

Котлубай Люциан Эдуардович

Железнодорожный мир

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
Л96

Л96 **Люциан Эдуардович К.**
Железнодорожный мир / Котлубай Люциан Эдуардович – М.: Книга по Тре-
бованию, 2025. – 277 с.

ISBN 978-5-519-90735-4

ISBN 978-5-519-90735-4

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2025

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2025

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

ЖЕЛЪЗНОДОРОЖНЫЕ 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 Петербургъ 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 каждого 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 человекъ, уже служившихъ по разнымъ желѣзнымъ дорогамъ. Этотъ патриархальный 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.

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

Составъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ образовался изъ разнородныхъ элементовъ, не имѣющихъ между собою ничего общаго, тѣмъ болѣе, что въ этотъ составъ вошли иностранцы, преимущественно нѣмцы, которые и завоевали себѣ самыя лучшія мѣста. Вслѣдствіе того, интрига на желѣзныхъ дорогахъ развилась въ грандіозныхъ размѣрахъ. Всякій стремился себя выдвинуть, показать себя, достигъ скорѣйшаго 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 издоимство 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 разростается все болѣе и болѣе.

Скажутъ, что тутъ нѣтъ еще почвы для образованія спеціального 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 учреждений.

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



Желѣзнымъ дорогамъ въ Россіи принадлежитъ громадное общественное значеніе, какого онѣ не имѣютъ и не могутъ имѣть за границею. Тамъ желѣзныя дороги поставлены на самыхъ радикальныхъ и раціональныхъ началахъ. Тамъ нѣтъ бюрократизма, формализма; надъ всѣмъ прежде всего царить дѣло. Тамъ желѣзнодорожный дѣятель, самый большой, какъ и самый малый, проникнуть сознаниемъ 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 самаго 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 запосовъ, 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.