

Желѣзнодорожныя катастрофы.

I.



Намъ 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 груду, 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 грозить 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 невысказуемо; 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 за то 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 столкновения 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. Столкновение 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 электро-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 станціи, 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 отдѣльныхъ 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, пріемъ 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 номераціи.

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 манёвровъ.

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 выяснить 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 чегные 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 вполнѣ невѣроятнаго явленія—безсознательнаго дѣйствія двухъ сосѣднихъ станцій, за тѣмъ 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 свободного 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 послушаться. 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 приѣмомъ 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 вполне 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 расписаніе поѣздовъ, предварительно условившись съ сосѣднею станціею, дѣлаетъ преждевременный обмѣнъ депешами относительно будущихъ поѣздовъ.

Заготовивъ, такимъ образомъ, въ одинъ приѣмъ 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 предупреденіе: „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 заявить 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 денешъ, 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 отирающей станціи; это можетъ произойти тогда, когда двѣ 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 уступить 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. Пріѣхать 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 диктуетъ 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 состояніи будетъ сказать, какъ велось дѣло въ его отсутствіи; 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 взысканіе за несвоевременныя записи послужитъ только побуждающимъ средствомъ чище маскировать дѣло, не оказывая ни малѣйшаго вліянія на правильный его ходъ. Въ свою очередь, ревизоры движеній, сознавая свое безсиліе, а слѣдовательно и свою бесполезность, въ большинствѣ случаевъ предаются безпечному *farniente*, или же занимаются каждый своимъ собственнымъ дѣломъ. Главное же проявленіе ихъ служебной дѣятельности состоитъ въ томъ, чтобы одинъ разъ въ мѣсяцъ расписаться въ полученіи довольно солиднаго оклада.

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

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

Насколько укоренился вышеприведенный порядокъ на желѣзныхъ дорогахъ, можно судить изъ многочисленныхъ циркуляровъ высшаго желѣзнодорожнаго начальства, появляющихся всегда въ изобиліи послѣ каждой катастрофы. Всѣ они выражаютъ одну и ту же общую мысль, и грозятъ увольненіемъ отъ службы или преданіемъ суду за нарушеніе установленныхъ правилъ. Такими грозными циркулярами отдѣливается высшее желѣзнодорожное начальство; но на нихъ обыкновенно смотрятъ, какъ на самую невинную попытку установить желаемый порядокъ. Всѣ эти циркуляры, вслѣдъ за ихъ изданіемъ, переходятъ въ архивы станцій, 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, заставляющія желѣзнодорожныхъ агентовъ такъ небрежно относиться къ своимъ обязанностямъ? Въ нихъ недостатка нѣтъ.

Желѣзнодорожныя общества, щедрыя въ распредѣленіи чудовищныхъ окладовъ высшимъ желѣзнодорожнымъ чинамъ и въ содержаніи 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 пріемъ выспаться 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 cadaго 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 cadaго пассажирскаго поѣзда осматривать стрѣлки, управлять станціонною сигнализациею, убѣждаться, что всѣ станціонные 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 пріемомъ 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 разсчитываютъ. 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

пріемъ 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 поѣзды 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 столкновеніе 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 столкновѣніе 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: „Задержиге опоздавшій почтовый поѣздъ и разрѣшите путь курьерскому, идущему во время“; на эту депешу телеграфистъ передалъ огъ 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 столкновѣніе 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.

Столкновеніе 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 поэтому, 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. Столкновеніе 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 при-
 н

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

Столкновеніе почтоваго поѣзда съ товарнымъ произошло вслѣдствіе того, что телеграфистъ записалъ на бланки путевыя депеши для прибывшаго товарнаго поѣзда, не получивъ самой депеши, а тольکو 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 почтоваго.

Фиктивное столкновеніе экстреннаго поѣзда графа Баранова съ почтовымъ произошло такимъ образомъ. На одну станцію съ одной стороны шель 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 понавшійся 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 ранѣ 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 позабылъ сократить ходъ и усугубить вниманіе, рассматривая путь впередъ. На третьей верстѣ онъ замѣтилъ движеніе почтоваго поѣзда, напрягавшаго всѣ усилія, чтобы прибыть 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 сигнализациі, только тогда, когда впереди идущій поѣздъ — болѣе 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 срединѣ 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 красного 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 большого красного 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 красного крыла днемъ и красный огонь ночью означаютъ, что путь занятъ, и выражаютъ требованіе безусловной остановки поѣзда; вертикальное положеніе красного 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 соответственнаго 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 сигналисту 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 безполезнымъ и невыгоднымъ для нихъ остановкамъ, бѣльшею частью не

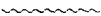
обращаютъ на нихъ никакого вниманія. Заблокированъ ли электро-семафорный участокъ или нѣтъ, они ѣдутъ безъ остановки, полагаясь болѣе на свою опытность, чѣмъ на эту сигнализацию, которая часто становится обманчивою. Такое положеніе вещей предусматрѣно и желѣзнодорожными администраціями, почему на этотъ 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 „отправленія“ 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 отправленія къ нему поѣзда поднятіемъ малаго сѣраго крыла соотвѣтственнаго направленія, то сигналистъ, послѣ подачи сигнала „отправленія“, 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 „отправленія“ и объупогребленіи 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 столкновѣнія 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 столкновѣній 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 пріѣзда съ поѣздомъ, прежде чѣмъ уйти домой, машинистъ долженъ запастиись 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. Бóльшею 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, шпаль 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. Цервенствующая же побудительная къ тому причина всегда та, что штаты низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ доведены до такого минимума, что итти 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 быстрее 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, напимѣръ, 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, причемъ 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-

нодорожныхъ 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 смотать 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. Сгрѣлочникъ, въ доказательство того, что онъ въ данное время былъ на своемъ посту у отправленія своихъ

обязанностей, долженъ приложить присвоенныи 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 соѣзда; сигнализаторъ 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 исполнялъ. 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 самыя лестныя 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 бѣльшаго 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.

