



## Изъ жизни инженера путей сообщенія <sup>1)</sup>).

Служба на Николаевской дорогѣ—1905 годъ.—Нѣсколько словъ въ защиту инженеровъ Путей Сообщенія.—Заключеніе.

**В**ъ бытность на службѣ Сибирской дороги—я одновременно читалъ три года лекціи по геодезіи во вновь открытомъ въ то время технологическомъ Томскомъ институтѣ.

Въ февралѣ 1908 г. я былъ приглашенъ Н. К. Шауфусомъ, бывшимъ въ то время уже начальникомъ Николаевской дороги—на должность помощника начальника службы пути къ бывшему также моему начальнику—начальнику пути А. И. Лебединскому. Къ сожалѣнію, глубокоуважаемый Александръ Ильичъ—прекрасный, всесторонне образованный, талантливый инженеръ-теоретикъ и практикъ, не могъ долго выдержать довольно суроваго режима служебныхъ отношеній, къ которымъ привыкъ Н. К. Шауфусъ, и оба эти въ сущности сердечные и добрые человѣка не могли ужиться другъ съ другомъ, такъ что А. И. Лебединскій вскорѣ перешелъ на почетную должность члена инженернаго совѣта.

При новомъ начальникѣ пути Н. К. Шауфусъ счелъ за болѣе цѣлесообразнымъ взять меня къ себѣ въ управленіе и предложилъ мнѣ мѣсто инженера особыхъ порученій при начальникѣ дороги, съ назначеніемъ меня штатнымъ инженеромъ V класса и однимъ изъ своихъ замѣстителей. Зная, что названная должность представляетъ изъ себя почетный „тупикъ“, изъ котораго потомъ трудно выбраться снова на прямой путь по своей спеціальности, и крайне мнѣ не по нутру, такъ какъ въ кругъ обязанностей инженера особыхъ порученій входитъ,

<sup>1)</sup> См. „Русская Старина“, февраль 1914 г.

главнымъ образомъ, разслѣдованіе разныхъ пр оисшествій, кляузъ и доносовъ. къ чему я по природѣ всегда чувствовалъ особое отвращеніе—и помня—въ то же время, что Николай Константиновичъ терпѣть не можетъ противорѣчій, когда намѣтилъ себѣ какую-либо цѣль—я посовѣтовался съ женою. „До сихъ поръ, что бы ни дѣлалъ Николай Константиновичъ для насъ“, сказала эта послѣдняя,—„все было намъ къ добру, нужно надѣяться, что такъ будетъ и на этотъ разъ“. — Тогда скрѣпя сердце—я далъ согласіе, но обусловилъ таковое тѣмъ, что назначеніе это не повліяетъ на мою дальнѣйшую карьеру и что, когда придетъ время, Н. К. возвратитъ меня на прежній мой инженерный путь. „Ну вотъ и хорошо“, сказалъ Н. К. „Вы будете теперь моимъ „окомъ“ и, конечно, я Васъ не забуду и въ дальнѣйшемъ“.

Не буду описывать своей службы въ этой новой должности, такъ какъ она представляла вообще, какъ я и предвидѣлъ раньше—весьма мало привлекательнаго и только послѣ назначенія начальникомъ Николаевской дороги глубокоуважаемаго Осипа Антоновича Турцевича—ко мнѣ перешли фактически всѣ обязанности второго помощника начальника дороги, что позволило мнѣ хоть отчасти снова вернуться къ инженерной дѣятельности.

Самъ Н. К. Шауфусъ, какъ извѣстно, назначенъ былъ въ 1906 г. сначала начальникомъ управленія желѣзныхъ дорогъ, а засимъ министромъ путей сообщенія. Такъ какъ моей женѣ строжайше было запрещено жить въ Петербургѣ изъ-за бронхіальной астмы и маляріи, которыми она страдаетъ—то я вынужденъ былъ жить на два дома, поселивъ семью въ Москвѣ. Нѣсколько разъ умолялъ я Н. К. Шауфуса перевести меня въ Москву на неоднократно открывавшіяся тамъ вакансіи начальниковъ службы пути, но каждый разъ получалъ отвѣтъ, что „на вакансіи предначертаны помимо него другіе кандидаты“, а когда я рѣшился напомнить ему его обѣщаніе: не держать меня въ тупикѣ инженера особыхъ порученій—то разъ былъ вызванъ къ телефону и услышалъ буквально нижеслѣдующее: „Я Шауфусъ. Вы упрекаете меня, что я забылъ Васъ—вотъ открылась вакансія начальника службы пути въ Асхабадѣ на Средне-Азіатской дорогѣ. Предлагаю ее Вамъ“. Я конечно отказался, говоря, что просилъ назначенія въ Москву, гдѣ устроилась моя семья, а не въ Азію, гдѣ мнѣ придется жить снова одному. Тѣмъ не менѣе намекъ я понялъ и не сталъ больше тревожить Николая Константиновича, хотя мое нравственное

и матеріальное положеніе вдали отъ своихъ и на два дома— было крайне тяжелое и только благодаря тому же глубокоуважаемому Осипу Антоновичу Турцевичу я въ 1908 году былъ назначенъ помощникомъ начальника дороги. Замѣчу, что и тутъ Н. К. Шауфусъ поступилъ безчеловѣчно по отношенію къ моей семьѣ: О. А. Турцевичъ сдѣлалъ представленіе о назначеніи меня на вышеуказанную должность съ 1-го января 1908 — Н. К. Шауфусъ утвердилъ меня только съ 1-го іюля того же года, вслѣдствіе чего я потерялъ свыше 2000 р. с. Меня всегда удивляло такое, можно назвать, „жестокосердечіе“ со стороны Н. К. ко мнѣ: зная его за добрѣйшей души человѣка, зная, что онъ цѣнитъ меня, цѣнитъ и жалѣетъ мою бѣдную жену и испыталъ въ теченіе 14 лѣтъ одно только доброе отношеніе съ его стороны даже въ мелочахъ — я долгое время совершенно недоумѣвалъ, что за причина такого поворота? Въ позднѣйшемъ пришелъ къ несомнѣнному заключенію, что Н. К. находился подъ недоброжелательнымъ ко мнѣ вліяніемъ нѣкоторыхъ лицъ.

Но вотъ наступилъ знаменитый историческій 1905 годъ. Время это по своему особому вліянію на весь желѣзнодорожный строй настолько знаменательно, что не считаю возможнымъ обойти тѣхъ обстоятельствъ, которыя пришлось мнѣ пережить за время съ 18-го октября 1905 г. по январь 1906 г.

Въ сентябрѣ началось уже, какъ извѣстно, сильное броженіе и среди желѣзнодорожныхъ служащихъ. Не избѣгла до нѣкоторой степени такого движенія и Николаевская дорога. Сначала посыпались къ начальству цѣлыя сонмы петицій и депутацій. Начались митинги. Зашевелился Александровскій механическій заводъ, рабочіе котораго потребовали повышенія расцѣнокъ, по нѣкоторымъ работамъ чуть ли не на 200%. На заводѣ появились всякіе посторонніе ораторы вродѣ какого-то „Абрашки“ и даже ораторша,—по нѣкоторымъ даннымъ извѣстная Вѣра Засуличъ. Образовался комитетъ служащихъ Николаевской дороги во главѣ съ однимъ психопатомъ-техникомъ сл. пути и чертежникомъ той же службы. Вскорѣ наступило 18 октября, служащіе окончательно распустились. По счастью печальное явленіе это касалось почти исключительно только самого Петербурга и Петербургскаго пригороднаго района, тогда какъ вся прочая часть линіи, т.-е. 90%—не въ примѣръ прочимъ дорогамъ проявила необычайную стойкость и сопротивленіе забастовочному движенію.

Въ памятный день 18 октября, охваченный радужной надеждой на то, что страна наконецъ успокоится, жизнь войдетъ

въ мирную колею и всѣмъ будетъ наконецъ легче жить, я отправился пройтись по Невскому, посмотреть на ликующую толпу. Но вскорѣ настроеніе мое уже сильно понизилось: шальная толпа молодежи съ красными флагами, пѣньемъ „русской марсельезы“, группы не то рабочихъ, не то какихъ-то особыхъ „товарищей“. Ѣдущіе на извозчикахъ съ натканными по угламъ пролетки красными флагами и красными же флагами на длинныхъ древкахъ въ рукахъ, яро жестикулирующіе и надрывающіеся до сипоты на паперти подъ думскою каланчею, ораторы, кричащіе, что манифестъ даетъ слишкомъ мало свободы и т. п.,—все это было крайне далеко отъ тѣхъ лучезарныхъ картинъ, которыя я ожидалъ встрѣтить. У меня былъ взятъ билетъ въ Михайловскій театръ на французскій спектакль и когда вечеромъ я пробирался изъ театра по Невскому проспекту домой, то вездѣ валялись обломанные древки и изорванные въ клочья національные флаги, коими днемъ были украшены дома. Полное отсутствіе полиціи. На тротуарахъ группы хулигановъ „товарищей“, ревущихъ марсельезу. Окна и двери большинства домовъ задѣланы досками или ставнями. Когда я подошелъ къ углу Надеждинской улицы, то увидѣлъ сплошную толпу человекъ въ 300—400, шедшую мнѣ навстрѣчу, оравшую во все горло марсельезу, съ красными флагами на палкахъ въ рукахъ. Увидя меня въ формѣ, ближайшіе ко мнѣ „товарищи“ заорали „долой шапку, не видишь развѣ, что свобода идетъ“. Не обращая вниманія на пьяные возгласы, я осторожно пробирался вдоль самыхъ стѣнъ домовъ, ища, не найду ли случайно какую-либо дверь или ворота открытыми, чтобы скрыться туда. „Долой, тебѣ говорятъ, шапку“, заревѣла толпа. Я продолжалъ идти впередъ. „Ну-ка, товарищи, коли не скидаетъ, такъ нахлобучьте-ка ему шапку на голову, да накладите какъ слѣдуетъ въ шею“, крикнулъ кто-то изъ окружавшихъ меня. Въ эту самую минуту судьба сжалилась надо мною, я увидѣлъ слѣва слабый свѣтъ въ щели отъ слегка пріотворенной парадной двери, задвинутой ставней, изъ-за которой выглядывалъ швейцаръ. Я шепнулъ ему „ради Бога впустите меня“ и юркнулъ за дверь, которую сердобольный швейцаръ тотчасъ же заперъ на замокъ. Пришлось выждать минутъ 15-ть, пока толпа не схлынула дальше. Послѣ сего приснопамятнаго дня наступилъ рядъ другихъ мытарствъ. Я сидѣлъ въ своемъ рабочемъ кабинетѣ въ Управленіи дороги, въ то время какъ въ сосѣдней комнатѣ шло засѣданіе Совѣта Управленія подъ предсѣдательствомъ замѣщавшаго въ то время началь-

ника дороги, И. В. Лесневскаго (Н. К. Шауфусъ былъ только-что назначенъ начальникомъ Управленія, а новый начальникъ Николаевской дороги О. А. Турцевичъ еще не вступилъ въ должность). Вдругъ я услыжалъ сильный шумъ въ корридорѣ и, пріотворивъ дверь, увидалъ толпу желѣзнодорожныхъ служащихъ въ перемежку съ какими-то „товарищами“ и женскимъ элементомъ. Вся эта орда, съ папирсами въ зубахъ, хлынула въ засѣданіе Совѣта и начала требовать отъ инженера Лесневскаго распоряженія о прекращеніи движенія по дорогѣ въ знакъ солидарности съ бастующими дорогами. Оказалось, что забастовщики уже „выставили“ вонъ изъ служебныхъ кабинетовъ начальниковъ тяги и движенія, а начальника матеріальной службы, непожелавшаго тронуться съ мѣста, толпа вынесла на креслѣ вонъ изъ помещенія матеріальной службы.

Затѣмъ орда направилась къ намъ уже выгонять высшее начальство. „Прикажите всѣмъ служащимъ Управленія уйти сейчасъ вонъ изъ канцеляріи“, кричали главари инженеру Лесневскому. „Если Вы гражданинъ, то ступайте сами въ переднюю и надѣвайте пальто и уходите домой“, продолжалъ вопить этотъ сбродъ.

Помню фигуру нашего непремѣннаго члена отъ министерства путей сообщенія, глубокоуважаемаго Э. А. Дитмара, блѣднаго какъ полотно, растерянно идущаго по корридору и повторявшаго совершенно безотчетно одну и ту же фразу: „Власть, власть, гдѣ же ты“? Въ это время кто-то крикнулъ „жандармы“, и вся орда бросилась бѣжать во главѣ съ дѣвицей съ обтрепаннымъ шлейфомъ, которая за секунду до сего сочла нужнымъ возсѣсть почему-то на канцелярскій столъ.

Въ управленіи осталось насъ только трое: И. В. Лесневскій, правитель канцеляріи и я. Съ инженеромъ Лесневскимъ сдѣлалась истерика, и онъ, ухватившись обѣими руками за голову, громко рыдалъ, говоря, что никогда не ожидалъ натерпѣться такого сраму. Тѣмъ временемъ наступили сумерки. На улицахъ темень кромѣшная, такъ какъ забастовали на электрической станціи. Пришлось пробираться въ потемкахъ домой при стукѣ снѣжно заколачиваемыхъ обывателями и владельцами магазиновъ досками и ставнями оконъ и дверей. Черезъ нѣсколько дней новая депутація въ Совѣтскомъ залѣ во главѣ съ тѣмъ же психопатомъ-техникомъ службы путей, требовавшимъ пріостановки движенія и т. д.

Наконецъ наступили памятные декабрьскіе дни. 2 декабря появился „манифестъ“, подписанный Совѣтомъ рабочихъ депутатовъ, Главнымъ комитетомъ всероссійскаго крестьянскаго союза, центральнымъ комитетомъ и организаціонной россійской социаль-демократической рабочей партіей, центральнымъ комитетомъ партіи социалистовъ-революціонеровъ и центральнымъ комитетомъ польской социалистической партіи.

Этотъ самозванный манифестъ окончательно затуманилъ головы, и 5 и 6 декабря въ Москвѣ собрались делегаты отъ 29 желѣзныхъ дорогъ, рѣшившіе примкнуть къ всеобщей политической забастовкѣ, а 8 декабря разразилась московская революція. Работала на зло одна только Николаевская дорога, и революціонеры сосредоточили все вниманіе на томъ, чтобы взять приступомъ Николаевскій вокзалъ въ Москвѣ, осыпая градомъ пуль изъ-за забора Рязанскаго вокзала и изъ мастерскихъ Ярославской дороги самый вокзалъ и сосѣдніе съ такимъ жилые дома служащихъ Николаевской дороги, многіе изъ которыхъ хранятъ въ своихъ стѣнахъ слѣды пуль и до сего времени.

Трижды произведенный революціонерами натискъ на вокзалъ былъ блестяще отбитъ, и сами революціонеры путемъ сожженія забора, потребительной лавки и одного дома между Рязанскимъ вокзаломъ и угломъ Красносельской улицы, лишены главнѣйшихъ опоръ своихъ дѣйствій. Съ Николаевскаго же вокзала внутрь города никто не рѣшался проникнуть ни за какія деньги: шла постоянная ружейная и револьверная трескотня, и въ концѣ концовъ послышался грохотъ пушекъ.

Личное положеніе мое было ужасно: семья моя не переносившая, къ сожалѣнію, какъ сказано было выше, петербургскаго климата, проживала постоянно въ Москвѣ, а я одинъ въ Петербургѣ, и вотъ въ теченіе цѣлыхъ 10 дней, т. е. съ 8 по 18 декабря, я не зналъ, въ живыхъ ли все то, что мнѣ дорого, или нѣтъ. Справляясь ежедневно по два раза на дню по служебному телеграфу, что дѣлается въ Москвѣ и нѣтъ ли надежды, что могу пробраться безопасно къ своимъ, получаю все одинъ и тотъ же однообразный отвѣтъ: „Идетъ пушечная пальба и стрекотаніе ружей тамъ и тамъ-то. Выйти за стѣны вокзала безусловно опасно“. Измученный нравственно и физически, я 18 декабря все-таки рискнулъ пробраться отъ Николаевскаго вокзала къ своимъ на Дѣвичье поле. Переодѣвшись

въ штатское платье и нанявъ за большія деньги извозчика, тулупъ и полость саней котораго были наканунѣ изрѣзаны въ ключья революціонерами „освободителями“, я кое-какъ окольными путями добрался до своихъ, которыхъ нашелъ къ великой своей радости живыми, но страшно потрясенными. Тѣмъ временемъ стрекотаніе ружей, то пачками, то въ одиночку, гулкіе пушечные выстрѣлы продолжались непрерывно. Никогда я не забуду этой ночи съ 18 на 19 декабря, проведенной въ Москвѣ. Багровое небо отъ горѣвшихъ фабрикъ Шмидта, Мамонтова и Прохоровской Мануфактуры. Пушечная пальба въ разстояніи около версты отъ насъ въ Кудринѣ и на Прѣснѣ, отдѣльные револьверные и ружейные выстрѣлы на непосредственной близости и даже въ нашемъ переулкѣ—не позволяли сомкнуть ни на минуту глазъ. Рано утромъ на подговоренныхъ заблаговременно трехъ знакомыхъ намъ надежныхъ извозчикахъ я благополучно довезъ семью до Николаевского вокзала и когда поѣздъ миновалъ станцію Тверь и Кулицкую, на которую незадолго передъ тѣмъ было нападеніе революціонеровъ, я вздохнулъ свободнѣе, но отъ долгаго 2-хъ дневнаго нравственнаго непосильнаго напряженія, вдругъ почувствовалъ себя настолько дурно, что, доѣхавъ до станціи Спирово, не могъ уже ѣхать дальше, и въ теченіе трехъ часовъ съ лишнимъ пришлось мѣстному участковому врачу повозиться со мной. Не дай Богъ никому вытерпѣть такихъ нравственныхъ мукъ, какъ мнѣ за эти проклятые дни.

Жена моя рассказала мнѣ, между прочимъ, такой эпизодъ изъ пережитаго ею въ періодъ возстанія: квартира наша помещалась въ нижнемъ этажѣ двухъэтажнаго дома, выходившаго однимъ угломъ въ Долій, а другимъ въ Неопалимовскій переулокъ на Дѣвичьемъ полѣ, и парадная дверь была вся стеклянная: по перемѣнкѣ приходили—то революціонеры, то войска и требовали, чтобы вечеромъ входная дверь и окна были занавѣшены, а форточки отнюдь не открывались бы. Такимъ образомъ несчастная семья моя сидѣла по вечерамъ съ занавѣшенными окнами и безъ возможности провѣтривать комнаты—большою частью въ передней, составлявшей самую центральную комнату, недоступную дѣйствию могущихъ послѣдовать съ улицъ выстрѣловъ.—Послѣдніе не прекращались ни днемъ, ни въ особенности ночью. Мимо оконъ провозили сани, нагруженные плохо прикрытыми трупами убитыхъ.—Ночью же съ большой опаскою хоронили растерзаннаго толпою студента Лопатина, жившаго по сосѣдству съ нашимъ домомъ. Студентъ этотъ

былъ настигнуть толпою, если не ошибаюсь, на Каменномъ мосту, сброшенъ отсюда въ р. Москву, а затѣмъ вытащенъ и въ буквальномъ смыслѣ растерзанъ разъяренною толпою хулигановъ.—И вотъ въ одинъ изъ вечеровъ, когда моя семья сидѣла притаившись во внутреннихъ комнатахъ квартиры, раздался звонокъ. Прислуга докладываетъ, что пріѣхалъ какой-то инженеръ и желаетъ видѣть жену. Жена, думая, что, быть можетъ, это кто-либо изъ инженеровъ Николаевской дороги съ вѣстью отъ меня, приказала впустить. Входитъ молодой человѣкъ въ формѣ инженера путей сообщенія въ темныхъ очкахъ и рекомендуется инженеромъ такимъ-то, говоря, что прекрасно знаетъ меня и что, очутившись по какимъ-то особымъ соображеніямъ безъ денегъ въ Москвѣ и помня, что семья моя живетъ здѣсь—просить жену, не можетъ ли она поскорѣе одолжить нѣсколько денегъ, такъ какъ ему спѣшно нужно ѣхать на поѣздъ Брестской дороги.—Жена, догадавшись, что передъ ней мошенникъ, имѣла присутствіе духа позвать поскорѣе дѣтей и находившагося у насъ знакомаго гимназиста и сказала непрошенному гостю, что сама живетъ „отъ 20-го до 20-го числа“ тѣмъ, что мужъ посылаетъ изъ Петербурга, а въ настоящее тревожное время дать что-либо и подавно не можетъ.—Тогда проходимецъ этотъ, увидя, что жена далеко не одна, пробормоталъ нѣсколько словъ извиненія и удалился. Жена, немного оправившись, послала тотчасъ же записку къ жившему наискось отъ насъ женатому на ея сестрѣ инженеру путей сообщенія Н. А. Самгину съ предупрежденіемъ о томъ, что у насъ произошло. Къ сожалѣнію, оказалось, что она опоздала, такъ какъ авантюристъ въ путейской формѣ успѣлъ побывать и тамъ.—Впослѣдствіи оказалось, что у насъ былъ извѣстный разбойникъ К., нарядившійся въ форму путейца. На душѣ у К., какъ говорятъ, было не одно убійство, совершенное имъ подъ покровомъ „революціи“.—Если не ошибаюсь, К. въ скоромъ послѣ сего времени постигла вполне заслуженная имъ кара.—Далѣе жена повѣдала мнѣ, что въ виду общей забастовки и угрозы возможности прекращенія дѣйствія водопровода приходилось рассовывать по всѣмъ угламъ квартиры запасы муки, хлѣба, керосина и проч., наполнить водою всевозможную посуду и даже ванну.—Кромѣ того нашъ домохозяинъ съ женою, бросивъ все, уѣхали къ себѣ въ имѣнье, и забота о дворѣ нашего дома и сосѣдняго, принадлежавшаго тому же домохозяину лежала исключительно на женѣ, такъ какъ нашъ дворникъ, старикъ Петръ, совершенно



растерялся, не зная, кого слушаться — революціонеровъ или солдатъ.

Въ дальнѣйшемъ служба моя на Николаевской дорогѣ не отличалась никакими особо выдающимися обстоятельствами, упомяну лишь о довольно интересной работѣ, которую мнѣ пришлось выполнить въ предѣлахъ города Петербурга: при постройкѣ временной соединительной вѣтви Николаевкой дороги съ Финляндскими по набережной р. Невы съ крутымъ поворотомъ у Литейнаго моста на этотъ мостъ—возникъ споръ: возможно ли пропустить безъ опасенія схода паровозъ по такому крутому закругленію, какъ кривая радіуса въ 24 сажени (большаго радіуса не возможно было примѣнить изъ-за близости съ одной стороны—р. Невы, а съ другой углового дома военнаго вѣдомства на углу Литейнаго проспекта)—и не лучше ли будетъ устроить въ этомъ мѣстѣ поворотный кругъ. Я и мѣстный начальникъ участка пути инженеръ Прокофьевъ доказывали полную возможность обойтись безъ круга, — большинство же стояло за кругъ и когда по моему настоянію инженеромъ Прокофьевымъ былъ пропущенъ по закругленію паровозъ и таковой сошелъ при этомъ съ рельсовъ—то наши противники отъ души смѣялись. Но я этимъ не смутился и даль идею переустройство кривой съ такимъ приспособленіемъ, которое позволило съ тѣхъ поръ въ теченіе четырехъ лѣтъ паровозамъ прелюбополучно проходить злополучную кривую безъ опасенія схода, а приготовленный поворотный кругъ такъ и простоялъ безъ всякаго употребленія. До сихъ поръ помню эту бѣлую іюньскую петербургскую ночь, когда около 3 часовъ утра на первомъ паровозѣ, прошедшемъ благополучно кругъ — мы переѣзжали на диво собравшейся, несмотря на раннее утро, толпѣ зѣвакъ, изъ коихъ большинство возвращалось изъ „Акваріума“ и „Виллы Роде“ — переѣхали впервые Литейный мостъ и, доѣхавъ до воротъ товарной Финляндской желѣзнодорожной станціи въ концѣ Нижегородской улицы, начали стучать въ ворота къ ужасу заспанныхъ и ничего не ожидавшихъ финскихъ сторожей.

Съ назначеніемъ О. А. Турцевича предсѣдателемъ инженернаго совѣта—я былъ назначенъ и. о. члена сего послѣдняго, при чемъ черезъ мои руки прошли проекты нѣкоторыхъ изъ новыхъ дорогъ послѣдняго времени, а именно: проекты линій: Западно-Уральской, Алтайской, Семирѣченской и Ферганской. Крайне интересныя чисто инженернаго характера занятія въ означенномъ совѣтѣ во многомъ способствовали скрашиванію

моей почти исключительно административной должности помощника начальника дороги.

Въ заключеніе настоящаго очерка не могу не удѣлить нѣсколько теплыхъ словъ личности человѣка, который за послѣдніе годы моей службы оказалъ и мнѣ лично широкую помощь — я говорю о нынѣ покойномъ Осипѣ Антоновичѣ Турцевичѣ.

О. А. Турцевичъ пользовался въ инженерной средѣ чрезвычайнымъ общимъ уваженіемъ, какъ человѣкъ большихъ техническихъ знаній и обширнаго практическаго опыта, приобретеннаго продолжительною, дѣятельною службою на видныхъ желѣзныхъ дорогахъ. До назначенія его на важный постъ предсѣдателя высшаго технического совѣщанія министерства, онъ былъ начальникомъ: сначала Петербурго-Варшавской, а потомъ Николаевской желѣзныхъ дорогъ, предварительно, въ теченіе многихъ лѣтъ, занимая послѣдовательно должности главнаго инженера службы ремонта пути и зданій и помощника начальника дороги на той же Николаевской дорогѣ. Съ 1907 г. онъ назначался неуклонно сначала членомъ, а потомъ и предсѣдателемъ экзаменаціонной комиссіи, образуемой въ Институтѣ Инженеровъ Путей Сообщенія для выпуска молодыхъ инженеровъ. Онъ же въ послѣдніе годы состоялъ представителемъ отъ желѣзныхъ дорогъ русской сѣти въ постоянной комиссіи международныхъ желѣзнодорожныхъ конгрессовъ. Оба эти назначенія наглядно свидѣтельствуютъ о томъ уваженіи и довѣрїи, которыми покойный пользовался съ своей средѣ. Въ 1910 г. О. А. былъ назначенъ, какъ было сказано мною выше, на высшей постъ предсѣдателя инженернаго совѣта. Къ сожалѣнію, тяжелая болѣзнь свела его въ могилу менѣе, чѣмъ черезъ полтора года послѣ сего назначенія.

О. А. Турцевичъ умеръ далеко не глубокимъ старикомъ, онъ родился 15 февраля 1851 года, и ему минуло едва 60 лѣтъ, возрастъ, когда въ Европѣ люди только начинаютъ свою общественную дѣятельность и выступаютъ на самостоятельную ответственную арену. Къ сожалѣнію, въ Россіи большинство инженеровъ къ 60-ти годамъ уже такъ изнурены тяжелымъ трудомъ и жизнью, что уходятъ преждевременно въ лучшій міръ.

Счастливымъ исключеніемъ не пришлось быть и Осипу Антоновичу. Окончивъ свое образованіе въ Институтѣ Инженеровъ Путей Сообщенія въ 1872 г., онъ умираетъ въ 1911 г., такъ что на всю самостоятельную дѣятельность ему не было дано судьбою и полныхъ 40 лѣтъ. По справедливости, надле-

жить признать, что покойный въ теченіе всего, отпущеннаго ему срока работалъ талантливо, усердно, трудолюбиво и съ выдающейся пользою для того дѣла, которому посвятилъ свою недолгую жизнь. Дѣятельность покойнаго, чуждая самоиѣннѣю, прошла съ несомнѣннымъ блескомъ и оставила свой слѣдъ всюду, гдѣ имѣла случай проявиться. На Николаевской же дорогѣ, на которой протекла большая часть этой дѣятельности, гдѣ покойный служилъ болѣе 85 лѣтъ, имя О. А. Турцевича навѣрное долго не забудется, какъ имя истиннаго труженика, отдавашаго дѣлу всего себя, весь свой талантъ и всю свою душу. Какъ человекъ Осипъ Антоновичъ всегда отличался мягкимъ, привѣтливымъ характеромъ и тѣмъ неизмѣннымъ доброжелательствомъ, которое столь цѣнно въ хорошемъ товарищѣ, и особенно цѣнно въ начальникѣ. Нѣкоторые склонны были при жизни покойнаго обвинять его въ излишней, порою, снисходительности, но это совершенно несправедливо: О. А. Турцевичъ въ серьезныхъ случаяхъ никогда не былъ слабымъ, но въ то же время онъ не былъ суровымъ, суровымъ чиновникомъ, для котораго руководящимъ началомъ служить не жизнь а бумага, и который, внѣ этой бумаги, не способенъ видѣть ни человека, ни жизни. Такое отношеніе къ дѣлу и мыслямъ дѣйствительно чуждо честной, прямой натурѣ покойнаго, и это сознавали и цѣнили въ немъ его сослуживцы, всѣ его подчиненные, зная, что судъ Турцевича всегда будетъ справедливъ, человекенъ и доброжелателенъ.—Мнѣ лично неоднократно приходилось быть свидѣтелемъ, что, исполняя съ одной стороны во всей строгости законъ, онъ въ то же время старался быть и человекомъ. Помню, напримѣръ, какъ пришелъ къ нему на приемъ какой-то дѣйствительно несчастный интеллигентный бѣднякъ, находившійся въ безвыходномъ положеніи, и просилъ: не найдетъ ли возможнымъ начальникъ дороги дать ему бесплатный проѣздъ отъ С.-Петербурга до Москвы. Осипъ Антоновичъ отказалъ какъ начальникъ дороги, но въ то же время выслалъ черезъ правителя канцеляріи бѣднягѣ 10 рублей своихъ собственныхъ денегъ на проѣздъ. Свою исключительную доброту и благожелательность къ учащейся молодежи О. А. доказалъ тѣмъ, что завѣщалъ свыше 15.000 рублей—изъ своихъ трудомъ добытыхъ скромныхъ личныхъ средствъ на стипендіи въ Институтѣ Инженеровъ Путей Сообщенія, С.-Петербургскомъ и Бологовскомъ желѣзнодорожныхъ училищахъ и обществу вспоможенія служащихъ Николаевской дороги.

Опять скажу: крайне, крайне жаль, что такой человекъ такъ рано сошелъ въ могилу; онъ могъ бы еще съ громадною пользою послужить любимому желѣзнодорожному дѣлу.

### **Нѣсколько словъ въ защиту инженеровъ путей сообщенія. Заключеніе.**

Противъ желѣзнодорожныхъ инженеровъ путей сообщенія раздаются чаще всего упреки публики и прессы, главнымъ образомъ, въ 2-хъ случаяхъ: 1) при обходѣ городовъ при постройкѣ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій и 2) при крушеніяхъ поѣздовъ. Постараюсь освѣтить оба обстоятельства возможно безпристрастиѣе.

При трасировкѣ той или другой желѣзнодорожной линіи инженерамъ-изыскателямъ приходится придерживаться техническихъ условій проектированія и сооруженія желѣзныхъ дорогъ, выработанныхъ Инженернымъ совѣтомъ Министерства Путей Сообщенія и утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія. Отклоненія отъ сказанныхъ техническихъ условій, вызываемыя особенностями строящейся дороги, могутъ быть допущены не иначе, какъ съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія.

По тѣмъ же техническимъ условіямъ каждая желѣзная дорога должна быть проектирована между указанными правительствомъ, при разрѣшеніи сооруженія дороги, пунктами по *кратчайшему*, по возможности, направленію, при чемъ, если при разрѣшеніи были, сверхъ того указаны и какіе-либо промежуточные пункты, вблизи которыхъ должна пройти строящаяся желѣзная дорога, то требованіе это должно быть обязательно исполнено при проектированіи направленія означенной желѣзной дороги. Независимо сего направленіе желѣзной дороги должно быть проектировано такимъ образомъ, чтобы попутные города и главнѣйшіе попутные центры населенія и промышленности были по возможности захвачены желѣзною дорогою. Въ случаѣ отклоненія желѣзной дороги отъ направленія, бывшаго въ виду высшихъ государственныхъ установленій при разрѣшеніи постройки желѣзной дороги, равнымъ образомъ въ случаѣ оставленія попутныхъ городовъ и центровъ населенія и промышленности въ сторонѣ отъ желѣзной дороги, должны быть выяснены причины подобнаго проектированія желѣзной дороги, съ представленіемъ въ обоихъ случаяхъ вариантовъ по направленію, а также захватывающихъ обойденные вышепоименован-

ные города и центры, или варианты отдѣльныхъ къ нимъ вѣтвей (§ 2 техническихъ условій проектированія и сооруженія желѣзныхъ дорогъ). Относительно расположенія конечныхъ и промежуточныхъ станцій въ городахъ или при оныхъ, а равнымъ образомъ и относительно направленія линіи въ предѣлахъ городской черты, должны быть представлены планы городовъ, съ показаніемъ на нихъ направленія линіи и мѣста расположенія станцій, а также и отзывы подлежащихъ городскихъ управленій (§ 3 техническихъ условій проектированія и сооруженія желѣзныхъ дорогъ).

Вотъ тѣ законоположенія, которыми долженъ руководствоваться каждый изыскатель-инженеръ въ отношеніи городовъ. Изъ вышеизложеннаго нетрудно, полагаю, усмотрѣть, что личный произволъ безъ или съ корыстною цѣлью: 1) сведенъ сказанными правилами для изыскателя до минимума и 2) если обходъ того или другого города тѣмъ не менѣе осуществляется на дѣлѣ—то онъ долженъ быть обусловленъ настолько вѣскими обстоятельствами, противъ которыхъ ничего не могло бы возразить цѣлое коллегіальное учрежденіе, его санкціонирующее. всѣхъ членовъ котораго едва-ли есть возможность подозревать въ подкупности. Не проще ли согласиться съ тѣмъ, что изыскатель въ предѣлахъ поставленныхъ ему техническихъ условій не могъ на самомъ дѣлѣ подойти къ „обойденному городу“. Если добраться до города можно лишь 0,05 подъемомъ, на который поѣзда дорогъ при всемъ желаніи не могутъ взобраться, или городъ стоитъ на берегу рѣки, которую линія сѣчетъ въ случаѣ непосредственнаго подхода къ городу подъ весьма острымъ угломъ, по нормальнымъ же техническимъ условіямъ, въ интересахъ безопаснаго существованія мостовъ, требуется устраивать таковыя перпендикулярно къ пересѣкаемымъ рѣкамъ,—то волею неволею ему приходится отойти дальше отъ злополучнаго города, хотя бы подъ подозрѣніемъ, что „не дали ему взятки“. Далѣе, если городъ стоитъ на высокомъ берегу рѣки, а по другую сторону на протяженіи нѣсколькихъ десятковъ верстъ простирается бездонное болото, проведеніе насыпи по которому обошлось бы въ баснословную цѣну,—то конечно приходится „обойти“ и такой городъ.

Приведенныхъ примѣровъ, полагаю, достаточно, чтобы понять всю несостоятельность обвиненія cadaго инженера-изыскателя въ умышленномъ злонамѣренномъ обходѣ того или иного города.

Обращаясь къ разсмотрѣнію втораго вопроса: по обвиненію

инженеровъ чуть ли не въ каждомъ крушеніи, при чемъ большею частью ехидно подчеркивается, какъ публикою, такъ и прессою стереотипное замѣчаніе „опять виноватъ конечно стрѣлочникъ“—позволю себѣ прежде всего отмѣтить то обстоятельство, что, какъ это и ни странно на первый взглядъ—но приходится установить, что въ весьма многихъ случаяхъ причиною крушеній и сходовъ поѣздовъ на станціяхъ непосредственнымъ виновникомъ таковыхъ является именно вышеуказанный злополучный агентъ. Въ подтвержденіе высказаннаго привожу нижеслѣдующія данныя: на Николаевской дорогѣ, на примѣръ, въ 1905 г. имѣли мѣсто 75 случаевъ сходовъ подвижного состава, изъ коихъ 54 случая=70%, произошли исключительно по винѣ стрѣлочниковъ. Иное дѣло, какія обстоятельства побуждаютъ стрѣлочниковъ относиться столь небрежно къ ихъ обязанностямъ: необходимо конечно считаться съ низкимъ уровнемъ ихъ воспитательнаго ценза, скудностью получаемаго жалованья. Но при чемъ же тутъ желѣзнодорожные инженеры? Всякому сколько-нибудь знакомому съ тою нравственною и физическою пыткой, которую приходится выдерживать каждому изъ высшихъ агентовъ дороги при проведеніи того или иного мѣропріятія въ порядкѣ смѣтнаго ассигнованія, когда каждая строка бюджета, каждая попытка улучшить ту или другую отрасль желѣзнодорожнаго хозяйства, въ томъ числѣ и улучшение быта низшихъ служащихъ, претерпѣваетъ систематическія урѣзки въ засѣданіяхъ сначала Совѣта дороги, со стороны т. н. „иностранцевъ“, то есть представителей Министерства Финансовъ и Контроля, а засимъ укороченная такимъ путемъ смѣта еще разъ разсматривается въ смѣтныхъ засѣданіяхъ Управленія ж. дорогъ, гдѣ урѣзывается окончательно<sup>1)</sup>. Спрашиваю—при чемъ же тутъ желѣзнодорожные инженеры?

Есть пожалуй одна сторона желѣзнодорожнаго хозяйства, которую можно было бы поставить въ упрекъ занимающимъ высшія должности: начальниковъ дорогъ, ихъ помощниковъ и начальниковъ службъ—это рѣдкое посѣщеніе линіи, т. е., другими словами, недостаточный личный надзоръ за правильными дѣйствіями подчиненной имъ арміи мѣстныхъ служащихъ и прочей части обширнаго желѣзнодорожнаго механизма—на самомъ мѣстѣ работъ, то-есть на самой линіи, такъ какъ, для исполнѣ нормальнаго и успѣшнаго дѣйствія всей сложной машины желѣзнодорожнаго хозяйства, слѣдовало бы, чтобы на-

<sup>1)</sup> Въ настоящее же время—еще и въ Государственной Думѣ.

чальникъ каждой дороги объѣзжалъ бы ввѣренную ему линію на полномъ протяженіи таковой не рѣже одного раза въ мѣсяць, а начальники службъ не рѣже, чѣмъ каждая двѣ недѣли. Но кто же въ этомъ виноватъ? Конечно, не сами они. Неудачная группировка желѣзнодорожныхъ линій, часто совсѣмъ неоднородныхъ ни по географическому, ни по коммерческому своему положенію—подъ однимъ Управленіемъ въ огромныя сѣти длиною до 4.000 верстъ, тогда какъ за нормальную длину дороги, которой можетъ по физическимъ и нравственнымъ силамъ успѣшно управлять одинъ человекъ—не можетъ превосходить 1.200—1.500 верстъ—есть одна изъ такихъ основныхъ причинъ.

Если такая задача была не подъ силу людямъ, умудреннымъ долготѣтнимъ всестороннимъ опытомъ—то для омоложденного состава управленій такой трудъ и подавно выше силъ, такъ какъ во всѣхъ такихъ случаяхъ, когда на помощь энергіи и знанію долженъ придти необходимый опытъ—таковой, за немногими исключеніями, отсутствуетъ, и отъ избытка молодой энергіи нерѣдко дѣлаются весьма *серьезныя* и трудно поправимыя ошибки въ ущербъ какъ безопасности движенія, такъ и казеннымъ интересамъ.

Другая не менѣе, если не болѣе важная причина—это существованіе членовъ Совѣта отъ Контроля и Министерства Финансовъ въ мѣстныхъ управленіяхъ ж. дорогъ. Это тотъ тормозъ, который на каждомъ шагу задерживаетъ дѣятельность cadaго начальника дороги, т. е. лица, занимающія одну изъ самыхъ важныхъ должностей по отношенію къ каждому гражданину Россійской Имперіи: не слѣдуетъ забывать, что отъ бдительности начальниковъ дорогъ, отъ ихъ распорядительности зависитъ жизнь cadaго изъ насъ и членовъ нашихъ семействъ, и не во время войны, а въ каждую данную минуту нахожденія нашего на желѣзнодорожной сѣти. Ему приходится отвѣчать за все, а руки у него связаны постороннею петлей,—члены которой, тормозя зачастую фактически его начинанія, сами не несутъ рѣшительно никакой отвѣтственности. Это порядокъ несомнѣнно ненормальный и неимѣющій рѣшительно никакого оправданія.

Это будетъ ясно изъ тѣхъ соображеній, что со времени учрежденія этихъ совѣтовъ начальники дорогъ и службъ вмѣсто того, чтобы заниматься дѣломъ, должны засѣдать по нѣсколько разъ въ недѣлю и все „совѣтоваться“. Число засѣданій по разсмотрѣнію однѣхъ только смѣтъ на нѣкоторыхъ

дорогахъ доходило до 60—70, при чемъ дѣломъ нерѣдко распоряжались фактически представители постороннихъ вѣдомствъ.

Ненормальное положеніе, занятое представителями Контроля и Министерства Финансовъ въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ управленій желѣзныхъ дорогъ было въ свое время охарактеризовано на сѣздѣ начальниковъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, бывшемъ въ 1909 году въ С.-Петербургѣ<sup>1)</sup>, который, между прочимъ, постановилъ: *„признать участіе въ Советѣхъ (Управленій) представителей Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля нежелательнымъ. Если бы тѣмъ не менее присутствіе представителей сихъ вѣдомствъ въ Советѣхъ было признано необходимымъ, то означенные представители должны участвовать въ рѣшеніяхъ Совета съ правомъ голоса, съ тѣмъ, чтобы заявленныя ими особая мнѣнія не могли приостанавливать рѣшенія большинства . . . . . Отсутствіе въ засѣданіяхъ Совета представителей Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля не приостанавливаетъ рѣшеній Совета“.*

Такое постановленіе является совершенно понятнымъ, если принять во вниманіе, что въ живомъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, гдѣ отъ своевременнаго и быстраго рѣшенія того или иного вопроса зависитъ безопасность движенія или хозяйственность той или иной заготовки—нельзя растягивать дѣла до ближняго засѣданія Совета (Советъ собирается обычно разъ въ недѣлю), а иногда и до слѣдующаго черезъ недѣлю засѣданія, подчасъ подтѣмъ предлогомъ, что представитель вѣдомства „не успѣлъ“ ознакомиться къ очередному засѣданію Совета съ дѣломъ.— Если принять во вниманіе, что начальникъ матеріальной службы не имѣетъ права, на примѣръ, безъ верховной санкціи представителей Контроля и Финансовъ купить наличною покупкою матеріаловъ или предметовъ на сумму свыше 30 рублей—то можно себѣ представить, какой хаосъ въ многомилліонное хозяйство дороги вводитъ каждый разъ подобнаго рода отсрочка. Мало того, съ одной стороны Министерство требуетъ съ начальника дороги усиленія мѣропріятій по безопасности движенія—а съ другой сей послѣдній безъ санкціи тѣхъ же представителей Министерства Финансовъ и Контроля—не имѣетъ права нанять лишняго стрѣлочника, лишняго сигналиста, безъ боязни начета, и въ этомъ отношеніи названные представители нерѣдко выступаютъ съ особымъ мнѣніемъ, парализующимъ благое начина-

<sup>1)</sup> См. журналы засѣданій Сѣзда Начальниковъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 27-го и 28-го января 1909 г. стр. 22.



ніе администраціи дороги. Это между прочимъ одна изъ главныхъ причинъ, почему ховяйство частныхъ дорогъ большею частью доходнѣе казеннаго ховяйства, и подобное положеніе вещей едва-ли терпимо въ дальнѣйшемъ. Это относится въ особенности къ желѣзнодорожному контролю, затѣвующему иногда такого рода дѣла, которыя не только не обоснованы, но ведутъ даже къ матеріальнымъ убыткамъ казны и подрыву авторитета вѣдомствъ. Чтобы не показаться голословнымъ, приведу, недавно бывшій, примѣръ на одной изъ дорогъ привлеченія завѣдывавшаго таможеннымъ агентствомъ по настоянію Контроля къ суду „за растрату“, при чемъ въ соответствующемъ засѣданіи судебной палаты выяснилось, что почти за *шесть* лѣтъ, прошедшихъ со времени привлеченія вышеуказаннаго агента къ судебной отвѣтственности, и *до дня суда*, Контроль не могъ провѣрить соответствующихъ документовъ и тѣмъ доказать *фактъ* растраты, благодаря чему обвиняемый былъ оправданъ, а судебныя издержки по процессу возложены на казну <sup>1)</sup>, а самъ оправданный предъявилъ къ управленію дороги претензію въ 17.000 р.

Я далекъ отъ мысли утверждать, что Государственный фактической Контроль *измизенъ*. Наоборотъ онъ *долженъ* обязательно существовать, но совершенно не въ той формѣ, въ которой онъ царитъ въ настоящее время. Полезная для дѣла обязанность каждаго фактическаго контролера должна заключаться въ томъ, чтобы онъ убѣждался, что та или другая работа или поставка действительно *произведена*, при томъ въ томъ именно *количество*, которое показано по счету, за нее *заплачено столько, сколько слѣдуетъ* по утвержденной расцѣпной вѣдомости, и уплата произведена именно тому лицу, которое показано по счету; что количество мастеровыхъ и рабочихъ, *показанныхъ* по табелямъ, действительно совпадаетъ съ тѣмъ, которое имѣется въ натурѣ; что сборы дороги поступаютъ въ казну въ томъ именно *количество*, въ которомъ они въ дѣйствительности поступили отъ разныхъ лицъ и учреждений и т. п... Но присваивать себѣ функціи техническія распорядительнаго характера, т. е. посягать на права начальника дороги и его ближайшихъ сотрудниковъ начальниковъ службъ — такого вмѣшательства Контроля безъ прямого ущерба для дѣла *не должно быть* болѣе допущено. До какихъ Геркулесовыхъ столбовъ иногда дости-

<sup>1)</sup> Рѣшеніе Особаго Присутствія СПбургской Судебной Палаты отъ 30 ноября 1913 г.

гаютъ притязанія Контроля, позволю себѣ указать на бывшіе случаи требованія таковыми сокращеній участковъ службы пути, врачебной службы и т. п. въ ущербъ столь краеугольнымъ требованіямъ, какъ *безопасность* движенія и *санитарное* состояніе дорогъ!

Что касается до представителей отъ Министерства Финансовъ—то зачастую таковые забываютъ, что каждая желѣзнодорожная линія, за исключеніемъ дорогъ узко *стратегическаго* значенія—является *прежде* всего предпріятіемъ *коммерческимъ* и что въ коммерческомъ дѣлѣ зачастую приходится временно производить большія затраты, идти иногда на нѣкоторый рискъ—но за то расходы и рискъ этотъ—въ свое время принесутъ свою пользу, которая съ избыткомъ покроетъ всѣ казавшіяся, на первый взглядъ, непроизводительными издержки. До сихъ поръ представители Министерства Финансовъ въ Совѣтахъ дорогъ за весьма немногими исключеніями ограничивали свою дѣятельность неустаннымъ требованіемъ *сокращенія* расходовъ дорогъ и, какъ сказано выше, зачастую—къ прямому ущербу сихъ послѣднихъ. Между тѣмъ по своему положенію, т. е. близкому сопркосновенію съ нѣкоторыми изъ отраслей вѣдѣнія Министерства Финансовъ—представители эти могли бы, наоборотъ, приносить даже существенную пользу дорогамъ, если бы памятовали, что „каждый новый пассажиръ, каждый лишній пудъ груза самымъ фактомъ своего появленія удешевляетъ перевозку“<sup>1)</sup>. Они должны были бы помнить, что каждое коммерческое предпріятіе, не исключая и транспортныхъ, въ цѣляхъ развитія своего дѣла должно направлять наибольшія усилія, главнымъ образомъ, къ отысканію *рынковъ сбыта* или нуждающихся въ ихъ услугахъ кліентовъ въ томъ именно опредѣленномъ географическомъ районѣ, который тяготеетъ къ той или другой желѣзной дорогѣ.

Въ первую очередь это, конечно, дѣло коммерческой службы каждой желѣзнодорожной линіи, но, какъ я уже упоминалъ выше, кому ли не какъ представителямъ Министерства Финансовъ можно наилегчайшимъ путемъ добыть такого рода свѣдѣнія, какъ, напримѣръ, нижеслѣдующія:

1) Какіе находятся въ районѣ дороги: фабрики, заводы, копи, ихъ рынки сбыта и способы подвоза къ ближайшимъ станціямъ дороги.

<sup>1)</sup> Профессоръ А. П. Чупровъ „Желѣзнодорожное хозяйство“.

2) Какіе наиболее выдающіеся кустарные промыслы, размѣры производствъ, рынки сбыта и способы перевозки.

3) Данныя о наиболее крупныхъ имѣніяхъ и сельско-хозяйственныхъ организаціяхъ.

4) Свѣдѣнія о числѣ деревень въ районѣ, числѣ ихъ жителей, количествѣ надѣльной земли и собственной, количествѣ посѣвовъ по родамъ злаковъ и урожаѣ таковыхъ.

5) Данныя о свободныхъ земляхъ, цѣнахъ на нихъ, арендныхъ цѣнахъ и условіяхъ найма.

6) Свѣдѣнія о рабочихъ рукахъ и цѣнахъ на нихъ.

7) Данныя о лѣсномъ хозяйствѣ, топливѣ и рынкахъ сбыта.

8) Свѣдѣнія о водныхъ и грунтовыхъ путяхъ даннаго района, состояніи сихъ путей и способахъ передвиженія и т. д.

Вотъ та область, въ которыхъ содѣйствіемъ къ полученію тѣхъ или иныхъ изъ перечисленныхъ свѣдѣній могла бы быть оказана существенная поддержка хозяйству дороги!

Отмѣчу, что независимо отъ всего сказаннаго выше и *весь* укладъ службы въ центральныхъ учрежденіяхъ мѣстныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ сложился, повидимому, недостаточно цѣлесоотвѣтственно въ отношеніи использованія труда высшихъ агентовъ: таковые завалены совершенно непроизводительнымъ чисто механическо-канцелярскимъ трудомъ въ ущербъ возможности болѣе частаго требованія на линіи и руководства среднимъ и низшимъ персоналомъ таковой. Для примѣра позволю себѣ привести фотографическую картинку того, что приходится дѣлать мнѣ, какъ помощнику начальника дороги—и беру мѣсячную работу <sup>1)</sup>.

Такимъ образомъ трудъ, гдѣ помощникъ начальника дороги можетъ использовать свой опытъ и знаніе, составляетъ только около 30% всей подавляющей массы канцелярскаго чисто механическаго труда и, если необходимо и понятно, чтобы ассигновки и предписанія шли за подписью начальника дороги или одного изъ его замѣстителей—то совершенно, на мой по крайней мѣрѣ взглядъ, непроизводительно, чтобы требовалась подпись сихъ лицъ для прочихъ перечисленныхъ документовъ.

Въ самомъ дѣлѣ: неужели нельзя использовать болѣе цѣлесоотвѣтственнымъ образомъ инженерныхъ познаній и опыта?— Неужели „книгу объ отдыхѣ паровозныхъ бригадъ“ или „книгу осмотра вагонныхъ паровыхъ котловъ“, или „выписку изъ накладной“ не можетъ скрѣпить въ первомъ и во второмъ слу-

<sup>1)</sup> Съ 2 декабря 1913 г. по 7-ое января 1914 г. (см. стр. 601).

Таблица этого труда приведена на 601 страницѣ.

А.		Б.													
Механический трудъ.		Интеллигентный трудъ.													
Отчетное время.	Подписано:	Итого:													
		1029	1082	665	842	5	11	71	120	102	913	20	172	8	4
Прочтено копій съ вещей адресованныхъ Начальнику Дороги.		Видеотъ.	Асигновокъ.	Отношений и предписаній.	Довѣренности.	Книги отмыха на повозн. бригады.	Пенсионныхъ книжекъ.	Копія съ накладныхъ Сл. Сб-ровъ.	Удостовереній на право нах. на паро-возъ.	Положено резолюцій по вход. бумагъ.	Утверждено распоряженій съ подражателями и по-ставщиками.	Утверждено резолюцій по прошествіямъ.	Составлено докладовъ.	Предъявлено въ совѣтъ Управленія.	Поздравки на явлю.
Съ 2-го декабря 1913 г. по 7-е января 1914 г. . . .		Итого: Механического труда 3877 единиц Интеллигентного труда 1112 "													
		Отношеніе $\frac{Б}{А} = 0,29$													

чаяхъ: мѣстный начальникъ участка тяги или депо, а въ послѣднемъ—удостоверить начальникъ службы сборовъ?—Вѣдь во всѣхъ подобныхъ случаяхъ и во множествѣ другихъ подпись начальника дороги или его замѣстителя—является лишь пустымъ лишнимъ росчеркомъ пера, такъ какъ ни въ первомъ, ни во второмъ случаѣ, ни въ третьемъ начальникъ дороги физически не въ состояніи убѣдиться въ правильности удостоверяемыхъ имъ данныхъ.—Зачѣмъ же вся эта комедія, отнимающая непроизводительно сравнительно дорого оплачиваемое время занятій высшаго агента дороги въ прямой ущербъ его техническо-административной дѣятельности?!

Остановлюсь еще на одномъ существенномъ обстоятельствѣ, касающемся собственно уголовной отвѣтственности железнодорожныхъ инженеровъ. Вопросъ этотъ въ свое время былъ весьма обстоятельно рассмотрѣнъ знаткомъ железнодорожнаго дѣла инженеромъ Н. Л. Марковымъ въ его брошюркѣ „Положеніе железнодорожнаго инженера передъ обществомъ и судомъ“<sup>1)</sup>, написанною имъ по поводу суда надъ инженерами Московско-Курской дороги за знаменитую Кукуевскую катастрофу. Прошло 30 лѣтъ со времени изданія названной брошюрки, а все, что въ ней сказано, къ сожалѣнію, можетъ быть отнесено и къ настоящему времени: „Суды, говоритъ г. Марковъ, не должны упускать того, что высшіе агенты дороги по отношенію къ низшимъ, кромѣ нѣкоторой денежной зависимости послѣднихъ, выражающейся правомъ наложенія штрафа<sup>2)</sup> или удаленія отъ службы, никакихъ другихъ закономъ дарованныхъ правъ на дисциплинарное взысканіе, какъ, напримѣръ, права ареста, не имѣютъ; такъ равно и того, что за нарушеніе инструкцій или приказовъ старшихъ младшіе агенты законной отвѣтственности по суду не подвергаются, пока нарушеніе это не вызоветъ катастрофы.“

Такимъ образомъ, съ одной стороны является *безправіе старшихъ*, а съ другой *уголовная изъ отвѣтственность* за неисполнительность младшихъ и тѣмъ создается для нихъ внѣ-законное положеніе какихъ-то заложниковъ передъ судомъ, съ примѣненіемъ законовъ исключительныхъ.

Въ самомъ дѣлѣ, развѣ при всѣхъ обстоятельствахъ справедливо примѣнять къ начальникамъ дистанцій или управляющему дорогою, вѣдающимъ—первый до 70 верстъ дороги, а по-

<sup>1)</sup> Москва 1884 г.

<sup>2)</sup> Въ настоящее время отменены и штрафы.

слѣдній — всею — суровую уголовную кару за обнаруженную судебнымъ слѣдствіемъ неисполнительность сторожа, хотя бы и послужившую причиною катастрофы.

Мы понимаемъ, что если сторожъ не исполнилъ своей обязанности, потому что *не былъ снабженъ всѣми предметами*, составляющими потребность его службы, или *что онъ былъ обремененъ другими занятіями настолько, что не могъ выполнить ближайшаго своего назначенія*, то ответственность за это всецѣло должна пасть на всѣ тѣ лица, на коихъ лежитъ обязанность заботиться о предоставленіи всего нужнаго. Но разъ снабженный всѣми средствами сторожъ не выполнитъ своихъ обязанностей или по забывчивости своему или въ силу опьяненія, или въ надеждѣ, что услуги его не потребуются на время сна, или произвольной отлучки его, то полагаю, что и рѣчи объ отвѣтственности не только управляющаго, но и начальника дистанціи, быть не должно, такъ какъ ни начальникъ дистанціи, ни управляющій физически не въ состояніи постоянно находиться *сзади* или *около* порученныхъ имъ агентовъ, число коихъ для перваго превосходитъ 400, а для втораго 6.000 человекъ (прибавлю отъ себя, а теперь свыше 30.000). Слѣдовательно, въ подобномъ случаѣ, неисполнительность сторожа является самостоятельно совершеннымъ съ его стороны проступкомъ или преступленіемъ, за которое никакое начальство привлекать къ уголовному суду невозможно. И стремленіе поддерживать такую отвѣтственность со стороны судовъ *равносильно обязательству старшихъ лицъ исполнять лично обязанности своихъ подчиненныхъ*, что конечно невозможно и физически и противорѣчитъ существу веденія каждаго дѣла, основаннаго на распределеніи труда между многими лицами. Напротивъ, такое стремленіе, *обезличивающее низшаго агента до степени простого неодушевленнаго орудія*, не возбуждая въ немъ понятія о долѣ службы, притупляетъ и всякую его инициативу, безъ которой въ такомъ дѣлѣ, каковымъ являются *железныя дороги*, обойтись невозможно, такъ какъ ничто не зависитъ отъ столькаго рода случайностей, какъ железнодорожное дѣло, предусмотрѣть которыя *не въ силахъ никакая самая подробная инструкция*. Поэтому и уголовное преслѣдованіе сказанныхъ лицъ за преступленія, совершенныя другими, составляетъ прямое нарушеніе статьи 15 кореннаго уголовного закона, по которому привлекаются только лица, совершающія преступленіе, а не начальствующіе, отвѣчающіе или по законамъ гражданскимъ или въ административномъ порядкѣ.

Желательно знать, какъ бы взглянули г.г. прокуроры на

появленіе такого закона, по которому за преступленіе по должности, совершенное г.г. судебными слѣдователями или товарищами прокуроровъ, стали бы привлекать къ уголовному суду самихъ прокуроровъ...

Но, если въ данномъ случаѣ оказывается невозможнымъ и юридически несправедливымъ возлагать уголовную отвѣтственность на прокуроровъ, какъ на лицъ, начальствующихъ, за преступленія, совершаемыя ихъ подчиненными, получившими и *высшее образованіе, и правильное умственное и духовное развитіе*, то во сколько же разъ несправедливѣе и *невозможнѣе возлагать уголовную же отвѣтственность на инженеровъ за проступки*, совершенные дорожною стражей, собранной изъ невѣжественной, недисциплинированной, неразвитой и неграмотной массы...

Почему же суды считаютъ *нравственно справедливымъ и возможнымъ требовать отъ старшихъ дорожныхъ агентовъ физически невыполнимаго*? Почему г.г. прокуроры съ особеннымъ стараніемъ къ обнаруженной самостоятельной неисполнительности сторожа, имѣвшаго всѣ средства къ исполненію своей обязанности, пристегиваютъ всегда и старшихъ агентовъ дороги, создавая для нихъ виновность изъ словъ: „*нерадѣніе*“, „*невниманіе*“, „*упущеніе*“ и т. п. ...

Неужели они въ такомъ сложномъ дѣлѣ, какимъ является управленіе дорогою, не допускаютъ ни *проявленія утомленія ума, ни ошибки соображенія и мысли* у лицъ, стоящихъ въ главѣ дѣла? Намъ кажется, чтобы имѣть право утверждать, является ли данная катастрофа результатомъ *нерадѣнія или невниманія* со стороны обвиняемыхъ *ими нтъ*—прежде всего *слѣдуетъ разобратъ весь характеръ общаго направленія дѣятельности* обвиняемаго лица. Иначе агенты *нерадивые*, но за то болѣе счастливые будутъ избѣгать уголовной кары, а лица, всецѣло преданные своему дѣлу и старательныя, при *малѣйшей отибкѣ изъ ума* одни будутъ строго наказуемы.

Послѣ всего вышесприведеннаго, думаю, что вполнѣ *безпристрастный читатель* согласится со мною, что нѣтъ никакого повода кидать гравью огульно въ *каждаго инженера путей сообщенія*.

### З а к л ю ч е н і е .

Я кончилъ. Жизнь инженера, какъ видно, надѣюсь, изъ моего повѣствованія, не всегда легка и завидна, но если бы кто-либо предложилъ мнѣ вопросъ: „не раскаиваетесь ли, что избрали карьеру инженера“,—я ни на минуту не поколебался

бы отвѣтить: „нѣтъ, никоимъ образомъ“. Я люблю свое дѣло всей душою и горжусь быть инженеромъ путей сообщенія. Съ однимъ лишь никогда не примирюсь—это, что не могъ примѣнить по независящимъ отъ меня причинамъ своего искренняго желанія послужить любимому дѣлу желѣзныхъ дорогъ на болѣе обширномъ поприщѣ—мало того даже не могъ до сихъ поръ добиться перевода на родину въ Москву, въ менѣе губительныя условія жизни для жены и семьи, нежели городъ Петербургъ.

**Л. Любимовъ.**

