, но при этомъ обязательно должны быть и машинистъ, и помощникъ, настолько знакомый съ паровознымъ дѣломъ, чтобы въ случаѣ внезапной болѣзни машиниста, былъ въ состояніи вести поѣздъ далѣе, или въ случаѣ надобности остановить его.

Кромѣ верстовыхъ премій, машинисты, которые ѣздятъ съ пассажирскими и товарными поѣздами, получаютъ еще преміи за сбереженіе топлива, то-есть имъ выдаютъ нѣкоторый процентъ стоимости неизрасходованнаго топлива противъ установленной нормы. Большій или меньшій расходъ топлива зависитъ отъ многихъ условій, между прочимъ, отъ топографическаго положенія пути, отъ качества воды топлива и самого паровоза, а также и отъ умѣнія топить. Не на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ и не на всѣхъ участкахъ данной дороги условія одинаково благоприятны для сбереженія топлива. Есть участки гористые, съ соленою водою, на которыхъ и въ лучшія времена машинисты не могли дѣлать сбереженія, а теперь болѣею частью дѣлаютъ „пережоги“, и довольно чувствительные. Хотя угольные и дровяныя преміи весьма незначительны, тѣмъ не менѣе, машинисты всегда старались наперерывъ другъ передъ другомъ расходовать топлива какъ можно меньше, и многіе изъ нихъ въ этомъ отношеніи доходили даже до виртуозности. Но они старались на свою же погибель, потому что желѣзнодорожныя правленія стали постепенно уменьшать нормы, по мѣрѣ того, какъ машинисты умудрялись дѣлать большія экономіи. Въ настоящее время эти нормы сдѣлались до того ничтожными, что машинисты лишь въ рѣдкихъ исключеніяхъ могутъ дѣлать незначительныя сбереженія.

На одну желѣзную дорогу какъ-то опредѣлился новый управляющій, который на первыхъ же порахъ своего поступленія началъ кореннымъ образомъ измѣнять существовавшіе порядки: сталъ уменьшать низшимъ служащимъ жалованье, сокращать штаты, и между прочимъ установилъ новое правило—вычитать изъ жалованья машинистовъ полную стоимость израсхо-

ваннаго топлива сверхъ положенной нормы. Вслѣдствіе такого постановленія, когда наступило время раздачи жалованья, нѣкоторымъ машинистамъ, имѣвшимъ очень плохіе паровозы, вмѣсто жалованья выдали спеціально для того изготовленные бланки, на которыхъ значилось, что имъ ничего не слѣдуетъ, такъ-какъ ихъ жалованье цѣликомъ удержано за пережоги; мало того, въ соотвѣтствующей графѣ было обозначено количество рублей и копѣекъ, подлежащихъ удержанію изъ слѣдующаго жалованья. Эта выходка завершилась скандальнымъ инцидентомъ по адресу управляющаго, который, видя, что хватилъ черезъ край, принужденъ былъ отмѣнить свое постановленіе. Но все-таки отмѣна послѣдовала не полная: положено было удерживать не всю стоимость переизрасходованнаго топлива, а лишь тотъ процентъ, который выдается за экономію. Это правило введено теперь почти на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ.

На желѣзныхъ дорогахъ на ремонтъ паровозовъ и на содержаніе мастерскихъ отпускаются опредѣленные суммы, смотря по количеству паровозовъ, причемъ обусловливается степень качественного ихъ содержанія. Начальники мастерскихъ и участковъ обязаны представлять отчетъ расходовъ по ремонту паровозовъ, причемъ эти расходы никакимъ образомъ не могутъ превышать опредѣленныхъ суммъ. Вообще, суммы опредѣляются въ обрѣзъ, такъ-что обыкновенно начальники мастерскихъ едва успѣваютъ, что называется, сводить концы съ концами. Но бываютъ и такіе начальники, которые умудряются даже загонять экономію, и они всегда находятся на весьма хорошемъ счету. Извѣстный процентъ отъ экономіи, если она имѣетъ мѣсто, поступаетъ въ пользу начальника мастерскихъ или

участка; остальное обращается въ доходность дороги, если она не гарантирована правительствомъ, и на награды высшимъ желѣзно-дорожнымъ чинамъ, если она гарантирована.

Какимъ же образомъ иные начальники участковъ ухитряются загонять экономію, даже при скудно отпускаемыхъ суммахъ? А вотъ какимъ: они весьма зорко слѣдятъ, чтобы ни одинъ мастеровой не отвлекался отъ своей работы, хотя бы только на одну минуту; почему куреніе и всякій разговоръ въ мастерскихъ, даже самаго мимолетнаго содержанія, строго запрещаются; уличенные въ такихъ проступкахъ караются чувствительнымъ штрафомъ. Работа въ мастерскихъ начинается моментально съ третьимъ свисткомъ; если слесарь опоздалъ хотя бы только на одну минуту, то лишается половины поденной платы или больше, по усмотрѣнію начальника участка, т.-е. онъ долженъ половину дня или больше работать даромъ. Если какой-нибудь день онъ почему бы то ни было вовсе не вышелъ на работу, то штрафуются на поденный заработокъ или больше, тоже по усмотрѣнію начальника участка, т.-е. опять-таки долженъ работать день или больше даромъ. Относительно ремонта паровозовъ, начальники участковъ, стремящіеся къ экономіи, наблюдаютъ, чтобы ни одинъ паровозъ не становился для ремонта, по ихъ выраженію, попусту, а лишь только въ такихъ случаяхъ, когда ремонтъ необходимъ безусловно, и безъ него паровозъ не можетъ безъ явной опасности слѣдовать съ поѣздомъ. Нѣкоторые ремонты заставляютъ производить самихъ машинистовъ, какъ-то: притираніе пробокъ и подшипниковъ, установка водомѣрныхъ стеколъ, исправленіе инжекторовъ, провѣрка предохранительныхъ клапановъ, и т. п.

На всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ заведенъ обычай, по которому машинисты должны записывать въ особую книгу ремонтъ, который нужно произвести въ ихъ паровозахъ; такимъ образомъ, они слагаютъ съ себя отвѣтственность за могущія быть послѣдствія отъ непроизведеннаго ремонта. Однако, нѣкоторые начальники участковъ ограничиваютъ это право и обязанность машинистовъ; они запрещаютъ записывать ремонтъ въ книгу безъ предварительнаго съ ними соглашенія. Прежде всего, машинистъ долженъ на словахъ объяснить начальнику сущность требуемаго ремонта; затѣмъ, если послѣдній найдетъ нужнымъ, то позволить записать, а если нѣтъ, то машинистъ записать свой ремонтъ не посмѣетъ, потому что ему досконально известна пословица: „съ сильнымъ не борись, съ богатымъ не судись“. Такимъ образомъ, начальникъ и экономію загоняетъ, и самъ въ сторонѣ остается: если даже что-нибудь и произойдетъ, то у него отговорка коротка и ясна: машинистъ, молъ, не записалъ ремонта въ книгу. Слово начальника всегда имѣетъ больше вѣса, нежели слова машиниста, и послѣдній всегда останется виноватымъ. Для машиниста нѣтъ ничего хуже, какъ ѣздить на плохо отремонтированномъ паровозѣ. Тогда пробки, фланцы и связи пропускаютъ паръ въ бѣльшей или меньшей степени, механизмъ ходуномъ ходитъ, поршни скрипятъ, золотники дѣйствуютъ разногласно, смазки и топлива расходуется больше установленной нормы, а машинисту приходится работать вдвое больше, и постоянно находится въ сильно напряженномъ состояніи. Отсюда понятно, что начальникъ участка, соблюдающій интересы желѣзнодорожнаго общества и своего кармана, долженъ непременно притѣснять своихъ подчиненныхъ; онъ не можетъ одинаково служить

молоту и наковальнѣ—двумъ противоположнымъ и враждебнымъ лагерямъ.

На одну желѣзную дорогу какъ-то опредѣлился новый начальникъ подвижнаго состава и тяги, служившій до того на другой дорогѣ. Ему показалось, что на ремонтъ паровозовъ расходуется слишкомъ много; поэтому онъ отправился въ главныя мастерскія посмотреть, какіе собственно паровозы становятся для ремонта, и ужаснулся.

— Помилуйте! воскликнулъ онъ, обращаясь къ начальнику мастерскихъ, — да у меня, на моей дорогѣ, такіе паровозы выходили изъ ремонта, какіе у васъ поступаютъ!

Нѣсколько лѣтъ назадъ, на нѣкоторыхъ петербургскихъ фабрикахъ и заводахъ было уменьшено число рабочихъ часовъ. Совѣтъ главнаго общества, чтобы не отстать отъ этой гуманной реформы, порѣшилъ въ петербургскихъ мастерскихъ николаевской дороги и на александровскомъ заводѣ тоже сократить рабочій день съ двѣнадцати часовъ на десять. По этому поводу было составлено что-то въ родѣ манифеста, который и былъ торжественно прочитанъ при полномъ сборѣ всѣхъ мастеровыхъ. Тамъ, между прочимъ, было сказано, что главное общество, сокращая рабочій день, надѣется, что мастеровые надлежащимъ образомъ поймутъ и оцѣнятъ эту жертву, и своимъ усердіемъ и прилежаніемъ къ работѣ хотя отчасти постараются возмѣстить убытки общества. Въ первую минуту, мастеровыхъ охватилъ сильный энтузіазмъ: они не знали, какъ благодарить и величать главное общество за такое безкорыстіе и великодушіе. Однако, вскорѣ наступило разочарованіе, тѣмъ болѣе печальное, чѣмъ сильнѣе былъ энтузіазмъ. Дѣло въ томъ, что рабочій день

сократить-то сократили, но при этомъ забыли увеличить бюджетъ на ремонтъ паровозовъ. Число мастеровыхъ надо было увеличить, и чтобы было изъ чего платить новопоступившимъ, пришлось убавить остальнымъ по-денную плату, пропорціонально уменьшенію рабочаго дня.

Напрасно кто-нибудь задался бы цѣлью сдѣлать тщательный обзоръ всѣхъ способовъ, употребляемыхъ правленіями желѣзныхъ дорогъ для эксплуатированія своихъ служащихъ; это былъ бы трудъ непосильный. Здѣсь мы разсматривали только такія формы кабалы, которыя касаются или всѣхъ вообще низшихъ служащихъ, или только извѣстной ихъ группы. Но кромѣ того, каждый единичный служащій, въ многоразличныхъ, совершенно самостоятельныхъ формахъ, испытываетъ на себѣ тяготѣніе этой кабалы, независимо отъ другихъ служащихъ. Скажутъ, что вѣдь собственно говоря, это не есть кабала: вольному воля, спасенному рай, свѣтъ не клиномъ сошелся; если кому худо на желѣзныхъ дорогахъ, могутъ итти туда, гдѣ лучше. На подобное возраженіе отвѣтить не трудно: желѣзнодорожная служба — специальная служба, и потому желѣзнодорожный служащій не можетъ примѣнить своихъ познаній ни для какого другого дѣла. Кромѣ того, существуетъ много другихъ условій и причинъ, почему желѣзнодорожникъ не можетъ искать себѣ другого занятія, какъ только на желѣзныхъ дорогахъ; но объ этомъ пришлось бы слишкомъ распространиться и выйти изъ предѣловъ нашей рамки.

Безпристрастіе требуетъ сказать, что не на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ одинаково эксплуататорски относятся къ мелкимъ служащимъ. Съ того времени, какъ на курско-киевской дорогѣ управляющимъ состоитъ

г. Шауфусъ, человѣкъ весьма дѣятельный, гуманный, служащій не маммонѣ, а дѣлу, и входящій въ мельчайшія нужды низшихъ служащихъ, послѣдніе поставлены въ сравнительно лучшія условія, нежели на многихъ другихъ дорогахъ. И вотъ, курско-киевская дорога является одною изъ благоустроеннѣйшихъ; во многихъ отношеніяхъ она можетъ считаться образцовой, и не гремитъ ни хищеніями, ни катастрофами.

Какъ было уже сказано, непомѣрная алчность желѣзнодорожныхъ обществъ, вмѣсто пользы, приносить вредъ для нихъ же самихъ. Желѣзнодорожная кабала есть главная причина хищничества, развившагося на желѣзныхъ дорогахъ въ чудовищныхъ размѣрахъ, а также неимовѣрной служебной халатности, которая, въ свою очередь, служитъ главною причиною желѣзнодорожныхъ катастрофъ.

Недочеты желѣзнодорожной службы.

I.



то желѣзныя дороги въ Россіи очень часто идутъ въ разрѣзъ съ своимъ прямымъ назначеніемъ, то-есть, вмѣсто того, чтобы способствовать развитію промышленности и быстрому, экономическому и безопасному передвиженію, онѣ убиваютъ промышленность и зачастую переламываютъ кости пассажирамъ—фактъ общеизвѣстный. Тѣмъ не менѣе, онѣ составляютъ силу, съ которою приходится считаться; поэтому всякая, такъ-сказать, интимная сторона желѣзнодорожной жизни представляетъ несомнѣнно общественный интересъ, въ смыслѣ разъясненія ненормальностей желѣзнодорожныхъ порядковъ. Здѣсь мы намѣрены выяснитъ нѣкоторыя особенности организаціи желѣзнодорожной службы и отношеній желѣзнодорожныхъ администрацій къ низшимъ служащимъ.

Существенный вопросъ составляетъ, конечно, отвѣтственность низшихъ служащихъ, опредѣляемая въ довольно смутныхъ чертахъ. Съ одной стороны, ея какъ будто даже и нѣтъ, а съ другой—она выходитъ громадною. Взглядъ желѣзнодорожныхъ администрацій

таковъ, что стрѣлочникъ, дорожный мастеръ, машинистъ—агенты безотвѣтственные, или, по крайней мѣрѣ, несущіе самую ничтожную отвѣтственность. За всѣ ихъ дѣйствія отвѣчаютъ, молъ, начальники станцій, участковъ и тяги. Такой взглядъ какъ будто оправдываетъ ничтожные оклады, которые получаютъ низшіе служащіе: „За что, молъ, и платить имъ хорошее жалованье, когда они только исполняютъ чужія приказанія?“ говорятъ высшіе желѣзнодорожные чины. „Мы за все отвѣчаемъ, слѣдовательно мы должны собирать пѣнки и получать сумасшедшіе оклады“. На одной желѣзной дорогѣ, нѣкій машинистъ пожаловался управляющему, что начальникъ тяги неправильно уволилъ его отъ службы.

— Можетъ быть, отвѣтилъ управляющій, — но я тутъ ничего не могу подѣлать; начальникъ тяги отвѣчаетъ за подвижной составъ, слѣдовательно, ему и предоставляется выборъ служащихъ.

Коротко и ясно; всякія возраженія разобьются передъ такою несокрушимою логикою. Однако, подобное толкованіе существуетъ только до тѣхъ поръ, пока, какъ говорится, „все обстоитъ благополучно“, пока вопросъ сводится только къ назначенію жалованья низшимъ служащимъ и къ опредѣленію степени власти надъ ними высшихъ начальниковъ. Но лишь только совершится катастрофа, болѣе или менѣе серьезная, эти господа тотчасъ же прячутся за спины своихъ подчиненныхъ, и выставляютъ на видъ именно этихъ безотвѣтныхъ стрѣлочниковъ, дорожныхъ мастеровъ и машинистовъ. Стрѣлочникъ, молъ, виноватъ, что не досмотрѣлъ неправильности стрѣлки; дорожный мастеръ виноватъ, что не замѣтилъ осадки пути или гнилой шпалы; машинистъ виноватъ, что слишкомъ шиб-

ко ѣхалъ. И тогда ихъ логика выходитъ совсѣмъ другая. Они говорятъ: „Мы не можемъ постоянно слѣдить за дѣйствіями своихъ подчиненныхъ; непосредственная причина происшествія исходитъ отъ такого-то мелкаго агента, слѣдовательно, онъ и виноватъ, на него и должна лечь вся тяжесть отвѣтственности и наказанія; а мы что? Мы тутъ не при чемъ“. И вотъ, этихъ безотвѣтныхъ, полуголодныхъ стрѣлочниковъ, дорожныхъ мастеровъ, машинистовъ штрафуютъ, увольняютъ, отдають подь судъ, а отвѣтственные желѣзнодорожные олимпійцы благодумствуютъ.

Несмотря на то, что желѣзныя дороги существуютъ давно, и что желѣзнодорожная техника достигла уже высокой степени развитія, до сихъ поръ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ не существуетъ такихъ условий и порядковъ, которые исключали бы возможность недоразумѣній, болѣе или менѣе серьезныхъ. Въ этомъ отношеніи особыми недостатками страдаетъ *сигнализациа*. Чтобы убѣдиться въ несостоятельности нѣкоторыхъ постановленій объ управленіи сигналами, достаточно обратить вниманіе на дальніе станціонные сигналы, занимающіе видное мѣсто въ сигнализационной системѣ, назначеніе которыхъ—закрывать или открывать станціи для входа поѣздовъ. Эти сигналы бываютъ двоякаго рода: вращающіеся диски и семафоры; они устанавливаются на разстояніи около ста сажень отъ входной стрѣлки. Красное поле диска, или горизонтальное положеніе семафорнаго крыла со стороны идущаго поѣзда, означаютъ, что станція закрыта, и выражаютъ требованіе немедленной остановки поѣзда, отнюдь не переступая за сигналъ; дискъ, поставленный ребромъ къ идущему поѣзду или параллельно къ полотну дороги, или же вертикальное положеніе сема-

форнаго крыла означаютъ, что станція свободна, и что поѣздъ можетъ слѣдовать безпрепятственно. Управление этими сигналами бываетъ тоже двоякое: оно возлагается или на стрѣлочника, или на сторожа. Въ первомъ случаѣ, въ каланчу, находящуюся на нѣкоторомъ разстояніи отъ станціи, проведенъ съ одной стороны, отъ дальняго сигнала, особый механизмъ, посредствомъ котораго стрѣлочникъ можетъ поднимать или опускать крыло семафора, а съ другой—изъ конторы начальника станціи—электрическій звонокъ. Установленнымъ количествомъ звонковъ агентъ движенія даетъ знакъ стрѣлочнику закрыть или открыть станцію. Такимъ образомъ, непосредственное управленіе движеніемъ поѣздовъ лежитъ на обязанности агента движенія, а управленіе дальнимъ, самымъ важнымъ станціоннымъ сигналомъ, возлагается на стрѣлочника, хотя и подь распоряженіемъ агента движенія.

Такое раздѣленіе труда, относительно движенія поѣздовъ, иногда приводитъ желѣзнодорожную администрацію и судебную власть въ затруднительное положеніе, при опредѣленіи виновныхъ въ сдѣланныхъ упущеніяхъ, слѣдствіемъ которыхъ обыкновенно бываетъ столкновеніе поѣздовъ. Само собою понятно, что стрѣлочникъ можетъ быть отвѣтственнымъ только за неисполненіе распоряженій агента движенія; послѣдній же, передавая свои распоряженія посредствомъ электрическаго звонка, иногда не можетъ даже удостовѣриться, исполнилъ-ли стрѣлочникъ его приказаніе, или нѣтъ. Иногда случается, что поѣздъ, подъѣзжая къ станціи, дальній сигналъ которой показываетъ, что она свободна, наталкивается на другой поѣздъ, стоящій на станціи, и происходитъ столкновеніе. Тутъ можно установить только голый фактъ, что станція была открыта

въ то время, когда ее слѣдовало закрыть, но дознаться, кто собственно виноватъ въ этомъ упущеніи—невозможно. Машинистъ не виноватъ, потому что сигналъ явственно показывалъ, что путь свободенъ; стрѣлочникъ говоритъ: „я не виноватъ, я не знаю и не могу знать состоянія станціи, мнѣ былъ поданъ сигналъ электрическимъ звонкомъ для открытія станціи, я ее и открылъ“; агентъ движенія говоритъ: „стрѣлочникъ вретъ, я не давалъ звонковъ для открытія станціи, онъ открылъ ее самовольно“. Словомъ, всѣ правы; никто не виноватъ; каждый для своего оправданія приводитъ весьма вѣскій аргументъ, опровергнуть который не только трудно, но иногда и невозможно; тѣмъ не менѣе, фактъ столкновения налицо, и требуетъ разъясненія.

При подобномъ происшествіи, можно допустить нѣсколько предположеній, и каждое изъ нихъ будетъ вѣроятно. Возможно, что стрѣлочникъ самовольно открылъ станцію, руководствуясь какимъ-нибудь личнымъ соображеніемъ; очень можетъ быть, что агентъ движенія забылъ или даже не зналъ, что станціонный путь занятъ поѣздомъ, и опрометчиво далъ сигналъ для открытія станціи; наконецъ, можно допустить, что кто-нибудь посторонній, телеграфистъ или сторожъ, помимо агента движенія и безъ его вѣдома, изъ чрезмѣрнаго усердія, на вызовъ стрѣлочника отвѣтилъ установленнымъ числомъ звонковъ для открытія станціи. Каждое изъ этихъ положеній возможно, а между тѣмъ, нѣтъ никакихъ данныхъ для установленія того, которое въ дѣйствительности имѣло мѣсто. Вслѣдствіе подобной постановки дѣла, очень часто страдаетъ совершенно безвинный, тогда какъ вполне виновный остается безнаказаннымъ. Изъ этого можно заключить, что болѣе всего виновата сама система.

На другихъ станціяхъ, дальніе сигналы соединены проводами со станціонными платформами; рукоятки отъ проводовъ обыкновенно запираются на замокъ, чтобы никто посторонній не могъ злонамѣренно или по шалости повернуть дискъ или крыло семафора не такъ, какъ слѣдуетъ. Ключъ хранится у дежурнаго сторожа, которому и поручается управленіе дальнимъ сигналомъ, подъ наблюденіемъ агента движенія. На самомъ же дѣлѣ, агенты движенія вовсе не наблюдаютъ за дѣйствіями сторожей; послѣдніе сами слѣдятъ за движеніемъ поѣздовъ, и смотря по надобности, открываютъ или закрываютъ станцію. Такой порядокъ заведенъ, отчасти, вслѣдствіе того, что у агентовъ движенія есть масса другой работы, и для нихъ затруднительно, а подчасъ и совсѣмъ невозможно, бросать какое-нибудь дѣло, чтобы самими управлять сигналами; но отсюда происходятъ серьезныя недоразумѣнія.

Бывали примѣры такого рода: сторожъ почему-либо забылъ во-время закрыть станцію; затѣмъ, спохватившись, закрывалъ ее, но поздно,—уже тогда, когда поѣздъ прошелъ сигналъ, то-есть, когда онъ находился между сигналомъ и станціею. Само собою понятно, что позднее закрытіе станціи никакимъ образомъ не можетъ повліять на остановку поѣзда; онъ идетъ своимъ чередомъ, наталкивается на другой поѣздъ, стоящій на станціи, и происходитъ столкновение. Машинистъ въ свое оправданіе сейчасъ же заявляетъ, что станція была открыта; но ему указываютъ противное: что по положенію семафора или краснаго диска видно, что станція закрыта. Машинистъ не можетъ доказать, что станцію закрыли только послѣ прохода поѣзда мимо дальняго сигнала; показанія его помощника и кочегара, конечно, не принимаются во вниманіе, и ему въ

подобныхъ случаяхъ болѣею частью приходится страдать совершенно безвинно, если только на паровозѣ не окажется какого-нибудь посторонняго вліятельнаго свидѣтеля, который доказалъ бы дѣйствительное положеніе дѣла.

Существуетъ еще французская система сигнализаціи, главная основа которой состоитъ въ томъ, что проводы отъ главнѣйшихъ станціонныхъ сигналовъ соединены въ самой конторѣ начальника станціи, такъ-что агентъ движенія можетъ самолично управлять сигналами, не отлучаясь изъ конторы, своего опредѣленнаго и болѣе или менѣе постояннаго мѣстопробыванія. Несмотря, однако, на существенную полезность этой системы, она введена только на станціи Веребье, николаевской дороги; на всѣхъ же другихъ дорогахъ, какъ и на прочихъ станціяхъ николаевской дороги, она почему-то не привилась.

II.

Немалая путаница существуетъ также относительно отвѣтственности служащихъ за *пропажу товаровъ*. Какъ извѣстно, всѣ нагруженные вагоны пломбируются; каждая станція имѣетъ свой собственный сжимъ, съ особыми контрольными знаками; такъ-что по оттиску на пломбахъ всегда видно, какая станція ихъ наложила. Станція, наложившая пломбы, отвѣчаетъ за цѣлость груза, заключающагося въ данномъ вагонѣ; отвѣтственность вообще падаетъ на выгрузчиковъ или на грузчиковъ.

Такая система весьма раціональна, и не возбуждаетъ никакого недоразумѣнія въ томъ случаѣ, когда весь грузъ вагона слѣдуетъ на одну только станцію. То-

гда, конечно, если, по прибытіи вагона на станцію назначенія, окажется недостатокъ груза, если притомъ пломбы оказались въ сохранности и взлома не было, то очевидно, что станція отправленія не догрузила недостающихъ мѣстъ, и въ этомъ не можетъ быть никакого сомнѣнія. Въ такомъ случаѣ, на станціи назначенія составляется актъ, а станція, наложившая пломбы, то-есть станція отправленія, должна отвѣтить за недостатокъ груза, и вполне справедливо. Но когда дѣло касается такъ-называемыхъ сборныхъ вагоновъ, когда въ одинъ и тотъ же вагонъ грузится разнородный товаръ на нѣсколько станцій назначенія, такое правило хотя и примѣняется, но не годится, и въ нѣкоторыхъ случаяхъ порождаетъ недоразумѣнія, послѣдствіемъ которыхъ бывають незаслуженныя взысканія.

Пока сборный вагонъ прибудетъ на свою конечную станцію назначенія, изъ него приходится нѣсколько разъ дѣлать выгрузку на разныхъ промежуточныхъ станціяхъ. Каждая станція, на которой назначена выгрузка изъ даннаго вагона, должна снять пломбы, и послѣ выгрузки навѣсить свои; затѣмъ, уже не станція отправленія, а станція, производившая выгрузку, отвѣчаетъ за цѣлость остающагося груза въ этомъ вагонѣ. Но для того, чтобы она была въ состояніи нести эту отвѣтственность, ей вмѣняется въ обязанность, до наложенія своихъ пломбъ, провѣрить по документамъ остатокъ груза, заключающагося въ вагонѣ, и если окажется недостатокъ или порча груза, составить коммерческій актъ, съ приложеніемъ снятыхъ съ вагона пломбъ. Если пломбы окажутся принадлежащими станціи отправленія, то это значитъ, что она не догрузила недостающихъ мѣстъ; если же — промежуточной станціи, которая дѣлала изъ вагона только выгрузку, то, зна-

чить, послѣдняя выгрузила лишнія мѣста, ей не принадлежащія.

На первый взглядъ, кажется, чего же лучше: каждая станція, провѣряя предыдущую, то-есть ту, которая до нея хозяйничала въ вагонѣ, имѣетъ возможность оградить себя отъ всякаго посягательства на правильность ея дѣйствій. Но все это хорошо только въ теоріи, на практикѣ же выходитъ совсѣмъ не то. Возможность провѣрять вагоны дается только на словахъ, но не на дѣлѣ. На промежуточныхъ станціяхъ, выгрузка сама по себѣ требуетъ столько времени, что выгрузчики едва успѣваютъ ее совершать за время стоянки поѣзда, а большею частью приходится задерживать его долѣе опредѣленнаго времени. Иногда, въ одномъ и томъ же поѣздѣ приходится дѣлать выгрузку изъ нѣсколькихъ вагоновъ; въ каждомъ изъ нихъ сплошь и рядомъ остается еще по 100—200 мѣстъ разнороднаго товара. Чтобы провѣрить все это за время стоянки поѣзда, требуется такое количество рабочихъ и агентовъ, какого не имѣется ни на одной станціи; особенное затрудненіе для провѣрки груза представляется ночью. Если же на каждой станціи, гдѣ производится выгрузка, будутъ задерживать поѣзда ради провѣрки вагоновъ, то въ такомъ случаѣ къ многимъ болѣе или менѣе случайнымъ обстоятельствамъ, вызывающимъ постоянныя опаздыванія поѣздовъ, прибавится еще одинъ, и самый опасный факторъ. Поѣзда будутъ непомѣрно опаздывать, что крайне убыточно, какъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ и для товаро-отправителей, и тогда агентамъ, завѣдующимъ выгрузкою, будетъ грозить не что иное, какъ увольненіе отъ службы.

Что же остается дѣлать? Ничего другого, какъ не провѣрять вагоновъ вовсе, ограничиваясь только вы-

грузкою, и затѣмъ пускать ихъ на волю Божью: авось станція отправленія вѣрно погрузила; авось всѣ предыдущія промежуточные станціи не слишкомъ усердно хозяйничали и не выгрузили злонамѣренно или ошибочно какого-нибудь лишняго мѣста, имъ не принадлежащаго; авось всѣ люди—честные люди. Такъ обыкновенно и дѣлается. Эта вынужденная безпечность иногда оправдывается, а иногда и нѣтъ, такъ-что приходится платиться, и довольно жестоко.

Желѣзнодорожная администрація обыкновенно взыскиваетъ съ дѣйствительнаго или мнимаго виновника-агента стоимость исчезнувшихъ товаровъ, удерживая его залогъ и жалованье, а въ случаѣ несостоятельности, увольняетъ отъ службы; никакія отговорки и оправданія тутъ не принимаются во вниманіе. Если времени, опредѣленнаго для стоянки поѣзда, недостаточно для провѣрки вагоновъ, рекомендуютъ отцѣплять ихъ отъ поѣзда и провѣрять на свободѣ. Но такой, повидимому, цѣлесообразный способъ оградить себя отъ ответственности за чужую ошибку или злоумышленность непримѣнимъ на практикѣ; нѣкоторые агенты пробовали имъ воспользоваться, но затѣмъ каялись.

На каждой станціи всегда существуетъ текущая работа, и для провѣрки вагона приходится выжидать свободного времени, которое не всегда бываетъ; затѣмъ, при малочисленности рабочихъ (на очень бойкихъ станціяхъ ихъ бываетъ три-четыре человѣка), самая повѣрка требуетъ много времени; наконецъ, когда вагонъ уже провѣренъ, чтобы его отправить въ дальнѣйшій путь, надо выжидать поѣзда, который оказался бы не въ полномъ составѣ. Такимъ образомъ, отцѣпленный вагонъ остается на станціи безъ движенія сутки, двое и болѣе. Бывали примѣры, что вагонъ,

отцѣпляясь на станціяхъ для провѣрокъ, двигался со среднею скоростью 15 — 20 верстъ въ сутки. Товары задерживались, а нѣкоторые изъ нихъ, органическаго свойства, подвергались порчѣ и приходили въ негодность. Въ желѣзнодорожныя управленія поступали жалобы отъ товаро-получателей, — и агентовъ, виновныхъ въ задержкѣ вагоновъ, штрафовали, высчитывали изъ жалованья стоимость испорченныхъ товаровъ, а при повторяющихся жалобахъ увольняли отъ службы. Въ виду такого положенія вещей, агенты, завѣдующіе выгрузкою, предпочитаютъ не задерживать вагоновъ, а рисковать на „авось“, что весьма понятно. Кромѣ того, начальники станцій всегда противятся отцѣпкѣ вагоновъ для провѣрки, такъ-какъ отвѣтственность за ихъ задержку падаетъ и на нихъ.

На одной желѣзной дорогѣ, на промежуточной станціи, по ошибкѣ какъ-то выгрузили одинъ тюкъ съ мѣховыми вещами, слѣдовавшій на другую станцію. Затѣмъ, изъ этого же вагона дѣлали выгрузку еще нѣсколько станцій, по обыкновенію не замѣтивъ недостатка одного мѣста. Это обнаружилось только на послѣдней станціи, гдѣ и составленъ былъ актъ, съ приложеніемъ пломбъ предыдущей станціи, дѣлавшей выгрузку, и виновной лишь въ томъ, что вагонъ не былъ ею провѣренъ. Съ виновнаго въ этомъ упущеніи агента удержали залогъ и жалованье, а такъ-какъ этого было недостаточно, то его уволили отъ службы. Между тѣмъ, мѣховыя вещи благополучно хранились въ числѣ прочаго разнороднаго товара на станціи, на которой онѣ ошибочно были выгружены, и которая не понесла никакой отвѣтственности. Никто не замѣчалъ, что тюкъ былъ лишній, и такимъ образомъ онъ провалялся тамъ около года, до смѣны начальника станціи. Когда же

пришлось сдавать станцію новому начальнику, то при повѣркѣ наличнаго товара обнаружилась станціонная ошибка, совершенная годъ назадъ. Пошли розыски; отыскивали законнаго владѣльца; возвратили товаръ по принадлежности, взыскавъ предварительно выданную за него сумму. Но при этомъ желѣзнодорожная администрація, несмотря на всѣ старанія, не могла отыскать безвинно пострадавшаго агента, чтобы возратить ему незаконно удержанныя деньги и вознаградить его за неправильное взысканіе. Такимъ образомъ, сумма, истребованная съ товаровладѣльца, часть которой принадлежала неразысканному агенту, поступила подъ рубрику случайныхъ доходовъ дороги.

Подобныхъ примѣровъ, съ болѣе или менѣе разнообразными вариантами, можно привести сколько угодно; достаточно сказать, что на одной петербургской товарной станціи николаевской дороги, ежедневно среднимъ числомъ составляется двадцать коммерческихъ актовъ. Конечно, тутъ можно установить болѣе цѣлесообразную систему, которая исключала бы возможность всякаго недоразумѣнія; но желѣзнодорожные заправители не умѣютъ или не хотятъ этого сдѣлать. Можно было бы, напри-
мѣръ, отвѣтственность за цѣлость товаровъ возложить на одного изъ поѣздныхъ кондукторовъ, и для этого вмѣнить ему въ обязанность лично принимать товаръ при погрузкѣ, и такимъ же образомъ сдавать его при выгрузкѣ. Можно еще усилить средства станцій, и тѣмъ дать имъ возможность провѣрять вагоны въ самое короткое время. Но въ первомъ случаѣ пришлось бы увеличить штатъ кондукторовъ, а во второмъ — штатъ станціонныхъ служащихъ; желѣзнодорожныя же общества боятся всякаго увеличенія штата, какъ дьяволъ святой воды. Имъ нѣтъ дѣла до того, правильно-ли

распределена ответственность между служащими, и правильно-ли налагается взысканіе; для нихъ важно лишь то, чтобы было съ кого взыскать.

Но мало того, что желѣзнодорожные служащіе подвергаются часто незаслуженнымъ взысканіямъ, вслѣдствіе невозможности исполнить взыскиваемые на нихъ обязанности; мало того, что они подчасъ искупаютъ чужую вину по собственному, хотя и вынужденному, нерадѣнію; они могутъ еще неожиданно-негаданно оказаться въ отвѣтъ совершенно безвинно, при самомъ аккуратномъ исполненіи своихъ обязанностей, тогда какъ дѣйствительно виновные останутся въ сторонѣ. И все это оттого, что желѣзнодорожныя администраціи не умѣютъ или не хотятъ установить цѣлесообразныхъ порядковъ.

Въ числѣ документовъ, сопровождающихъ товаръ въ пути, существуютъ грузовыя вѣдомости, или вагонные листы. Они служатъ, такъ-сказать, руководящею нитью для выгрузки товаровъ и для провѣрки вагоновъ. Въ положеніи о прямомъ сообщеніи между желѣзными дорогами говорится, что на весь грузъ, заключающійся въ данномъ вагонѣ, долженъ составляться одинъ общій вагонный листъ, съ поименованіемъ каждой отправки отдѣльно. Каждая промежуточная станція, при выгрузкѣ, дѣлаетъ отмѣтки на вагонномъ листѣ, находящемся у оберъ-кондуктора, о выгруженныхъ мѣстахъ, а при нагрузкѣ вписываетъ туда же погруженный товаръ; такимъ образомъ, при каждой выгрузкѣ, изъ вагоннаго листа всегда видно, сколько въ вагонѣ должно оставаться мѣстъ. Во внутреннемъ сообщеніи это правило, однако, не соблюдается. Каждая станція отправления составляетъ на каждый вагонъ столько вагонныхъ листовъ, на сколько станцій назна-

ченія въ него грузится товаръ; вагонные листы остаются на станціяхъ назначенія. Такимъ образомъ, на каждый вагонъ имѣется столько вагонныхъ листовъ, сколько станцій дѣлали въ него нагрузку, и на сколькихъ станціяхъ будетъ изъ него дѣлаться выгрузка. Для провѣрки вагона, оберъ-кондукторъ обязанъ представить всѣ имѣющіеся у него вагонные листы, но станція не знаетъ и не можетъ знать, сколько въ дѣйствительности ихъ должно быть у оберъ-кондуктора.

Допустимъ теперь, что на какой-нибудь станціи выгрузчикъ, сговорившись предварительно съ оберъ-кондукторомъ, выгрузитъ какой-нибудь дорогой, на примѣръ, мануфактурный товаръ, слѣдующій на другую, болѣе или менѣе отдаленную станцію; допустимъ далѣе, что вагонный листъ, гдѣ записанъ этотъ товаръ, не включаетъ въ себѣ другихъ отправокъ. На слѣдующихъ станціяхъ, гдѣ будетъ производиться выгрузка изъ этого вагона, оберъ-кондукторъ, конечно, припрятаетъ вагонный листъ съ мануфактурнымъ товаромъ, а представитъ лишь остальные, и само собою понятно, что при повѣркѣ вагона все окажется въ полной исправности. Когда, послѣ станціи, выгрузившей мошенническимъ образомъ мануфактурный товаръ, сдѣлаютъ изъ этого вагона выгрузку еще нѣсколько станцій, то оберъ-кондукторъ, пожалуй, и представитъ всѣ вагонные листы. При повѣркѣ окажется недостатокъ груза, и послѣдняя станція, дѣлавшая выгрузку и наложившая на вагонъ пломбы, за это отвѣтитъ, хотя она ни въ чемъ не повинна.

Вотъ какого рода хищенія могутъ имѣть мѣсто, вслѣдствіе несостоятельности желѣзнодорожныхъ порядковъ, и это тѣмъ болѣе возмутительно, что въ по-

добномъ случаѣ нѣтъ никакой возможности даже установить фактъ мошенничества. Тутъ нѣтъ никакихъ слѣдовъ, никакихъ указаній; кража проходитъ совершенно безслѣдно; даже станція, которой приходится безвинно платиться, не можетъ утвердительно сказать, что исчезнувшего товара не было на лицо во время повѣрки ею вагона. Между тѣмъ, на желѣзныхъ дорогахъ не должно быть такихъ порядковъ, которые давали бы возможность совершать безслѣдныя хищенія, да еще при такихъ условіяхъ, что отвѣтственность за нихъ направляется въ ложную сторону, тогда какъ существуетъ полная возможность установить вполнѣ цѣлесообразные порядки.

III.

Иногда случается, что пломбы съ нагруженныхъ вагоновъ исчезаютъ въ пути; это происходитъ просто оттого, что ихъ срывають. Исчезновеніе пломбъ обнаруживается или кѣмъ-либо изъ поѣздныхъ кондукторовъ на какой-нибудь промежуточной станціи, или на станціи, гдѣ назначена выгрузка, или же на станціи назначенія. Многіе придутъ въ немалое удивленіе: какую такую цѣнность могутъ представлять оловянные пломбы, чтобы ихъ похищать? Цѣнности никакой, и не ради цѣнности ихъ похищаютъ, не для ихъ присвоенія, а для возвращенія тому же желѣзнодорожному обществу, которому онѣ и принадлежать. Этимъ дѣломъ занимаются нѣкоторые служащіе, для избѣжанія нѣкоторыхъ непріятностей.

Дѣло въ томъ, что нѣкоторые желѣзнодорожные общества, въ погонѣ за всевозможными экономіями, доходятъ до такихъ смѣхотворныхъ распоряженій, что

свѣжему человѣку приходится только руками развести. Для того, чтобы новыя пломбы обходились дешевле, станціи обязаны ежемѣсячно доставлять въ желѣзнодорожныя управленія старыя пломбы, снятыя съ прибывающихъ и выгружаемыхъ вагоновъ. Старымъ пломбамъ ведется даже особая отчетность; ихъ переплавляютъ на новыя, такъ-что на фабрикацію послѣднихъ расходуется гораздо меньше олова. Это бы еще ничего: отчего же и не переплавлять старыхъ пломбъ? Но дѣло въ томъ, что желѣзнодорожные заправилы требуютъ, чтобы каждая станція доставляла извѣстное ихъ количество, которое опредѣляется коммерческимъ оборотомъ станціи, то-есть среднимъ числомъ прибывающихъ и выгружаемыхъ вагоновъ. Между тѣмъ, мѣсяцъ въ мѣсяцъ не приходится: иногда бываетъ больше выгрузныхъ вагоновъ, другой разъ меньше; кромѣ того, за каждою пломбою не услѣдить: онѣ теряются, тѣмъ болѣе, что ихъ собраніе возлагается на одного какого-нибудь станціоннаго агента, а выгрузкою завѣдуютъ нѣсколько, такъ-какъ она производится и днемъ, и ночью. Вслѣдствіе этихъ и многихъ другихъ условій, станціи болѣею частью не въ состояніи представлять положеннаго количества старыхъ пломбъ, и въ такомъ случаѣ завязывается переписка, требуется объясненіе отъ подлежащаго агента, иногда дѣлають ему выговоръ, а иногда даже штрафуютъ,—вообще, возникаетъ процедура весьма непріятная. Для избѣжанія этого, нѣкоторые служащіе срывають пломбы отъ проходящихъ поѣздовъ, и такимъ образомъ пополняютъ дефицитъ.

Иногда случается, что въ вагонѣ, оказавшемся безъ пломбъ, при выгрузкѣ или повѣркѣ, оказывается недостатокъ товара; тогда представляются серьезныя за-

трудненія для отысканія виновнаго. Хотя по документамъ всегда можно опредѣлить, какая станція послѣдняя хозяйничала въ вагонѣ, но она всегда можетъ отговориться тѣмъ, что разъ на вагонѣ ея пломбъ не оказалось, то существуютъ всѣ данныя для предположенія, что послѣ нея кто-нибудь и гдѣ-нибудь сорвалъ пломбы и похитилъ товаръ. Въ такомъ случаѣ нарядается разслѣдованіе, дѣлается повѣрка наличнаго товара на станціяхъ, гдѣ производилась выгрузка изъ злополучнаго вагона, и пускаются въ ходъ всѣ другіе способы, для отысканія неоказавшагося товара. До окончанія розыска, товаровладѣлецъ не удовлетворяется; иногда товаръ отыскивается, а иногда и нѣтъ. Тогда разслѣдованіе затягивается надолго, иногда на годъ и болѣе, а товаровладѣлецъ все ждетъ, да ждетъ, и если только онъ не обладаетъ большою дозою настойчивости, то остается безъ удовлетворенія.

На нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ существуютъ артели, которыя эксплуатируютъ въ свою пользу выгрузку и нагрузку товаровъ, онѣ же и отвѣчаютъ за пропажу грузовъ. На этихъ дорогахъ дѣло поставлено болѣе рационально: въ случаѣ пропажи или поврежденія товара, управленіе дороги не входитъ съ артелью ни въ какія объясненія, а прямо взыскиваетъ съ нея стоимость товара; артель, въ свою очередь, раскладываетъ убытокъ на всѣхъ своихъ пайщиковъ поровну. Однако, на дорогахъ, гдѣ существуютъ артели, пропажи товаровъ почти не бываетъ. Причины этого весьма понятны: каждый артельщикъ старается какъ можно правильнѣе вести дѣло, потому что преуспѣяніе всей артели есть, вмѣстѣ съ тѣмъ, и его личное преуспѣяніе. Чѣмъ артель богаче, тѣмъ болѣе поднимается цѣнность единичныхъ паевъ, тѣмъ болѣе каждый артель-

щикъ получаетъ дивиденда, а его положеніе въ артели улучшается и крѣпнеть.

На желѣзныхъ дорогахъ существуетъ масса такихъ положеній, вслѣдствіе которыхъ низшіе служащіе ставятся въ очень невыгодныя условія, отчего они или тратятъ непроизводительно время, или неправильно исполняютъ свои обязанности, или подвергаются незаслуженнымъ взысканіямъ. Каждое такое положеніе въ отдѣльности, можетъ-быть, и не имѣетъ большого значенія, но въ общей массѣ они весьма вредно вліяютъ на желѣзнодорожный строй. Оттого, что желѣзнодорожныя администраціи не хотятъ или не умѣютъ оставить своихъ служащихъ нормальными условіями, онѣ и не могутъ подобрать хорошихъ и надежныхъ служащихъ. Все это происходитъ, главнымъ образомъ, потому, что желѣзнодорожные заправилы высшаго полета болѣе заботятся о своемъ карманѣ и о своихъ личныхъ интересахъ, нежели о преуспѣяніи общаго желѣзнодорожнаго дѣла.

Желѣзнодорожныя мелочи.

I.



Главная служебная дѣятельность высшаго желѣзнодорожнаго начальства должна заключаться въ соблюденіи интересовъ желѣзнодорожнаго общества, въ наблюденіи, чтобы дѣйствія служащихъ совершались въ границахъ установленныхъ правилъ. На самомъ же дѣлѣ, какъ въ низшихъ, такъ и высшихъ желѣзнодорожныхъ сферахъ преобладаетъ иной взглядъ на эти вещи: желѣзнодорожная служба нерѣдко рассматривается только какъ средство полученія хорошаго дохода. Къ сожалѣнію, нигдѣ нельзя такъ удобно злоупотреблять ради своихъ выгодъ, и затѣмъ хоронить концы безъ всякихъ слѣдовъ. Злоупотребляютъ какъ низшіе служащіе, такъ и высшіе; разница только въ томъ, что низшимъ служащимъ перепедаютъ рубли, а высшимъ—сотни и тысячи. Нажива вообще сопряжена съ нарушеніемъ установленныхъ правилъ; но иногда бываютъ такія положенія, когда не нарушеніе, а точное соблюденіе закона представляется источникомъ незаконной наживы для высшихъ желѣзнодорожныхъ чиновъ, то-есть, когда основаніемъ правильныхъ дѣйствій

и примѣненія точнаго смысла министерскихъ и другихъ постановленій является не служебная добросовѣстность, а мздоимство. И тогда эти господа проявляютъ неимоверную энергію къ искорененію, какъ они выражаются, зла, и ужасно кичатся своимъ якобы усердіемъ къ службѣ. Можетъ-быть, на первый взглядъ это покажется въ высшей степени страннымъ и даже невѣроятнымъ, а между тѣмъ, въ желѣзнодорожномъ мірѣ такія странности бывають, и изъ слѣдующихъ фактовъ можно будетъ исполнѣ въ этомъ убѣдиться.

На одной весьма богатой желѣзной дорогѣ зимою всегда бываетъ громадная отправка дровъ. Среднимъ числомъ на конечную станцію ежедневно прибываетъ 300 вагоновъ. Для склада дровъ, вблизи товарной станціи имѣется большая площадка, принадлежащая одному крупному складовладѣльцу. Вдоль этой площадки проведенъ рельсовый путь; лѣсопромышленники выгружаютъ на нее свои дрова, и вывозятъ оттуда для продажи. За храненіе дровъ складовладѣлецъ взимаетъ съ лѣсопромышленниковъ по 2 руб. 50 коп. съ вагона, за время до шести мѣсяцевъ. Вслѣдствіе заключеннаго договора и даже мѣстныхъ условій, нельзя примѣнить другой системы для платы за храненіе дровъ, напимѣръ, платить не съ вагона, а съ болѣе точной мѣры, хотя бы съ сажени. Для провоза дровъ по желѣзной дорогѣ существуетъ повагонный тарифъ. По министерскому постановленію, грузить въ вагонъ полагается не болѣе 600 пудовъ, потому что вслѣдствіе перегруза могутъ поломаться рессоры, или осевая букса можетъ загорѣться, а отъ этого вагонъ можетъ сойти съ рельсовъ, и вообще, мало-ли что можетъ произойти вслѣдствіе сломанной рессоры или загорѣвшейся буксы. Вагонныя рессоры выдерживають безопасно и

большій грузъ, но для предупрежденія опасности и произвола, допускается грузить только 600 пудовъ, такъ точно, какъ, напимѣръ, предѣльное давленіе пара въ паровозныхъ котлахъ допускается только въ 9 атмосферъ, хотя они испытываются на 12 атмосферъ давленія и болѣе. Для предупрежденія давленія выше предѣльнаго, на паровозныхъ котлахъ имѣются предохранительные клапаны и другія приспособленія.

Само собою понятно, что для отправителей дровъ представляет большой расчетъ грузить въ вагонъ больше 600 пудовъ; они такъ и дѣлали, а часть барышей, которые они отъ этого извлекали, переходила въ руки начальниковъ станцій, пріемщиковъ и вѣсовщиковъ, допускавшихъ перегрузы. Желѣзнодорожное начальство это усмотрѣло и приняло мѣры,—но не къ уничтоженію перегрузовъ, а къ тому, чтобы перегрузы не были убыточны для желѣзнодорожнаго общества. Съ этою цѣлью положено было перевѣшивать на вѣсовыхъ помостахъ всѣ вагоны съ дровами, прибывающіе на конечную станцію, а для того, чтобы вѣсовщики не могли входить въ сдѣлку съ лѣсопромышленниками, для наблюденія за ними была учреждена изъ разныхъ службъ смѣшанная и перемѣнная коммисія, члены которой мѣнялись ежедневно. Затѣмъ, за перегрузы свыше 600 пудовъ взыскивали дополнительную плату по тарифному расчету.

Казалось бы, что съ установленіемъ такихъ порядковъ, для отправителей дровъ исчезалъ расчетъ дѣлать перегрузы, а между тѣмъ, расчетъ все-таки былъ, и не малый. Въ самомъ дѣлѣ: помимо провозной платы, лѣсопромышленники несутъ и другіе расходы, чтобы доставить дрова на мѣсто назначенія, а мѣриломъ этихъ расходовъ служить всегда вагонъ, какое бы ко-

личество дровъ въ немъ ни заключалось. Расходы же эти слѣдующіе: подача вагона для нагрузки—1 руб. 20 коп.; нагрузка вагона на станціи отправленія и его выгрузка на станціи прибытія—2 руб.; взвѣшиваніе вагона—50 коп., и наконецъ, храненіе дровъ на мѣстѣ назначенія, съ вагона—2 руб. 50 коп. Такимъ образомъ, при перегрузкѣ въ 100 пудовъ, на каждые шесть вагоновъ получается чистый барышъ въ 6 руб. 20 коп. Въ силу этого, отправители дровъ продолжали дѣлать перегрузы, внося за таковые дополнительную плату, но все-таки стараясь перегружать какъ можно болѣе, и само собою понятно, не оставались въ долгу передъ пріемщиками и вѣсовщиками станцій отправленія, допускавшими перегрузы вопреки правиламъ.

Дѣло съ дровами велось такъ многіе годы, и по-видимому всѣ были довольны: пріемщики, вѣсовщики и начальники станцій дополняли свои оклады ощутительными, хотя и негласными доходами, и не жаловались на свою судьбу; дровяники наживались тоже, а желѣзнодорожное общество никакого убытка не терпѣло, а напротивъ, извлекало еще пользу, и не малую, потому что одинъ и тотъ же пробѣгъ одного и того же вагона оплачивался дороже. Терпѣли, конечно, мужики, которыхъ дровяники нанимали для нагрузки и выгрузки дровъ, такъ-какъ они за одну и ту же плату принуждены были нагружать и выгружать большее количество дровъ, чѣмъ бы слѣдовало; но больше всего убытокъ ложился на складовладѣльца, и этотъ убытокъ оказался громаднымъ. Онъ доходилъ до 18,750 руб. въ годъ. Это весьма легко высчитать, принявъ въ расчетъ средній перегрузъ на каждый вагонъ въ 150 пудовъ, что нисколько не будетъ преувеличеннымъ, такъ-

какъ зачастую перегрузы доходили до 300 пудовъ, и затѣмъ, какъ было уже сказано, среднее прибытіе на конечную станцію 300 вагоновъ ежедневно, продолжавшееся 100 дней въ году. Въ концѣ-концовъ, складовладѣлецъ, не имѣя другой возможности оградить себя отъ такихъ крупныхъ убытковъ, вошелъ въ „соглашеніе“ съ главнымъ заправилою, чтобы онъ принималъ мѣры къ положительному и безусловному прекращенію перегрузовъ на дрова.

И вотъ, по адресу станцій, гдѣ грузятся дрова, было выпущено множество предписаній и приказовъ, гласящихъ, что виновные въ допущеніи малѣйшаго перегруза на дрова будутъ немедленно и безъ малѣйшаго колебанія увольняемы отъ службы, и что въ этомъ отношеніи не будетъ никакого послабленія. Всѣ заинтересованныя въ этомъ дѣлѣ лица пришли въ немалое смущеніе: отчего бы это могло стать, когда дѣло велось многіе годы безъ всякихъ затрудненій и притѣсненій? Такимъ образомъ, въ желѣзнодорожномъ дровяномъ дѣлѣ совершился переворотъ. Перестали наживаться мелкіе дровяники, начальники станцій, пріемщики, вѣсовщики; но за то сталъ наживаться одинъ главный заправила, хотя и незаконнымъ образомъ, но на законномъ основаніи—на основаніи точнаго и неуклоннаго соблюденія правилъ и порядковъ, требуемыхъ министерствомъ путей сообщенія.

На той же желѣзной дорогѣ, лѣтомъ, бываетъ большая отправка древесной коры—около 2,000 вагоновъ на одну только конечную станцію. Этимъ дѣломъ занимаются барышники, скупающіе кору по деревнямъ, у крестьянъ, и затѣмъ отправляющіе ее большими партіями на кожевенные заводы, гдѣ она употребляется для выдѣлки кожъ. Для провоза коры по желѣзной

дорогѣ существуютъ два тарифа: одинъ—попудный, для коры древесной, а другой—повагонный, для коры толченой. На кожевенныхъ заводахъ другой коры, кромѣ толченой, не употребляютъ; но тѣмъ не менѣе, кора толченая одновременно есть и древесная. Отъ наименованія этого груза въ желѣзнодорожныхъ документахъ зависитъ и тарифъ, который къ нему будетъ примѣненъ. Строго говоря, этотъ грузъ слѣдуетъ именовать корою толченою; но въ то же время не будетъ никакой неправильности, если назвать его корою древесною, потому что кора, сдѣлавшись толченою, не перестаетъ быть древесною. Поэтому, при нѣкоторой натяжкѣ, можно употребить произвольно то или другое наименованіе, а слѣдовательно, тотъ или другой тарифъ. Издавна было принято между желѣзнодорожниками почему-то именовать этотъ грузъ корою древесною, и слѣдовательно примѣнять къ нему попудный тарифъ; а также издавна было принято, чтобы пріемщики и вѣсовщики скидывали съ каждой отправки извѣстный процентъ пудовъ, за что и получали отъ отпавителей коры благодарность, которая въ итогѣ составляетъ не малую толику. Въ послѣднее время, отпавители коры разсчитали, что повагонный тарифъ для нихъ гораздо выгоднѣе. Въ вагонъ можно свободно нагрузить 400 пудовъ коры. При такой нагрузкѣ, на ближайшихъ къ мѣсту назначенія станціяхъ разность между попуднымъ и повагоннымъ тарифомъ составляетъ 5 р. на вагонъ, а на болѣе отдаленныхъ станціяхъ эта разность еще болѣе увеличивается.

Сообразивъ и разсчитавъ все это подробно, отпавители коры рѣшили обратиться in corpore къ главному заправителю, съ приличнымъ подношеніемъ и просьбою именовать ихъ товаръ корою толченою, ка-

кова она въ дѣйствительности, и примѣнить къ ней повагонный тарифъ. И вотъ, вышелъ соотвѣтствующій приказъ, и опять совершился переворотъ.

II.

На желѣзнодорожной службѣ умственные способности служащихъ и нравственные ихъ качества играютъ очень небольшую роль. Это происходитъ, понятно, только отъ того, что тамъ чрезвычайно развитъ протекціонизмъ. Какъ при опредѣленіи на службу, такъ и при повышеніяхъ, желѣзнодорожное начальство мало сообразуется съ индивидуальными качествами служащаго, а больше руководится его связями. На желѣзныхъ дорогахъ очень часто можно встрѣтить людей съ высшимъ образованіемъ и недюжинными способностями, занимающихъ весьма посредственные мѣста, и наоборотъ. Но хотя желѣзнодорожное дѣло и не замысловато, хотя оно болѣею частью не требуетъ высшихъ познаній, а лишь болѣе или менѣе продолжительной практики, все-таки оно, весьма сложное само по себѣ, усложняется еще болѣе отъ безчисленнаго множества правилъ, приказовъ и инструкцій, постоянно издающихся. Кромѣ того, желѣзнодорожное дѣло—дѣло живое, гдѣ требуется аккуратность и точность; поэтому всякое упущеніе, по небрежности или по незнанію службы, всегда принесетъ ущербъ, какъ самимъ желѣзнымъ дорогамъ, такъ и частнымъ лицамъ.

Недавно имѣлъ мѣсто курьезный фактъ, показывающій, что значить протекція на желѣзныхъ дорогахъ. Къ управляющему одной дороги былъ присланъ молодой человекъ, которому надо было дать приличное мѣсто. Юноша оказался нѣсколько глуповатымъ, о же-

лѣзнодорожной службѣ не имѣлъ никакого понятія, и кромѣ того, на ту пору не было подходящаго вакантнаго мѣста. Это бы еще ничего: очистить мѣсто не представляетъ большихъ затрудненій; но управляющаго на этотъ случай, по какому-то счастливому наитію, осѣнила, можно сказать, гениальная мысль, вслѣдствіе чего у него явилась возможность и никого не обидѣть, и кандидату предоставить хорошее мѣсто, и для желѣзной дороги извлечь матеріальную пользу. Онъ задумалъ сократить количество перьевъ, отпускаемыхъ по требованію многочисленныхъ начальниковъ дороги, на ихъ канцелярскія потребности. А для того, чтобы опредѣлить минимальную норму, надо было испытать выносливость всѣхъ сортовъ перьевъ, и тутъ само собою явилась необходимость въ особомъ служащемъ, на обязанности котораго лежало бы это изслѣдованіе. Управляющій немедленно составилъ проектъ, гдѣ убѣдительно доказалъ полезность своего вымысла, и послалъ его на утвержденіе правленія дороги. Правленіе, въ составѣ котораго находился членъ, приславшій своего кандидата, изумилось гениальной изобрѣтательности управляющаго, и въ первомъ же засѣданіи единогласно утвердило должность „испытателя перьевъ“, съ жалованьемъ въ 75 рублей въ мѣсяцъ, квартирою, отопленіемъ, освѣщеніемъ и проч. Новому агенту вручили нѣсколько коробокъ перьевъ, стопу бумаги, дали отдѣльный столъ, и онъ, съ полнымъ сознаніемъ приносимой имъ пользы, взявъ новое перо, написалъ: „проба пера, проба пера, проба пера“... Затѣмъ, когда перо приходило въ негодность, онъ сосчитывалъ, сколько разъ имъ написано: „проба пера“.

Иногда протекція развиваетъ въ желѣзнодорожныхъ служащихъ сильное самомнѣніе. Имъ вдругъ начинаетъ

казаться, что они всеильны, что все имъ позволено, что они не въ примѣръ прочимъ могутъ дѣлать, что только имъ вздумается, даже самыя несообразныя вещи. Недавно, на одной желѣзной дорогѣ, одинъ изъ такихъ выскочекъ, вслѣдствіе протекціи достигшій крупнаго положенія въ желѣзнодорожной іерархіи, изъ-за личной прихоти, переполошилъ всю линію. Ему надо было ѣхать на курьерскомъ поѣздѣ для свиданія со своею женою. Когда онъ прибылъ на вокзалъ, поѣздъ уже отправился; не долго думая, онъ потребовалъ паровозъ и поѣхалъ его догонять, предварительно давъ телеграмму на одну станцію, чтобы задержать курьерскій поѣздъ до его прибытія. Черезъ такое распоряженіе, во-первыхъ, опоздалъ курьерскій поѣздъ, что во всякомъ случаѣ не могло быть пріятнымъ для пассажировъ, которые для того и ѣхали въ скоромъ поѣздѣ, чтобы выгадать время, а во-вторыхъ, затормазилось общее движеніе другихъ поѣздовъ. Любить свою жену, положимъ, можно, и даже похвально, но играть изъ-за этого пассажирами, какъ пѣшками—по меньшей мѣрѣ непозволительно... Эта выходка прошла бы можетъ быть и безнаказанно, если бы нѣсколько пассажировъ не заявили жалобы. Только вслѣдствіе этого протеста, женолюбиваго начальника попросили объ освобожденіи занимаемаго имъ крупнаго поста.

Желѣзнодорожныя администраціи полагаютъ для себя излишнимъ считаться съ индивидуальными качествами своихъ служащихъ. По ихъ мнѣнію, низшіе желѣзнодорожные служащіе не вносятъ и не должны вносить ничего индивидуальнаго въ порученное имъ дѣло. Для нихъ каждый низшій желѣзнодорожный служащій—автоматъ, который, вслѣдствіе заведенной пружины, отправляетъ извѣстныя функціи. Такія понятія

влекутъ иногда къ весьма печальнымъ результатамъ. На одной желѣзной дорогѣ надо было временно назначить на одну станцію, которая открывалась только лѣтомъ, во время навигаціи, и производила весьма крупные коммерческіе обороты. Начальникъ движенія, вмѣсто того, чтобы назначить туда лицо испытанное и компетентное, изъ экономіи назначилъ нештатнаго телеграфиста, не знавшаго ни службы движенія, ни станціонной отчетности, получавшаго 18 рублей мѣсячнаго жалованья. „Все равно, думалъ начальникъ движенія,—дѣло, молъ, и такъ справится“. Однако, оно не справилось. Бывшему телеграфисту очень польстило крупное, хотя и минутное возвышеніе; но ему не были даны достаточныя матеріальныя средства для поддержанія своего авторитета и положенія. Кромѣ того, онъ сознавалъ, что пройдетъ лѣто, наступитъ зима, и онъ опять превратится въ нештатнаго телеграфиста, съ восемнадцати-рублевымъ жалованьемъ. И вотъ, у него зародилось стремленіе добыть средства для поддержанія своего начальническаго достоинства и обезпечить себя на будущее время. Сначала онъ запуталъ всѣ дѣла, затѣмъ сталъ присвоивать поступающія къ нему денежныя суммы, и въ концѣ-концовъ оказалась крупная растрата въ 20,000 рублей.

Подобныхъ инцидентовъ въ желѣзнодорожной жизни можно насчитать очень много. Большею частью они проявляются оттого, что желѣзнодорожныя администраціи не умѣютъ, или не хотятъ, по различнымъ соображеніямъ, впрочемъ, всегда несостоятельнымъ, назначать на разныя должности людей соотвѣтствующихъ. Такіе приемы способствуютъ отчасти развитію служебной халатности, которая на желѣзныхъ дорогахъ доходитъ до чудовищныхъ размѣровъ. Желѣзнодорожные служа-

ііе низшаго разряда отлично понимаютъ, что ихъ личныя качества и старанія по службѣ останутся незамѣченными, что это ни на волосъ ихъ не подвинетъ, что для возвышенія по службѣ необходимы другія условія, преимущественно протекція. Такимъ образомъ, на желѣзныхъ дорогахъ, взамѣнъ служебной исполнительности, развилась интрига; служащіе различными способами, подчасъ весьма неблаговидными, стремятся достигъ того, что имъ не дается другимъ, болѣе законнымъ и нормальнымъ путемъ.

III.

Въ число проступковъ, которые на желѣзныхъ дорогахъ главнаго общества караются увольненіемъ отъ службы, входятъ такъ-называемые „неизвинительные долги“. Такимъ своеобразнымъ названіемъ окрещены долги, единовременно доходящіе до полугодового жалованья; сюда же относятся и тѣ случаи, когда на одно и то же лицо поступаютъ исполнительные листы въ теченіе года. Несмотря, однако, на такую статью, такъ строго относящуюся къ „неизвинительнымъ“ долгамъ, добрая половина служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ главнаго общества находится въ долгахъ, и такой порядокъ вещей созданъ, благодаря именно желѣзнодорожнымъ порядкамъ. Каждому извѣстно, что бываютъ моменты, выходящіе изъ колеи обыденной жизни, когда требуются болѣе или менѣе значительные расходы, не входящіе въ обыкновенный бюджетъ. Для людей состоятельныхъ такіе моменты проходятъ незамѣтно; но желѣзнодорожнымъ служащимъ, живущимъ болѣею частью въ-обрѣзъ на получаемое жалованье, неурочныя обстоя-

тельства даютъ себя сильно чувствовать. Правда, на желѣзныхъ дорогахъ такія обстоятельства якобы предусматриваются, и для удовлетворенія экстренныхъ нуждъ выдаются ссуды, за порядочные, впрочемъ, проценты. Но для того, чтобы получить ссуду, приходится преодолѣть такія затрудненія, которыя дѣлаютъ ее почти недоступною. Требуется прежде всего найти двухъ поручителей изъ служащихъ, которые сами не состояли бы должниками и получали бы жалованья не меньше ссудо-просителя. Уже одно это условіе воздвигаетъ почти непреодолимое препятствіе, вслѣдствіе существующаго правила, по которому заемщикъ лишается права быть поручителемъ, а поручитель, въ свою очередь, лишается права быть заемщикомъ; кромѣ того, поручитель можетъ ручаться только за одно лицо. Но даже если ссудо-проситель найдетъ двухъ поручителей, и вообще исполнитъ всѣ требуемыя отъ него формальности, то и тогда, благодаря господствующей на желѣзныхъ дорогахъ канцелярщинѣ, ссуда выдается только по истеченіи нѣсколькихъ мѣсяцевъ, то-есть тогда, когда необходимость въ ней уже миновала. Такимъ образомъ, для удовлетворенія неотложной надобности приходится все-таки обращаться къ ростовщикамъ. А стоитъ только разъ попасть въ эти сѣти, чтобы навсегда завязнуть, чему наиболѣе способствуетъ существующее на желѣзныхъ дорогахъ безчеловѣчное правило—удерживать по исполнительнымъ листамъ все жалованье цѣликомъ, а не половину или третью часть, какъ это дѣлается въ правительственныхъ учрежденіяхъ. Вслѣдствіе такого порядка вещей, въ желѣзнодорожныя управленія стало поступать столько исполнительныхъ листовъ, что для ихъ учитыванія пришлось содержать отдѣльный штатъ счетоводовъ.

Вотъ поэтому-то желѣзнодорожные заправили и придумали включить въ число непростительныхъ проступковъ „неизвинительные“ долги. Но, конечно, это нисколько не поправляетъ дѣла, а напротивъ, закабаливаніе ростовщиками мелкихъ служащихъ еще болѣе разрастается.

Изъ тысячи примѣровъ приведемъ одинъ. Нѣкто, имѣвшій кое-какіе долги, опредѣлился на желѣзнодорожную службу. Кредиторы не замедлили этимъ воспользоваться, и отправили въ управленіе дороги исполнительные листы. Съ новопоступившаго агента стали удерживать жалованье цѣликомъ, и онъ, чтобы имѣть возможность существованія, былъ принужденъ дѣлать новые долги. Такъ продолжалось цѣлый годъ. Жалованье служащаго цѣликомъ переходило въ руки ростовщиковъ - евреевъ, откуда онъ опять получалъ его уже въ значительно сокращенномъ видѣ и за большіе проценты. Однако, живя болѣе чѣмъ скромно, по истеченіи года онъ успѣлъ выпутаться изъ долговъ. Наступалъ мѣсяцъ, когда онъ надѣялся получить полное жалованье, какъ вдругъ изъ управленія, какъ снѣгъ на голову, поступила бумага объ увольненіи его отъ службы за „неизвинительные долги“. Встревоженный агентъ отправился къ директору дороги за объясненіемъ.

— Ваше увольненіе совершенно правильно, сказалъ директоръ, — и я тутъ ничего не могу сдѣлать. Посудите сами, если бы у васъ былъ такой безпокойный служащій, который заставлялъ бы васъ постоянно возиться съ ростовщиками, вѣдь вы постарались бы отъ него отдѣлаться. Вотъ и мы дѣлаемъ то же самое.

Замѣчательно, что желѣзнодорожные заправили, создавая сами ненормальный порядокъ вещей, вмѣсто того, чтобы устранить причины, порождающія то или

другое нежелательное явленіе, прибѣгаютъ всегда къ репрессивнымъ мѣрамъ, которыя вовсе не достигаютъ цѣли. Въ данномъ случаѣ, вмѣсто того, чтобы облегчить для служащихъ полученіе ссудъ и удерживать по исполнительнымъ листамъ не все жалованье, а только нѣкоторую его часть, желѣзнодорожные заправили выдумали правило о „неизвинительныхъ долгахъ“, которое не только не исправляетъ зла, а напротивъ, способствуетъ еще болѣшему его развитію. Желѣзнодорожные правленія, съ одной стороны, учреждаютъ якобы ссуды для избавленія служащихъ отъ критическаго положенія, а съ другой — своими распоряженіями толкаютъ ихъ въ пропасть.

Желѣзнодорожный канцеляризмъ.

I.

Канцелярщина развилась въ администраціи желѣзныхъ дорогъ въ обширныхъ размѣрахъ, а между тѣмъ, казалось бы, именно тамъ она менѣе всего уместна. Если канцелярщина вредна въ учрежденіяхъ бюрократическихъ по своему существу, то въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, — дѣлѣ живомъ, основанномъ на математической пунктуальности, она положительно пагубна. Благодаря ей, желѣзнодорожные служащіе совершенно бесполезно обременяются излишнею и непроизводительною работою, а въ дѣло вносятся показная формалистика.

Весьма понятно, впрочемъ, почему канцеляризмъ нашелъ гостепріимную почву на желѣзныхъ дорогахъ: русскіе люди — сибариты вообще, а желѣзнодорожники въ особенности. Къ чему утруждать себя ѣздить по линіи, слѣдить за порядками, убѣждаться лично и на практикѣ въ томъ, что дѣлается на мѣстѣ и какъ дѣлается, и затѣмъ, на основаніи личнаго и практическаго опыта, издавать цѣлесообразныя распоряженія и правила? Можно всякое дѣло оформить на бумагѣ, за

всѣмъ слѣдить и распоряжаться, сидя за письменнымъ столомъ, изъ глубины роскошнаго кабинета, гдѣ все такъ удобно, такъ уютно, гдѣ непрерывно топится привѣтливый каминъ, гдѣ, смотря по настроенію духа, можно заняться тѣмъ или другимъ дѣломъ, и прервать его, когда только вздумается, куда съ благоговѣніемъ и подобострастіемъ входятъ подчиненные съ докладами, просьбами, жалобами, кляузами, и гдѣ, наконецъ, весьма удобно разыгрывать роль желѣзнодорожнаго олимпійца.

Господа желѣзнодорожники, привыкшіе слѣдить за всѣмъ, что дѣлается на линіи, изъ дѣлъ и бумагъ, къ нимъ поступающихъ, за неимѣніемъ времени прочитывать всю массу письменности, которою ихъ заваливаютъ, вовсе не знаютъ того, что дѣлается на линіи, а о томъ, что они знаютъ, составляютъ себѣ превратное понятіе. Вслѣдствіе этого, распоряженія и правила, ими издаваемые, несогласны съ практикою, не достигаютъ цѣли и только запутываютъ дѣло. Несостоятельность распоряженій, исходящихъ болѣею частью даже не отъ самихъ начальниковъ, а отъ ихъ секретарей, скоро обнаруживается на практикѣ, вслѣдствіе чего возникаютъ недоразумѣнія и обширная переписка; затѣмъ все это отмѣняется, дополняется, измѣняется, и въ результатъ получается кака-то фантазмагорія предписаній, приказовъ, циркуляровъ, съ дополненіями, измѣненіями, примѣчаніями, дополненіями къ измѣненіямъ, измѣненіями къ дополненіямъ, — настоящій хаосъ. Такъ-какъ мелкимъ служащимъ, для которыхъ все это дѣлается и которые руководствуются болѣею частью практическимъ опытомъ, нѣтъ возможности разобраться въ этомъ подавляющемъ количествѣ приказовъ, то послѣдніе постоянно нарушаются, и по этому поводу опять

возникаетъ масса совершенно безплодной, ни къ чему не ведущей переписки, гдѣ все-таки неизбѣжно фигурируетъ сакраментальная фраза: „на основаніи измѣненія къ дополненію приказа за номеромъ такимъ-то, отъ такого-то числа“.

Чтобы дать нѣкоторое понятіе о томъ, въ какой степени развитъ канцеляризмъ на желѣзныхъ дорогахъ, достаточно сказать, что управляющему или директору дороги приходится ежедневно около 250 разъ подписать свою фамилію; столько же приблизительно подписей приходится на долю каждаго начальника отдѣльной службы; даже начальникъ станціи, занимающій въ желѣзнодорожной іерархіи весьма посредственное положеніе, и тотъ совершаетъ до ста подписей въ день. Спрашивается, можетъ-ли директоръ дороги, подписывающій ежедневно до 250 разъ свою фамилію подъ иногда очень объемистыми дѣлами, знать то, что имъ подписывается? А если онъ не имѣетъ о томъ никакого понятія, то къ чему служатъ его подписи? Не выходитъ-ли, поэтому, что желѣзныя дороги управляются не управляющими и директорами, а письмоводителями, секретарями, столоначальниками и т. д., директора же служатъ только автоматами для подписыванія бумагъ, за что и получаютъ сумасшедшіе оклады.

На одной желѣзной дорогѣ, противъ одного служащаго, занимавшаго довольно приличное мѣсто, по какому-то поводу было возбуждено административное преслѣдованіе, которое, по всѣмъ даннымъ, должно было кончиться увольненіемъ его отъ службы. Дѣйствовали тутъ интриги и зависть, или на самомъ дѣлѣ служащій былъ не безупреченъ—безразлично; но такъ-какъ онъ самъ лично чувствовалъ себя правымъ, и притомъ имѣлъ нѣкоторыя связи, то не преминулъ этимъ вос-

пользоваться, и отправился къ директору дороги съ объясненіемъ и просьбою о защитѣ. Директоръ принялъ его въ своемъ кабинетѣ, и между ними завязался слѣдующій полу-интимный, полу-официальный разговоръ.

— Господинъ директоръ, началъ служащій,—извините, пожалуйста, за беспокойство, но я пришелъ къ вамъ по очень важному дѣлу.

— Прекрасно, сказалъ директоръ,—объясните мнѣ свое дѣло, а я покамѣстъ буду подписывать бумаги и васъ слушать.

Такой пріемъ пришелся не по сердцу просителю; онъ подумалъ, что явился не во-время и не кстати потревожилъ директора, который, подписывая быть можетъ очень важныя бумаги, не вникнетъ въ его просьбу, а между тѣмъ, ему хотѣлось изложить ее какъ можно обстоятельнѣе. Но дѣлать было нечего: онъ началъ свое объясненіе, стараясь какъ можно рѣзче отчеканивать слова, чтобы они, насколько это отъ него зависѣло, не пропадали безслѣдно. Однако, проситель ошибся: онъ пришелъ именно во-время, такъ-какъ директоръ былъ весьма радъ, что не отнимаютъ его досуга, а дѣлать два дѣла за разъ — для него было не новостью.

Просьба служащаго заключалась въ томъ, чтобы прекратить дѣло, или же назначить какого-нибудь добросовѣстнаго и не заинтересованнаго ревизора для безпристрастнаго разслѣдованія. Между тѣмъ, директоръ, несмотря на свой высокій постъ, вслѣдствіе своей безпечности и невниманія въ желѣзнодорожныя дѣла, пользовался весьма ничтожнымъ вліяніемъ на дорогѣ, и всякое самостоятельное дѣйствіе, да еще наперекоръ нѣкоторымъ болѣе или менѣе вліятельнымъ личностямъ, было для него болѣе, чѣмъ нежелательно;

это неизбежно внесло бы волнение въ его невозмутимоспокойное прозябаніе. Поэтому, онъ постарался отдѣлаться отъ просителя, обнадеживъ его, какъ это почти всегда дѣлается, своимъ искреннимъ участіемъ въ его дѣлѣ.

— Все это пустяки, сказалъ онъ, не переставая подписывать бумаги.—Я разсмотрю ваше дѣло, и конечно, если оно правое, то и останется безъ всякаго вліянія на вашу службу.

— Но меня могутъ уволить безъ вашего вѣдома, господинъ директоръ, возразилъ проситель, — и тогда ваше вмѣшательство уже запоздаетъ; дѣла нельзя будетъ исправить.

— Помилуйте, вѣдь вы штатный! Кто же васъ можетъ уволить помимо меня?

На этой дорогѣ существуетъ благой обычай, къ сожалѣнію, не введенный на другихъ желѣзныхъ дорогахъ, по которому штатные служащіе могутъ быть увольняемы только директоромъ.

— Такъ-то такъ, но вотъ и сейчасъ вы нѣсколькими взмахами своего пера можете быть подписали съ десятокъ увольненій, о чемъ даже и не подозреваете; подобная участь можетъ постигнуть и меня.

Такое смѣлое, хотя и резонное возраженіе озадачило директора, и онъ даже разсердился.

— Я самъ знаю, милостивый государь, что дѣлаю, вспылилъ онъ,—и не вамъ критиковать мои дѣйствія!

Съ тѣмъ проситель и ушелъ; такой оборотъ, конечно, неблагоприятно на немъ отразился, но не въ томъ дѣло. Этотъ маленький фактический примѣръ показываетъ, какую язву вносить канцеляризмъ въ желѣзнодорожное дѣло. Высшіе начальники занимаются

только механическимъ подписываніемъ бумагъ, а желѣзнодорожники среднего ранга, пользуясь этимъ, ворочаютъ всѣмъ по своему.

II.

Какая канцелярщина царитъ на желѣзныхъ дорогахъ и изъ-за чего возбуждается многосложная переписка, можно видѣть изъ слѣдующихъ примѣровъ. Существуетъ правило, по которому пассажиръ, оказавшійся въ поѣздѣ безъ билета, обязанъ заплатить двойную стоимость проѣзда отъ контрольной станціи; но если, не успѣвъ почему-либо застѣсь билетомъ, онъ заявитъ о томъ передъ отходомъ поѣзда начальнику станціи, то платитъ только по ординарному тарифу за свой проѣздъ до слѣдующей станціи, гдѣ для дальнѣйшаго проѣзда выдается форменный билетъ. И вотъ какая процедура возникаетъ для взысканія платы съ пассажира, ѣдущаго по разрѣшенію, за проѣздъ отъ станціи до станціи. Во-первыхъ, начальникъ станціи, давшій разрѣшеніе, обязанъ телеграфировать о томъ на слѣдующую станцію, гдѣ телеграфистъ принимаетъ телеграмму и пишетъ ее въ трехъ экземплярахъ: одинъ экземпляръ остается на телеграфѣ, другой передается кассиру для свѣдѣнія, а третій отсылается въ центральное управленіе; затѣмъ, въ полученіи денегъ кассиръ обязанъ написать квитанцію въ трехъ экземплярахъ и внести полученный сборъ въ вѣдомость дополнительнаго сбора, которая пишется тоже въ трехъ экземплярахъ; наконецъ, начальники обѣихъ станцій доносятъ объ этомъ важномъ событіи начальнику движенія въ своихъ рапортахъ, которые пишутся тоже въ трехъ экземплярахъ, — и все это для того, чтобы взыскать 15—30 копѣекъ. Не дороже-ли этой суммы обойдется

вся эта процедура? Если бы ее возложить на одного человека, то ему пришлось бы для этого употребить нѣсколько часовъ времени. Неужели нельзя упростить всю эту формалистику? По крайней мѣрѣ намъ извѣстно, что на курско-кѣевской желѣзной дорогѣ въ подобныхъ случаяхъ поступается иначе. Тамъ каждый начальникъ станціи обязанъ постоянно имѣть при себѣ пронумерованную книжку съ разрѣшительными листками. Разрѣшивъ пассажиру сѣсть безъ билета, онъ выдаетъ ему разрѣшительный листокъ, по которому тотъ уплачиваетъ слѣдующія съ него деньги оберъ-кондуктору въ поѣздѣ; а для провѣрки правильности взысканія, начальникъ станціи отправляетъ талонъ разрѣшительнаго листа въ контроль сборовъ, и тѣмъ дѣло кончается.

Начальники станцій обязаны ежемѣсячно представлять въ центральное управленіе статистическія свѣдѣнія относительно коммерческихъ и другихъ станціонныхъ оборотовъ; тутъ высчитываются пудо-версты, версто-минуты и прочая белиберда. Такъ-какъ это довольно кропотливыя вычисленія, то начальники станцій, зная отлично, что эти свѣдѣнія ни для чего не нужны и никто ихъ не читаетъ и не провѣряетъ, проставляютъ цифры наобумъ, какъ попало, лишь бы заполнить графы. Только недавно на николаевской желѣзной дорогѣ, наконецъ, поняли всю несообразность этой процедуры, и приказомъ по линіи было прекращено представленіе этихъ свѣдѣній, „въслѣдствіе миновавшей надобности“, хотя на самомъ дѣлѣ этой надобности никогда не было. Можно было бы привести сколько угодно подобныхъ же примѣровъ.

Но что наиболѣе неумѣстно на желѣзныхъ дорогахъ, — это переписка, имѣющая корреспондентный или слѣд-

ственно-административный характеръ и доходящая, по истинѣ, до грандіозныхъ размѣровъ. Такая переписка возникаетъ изъ-за всякаго пустяка; вѣрнѣе сказать, она именно только изъ-за пустяковъ и возбуждается, потому что серьезныя дѣла болѣею частью скрываются и до свѣдѣнія высшаго начальства не доходятъ.

Одинъ пріемщикъ, принявъ товаръ къ отправленію, наложилъ на накладную неправильный штемпель, втропяхъ переставивъ цифры, составляющія число, такъ-что вмѣсто 13-го февраля вышло 31-го февраля. Вмѣсто того, чтобы на станціи прибытія исправить явную ошибку, завелась переписка о томъ, какого, молъ, календаря придерживаются на станціи отправления, какимъ образомъ товаръ могъ быть принятъ 31-го февраля, когда такого числа никогда не бываетъ.

На одной станціи какъ-то усмотрѣли, что пломбы на вагонѣ были наложены неправильно. Неправильность состояла въ томъ, что узелъ бичевки не входилъ внутрь пломбы, а былъ сдѣланъ снаружи. По этому поводу завязалась обширная переписка, а въ концѣ-концовъ оказалось, что иначе запломбировать вагонъ нельзя было, потому что изъ экономіи пломбы дѣлались слишкомъ малыя, а бичевки были слишкомъ толстыя, такъ-что не было возможности затянуть узелъ внутрь пломбы.

На всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ имѣются инструкціи не только для каждой отдѣльной категоріи служащихъ, но и для каждой отдѣльной отрасли извѣстной службы. Такъ-какъ эти инструкціи составлялись не людьми практики, а людьми кабинета, то ихъ несостоятельность скоро обнаружилась на дѣлѣ, и въ настоящее время онѣ потеряли свой смыслъ, а между тѣмъ продолжаютъ дѣйствовать. Составленіе отъ поры до времени новыхъ

инструкцій, согласно съ духомъ времени и обнаружившимися недостатками, слишкомъ затруднительно для желѣзнодорожныхъ заправителей; гораздо легче выпустить летучій листокъ приказа, въ измѣненіе, дополненіе или отмѣну такого-то параграфа инструкцій. И вотъ этихъ-то летучихъ листковъ набралось видимо-невидимо, такъ-что служащему, чтобы быть болѣе или менѣе въ курсѣ дѣла, необходимо прослужить на желѣзной дорогѣ 10—15 лѣтъ. Отсюда понятно, что служащіе низшаго ранга, не имѣя возможности не только помнить, но даже прочитывать всѣ приказы, постоянно ихъ нарушаютъ, вслѣдствіе чего имъ приходится постоянно „отписываться“. Очень часто въ одномъ и томъ же дѣлѣ замѣшаны двое, трое и болѣе лицъ; изъ нихъ выигрываетъ тотъ, кто похитрѣе составитъ объясненіе. Такой порядокъ вещей побудилъ желѣзнодорожниковъ содержать на большихъ станціяхъ, гдѣ имѣется большой контингентъ служащихъ, собственныхъ „юрисконсультовъ“, отъ которыхъ требуется всестороннее знаніе желѣзнодорожной службы и умѣніе ловко, то-есть казуистически, составлять объясненія. Каждый служащій ежемѣсячно отчисляетъ изъ своего жалованія въ пользу юрисконсульта рубль, два и болѣе, смотря по обстоятельствамъ, такъ-что въ общемъ ему приходится получать отъ 100 до 200 рублей въ мѣсяцъ. Эти „юрисконсульты“ придерживаются правила, что рыбу слѣдуетъ ловить въ мутной водѣ; въ виду этого, они всегда стараются запутать дѣло, отчего переписка еще больше разрастается.

Для одного мелкаго торговца какъ-то прибылъ по желѣзной дорогѣ боченокъ съ подсолнечнымъ масломъ, изъ котораго вытекло 10 фунтовъ, вслѣдствіе пробитаго дна, вѣроятно отъ неаккуратной погрузки или выгрузки. Лавочникъ заявилъ претензію и убытокъ на

1 р. 50 к.; составили актъ въ нѣсколькихъ экземплярахъ, и пошла переписка. Когда лавочникъ захотѣлъ получить свой товаръ, то ему сказали, что выдать нельзя до полученія разрѣшенія отъ высшаго начальства. Если бы онъ зналъ, что дѣло приметъ такой оборотъ, то, конечно, даже не заикнулся бы объ убыткахъ, и такъ-какъ ему надо было торговать, то онъ сейчасъ же отказался отъ всякой претензіи, въ чемъ и выдалъ подписку. Между тѣмъ, завязавшаяся переписка продолжалась около года; тутъ были замѣшаны три станціи, а виновнаго не находилось. Наконецъ, одинъ „юрисконсультъ“ догадался написать, что такъ-какъ получатель товара отъ претензіи отказался, то слѣдовательно все обстоитъ благополучно. На томъ и порѣшили, и довольно объемистое дѣло было сдано въ архивъ; иначе конца ему не предвидѣлось.

Иногда „юрисконсульты“ являются въ роляхъ миротворцевъ. Извѣстно, что службы движенія и тяги довольно тѣсно между собою связаны; имъ приходится имѣть постоянныя сношенія; но такъ-какъ ихъ интересы болѣею частью діаметрально противоположны, то между ними возникаютъ частыя пререканія. На одной желѣзной дорогѣ выпустили приказъ, воспрещавшій агентамъ движенія обращаться съ машинистами на „ты“, такъ-какъ, хотя они и занимаются черною работою, но между ними попадаются и люди съ высшимъ образованіемъ. Мотивировка этого приказа, вмѣсто того, чтобы помирить службы, только подлила масла въ огонь: машинисты возгордились, и въ свою очередь начали „тыкать“ агентамъ движенія, благо приказъ этого имъ не запрещалъ. Тутъ пошла переписка просто до умопомраченія; юрисконсультамъ задали головоломную работу. Понятно, что они могли защищать одинъ ла-

геръ только въ ущербъ другого, а такъ-какъ они получали гонораръ какъ съ той, такъ и другой стороны, то имъ не оставалось ничего другого, какъ только стараться помирить оба лагеря. Это было нѣсколько трудновато, но все-таки, въ видахъ собственныхъ интересовъ, имъ удалось это сдѣлать гораздо успѣшнѣе, нежели желѣзнодорожной администраціи.

На одной станціи въ пакгаузѣ крысы поѣли муку. По этому поводу былъ составленъ актъ въ нѣсколькихъ экземплярахъ, и завязалась переписка. Изъ центральнаго управленія даютъ начальнику станціи предписание, чтобы онъ представилъ письменное объясненіе виновнаго въ этомъ упущеніи, и свое по этому поводу заключеніе. Начальникъ станціи думалъ, думалъ, кого бы тутъ признать виновнымъ, и наконецъ написалъ, что виновны тутъ несомнѣнно крысы, но письменнаго ихъ объясненія онъ представить не можетъ, такъ-какъ онѣ животныя безсловесныя. За это, однако, начальникъ станціи заплатилъ.

Переписка возникаетъ на желѣзныхъ дорогахъ по всякому поводу, а иногда даже безъ повода. Вѣроятно, желѣзнодорожники полагаютъ, что дѣло ихъ зиждется на письмоводствѣ: не будь его, оно рушится, и имъ самимъ нечего будетъ дѣлать. Поэтому они, вѣроятно, и стараются раздуть канцелярщину какъ можно болѣе. Начальники станцій, на примѣръ, считаются тѣмъ болѣе дѣятельными, чѣмъ больше у нихъ выходитъ исходящихъ номеровъ, и потому они стараются писать какъ можно больше, конечно, въ ущербъ болѣе важному дѣлу.

Желѣзные дороги и публика.

I.



еще не очень давно, до изданія общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, существовали весьма странныя отношенія между желѣзными дорогами и публикою. Съ того момента, какъ пассажиръ купилъ билетъ для проѣзда по желѣзной дорогѣ, или товаротправитель доставилъ свою кладь къ отправленію, необузданное своеволие желѣзнодорожниковъ распространилось надъ этими лицами въ неограниченныхъ размѣрахъ.

Чтобы дать хотя приблизительное понятіе о томъ, какимъ образомъ желѣзнодорожники подчиняли публику своей власти, и какъ они ее эксплуатировали, изъ сотенъ фактовъ приведемъ одинъ. На всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ и на всѣхъ станціяхъ имѣется штемпель „худая упаковка“, или „худая тара“. Посредствомъ этого штампера, видите-ли, желѣзные дороги гарантируютъ себя противъ могущихъ возникнуть несправедливыхъ исковъ со стороны товаро-отправителей. Такъ, на примѣръ, отправитель доставилъ кладь, упаковка которой оказывается ненадежною; тогда на кви-

танціи накладываютъ штемпель „худая упаковка“, для того, чтобы получатель клади не могъ заявить претензіи въ томъ, что она была повреждена во время перевозки по желѣзной дорогѣ. Это было бы еще ничего, и даже въ порядкѣ вещей, если бы этотъ штемпель употреблялся лишь въ такихъ случаяхъ, когда дѣйствительно упаковка клади ненадежная. Но дѣло въ томъ, что желѣзнодорожники, для того, чтобы быть вполне гарантированными не только противъ несправедливыхъ исковъ, но и противъ вполне законныхъ, чтобы не отвѣчать даже въ такихъ случаяхъ, когда поврежденіе клади произошло именно при перевозкѣ и по винѣ желѣзной дороги, что случалось, конечно, сплошь и рядомъ,—накладывали штемпель „худая упаковка“ на всѣ квитанціи, какой бы грузъ ни отправлялся. Доходило даже до того, что отправлялись, напримѣръ, лошади или рогатый скотъ, и на квитанціяхъ этого живого товара красовался штемпель: „худая упаковка“.

Такимъ образомъ, въ какомъ бы видѣ ни доставлялась кладь, желѣзнодорожники оставались неуязвимы. Зная это, они весьма широко пользовались такимъ положеніемъ дѣла, и обращались съ грузомъ до того безцеремонно и убыточно для отправителей, что напримѣръ на южныхъ дорогахъ крупные ишеничники платили станціоннымъ агентамъ по нѣсколько рублей съ вагона только за то, чтобы имъ позволяли держать на станціяхъ своихъ людей, для зашиванія мѣшковъ при погрузкѣ и выгрузкѣ.

Скажутъ, что отправитель могъ отказаться отъ квитанціи, на которую желѣзнодорожники своевольно накладывали штемпель „худая тара“, и тѣмъ лишали его возможности искать убытки. Совершенно вѣрно: ничто не мѣшало отправителю отказаться отъ подоб-

ной квитанціи, и тогда ему оставалось отправлять свой товаръ на лошадахъ, или инымъ способомъ, но не по желѣзной дорогѣ. „Вашъ грузъ, наши рельсы“, говорили желѣзнодорожники въ подобныхъ случаяхъ.

Въ настоящее время, съ введеніемъ общаго устава, этотъ порядокъ нѣсколько измѣнился. Теперь, въ случаѣ возникновенія недоразумѣній между желѣзнодорожными агентами и товаро-отправителемъ, послѣдній въ правѣ потребовать составленія жандармскаго протокола. Это нѣсколько гарантируетъ отправителей противъ желѣзнодорожнаго своеволія, но все-таки для произвола оставлено еще много мѣста, такъ-что не только въ оное время, но и теперь многіе торговцы предпочитаютъ привозить товары изъ торговыхъ пунктовъ на лошадахъ, пренебрегая желѣзными дорогами. Хотя этотъ способъ перевозки обходится дороже, но за то они вполне увѣрены, что ихъ товаръ прибудетъ въ сохранномъ видѣ.

Нѣсколько лѣтъ назадъ, публика, нуждавшаяся въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ, находилась въ такой сильной отъ нихъ зависимости, она была принуждена такъ слѣпо подчиняться царившимъ распорядамъ, что даже правительство обратило на это вниманіе, и учредило особую комиссію, подъ предсѣдательствомъ графа Баранова, для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи и установленія нормальныхъ отношеній между желѣзными дорогами и частными лицами. Эта знаменитая комиссія, совершившая крупное путешествіе по всѣмъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, и чуть не потерпѣвшая крушеніе на получившей печальную извѣстность курско-харьково-азовской дорогѣ, останавливалась почти на всѣхъ станціяхъ и конфиденціально опрашивала грузо-отправителей. Начала она свои дѣй-

ствія въ 1878 году, и окончила лишь въ концѣ 1885 года. Плодомъ этихъ продолжительныхъ трудовъ явился общій уставъ російскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ 1885 года вступившій въ законную силу.

Стало-быть, скажутъ, произволъ царилъ на желѣзныхъ дорогахъ только до введенія общаго устава. Ну, а теперь, послѣ семи-лѣтнихъ трудовъ знаменитой Барановской комиссіи, когда выработанный ею уставъ сдѣлался обязательнымъ для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, произволы отошли въ область преданій? Теперь установились вполнѣ нормальныя отношенія между желѣзными дорогами и частными лицами? Теперь публика уже перестала служить объектомъ эксплуататорскихъ на нее посягательствъ со стороны желѣзныхъ дорогъ? Теперь, стало-быть, все хорошо, и желать ничего не остается? Увы! Къ сожалѣнію, приходится констатировать, что не многимъ стало лучше, и остается желать еще очень многого. Дѣло въ томъ, что графъ Барановъ умеръ, не окончивъ начатаго дѣла, а съ его смертью исчезъ внушенный имъ духъ. Работы комиссіи приняли оттѣнокъ болѣе благопріятный для желѣзныхъ дорогъ; много весьма важныхъ и существенныхъ вопросовъ вовсе не затронуто, такъ-что для произвола еще и теперь двери раскрыты широко. Наконецъ, и самый общій уставъ во многихъ случаяхъ остается мертвою буквою. Только судомъ можно заставить желѣзнодорожниковъ оставаться на законной почвѣ. Но развѣ это гарантія для публики?

II.

Обратимся къ общему уставу и рассмотримъ, какъ желѣзнодорожники умѣютъ истолковывать его въ свою пользу, и даже совсѣмъ имъ пренебрегать.

Ст. 23 общаго устава гласитъ, что пассажиръ, оказавшійся въ поѣздѣ безъ билета, обязанъ заплатить двойную стоимость проѣзда отъ „контрольной“ станціи до ближайшей станціи того мѣста, гдѣ было обнаружено неимѣніе билета. Статья эта имѣетъ въ виду то, чтобы пассажирамъ не было повадно кататься по желѣзной дорогѣ на „шереметьевскій“ счетъ; но тутъ является одна недомолвка. Общій уставъ не разъясняетъ, какія собственно станціи слѣдуетъ считать „контрольными“, хотя по многимъ даннымъ надо полагать, что таковыми должны считаться вообще большія станціи, гдѣ имѣются буфеты и производится смѣна паровозовъ. Желѣзнодорожныя правленія воспользовались этою недомолвкою, и установили на своихъ дорогахъ контрольныя станціи по своему желанію, на что послѣдовало разрѣшеніе министерства путей сообщенія, не оцѣнившего по достоинству своеобразныхъ соображеній, представленныхъ желѣзнодорожниками. Такъ, на примѣръ, на николаевской дорогѣ, изъ всѣхъ промежуточныхъ станцій контрольною считается только одна, а именно Бологое; на варшавской дорогѣ тоже одна — Вильно. Вообще, на каждой желѣзной дорогѣ контрольныхъ станцій бываетъ одна и много-много двѣ, несмотря на то, что оберъ-кондукторъ обязанъ дѣлать контроль съ каждой большой станціи, и кромѣ того, на каждые два вагона имѣется кондукторъ, который знаетъ всѣхъ своихъ пассажировъ наперечетъ, такъ-что пассажиру немыслимо проѣхать безконтрольно не

только такое разстояніе, какъ отъ Бологое до Петербурга, но даже и одну только станцію. Въ силу такого порядка, пассажиръ, оказавшійся безъ билета, напримѣръ, между Колпино и Петербургомъ, обязанъ заплатить двойную стоимостъ проѣзда отъ Бологое до Петербурга (т.-е., напримѣръ, въ 3-мъ классѣ, 8 р. 48 к.), хотя бы онъ сѣлъ въ поѣздъ только въ Колпинѣ.

Съ подобными порядками еще можно было бы мириться, если бы они примѣнялись къ пассажирамъ, которые дѣйствительно стремятся воспользоваться даровымъ проѣздомъ. Но всѣ отлично знаютъ, что ѣздить бесплатно по желѣзной дорогѣ невозможно, а почти всегда есть возможность проѣхать по удешевленному тарифу, для чего необходимо предварительно войти въ соглашеніе съ кондукторами. Послѣдніе тщательно оберегаютъ такихъ пассажировъ, и въ случаѣ непредвидѣннаго контроля, что бываетъ очень рѣдко, отдѣлываются своими деньгами. Поэтому, вышеуказанное правило никогда не распространяется на пассажировъ, ѣдущихъ по соглашенію, а лишь на такихъ, которые почему-либо не могли застать билетомъ на станціи отправленія, или же потеряли его.

Извѣстно, что продажа билетовъ прекращается за пять минутъ до отхода поѣзда. Сплошь и рядомъ случается, что пассажиръ опаздываетъ, вслѣдствіе обстоятельствъ, зависящихъ отъ тысячи самыхъ разнообразныхъ причинъ, а между тѣмъ ѣхать необходимо. Положимъ, общій уставъ предусматривалъ такія положенія, и въ 24 статьѣ постановилъ, что пассажиръ освобождается отъ уплаты двойного тарифа отъ контрольной станціи, если, во-первыхъ, онъ, не успѣвъ пріобрѣсти билетъ, заявитъ о томъ начальнику станціи и сядетъ въ поѣздъ съ его разрѣшенія, и во-вторыхъ, если онъ

докажетъ утрату билета. На первый взглядъ кажется, что въ силу такой статьи пассажирамъ нечего бояться какихъ бы ни было притѣсненій, а на дѣлѣ выходитъ иное. Пассажиру, не успѣвшему купить билетъ, почти нѣтъ возможности добиться разрѣшенія, особенно въ промежуточныхъ станціяхъ. Прежде всего ему надо найти начальника станціи, а это далеко не всегда удается. Но если онъ и отыщетъ начальника станціи, все-таки изъ этого можетъ ничего не выйти. Желѣзнодорожные заправила склонны думать, что общій уставъ существуетъ не для удобства публики, а для того, чтобы мутить воду, въ которой они ловятъ рыбу. Въ этомъ смыслѣ недавно на николаевской дорогѣ былъ выпущенъ приказъ, въ которомъ давались своеобразное толкованіе общаго устава и соотвѣтственныя инструкціи начальникамъ станцій. Между прочимъ тамъ было сказано, что общій уставъ вовсе не обязываетъ давать разрѣшенія пассажирамъ, не успѣвшимъ застать билетомъ, а лишь предоставляетъ это на добрую волю начальства. Поэтому предписывается начальникамъ станцій быть осмотрительными, не давать разрѣшеній на право и на лѣво, встрѣчному и поперечному, а предварительно убѣждаться въ необходимости предполагаемой поѣздки; затѣмъ, отнюдь не допускать безбилетнаго проѣзда по разрѣшенію, если существуютъ хотя бы даже сомнительныя данныя для предположенія, что пассажиръ ѣхалъ уже ранѣе по соглашенію съ оберъ-кондукторомъ. Въ этомъ отрывкѣ длинномъ приказѣ еще говорилось, что будетъ обращено особое вниманіе на начальниковъ станцій, замѣченныхъ въ выдачѣ частыхъ разрѣшеній, и что они будутъ смѣщаемы, если только явится сомнѣніе въ правильности таковыхъ дѣйствій. Въ виду подобныхъ инструкцій, какъ письмен-

ныхъ, такъ и словесныхъ, начальники станцій почти всегда отказываютъ дать разрѣшеніе на безбилетный проѣздъ. Въ такихъ случаяхъ они обыкновенно говорятъ пассажиру: „Вы, можетъ быть, ѣхали уже раньше, да „слѣпымъ“ (т.-е. безбилетнымъ), а теперь, въ виду контроля, хотите, чтобы я далъ вамъ разрѣшеніе? Нѣтъ-съ, слуга покорный!“ Пассажиръ убѣждаетъ, доказываетъ, горячится, но все напрасно, и ему остается или ждать другого поѣзда, или ѣхать безъ разрѣшенія и подвергнуться взысканію двойного тарифа отъ контрольной станціи. Наконецъ, допустимъ, что пассажиръ получилъ разрѣшеніе; все-таки существуетъ девяносто девять шансовъ противъ одного, что ему придется заплатить двойныя деньги. Начальники станцій обязаны телеграфировать о выдачѣ разрѣшенія на слѣдующую станцію, но они или забываютъ это сдѣлать, или, давъ разрѣшеніе только ради того, чтобы отвязаться отъ пассажира, не даютъ телеграммы изъ боязни навлечь на себя подозрѣніе въ солидарности съ оберъ-кондукторами. Тогда пассажиръ лишается возможности доказать, что получилъ разрѣшеніе, и съ нимъ поступаютъ обыкновеннымъ порядкомъ.

Въ случаѣ утери билета, пассажиръ находится въ еще болѣе безпомощномъ положеніи: его проѣздъ нѣрѣдко обходится въ нѣсколько разъ дороже своей нарицательной стоимости. Положимъ, что пассажиръ потерялъ билетъ, маршрутъ котораго простирался на сто верстъ; тогда съ него взыскиваютъ двойной тарифъ отъ контрольной станціи, то-есть за разстояніе приблизительно въ 300 верстъ; слѣдовательно, его поѣздка обошлась въ семь разъ дороже. Въ такихъ случаяхъ самое выгодное для пассажира—купить новый билетъ, если только онъ обнаружилъ утрату ранѣе контролера.

Но это бываетъ рѣдко; большею частью потеря билета замѣчается только въ моментъ необходимости его предъявленія. Что же касается права, предоставленнаго пассажиру, доказать потерю билета, то оно можетъ быть осуществлено двумя способами: первый состоитъ въ засвидѣтельствovanіи сосѣднихъ пассажировъ, а второй—въ предъявленіи багажной квитанціи, на которой отмѣчается номеръ билета. Нечего и говорить, что на свидѣтельскія показанія поѣздные контролеры не обращаютъ даже вниманія, а второго, повидимому, неотразимаго и документальнаго доказательства они не признаютъ, такъ-какъ, по ихъ мнѣнію, тутъ можетъ быть мошенническая продѣлка.

Чтобы показать, какъ желѣзнодорожники придерживаются 24 статьи, приведемъ одинъ характерный случай, имѣвшій мѣсто на одной желѣзной дорогѣ. Одинъ пассажиръ, не найдя мѣста въ вагонѣ, принужденъ былъ стоять на наружной площадкѣ. Хотя это запрещается министерскимъ постановленіемъ, но желѣзнодорожниками допускается, потому что иначе пришлось бы отправлять поѣзда въ болѣемъ составѣ, что, конечно, невыгодно. Когда пассажиръ предъявлялъ свой билетъ, контролеръ слишкомъ нѣжно взялъ его въ руки, такъ-что порывъ вѣтра унесъ его въ сторону. Контролеръ, ничего не сказавъ, прошелъ дальше, но на станціи пассажиру предложили купить новый билетъ. Тотъ возмутился, и между нимъ и контролеромъ завязались пререканія.

— Вѣдь вы сами видѣли, что билетъ у меня былъ, горячился пассажиръ.

— Совершенно вѣрно.

— Такъ зачѣмъ же вы требуете, чтобы я вторично его покупалъ?

— Можетъ быть, вашъ билетъ и годенъ-то былъ только до этой станціи.

— Но въ такомъ случаѣ я бы здѣсь и остался, а не ѣхалъ бы дальше...

— Я этого не знаю, возразилъ контролеръ.— Съ васъ не требуютъ денегъ за разстояніе, которое вы уже проѣхали, а лишь за то, которое проѣдете. Вы должны быть довольны и этимъ.

Какъ пассажиръ ни убѣждалъ, а ему такъ-таки пришлось купить билетъ. Нужны-ли тутъ еще комментаріи?

Ст. 25 общаго устава говорить, что пассажиръ, оказавшійся въ поѣздѣ безъ билета, долженъ представить имущественное обезпеченіе, если онъ не желаетъ, или не въ состояніи заплатить двойную стоимость проѣзда отъ контрольной станціи. Желѣзнодорожники очень любятъ эту статью, которая даетъ имъ пищу для всяческихъ произволовъ и насилій. Одинъ пассажиръ, не успѣвшій запасть билетомъ, обратился къ начальнику станціи за разрѣшеніемъ. Послѣдній разрѣшеніе далъ, но не телеграфировалъ о томъ на слѣдующую станцію, и вотъ съ пассажира потребовали уплаты двойного тарифа отъ контрольной станціи. Тотъ, конечно, не пожелалъ заплатить требуемую сумму, а соглашался внести лишь за свой проѣздъ; но съ нимъ долго не церемонились и сняли съ него шубу. Въ другой разъ, по такому же поводу, съ одной дамы сняли обручальное кольцо.

III.

На николаевской желѣзной дорогѣ, одинъ контролеръ, переходя изъ вагона въ вагонъ между станціями Чудово и Бабино, щелкая билеты, добрался, наконецъ, до одного мужичка, смиренно сидѣвшаго на ска-

мейкѣ вагона третьяго класса, биткомъ набитаго разношерстными пассажирами, точно бочка сельдями.

— Билетъ! повелительно воскликнулъ контролеръ.

Мужичекъ засуетился: сталъ шарить по всѣмъ карманамъ, за пазухою, за голенищами, но билета такъ-таки и не нашелъ.

— Потерялъ! жалобнымъ голосомъ простоналъ мужичекъ.

— Въ такомъ случаѣ заплати вдвойнѣ отъ контрольной станціи, то-есть отъ Бологое, всего 6 руб. 26 коп.

Мужикъ клялся, божился, что у него былъ билетъ. То же самое единогласно подтвердили какъ пассажиры, такъ и оберъ-кондукторъ; но контролеръ стоялъ на своемъ.

— Я только блюстителъ желѣзнодорожныхъ порядковъ! невозмутимо заявилъ онъ.

Когда поѣздъ прибылъ на станцію, мужичка повели въ контору.

— Плати скорѣе 6 руб. 26 коп.! закричалъ дежурный агентъ,—а то сейчасъ будемъ протоколъ составлять!

Испугался мужикъ протокола, и радъ бы былъ отдать 6 руб. 26 коп., но у него оказалось всего 4 руб. 10 коп.

— Давай, сколько есть, а на остальные долженъ представить имущественное обезпеченіе. Какія у тебя есть вещи? спросилъ агентъ.

— Валеные сапоги, полушубокъ, двѣ рубахи, да еще кое-что.

— Давай сюда валеные сапоги и полушубокъ!

Отдалъ мужикъ послѣдніе гроши и послѣдніе пожитки, и заплакалъ; но все-таки подумалъ, что теперь, когда его обобрали, какъ липку, хоть до Питера

довезутъ. Не тутъ-то было: въ поѣздъ его не пустили, а потребовали, чтобы для дальнѣйшаго проѣзда онъ купилъ билетъ. Видя его безвыходное положеніе, пассажиры собрали необходимую сумму, и онъ поѣхалъ дальше. Не успѣлъ поѣздъ дойти до слѣдующей станціи, какъ пассажиръ, сидѣвшій рядомъ съ мужичкомъ, нашелъ потерянный билетъ подъ скамейкою. Обрадовался мужикъ: „Теперь вернуть мои деньги и вещи“. Лишь только поѣздъ остановился, онъ стрелглавъ побѣжалъ въ контору, отыскалъ начальника станціи, показалъ ему оба билета, объяснилъ въ чемъ дѣло, и слезно просилъ, чтобы возвратили его вещи и деньги, заплаченные имъ вслѣдствіе утери билета, который теперь нашелся.

— Ничего не могу сдѣлать! заявилъ начальникъ станціи.—Для этого слѣдуетъ подать на станцію, взыскавшую деньги, письменное заявленіе; оттуда его перешлютъ при суточномъ рапортѣ къ начальнику эксплоатаціи, начальникъ эксплоатаціи къ директору, директоръ въ совѣтъ. Тамъ оно дождется своей очереди и засѣданія, на которомъ будетъ рѣшено, слѣдуетъ-ли возвратить деньги, или нѣтъ; затѣмъ рѣшеніе совѣта такимъ же порядкомъ, черезъ директора и начальника эксплоатаціи, будетъ доставлено начальнику станціи. Если оно окажется въ утвердительномъ смыслѣ, то начальникъ станціи отнесется, черезъ начальника эксплоатаціи, къ начальнику счетнаго отдѣленія, для выдачи ордера, который, по его составленіи, будетъ препровожденъ для подписи начальнику счетоводства, начальнику эксплоатаціи, главному кассиру, директору и еще нѣкоторымъ лицамъ. Когда, наконецъ, ордеръ, пройдя всевозможныя конторы, будетъ доставленъ начальнику станціи, тогда деньги и возвратятъ.

Мужикъ слушалъ, слушалъ, и изъ всей этой тирады понялъ только то, что не видать ему этихъ денегъ, какъ ушей своихъ, — и опять заплакалъ горько, прегорько.

Часто случается, что пассажиръ, купивъ билетъ на проѣздъ по желѣзной дорогѣ, внезапно перестаетъ въ немъ нуждаться, то-есть подвергается такимъ стеченіямъ обстоятельствъ, которыя дѣлаютъ его поѣздку ненужною, или даже совсѣмъ невозможною. Это бываетъ или до отхода поѣзда, или, когда пассажиръ уже проѣхалъ нѣкоторое разстояніе. Случается, что два пассажира, предпринявшіе поѣздку, по какому-нибудь недоразумѣнію покупаютъ каждый по два билета, какъ для себя, такъ и для своего спутника, такъ-что у нихъ у двоихъ оказывается четыре билета. Иногда пассажиры заболѣваютъ въ пути, и такимъ образомъ лишаются возможности дальнѣйшаго путешествія. Во всѣхъ такихъ обстоятельствахъ, когда пассажиръ не можетъ воспользоваться приобрѣтеннымъ билетомъ, желѣзныя дороги не возвращаютъ обратно затраченныхъ денегъ. Какъ только пассажиру не удалось поѣхать съ тѣмъ поѣздомъ, на который билетъ былъ купленъ, его деньги пропали безвозвратно.

Желѣзныя дороги признаютъ только одинъ случай, когда пассажиръ имѣетъ право на возвратъ денегъ, а именно, когда желѣзнодорожныя власти насильно удаляютъ его съ поѣзда. Спрашивается: имѣютъ-ли маломальски разумное основаніе подобныя правила? Не должны-ли желѣзныя дороги возвращать деньги обратно во всѣхъ случаяхъ, когда пассажиръ перестаетъ пользоваться купленнымъ билетомъ? Не есть-ли это своего рода шантажъ—пользоваться стеченіемъ нѣкоторыхъ обстоятельствъ, чтобы присвоить деньги, вза-

мѣнь которыхъ ничего не дается? Такія правила могли бы еще имѣть нѣкоторое оправданіе, если бы желѣзнодорожная отчетность была такого свойства, что возвращеніе обратно денегъ было бы невозможно. Но дѣло въ томъ, что тутъ не только не представляется никакой невозможности, но даже никакого затрудненія.

Рѣшительно непонятно, почему желѣзныя дороги, которыя должны существовать для публики, потому что существуютъ средствами публики, оставляютъ ее въ загонѣ, и смотрятъ на нее, какъ ростовщикъ на своего должника; почему онѣ не несутъ никакой ответственности по отношенію публики въ принятыхъ на себя обязательствахъ, не отвѣчаютъ ни за свои ошибки и оплошности, ни за срочное доставленіе пассажировъ на мѣсто назначенія, несмотря на то, что пассажирскіе поѣзды имѣютъ и должны имѣть точное расписание своего хода; почему онѣ не вознаграждаютъ пассажировъ, если послѣдніе по ихъ винѣ терпятъ матеріальные убытки, и почему въ то же время публика въ своихъ столкновеніяхъ съ желѣзными дорогами уподобляется звѣрю, пойманному въ капканъ. Мало ли бывало случаевъ, что пассажиры пребывали по нѣсколько сутокъ среди поля въ снѣжныхъ заносахъ, и чуть не умирали отъ голода. Что же, желѣзныя дороги ихъ вознаграждали за это? Отчего же пассажиръ, лишенный возможности воспользоваться купленнымъ билетомъ, не имѣетъ права на возвратъ внесенныхъ имъ денегъ, несмотря на то, что въ такомъ случаѣ желѣзныя дороги ничѣмъ не страдаютъ, и если пользуются такими деньгами, то совершенно безправно, точно такъ же какъ ростовщикъ, который умышленно скрывается отъ своего должника въ моментъ платежа, а затѣмъ взыскиваетъ

съ него неустойку „на законномъ основаніи“. Отчего такое вопіющее неравенство?

Сколько ежедневно происходитъ случаевъ опаздыванія пассажирскихъ поѣздовъ, отчего частныя лица могутъ терпѣть и дѣйствительно терпятъ очень часто огромные убытки. Не для удобства же одной желѣзнодорожной службы установлены точные сроки прихода и отхода поѣздовъ. Не мало можно указать примѣровъ изъ англійской судебной практики, что пассажиръ, лишившись возможности по винѣ желѣзной дороги быть къ опредѣленному часу на мѣстѣ назначенія и устроить тамъ выгодную и важную для него сдѣлку, предъявлялъ къ желѣзнодорожной компаніи искъ о вознагражденіи за убытки, и получалъ удовлетвореніе. Въ англійскомъ законодательствѣ проведена строго идея договора въ отношеніяхъ между желѣзными дорогами съ одной стороны, и пассажирами и отправителями грузовъ—съ другой. Дѣйствительно, всякій, покупающій билетъ на поѣздъ, тѣмъ самымъ вступаетъ съ обществомъ дороги въ обоюдный договоръ, и исполняя его съ своей стороны, имѣетъ право требовать отъ противной стороны точнаго исполненія принятаго ею на себя обязательства, то-есть безопаснаго доставленія въ опредѣленный на расписаніи срокъ къ мѣсту назначенія. Вознагражденія, требуемыя частными лицами и присуждаемыя англійскими судами за тѣлесныя поврежденія, происшедшія отъ несчастныхъ случаевъ на желѣзныхъ дорогахъ, поражаютъ своею громадностью. Въ Англій, какъ и у насъ, самый текстъ законовъ имѣетъ часто довольно общій смыслъ, но тамъ практика суда идетъ всегда дальше писанныхъ законовъ, и постоянно служитъ ихъ дополненіемъ. Желѣзнодорожные заправилы очень любятъ выставять на видъ, такъ-называемую, *force majeure*. „Это

не мы виноваты, говорят они,—если оказываемся не состоятельными по отношенію публики въ принятыхъ на себя обязательствахъ, это — *force majeure*, а слѣдовательно мы не должны нести никакой ответственности“. Трудно придумать болѣе удобную лазейку!

Къ числу неотвратимыхъ силъ природы, которыя могутъ вліять на срочную доставку грузовъ и пассажировъ, можно отнести въ нѣкоторой степени только снѣжные заносы. Но при существующихъ снѣгоочистителяхъ и другихъ изобрѣтеніяхъ въ области желѣзнодорожной техники, толкованіе желѣзнодорожниковъ *de jure* не имѣть за собою оправданія, а между тѣмъ, *de facto* продолжаетъ существовать и дѣйствовать. Но оставимъ снѣжные заносы въ сторонѣ, такъ-какъ они бываютъ довольно рѣдко, и не они служатъ главною причиною неисправностей желѣзныхъ дорогъ, а вообще безпорядки, служебная халатность, отсутствіе рациональной постановки дѣла и другія обстоятельства, не имѣющія съ *force majeure* ничего общаго. Но желѣзнодорожники этимъ не смущаются; у нихъ есть лазейка, на которую все взваливается, и за которую они держатся такъ крѣпко, что отнять ее не въ состояніи никакія силы. „Развѣ публика смыслить что-нибудь въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, въ этомъ сложномъ механизмѣ, гдѣ одинъ развинченный винтикъ можетъ затормозить общее движеніе? Нѣтъ, она ничего этого не понимаетъ, а потому и претендовать ни на что не имѣетъ права“. У желѣзнодорожниковъ есть *force majeure*, а у публики ея нѣтъ. Вотъ поэтому-то послѣдняя и представляется въ глазахъ первыхъ чѣмъ-то въ родѣ стада барановъ, которое должно слѣпо и безпрекословно подчиняться, и не выдумывать какія-то тамъ свои права.

IV.

По общему уставу, дѣти до пяти-лѣтняго возраста должны перевозиться по желѣзнымъ дорогамъ бесплатно, а отъ пяти до десяти лѣтъ платить четверть нарицательной стоимости билета. Споры относительно возраста ребенка разрѣшаются чинами жандармской полиціи, или начальникомъ станціи. Тутъ опять является недомолвка: не выражено ясно, когда споры относительно возраста ребенка подлежатъ разрѣшенію,—до выдачи билета, или же они могутъ возбуждаться и *послѣ*; хотя по смыслу текста надо полагать, что послѣднее не должно имѣть мѣста. Пользуясь этою туманностью, желѣзнодорожники приняли за правило выдавать дѣтскіе билеты безпрепятственно; но затѣмъ на оберъ-кондукторахъ и поѣздныхъ контролерахъ лежитъ обязанность опредѣлять въ пути возрастъ дѣтей, снабженныхъ дѣтскими билетами. Такой порядокъ порождаетъ массу недоразумѣній и даетъ поводъ къ возмутительнымъ сценамъ.

Всѣмъ извѣстно, что желѣзнодорожники не отличаются обходительностью, а съ пассажирами третьяго класса ихъ безцеремонность доходитъ до невозможнаго. Для опредѣленія возраста ребенка, контролеры руководствуются исключительно его ростомъ, не принимая во вниманіе даже имѣющихся при немъ документовъ, такъ-какъ, молъ, не написано у него на лбу, что документъ принадлежитъ именно ему, а не кому-либо другому. Какъ только контролерамъ попадется ребенокъ съ дѣтскимъ билетомъ, они заставляютъ его вставать со скамейки, для опредѣленія возраста. Нѣкоторые доходятъ даже до того, что повертываютъ ребенка во всѣ стороны, ощупываютъ колѣни, чтобы убѣдиться,

что они не находятся въ согнутомъ положеніи, и вообще обращаются съ нимъ, какъ военные пріемщики съ новобранцами. Если, послѣ подобнаго изслѣдованія, желѣзнодорожники рѣшатъ, что ребенку десять лѣтъ или болѣе, то заставляютъ приплачивать до полнаго билета. Иногда случается, что у пассажира, сопровождающаго ребенка, не находится необходимой суммы; тогда его удаляютъ изъ поѣзда.

На одной станціи разъ чуть не произошло цѣлое побоище. Въ вагонѣ третьяго класса ѣхала пассажирка съ двумя дѣтьми, которыхъ контролеръ призналъ имѣющими болѣе 10 лѣтъ. Пассажирка отказалась исполнить требованіе о доплатѣ, прочіе пассажиры заступились за нее, и между ними и контролеромъ завязались пререканія, которыя затѣмъ перешли въ площадную брань. Лишь только поѣздъ остановился на станціи, въ вагонѣ вошли сторожа, схватили дѣтей и стали ихъ тащить изъ вагона. Раздался плачь, крики, съ матерью сдѣлалась истерика, и возмущившіеся пассажиры сообща отняли дѣтей. Подобные скандалы, хотя можетъ быть и не въ такой возмутительной формѣ, происходятъ чуть не ежедневно. Спрашивается: неужели желѣзнодорожные заправилы не могутъ устранить такіа сцены? Неужели пассажирамъ приходится добровольно отказываться отъ своего права, въ избѣжаніе риска, что какой-нибудь контролеръ не захочетъ его признать? Допустимъ, что и пассажиры могутъ злоупотреблять, покупая дѣтскіе билеты для дѣтей, не имѣющихъ на то права. Такъ неужели же нельзя устроить такъ, чтобы опредѣлять возрастъ дѣтей до выдачи билетовъ, и такимъ образомъ устранить въ послѣдствіи всякія недоразумѣнія и пререканія,—сдѣлать такъ, чтобы самая выдача дѣтскихъ билетовъ была безапелляціонна? „Это

для насъ неудобно“, говорятъ желѣзнодорожники. Ergo: сдѣлать для публики удобство—неудобно, а давать поводъ къ скандаламъ—это ничего, это удобно.

Небезынтересную форму эксплуатаціи публики желѣзными дорогами представляютъ собою *буфеты*, которые сдаются на аренду съ *торговъ*. Желѣзнодорожные буфеты находятся въ иныхъ условіяхъ, нежели другія заведенія подобнаго рода, и представляютъ очень прибыльную статью, почему находится много аферистовъ, стремящихся заполучить этотъ лакомый кусокъ. Они набиваютъ цѣны до того, что многіе платятъ за одну только аренду, не считая казенныхъ сборовъ, по 10 тысячъ въ годъ. При такомъ положеніи, выгодная торговля превращается въ невыгодную, и даже въ убыточную, если вести ее добросовѣстно. Но контрактъ заключенъ, слѣдовательно надо торговать, и притомъ такимъ способомъ, чтобы покрывалась аренда и извлекались барыши. А этого можно достигнуть только взиманіемъ непомерно-высокихъ цѣнъ за продукты низкой пробы и даже недоброкачественные, что, при отсутствіи конкуренціи, не представляетъ затрудненія. Однако, тутъ является препятствіе, въ видѣ постановленія министра путей сообщенія, отъ 23-го марта 1874 г., гдѣ между прочимъ сказано: „Цѣны съѣстнымъ предметамъ и напиткамъ опредѣляются управленіемъ дороги въ особой таксѣ, составляемой сообразно съ мѣстными цѣнами припасовъ и съ размѣромъ порцій, причемъ не должно быть допускаемо несоразмѣрное возвышеніе цѣнъ. Всѣ съѣстные предметы, кушанья и напитки должны быть свѣжіе, лучшаго качества и надлежащимъ образомъ приготовлены“. Чтобы извлекать барыши, содержателю буфета необходимо сдѣлать такъ, чтобы министерское постановленіе оставалось мертвою

буквою и не проникало въ буфетныя кухни и кладовыя. И вотъ, для него открывается новая расходная статья, которую все-таки съ избыткомъ покроютъ пассажирскіе карманы. Буфетчики предоставляютъ начальникамъ станціи, ревизорамъ и другимъ личностямъ, на обязанности которыхъ лежитъ наблюденіе за исправностью буфетовъ, *бесплатный столъ*, и даже выдаютъ имъ денежные „субсидіи“. Все это дѣлается не келейно, а напротивъ, совершенно открыто; это хорошо извѣстно и высшимъ сферамъ желѣзнодорожной администраціи, которая не только не противится такому порядку, но еще поощряютъ его. Для нихъ очень на руку, что содержатели буфетовъ поддерживаютъ начальниковъ станцій, получающихъ ничтожныя оклады, и даютъ имъ возможность стоять на высотѣ своего званія. Вотъ отчего въ желѣзнодорожномъ мірѣ можно наблюдать странное на первый взглядъ явленіе: на нѣкоторыхъ маленькихъ станціяхъ, гдѣ нѣтъ буфетовъ, начальники получаютъ большее жалованье, нежели на большихъ, съ буфетами. Что же изъ всего этого выходитъ? Желѣзнодорожныя управленія, получающія безобразныя аренды, не скупятся при опредѣленіи цѣнъ на съѣстные предметы и напитки, а начальники станцій смотрятъ сквозь пальцы на доброкачественность продуктовъ и на размѣры порцій. А за все это отдѣлываются пассажиры своими желудками и карманами. На нѣкоторыхъ маленькихъ станціяхъ имѣются еще такъ-называемыя буфетныя палатки. Эти палатки—настоящій желѣзнодорожный бичъ. Ихъ содержатели платятъ также громадныя аренды, и не ограничиваются обираемъ пассажировъ, а еще обираютъ и станціонныхъ служащихъ. Они обращаютъ свои палатки въ притоны разврата и картежной азартной игры.

На желѣзныхъ дорогахъ существуетъ одно учрежденіе, которое, повидимому, направлено къ огражденію публики отъ желѣзнодорожнаго своеволія. Это—жалобныя книги. Но, увы! жалобныя книги—не что иное, какъ злая иронія надъ безпомощностью пассажировъ. Съ одной стороны, онѣ существуютъ, а съ другой—ихъ какъ бы и вовсе нѣтъ. Онѣ крѣпко заперты въ конторкахъ, настолько крѣпко, что добраться до нихъ такъ же трудно, какъ выиграть лотерейный билетъ. Это даже легко провѣрить. Напримѣръ, на николаевской желѣзной дорогѣ, жалобныя книги на всѣхъ станціяхъ существуютъ безсмѣнно вотъ уже слишкомъ 20 лѣтъ; несмотря на многочисленныя претензіи пассажировъ, большинство книгъ еще непочаты, а самая полная заключаетъ въ себѣ десятокъ жалобъ, не болѣе. Въ виду такого факта, можно было подумать, что на желѣзныхъ дорогахъ—тишь, да гладь, да Божья благодать; но такой выводъ былъ бы крайне ошибочный. Малое количество жалобъ слѣдуетъ объяснить единственно недоступностью жалобныхъ книгъ. Желѣзнодорожныя агенты обладаютъ множествомъ способовъ отдалять отъ нихъ публику. Обыкновенно, потерпѣвшій пассажиръ находится въ болѣе или менѣе возбужденномъ состояніи; онъ объясняетъ свою претензію и требуетъ жалобную книгу; между нимъ и начальникомъ станціи, или дежурнымъ агентомъ, возникаютъ пререканія. Пассажиръ раздражается все болѣе и болѣе, и наконецъ, начальникъ станціи ему объявляетъ, что онъ находится въ нетрезвомъ видѣ, и потому жалобной книги дать ему нельзя.

По правиламъ, должно быть два ключа отъ конторки, гдѣ хранится жалобная книга: одинъ—у жандарма, а другой—у начальника станціи или дежурнаго агента; между тѣмъ, большинство пассажировъ

этого не знаетъ. Другой способъ не дать пассажиру жалобной книги заключается въ слѣдующемъ: пассажиръ, обыкновенно, со своимъ заявленіемъ обращается къ дежурному агенту; но послѣдній объясняетъ, что книга находится въ распоряженіи жандарма, а тотъ, въ свою очередь, отправляетъ пассажира обратно къ дежурному агенту. Пока, такимъ образомъ, пассажиръ бѣгаетъ отъ одного къ другому, время стоянки поѣзда истекаетъ, и ему поневолѣ приходится отказаться отъ своего намѣренія. Наконецъ, положимъ, что пассажиру удалось всѣми правдами и неправдами получить жалобную книгу; тогда дежурный агентъ пускаетъ въ ходъ такую уловку. Лишь только пассажиръ написалъ 2—3 слова, онъ дѣлаетъ знакъ, и въ тотъ же моментъ раздается второй звонокъ; пассажиръ бросаетъ перо и стремглавъ бѣжитъ, боясь отстать отъ поѣзда, между тѣмъ какъ дежурный агентъ только лукаво улыбается. Третій же звонокъ дается, какъ и слѣдуетъ, по истеченіи времени стоянки поѣзда, такъ что между вторымъ и третьимъ звонкомъ проходитъ три, четыре и даже пять минутъ. Между тѣмъ, согласно инструкции, на промежуточныхъ станціяхъ второй звонокъ слѣдуетъ давать за полторы, и самое большое—за двѣ минуты до отхода поѣзда. Пассажиръ съ сожалѣніемъ замѣчаетъ, что онъ могъ бы успѣть записать свою жалобу до третьяго звонка, но уже поздно: потеряннаго вернуть нельзя. Оттого жалобныя книги изобилуютъ начатыми и неоконченными претензіями.

Существуетъ еще много самыхъ хитроумныхъ уловокъ для того, чтобы держать жалобныя книги неприкосновенными. Между прочимъ, весьма распространена слѣдующая хитрость: перо, находящееся при книгѣ,

пропитываютъ жиромъ, отчего оно становится негоднымъ для писанія. Пассажиръ хочетъ записать жалобу, но перо не дѣйствуетъ. Онъ требуетъ другое, но ему говорятъ, что перо совершенно новое, а искать другихъ теперь некогда. Пассажиръ негодуетъ, старается писать, и въ большинствѣ случаевъ царапаетъ бумагу или дѣлаетъ кляксъ. Тогда ему выставляютъ на видъ постановленіе министра путей сообщенія, отъ 31 мая 1873 г., гдѣ между прочимъ сказано: „за порчу жалобныхъ книгъ виновные передаются въ распоряженіе полиціи“. И вотъ, роли мѣняются: пассажиръ изъ истца превращается въ отвѣтника, и подвергается еще большимъ непріятностямъ. Онъ заплатилъ деньги за свой проѣздъ, его въ чемъ-нибудь обидѣли, и въ концѣ-концовъ онъ же и остался виноватъ.

Наконецъ, допустимъ, что жалоба написана и подана; все-таки она лишь въ рѣдкихъ случаяхъ достигаетъ своей цѣли. По закону, всякая жалоба должна представляться на разсмотрѣніе правительственнаго инспектора и жандармскаго полковника; но желѣзнодорожное начальство почти никогда этого не исполняетъ. Оно само рассматриваетъ жалобу и дѣлаетъ резолюцію, которая почти всегда одна и та же: „оставить безъ послѣдствій“. Если же иногда и является необходимость представить жалобу правительственному инспектору, то желѣзнодорожное начальство высказываетъ вмѣстѣ и свое заключеніе, которое и остается въ силѣ. Напримѣръ, пассажиръ заявляетъ, что въ поѣздѣ для него не было мѣста, и онъ принужденъ былъ стоять въ проходѣ. Желѣзнодорожное начальство пишетъ, что по справкамъ на этотъ поѣздъ билетовъ было продано столько-то, а мѣстъ по числу вагоновъ было столько-то; слѣдовательно, мѣста свободныя были,

и претензія пассажира не заслуживаетъ вниманія. Инспектору трудно убѣдиться, сколько въ данномъ поѣздѣ было мѣстъ, и сколько было продано билетовъ: ему могутъ дать ложныя справки; притомъ, тутъ не принимается въ расчетъ число безбилетныхъ пассажировъ, которыхъ въ каждомъ поѣздѣ проѣзжаетъ изрядное количество. Да и помимо того, правительственные инспекторы пользуются ничтожнымъ вліяніемъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, такъ-какъ это — сила, съ которою бороться подчасъ опасно. Поэтому неудивительно, если они всегда склонны играть въ руку желѣзнодорожникамъ.

V.

Грузоотправители страдаютъ еще болѣе пассажиры отъ желѣзнодорожнаго произвола. Прежде всего необходимо, чтобы желѣзная дорога *приняла* грузъ къ отправленію; но тутъ, съ первыхъ же шаговъ, отправитель уже наталкивается на препятствія. Очень часто ему отказываютъ въ принятіи груза, вслѣдствіе якобы неимѣнія вагоновъ. Это дѣлается преимущественно относительно такъ-называемыхъ грузовъ въ-навалку, какъ: дрова, сѣно, кирпичъ и проч., то-есть такихъ, которые желѣзныя дороги не обязаны грузить своими средствами. Хотя такой мотивъ не установленъ общимъ уставомъ, и слѣдовательно желѣзныя дороги не имѣютъ права имъ пользоваться, тѣмъ не менѣе этотъ приемъ практикуется въ широкихъ размѣрахъ. Бываютъ, конечно, случаи, что на станціи въ данный моментъ нѣтъ вагоновъ; но все-таки желѣзная дорога обязана принять доставленный грузъ, то-есть отвести мѣсто для его склада и выдать установленную кви-

танцію. На самомъ же дѣлѣ тутъ, главнымъ образомъ, играетъ роль не дѣйствительное неимѣніе вагоновъ, а просто стремленіе къ незаконнымъ поборамъ. Отправитель не имѣетъ возможности удостовѣриться, есть ли на станціи вагоны, или нѣтъ, и принужденъ „ублагодотворять“ станціонныхъ агентовъ, чтобы только надъ нимъ смиловались и приняли его товаръ. Такіе фортели продѣлываются преимущественно съ мелкими отправителями. Крупные отправители, имѣющіе постоянныя сношенія съ желѣзными дорогами, болѣе ознакомлены съ желѣзнодорожными уставами и со способами противодѣйствія вымогательству, и потому подвергаются такимъ „выжиманіямъ“ сравнительно рѣдко, но за то на ихъ долю выпадаютъ „непріятности“ другого свойства.

Очень выгодную доходную статью для станціонныхъ агентовъ составляетъ писаніе накладныхъ. Хотя отправители не обязаны сами писать накладныя, тѣмъ не менѣе ихъ заставляютъ это дѣлать, а въ противномъ случаѣ, если отправитель малограмотенъ, взимаютъ съ него извѣстное вознагражденіе за эту якобы услугу.

Хотя, съ изданіемъ общаго устава, отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за поврежденіе грузовъ нѣсколько увеличилась, но все-таки отправители далеко еще не гарантированы отъ желѣзнодорожныхъ погрѣшностей. Въ этомъ отношеніи особенно страдаетъ мебель и вообще домашняя кладь; очень рѣдко такія вещи доставляются въ томъ видѣ, въ какомъ онѣ были приняты. Самый ничтожный изъянъ въ состояніи клади даетъ поводъ станціоннымъ агентамъ дѣлать оговорки на дубликатѣ накладной, выдаваемой отправителю, который затѣмъ уже лишается возможности искать убытки

за поврежденія, происшедшія при перевозкѣ, хотя бы доставлены были только одни обломки. Но если иногда потерпѣвшему владѣльцу клади и удастся получить вознагражденіе, все-таки дѣйствительные убытки никогда этимъ не покрываются.

Отправители, зная небрежность желѣзнодорожниковъ въ обращеніи съ кладью, предпочитаютъ грузить своими средствами; но и тогда они не гарантированы отъ убытковъ. Очень часто случается, что вагонъ въ пути „заболѣваетъ“, то-есть требуетъ ремонта; тогда приходится перегружать товаръ въ другой вагонъ. До чего доходитъ безцеремонность желѣзнодорожниковъ при этой операціи, показываетъ слѣдующій фактъ. На одной станціи перегрузили 600 пудовъ муки изъ „больного“ вагона въ здоровый, но который до этого былъ занятъ бочками съ керосиномъ. Бочки, вѣроятно, протекали, отчего мука пропиталась керосиномъ и сдѣлалась негодною. Но это еще хорошо, если грузъ изъ „больного“ вагона перегружаютъ; а то, болѣею частью, за недостаткомъ рабочихъ рукъ, его оставляютъ въ вагонѣ до окончанія ремонта, и только тогда отправляютъ въ дальнѣйшій путь. Такимъ образомъ, зачастую грузъ покоится на какой-нибудь станціи по двѣ недѣли безъ движенія, отчего грузовладельцы нерѣдко терпятъ большіе убытки.

Нашлись даже аферисты, которые задумали пользоваться такою небрежностью желѣзнодорожниковъ для своихъ гешефтмахерскихъ продѣлокъ. На курско-харьково-азовской желѣзной дорогѣ имѣлъ мѣсто слѣдующій фактъ. Два отправителя, русскій и еврей, отправили одновременно каждый по одному вагону свѣжей рыбы изъ Таганрога въ Харьковъ, для продажи. Само собою разумѣется, что тотъ изъ нихъ выгоднѣе и ско-

рѣе сбывъ бы свой товаръ, чей вагонъ раньше прибылъ бы къ мѣсту назначенія; но такъ-какъ оба вагона были отправлены одновременно, и слѣдовательно должны были прибыть также въ одинъ и тотъ же день, то шансы обоихъ отправителей въ этомъ отношеніи были одинаковы. Но вотъ еврей, чтобы сдѣлать хорошій гешефтъ, задумалъ учинить надъ русскимъ фортель. Съ этою цѣлью онъ, запасшись предварительно номеръ вагона, гдѣ находилась рыба его конкурента, подкупилъ на нѣсколькихъ промежуточныхъ станціяхъ осматривающихъ поѣздовъ, чтобы они при проходѣ вагона отцѣпляли его отъ поѣзда, якобы по „болѣзни“. Для осматривающаго это не представляетъ никакого затрудненія: ему стоитъ только заявить дежурному агенту, что такой-то вагонъ надо отцѣпить, и агентъ обязанъ это сдѣлать; отправить же его далѣе онъ можетъ только тогда, когда тотъ же осматривающій заявитъ, что ремонтъ уже произведенъ. Все устроилось по желанію еврея: вагонъ отцѣпился, но не перегружался, и когда, наконецъ, прибылъ къ мѣсту назначенія, то въ немъ оказалась только одна гниль.

Нѣкоторыя желѣзныя дороги, богатая подвижнымъ составомъ, пользуясь тѣмъ обстоятельствомъ, что отправители предпочитаютъ грузить своими средствами, перестали держать на промежуточныхъ станціяхъ особыхъ рабочихъ для нагрузки и выгрузки. Эта обязанность, по необходимости выгружать товаръ изъ вагоновъ, идущихъ транзитомъ, возлагается на прицѣпщиковъ и сторожей. Такіе же вагоны, которые отцѣпляются на станціи назначенія, не выгружаются, а спокойно ждутъ получателей, которымъ и предоставляется самимъ выгружать свои товары, хотя черезъ это они не избавляются отъ уплаты тарифной ставки

за нагрузку и выгрузку. Такой порядок вошелъ уже въ обычай, и никого не удивляетъ. Получателю волею-неволею приходится нанимать рабочихъ для выгрузки своего товара, и такимъ образомъ эта статья обходится ему вдвое дороже.

Общій уставъ имѣлъ въ виду, между прочимъ, поставить грузоотправителей въ болѣе выгодныя условія; а между тѣмъ, съ его изданіемъ, ихъ положеніе въ нѣкоторыхъ случаяхъ измѣнилось къ худшему. Такъ, напримѣръ, прежде отправителю выдавалась квитанція съ дубликатомъ; квитанція пересылалась получателю груза, а дубликатъ оставался у отправителя, въ доказательство того, что грузъ сданъ на желѣзную дорогу. Въ случаѣ утери квитанціи, что случается очень часто, дубликатъ служилъ оправдательнымъ документомъ для полученія товара. До прибытія груза на станцію назначенія и выдачи его получателю, держатель дубликата, то-есть отправитель, былъ фактическимъ хозяиномъ груза. Онъ могъ, вслѣдствіе измѣнившихся отношеній его къ получателю, задержать товаръ въ пути, дать ему иное направленіе, вернуть его обратно,—словомъ, могъ имъ распоряжаться по своему усмотрѣнію. Теперь этотъ порядокъ измѣнился. Отправитель получаетъ только одинъ дубликатъ накладной, который онъ долженъ переслать получателю, и затѣмъ онъ уже лишается всякаго права на отправленный имъ грузъ. Въ случаѣ утери дубликата, получатель долженъ внести 10 рублей на публикаціи въ газетахъ, представить двухъ поручителей, наконецъ, внести залогъ въ размѣрѣ стоимости груза; залогъ возвращается обратно только по истеченіи трехъ мѣсяцевъ со дня послѣдней публикаціи. Вообще, возникаетъ дорого стоящая и утомительная процедура, такъ-что грузовладельцы въ большинствѣ

случаевъ предпочитаютъ отказываться отъ своей собственности.

На многихъ желѣзныхъ дорогахъ существуетъ правило—выдавать отправителямъ дубликаты накладныхъ не сряду по принятіи груза къ отправленію, а по истеченіи нѣсколькихъ часовъ, иногда даже только на слѣдующій день. Это, собственно говоря, и не правило, а просто обычай, узаконенный давностью. Желѣзнодорожники объясняютъ такой образъ дѣйствій сложностью товарной отчетности, а между тѣмъ, сложность здѣсь не при чемъ; тутъ играетъ роль просто стремленіе къ взяточничеству. Отправитель можетъ и сейчасъ получить дубликатъ; для этого ему стоитъ только „подмазать“ кого слѣдуетъ. Большинство отправителей, знающихъ въ чемъ дѣло, такъ и поступаютъ, лишь бы только скорѣе отдѣлаться и вернуться къ своимъ занятіямъ. На всѣ подобнаго рода притѣсненія отправителей со стороны станціонныхъ агентовъ желѣзнодорожныхъ правленій смотрятъ сквозь пальцы; серьезныхъ мѣръ къ прекращенію такого порядка они не принимаютъ, и понятно почему. Всѣ эти притѣсненія для желѣзныхъ дорогъ никакого убытка не приносятъ, а между тѣмъ изъ этого можно извлечь нѣкоторую пользу, назначая для различныхъ должностей по службѣ эксплуатаціи такія ничтожныя жалованья, на которыхъ врядъ-ли кто и польстился бы, при отсутствіи такъ-называемыхъ „доходовъ“. Вотъ отчего на желѣзныхъ дорогахъ въ „бездоходныхъ“ службахъ, какъ, напримѣръ, подвижного состава и тяги, служащіе получаютъ чуть не вдвое болѣе жалованья, нежели служащіе соотвѣтствующихъ должностей въ другихъ службахъ, представляющихъ источники побочныхъ доходовъ на счетъ публики. Такъ, напримѣръ, кочегары, отъ которыхъ не

требуется ровно никаких званий, а лишь одна мускульная сила, получают такое же жалованье (отъ 20 до 25 рублей въ мѣсяцъ), какъ и пріемщики товаровъ, отъ которыхъ требуется, помимо хотя бы элементарнаго образованія, твердое знакомство съ товарною отчетностью, и на которыхъ, кромѣ того, возлагается очень большая отвѣтственность.

Не мало денегъ переплачиваютъ товаровладѣльцы за храненіе, несмотря на то, что общій уставъ въ этомъ отношеніи ихъ гарантируетъ. Согласно 79 и 80 ст., о прибывшихъ грузахъ должны вывѣшиваться объявленія, и кромѣ того, получатель долженъ о томъ извѣщаться, если на накладной обозначенъ его адресъ; въ противномъ случаѣ желѣзная дорога лишается права на вознагражденіе за храненіе. Между тѣмъ, ничего этого не дѣлается: объявленія большею частью не вывѣшиваются, получатели не увѣдомляются, а за храненіе все-таки взыскиваютъ. По общему уставу, грузы должны храниться бесплатно 48 часовъ; тѣ же, которые выгружаются средствами получателя—въ теченіе 12 часовъ со времени подачи вагона для разгрузки. Между тѣмъ, желѣзнодорожники считаютъ срокъ храненія груза не со времени подачи вагона, а со времени его прибытія.

Существуетъ два тарифа относительно храненія грузовъ, смотря по тому, хранятся-ли они въ закрытомъ помѣщеніи, или же подъ навѣсомъ. Второй тарифъ вдвое ниже перваго; но имъ никогда не руководствуются, а примѣняютъ лишь исключительно первый, хотя бы грузъ хранился прямо подъ открытымъ небомъ. Къ одному заводчику прибыла по желѣзной дорогѣ партія порожнихъ бочекъ съ наложеннымъ платежомъ. Вслѣдствіе денежныхъ затрудненій, онъ не могъ выкупить

ихъ сряду, и продержалъ на станціи болѣе мѣсяца. Затѣмъ съ него взыскали за одно храненіе по первому разряду—около ста рублей. Заводчикъ подалъ заявленіе о неправильности расчета, такъ-какъ это былъ настолько громоздкій грузъ, что вовсе не требовалъ закрытаго помѣщенія, да и на самомъ дѣлѣ въ таковомъ не хранился. Управление дороги отвѣтило форменною бумагою, что грузъ только тогда не хранится въ закрытомъ помѣщеніи, когда въ немъ нѣтъ свободнаго мѣста, а такъ-какъ получатель не доказалъ такого положенія, то и претензія его не подлежитъ удовлетворенію.

Весьма важный вопросъ составляютъ переборы, отъ которыхъ отправители никакъ не могутъ избавиться. Большею частью они остаются въ невѣдѣніи относительно переборовъ, такъ-какъ не могутъ, конечно, исполнѣ ознакомиться съ тарифами. Для того, чтобы получить назадъ переплаты, отправители должны ходатайствовать, такъ-какъ таковыя никогда добровольно не возвращаются, и тутъ опять на нихъ ложится нѣкоторая дань, въ видѣ издержекъ на гербовый сборъ, сопряженныхъ съ этими операціями. Въ общемъ, переборы составляютъ миллионныя суммы, и хотя на основаніи общаго устава, по истеченіи десяти-лѣтней давности, они должны поступать въ казну, но отправителямъ отъ этого не легче. Впрочемъ, и тутъ въ казну поступаетъ лишь, можетъ быть, десятая доля дѣйствительныхъ переборовъ. Это оттого, что отчетность желѣзнодорожныхъ контролей сборовъ представляетъ настоящій хаосъ, который не поддается правильному надзору со стороны государственнаго контроля. Желѣзнодорожныя правленія умѣютъ ловко опутывать не только грузоотправителей, но и казну.

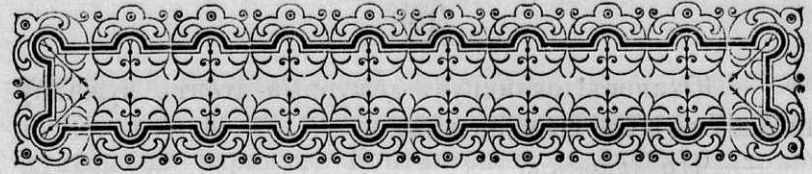
Нельзя перечислить всѣхъ невыгодныхъ положеній, въ которыя поставлены грузоотправители. Можно сказать, что на каждомъ шагѣ, въ каждомъ отдѣльномъ пунктѣ отношеній желѣзныхъ дорогъ къ отправителямъ, интересы послѣднихъ всегда страдаютъ.

Изъ всего здѣсь высказаннаго можно заключить, что *de facto* не желѣзныя дороги существуютъ для публики, а публика для нихъ. Интересъ публичный, сталкиваясь съ желѣзнодорожнымъ, остается всегда въ загонѣ. Долженъ-ли быть терпимъ такой порядокъ?



КОНТРОЛЕРЪ.

РАЗСКАЗЪ.



I.



а большой узловой станціи Б* происходило обычное движеніе, какое всегда бываетъ во время слѣдованія пассажирскаго поѣзда. Въ залѣ третьяго класса толпилось много народа, а между тѣмъ около кассы было пусто; пассажиры подходили по одному, съ промежутками, покупали билеты и уходили. Но когда къ станціи подошелъ поѣздъ, то спустя 2—3 минуты около кассы почти моментально образовался длинный хвостъ. Это на первый взглядъ странное явленіе объяснится очень просто послѣдующимъ теченіемъ разсказа.

На станціонной платформѣ въ толпѣ, то тутъ, то тамъ, мелькала юркая фигура дежурнаго агента, въ красной фуражкѣ, а вдоль поѣзда важно расхаживалъ высокій, толстый мужчина, съ рыжими усами, съ гладко выбритымъ подбородкомъ, въ кафтанѣ, обшитомъ блестящими позументами. Въ лѣвой рукѣ онъ держалъ изящный портфель, а правою игралъ серебряною цѣпочкою, на концѣ которой болтался металлическій свистокъ. Паровозъ, прицѣпленный къ поѣзду, стоялъ неподвижно, и только клубы дыма лѣниво выходили изъ его трубы.

— Юхановъ! окликнулъ дежурный агентъ мужчину въ кафтанѣ съ позументами.

— Что такое-съ?

— Я только-что узналъ: съ вами поѣдетъ новый контролеръ, Галкинъ, шопотомъ проговорилъ дежурный агентъ.

— Я это уже зналъ!

— Неужели!? удивился агентъ.—Ну, и что же, у васъ все „чисто“?

— Какъ стеклышко!

— Ни одного „зайца“?

— Ни одного!

— Это просто удивительно! Я постоянно говорилъ, что у насъ еще не было такого оберъ-кондуктора, какъ вы, да вѣроятно и не будетъ; ужъ никто не сумѣетъ такъ „работать“, какъ вы!

— То-то! проговорилъ оберъ-кондукторъ, и съ гордостью, нѣсколько покровительственно посмотрѣлъ на агента.

— Съ васъ бы слѣдовало на могорычъ, заискивающе сказалъ агентъ.

— За этимъ дѣло не станетъ!

Оберъ-кондукторъ вынулъ изъ туго набитого бумажника рублевку, которая незамѣтно исчезла въ карманѣ агента.

Для читателя, не посвященнаго въ тайны желѣзнодорожной жизни, этотъ кабалистическій разговоръ, вѣроятно, будетъ нѣсколько непонятенъ. Дѣло въ томъ, что на желѣзныхъ дорогахъ издавна въ широкихъ размѣрахъ практикуется провозъ безбилетныхъ пассажировъ, называемыхъ на желѣзнодорожномъ жаргонѣ „зайцами“. Такіе пассажиры платятъ, смотря по средствамъ и договору, не меньше половины и не больше трехъ

четвертей нарицательной стоимости проѣзда; деньги же поступаютъ не въ желѣзнодорожную кассу, а въ кондукторскій карманъ. Контингентъ „зайцевъ“ составляютъ преимущественно мелкіе торговцы, мастеровые, мужики, вообще пародъ бѣдный, затѣмъ евреи, которыхъ кондукторы провозятъ особенно охотно, потому что они смѣтливѣе другихъ, и сами заботятся о томъ, чтобы не попасть въ руки контроля. Но бываютъ и люди состоятельные, даже богатые, которые предпочитаютъ ѣздить по желѣзнымъ дорогамъ безъ билетовъ, и дѣлаютъ они это не по скупости, а оттого, что въ такихъ случаяхъ они пользуются гораздо большими преимуществами и льготами, нежели обыкновенные пассажиры съ билетами.

Провозъ безбилетныхъ пассажировъ, однако, не такъ простъ, какъ можетъ быть кажется на первый взглядъ. Для того, чтобы эти операціи проходили безнаказанно, оберъ-кондукторамъ приходится прибѣгать къ уловкамъ и разнообразнымъ приемамъ, примѣняясь къ характеру и привычкамъ контролеровъ. Главная задача кондукторовъ заключается въ томъ, чтобы впередъ знать, на какой станціи будетъ имѣть мѣсто контроль. Наиболѣе употребительный способъ для парализованія контроля состоитъ въ покупкѣ на соотвѣтствующей станціи билетовъ на небольшое разстояніе, и раздачѣ ихъ зайцамъ; это называется „очистить“ поѣздъ. Такіе оберъ-кондукторы, которые умѣютъ хорошо „работать“, то-есть ловко провозить зайцевъ и не попадаться, пользуются подобающимъ почетомъ среди кондукторской братіи и мелкихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ. Оберъ-кондукторы, вообще, сами не входятъ въ сношенія съ пассажирами; вся черная работа предоставляется кондукторамъ, а оберъ-кондукторы только слѣдятъ, собираютъ нуж-

ныя свѣдѣнія, и дѣлають соотвѣтственные распоряженія. Многіе контролеры входятъ въ сдѣлки съ оберъ-кондукторами, и такимъ образомъ обезпечиваютъ, какъ имъ, такъ и себѣ, систематическій и кругленькій доходъ.

Движеніе на дебаркадерѣ мало-по-малу стихало. Раздался третій звонокъ, затѣмъ рѣзкій, протяжный свистъ локомотива, и поѣздъ медленно тронулся въ путь. Оберъ-кондукторъ Юхановъ уже на ходу поѣзда ловко вскочилъ на заднюю площадку послѣдняго вагона. Тамъ находился худенькій, низкаго роста господинъ, весьма непредставительной наружности, въ синихъ очкахъ и форменной фуражкѣ съ малиновыми кантами и желѣзнодорожнымъ значкомъ.

— Имѣю честь кланяться, Іосифъ Евлампіевичъ! почтительно проговорилъ оберъ-кондукторъ, прикладывая руку къ фуражкѣ на военный манеръ.

— Здравствуйте! небрежно отозвался худенькій господинъ.

— Будете дѣлать контроль?

— Да!

Худенькій господинъ въ синихъ очкахъ вошелъ въ вагонъ, а за нимъ послѣдовалъ оберъ-кондукторъ Юхановъ. Это былъ, какъ читатель догадался, новый контролеръ, Іосифъ Евлампіевичъ Галкинъ. Онъ сталъ быстро переходить отъ пассажира къ пассажиру, небрежно прокалывая своими щипцами билеты, едва на нихъ взглядывая; нѣкоторыхъ пассажировъ, мѣшковавшихъ съ предъявленіемъ билета, онъ даже обходилъ, и круто поворачивался къ другимъ. Вообще, это дѣло онъ совершалъ быстро, нервно, съ необыкновенною подвижностью, какъ будто онъ былъ начиненъ ртутью.

По небрежности, съ какою онъ прокалывалъ билеты, и потомъ скорѣе ихъ бросалъ, нежели отдавалъ

обратно пассажирамъ, по той быстротѣ и подвижности, которую онъ проявлялъ въ каждомъ движеніи, можно было заключить, что ему было не до того, что все это онъ дѣлалъ нехотя, что ему было рѣшительно все равно, имѣетъ-ли пассажиръ билетъ, или нѣтъ; что онъ совершалъ какую-то непріятную обязанность, отъ которой торопился отдѣлаться, чтобы затѣмъ заняться какимъ-нибудь другимъ, неизмѣримо болѣе важнымъ для него дѣломъ. Въ какія-нибудь десять минутъ онъ уже обошелъ всѣ вагоны, и потомъ усѣлся въ отдѣльномъ купе перваго класса, вынулъ изъ кармана газету и углубился въ чтеніе.

Когда на желѣзную дорогу опредѣляется новый агентъ, особенно высшаго ранга, то въ первое время своей службы онъ дѣлается, такъ-сказать, злобою дня. Вся его подноготная, въ болѣе или менѣе вѣроятныхъ версіяхъ, дѣлается достояніемъ мелкихъ служащихъ; но если бы кто-нибудь пожелалъ провѣрить циркулирующіе слухи или доискаться ихъ источниковъ, то потерпѣлъ бы полнѣйшую неудачу, и по этой-то, можетъ быть, причинѣ самыя противорѣчивыя версіи передаются за непреложныя истины. Гдѣ новоиспеченный агентъ служилъ раньше, по чьей протекціи онъ поступилъ, какимъ пользуется вліяніемъ, чего можно ожидать отъ него въ будущемъ?—вотъ вопросы, наиболѣе интересные, и около нихъ вертится молва. О Галкинѣ говорили тоже, и даже съ особенною настойчивостью, можетъ быть оттого, что контролерская должность вообще двусмысленна, а Галкинъ представлялъ собою выдающійся и нѣсколько загадочный экземпляръ. Говорили, что онъ крещеный еврей, служилъ на другой желѣзной дорогѣ, гдѣ приобрѣлъ репутацію искуснаго и неподкупнаго контролера; что администрація дороги,

о которой идетъ рѣчь, въ виду прогрессивнаго развитія провоза „зайцевъ“, пригласила его на особенно выгодныхъ условіяхъ. Говорили даже, что до своего officialнаго опредѣленія на службу, онъ выговорилъ отъ общества значительную сумму для разѣздовъ по линіи инкогнито, въ качествѣ обыкновеннаго пассажира, чтобы на мѣстѣ изучить способы, употребляемые кондукторами для своихъ „операций“. Словомъ, предвѣщали, что онъ будетъ грозою кондукторовъ, и что теперь для нихъ насталъ черный день.

Поѣздъ мчался съ быстротою призового коня, а Галкинъ сидѣлъ въ отдѣленіи перваго класса и преспокойно читалъ газету. По той небрежности, съ какою онъ только-что производилъ контроль, можно было заключить, что онъ вовсе не обладалъ качествами, которыя ему приписывались, а напротивъ, былъ самый заурядный контролеръ, и вдобавокъ тяготившійся своимъ дѣломъ; что ему не было никакого дѣла ни до „зайцевъ“, ни до кондукторовъ, и что чтеніе газеты составляло для него занятіе неизмѣримо важнѣе и пріятнѣе. На самомъ же дѣлѣ, все это было лишь кажущееся, все это онъ дѣлалъ не безъ намѣренія, и именно теперь-то онъ и задумалъ показать лицомъ свое искусство. Онъ уже зналъ, что Юхановъ слылъ за самаго богатаго оберъ-кондуктора и самаго отчаяннаго провозителя „зайцевъ“. Его-то Галкинъ и порѣшилъ накрыть перваго, чтобы произвести своимъ дебютомъ самый блистательный эффектъ, а можетъ быть и для своихъ, ему одному вѣдомыхъ, цѣлей.

Галкинъ и раньше отлично зналъ, что всѣ пассажиры будутъ съ билетами, и онъ дѣлалъ контроль только для формы, или вѣрнѣе — для того, чтобы направить Юханова на ложный путь. У многихъ пасса-

жировъ билеты были только на двѣ-три станціи. Какъ ни поспѣшно и небрежно Галкинъ контролировалъ поѣздъ, но это обстоятельство не ускользнуло отъ его вниманія, и онъ отлично зналъ, чему слѣдовало это приписать: это значило, что всѣ эти пассажиры запаслись дешевыми билетами только въ виду контроля, а дальше всѣ они поѣдутъ уже безъ билетовъ. Чтобы ихъ накрыть, приходилось внезапно нагрянуть на какой-нибудь станціи, когда поѣздъ пройдетъ уже нѣкоторое разстояніе. Но какъ это сдѣлать? Ёхать дальше съ этимъ же поѣздомъ было немыслимо, потому что въ такомъ случаѣ пассажиры будутъ на соответствующихъ станціяхъ запасаться билетами, и онъ не достигнетъ своей цѣли. У него уже былъ составленъ планъ, которому онъ и слѣдовалъ съ замѣчательною выдержкою.

Съ паровоза раздался протяжный свистъ: поѣздъ приближался къ станціи. Это была маленькая станція З*, гдѣ поѣздъ останавливался только на двѣ минуты. Галкинъ вышелъ изъ вагона и сталъ прохаживаться по платформѣ вдоль поѣзда. Платформа была пуста: никто не выходилъ, въ виду кратковременной остановки; только дежурный агентъ расписывался химическимъ карандашемъ на рапортѣ оберъ-кондуктора, переговариваясь съ нимъ шопотомъ, да сторожъ стоялъ у станціоннаго колокола и смотрѣлъ на агента, чтобы по его знаку дать отправленіе.

Кондукторы стояли у вагоновъ и бдительно слѣдили за каждымъ движеніемъ контролера, а каждое его движеніе какъ будто говорило: „поѣзжайте себѣ съ Богомъ дальше, а я здѣсь останусь; мнѣ до васъ нѣтъ ровно никакого дѣла“. Раздался опять звонокъ и свистъ локомотива, а контролеръ не входилъ въ ва-

гонъ; поѣздъ уже тронулся, а онъ продолжалъ ходить; поѣздъ уже скрылся изъ виду, а онъ остался на станціи.

II.

Около трехъ часовъ спустя, когда поѣздъ проѣхалъ уже порядочное разстояние, въ служебномъ отдѣленіи сидѣли два человѣка. Одинъ изъ нихъ былъ оберъ-кондукторъ Юхановъ, а другой—его правая рука, кондукторъ Жигалевъ, который только-что вошелъ.

— Ну что, собралъ деньги? спросилъ Юхановъ.

— Собралъ!

— Сколько всего?

— Шестьдесятъ два рубля.

— Это съ 34 человѣкъ-то?.. мало!

— Ничего не подѣлаешь! Порядочныхъ зайцевъ совсѣмъ нѣтъ: все одно мужичье!.. Новый контролеръ все дѣло испортилъ: изъ-за него пришлось билеты покупать... Если бы не онъ, и зайцевъ было бы больше, и денегъ гораздо больше.

— Ну, ладно, давай деньги!

— Извольте!

— Ну, хорошо: 62 рубля. Слѣдовательно, по уговору, мнѣ—40; остальные раздѣлите между бригадою. Мнѣ вѣдь приходится еще платить и контролерамъ, и разнымъ другимъ прощальгамъ, а вамъ—что?.. Да и работа ваша топорная, не то что моя... А въ случаѣ чего, такъ и отдѣлываться-то мнѣ придется.

— Извѣстно! поддакнулъ сподвижникъ Юханова.— Большому кораблю—большое и плаваніе.

Раздѣливъ деньги, пріатели закурили папиросы и продолжали разговоръ.

— Я думаю, сказалъ Жигалевъ, — что этотъ Галкинъ не такъ страшенъ, какъ о немъ рассказываютъ... Что-то по немъ не видно; вотъ ужъ двѣ недѣли какъ ѣздить, а еще никого не поймалъ.

— А я думаю, напротивъ, возразилъ Юхановъ, — что это штука—ухъ, какая тонкая! Онъ теперь только высматриваетъ, а потомъ начнетъ ловить!

— Такъ не мѣшало бы войти съ нимъ въ соглашеніе...

— Пожалуй, что это будетъ даже необходимо. Хотя мы работаемъ чисто, такъ-что комаръ носа не подточитъ, а все-таки будетъ спокойнѣе!

— А можетъ быть онъ такой, что и на сдѣлку не пойдетъ?

— Пустяки! А только вотъ что: очень можетъ быть, что онъ на маломъ-то не помирится, какъ другіе, а давай ему побольше!

— Такъ-что, пожалуй, и намъ ничего не останется...

— Ну, до этого не дойдетъ... Впрочемъ, проживемъ — увидимъ, а покамѣстъ ухо все-таки надо держать остро!

Разговоръ продолжался на ту же тему, какъ вдругъ опять послышался протяжный свистъ, и черезъ нѣсколько минутъ поѣздъ остановился на маленькой станціи.

Исполнивъ всѣ формальности, Юхановъ уже готовился дать свистокъ отправления, какъ вдругъ сзади него раздался голосъ, отъ котораго вздрогнули всѣ фибры его существа.

— Пойдемте въ передній вагонъ!

Юхановъ повернулся какъ бы на раскаленномъ желѣзѣ, и увидалъ передъ собою контролера Галкина, ко-

торый остался въ 3*, а теперь какимъ-то чудомъ появился, когда поѣздъ проѣхалъ уже нѣсколько станцій. какъ будто онъ подчинилъ себѣ и пространство, и время. Если бы у самыхъ ногъ Юханова ударилъ громъ, если бы подъ его ногами разверзлась земля, если бы онъ увидалъ, что двѣ горы сходятся между собою, — все это его такъ бы не поразило, какъ этотъ маленький, ничтожный, тщедушный человѣчекъ, котораго онъ могъ бы раздавить однимъ махомъ своей колоссальной руки. Онъ до того растерялся, что несмотря на строгое чиноподчиненіе, не могъ удержать восклицанія, которое какъ-то мимовольно сорвалось съ его языка:

— Какъ вы сюда попали?!

— А вамъ какое до этого дѣло?! надменно произнесъ контролеръ.

Въ его голосѣ слышалось столько сарказма, злорадства, что это окончательно уничтожило Юханова, которому до сихъ поръ еще не приходилось встрѣчать ничего подобнаго. Видя смущеніе и нерѣшительность обера, Галкинъ ехидно повторилъ:

— Пойдемте въ передній вагонъ!

Юхановъ отлично понималъ, что означало это „пойдемте въ передній вагонъ“; это показывало, какъ хорошо Галкинъ былъ ознакомленъ съ существующими обычаями и кондукторскою „работою“. Дѣло въ томъ, что почти всѣ контролеры начинаютъ контролировать поѣздъ всегда съ задняго вагона; это дѣлается для большаго удобства и вслѣдствіе многихъ другихъ причинъ. Въ виду такого обычая, перешедшаго уже въ рутину, кондукторы сажаютъ „зайцевъ“ всегда въ передній вагонъ, чтобы успѣть ихъ попятать, въ случаѣ внезапнаго появленія строгаго контролера, котораго по какимъ-нибудь обстоятельствамъ нельзя было

предвидѣть и принять заранѣе болѣе радикальныя мѣры. Контролеры, состоящіе съ оберами въ особыхъ отношеніяхъ, знаютъ кондукторскіе приемы, и потому въ передній вагонъ никогда не заглядываютъ; такимъ образомъ, они сохраняютъ свое контролерское достоинство. Кондукторы прячутъ „зайцевъ“ подъ скамейки и въ другія укромныя мѣста; если же это оказывается неудобнымъ, переводятъ ихъ въ багажный вагонъ, а если существуютъ данныя для предположенія, что контролеръ заглянетъ и туда, то выгоняютъ „зайцевъ“ на переднюю площадку багажнаго вагона, запираютъ переднюю входную дверь, и заваливаютъ ее тюками.

Галкинъ зналъ все это отлично, и потому началъ контроль съ передняго вагона, чтобы отрѣзать отступленіе и не дать времени кондукторамъ попятать своихъ „зайцевъ“. Теперь онъ контролировалъ совсѣмъ иначе. Теперь въ его движеніяхъ, хотя одинаково быстрыхъ и порывистыхъ, не проглядывало той безпечности и небрежности, какъ въ первый разъ, а напротивъ, онъ точно священнодѣйствовалъ. Онъ не пропускалъ пассажира, мѣшковаго съ предъявленіемъ билета, а только торопилъ его. Теперь онъ заглядывалъ даже подъ скамейки, для чего беспокоилъ другихъ пассажировъ, и вообще обращался съ ними крайне безцеремонно. Ни одно укромное мѣстечко не избѣгало его зоркаго взгляда, а когда онъ обнаруживалъ безбилетнаго пассажира, то пристально въ него вглядывался, и потомъ отмѣчалъ въ своей записной книжкѣ какой-то кабалистическій знакъ.

— Тридцать четыре человѣка! сказалъ контролеръ оберу, когда онъ уже прошелъ послѣдній вагонъ и вышелъ на заднюю площадку.

Несмотря на многія попытки, ни одинъ „заяцъ“ не сумѣлъ укрыться отъ преслѣдованія контролера; онъ ихъ всѣхъ привелъ въ извѣстность.

Минуту спустя, въ служебномъ отдѣленіи опять сидѣли оберъ-кондукторъ Юхановъ и его помощникъ Жигалевъ.

— Я просто ума не приложу! говорилъ оберъ. — Какъ онъ могъ насъ обогнать?

— Очень просто: на курьерскомъ поѣздѣ! сказалъ Жигалевъ.

— Въ самомъ дѣлѣ, на курьерскомъ, иначе и нельзя... Но все-таки, какъ же? Вѣдь курьерскій въ 3* не останавливается; затѣмъ, при проходѣ этого поѣзда, я нарочно слѣдилъ, и мнѣ явственно подали знакъ, что тамъ никакого контролера нѣтъ; наконецъ, если бы онъ проѣхалъ впередъ, такъ на тѣхъ станціяхъ это было бы извѣстно, а между тѣмъ никто мнѣ ничего не сказалъ... Неужели они всѣ были подкуплены? Это просто уму непостижимо!..

— Какъ бы тамъ ни было, а теперь наше дѣло — табакъ! уныло проговорилъ Жигалевъ.

— Ну, можетъ быть еще не все потеряно; я пойду на переговоры.

— Идите, а только надо поаккуратнѣе...

— Знаю... не въ первый разъ!..

Оберъ ушелъ, и въ служебномъ отдѣленіи остался одинъ Жигалевъ, въ очень тревожномъ состояніи духа.

III.

Какимъ образомъ Галкинъ могъ опередить поѣздъ, отъ котораго отсталъ? Дѣло объясняется очень просто. На одной изъ предыдущихъ станцій курьерскій поѣздъ

долженъ былъ, по расписанію, обогнать пассажирскій, который сопровождалъ Юхановъ. Этимъ обстоятельствомъ Галкинъ задумалъ воспользоваться; но сѣсть просто и поѣхать — было бы слишкомъ грубо, топорно. Юхановъ своевременно узналъ бы объ этомъ и принялъ бы надлежащія мѣры. Надо было все сдѣлать такъ, чтобы Юхановъ ничего не зналъ, и даже не подозрѣвалъ готовившагося для него удара. Никто не долженъ былъ знать объ этой поѣздкѣ: ни кондукторская бригада курьерскаго поѣзда, ни станціонные служащіе. Въ 3* курьерскій поѣздъ не останавливался, а между тѣмъ надо было на немъ отправиться въ обгонку. Галкинъ могъ бы остановить поѣздъ: его должность давала на это право; но сдѣлать такъ было бы все равно, что сказать громко: „Я ѣду ловить Юханова“. Галкинъ придумалъ способъ, хотя менѣе удобный, но зато болѣе цѣлесообразный.

Оставшись на станціи 3*, онъ пошелъ по линіи, будто гулять; у выходной стрѣлки взялъ у стрѣлочника зеленый флагъ, посредствомъ котораго въ трехъ верстахъ отъ станціи замедлилъ ходъ курьерскаго поѣзда. Когда послѣдній съ нимъ поровнялся, онъ на ходу ловко вскочилъ на паровозъ, при приблизительной скорости 15 верстъ въ часъ, и уже не сходилъ съ него, пока не обогналъ пассажирскаго поѣзда. Проезжая мимо станцій, онъ прятался за котель, чтобы его не было видно снаружи. Когда поѣздъ уже подъѣзжалъ къ станціи, гдѣ онъ намѣревался накрыть Юханова, онъ соскочилъ съ паровоза тоже на ходу, а на станцію отправился пѣшкомъ, и явился туда ни для кого незамѣтно, въ самый подходящій моментъ.

Теперь Галкинъ вторично сидѣлъ въ томъ же купе, какъ и послѣ перваго контроля, и опять преспокойно

читалъ газету. Вдругъ дверь отворилась, и показалась тучная фигура Юханова. По лицу контролера пробѣжала едва замѣтная улыбка; но это былъ только одинъ мигъ, и затѣмъ лицо его опять приняло безстрастное выраженіе.

— Что вамъ угодно? спросилъ онъ вошедшаго оберъ-кондуктора.

— Извините за беспокойство, Іосифъ Евлампіевичъ! проговорилъ Юхановъ, — я пришелъ только узнать, что вы намѣрены дѣлать?

— А развѣ вы не знаете, что въ такихъ случаяхъ дѣлаютъ?

— Какъ не знать, я отлично знаю! А только, какъ вы у насъ вновь, такъ можетъ быть и сдѣлаете что-нибудь несуразное, такъ-сказать, ни себѣ, ни людямъ...

— Вамъ обо мнѣ беспокоиться нечего, и учить меня вамъ не придется; увидите, суразное я буду дѣлать, или несуразное.

Юхановъ совершенно опѣшилъ. „Неужели, подумалъ онъ, — этотъ плюгавенькій человѣчекъ такой, что съ нимъ не придется и пива сварить“? Однако, онъ рѣшился дѣйствовать до конца.

— Дѣло въ томъ, Іосифъ Евлампіевичъ, заговорилъ онъ послѣ нѣкоторой паузы, — что у насъ съ контролерами существуетъ соглашеніе, которое бываетъ двоякое: мы платимъ контролерамъ или по 50 коп. за cadaго „зайца“, или же каждый изъ насъ платитъ каждому контролеру отъ 20 до 50 рублей въ мѣсяцъ, смотря по выручкѣ. Второе условіе, конечно, гораздо спокойнѣе, и потому почти всѣ контролеры его предпочитаютъ. Насъ 15 человѣкъ; это составитъ 6—7 тысячъ рублей въ годъ; какъ видите, доходъ кругленькій...

— Ну, и прекрасно!.. Соглашайтесь, сколько вамъ угодно, а только меня-то вы оставьте въ покоѣ! почти закричалъ контролеръ, причемъ сдѣлалъ нетерпѣливый жестъ.

Юхановъ все больше и больше терялъ почву подъ ногами; онъ уже начиналъ сомнѣваться въ благополучномъ исходѣ начатыхъ имъ переговоровъ, и даже терялъ вѣру въ свои дипломатическія способности.

— Можетъ быть, проговорилъ онъ неувѣреннымъ голосомъ, — эти условія кажутся вамъ слишкомъ невыгодными; въ такомъ случаѣ, я, съ своей стороны, ранѣе согласенъ на всякія условія, какія вамъ угодно будетъ мнѣ предписать.

Контролеръ бросилъ на Юханова быстрый, пронизательный, испытующій взглядъ, и оставшись, повидимому, доволенъ этимъ мимолетнымъ наблюденіемъ, сказалъ:

— Посмотрите, какой номеръ этого вагона.

— Я его знаю, сказалъ оберъ въ сильномъ недоумѣніи.

— Какой же? рѣзко спросилъ Галкинъ.

— Триста тринадцатый!

— Ну, такъ вотъ-съ! скороговоркою выпалилъ контролеръ, затѣмъ отвернулся, и сталъ смотрѣть въ окно на мелькавшіе телеграфные столбы.

Юхановъ понялъ. Это былъ намекъ, хотя съ виду и туманный, но достаточно ясный для обера, который, по его собственному выраженію, прошелъ огонь, воду и мѣдныя трубы. Номеръ вагона показывалъ сумму, которую требовалъ контролеръ за свое молчаніе. Юхановъ это понялъ, но все-таки не совѣмъ: онъ еще не догадывался, какое чудовищное требованіе заявилъ этотъ мизерный контролеръ, хотя и то, что онъ предполагалъ, казалось ему чрезмѣрнымъ.

— Такъ вы хотите получать съ меня 313 рублей въ мѣсяцъ? съ нѣкоторымъ удивленіемъ спросилъ оберъ.

— Вы должно быть шутите, господинъ Юхановъ! съ отѣнкомъ ироніи проговорилъ Галкинъ, не смотря на обера.

Удивленіе Юханова принимало все большіе и большіе размѣры.

— Неужели не въ мѣсяцъ!.. Я просто теряюсь!.. За какое же время вы желаете получать съ меня такую сумму?

— За сегодняшний день!

Какъ ни былъ уже настроенъ Юхановъ, какъ ни былъ онъ уже приготовленъ къ тому, что Галкинъ не заурядный контролеръ, который охотно помирился бы на обыкновенныхъ условіяхъ, но ему не приходила на мысль даже возможность чего-нибудь подобнаго. Такое чудовищное по своимъ размѣрамъ требованіе поразило его до того, что онъ нѣсколько времени стоялъ какъ вкопанный, и не могъ выговорить ни слова. Но это продолжалось недолго; онъ оправился, и сообразилъ, что выбора у него не было; онъ долженъ былъ согласиться, или иначе онъ пропалъ.

— Извольте, Іосифъ Евлампіевичъ... Я согласенъ, прерывистымъ голосомъ говорилъ Юхановъ, — но я не имѣю при себѣ такихъ денегъ; позвольте мнѣ доѣхать домой, и тогда я немедленно доставлю вамъ на квартиру, или куда прикажете, требуемую сумму... Въ этомъ, я полагаю, вы не будете сомнѣваться: у насъ на этотъ счетъ, вообще, существуетъ полное довѣріе.

Контролеръ задумался.

IV.

Еще до своего официального опредѣленія на желѣзную дорогу, Галкинъ ознакомился въ мельчайшихъ подробностяхъ съ ареною предстоящей ему дѣятельности, и тогда же намѣтилъ образъ дѣйствій. Онъ опредѣлился съ хорошими рекомендаціями и самою лестною репутаціею. И вотъ, онъ задумалъ воспользоваться этими благоприятными обстоятельствами. Для чего? Для того, чтобы сдѣлаться богатымъ, и не какъ-нибудь, а дѣйствительно богатымъ... Неужели онъ такой простакъ, чтобы предоставлять желѣзнодорожному обществу пользоваться его умѣніемъ, его ловкостью, его искусствомъ, за какія-нибудь полторы тысячи въ годъ? Что дадутъ ему эти полторы тысячи? Только-что, только безбѣдную жизнь, и затѣмъ ничѣмъ не обезпеченную будущность. Неужели онъ помирится съ такимъ положеніемъ?.. А съ другой стороны, можетъ-ли онъ итти по слѣдамъ другихъ контролеровъ: смотрѣть на все сквозь пальцы, рисковать своею репутаціею, готовить почву для подозрѣній, и за все это пользоваться какими-нибудь кондукторскими подачками, собирать рублями, продавать себя за какія-нибудь 6—7 тысячъ, которыя, можетъ быть, и доставятъ комфортабельную жизнь, но не обезпечатъ будущности и не составятъ богатства? Нѣтъ, конечно, нѣтъ!.. Если ужъ продавать — такъ продавать; если брать — такъ брать, не сколько дадутъ, а сколько самому захочется, сколько можно будетъ брать; а то, что ему можно будетъ брать, составитъ, конечно, богатство. Черезъ нѣсколько лѣтъ онъ будетъ считать свое состояніе не тысячами, а десятками тысячъ... Онъ будетъ предписывать условія, а не принимать ихъ, и кто же не будетъ со-

глашаться? Только тотъ, у кого карманъ окажется тощимъ, а такихъ онъ будетъ прогонять. На ихъ мѣсто явятся другіе, болѣе податливые: было бы болото, а черти найдутся. Такимъ образомъ, онъ будетъ и наживаться, и репутацію свою поддерживать. Бѣдныхъ оберовъ онъ повыгонитъ, а богатыхъ разоритъ, и на развалинахъ этого своеобразнаго опустошенія воздвигнетъ свое собственное благосостояніе...

Все это было уже рѣшено; но вотъ, съ первыхъ же шаговъ Галкинъ натолкнулся на нѣчто непредвидѣнное. Юхановъ заявилъ, что у него не было съ собою 300 рублей, и просилъ отсрочки до пріѣзда домой. Это было вполнѣ правдоподобно: кто же будетъ возить съ собою такія деньги, если къ тому не представляется особенной надобности? А между тѣмъ, Галкинъ держалъ Юханова въ своихъ рукахъ только до слѣдующей станціи, гдѣ онъ долженъ былъ представить „зайцевъ“, для взысканія съ нихъ за проѣздъ по удвоенному тарифу и составленія протокола. Если онъ этого не сдѣлаетъ, то затѣмъ уже всѣ взятки гладки. Юхановъ можетъ и не передать условленной суммы, и тогда ничего нельзя будетъ съ него требовать, и доносить на него будетъ поздно: это было бы все равно, что доносить на самого себя.

Вотъ объ этомъ-то Галкинъ и задумался: „повѣрить — опасно, не повѣрить — ничего не возьмешь“. Слѣдовательно, приходилось идти на компромиссъ, вѣрить на-слово, иначе онъ ни съ одного обера ничего не получитъ, а только ихъ поразгоняетъ, и не видать ему богатства, о которомъ онъ мечталъ. „Впрочемъ, рѣшилъ контролеръ, — если сегодня онъ меня обманетъ, то завтра я его опять накрою, и тогда, конечно, пощады ему не будетъ“.

— Такъ какъ же, Іосифъ Евлампіевичъ? переспросилъ Юхановъ, видя нерѣшительность контролера.

Галкинъ вторично бросилъ на обера мимолетный, испытующій взглядъ, желая, вѣроятно, убѣдиться въ его искренности, затѣмъ отвернулся, забарабанилъ пальцами по стеклу, и сказалъ:

— Хорошо!

Юхановъ относительно успокоился, но все-таки этотъ разговоръ его ужасно разстроилъ, такъ-что, когда онъ столкнулся съ своимъ помощникомъ Жигалевымъ, то былъ еще очень блѣденъ. Послѣдній, видя возбужденное состояніе обера, подумалъ, что все потеряно.

— Ну, что?... не выгорѣло? безнадежно спросилъ Жигалевъ.

— Выгорѣть-то выгорѣло, а только не дешево.

— То-есть какъ?

— Да такъ; онъ требуетъ ни болѣе, ни менѣе, какъ 313 рублей!

— За мѣсяць, что-ли?

— Нѣтъ, не за мѣсяць, а за разъ!

— Неужели?! воскликнулъ Жигалевъ, и даже подскочилъ отъ неожиданности.

— И говоритъ, ни копѣйки меньше.

— Ну, и вы дали?

— Еще не далъ, упросилъ подождать до пріѣзда домой.

— И что же, дадите?

— Конечно, дамъ!

Въ этотъ моментъ Юхановъ былъ искрененъ; онъ дѣйствительно не видѣлъ другого исхода, какъ только удовлетворить требованіе контролера. Но до пріѣзда домой оставалось еще много времени; мало-по-малу

онъ успокоился, нервы его пришли въ нормальное состояние, и мысли его приняли иное направление.

„Теперь время ушло, и онъ ничего со мною сдѣлать не можетъ, рассуждалъ оберъ,—хотя бы я ничего ему не далъ. Ну, а если исполнить его требованіе, что тогда?.. Вѣдь это значить, что я согласенъ и на будущее время входить съ нимъ въ подобныя соглашенія; вѣдь онъ тогда на мнѣ верхомъ сядетъ, совсѣмъ закабалить. Сегодня онъ потребовалъ 300 рублей, завтра давай ему 400, 500!... Да что, въ самомъ дѣлѣ, я теперь глупѣе сталъ, что-ли? Вѣдь это только одинъ разъ ему удалось обогнать меня на курьерскомъ поѣздѣ, въ другой разъ не придется... Нѣтъ, не скажутъ, что какой-нибудь контролериска меня подвелъ! Ничего не дамъ, и впередъ никакого съ нимъ дѣла имѣть не буду!.. А вотъ надо постараться его сплавить, это будетъ лучше; вѣдь я и не съ такими справлялся. Пусть попробуетъ теперь меня поймать. Нѣтъ, шалишь, не на такого напалъ!.. Пусть на другихъ выѣзжаетъ!..“

Между тѣмъ, поѣздъ прибылъ на конечную станцію. Галкинъ захватилъ маленькій чемоданчикъ, который постоянно возилъ съ собою, и вышелъ изъ вагона. Этотъ чемоданчикъ крайне интриговалъ желѣзнодорожныхъ служащихъ; онъ былъ устроенъ гармоникою, такъ-что его можно было по желанію складывать и растягивать. Онъ и принималъ въ разное время различные размѣры, изъ чего надо было заключить, что его содержимое то увеличивается, то уменьшается. Въ данный моментъ чемоданчикъ былъ совершенно стянута. Служащіе сначала думали, что изъ экономіи Галкинъ возить съ собою провизію, чтобы не переплачивать лишнее въ буфетахъ; но скоро это пред-

положеніе оказалось несостоятельнымъ, такъ-какъ многіе видѣли, что онъ постоянно продовольствовался именно въ буфетахъ. Никто никогда не видѣлъ, чтобы Галкинъ открывалъ свой чемоданчикъ. Однажды, сидя на одной станціи въ конторѣ и поджидая поѣздъ, онъ отлучился на короткое время, а чемоданчикъ остался. Служащіе въ конторѣ моментально его обступили, и увидѣли, что тутъ же на шнурочекъ висѣлъ ключикъ; они всунули его въ замокъ и стали вертѣть во все стороны, но безуспѣшно: замокъ оказался съ секретомъ. Это еще болѣе заинтриговало всѣхъ; толкамъ и пересудамъ не было конца.

Проходя мимо Юханова, Галкинъ, не глядя на него, вполголоса сказалъ:

— Я жду!

— Ладно, жди! Долго тебѣ, братъ, ждать придется! сказалъ про себя Юхановъ, когда контролеръ удался.

Галкинъ ждалъ и не дождался. Время, когда по его расчету Юхановъ долженъ былъ доставить условленный кушъ, прошло, а между тѣмъ никто не появлялся. Этотъ неудачный дебютъ страшно его обозлилъ.

— Ну, хорошо же, голубчикъ! проговорилъ онъ сквозъ зубы,—теперь твоя пѣсенка спѣта!

Для того, чтобы накрыть Юханова, Галкинъ сталъ употреблять всевозможные способы: разтѣзжалъ въ товарныхъ поѣздахъ, чтобы скрыть свой слѣдъ, по нѣсколько дней проживалъ въ какой-нибудь гостинницѣ на маленькой станціи, и потомъ внезапно появлялся при проходѣ поѣзда; даже пробовалъ останавливать поѣздъ на пути среди поля; но все эти хитрости ни къ чему не приводили. У Юханова былъ многочислен-

ный штатъ услужливой полиціи изъ желѣзнодорожныхъ служащихъ: кондукторовъ, телеграфистовъ, агентовъ движенія, кассировъ и проч., которые за нѣкоторое вознагражденіе передавали ему нужныя свѣдѣнія. Поэтому весьма понятно, что Галкинъ не могъ выѣхать на линію, чтобы Юхановъ этого не зналъ, а также и того, въ какомъ именно районѣ онъ находится; зная же это, онъ всегда проѣзжалъ этотъ районъ „чисто“, то-есть заблаговременно покупалъ билеты.

Каждый разъ, когда Галкинъ контролировалъ его поѣздъ, онъ только посмѣивался, и разсуждалъ про себя:

— Что?.. много взялъ? Нѣтъ, не накроешь... А вотъ, что я тебя сплавлю, такъ это вѣрнѣе вѣрнаго.

Эта травля, однако, обходилась для Юханова не дешево: его „доходы“ значительно сократились. Но все-таки дефицита еще не было.

Самъ Галкинъ уже мало уповалъ на успѣхъ своихъ преслѣдованій. У него были другія цѣли: онъ хотѣлъ дать понять Юханову, что исключительно имъ занимается. Главная цѣль этихъ преслѣдованій заключалась въ томъ, чтобы Юхановъ, видя ихъ безуспѣшность, возымѣлъ о себѣ очень высокое мнѣніе, и еще болѣе убѣдился бы въ своей неуловимости. Все это было нужно Галкину, чтобы затѣмъ съ наибольшими шансами на блистательный успѣхъ пустить въ ходъ имѣвшееся у него въ запасѣ непогрѣшимое средство, которое онъ держалъ въ глубочайшей тайнѣ.

Когда Галкинъ убѣдился, что Юхановъ остерегается его на каждомъ шагу, то вдругъ пересталъ его преслѣдовать; если же изрѣдка и контролировалъ его поѣзда, то безъ всякихъ ухищреній, и какъ будто для формы. Онъ хотѣлъ дать понять Юханову, что усталъ

его преслѣдовать, и признаетъ себя побѣжденнымъ. Когда же онъ убѣдился, что его маневръ произвелъ желаемое дѣйствіе, что Юхановъ сталъ смѣлѣе, онъ рѣшился приступить къ своему „непогрѣшиму средству“.

V.

Воспользуемся правомъ рассказчика и проникнемъ въ одно помѣщеніе, куда не было доступа никому, за исключеніемъ самого контролера Галкина. Это—небольшая комната, составляющая часть его квартиры. Этой комнатѣ, или вѣрнѣе, тому, что тамъ находилось, позавидовалъ бы любой провинціальный антрепренеръ, любой сыщикъ, даже какой-нибудь главарь международной шайки мошенниковъ. Тамъ, въ удивительномъ порядкѣ, по стѣнамъ и въ шкафахъ, были развѣшаны всевозможные костюмы современнаго типа; на особыхъ приспособленіяхъ висѣли парики, бороды и просто комки волосъ всевозможныхъ оттѣнковъ, какіе-то инструменты и эластичные предметы самой причудливой формы. На видномъ мѣстѣ стоялъ большой туалетный столъ, отъ котораго пришла бы въ восторгъ самая шикарная „звѣзда“ первой величины. На немъ въ замѣчательномъ порядкѣ было разставлено множество баночекъ съ жидкостями всевозможныхъ цвѣтовъ; затѣмъ—кисточки, щеточки, какія-то пружинки, щипчики, ножницы самой разнообразной величины и формы. Тутъ, казалось, пріютился цѣлый косметическій магазинъ, начиная отъ пудры и кольдъ-крема, и кончая самыми дорогими румянами и бѣлилами...

Галкинъ сидѣлъ за этимъ столомъ, и съ замѣчательною ловкостью работалъ надъ своею фізіономіею.

Мало-по-малу она совершенно видоизмѣнилась: рыжая борода, рыжіе усы и такого же цвѣта волосы и брови покрыли его голову; щеки и носъ приняли багровый оттѣнокъ, кое-гдѣ появились неопредѣленнаго цвѣта пятна, синія очки исчезли, руки покрылись веснушками, словомъ—онъ сталъ неузнаваемъ. Если бы тѣнь Василя Васильевича Самойлова присутствовала при работѣ Галкина, то она рукоплескала бы отъ восторга. Галкинъ оказался гениальнымъ гриммомъ, достойнымъ наслѣдникомъ этого знаменитаго актера-протeya. Мало того, что въ немъ уже никакимъ образомъ нельзя было признать прежняго контролера Галкина, но даже на близкомъ разстояніи нельзя было уловить слѣдовъ гриммировки. Его работа была высоко-художественна, и онъ сумѣлъ придать своей фізіономіи совершенно естественный видъ.

Соотвѣтствующій костюмъ преобразилъ его въ забулдыгу-мастерового. Для довершенія иллюзіи, онъ положилъ въ карманъ кошку съ водкою, взялъ гармонику, на плечи взвалилъ холщевый мѣшокъ, куда предварительно вложилъ свой чемоданчикъ, и въ такомъ видѣ отправился на вокзалъ. Его квартира была такъ устроена, что онъ могъ выходить и входить ни для кого незамѣтно.

Поѣздъ уже стоялъ у платформы. Галкинъ раньше зналъ, что съ этимъ поѣздомъ поѣдетъ Юхановъ. Онъ обратился къ кондуктору.

— Землякъ! нельзя-ли проѣхать безъ билета? проговорилъ онъ шепотомъ, совершенно не своимъ голосомъ.

— А деньги у тебя есть? спросилъ кондукторъ.

— Про тебя хватитъ! тѣмъ же измѣненнымъ голосомъ отвѣтилъ Галкинъ, и показалъ кондуктору трехрублевую бумажку.

— Ну, такъ купи въ кассѣ билетъ до первой станціи, и садись въ передній вагонъ.

Это дѣлалось изъ предосторожности, потому что даже въ моментъ отхода поѣзда, на конечной станціи, гдѣ контролеры имѣли свое мѣстопробываніе, могъ внезапно появиться кто-нибудь изъ нихъ. Главнымъ образомъ тутъ имѣлся въ виду, конечно, самъ Галкинъ.

Поѣздъ отправился, и вслѣдъ затѣмъ Юхановъ сталъ провѣрять билеты. Проходя по вагонамъ, онъ говорилъ своему помощнику Жигалеву:

— Галкинъ остался дома, на линіи ничего нѣтъ опаснаго, слѣдовательно все благополучно; собирайте деньги.

А между тѣмъ, Галкинъ сидѣлъ въ переднемъ вагонѣ и наигрывалъ на гармоникѣ. Опрашивая у него билетъ, Юхановъ не обратилъ на него никакого вниманія; но если бы даже кто-нибудь ему и сказалъ, что подъ личиною этого забулдыги-мастерового скрывается контролеръ Галкинъ, то онъ фыркнулъ бы отъ смѣха, въ полной увѣренности, что надъ нимъ хотятъ пошутить.

Въ переднемъ вагонѣ, гдѣ сидѣлъ Галкинъ, почти у всѣхъ пассажировъ билеты были только до первой станціи; это были все „зайцы“. Юхановъ, отобравъ билеты, ушелъ, а Жигалевъ остался отбирать деньги. Забулдыга-мастеровой все время наигрывалъ на гармоникѣ, что было очень кстати для Жигалева, такъ какъ за ея звуками не было слышно его переговоровъ съ „зайцами“. Дошла очередь и до забулдыги.

— Ты куда ѣдешь?

— Въ Б*! отвѣтилъ мастеровой шепотомъ.

— Два рубля! коротко сказалъ Жигалевъ.

— Изволь!

И Галкинъ сталъ вынимать деньги, вмѣстѣ съ махоркою, изъ грязнаго мѣшечка.

Покончивъ свое дѣло, Жигалевъ ушелъ. Поѣздъ прошелъ одну станцію, другую, третью; лишь только онъ вышелъ изъ третьей станціи, Галкинъ сказалъ про себя:

— Теперь время!

Онъ схватилъ свой мѣшокъ, и сталъ пробираться изъ вагона въ вагонъ. На одной площадкѣ его оставилъ кондукторъ.

— Ты куда идешь?

— Въ тотъ вагонъ; тамъ мой товарищъ остался, я къ нему...

— Нельзя переходить на ходу ступай, назадъ! огрызнулся кондукторъ.

— Пропусти, голубчикъ! взмолился забулдыга-мастеровой, — я тебя угощу!..

И онъ подаль кондуктору косушку съ водкою. Тотъ соблазнился живительною влагою, взялъ косушку, и сразу глотнулъ добрую половину.

— На, закуси! проговорилъ мастеровой, подавая кондуктору кусокъ вареной колбасы, въ полъ-фунта вѣсомъ.

Тотъ откусилъ тоже чуть не половину.

— Ну, проходи, да только поосторожниѣ! скомандовалъ кондукторъ.

— Не хлопочи, самъ дорогу знаю!..

Галкинъ пошелъ дальше. Дойдя до вагона второго класса, онъ вошелъ въ маленькую уборную съ умывальникомъ, тщательно заперъ за собою дверь, затѣмъ вытащилъ изъ мѣшка чемоданчикъ, отперъ его, и быстро сталъ разоблачаться. Въ чемоданчикѣ находился его обыкновенный контролерскій костюмъ. Вся работа

заняла нѣсколько минутъ времени. Онъ заглянулъ въ зеркало, и остался доволенъ. Затѣмъ уложилъ свой маскарадный костюмъ и всѣ принадлежности въ чемоданчикъ; завернулъ туда же холщевый мѣшокъ, и вошелъ въ вагонъ. Оставивъ тамъ чемоданчикъ, онъ пошелъ дальше.

На пути онъ встрѣтилъ одного кондуктора. Тотъ, увидавъ контролера, такъ и остолбенѣлъ, выпучилъ глаза и даже перекрестился: вѣроятно онъ подумалъ, что тутъ замѣшалась нечистая сила. Галкинъ, однако, прошелъ мимо, не обративъ на изумленнаго кондуктора никакого вниманія. Дойдя до служебнаго отдѣленія, онъ приотворилъ дверь; тамъ, по обыкновенію, сидѣли Юхановъ и Жигалевъ.

— Ага, вы здѣсь, голубчики! проговорилъ Галкинъ, — а я васъ вездѣ ищу... Пойдемте дѣлать контроль!

Оберъ и его помощникъ словно окаменѣли. Не испугъ выражался на ихъ лицахъ, а какое-то безпредѣльное изумленіе. Они смотрѣли то на контролера, то другъ на друга, и положительно не вѣрили своимъ глазамъ.

— Что онъ, по воздуху летаетъ, что-ли? думалось Юханову.

Галкинъ нѣсколько секундъ наслаждался произведеннымъ эффектомъ. Наконецъ, видя, что тѣ не двигаются съ мѣста, а только водятъ кругомъ помутившимися глазами, какъ звѣри, пойманные въ клѣтку, повторилъ:

— Пойдемте дѣлать контроль!

Но Юхановъ не двигался. Онъ все еще не могъ прійти въ себя; наконецъ, не выдержалъ, и голосомъ, въ которомъ звучало безнадежное отчаяніе, крикнулъ:

— Да что вы... чортъ, или дьяволъ?

— Въ родѣ этого, господинъ Юхановъ! ехидно проговорилъ контролеръ.

И онъ скорчилъ дѣйствительно сатанинскую улыбку, которая чуть не свела съ ума Юханова. Тотъ даже подумалъ, что можетъ быть и въ самомъ дѣлѣ это—призракъ, который вотъ-вотъ исчезнетъ такъ же внезапно, какъ и появился. Но призракъ не исчезалъ, а напротивъ, съ нетерпѣніемъ воскликнулъ:

— Что вы, обалдѣли, что-ли?!.. Нечего попусту время терять, идите за мною!

Оберъ и его помощникъ тяжело поднялись со своихъ мѣстъ и лѣниво поплелись за контролеромъ. Последний прошелъ опять въ передній вагонъ, и оттуда началъ контроль; онъ уже зналъ, что въ этомъ вагонѣ всѣ пассажиры—„зайцы“. Войдя, онъ не сталъ опрашивать каждого пассажира отдѣльно, а крикнулъ на весь вагонъ:

— У кого есть билеты?!

Двое пассажировъ, сидѣвшіе рядомъ, подняли руки. Галкинъ прощелкнулъ билеты, и затѣмъ громко спросилъ:

— Остальные билетовъ не имѣютъ?

— Не имѣемъ! въ одинъ голосъ отозвались „зайцы“.

— Мы уже деньги отдали! крикнули нѣкоторые.

Галкинъ сосчиталъ всѣхъ „зайцевъ“, записалъ въ свою книжку, и направился въ слѣдующій вагонъ. Не безъ цѣли онъ не опрашивалъ каждого пассажира отдѣльно: во-первыхъ, ему надо было торопиться, чтобы поспѣть окончить контроль до прихода поѣзда на станцію, такъ-какъ не мало ушло времени на переодѣваніе и на переговоры, а во-вторыхъ, Юхановъ либо Жигалевъ могли бы замѣтить отсутствіе рыжаго забулдыги-мастерового, а Галкинъ боялся, чтобы его тайна не

вышла наружу. Но предосторожность была излишняя, потому что Юхановъ и Жигалевъ были слишкомъ разстроены; они чувствовали, что ихъ судьба рѣшилась, и потому относились ко всему совершенно равнодушно.

Во второмъ вагонѣ „зайцевъ“ было значительно меньше, въ третьемъ—три-четыре человѣка, а въ остальныхъ всѣ пассажиры были уже настоящіе, съ билетами. Въ то же время, какъ Галкинъ контролировалъ четвертый вагонъ, Юхановъ, слѣдовавшій сзади него, вдругъ встрепенулся; безысходная апатія смѣнилась необычайнымъ оживленіемъ, и если бы въ это время контролеръ на него взглянулъ, то крайне удивился бы этой внезапной переменѣ. Юхановъ какъ будто что-то вспомнилъ, какъ будто какая-то гениальная мысль внезапно осѣнила его отупѣвшій умъ; его лицо озарилось лукаво-вызывающею улыбкою, и онъ, какъ бы повинувшись внезапному наитію, вынулъ записную книжку, оторвалъ одинъ листочекъ, черкнулъ нѣсколько словъ, затѣмъ досталъ толстую пачку денегъ, и не оборачиваясь, передалъ деньги и записку Жигалеву, который находился сзади него. Весь этотъ маневръ Юхановъ произвелъ замѣчательно ловко, такъ-что Галкинъ, шедшій впереди, ничего не замѣтилъ. Когда перешли въ пятый вагонъ, Жигалевъ остался, и его смѣнилъ другой кондукторъ.

VI.

Галкинъ торопился. Хотя онъ и зналъ очень хорошо, что въ заднихъ вагонахъ „зайцевъ“ нѣтъ, развѣ какой-нибудь пассажиръ изъ бывшихъ служащихъ, ѣдущій по знакомству, но все-таки онъ хотѣлъ сдѣлать все по формѣ. Когда онъ входилъ въ послѣдній ва-

гонъ, поѣздъ уже подъѣзжалъ къ станціи, до крайности сокративъ ходъ. Галкинъ этому обстоятельству не придалъ особаго значенія, такъ-какъ подобныя замедленія въ движеніи поѣздовъ встрѣчаются очень часто, по многимъ причинамъ. Онъ, напротивъ, былъ еще очень радъ, что такой случай позволить ему заблаговременно кончить контроль и вернуться къ своему чемоданчику.

Но вотъ поѣздъ остановился. Галкинъ соскочилъ съ тормазной площадки, и тутъ же столкнулся съ господиномъ въ красной фуражкѣ, стоявшимъ на платформѣ.

— Господинъ начальникъ станціи! проговорилъ контролеръ съ напускною небрежностью, подавая ему руку,—въ этомъ поѣздѣ 55 человѣкъ безбилетныхъ пассажировъ, имѣю удовольствіе передать ихъ вамъ для соотвѣтствующаго распоряженія.

Начальникъ станціи нѣсколько удивленно посмотрѣлъ на контролера. Онъ зналъ, какою славою пользовался Юхановъ, можетъ быть и самъ не разъ ему услуживалъ и пользовался его щедротами, и потому не мало удивился, что именно этотъ знаменитый оберъ первый попался въ когти новаго контролера.

— Вотъ какъ, поздравляю! сказалъ начальникъ,—вы поймали крупную щуку, крупную...

А самъ, между тѣмъ, думалъ: „неужели онъ и впрямь такой неподкупный?“

Въ это время подошелъ Юхановъ, и обращаясь къ начальнику станціи, по формѣ отрапортовалъ:

— Поѣздъ прибылъ благополучно!

— Кажется, не совсѣмъ! съ улыбкою проговорилъ начальникъ.

— То-есть, какъ?

— Да такъ: у васъ 55 человѣкъ „зайцевъ“!.. По-давайте-ка ихъ сюда, будемъ расправу чинить!

— У меня?.. „зайцы“?.. что вы?.. Богъ съ вами!.. Съ чего вы это взяли?! воскликнулъ оберъ, причемъ скорчилъ такую удивленную физиономію, что и на самомъ дѣлѣ можно было усомниться въ контролерскомъ заявленіи.

— Да вотъ! сказалъ начальникъ станціи, указывая на контролера.

А самъ думалъ: „что это, мистификація, что-ли?“

— Это вы сказали, что у меня 55 человѣкъ „зайцевъ“?! воскликнулъ оберъ, обращаясь къ Галкину.— Вѣроятно вы шутите изволите, или можетъ быть вы спали, и это вамъ во снѣ приснилось!

Около нихъ уже стала собираться кучка любопытныхъ изъ служащихъ и пассажировъ. Галкина начало злить это непонятное для него нахальство обера.

— Перестаньте, пожалуйста, разыгрывать комедію! вспыхнулъ контролеръ.—Это болѣе чѣмъ неумѣстно, и послужить вамъ только во вредъ; вы, вѣроятно, поете свою лебединую пѣснь: почуяли, что круто пришлось!

— Помилуйте, Іосифъ Евлампіевичъ!.. Въ своемъ-ли вы умѣ? Никакихъ „зайцевъ“ у меня нѣтъ, никогда ихъ и не было! Я этимъ вовсе не занимаюсь, господинъ кон-тро-леръ!

Юхановъ, очевидно, дразнилъ контролера. Послѣдній смотрѣлъ на обера, и начиналъ уже самъ приходить въ смущеніе. Однако, онъ думалъ, что Юхановъ, видя конецъ своего царствованія, не зная чѣмъ отомстить, устроилъ напоследокъ эту комедію, лишь бы разозлить его, Галкина. Чтобы скорѣе кончить, контролеръ не сталъ болѣе входить въ пререканія съ обромъ, а пригласилъ начальника станціи пройти вмѣстѣ съ нимъ въ передній вагонъ.

Всѣ трое отправились, а за ними послѣдовала кучка любопытныхъ. Начальникъ станціи ничего не понималъ; онъ давно уже служилъ на желѣзной дорогѣ, а такого пассажира еще не видалъ. Скандалчикъ началъ его забавлять.

Контролеръ вошелъ въ вагонъ первымъ. Тамъ сидѣло человѣкъ двадцать пассажировъ, но это не были „зайцы“: у всѣхъ у нихъ были билеты. Одного взгляда Галкина было достаточно, чтобы въ этомъ убѣдиться: онъ зналъ всѣхъ „зайцевъ“, бывшихъ здѣсь раньше, чуть не въ лицо; не даромъ же онъ проѣхалъ вмѣстѣ съ ними три станціи. Но куда же они дѣвались? Теперь настала очередь Галкина; теперь онъ настолько же былъ пораженъ, какъ и Юхановъ, когда на ходу поѣзда отворилъ дверь служебнаго отдѣленія.

— Гдѣ же тутъ „зайцы“?.. Вы напрасно меня confundите, господинъ контролеръ! съ укоризною говорилъ оберъ.

Галкинъ смотрѣлъ то на обера, то на начальника станціи, и что-то соображалъ. Начальникъ станціи вопросительно поглядывалъ на контролера, а самъ думалъ: „нѣтъ, братъ, ты хоть и уменъ, а все-таки въ подметки не годишься нашимъ оберамъ; тѣ хоть кого проведутъ!“

Вдругъ по лицу Галкина мелькнула торжествующая улыбка, и онъ воскликнулъ:

— Ага, понимаю! Вы, господинъ Юхановъ, ихъ высадили, подѣзжая къ станціи, на тихомъ ходу поѣзда, когда я контролировалъ послѣдній вагонъ; не даромъ онъ опоздалъ на цѣлыхъ пять минутъ! Понимаю, понимаю!... Нѣтъ, голубчикъ: стараго воробья на мякинѣ не проведешь!...

— Да вѣдь я былъ съ вами! Что вы... Иосифъ Евлампіевичъ! воскликнулъ оберъ.

— А помощникъ-то у васъ на что?!

Юхановъ поблѣднѣлъ; онъ понялъ, что все погибло.

— Господинъ начальникъ станціи! продолжалъ контролеръ, — я васъ прошу отставить отъ поѣзда кондуктора Жигалева, и самъ здѣсь останусь. Пассажиры, высаженные на пути, не замедлятъ сюда явиться, и будутъ ждать слѣдующаго поѣзда. Я васъ прошу снять съ нихъ допросъ и составить актъ по формѣ.

Продѣлка Юханова была хитро задумана, и могла бы сойти съ рукъ, если бы не прозорливость Галкина. Оберъ написалъ на листочкѣ бумаги всего нѣсколько словъ, но изъ этого немногаго Жигалевъ отлично понималъ, что ему надлежало сдѣлать, и выполнилъ инструкцію самымъ аккуратнымъ образомъ. Извѣстно, что перейти съ поѣзда на паровозъ, даже на самомъ полномъ ходу, не представляетъ никакого затрудненія. Жигалевъ такъ и сдѣлалъ; „подмазалъ“ машиниста, и уговорилъ его за три версты до станціи сдѣлать самый тихій ходъ; затѣмъ роздалъ обратно „зайцамъ“ полученные съ нихъ деньги, и всѣ они на тихомъ ходу повыскакали съ поѣзда. Они охотно согласились это сдѣлать, такъ-какъ отлично знали, что на станціи съ нихъ потребуютъ уплаты двойной стоимости ихъ проѣзда.

Само собою понятно, что когда Жигалевъ „сплавилъ“ всѣхъ „зайцевъ“, передній вагонъ оказался пустымъ; тамъ остались только два пассажира, имѣвшие билеты. Чтобы его заполнить, Жигалевъ перевелъ туда нѣкоторыхъ пассажировъ изъ другихъ вагоновъ, что не представило никакого затрудненія, такъ-какъ въ заднихъ вагонахъ было очень тѣсно. Онъ это сдѣлалъ по своей собственной инициативѣ, такъ-что Юха-

новъ, войдя въ вагонъ вмѣстѣ съ контролеромъ и начальникомъ станціи, сначала сробѣлъ, думая, что Жигалевъ не успѣлъ выполнить его порученія; но затѣмъ сообразилъ въ чемъ дѣло, и внутренно похвалилъ Жигалева за смекалку. Если бы эта идея пришла въ голову Юханову нѣсколько раньше, и если бы Жигалевъ, высадивъ „зайцевъ“, направилъ ихъ не на ту станцію, куда поѣздъ долженъ былъ прійти, а на ту, откуда онъ вышелъ, то пожалуй и контролерская прозорливость не помогла бы отыскать ихъ слѣды.

Между тѣмъ, поѣздъ отправился дальше, а кондукторъ Жигалевъ и контролеръ Галкинъ остались на станціи. Черезъ нѣсколько времени всѣ „зайцы“, какъ предсказывалъ Галкинъ, запрудили станцію; ихъ допросили, и они сознались, что дѣйствительно ѣхали безъ билетовъ; послѣ нѣкотораго запираательства, сознался и Жигалевъ. Обо всемъ этомъ былъ составленъ протоколъ по всѣмъ правиламъ. Юхановъ и его помощникъ были уволены отъ службы съ волчьими аттестатами и особымъ приказомъ по линіи. Былъ уволенъ и машинистъ за то, что опоздалъ на 5 минутъ.

Эта исторія надѣлала много шуму; о ней толковали много и долго, передавая на всякіе лады. Желѣзнодорожники особенно занимались вопросомъ: какимъ образомъ Галкинъ внезапно очутился въ поѣздѣ? Толкованій было много, и наконецъ, за недостаткомъ болѣе вѣроятнаго предположенія, порѣшили, что онъ находился на линіи и вскочилъ въ поѣздъ на ходу, хотя и такое толкованіе не выдерживало критики даже въ глазахъ самихъ желѣзнодорожниковъ.

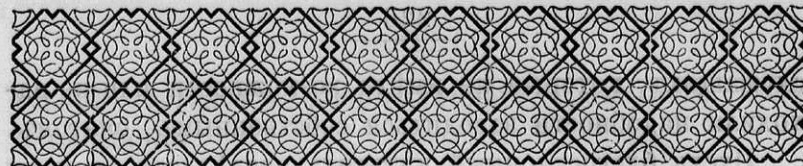
Юхановъ, увольняясь, заявилъ начальству, что Галкинъ требовалъ съ него взятку въ 313 рублей, но ему

никто не повѣрилъ. Напротивъ, репутація Галкина, какъ ловкаго, прозорливаго и неподкупнаго контролера, еще болѣе укрѣпилась, и начальство постановило выдать ему приличную награду, для поощренія на будущее время.



НА ПАРОВОЗЪ.

РАЗКРАЗЪ.



I.

Въ южной полосѣ Россіи, на протяженіи одной желѣзной дороги и почти перпендикулярно къ ней, вытянувшись въ длину, раскинулась большая, зажиточная деревня. Въ двухъ верстахъ отъ нея находился уѣздный городъ, а по другую сторону, въ полуверстѣ — одна изъ главныхъ станцій желѣзной дороги.

Деревня состояла большею частью изъ крестьянскихъ хатъ, слѣпленныхъ изъ глины и крытыхъ соломой, съ земляными, мазаными глиною полами; этою характерною чертою отличались даже такіа хаты, которыя принадлежали очень зажиточнымъ крестьянамъ.

На самомъ краю деревни, примыкающемъ къ станціи, пріютилось нѣсколько построекъ, отличающихся отъ прочихъ и своеобразною архитектурой, и относительнымъ комфортомъ. То были дома, принадлежащіе нѣкоторымъ желѣзнодорожнымъ служащимъ, которые, обжившись на мѣстѣ, постарались обзавестись собственнымъ жилищемъ, черезъ что эти счастливые смертные извлекали двоякую выгоду: во-первыхъ, они жили сами въ болѣе или менѣе удобныхъ помѣщеніяхъ, во-вторыхъ, часть дома отдавали въ наемъ и столовали тѣхъ

служащихъ, которые не имѣли возможности или не находили надобности заводить собственнымъ очагомъ.

Пусть благосклонный читатель послѣдуетъ за нами въ эту деревушку, надъ которою въ то время, когда начинается нашъ разсказъ, стояла темная-претемная, ненастная сентябрьская ночь.

Въ одномъ изъ описанныхъ нами домиковъ, единственномъ, въ которомъ въ эту позднюю пору сквозь щели закрытыхъ ставней пробивался свѣтъ, отворилась калитка, и изъ нея вышелъ какой-то человѣкъ, державшій въ одной рукѣ фонарь съ маленькою керосиновой лампочкою, а въ другой небольшой жестяной ящикъ. Вооруженный этими доспѣхами, человѣкъ побрелъ по направленію къ станціи. Кругомъ царили непроглядная тьма и непробудная тишина; только вдали виднѣлось множество огоньковъ, бѣлыхъ, зеленыхъ, красныхъ,—то были станціонные сигнальные знаки,—и отъ поры до времени ночную тишину нарушалъ рѣзкій паровозный свистокъ.

Человѣкъ съ фонаремъ медленно подвигался впередъ. Внизу была невылазная грязь, а сверху поросилъ мелкій, острый дождикъ, самымъ непріятнымъ образомъ хлеставшій по лицу бредущаго человѣка. Онъ освѣщалъ, какъ могъ, свой путь, выбирая болѣе твердыя мѣста, но напрасно: ноги его, обутыя въ длинные сапоги, тоннули въ грязь; тяжело дыша, онъ съ трудомъ вытаскивалъ ихъ оттуда, чтобы опять погружать ихъ въ эту густую, убійственную грязь.

Наконецъ, человѣкъ добрелъ до желѣзнодорожнаго пути, гдѣ грязь была меньше и земля тверже. Онъ свободнѣе вдохнулъ полною грудью, и уже болѣе легкою походкою пошелъ дальше. Онъ пересѣкъ главный желѣзнодорожный путь, оставилъ за собою станцію, и

вскорѣ очутился на дворѣ длиннаго, громаднаго, мрачнаго зданія.

Входъ въ это зданіе защищали трое огромныхъ воротъ, сдѣланныхъ аркою, изъ подъ которыхъ выходили три пары рельсовъ, съ неподвижно стоявшими на нихъ паровозами.

Одинъ изъ этихъ паровозовъ, подобно вулкану, собирающемуся къ изверженію, выпускалъ изъ своей трубы черный дымъ, который, смѣшиваясь съ чернотою ночи, терялся въ пространствѣ, а внутри котла его слышался глухой, непрерывный гулъ; другіе, подобно вулканамъ потухшимъ, грузно и безмятежно покоились на своихъ рельсахъ, и не выпускали изъ себя ни одного звука.

Человѣкъ съ фонаремъ, не останавливаясь, подошелъ къ среднимъ воротамъ, ощупалъ вдѣланную въ нихъ маленькую калитку, отворилъ ее, и вступилъ въ это мрачное зданіе, которое внутри было еще мрачнѣе, чѣмъ снаружи. Оно было наполнено дымомъ, который убійственно рѣзалъ глаза; для непривычнаго онъ былъ бы нестерпимъ. Это зданіе представляло собою длинный, громадный сарай, установленный въ три ряда паровозами; нѣкоторые изъ нихъ дымились, другіе—были холодные. На желѣзнодорожномъ языкѣ такое зданіе называется „депо“.

Если бы въ это депо войти днемъ, можно было бы видѣть его голыя стѣны, законченныя отъ вѣчно царствующихъ здѣсь дыма и пара, громадныя оконныя рамы съ маленькими стеклами, powyбитыми во многихъ мѣстахъ. Паръ, осаживаясь на потолокъ, переходилъ въ жидкое состояніе, и въ видѣ большихъ капель падалъ обратно на полъ, вымощенный булыжнымъ камнемъ. Все это на первый взглядъ производило удру-

чающее впечатлѣніе и возбуждало жалость къ людямъ, обреченнымъ проводить здѣсь всю свою жизнь. Съ одной стороны къ этому зданію были придѣланы двѣ пристройки: въ одной изъ нихъ помѣщалась мастерская, а въ другой—контора начальника депо и дежурная для машинистовъ.

Около калитки, черезъ которую прошелъ человѣкъ съ фонаремъ, на деревянной скамейкѣ, спалъ сторожъ, охраняющій это мрачное зданіе; тамъ находилось еще два-три человѣка, при свѣтѣ факеловъ что-то работавшихъ около дымящихся паровозовъ.

Человѣкъ съ фонаремъ подошелъ къ одному изъ этихъ паровозовъ и освѣтилъ своимъ фонаремъ привинченную къ „тендеру“ *) маленькую желѣзную досочку, на которой мѣдными буквами значились серія и номеръ паровоза; но не найдя, вѣроятно, того, что ему было нужно, онъ пошелъ дальше, проворчавъ сквозь зубы:

— Что за чортъ, никогда я не найду своего паровоза на мѣстѣ! Опять вѣрно его на дворъ загнали.

Дойдя до противоположной стѣны, въ которой также были вдѣланы трое воротъ, человѣкъ съ фонаремъ повернулъ калитку на ея петляхъ, и очутился на дворѣ, совершенно подобномъ тому, который находился на другой сторонѣ зданія; на этомъ дворѣ также стояло нѣсколько паровозовъ. Одинъ изъ нихъ былъ освѣщенъ: на передней его площадкѣ были прикрѣплены два большіе фонаря съ выпуклыми стеклами, бросавшіе яркій свѣтъ на большое пространство; въ будкѣ паровоза находился маленькій фонарикъ, освѣщавшій

*) „Тендеромъ“ называется та часть паровоза, въ которой помѣщаются уголь и вода.

манометръ; подъ паровозомъ тоже виднѣлся свѣтъ. Человѣкъ съ фонаремъ подошелъ къ этому паровозу.

Это былъ восьмиколесный товарный паровозъ; подъ нимъ можно было замѣтить другого человѣка, который, держа въ одной рукѣ факель, а въ другой маслянку, смазывалъ его. Нужно было обладать не малою сноровкою и ловкостью, чтобы обращаться въ этомъ тѣсномъ пространствѣ, наполненномъ различными частями паровоза, какъ-то: эксцентриками, осями, шпинтонами, и т. д., и производить тамъ нужную работу.

— Воронинъ, это вы? спросилъ человѣкъ съ фонаремъ, подойдя къ паровозу.

— Я! слышался голосъ изъ-подъ паровоза.

— Кто же это перегналъ сюда паровозъ!

— Кто!?!.. Ужъ конечно не я, а дежурный, отвѣчалъ человѣкъ съ факеломъ, копошась подъ паровозомъ.—Это вамъ бы слѣдовало позаботиться, чтобы до поѣзда паровозъ оставляли въ депо; извольте-ка копаться здѣсь въ грязи!.. Не могъ онъ подождать, пока я хоть паровозъ-то помажу?

— А вы тоже!.. Приходили бы пораньше, и могли бы смазать паровозъ въ депо, и самому удобнѣе бы было *).

— Какъ это раньше? огрызнулся человѣкъ съ факеломъ,—что я, дежурить здѣсь буду, что-ли? Я какъ слѣдуетъ пришелъ за два часа до поѣзда.

— А кто сегодня дежурный? спросилъ человѣкъ съ фонаремъ.

— Иваненко.

— А Ѳедоровъ гдѣ?

*) Въ паровозномъ зданіи, между рельсами, имѣются канавы, почему тамъ гораздо удобнѣе производить всякія работы подъ паровозомъ, нежели на дворѣ.

— Еще не приходилъ.

— Онъ что-то начинаетъ барствовать, какъ-будто про себя замѣтилъ человѣкъ съ фонаремъ;—надо его проучить маленько.

— Дѣло ваше, отвѣтилъ голосъ изъ-подъ паровоза.

Для бѣльшей ясности дальнѣйшаго повѣствованія, необходимо познакомить читателя съ дѣйствующими здѣсь лицами.

Человѣкъ съ фонаремъ, который въ эту темную ночь съ такимъ трудомъ брелъ изъ деревни въ паровозное зданіе, который отворилъ и затворилъ за собою двѣ калитки мрачнаго зданія, который теперь стоялъ около освѣщеннаго паровоза,—былъ машинистъ Ефремовъ. Это былъ человѣкъ на видъ болѣе сорока лѣтъ, но на самомъ дѣлѣ ему было не болѣе тридцати-пяти. Онъ былъ одѣтъ въ замасленную бурку, подбитую овчиной. При свѣтѣ ярко горѣвшихъ паровозныхъ фонарей можно было рассмотреть его черствое, грубое лицо, окаймленное круглою темнорукою бородою. Человѣкъ съ факеломъ, который копошился подъ паровозомъ, былъ его помощникъ, Воронинъ. Оедоровъ же, котораго упомянулъ въ своемъ разговорѣ Ефремовъ и котораго въ настоящее время не было на лицо, былъ его кочегаръ.

— Что, у васъ скоро будетъ готово? спросилъ Ефремовъ послѣ нѣкоторой паузы.

— Вотъ, сейчасъ кончаю.

— Подожмите хорошенько „золотниковые сальники“, тамъ гайки отходятъ... Чего добраго, еще потерпѣть...

— Ладно, сдѣлаемъ, отвѣтилъ Воронинъ такимъ тономъ, какъ-будто ему непріятны были наставленія машиниста.

Послѣ этого, Ефремовъ по двумъ ступенькамъ взобрался на паровозъ. Онъ поставилъ свой жестяной ящикъ на деревянную полку, придѣланную въ будкѣ, отворилъ дверки топки и заглянулъ туда, посмотрѣлъ на манометръ, продулъ „водомерное стекло“, и сошелъ съ паровоза.

Въ это время между двумя колесами паровоза просунулась рука съ факеломъ, потомъ другая, затѣмъ, ползя брюхомъ, постепенно подвигаясь впередъ, показалось туловище, и наконецъ, обѣ ноги, одна за другою. Только тогда, освободивъ свое тѣло отъ окружающаго его паровознаго механизма, который парализовалъ его свободныя движенія, Воронинъ могъ встать и выпрямиться во весь свой ростъ.

Это былъ совсѣмъ молодой человѣкъ; на немъ была надѣта обыкновенная рабочая блуза; даже при свѣтѣ факела нельзя было отличить, изъ какой матеріи она была соткана, потому что ея первоначальный матеріалъ скрывался за густымъ слоемъ сала, масла и грязи. Лицо его было задымѣлое и замасленное, и черты этого лица, на самомъ дѣлѣ можетъ быть пріятныя, искажались подъ покровомъ масла и дыма.

— Воронинъ, когда кончите, заварите чай, да приходите въ дежурную. Пожалуй, до поѣзда еще успѣемъ чайку напиться.

Сказавъ это, Ефремовъ отошелъ отъ паровоза. Онъ прошелъ опять черезъ маленькую калитку въ ирачное зданіе, и направился въ дежурную.

II.

Дежурная для машинистовъ, къ которой направился Ефремовъ, была довольно просторная, но грязная комната. Все убранство ея состояло изъ простого дере-

янного стола, нѣсколькихъ табуретокъ и двухъ кроватей съ грязными тюфяками. На стѣнахъ ея были прибиты различные циркуляры, объявленія и приказы по линіи. Такая комната есть необходимая принадлежность каждаго депо. Здѣсь ежедневно, около восьми часовъ вечера, ко времени выхода наряда, указывающаго, какой бригадѣ, въ какое время и съ какимъ поѣздомъ назначено ѣхать въ теченіе предстоящихъ сутокъ — происходило общее собраніе машинистовъ и помощниковъ. Тогда, въ продолженіе приблизительно часа времени, они толковали о дѣлахъ, близко ихъ касающихся.

Это сборище походило нѣсколько на еврейскій кагалъ: говорили всѣ, перебивая одинъ другого. Все это смѣшивалось въ одинъ общій гулъ, въ которомъ трудно было что-нибудь разобрать, а дежурная наполнялась ѣдкимъ табачнымъ дымомъ, который какъ облакомъ окутывалъ всѣхъ присутствующихъ, и коптилъ этихъ и такъ уже закопченныхъ желѣзнодорожныхъ властелиновъ угля и пара. Разговоры ихъ почти всегда вертѣлись около одной и той же темы; говорили о тяжелыхъ поѣздахъ, о встрѣчныхъ или боковыхъ вѣтрахъ, о недоброкачественности угля, о всѣхъ тѣхъ причинахъ, которыя такъ или иначе вліяютъ на расходъ топлива, а слѣдовательно и на карманъ машиниста. Нерѣдко здѣсь „пушили“ начальство, ибо оно употребляло всѣ усилія къ тому, чтобы тѣснить машинистовъ, а никоимъ образомъ имъ не благопріятствовать.

Въ итогѣ всего этого оказывалось, что въ былыя времена все было хорошо и прекрасно, а теперь все дѣлается хуже и хуже. Изрѣдка эти разговоры разнообразились болѣе или менѣе пикантными комментаріями различныхъ интригъ, которыми такъ богата же-

лѣзнодорожная жизнь, а отъ поры до времени между учеными и неучеными машинистами завязывались диспуты на почвѣ техническихъ тонкостей паровознаго дѣла. Машинисты ученые по всякому поводу, а часто даже и безъ повода, старались щегольнуть своими познаніями, и такъ или иначе уколоть своихъ неученыхъ собратьевъ. Послѣдніе отбодрялись, какъ могли, и справедливость требуетъ сказать, что если не въ теоретическихъ тонкостяхъ, то на почвѣ практическихъ приѣмовъ, они часто выходили побѣдителями.

Въ то время, когда Ефремовъ вошелъ въ дежурную комнату, тамъ находился одинъ только человѣкъ, который, совсѣмъ одѣтый, спалъ, вытянувшись на одной изъ находившихся здѣсь кроватей.

— Эй, Иваненко, вставай! закричалъ Ефремовъ на спящаго человѣка, — чего спишь, давай лучше чай будемъ пить.

Машинистъ Иваненко, который въ это время былъ дежурнымъ, повернулся, открылъ сонные глаза, и пробормоталъ охрипшимъ отъ сна голосомъ:

— А... что... чай?... Хорошо!.. А ты что людямъ спать не даешь?

— Да развѣ дежурному спать полагается? Ты лучше скажи мнѣ, отчего не оставилъ моего паровоза въ „депѣ“, чтобы его смазать, а загналъ на дворъ?

— Какъ зачѣмъ! возразилъ Иваненко, нѣсколько прочухавшись отъ сна и находясь уже въ сидячемъ положеніи, — вѣдь ты первый на очереди, поэтому, какъ водится, изъ „депа“ алень-маширь на свѣжій воздухъ, тѣмъ болѣе, что мнѣ надо было поставить туда другой паровозъ для ремонта.

— Такъ ты бы хоть подождалъ, чтобы мой помощникъ паровозъ помазалъ.

— Ну, братъ, это не ждать; а ты лучше скажи своему помощнику, чтобы онъ раньше приходилъ къ поѣзду, тогда бы и мазалъ себѣ паровозъ въ „депѣ“.

— Я ему это и говорилъ, возразилъ Ефремовъ,—а онъ мнѣ говорить, что ты съ самаго вечера паровозъ на дворъ угналъ.

— Такъ ты скажи ему, что онъ вретъ. Я дѣлалъ маневры не болѣе какъ часъ тому назадъ; его тогда и не было, онъ вѣрно сейчасъ только пришелъ.

Съ этими словами Иваненко всталъ съ кровати, пересѣлъ на табуретку и обѣими руками облокотился на замасленный столъ, на которомъ стояла обыкновенная лампа съ жестянымъ резервуаромъ.

— Гдѣ же твой чай? спросилъ онъ Ефремова.

— Вотъ сейчасъ Воронинъ принесетъ.

Говоря это, Ефремовъ поставилъ фонарь на столъ, усялся около своего собрата, и обращаясь къ нему, продолжалъ:

— Это чистая бѣда съ этими помощниками! Вотъ мнѣ ужъ подрядъ другой такой попадаетъ: топить совсѣмъ не умѣетъ, а лѣнивъ—такъ и не приведи Господи! И не смѣй ему еще слова сказать: сейчасъ въ амбицію вламывается.

— Что-жъ ты молчишь? возразилъ Иваненко,—пожаловался бы начальнику: другого дадутъ.

— Легко сказать—жаловаться. Я вотъ уже сбывъ одного, такъ нажилъ себѣ еще худшаго. А будешь часто жаловаться, такъ еще начальникъ обратитъ вниманіе: что это за машинистъ, что себѣ помощника по-добрать не можетъ.

— Пустяки!..

— Совсѣмъ не пустяки. Теперь такія времена настали, что начали помощникамъ потачку давать. Я

вотъ недавно пожаловался на своего помощника, Воронина этого, такъ еще самъ въ дуракахъ остался. Вотъ какая ехидная шельма!..

— Какъ же это такъ? спросилъ Иваненко.

— А вотъ какъ: не набиваетъ онъ мнѣ „сальниковъ“ *)—и только; сальники просто свистомъ парятъ, пару не напасешься; а онъ себѣ и въ усь не дуетъ... Что я ему ни скажу, онъ все свое: успѣю, да успѣю... Вотъ я и пошелъ начальнику жаловаться, а онъ вѣрно, бестія, пронюхалъ это, да поверхъ старой набивки и заложилъ на скорую руку одну плетенку въ одинъ только сальникъ,—вѣрно плетенку-то укралъ гдѣ-нибудь, потому что я знаю, у него готовыхъ не было. Закрутилъ это онъ гайки, какъ слѣдуетъ, и какъ ни въ чемъ не бывало, копается себѣ около паровоза... Приходитъ начальникъ и говорить ему: „Вотъ на васъ машинистъ жалуется, что вы не хотите сальниковъ набивать“. А онъ отвѣчаетъ: „Зачѣмъ я буду набивать, когда сальники вовсе не парятъ, а набивка совсѣмъ свѣжая; если не вѣрите, такъ извольте посмотрѣть сами. А машинистъ имѣетъ на меня злобу, потому что я ему прислуживаться не хочу,—вотъ онъ и жалуется“. Понимаешь-ли ты, какую онъ пулю отлѣпилъ?.. а?..

— Ну, хорошо, а что же дальше-то?

— А дальше вотъ что: начальникъ велѣлъ показать набивку... Онъ это живо отвернулъ гайки, вы-

*) „Сальникомъ“ называется та часть цилиндра, въ которой двигается шпинтонъ поршня. Для того, чтобы паръ, работающій въ цилиндрѣ, не проходилъ въ промежуткѣ между стѣнками сальника и шпинтономъ, этотъ промежутокъ закладываютъ пеньковыми плетенками, пропитанными саломъ. Отъ тренія шпинтона эти плетенки со временемъ выгораютъ, и потому требуется отъ поры до времени ихъ обновлять.

нулъ верхнюю плетенку и показываетъ. Я посмотрѣлъ, да и самъ удивился: что за чортъ,—плетенка какъ есть совсѣмъ новая. Начальникъ тоже посмотрѣлъ, да и говоритъ мнѣ: „Что же вы, въ самомъ дѣлѣ, напрасно жалуетесь?..“ Сказалъ—и пошелъ. А я уже только послѣ смекнулъ, въ чемъ дѣло. Взялъ я штопоръ, ковырнулъ туда дальше, а тамъ—одинъ мусоръ!

— Ха, ха, ха! засмѣялся Иваненко,—а ты, дуракъ, на удочку и поймался!

— Да на первыхъ-то порахъ не сообразишь. Хотѣлъ я послѣ опять позвать начальника, да ужъ неловко было, да онъ и домой ушелъ.

— Ловко же онъ поддѣлъ тебя, замѣтилъ Иваненко;—вотъ у меня помощникъ, такъ не могу жаловаться: хоть никогда и не гляди за нимъ.

— А этотъ, такъ я тебѣ скажу: только и ходи около него, какъ нянька. Придешь на паровозъ—его нѣтъ, а инструментъ вездѣ разбросанъ: тамъ ключъ, тамъ зубило... только подбери послѣ него. А вѣдь отвѣчать-то за все мнѣ приходится...

Въ это время рѣчь Ефремова была прервана приходомъ Воронина, который несъ большой мѣдный чайникъ.

— Ѳедоровъ пришелъ? спросилъ Ефремовъ вошедшаго.

— Пришелъ, отвѣчалъ Воронинъ.

— Что же онъ говоритъ? Отчего опоздалъ?

— Говорить, что заспалъ.

Съ этими словами Воронинъ поставилъ чайникъ на столъ. И эти три человѣка, судьбы которыхъ, имѣвшія, быть можетъ, совершенно различныя точки отправленія, подъ давленіемъ закона борьбы за существованіе, слились въ одномъ и томъ же кругѣ, — усердно

принялись въ эту темную, ненастную ночь, за горячій спасительный напитокъ, между тѣмъ какъ миллионы людей въ это время покоились подъ благодатнымъ покровомъ ангела сна.

Но недолго имъ пришлось наслаждаться. Скоро дверь дежурной отворилась, и въ ней показался человѣкъ, въ одной рукѣ котораго былъ фонарь съ тремя стеклами различныхъ цвѣтовъ: бѣлаго, зеленаго и краснаго, — этихъ трехъ цвѣтовъ, которые составляютъ альфу и омегу движенія поѣздовъ, которые служатъ главнымъ базисомъ всѣхъ дѣйствій машиниста во время его нахождения на служебномъ посту, которымъ машинистъ поклоняется, какъ индеецъ грозной богинѣ Кали. Машинистъ управляетъ паровозомъ, который двигается, согласно его волѣ, по тому или другому направленію, съ бѣльшею или меньшею скоростью; эти же три цвѣта управляютъ машинистомъ, который повинуется имъ такъ же, какъ паровозъ ему.

Человѣкъ, вооруженный этимъ символическимъ трехцвѣтнымъ фонаремъ, не переступая порога дежурной, обращаясь какъ бы въ пространство, сказалъ:

— Господинъ машинистъ, пожалуйста къ поѣзду.

— Хорошо, отвѣтилъ Ефремовъ.

Затѣмъ, не медля ни минуты, Ефремовъ и Воронинъ забрали свои доспѣхи и отправились къ своему паровозу, на которомъ ихъ поджидалъ кочегаръ Ѳедоровъ.

Машинистъ Ефремовъ переѣхалъ на главный путь и прицѣпился къ стоявшему на станціи поѣзду... Пришелъ оберъ-кондукторъ, записалъ въ журналъ фамиліи машиниста, помощника, кочегара, и далъ свистокъ отправленія, на который машинистъ отвѣтилъ рѣзкимъ, протяжнымъ свисткомъ. Затѣмъ Ефремовъ открылъ

„регуляторъ“—паровозъ дрогнулъ,дохнулъ тяжело,выбросилъ изъ своей трубы, какъ огнедышащая гора,цѣлое облако дыма, пара и пламени, и тяжело пыхтиподъ гнетомъ тяжести, которую навязали ему люди,медленно двинулся впередъ, влача за собою цѣлую вереницу вагоновъ. Дыханія паровоза становились всечаще и чаще, онъ все шибче и шибче подвигалсявпередъ,— и наконецъ, поѣздъ, извиваясь какъ змѣя,понесся полнымъ ходомъ, разсѣкая пространство иосвѣщая путь свой двумя свѣтильниками, которые,какъ львы сторожевые, незыблемо стояли на передовой площадкѣ.

III.

Въ настоящее время рѣдко можно встрѣтить чело-вѣка, который бы не пользовался услугами желѣзныхъ дорогъ; но также рѣдко найдутся люди, которые, преспокойно сидя или лежа въ вагонѣ, роскошно преда-ваясь усыпляющей качкѣ поѣзда, вполне сознаютъ трудности, которыя приходится преодолевать машини-сту, ведущему поѣздъ.

Вести поѣздъ не такъ-то легко, какъ многіе, быть можетъ, думаютъ. Самый опытный, самый добросовѣст-ный машинистъ, несмотря на свою опытность и свою добросовѣстность, никогда не можетъ быть вполне увѣренъ, что онъ благополучно доведетъ поѣздъ до конца. Даже тогда, когда поѣздъ благополучно доѣхалъ до своего мѣста назначенія, повидимому, безъ всякаго приключенія—даже тогда машинистъ, во время слѣдо-ванія поѣзда, не разъ дрожалъ, не разъ волновался, не разъ можетъ быть душа его уходила въ пятки... Когда машинистъ ѣдетъ съ поѣздомъ, ему часто по-

падаютъ самыя разнообразныя, самыя непредвидѣнныя случайности, которыхъ онъ долженъ или избѣгать, или предупреждать, или, наконецъ, помочь бѣдѣ, когда она уже свершилась, по возможности не задерживая поѣзда. Самая обыкновенная, а вмѣстѣ съ тѣмъ и са-мая грозная случайность, которой чаще всего подвер-гаются машинисты, это—недостатокъ пара, а слѣдо-вательно и воды въ котлѣ, что угрожаетъ возможно-стью „сжечь паровозъ“,—вина; которая влечетъ за со-бою, по меньшей мѣрѣ, увольненіе отъ службы.

Не всѣ, конечно, читатели знаютъ, что такое зна-чить „сжечь паровозъ“. Пусть они не думаютъ, что въ это время паровозъ горитъ, пылаетъ пламенемъ. Нѣтъ, на желѣзнодорожномъ языкѣ это значить про-сто—повредить топку и дымогарныя трубы паровоза настолько, что онѣ дѣлаются уже негодными къ упо-требленію; тогда паровозъ требуетъ капитальнаго ре-монта, что, конечно, обходится не дешево. Добываніе достаточнаго количества пара зависитъ отъ достоинства паровоза, отъ доброкачественности угля и воды, отъ умѣнья топить паровозъ, и отъ многихъ другихъ условій.

Отапливаніе паровоза лежитъ исключительно на обязанности помощника машиниста—работа не такая легкая, какъ можетъ быть на первый взглядъ она ка-жется, и которая еще усложняется при нехорошихъ качествахъ угля и воды. Искусство же топить паро-возъ заключается въ томъ, чтобы, при минимальномъ расходѣ угля, постоянно поддерживать опредѣленное давленіе пара и опредѣленный уровень воды въ котлѣ, а для этого нужно пройти хорошую практику, и кромѣ того, еще нужно обладать особою сноровкою. Если по-мощникъ машиниста успѣваетъ ѣхать, не ощущая не-достатка ни пара, ни воды, то это составляетъ для не-

го особаго рода удовольствіе. Машинисты особенно дорожат такими помощниками, которые настолько хорошо умѣютъ топить, чтобы не доводить ихъ до затруднительнаго положенія недостаткомъ пара.

Однако, оставимъ эти техническія соображенія, и пользуясь временемъ, пока Ефремовъ со своею бригадою мчится на всѣхъ парахъ по гладкому рельсовому пути, бросимъ бѣглый взглядъ на прошлое и настоящее паровознаго дѣла.

Въ былое время, когда желѣзныя дороги только начинали прокладываться по землѣ русской, приходилось пользоваться услугами нашихъ западныхъ соседей, нѣмцевъ. Оттуда преимущественно выписывали машинистовъ, платя имъ большія деньги. Этимъ машинистамъ-нѣмцамъ давали въ ученіе русскихъ, въ качествѣ кочегаровъ и помощниковъ, которые со временемъ тоже дѣлались машинистами.

Въ настоящее время машинисты, знающіе дѣло по-верхностно, и то только съ практической стороны, такъ же, какъ и машинисты-нѣмцы, составляютъ отживающую касту. Теперь машинисты вербуются почти исключительно изъ техниковъ, окончившихъ, по крайней мѣрѣ, техническія желѣзно-дорожныя училища. Въ оное же время было совсѣмъ не то: нерѣдко простой лакей, который заслужилъ особую милость начальника депо, можетъ быть тѣмъ, что превосходно чистилъ его сапоги, производился, послѣ болѣе или менѣе короткой практики, въ машинисты.

Къ такимъ машинистамъ, добившимся до этого званія изъ самой низменной сферы общества, принадлежалъ и Ефремовъ. Въ ранней молодости онъ очутился какими-то судьбами въ деревенской кузницѣ, гдѣ его заставляли держать лошадиныя ноги, носить воду и

уголь, и вообще производить всякія работы, посильныя и непосильныя, а самъ кузнецъ-хозяинъ, какой-то пришлый цыганъ, при всякомъ удобномъ случаѣ усердно награждалъ его пинками. Ефремовъ былъ круглый сирота, и не было у него ни роду, ни племени, ни двора, ни кола, и всѣ его знали подъ именемъ „Ефремки“. Когда стали проводить желѣзную дорогу, въ Ефремкѣ внезапно зародилась мысль поступить на „чугунку“ кочегаромъ, и это удалось ему безъ особаго труда, такъ-какъ въ началѣ дорога очень нуждалась въ рабочихъ силахъ.

Съ тѣхъ поръ Ефремка сталъ уже прозываться Ефремовымъ, и принялся онъ за свою новую работу очень усердно. Со своимъ машинистомъ, который также началъ службу съ кочегара, онъ ладилъ какъ нельзя лучше. Машинистъ его очень жаловалъ, и не столько за его усердную работу по службѣ, сколько за постороннія услуги, которыя онъ дѣлалъ съ должною предупредительностью—услуги, которыя, впрочемъ, были общеприняты. Ефремовъ, бывало, нанесетъ своему машинисту дровъ или угля на квартиру; принесетъ на паровозъ его сумку съ провіантомъ; сходить въ шинокъ за водкою; въ дорогѣ онъ всегда тщательно вытиралъ желѣзный сундукъ, на который обыкновенно садился машинистъ, или вытиралъ стаканы и наливалъ чай, когда, во время болѣе или менѣе продолжительнаго привала, машинисту вздумается заняться „чаепитіемъ“.

Начальство скоро обратило вниманіе на Ефремова, и въ награду за его усердную службу и уживчивость, произвело въ помощники машиниста. Со времени этого повышенія, Ефремовъ удвоилъ усердіе къ службѣ и предупредительность къ машинисту. Онъ всегда исправно являлся къ поѣздамъ, чистилъ паровозъ лучше

всѣхъ, и вообще за нимъ не замѣчалось никогда никакого упущенія. Мало того, онъ старался, насколько ему это удавалось, изучить устройство паровоза, и выучился кое-какъ писать, такъ-что въ послѣдствіи, сдѣлавшись уже машинистомъ, онъ могъ, въ случаѣ надобности, подписать свою фамилію. Столкнувшись отчасти съ цивилизаціею, Ефремовъ съ теченіемъ времени отесался такъ, что въ немъ нельзя уже было узнать прежняго зачерствѣлаго, неуклюжаго мужика; въ свободные отъ службы дни онъ даже одѣвался довольно прилично.

Вопреки общему желѣзнодорожному стремленію жить на широкую ногу, Ефремовъ жилъ чрезвычайно бережливо. Денегъ онъ никогда попусту не тратилъ, и потому сколотилъ себѣ кое-какія деньжонки, которыя и приберегалъ про черный день; но ему пришлось разстаться съ этими завѣтными деньжонками не въ черный, а въ самый свѣтлый день его жизни: это произошло въ день его производства въ машинисты.

Въ то время начальникомъ депо, а слѣдовательно и непосредственнымъ начальникомъ Ефремова, былъ нѣкій Карлъ Ѳедоровичъ Бурманъ, нѣмецъ по происхожденію, нѣмецъ по наружности, нѣмецъ въ душѣ, словомъ—нѣмецъ съ ногъ до головы. Хотя онъ уже давно жилъ въ Россіи, однако никакъ не могъ выучиться порядочно говорить по русски. Малаго роста, съ жиденькою рыжею бородкою, съ лицомъ желтаго цвѣта, сѣрыми, угрюмо изъ-подлобья смотрѣвшими глазами,—онъ не производилъ пріятнаго впечатлѣнія. Однако, не смотря на свою невзрачность, онъ обладалъ необыкновенно зоркимъ взглядомъ. Лишь только онъ входилъ въ паровозное зданіе или мастерскую, какъ уже однимъ взглядомъ окидывалъ все, что тамъ дѣлается,

и ничто ужъ тогда передъ нимъ укрыться не могло. Вздумалъ-ли какой-нибудь слесарь покурить, или просто, уставши работать, захотѣлъ маленько отдохнуть или поговорить съ товарищемъ, какъ Бурманъ уже передъ нимъ.

— Ага! я васъ поймать, обращался онъ обыкновенно къ провинившемуся:—ви развѣ не знайтъ, што во время рапота курить не полагается; я вамъ даютъ за это 50 копѣекъ штрафъ.

— Помилуйте, Карлъ Ѳедоровичъ, отвѣчалъ обыкновенно провинившійся, успѣвшій уже потушить и забросить куда-нибудь папиросу,—я вовсе не курилъ, это такъ вамъ показалось.

— О, ви меня не натувайтъ, возражалъ начальникъ:—я самъ всякаго шорта натую.

И слесарь волею-неволею долженъ былъ мириться со штрафомъ.

За Карломъ Ѳедоровичемъ водились тоже кое-какіе грѣшки; особенно онъ любилъ взятки, даже ловилъ ихъ при всякомъ удобномъ случаѣ, такъ-что рѣдко какое повышение или назначеніе, особенно со стороны русскихъ, обходилось безъ должнаго пожертвованія. Правую его рукою и посредникомъ въ этихъ операціяхъ служилъ его конторщикъ, продувная шельма, который ворочалъ почти всѣми дѣлами, и изображалъ изъ себя тоже своего рода начальство. Однако, съ бѣльшею или меньшею увѣренностью можно сказать, что главнымъ двигателемъ Бурмана была не столько корысть, сколько убѣжденіе, что русскій — дуракъ, и созданъ собственно для того, чтобы нѣмецъ могъ на немъ ѣздить. Въ послѣдствіи слухи о подвигахъ Карла Ѳедоровича дошли до вышшаго начальства; но за неимѣніемъ явныхъ уликъ, онъ

былъ только перемѣщенъ въ сосѣднее, малое, такъ-называемое „поворотное“ депо *), въ которомъ поѣздныхъ паровозовъ не было, а было только два или три паровоза, необходимые собственно для станціонной службы. А на мѣсто Бурмана былъ назначенъ другой начальникъ, изъ технологовъ, русскій, Павелъ Ивановичъ Страховъ.

Такъ вотъ, служа еще помощникомъ подъ начальствомъ Бурмана, Ефремовъ разъ ѣхалъ съ поѣздомъ. А надо сказать, что на участкѣ, по которому обыкновенно ѣздили Ефремовъ, находился громадный подъемъ, тянувшійся верстъ на пятнадцать. Когда поѣздъ въѣхалъ на этотъ подъемъ, Ефремовъ и его машинистъ вдругъ увидѣли впереди вагоны, мчавшіеся навстрѣчу имъ съ необыкновенною быстротою; впоследствии оказалось, что это былъ хвостъ разорвавшагося поѣзда. Отъ неровной-ли ѣзды, или отъ чего-либо другого, поѣздъ, шедшій впереди поѣзда, на которомъ ѣхалъ Ефремовъ, разорвался, а такъ-какъ это случилось именно на подъемѣ, то задняя его часть, ничѣмъ не удерживаемая, ушла назадъ, и мало-по-малу скорость мчавшихся назадъ вагоновъ дошла до неимоверной быстроты. Машинистъ, увидавъ это, совершенно растерялся, и влекомый только однимъ чувствомъ самосохраненія, закрылъ паръ, и приказавъ Ефремову затормозить по-

*) Вся линія раздѣлена на участки. На каждые два участка имѣется одно главное депо и одно поворотное. Машинистъ обыкновенно беретъ поѣздъ со своего депо и везетъ его до поворотнаго; тамъ онъ сдаетъ поѣздъ другому машинисту, самъ же, послѣ нѣкотораго отдыха, съ встрѣчнымъ поѣздомъ ѣдетъ обратно. Машинистъ, взявшій поѣздъ съ поворотнаго депо, везетъ его до другого главнаго, и тамъ сдаетъ его уже третьему машинисту, и т. д.

ѣздъ, соскочилъ съ него, приглашая сдѣлать тоже самое и Ефремова *).

Но Ефремовъ не соскочилъ: въ его умѣ блеснула вдругъ, можно сказать, гениальная мысль, — спасти и свой поѣздъ, и тѣ вагоны, столь безумно мчавшіеся къ своей же гибели. Не теряя ни одной секунды, рискуя собственною жизнью, съ непостижимымъ присутствіемъ духа занялъ онъ постъ, покинутый машинистомъ. Съ замѣчательнымъ хладнокровіемъ, Ефремовъ въ одно мгновеніе затормозилъ паровозъ и далъ контръ-паръ, а такъ-какъ это было на подъемѣ и поѣздъ шелъ довольно тихо, то ему не трудно было дать задній ходъ поѣзду. И въ самое короткое время, когда вагоны уже очутились отъ поѣзда на разстояніи нѣсколькихъ саженой, Ефремовъ успѣлъ придать своему поѣзду ту же бѣшеную скорость, съ которою неслись эти вагоны.

Какъ молнія пролетѣли мимо одной станціи эти поѣзда, одинъ уходящій, другой настигающій. Впоследствии служащіе на этой станціи рассказывали, что это было нѣчто дотошъ невиданное, что мимо станціи пролетѣло что-то, какъ вихрь. Когда же Ефремовъ замѣтилъ, что онъ ѣдетъ съ такою же быстротою, какъ и вагоны, то сталъ незамѣтно уменьшать ходъ своего поѣзда; такъ-что, когда вагоны настигли его, то про-

*) Въ „Инструкціи для машинистовъ“ есть одинъ параграфъ, который гласитъ слѣдующее: „Машинистъ, подъ страхомъ увольненія отъ службы, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и преданія суду, не долженъ оставлять своего поста даже при неминуемой опасности, и только тогда можетъ покинуть свой постъ, когда сдѣлалъ все, что можно, для предотвращения несчастнаго случая, и дальнѣйшее его пребываніе на паровозѣ не можетъ принести никакой пользы. Такое положеніе впоследствии должно быть основательно доказано“.

изошелъ самый незначительный толчокъ, и когда эти два поѣзда слились въ одинъ, Ефремовъ мало-помалу совсѣмъ остановился.

Итакъ, онъ торжествовалъ: онъ спасъ два поѣзда, хотя при этомъ самъ рисковалъ страшно. Уходя такимъ образомъ отъ настигающей опасности, онъ могъ наскочить на другой поѣздъ, сзади его идущій, и тогда бы произошло—страшно подумать—столкновение трехъ поѣздовъ. Но ничего подобного не случилось; сама судьба ему благопріятствовала, и съ тѣхъ поръ онъ сталъ героемъ дня.

По всей линіи только и было разговора, что объ этомъ небываломъ въ желѣзнодорожныхъ лѣтописяхъ событіи, и всѣ эти разговоры носили на себѣ самые различные оттѣнки: тутъ было и злорадство, и одобрѣніе, и похвала, и зависть—но болѣе всего зависть. И въ самомъ дѣлѣ, здѣсь были и образованные, и опытные машинисты, а между тѣмъ подобный подвигъ пришлось совершить безграмотному, бывшему помощнику Ефремову.

Вскорѣ послѣ этого открылась вакансія на мѣсто машиниста. Были такіе помощники, которые и по своему образованію, и по времени службы, и даже по протекціи, имѣли болѣе правъ и шансовъ на получение этого мѣста, чѣмъ Ефремовъ; однако Бурманъ разсудилъ, что онъ скорѣе можетъ пожить съ Ефремова, чѣмъ съ кого-либо другого, такъ-какъ онъ отлично зналъ, что у Ефремова водятся деньжонки, и что ему легко будетъ обойти другихъ помощниковъ и представить Ефремова, въ виду его недавней заслуги. И вотъ, улучивъ удобную минуту, Карлъ Ѳедоровичъ подошелъ однажды къ Ефремову, когда тотъ былъ занятъ чисткою своего паровоза, и сказалъ:

— Ну, што, какъ у васъ, все карашо?..

— Ничего, все хорошо, Карлъ Ѳедоровичъ, отвѣчалъ Ефремовъ.

— Ну, а што ви смотрѣйтъ на эта парафозъ? спросилъ Бурманъ, и указалъ на стоявшій тутъ же рядомъ паровозъ, только-что вышедшій изъ ремонта, заново отдѣланный и ожидавшій своего повелителя.

— Да ничего, паровозъ очень красивый.

— А ви посмотрѣйтъ на эта краска. Правта, што краска очень карошъ?

— Какъ же, краска очень хорошая, отвѣчалъ Ефремовъ.

— А какъ ви полагайтъ, дорога эта краска? продолжалъ допытываться Бурманъ.

— Не могу знать, нѣсколько недоумѣвая, отвѣчалъ Ефремовъ.

— О! ви не думайтъ, што эта краска дорогой. Эта краска ошенъ, ошенъ карошъ, а только совсѣмъ не дорогой; она только сто руплей стоить.

Сказавъ это, онъ ушелъ, оставивъ Ефремова въ сильномъ смущеніи.

Ефремовъ уже довольно наторѣлъ на службѣ; онъ зналъ отчасти тѣ интриги, которыя практиковались въ желѣзнодорожномъ быту, и потому сразу понялъ смыслъ намека.

Хотя ему жалъ было разстаться съ накопленными долгимъ и упорнымъ трудомъ деньгами, но, какъ человѣкъ неглупый, онъ хорошо понималъ, что инымъ путемъ ему никогда не добиться машиниста, и что эти деньги впослѣдствіи возвратятся ему сторицею. Итакъ, долго не думая, въ тотъ же вечеръ онъ отдалъ конторщику сто двадцать пять рублей, почти весь свой сбереженный капиталъ, для передачи по принадлеж-

ности; изъ этихъ денегъ двадцать пять рублей поступили собственно въ пользу конторщика, за его хлопоты и посредничество. Черезъ недѣлю послѣ этого, Ефремовъ былъ уже машинистомъ.

Сдѣлавшись машинистомъ, Ефремовъ чуть не обезумѣлъ отъ радости. Дѣйствительно: жалованья онъ сталъ получать болѣе ста рублей въ мѣсяцъ; работа его уменьшилась болѣе чѣмъ на половину; ему былъ врученъ во владѣніе „регуляторъ“ — этотъ запретный плодъ для помощниковъ *); положеніе его стало болѣе или менѣе независимымъ; онъ имѣлъ подъ своею командою помощника, которымъ могъ распоряжаться по своему усмотрѣнію—все это для человѣка неграмотнаго, безъ роду и племени, было зенитомъ блаженства. Однако, нельзя сказать, чтобы Ефремовъ былъ машинистъ, не знающій паровознаго дѣла: если онъ и не въ совершенствѣ постигъ паровозную премудрость, то зналъ дѣло настолько хорошо, что съ успѣхомъ могъ исполнять свои обязанности. Конструкцію паровоза онъ зналъ достаточно для того, чтобы безошибочно опредѣлить порчу, случившуюся на паровозѣ, и записать нужный ремонтъ, а управляя паровозомъ онъ не хуже, а можетъ быть и лучше самаго ученаго машиниста. Между тѣмъ, его усердіе къ службѣ ничуть не уменьшилось, такъ-что у начальства онъ былъ всегда на хорошемъ счету. Теперь самымъ горячимъ, самымъ пламеннымъ желаніемъ Ефремова, самою завѣтною его мыслью, было получить пассажирскій или такъ - называемый легкій паровозъ.

*) Помощникамъ машинистовъ запрещено, подъ страхомъ увольненія отъ службы, открывать регуляторъ, т.-е. передвигать паровозъ съ мѣста на мѣсто иначе, какъ въ присутствіи самаго машиниста.

Въ отношеніи прохожденія службы, машинистовъ можно раздѣлить на нѣсколько категорій. Есть машинисты счастливые и несчастливые. Къ первымъ можно причислить такихъ, которые на службу смотрятъ сквозь пальцы; сами ни за чѣмъ не наблюдаютъ; во всемъ полагаются на своихъ помощниковъ; ѣздятъ ужасно рискованно; никогда ничего не боятся,—а между тѣмъ, имъ все удается, все сходитъ съ рукъ, никогда не случается съ ними никакихъ катастрофъ. Другимъ, напротивъ, несмотря на то, что за дѣломъ они смотрятъ въ оба, помощникамъ своимъ ни въ чемъ не доверяютъ и постоянно за ними присматриваютъ, всегда дрожать, всего боятся,—ничего не удастся, и постоянно какая-нибудь катастрофа случается съ ними: то поѣздъ оборветъ, то поломка какая-нибудь сдѣлается въ паровозѣ, то, глядишь, пробки расплавить *). Есть такіе машинисты, которые, прослуживши безупречно нѣсколько лѣтъ, вдругъ ни съ того, ни съ сего начинаютъ портиться, какъ будто судьба ужъ такъ опредѣлила, и тогда почти никакая ихъ поѣздка не обходится безъ бѣды. Сначала начальство, во вниманіе къ ихъ прежней безупречной службѣ, смотритъ на это снисходительно, но потомъ ихъ или увольняютъ, или разжаловываютъ въ помощники. Нерѣдко такіе разжалованные машинисты опять выслуживаются, и опять успѣшно продолжаютъ свою службу.

*) Для предупрежденія окончательнаго сожженія паровоза, въ потолокъ „топки“ или „огневой коробки“, какъ ее называютъ на языкѣ техническомъ, ввинчиваются двѣ мѣдныя, сквозныя, концентрическія пробки. Центральную пустоту этихъ пробокъ заливаютъ свинцомъ. Когда вода уйдетъ съ потолка топки, то прежде чѣмъ накалится потолокъ, расплавится свинецъ въ пробкахъ, и черезъ образовавшіяся отверстія паръ изъ котла начнетъ стремительно наполнять собою внутренность топки, и отчасти тушить огонь.

Ефремовъ не принадлежалъ ни къ одной изъ этихъ крайностей, а представлялъ собою, такъ-сказать, среднее явленіе. Онъ и за службою смотрѣлъ хорошо, и никакой бѣды съ нимъ никогда не случилось, и вообще онъ слылъ за машиниста хорошаго. Своимъ мѣстомъ онъ дорожилъ пуще всего. Для того, чтобы не осрамиться, чтобы не попасть какъ-нибудь въ бѣду, или выпутаться изъ нея, если по какому бы то ни было случаю она предвидѣлась, онъ готовъ былъ пожертвовать всѣмъ. На его вѣку было разъ такое приключеніе. Везъ онъ тяжелый поѣздъ, угля израсходовалъ много, и на обратную поѣздку осталось его маловато. Но въ поворотномъ депо набрать угля Ефремовъ не захотѣлъ, а можетъ быть и полѣнился. „Этого угля мнѣ за глаза хватить, думалъ себѣ Ефремовъ;—до своего депо доѣду, тамъ лучшаго наберу, а здѣсь уголь—одинъ мусоръ“. Такъ и поѣхалъ онъ обратно, не набравши угля—и доѣхалъ, но какою цѣною!.. На обратный путь поѣздъ ему попался тоже тяжелый, да еще, на бѣду, и вѣтеръ былъ встрѣчный; такъ-что, не смотря на то, что всю дорогу онъ старался расходовать угля какъ можно меньше, не доѣзжая верстъ трехъ до мѣста прибытія, тендеръ его какъ помеломъ вымело—ни одной углинки!.. Видитъ Ефремовъ, что не доѣдетъ онъ до станціи съ тѣмъ огнемъ, который былъ у него въ топкѣ... Что дѣлать? Неужели остановиться? Неужели требовать помощи, когда оставалось всего какихъ-нибудь десять минутъ ѣзды? Неужели онъ потерпитъ такой срамъ?.. Нѣтъ, никогда!.. И Ефремовъ, не долго думая, скинулъ съ себя свою шубу (дѣло было зимою), облилъ ее керосиномъ, и бросилъ въ топку. Шуба запылала, паръ удержался, и Ефремовъ доѣхалъ, но... въ одной курткѣ. Впослѣдствіи этотъ фактъ пере-

шелъ въ преданіе. О немъ часто говорили въ дежурной, и всѣ вновь поступающіе помощники и машинисты непременно въ него посвящались.

Когда Ефремовъ сдѣлался уже машинистомъ, то подумалъ, что теперь пора ему и семействомъ обзавестись. И дѣйствительно, онъ женился на дочери одного стараго машиниста. Получая жалованье сравнительно большое и живя очень бережливо, если не сказать скупой, Ефремовъ каждый мѣсяць откладывалъ часть своего жалованья, и съ теченіемъ времени скопилъ денегъ столько, что выстроилъ себѣ небольшой домикъ. И зажилъ Ефремовъ въ своемъ собственномъ домѣ сравнительно комфортно, размножая свое поколѣніе.

Помощникъ его, Воронинъ, представлялъ собою новѣйшій типъ помощниковъ. На службу онъ поступилъ слесаремъ, кончивъ курсъ технического училища. Онъ имѣлъ хорошую протекцію, и съ машинистами уживался плохо. Ефремовъ былъ вторымъ машинистомъ, съ которымъ онъ ѣздилъ; и съ нимъ, какъ и съ прежнимъ, Воронинъ не ладилъ, въ чемъ отчасти былъ самъ же виноватъ,—хотя, по правдѣ сказать, машинисты вообще не любятъ молодыхъ помощниковъ, и въ особенности помощниковъ-техниковъ. А не любятъ они ихъ по многимъ причинамъ: ихъ надо учить и слѣдить за ними; нѣкоторыя работы приходится исполнять за нихъ самимъ; паровозъ они чистятъ плохо, да кромѣ того, они не такъ услужливы, какъ старые помощники, и кичась своимъ образованіемъ, смотрятъ на своихъ машинистовъ нѣсколько свысока.

Когда Воронинъ былъ еще слесаремъ подъ начальствомъ Бурмана, и прослужилъ въ этой должности около четырехъ мѣсяцевъ, то разсудилъ, что теперь слѣдуетъ дать ему повышение, тѣмъ болѣе, что это ему было обѣ-

щано. И вотъ, улучивъ удобную для этого минуту, однажды во время работы онъ подошелъ къ Бурману, который въ это время разсматривалъ паровозъ, ремонтирующійся въ мастерской, и обратился къ нему такимъ тономъ, въ которомъ хотя и чувствовалось уваженіе подчиненнаго къ начальнику, но еще болѣе свое собственное значеніе, какъ привилегированнаго техника.

— Карлъ Ѳедоровичъ, сказалъ онъ Бурману, — теперь уже есть вакансія, такъ нельзя-ли, пожалуйста, опредѣлить меня въ помощники?

Карлъ Ѳедоровичъ не любилъ Воронина, потому что онъ поступилъ не по его, а по высшей протекціи, и держалъ себя нѣсколько свободно. И здѣсь представился удобный случай для Карла Ѳедоровича показать свою силу.

— Я васъ въ помощники поставляйтъ не буду, сказалъ онъ Воронину; — ви еще поушиться немного, ви въ паровозъ нишего не понимаетъ.

— Помилуйте, Карлъ Ѳедоровичъ, отвѣчалъ Воронинъ, — какъ же я не понимаю; напротивъ, я все очень хорошо понимаю.

— О, нѣйтъ! ви нишего не понимаетъ; ви такъ думайтъ, што понимаетъ, а я вишу по ваша рапота, што ви нишего не понимаетъ: меня нихто не натуйтъ. Што ви понимаетъ? Открылъ регуляторъ — парофозъ пошоль; закрылъ регуляторъ — парофозъ столъ. Это всякій баба понимаетъ; ви понимаетъ такъ, какъ я понимаю.

— Да вѣдь, Карлъ Ѳедоровичъ, возразилъ Воронинъ, — меня и главный инженеръ обѣщалъ поставить на паровозъ черезъ три мѣсяца, а теперь, слава Богу, и четыре прошло.

— О, это карошо! Пускай главный инженеръ мнѣ бумага напишетъ, — я вамъ даютъ какой хотите паро-

фозъ, я васъ буду машинистомъ дѣлать. Вотъ хоть эта легкая машина вамъ даютъ... Я тогда за васъ и отвѣщать не буду.

Несмотря на все это, Воронинъ сталъ хлопотать выше, и добился, что его черезъ нѣкоторое время назначили помощникомъ машиниста.

Если машинисты, по какой бы то ни было причинѣ, не возлюбить какого-нибудь помощника, то ему уже не сдобровать, несмотря ни на какую протекцію. Тогда они сговариваются сообща, чтобы отнюдь не брать такого-то помощника въ поѣздъ, и ему приходится или увольняться, или, если онъ пользуется хорошою протекціею, переходить въ другое депо.

Нельзя сказать, чтобы Воронинъ былъ положительно лѣнливъ или не зналъ своего дѣла; но онъ ни въ чемъ не угождалъ своему машинисту и часто даже дѣлалъ ему наперекоръ, и потому этотъ его не любилъ и всячески старался отъ него отдѣлаться. Нѣсколько разъ даже Ефремовъ жаловался на него; но благодаря связямъ Воронина, эти жалобы не имѣли желаемыхъ послѣдствій, да и сами по себѣ онѣ были не совсѣмъ основательны.

Кочегаръ Ефремова, Ѳедоровъ, не представлялъ собою ничего особеннаго. Это былъ рослый, плечистый парень съ глуповатымъ выраженіемъ лица. Его обязанностью было исполнять самую черную работу. Во время стоянки паровоза онъ чистилъ его окрашенные части, какъ-то: тендеръ, котель, колеса; въ дорогѣ онъ помогалъ помощнику топить, отворялъ ему дверки, подгребалъ уголь ближе къ топкѣ, наполнял тендеръ водою и пр. Отличительною его чертою было то, что онъ безпрекословно исполнялъ всевозможныя требованія машиниста, хотя все-таки безъ особенной услужливости.

Однако, вернемся къ нашему разсказу.

IV.

Много верстовыхъ столбовъ уже пролетѣло мимо Ефремова и его бригады, много уже рельсовъ онъ исколесилъ. Дождикъ давно пересталъ накрапывать, погода прояснилась, передовые свѣтильники погасли, а на пурпуровомъ горизонтѣ солнце начинало показывать свой золотистый край. Поѣздъ, не уставая, все мчался, разсѣкая пространство; какъ вдругъ среди оглушающаго стука, производимаго быстрымъ ходомъ поѣзда, съ паровоза послышался легкій, особенный пискъ.

— Ага! соловьи запѣли. *) замѣтилъ Ефремовъ.

Онъ высунулъ голову изъ будки и потянулъ носомъ. До его чуткихъ обонятельныхъ нервовъ долетѣлъ легкій запахъ гари.

— Воронинъ! что-жъ вы, въ самомъ дѣлѣ, смотрите? съ укоризною закричалъ Ефремовъ, — вѣдь у васъ „подшипникъ“ горитъ!

— Какой подшипникъ? спросилъ Воронинъ, какъ будто недоумѣвая.

— Какъ какой? Вамъ еще сказывай, какой?.. Съ правой стороны, у большого дышла. Возьмите сейчасъ маслянку, да поливайте его масломъ.

Воронинъ взялъ маслянку, перешелъ на паровозную площадку, сталъ на нее на колѣни, одною рукою схватился за переводный рычагъ, а другою сталъ поливать масломъ съ ужасною быстротою мелькавшее передъ нимъ дышло. Когда масла уже не стало, Воронинъ вернулся въ будку.

*) Выраженіе, употребляемое на жаргонѣ машинистовъ, когда нагрѣется какая-нибудь часть движущагося механизма и начнетъ пачать.

Вскорѣ зеленый „дискъ“ мелькнулъ предъ ними: поѣздъ подъѣзжалъ къ станціи. Ефремовъ одною рукою нажалъ рукоятку свистка, причемъ вылетѣвшій изъ узкаго отверстія паръ огласилъ воздухъ пронзительнымъ свистомъ, а другою закрылъ регуляторъ. Качка становилась все легче и легче, поѣздъ все тише и тише катился по гладкимъ рельсамъ, и наконецъ со всѣмъ остановился.

Первымъ дѣломъ Ефремова, когда паровозъ сталъ, было осмотрѣть нагрѣвшійся подшипникъ. Онъ взялъ шпильку и поковырялъ вдѣланную въ немъ трубочку, потомъ подлилъ туда масла; масло не прошло насквозь, а остановилось въ трубочкѣ. Дѣло было плохо. Пришлось снять подшипникъ и прочистить трубочку: „бавикъ“ оказался поврежденнымъ; это заняло порядочно времени, такъ-что поѣздъ былъ немного задержанъ.

— Вотъ, только и смотри за вами, сказалъ Ефремовъ; — на что мнѣ тогда и помощникъ, коли все самому дѣлать приходится?

Воронинъ на это промолчалъ.

Однако, подшипникъ скоро охолодили, заправили саломъ и поѣхали дальше. Оставалось ѣхать еще только одинъ пролетъ, и черезъ нѣсколько времени вдали показалась большая станція со множествомъ вагоновъ, точно такая же, какъ и та, изъ которой нѣсколько часовъ назадъ выѣхалъ Ефремовъ. Казалось, будто не поѣздъ приближался къ станціи, а станція неслась навстрѣчу поѣзду. Сначала неопредѣленная, неясная, она дѣлалась все яснѣе, все отчетливѣе рисовалась на голубомъ фонѣ неба, и наконецъ предстала во всемъ своемъ величии. Поѣздъ остановился... Пришелъ человекъ и отцѣпилъ паровозъ отъ поѣзда. Ефремовъ перѣхалъ на своемъ паровозѣ съ главнаго пути на по-

бочный, и въѣхалъ въ паровозное зданіе. Это было точно такое же зданіе, какъ и то, изъ котораго выѣхалъ Ефремовъ,—такое же мрачное, съ такими же мрачными воротами, сдѣланными аркою, такъ же вѣчно наполненное дымомъ и паромъ. Оно только было меньшихъ размѣровъ; въ немъ могло помѣщаться всего шесть паровозовъ.

Послѣ нѣкоторыхъ предосторожностей, всегда принимаемыхъ, когда горячій паровозъ становится въ депо, Ефремовъ сказалъ своему помощнику:

— Теперь пойдемъ въ дежурную пить чай, а послѣ вы ужъ, пожалуйста, займитесь дѣломъ: снимите подшипникъ, да прочистите его хорошенько; тамъ „дорожки“ засорились, надо ихъ прорубить, да прочистить немного, а то, пожалуй, еще бѣду наживемъ.

Послѣ этого Ефремовъ, забравъ свой жестяной ящикъ, вмѣстѣ съ Воронинымъ отправился въ дежурную; кочегаръ же остался караулить паровозъ. Кочегары вообще въ дежурную не допускаются; они и чай пьютъ, и обѣдаютъ, и спятъ всегда на паровозѣ.

Дежурная, въ которую они вошли, была гораздо просторнѣе и чище той, которая находилась въ главномъ депо. Тутъ было пять кроватей, всѣ съ тюфяками и подушками, хотя опять-таки замасленными, но все же болѣе чистыми, чѣмъ въ первой дежурной. Эта сравнительная чистота и удобство объяснялись тѣмъ, что въ своей дежурной машинисты никогда не спали, развѣ только будучи на дежурствѣ, что случалось развѣ въ мѣсяцъ; здѣсь же, въ поворотномъ депо, въ промежуткѣ между пріѣздомъ и обратною поѣздкою, они всегда отдыхали и трапезничали,—почему и дежурная поддерживалась чище. Къ одной стѣнѣ былъ приставленъ столъ, на которомъ кипѣлъ большой самоваръ. За столомъ сидѣлъ уже одинъ человѣкъ и пилъ чай.

— А, господинъ Глѣбовъ, мое почтеніе! воскликнулъ вошедшій Ефремовъ, подавая ему руку.

— Здравствуйте, отвѣчалъ человѣкъ, сидѣвшій за столомъ.—Не угодно-ли чайку за компанію?

— Да вотъ прежде подзакусимъ маленько, а потомъ и чайку попить можно.

Глѣбовъ былъ машинистъ изъ новыхъ; онъ также получилъ кое-какое образованіе. Со своими товарищами онъ дружился мало, особенно со старыми машинистами, да и тѣ тоже не долюбивали его: онъ всегда любилъ хвастаться. Въ разговорахъ онъ часто металъ громъ и молнію противъ начальства и всегда сулилъ скрутить его въ бараній рогъ, на самомъ же дѣлѣ также его побаивался.

Ефремовъ поставилъ свой жестяной ящикъ на столъ, вынулъ оттуда разные съѣстные припасы, и принялся за ѣду. Воронинъ сдѣлалъ то же, только у него вмѣсто жестяного ящика была кожаная сумка.

— Ну что, какъ, благополучно доѣхали? спросилъ Глѣбовъ.

— Да-съ, только ужъ поѣздъ больно тяжелъ былъ, отвѣтилъ Ефремовъ;—мнѣ все, какъ на грѣхъ, такіе поѣзда даются.

— И угля, небось, гибель сожгли?

— Да, порядочно.

Такъ-какъ машинисты получаютъ преміи за уголь, если расходуютъ его менѣе определенной нормы, то они и стараются наперерывъ другъ передъ другомъ жечь угля какъ можно меньше. Иногда нѣкоторые машинисты не прочь, при случаѣ, нагрузить свой тендеръ „не въ счетъ абонемента“, т.-е. безъ квитанціи, что иногда, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, имъ

и удастся. Однако, за такія продѣлки съ виновныхъ взыскивается очень строго.

— А „золотники“ *) у васъ хорошо работаютъ? продолжалъ допрашивать Глѣбовъ.

— Немножко хромаютъ.

— То-то и есть. Вотъ у меня такъ норма: полтора пудовъ туда и назадъ—и никогда больше!.. А почему? Потому что я смотрю за золотниками. Если бы всѣ машинисты такъ смотрѣли, какъ я, то у всѣхъ было бы больше премій. А то другой такъ даже и не знаетъ, правильно-ли ходятъ у него золотники, или нѣтъ!

— Это все легко говорить, сказалъ Ефремовъ;—я вотъ недавно просилъ начальника, чтобы онъ велѣлъ золотники провѣрить, а онъ мнѣ и говоритъ: „ладно, еще и такъ поѣздите, не велика бѣда“. Что ты тутъ подѣлаешь?

При новомъ начальникѣ Ефремовъ не пользовался такою льготою, какъ это было при Бурманѣ.

— А вы пишите!.. Вамъ даже и просить нечего, горячился Глѣбовъ,—пишите въ ремонтную книгу: провѣрить золотники, да и кончено... Что написано перомъ, того и топоромъ не вырубешь!..

— Ну, противъ начальства пойдешь, тоже добра не проживешь!

— А какъ я дѣлаю?.. Что, я спрашиваю, что-ли? Пишу, да и только... Что мнѣ начальникъ? Наплевать на него я хочу!.. Что онъ мнѣ сдѣлаетъ?!

— Ну, это вы шутите, отвѣчалъ Ефремовъ;—стѣну головой тоже не пробьешь.

*) „Золотникомъ“ называется особый механизмъ, служащій для впуска пара въ цилиндръ, поочередно, то съ одной, то съ другой стороны поршня.

Такъ продолжали разговаривать два машиниста, какъ вдругъ дверь въ дежурную съ шумомъ отворилась, и въ нее влетѣлъ уже знакомый намъ Карлъ Ѳедоровичъ Бурманъ; онъ, какъ читатель помнитъ, въ то время былъ начальникомъ поворотнаго депо, въ которое пріѣхалъ Ефремовъ съ товарнымъ поѣздомъ. Увидавъ послѣдняго, онъ, весь запыхавшійся, закричалъ:

— О, это ви, Ефремовъ! Это карашо, што я на васъ напалъ! Я знайтъ, што ви карошъ машинистъ... Што, парафозъ у васъ въ порядкѣ?

Увидѣвъ начальника, Ефремовъ нѣсколько привсталъ, Глѣбовъ же и Воронинъ не встали и продолжали, какъ ни въ чемъ не бывало, заниматься своимъ дѣломъ.

— Какъ же, Карлъ Ѳедоровичъ, отвѣчалъ Ефремовъ,—у меня паровозъ всегда въ порядкѣ... А что такое?

— А вотъ што: вамъ нато пудетъ ѣхать съ экстреннымъ поѣздомъ.

— Какъ же такъ, съ экстреннымъ поѣздомъ? удивился Ефремовъ.—Да вѣдь у меня товарный паровозъ.

— Ну, што-жъ дѣлать, што тофарный паровозъ, когта нѣтъ лехкаго машина. Былъ одинъ лехкій парофозъ Шишкина, такъ у него трубы потекли—ѣхать не мошеть.

— А кто ѣдетъ съ экстреннымъ поѣздомъ? спросилъ Ефремовъ.

— А развѣ ви не знайтъ, что вчера ѣхалъ упрافляющій дороги осматривать линію? отвѣчалъ начальникъ.—Ну, а теперь онъ ворошается назадъ. Черезъ шась поѣздъ будетъ на станціи... Поѣздъ совсѣмъ маленькій—только дѣфа фагона; времени вамъ терять нешего, собирайтесь скорѣй, и съ Бохомъ поѣзжайтъ.

— Да позвольте, Карль Оедоровичъ, вмѣшался Глѣбовъ,—вѣдь я первый на очереди, такъ ѣхать-то слѣдуетъ мнѣ.

— Ну, такъ штошъ, што ви перфый на ошереди, возразилъ Бурманъ;—ваша ошередъ ѣхать съ тофарный поѣздъ, такъ ви и будете брайтъ свой тофарный поѣздъ; вамъ ниhto ваша ошередъ не отымайтъ.

Бурманъ не любилъ Глѣбова, потому что тотъ не питалъ къ нему особаго уваженія; къ Ефремову же онъ, напротивъ, благоволилъ, такъ-какъ тотъ не только выказывалъ уваженіе къ нему, но и машинистомъ-то сдѣлался собственно по его протекціи.

— Какъ же такъ, Карль Оедоровичъ, продолжалъ настаивать Глѣбовъ;—вѣдь я раньше приѣхалъ, такъ, слѣдовательно, ѣхать надо мнѣ, а не Ефремову.

— Это нишего не знашитъ, што ви раньше приѣхалъ, возразилъ начальникъ;—ви еще машинистъ молотой, вамъ нелзя такой дѣла порушать.

— Такъ что-жъ, что молодой; дѣло-то, пожалуй, лучше другихъ знаю.

— Ну, латно, мнѣ съ вамъ некогта разкофаривать, съ нетерпѣливымъ жестомъ отвѣчалъ начальникъ.

Ефремовъ страшно обрадовался, что на его долю выпала такая честь—везти экстренный поѣздъ.—Но одно его беспокоило: у него былъ поврежденъ подшипникъ, а въ такое короткое время онъ не могъ его исправить. Подумавъ немного, онъ рѣшился признаться начальнику и попросить слесарей, чего при другихъ обстоятельствахъ никогда бы не сдѣлалъ, такъ-какъ отвѣтственность за всякое упущеніе, даже исключительнo со стороны помощника, падаетъ и на машиниста.

— Я ѣхать-то могу, Карль Оедоровичъ, сказалъ Ефремовъ,—только нелзя-ли мнѣ, пожалуйста, дать

пару слесарей; у меня тамъ ремонтъ маленькій есть.

— А ви говорійтъ, што парофозъ въ порядкѣ... Штошъ у васъ такой?

— Да надо бы подшипникъ маленько пропилить и дорожки прорѣзать.

— Што-жъ это, ви бавикъ, што-ли, расплавиль?

— Нѣтъ, такъ только, чуть-чуть тронулся.

— О! Какъ же это ви такъ оплѣшалъ?

— Да что подѣлаете, Карль Оедоровичъ, за всѣмъ не услѣдишь; помощникъ-то у меня не совсѣмъ надежный.

— Ну вотъ, вмѣшался тутъ Глѣбовъ,—а у меня и паровозъ совсѣмъ въ исправности, слѣдовательно ѣхать-то нужно мнѣ.

Но начальникъ сдѣлалъ видъ, будто не слыхалъ этого, и напустился на Воронина, который продолжалъ невозмутимо пить чай, какъ-будто и не о немъ шла рѣчь.

— Ну, карошо, докончилъ Карль Оедоровичъ,—я вамъ даютъ два слесаръ, ви пошалуиста справляйтесь поскорѣе и поѣзжайтъ.

— Такъ нелзя-ли, Карль Оедоровичъ, еще двухъ человѣкъ для чистки прибавить, сказалъ Ефремовъ,—а то вѣдь времени-то немного осталось.

— Карошо, карошо, еще вамъ дѣла шелофѣкъ даютъ. Если ви благополюшно доѣдетъ, такъ я буду хляпотать, штобъ вамъ лехкая машина даютъ.

— А вѣрно-ли будетъ, Карль Оедоровичъ? плутувато улыбнувшись, спросилъ Ефремовъ.

— О! ви, я думайтъ, меня знайтъ, што я на фетеръ не люблю ховорійтъ.

И съ этими словами, сильно захлопнувъ за собою двери, начальникъ умчался.

— Ну, Воронинъ, сказалъ Ефремовъ своему помощнику,—скорѣе отправляйтесь на паровозъ, покажите слесарямъ что дѣлать, да присмотрите за людьми... Чтобы къ поѣзду паровозъ былъ какъ игрушка.

Воронинъ поспѣшно ушелъ.

— Вотъ не было печали! какъ-будто про себя замѣтилъ Ефремовъ;—то бы можно отдохнуть немножко, а теперь ѣхать надо...

Но Ефремовъ сказалъ это только такъ, для „близир“; на самомъ же дѣлѣ, отъ предстоящей поѣздки онъ былъ на седьмомъ небѣ. Онъ повезетъ управляющаго, чего еще съ роду съ нимъ не случалось, и довезетъ его на своемъ товарномъ паровозѣ не хуже самаго первокласснаго „лихача“ *). Какъ онъ тогда голову свою подыметъ, сколько авторитета ему прибавится! А потомъ, въ награду—пассажирскій паровозъ, вѣнецъ его стремленій!..

Ефремовъ наскоро докончилъ трапезу, забралъ свои пожитки, и отправился на паровозъ.

V.

Когда Ефремовъ пришелъ къ своему паровозу, на немъ работа уже кипѣла: шесть человѣкъ копошились около него. Онъ приставалъ то къ одному, то къ другому, распоряжался, дѣлалъ замѣчанія, ободрялъ, суетилъ, потомъ отдалялся на нѣкоторое разстояніе и любовался этимъ огнедышущимъ гигантомъ, чудомъ механики, великимъ изобрѣтеніемъ гениальнаго Стефенсона. Но мысли Ефремова такъ далеко не взлетали: онъ не зналъ ни исторіи паровоза, ни его громад-

*) На желѣзнодорожномъ жаргонѣ такъ называются машинисты, которые ѣздятъ спеціально съ пассажирскими поѣздами.

наго значенія во всемірномъ соотношеніи народовъ, не сознавалъ гениальности этого помысла, не зналъ того, кому былъ обязанъ своимъ положеніемъ.

Да извѣстно-ли это и вамъ, читатель? Вы знаете Пушкина, знаете Лермонтова, знаете Шекспира, потому что, читая ихъ произведенія, вы видите на заглавныхъ страницахъ ихъ имена, напечатанныя большими буквами; но вы не знаете Стефенсона, потому что, безпечно садясь въ вагонъ поѣзда, вы не видите его имени, въ огненныхъ буквахъ парящимъ надъ его твореніемъ. А пора, чтобы всѣ его знали, потому что надо, чтобы человѣчество знало своихъ истинныхъ благодѣтелей.

И тотъ, кто совершилъ все это, въ теченіе всей своей жизни, почти со дня на день постоянно перемѣнялъ условія своего существованія, мало-по-малу добиваясь все большихъ благъ. Въ своемъ дѣтствѣ онъ не былъ баловнемъ фортуны, не принадлежалъ къ тѣмъ, которые, благодаря своему исключительному положенію, предназначены, повидимому, играть въ жизни первыя роли. Сынъ углекопа, онъ увидѣлъ свѣтъ въ бѣдной, маленькой лачужкѣ, гдѣ не нашелъ ни почестей, ни богатства, ни удобства, ни даже образованія. Въ раннихъ годахъ поставленный за самую трудную, самую тяжелую работу, потерянный въ мрачныхъ подземныхъ галлереяхъ угольныхъ шахтъ, далекій отъ солнечнаго свѣта и общества людей,—онъ, въ возрастѣ уже взрослого человѣка, имѣя почти двадцать лѣтъ, не умѣлъ еще читать. Четверть же вѣка спустя, когда ему было сорокъ пять лѣтъ, онъ былъ гениальнѣйшимъ инженеромъ Англіи и міра.

Своею могучею рукою онъ усмиривъ мятежный паръ, заполонилъ его, заковалъ въ желѣзные обручи, сдѣлалъ

его послушнымъ своей волѣ, и приноровилъ къ потребностямъ человѣчества. Онъ, къ удивленію міра, сотворилъ свой первый паровозъ, который, для памяти великаго человѣка, на вѣчныя времена былъ поставленъ на пьедесталѣ, въ Ньюкастлѣ. Этимъ гениальнымъ изобрѣтеніемъ онъ сблизилъ народы, перемѣшалъ расы, уравнилъ касты, умиротворилъ страсти, придалъ крылья матеріи и мысли... Онъ произвелъ всеобщую революцію на почвѣ труда, науки и мысли. Онъ сдѣлался творцомъ и провозвѣстникомъ новой эры—эры быстрыхъ и экономическихъ передвиженій, эры угля и пара...

VI.

Между тѣмъ, работа на паровозѣ Ефремова кончилась, и онъ былъ готовъ къ предстоящей поѣздкѣ. Мѣдные обручи, обхватывающіе котелъ, блестѣли какъ золото; все было чисто и безупречно; самъ паровозъ, въ ожиданіи предстоящаго ему путешествія, дрожалъ какъ конь ретивый.

Экстренный поѣздъ стоялъ уже на станціи и поджидалъ своего „вѣтрогона“.

Ефремовъ выѣхалъ изъ паровознаго зданія и прицѣпился къ поѣзду. Раздался свистокъ оберъ-кондуктора. Въ отвѣтъ на него Ефремовъ свистнулъ своимъ паровымъ свисткомъ—свистнулъ и поѣхалъ. Сначала медленно, тихо, потомъ все шибче и шибче...

Небо было ясное. Солнце высоко стояло надъ горизонтомъ, а Ефремовъ все мчался и мчался, съ небольшими остановками на промежуточныхъ станціяхъ. Онъ былъ постоянно на сторожѣ; великая радость охватывала все существо его. Уже большое разстояніе

онъ пролетѣлъ безъ всякой помѣхи, безъ всякой случайности, и скоро, скоро онъ будетъ дома.

Онъ только-что выѣхалъ со станціи. Еще одна, еще одинъ пролетъ, и онъ будетъ у пристани—конецъ его долготѣннымъ стремленіямъ. Триумфъ его обезпеченъ, и счастливая звѣзда его засіяетъ ярче, чѣмъ когда-либо, и уже не померкнетъ никогда...

Онъ проѣхалъ уже отъ станціи нѣсколько верстъ, какъ вдругъ стрѣлка манометра, до сихъ поръ постоянно вращавшаяся на должной высотѣ, чуть-чуть опустилась внизъ. Ефремовъ вперилъ тревожный взглядъ на циферблатъ манометра—стрѣлка упала чуть-чуть еще. Онъ отворилъ топку, заглянулъ туда—и поблѣднѣлъ: пламя было не ослѣпительно бѣлое, а красное. Ефремовъ все понялъ—и ужасъ изобразился на его лицѣ.

Приготовляясь къ поѣзду, во время общей суматохи, онъ забылъ распорядиться, чтобы вычистили топку, а его помощникъ и кочегаръ не подумали объ этомъ, или, можетъ быть, понадѣялись на русское „авось“. Теперь же „шлакъ“ *) залилъ колосники, и паръ убавлялся, убавлялась и вода.

Ефремовъ гнѣвно захлопнулъ топку и закричалъ на своего помощника:

— Воронинъ, вы что же топку-то не вычистили?!

*) Уголь, сгорая, выдѣляетъ изъ себя негодныя для горѣнія части, которыя, сливаясь въ компактную, несгораемую массу, образуютъ такъ-называемый „шлакъ“. Этотъ шлакъ, покрывая собою колосники, препятствуетъ свободному прохождению воздуха въ топку, и слѣдовательно, правильному горѣнію верхнихъ слоевъ угля. Поэтому требуется, послѣ каждой поѣздки, вычищать топку отъ образовавшагося шлака. Чѣмъ болѣе шлака накопится въ топкѣ, тѣмъ труднѣе бываетъ образование пара.

— А у меня, что-жъ, четыре руки, что-ли? хладнокровно возразилъ Воронинъ.

— Вы должны были сдѣлать это прежде всего!

— Еслибъ я чистилъ топку, такъ другого бы не сдѣлалъ.

— Да вы бы ничего не дѣлали, а только бы мнѣ топку вычистили! кипятился Ефремовъ.

— Вы бы такъ раньше и говорили, продолжалъ огрызаться Воронинъ.

Лицо Ефремова исказилось отъ гнѣва, и онъ, послѣ нѣкоторой паузы, опять закричалъ на Воронина:

— Возьмите „пику“ и пробейте шлакъ!

Воронинъ сталъ поспѣшно исполнять приказаніе, а Ефремовъ, между тѣмъ, закрутилъ „конусъ“ *).

Стрѣлка манометра на нѣсколько мгновеній остановилась, какъ-будто раздумывая, куда ей направиться, впередъ или назадъ, и потомъ медленно чуть-чуть опустилась внизъ.

— Что мнѣ теперь, пропадать изъ-за васъ?! бѣшено закричалъ Ефремовъ.

Воронинъ промолчалъ: ему самому было неловко... Ефремовъ принялся самъ за работу, но и это не помогало—стрѣлка все падала и падала.

Волненіе Ефремова достигло крайнихъ предѣловъ. Неужели онъ станетъ на пути, или еще хуже,—сожжетъ паровозъ? Что тогда съ нимъ будетъ? Вѣдь это не шутка; не товарный поѣздъ онъ везетъ, а экстренный, съ управляющимъ... Что, если онъ не довезетъ его? А стыдъ, а позоръ, а насмѣшки товарищей, а

*) „Конусомъ“ называется приборъ, который служитъ для усиленія тяги. Вообще, къ нему слѣдуетъ прибѣгать только въ крайнихъ случаяхъ, такъ-какъ его употребленіе отзывается вредно на работѣ паровой машины.

пассажирскій паровозъ!.. А можетъ быть еще хуже что будетъ, можетъ быть его разжалуютъ?..

Такія мысли вертѣлись въ его головѣ, производя невообразимый хаосъ. А стрѣлка все падала и падала. Ужасъ леденилъ его душу, ноги его подкашивались, волосы щетинились; онъ нервно дрожалъ, какъ листъ осиновый... А стрѣлка все падала и падала.

Ефремовъ вперилъ пристальный, неподвижный взглядъ на стрѣлку, съ такимъ выраженіемъ, какъ-будто ей была дана власть надъ его жизнью и смертью. Она уже показывала всего четыре атмосферы, а вода чуть-чуть болталась въ стеклѣ.

Еще мгновеніе—и вода совсѣмъ исчезла. Воронинъ обратилъ на это вниманіе Ефремова и сказалъ, что надо бы подкачать воды и остановить поѣздъ, потому что такимъ образомъ и пробки можно расплавить.

— Не ваше дѣло!.. молчать!.. здѣсь хозяинъ я! закричалъ Ефремовъ, и глаза его засверкали такимъ гнѣвомъ, что Воронинъ не на шутку испугался.

Въ душѣ Ефремова зародилась страшная борьба: онъ не зналъ, на что рѣшиться. Остановиться—значило навѣрняка объявить себя неспособнымъ машинистомъ и подвергнуться неминуемому наказанію. Ъхать дальше?.. Авось вывезетъ,—мелькнуло въ его умѣ.— Чѣмъ чортъ не шутить?... Еще минута, а тамъ уже начнется уклонъ, и можно будетъ закрыть регуляторъ и ъхать силою инерціи безъ помощи пара, а тѣмъ временемъ можно будетъ и пару набрать, и воды накачать.

И несмотря на то, что поѣздъ все мчался съ прежнею быстротой, эта минута, которая отдѣляла его отъ завѣтной точки, съ которой ужъ и спускъ пойдетъ, показалась ему вѣкомъ. Но всему бываетъ конецъ—еще

мгновение, и онъ дрожавшею рукою привелъ въ дѣйствіе инжекторъ, а другою закрылъ регуляторъ. Но въ тотъ же моментъ внутри огневой коробки раздались одинъ за другимъ два какъ бы пистолетныхъ выстрѣла, и вслѣдъ затѣмъ послышался особый свистъ, еще неизвѣстный Ефремову. То прорвались пробки.

Пока паровозъ шелъ въ гору, вода еще покрывала потолокъ топки; но какъ только онъ перевалился, и задняя его часть поднялась выше передней, вода сразу отхлынула съ потолка, и пробки расплавились.

Ефремовъ заглянулъ въ топку, и его помутившимся глазамъ представило ужасное въ своемъ родѣ явленіе. Паръ сквозь образовавшіяся отверстія рвался изъ котла, и встрѣчая огонь, производилъ особый гулъ, еще неслышанный Ефремовымъ, несмотря на его долготѣнную практику; потолокъ, уже начинавшій накаливаться, производилъ въ пламени зеленоватый отблескъ.

Ефремовъ успѣлъ только крикнуть: „тушите огонь“, а самъ, обезсиленный, скорѣе упалъ, чѣмъ сѣлъ на желѣзный сундукъ.

— А что? Вѣдь я говорилъ, что такъ будетъ, промолвилъ Воронинъ, и въ его голосѣ слышалась иронически-злорадная нота.

И онъ принялся вмѣстѣ съ кочегаромъ тушить огонь, то-есть закидывать его углемъ, какъ это всегда практикуется въ подобныхъ случаяхъ.

Ефремовъ сидѣлъ, тупо и бессмысленно глядя вокругъ. Паровозъ все еще мчался, влекомый силою инерціи, хотя уже не обладалъ своею собственною двигательною силою. Этотъ послушный паровозъ, этотъ желѣзный рабъ былъ убитъ—и кѣмъ же?—имъ, Ефремовымъ... Какъ-будто въ посмертныхъ судорогахъ, паровозъ умиралъ бѣгъ, и наконецъ этотъ посмертный

бѣгъ, мало-по-малу стихая, совсѣмъ прекратился—поѣздъ сталъ среди поля.

Въ это время господинъ управляющій со своею свитою сидѣлъ за карточнымъ столомъ, въ роскошномъ министерскомъ вагонѣ. Всѣ находились, повидимому, въ веселомъ настроеніи духа, чему немало способствовалъ сосѣдній столъ, на которомъ было наставлено много бутылокъ, и порожнихъ, и непечатыхъ.

Увидѣвъ, что поѣздъ остановился среди поля, господинъ управляющій пришелъ въ недоумѣніе. Однако, онъ, не торопясь, закурилъ сигару, вышелъ изъ вагона въ сопровожденіи своей свиты, и подошелъ къ паровозу.

Когда Ефремовъ увидѣлъ подошедшаго управляющаго, окруженнаго своею свитою, то сразу очнулся отъ апатіи, въ которую былъ погруженъ, соскочилъ съ паровоза, снялъ шапку, и держа ее въ обѣихъ рукахъ, умоляющимъ голосомъ заговорилъ:

— Не погубите, Бога ради... Это онъ, негодай, всему виноватъ... Это онъ мнѣ такую штуку подстроилъ... Я съ самой конструкціи на этой дорогѣ служу, и никогда со мною этого не случалось, пока на мою шею не навязали этого негодая.

При этомъ онъ указалъ головою на Воронина; на глазахъ его навернулись слезы.

— Да говорите толкомъ, сказалъ управляющій,—что такое случилось?

— Я его предупреждалъ, перебилъ Воронинъ, тоже соскочивъ съ паровоза,—а онъ говоритъ: „я здѣсь хозяинъ“... Ну, хозяинъ, такъ хозяинъ... самъ паровозъ сжегъ, а на меня сваливаетъ.

— Вотъ какъ! Такъ это вы паровозъ сожгли, сказалъ управляющій. — Да вѣдь у васъ и паровозъ-то

товарный. Какимъ же это образомъ васъ съ экстреннымъ поѣздомъ послали?

— Пассажирскій паровозъ испортился, отвѣтилъ Ефремовъ, — такъ начальникъ депо меня послалъ... Не погубите... жена, дѣти маленькія...

— Ну, ладно, тамъ ужъ начальство разберетъ, сказалъ управляющій, и обращаясь къ своей свитѣ, прибавилъ:—Дѣлать нечего, господа, придется намъ здѣсь привалъ сдѣлать, а пока надо распорядиться, чтобы дали знать на ближайшій телеграфный постъ о высылкѣ вспомогательнаго паровоза.

И сказавъ это, онъ направился обратно къ своему вагону, а за нимъ послѣдовала и вся свита.

Пока подоспѣлъ вспомогательный паровозъ, прошло около двухъ часовъ, и все это время Ефремовъ неподвижно сидѣлъ на желѣзномъ сундукѣ, разбитый физически и душевно.

Между тѣмъ, резервный паровозъ подѣхалъ, прицѣпился къ паровозу Ефремова, и поѣздъ опять помычался.

День клонился къ концу и начинало вечерѣть, когда поѣздъ пріѣхалъ на станцію, на которой служилъ Ефремовъ. Тамъ ужъ собралось много народу: тутъ былъ и начальникъ депо, были и свободные машинисты. Всѣмъ уже было извѣстно по телеграммамъ, что съ экстреннымъ поѣздомъ поѣхалъ Ефремовъ и что онъ пробки расплавилъ,—и всѣмъ любо было посмотреть, какъ это его за носъ притащутъ *).

Лишь только поѣздъ остановился, къ паровозу Ефремова подошелъ начальникъ депо и спросилъ:

*) Выраженіе, употребляемое машинистами, когда паровозъ испортился, и приходится требовать резервный паровозъ.

— Ну, что, Ефремовъ?... Что это съ вами случилось?

— Да что, Павелъ Ивановичъ, отвѣчалъ Ефремовъ унавшимъ голосомъ,—съ роду пробокъ не плавилъ, а вотъ когда пришлось! И все помощникъ виноватъ... Вы ужъ, пожалуйста, заступитесь за меня... я вѣкъ Бога за васъ молить буду...

— Да я-то что-жъ могу сдѣлать? отвѣчалъ начальникъ, и покачавъ головою, пошелъ навстрѣчу „начальству“.

Ефремовъ слѣзъ съ паровоза, и бросивъ его на произволъ судьбы, отправился домой. Ему хотѣлось скорѣе уйти отъ постороннихъ взглядовъ и остаться одному. И вотъ онъ опять брелъ по тому же самому пути, что и въ прошлую темную ночь, но только въ противоположную сторону. И сколько въ этотъ сравнительно короткій промежутокъ времени испыталъ онъ ощущеній!..

Когда онъ пришелъ домой, то, не говоря женѣ ни слова, заперся въ своей комнатѣ, раздѣлся, легъ и заснулъ—заснулъ тѣмъ крѣпкимъ, мертвымъ сномъ, на какой можетъ быть способенъ человѣкъ только подъ вліяніемъ сильнаго горя.

На слѣдующій день Ефремова потребовали въ контору. Когда онъ туда вошелъ, то увидалъ начальника депо, а передъ нимъ на столѣ двѣ мѣдныя пробки, въ которыхъ сердцевина была совершенно пустая.

— Что вы надѣлали? сказалъ начальникъ, указывая на пробки.—Я только-что осматривалъ вашъ паровозъ, тамъ покорило потолокъ, дѣло скверное...

— Павелъ Ивановичъ! убитымъ голосомъ началъ оправдываться Ефремовъ, — тутъ Воронинъ во всемъ виноватъ: паровоза не смазалъ, точку не вычистилъ; все онъ, онъ одинъ...

— Но, вѣдь, не онъ машинистъ, а вы, перебилъ начальникъ, — вы хозяинъ паровоза и своей бригады, вы можете приказать, и у васъ всегда есть средство заставить исполнить свое приказаніе; поэтому и вина всецѣло падаетъ на васъ.

Черезъ нѣсколько времени послѣдовала резолюція, по которой Ефремовъ смѣщался въ помощники на неопредѣленное время.



ОГЛАВЛЕНІЕ.

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