

71 625 550 38  
Б 832  
А. П. БОРОДИНЪ.

Періодическая печать по поводу катастрофы на Московско-  
Курской желѣзной дорогѣ.



Извлечено изъ № 7 журнала

**«ИНЖЕНЕРЪ».**



**К І Е В Ъ.**

Ново-Елисаветинская ул., типографія С. В. Кульженко.  
1882.

## Періодическая печать по поводу катастрофы на Московско-Курской ж. д. \*)

Желѣзныя дороги и желѣзнодорожные дѣятели вообще не пользуются расположеніемъ газетъ и прессы, и часто подвергаются со стороны послѣднихъ самымъ тяжкимъ обвиненіямъ и рѣзкимъ нападкамъ. Газеты обнаруживаютъ такое отсутствіе безпристрастія въ этомъ отношеніи, пользуются всякимъ случаемъ и малѣйшимъ поводомъ, чтобы поднять такой шумъ и тревогу, что постороннему наблюдателю приходится искать объясненія въ этихъ явленіяхъ развѣ въ отсутствіи возможности обсужденія вопросовъ, болѣе важныхъ и вопіющихъ, и въ полнѣйшей свободѣ, предоставленной печати въ желѣзнодорожныхъ вопросахъ. Настоящія строки

---

\*) Если настоящія замѣтки будутъ почтены вниманіемъ періодической прессы, то я покорно просилъ бы всѣ нападки и неудовольствія, которыя они могутъ возбудить, направлять исключительно по личному моему адресу, не распространяя ихъ на какія-либо корпораціи вообще, отъ имени которыхъ я не имѣю ни права, ни полномочія говорить.

*А. Бородинъ.*

имѣютъ цѣлью охарактеризовать поведеніе прессы въ отношеніи къ извѣстному кукуевскому несчастію и показать, насколько вліяніе періодической печати было полезно и благотворно въ отношеніи разъясненія публикѣ истиннаго характера происшествія, причинъ такового и образа дѣйствія частныхъ къ происшествію лицъ и учреждений.

Случилась катастрофа; ни подробности ея, ни причины ея еще не выяснены, но пресса—за нѣкоторыя исключенія—поспѣшила разразиться такимъ градомъ нападокъ, брани, ругательствъ на строителей дорогъ, на инженеровъ, директоровъ, инспекторовъ и всѣхъ сколько нибудь частныхъ къ желѣзнодорожному дѣлу лицъ, занялась такою травлею этихъ лицъ, которыя заставляли припоминать давнія времена чумныхъ и холерныхъ эпидемій, когда обезумѣвшая чернь съ остервенѣніемъ нападала на докторовъ и врачей, обвиняя ихъ во всѣхъ бѣдствіяхъ. Ярыя нападенія были сдѣланы прежде всего на строителей дороги: газеты, не задумываясь долго, сразу порѣшили, что причина всего несчастія кроется въ «алчности строителей—этихъ самыхъ наглыхъ хищниковъ, разжирѣвшихъ тузовъ и воротилъ» \*), и такъ успѣли въ этомъ убѣдить публику, что всякій считалъ вполне очевиднымъ, что одна чугунная труба, подъ которою даже де нѣтъ должнаго каменнаго фундамента\*\*), не была въ состояніи оградить отъ

---

\*) «Новое Время» Іюля 4-го.

\*\*) Новороссійскій Телеграфъ, № 2233.

размыва длинную и высокую насыпь, и что катастрофа рано или поздно должна была имѣть мѣсто. И вотъ оказывается, что ни «алчность», ни «хищничество» строителей тутъ не при чемъ, что дорогу строила казна, что труба была положена сознательно и въ полномъ убѣжденіи достаточности ея, что никогда никакихъ каменныхъ фундаментовъ подъ чугунныя трубы не дѣлается, и что никакой очевидной, бросающейся въ глаза, нечѣпости она собою не представляла.

Далѣе посыпались страшныя нападки на Управленіе дороги за молчаніе, за необъявленіе числа и фамилій погибшихъ, вызваны были «громы небесныя» на «алтынниковъ» — администраторовъ дороги, которые де будто, вмѣсто помощи раненымъ и увѣчнымъ, вмѣсто быстрого спасенія живо засыпанныхъ землею пассажировъ, занялись собираніемъ частей разбитыхъ вагоновъ и сованіемъ себѣ въ карманъ, «окровавленныхъ тряпокъ своихъ жертвъ». На дѣлѣ оказалось, что число и фамиліи погибшихъ едва могли быть опредѣлены черезъ двѣ—три недѣли послѣ происшествія, что потребовались весьма сложныя и грандіозныя работы и гигантскія усилія тысячи людей, работавшихъ день и ночь при электрическомъ освѣщеніи, для откопки труповъ, что всякая помощь раненымъ и увѣчнымъ была оказана настолько быстро, насколько то позволяли мѣстныя условія. Съ яростью указывали, что вслѣдствіе бездѣйствія инженеровъ и медленности раскопокъ главное

распорядительство надъ землекопами нашлись вынужденными взять на себя прокуроръ Гончаровъ и жандармскій полковникъ Задонскій—и вотъ черезъ нѣсколько дней самъ прокуроръ Гончаровъ официально заявляетъ лживость этого заявленія \*).

Затѣмъ указывалось на непростительную оплошность мѣстныхъ агентовъ дороги, которыхъ будто предупреждали объ опасности, и кои несмотря на это ни какихъ мѣръ не приняли: оказалось, что предупрежденіе относилось къ другому пункту и что всѣ предосторожности на этомъ мѣстѣ были приняты, объ опасности же на 296 верстѣ никто ничего не подозрѣвалъ.

Далѣе, когда стало выясняться, что число жертвъ значительно менѣе, чѣмъ предполагалось, газеты вмѣсто того, чтобы успокаивать умы публики, каркаютъ и подхватываютъ или сочиняютъ слухи такого рода, что де инженеры нарочно работаютъ по ночамъ, чтобы скрывать трупы, и что число жертвъ гораздо больше, но они скрыты инженерами для уменьшенія числа гражданскихъ исковъ....\*\*) и всѣ эти нелѣпости находили пищу, поддерживались и распространялись нашими первенствующими газетами.—Пошли инсинуаціи, ни на чемъ неоснованныя, что де всѣ путейцы воры и мошенники со временъ Клейнмихеля и до нашихъ, что они виновники бѣдствій и происшествій, и въ заключеніе газеты договорились до

---

\*) «Новое Время» № 2222.

\*\*) Южный Край.

того, что пришли къ убѣжденію, что невозможно ниже пасть въ миѣніи общества, чѣмъ будто пали путейцы, что они даже сами усрамились своихъ мундировъ и переодѣваются въ «цивильное» платье.

Наконецъ, печать занялась мѣрами, необходимыми для того, чтобы сдѣлать невозможнымъ повтореніе катастрофъ, въ родѣ кукуевской. Предложенныя мѣры сводятся къ тремъ: 1) бить безпощадно по карманамъ «разжирѣвшихъ желѣзнодорожныхъ воротилъ» за каждаго увѣчнаго или убитаго—но это въ громадномъ большинствѣ случаевъ, въ виду правительственной гарантіи, оказалось равносильнымъ битью по карману казны, а слѣдовательно народа; 2) отобрать дороги въ казну—это есть общая мѣра, которая предлагается не сильными умами во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда не знаютъ, что предложить для уврачеванія извѣстнаго зла; въ данномъ случаѣ эта мѣра потерпѣла очень быстрое фіаско, лишь потому что, какъ на грѣхъ, Московско-Курская дорога строилась именно казною. 3) Привлекать къ строжайшей отвѣтственности *дѣйствительныхъ* виновниковъ происшествій, причемъ *дѣйствительными* непременно должны быть или тузы или инженеры съ многотысячными окладами.—И вотъ такія-то мѣры, по миѣнію нашей руководящей печати, въ состояніи сдѣлать *невозможнымъ* крупныя катастрофы, и публика читающая вѣритъ и убѣждается въ рациональности ихъ. Люди, понимающіе какой-либо толкъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, разводятъ

лишь руками отъ такого простаго рѣшенія самыхъ сложныхъ вопросовъ.

Извѣстно, что безопасность желѣзнодорожнаго движенія находится въ прямой зависимости отъ точнаго исполненія своихъ многосложныхъ обязанностей каждымъ агентомъ многочисленнаго сонма служащихъ, имѣющихъ какія-либо отношенія къ движенію поѣздовъ, и всякое, иногда самое малѣйшее, упущеніе даже нисшаго агента, при *неблагоприятномъ степеніи обстоятельствъ*, можетъ повести къ самымъ губельнымъ послѣдствіямъ. Поддержаніемъ болѣе или менѣе строгой дисциплины между служащими можно уменьшить, въ большей или меньшей степени, число упущеній, дѣлаемыхъ различными агентами, но природа человѣческая никогда не достигнетъ ангельскихъ качествъ, и ошибки, промахи, упущенія и оплошности всегда и ежедневно будутъ повторяться вообще въ огромномъ числѣ. Тѣмъ не менѣе, желѣзнодорожное дѣло, благодаря этимъ же инженерамъ, въ которыхъ газеты видятъ убійцъ и главныхъ виновниковъ всѣхъ несчастій, такъ поставлено, что безопасность людей, несущихся въ громадномъ поѣздѣ съ неимовѣрною, какъ казалось когда-то, скоростью въ 60—80 верстъ, болѣе обезпечена, чѣмъ при обыкновенной ѣздѣ на лошадяхъ\*) или ходьбѣ пѣш-

---

\*) По статистическимъ даннымъ во Франціи приходится:  
при движеніи на лошадяхъ  
1 убитый на 355.000 проѣзжающихъ  
1 раненный на 30.000 —

комъ, и—какъ говоритъ американскій писатель Адамсъ—не опасность, но безопасность нынѣшнихъ желѣзныхъ дорогъ должна быть предметомъ нашего удивленія, несмотря ни на какія катастрофы; и необходимы особыя неблагопріятныя условія, трудно и рѣдко встрѣчаемыя, чтобы сдѣланная тѣмъ или другимъ агентомъ оплошность, или упущеніе, повели бы за собою какое-либо происшествіе. Та или другая организація желѣзнодорожнаго дѣла, введеніе новыхъ приспособленій, изобрѣтеніе новыхъ приборовъ и средствъ могутъ въ большей или меньшей мѣрѣ затруднить сочетаніе тѣхъ неблагопріятныхъ и рѣдкихъ условій, кои необходимы для вызова происшествія при сдѣланномъ промахѣ, или упущеніи того или другаго агента, но *уничтожить* катастрофы нельзя и не возможно, и «громы—земные и небесные» менѣе дѣйствительны въ этомъ отношеніи, чѣмъ всякая другая осмысленная мѣра. Упущенія и промахи дѣлаются и будутъ дѣлаться десятками тысячъ, пока люди существуютъ, лишь сотни изъ этихъ упущеній обнаруживаются, остальные проходятъ незамѣченными никѣмъ и даже лицами ихъ совершившими; десятки случаевъ ведутъ къ мало-важнымъ случайностямъ, нарушеніямъ правильности движенія, остановкамъ въ пути и проч., лишь рѣдкіе, единичные и исключительные, случаи

---

при движеніи по желѣзнымъ дорогамъ  
1 убитый на 6.171.117 пассажировъ и  
1 раненый на 590.185. —



ведутъ къ болѣе или менѣе выдающимся происшествіямъ. И вотъ на головы причастныхъ къ этому происшествію призываются громы небесные и земные и—допустимъ—поражаютъ виновниковъ; неужели же эти громы въ состояніи очистить атмосферу и уничтожить ежедневно случающіеся десятки тысячъ упущеній? Я увѣренъ, *нѣтъ*, ибо наряду съ однимъ обвиненнымъ имѣется цѣлый сонмъ агентовъ, упущенія и промахи коихъ даже и многочисленнѣе и горше, кои и менѣе радивы, и менѣе способны, и болѣе безпечны, но болѣе счастливы, чѣмъ ихъ собрать, на котораго одного несправедливая судьба направила всѣ свои громы и проклятія. И примѣры такихъ несправедливыхъ и деморализующихъ, по моему мнѣнію, каръ на глазахъ у всѣхъ.—Вотъ начальникъ дистанціи, судомъ присужденный къ тюремному заключенію, наравнѣ съ ворами, мошенниками и грабителями; его преступленіе должно быть ужасно, и онъ, очевидно, подвергнутъ справедливой карѣ! Что же сдѣлалъ онъ?—въ одномъ изъ многочисленныхъ ретирадныхъ мѣсть, разбросанныхъ по стовой стѣнѣ, ввѣренной его наблюденію дистанціи, сломалась доска, и человекъ провалился въ выгребную яму и получилъ увѣчье! Вотъ Начальникъ дистанціи, осужденный на тюремное заключеніе за происшедшій по винѣ дорожнаго мастера сходъ поѣзда, обошедшійся безъ всякихъ дальнѣйшихъ послѣдствій; но подняли гвалтъ пассажиры, налетѣли слѣдователи и, отыскивая подъ давленіемъ публики

и газетъ *дѣйствительныхъ* виновниковъ непременно между высшими агентами, обвинили Начальника дистанціи за неудовлетворительный подборъ служащихъ! Вотъ Начальникъ депо, высиживающій свой срокъ въ тюрьмѣ за то, что, по глупости своей и излишней ретивости, выдвинулъ изъ депо, по требованію высшаго правительственнаго лица, причинившій сходъ тендеръ, опечатанный передъ этимъ печатями жандарма и самаго Начальника же депо! Вотъ управляющій дорогою, арестованный за то, что въ вагонѣ очень важной особы было недостаточно тепло! Все это живые примѣры изъ практики.— Неужели всѣ эти лица дѣйствительно хуже другихъ, неужели ктонибудь можетъ поручиться за то, что у него не случится ничего подобнаго?— Вотъ, наконецъ, строители, директора Правленія и Управленія Московско-Курской дороги, для которыхъ публика и печать, не разбирая дѣла, требуютъ каторги и громовъ небесныхъ.— За что? За то, что размыло насыпь? Но вотъ одновременно съ симъ и въ данную минуту же моетъ насыпь, повреждаетъ полотно и мосты, и прекращается движеніе и на Рязско-Вяземской, и на Кишиневскомъ участкѣ Юго-западныхъ дорогахъ, и на нѣсколькихъ австрійскихъ дорогахъ сразу; но размывы эти удалось замѣтить заблаговременно, они не произошли при стеченіи столь невозможно неблагоприятныхъ условій, коими сопровождалась Кукуевская катастрофа, и въ сочетаніи коихъ никто не повиненъ—и никому въ го-

гову не приходится призывать громы небесные и земные и осыпать невозможными ругательствами вся и всѣхъ, причастныхъ къ размывамъ и сплывамъ, которые всегда возможны и постоянно будутъ въ большей или меньшей мѣрѣ повторяться на желѣзныхъ дорогахъ всего міра. Какая же разница въ дѣйствіяхъ тѣхъ и другихъ строителей и заправителей?

Дѣло въ томъ, что всѣ эти земныя кары носятъ на себѣ характеръ такой слѣпой и—смѣю сказать—глупой случайности, которой подвергаются не болѣе виноватые, или неопытные, или небрежные агенты, а лишь болѣе несчастливые, и какъ самый лучший солдатъ на войнѣ не гарантированъ отъ пули, такъ и никакой желѣзнодорожный дѣятель, при существующихъ законодательствахъ и взглядахъ на дѣло, никогда не обезпеченъ отъ тюрьмы, съ которой одинаково можетъ придтись познакомиться какъ отчаянному бездѣльнику, такъ и самому опытному, самому добросовѣстному дѣятелю, всю душу свою отдающему дѣлу, которому онъ служить. Вотъ почему позволительно нѣсколько сомнѣваться во вліяніи, приписываемомъ строгимъ карамъ закона на увеличеніе безопасности движенія. И газеты напрасно будутъ кидать грязью, изрыгать ругательства и брань, тыкать пальцемъ, писать карикатуры и выставлять на показъ имена хотя бы даже судомъ признанныхъ виновныхъ и причастныхъ въ томъ или другомъ происшествіи—здравомыслящіе люди преклонятся передъ несовер-

шенствомъ земнаго суда, но преступникомъ не назовутъ осужденнаго и не отвернутся отъ него.

Тутъ я сдѣлаю небольшое отступленіе и коснусь вопроса общаго, нетехническаго, затронутаго стороною газетами при разборѣ описываемой катастрофы.—Было высказываемо, что никакія деньги и ничто въ мірѣ не въ состояніи вознаградитъ тѣ человѣческія жертвы, то горе родственникамъ и знакомымъ, которыя причинила катастрофа, что де жизнь человѣческая выше всякихъ матеріальныхъ пожертвованій и на деньги оцѣниваема быть не можетъ; и въ поясненіе этого приводились различныя раздирающія душу сцены и картины того горя и несчастія, которыя внесла катастрофа.—Рискуя навлечь на себя самыя ожесточенныя нападки, я позволю сказать, что всѣ эти заявленія о неоцѣнимости человѣческой жизни—все это фразы и неправда, что людская жизнь всегда оцѣнивается на деньги, но человѣчество не любитъ въ этомъ сознаваться, не любитъ съ карандашемъ въ рукахъ выводить, восколько рублей и копѣекъ оно цѣнитъ эту жизнь, сбереженіемъ сколькихъ «алтынъ» оно покупаетъ горе и слезы окружающихъ умершаго.—И вотъ потому-то выходятъ нелогичныя дѣйствія: то человѣческая жизнь оцѣнивается слишкомъ дешево, то для сохраненія ея затрачиваются капиталы, которыхъ она не стоитъ и не заслуживаетъ. Взгляните, напр., на статистику смертности любаго большаго города; тутъ ежемѣсячно умираетъ по нѣскольку тысячъ

человѣкъ, посѣщайте въ теченіе одной-двухъ недѣль городскія кладбища, вы тутъ наслушаетесь большихъ рыданій и воплей, познакомитесь съ большимъ количествомъ горестей и несчастій, чѣмъ на Кукуевской насыпи, хотя найдете и менѣе пищи для эффектныхъ газетныхъ корреспонденцій. Неужели же нѣтъ возможности предупредить хотя часть этихъ смертей, неужели всѣ онѣ нормальны? Ничуть не бывало, и всякій это знаетъ: улучшите гигиеническія условія города, дайте ему хорошую здоровую воду, устройте правильную канализацію, дайте возможность рабочему классу имѣть здоровыя дешевыя помѣщенія, а не притоны князя Вяземскаго, улучшите еще болѣе больницы, удалите другія антигигиеническія условія, и вы на цѣлыя сотни уменьшите ежемѣсячное число безвременныхъ смертей и вызываемыхъ ими слезъ, воплей и горя! И все это можетъ быть сдѣлано за извѣстную сумму рублей; изъ многочисленныхъ примѣровъ другихъ странъ, другихъ городовъ, отдѣльныхъ частей одного и того же города вы можете съ большою достовѣрностью опредѣлить, на какой процентъ уменьшится смертность со введеніемъ той или другой частной гигиенической мѣры, денежная стоимость которой тоже можетъ быть заранее опредѣлена. Возьмите карандашъ въ руки, раздѣлите эту стоимость на число спасаемыхъ жизней, и вы получите, сколько рублей и копѣекъ требуется для спасенія одной средней человѣческой жизни. Если же, тѣмъ не менѣе, вы не улучшаете гигиеническихъ усло-

вій—это значитъ, что жизнь человѣческая оцѣнивается вами во всякомъ случаѣ дешевле, чѣмъ опредѣленная указаннымъ расчетомъ сумма денегъ, и никакіе вопли и страданія матерей, женъ и сестеръ, потерявшихъ работника и покровителя, васъ въ этихъ случаяхъ не трогаютъ, не заставляютъ измѣнить своего рѣшенія.

Для другаго примѣра укажу на помѣщенія служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ на многихъ степныхъ пунктахъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Кто не слыхалъ о неоднократно описываемыхъ самыми яркими красками цѣлыхъ поселеніяхъ машинистовъ, кондукторовъ, мастеровыхъ и рабочихъ, живущихъ десятки лѣтъ съ женами и дѣтьми въ старыхъ вагонныхъ кузовахъ и землянкахъ. Кто не знаетъ о существованіи этихъ безобразій, осмотрѣнныхъ и представителями разныхъ Министерствъ, и Министрами, и подкоммиссіями графа Баранова, въ одинъ голосъ признававшими ихъ невозможными для человѣческаго жилья. Обратитесь къ статистикѣ этихъ колоній и вы увидите, сколько жизней преждевременно погибаетъ, сколько дѣтей не выживаетъ отъ этихъ антигигіеническихъ, невозможныхъ условий. Но дороги, на которыхъ такія безобразія творятся, гарантированы правительствомъ, въ долгу у него и не имѣютъ права строить новыя постройки на счетъ смѣтныхъ расходовъ, увеличеніе же облигаціоннаго капитала считается правительствомъ преждевременнымъ. Возьмите же карандашъ въ руки, посчитайте, что

бы стоили жилые дома, нужные для уничтоженія всѣхъ этихъ вагонныхъ кузововъ и землянокъ, и вы легко высчитаете максимальную цѣну, въ которую вы оцѣниваете въ данномъ случаѣ человѣческое существованіе, и цѣна эта выйдетъ очень дешевая!

Для третьяго примѣра возьму безопасность движенія на желѣзныхъ дорогахъ: онѣ ежегодно требуютъ извѣстное число людскихъ жертвъ, и какъ ни велика достигнутая инженерами безопасность желѣзнодорожнаго передвиженія, безспорно она со введеніемъ извѣстныхъ мѣропріятій можетъ быть еще увеличена въ нѣкоторой степени: имѣются болѣе усовершенствованные тормоза, имѣется лучшая система сигнализациі, возможно уменьшить число случаевъ поврежденія землянаго полотна, подмыва мостовъ и проч., и всякій инженеръ знакомъ съ этими способами и мѣрами, знаетъ объ нихъ и Министерство и Правительство, пегущіяся о дорогахъ и народъ, слыхала объ этомъ и публика. Отчего же мѣры эти не принимаются, не практикуются? Потому что онѣ стоятъ такихъ денегъ, которыхъ въ разсматриваемое время ни правительство, ни публика, ни инженеры не рѣшаются расходовать, предпочитая ограничивать число несчастныхъ случаевъ одними дешевыми паліативными средствами и угрозами судебныхъ обвиненій.

Газеты не ограничились толкованіями о Кукуевскомъ происшествіи: посыпался цѣлый рядъ нелѣпныхъ корреспонденцій, которымъ руководящая

пресса охотно раскрыла свои столбцы и посвятила даже передовыя статьи, корреспонденціи о явной де опасности, угрожающей то тамъ, то здѣсь на разныхъ желѣзныхъ дорогахъ, то вслѣдствіе «слишкомъ крутыхъ поворотовъ дороги», радіусъ которыхъ, по мнѣнію корреспондентовъ, значительно менѣе установленной нормы\*); то вслѣдствіе «слишкомъ сильнаго уклона» около 250 футовъ« (!!)\*), то вслѣдствіе столь крутаго спуска, что «поѣздъ всегда идетъ безъ участія двигательной силы паровоза»\*\*); посыпались подробныя и краснорѣчивыя сообщенія о страшной будто бы опасности, которой подвергались пассажиры вслѣдствіе того, что въ одномъ вагонѣ запицала и нагрѣлась бунка, и проч. И всѣ эти вѣсти съ жадностью подхватывались газетами, перепечатывались изъ одной въ другую, повторялись и комментировались на разные лады, увеличивая въ умахъ смуту и распространяя очевидныя нелѣпости и безсмысленную тревогу.

---

На этомъ я закончу характеристику поведения печати въ случаѣ кукуевского происшествія и позволю себѣ сдѣлать одно общее заключительное замѣчаніе. Всѣ будутъ уважать печать, цѣнить и бояться ея приговоровъ, если она является представителемъ правды, разъяснителемъ истины и противникомъ нелѣпости и лжи; всѣ будутъ преклоняться передъ судьбою, если онъ олицетворяетъ собою осмысленное правосудіе и безпристрастіе къ

\* ) Новое время № 2290.

\*\* ) Южный Край.



человѣческимъ дѣяніямъ и ошибкамъ. Но когда печать является распространителемъ невѣрныхъ толкованій, затемнителемъ истины и выбираетъ себѣ орудіемъ инсинуацію и неправду, когда она отъ невѣдѣнія или другихъ мотивовъ забрасываетъ грязью и затаптываетъ въ нее огуломъ, безъ разбора, правыхъ и виноватыхъ, честныхъ и безчестныхъ, когда она не въ состояніи и не умѣетъ различать способныхъ отъ неспособныхъ, талантовъ отъ идіотовъ, голодныхъ отъ пьяныхъ, когда судъ поддается вліянію раздраженной и искусственно взволнованной толпы, требующей во что бы то ни стало виновниковъ и примѣрной кары имъ—тогда всякій мыслящій человѣкъ въправѣ сказать печати: *не хочу я знать твоего сужденія*, а судѣбъ: *не признаю твоего закона*,—и жаловаться правосудію—на судью, наукѣ—на печать.

Читатель, который имѣлъ терпѣніе дочитать эти замѣтки и не бросилъ ихъ ранѣе въ негодованіи на проповѣдуемая въ нихъ идеи, въправѣ спросить: «Неужели же мириться съ желѣзнодорожными катастрофами и, сложа руки, ожидать повторенія ихъ, не принимая никакихъ мѣръ къ предупрежденію?» Безъ сомнѣнія, нѣтъ, и мое личное мнѣніе заключается въ томъ, что мѣры эти должны между прочимъ состоять въ слѣдующемъ:

1) Еще года четыре тому назадъ я указывалъ на необходимость приданія большей гласности всѣмъ выдающимся происшествіямъ на желѣзныхъ дорогахъ, на полезность обнародованія под-

робныхъ разслѣдованій, обстоятельствъ, условій и причинъ происшествій съ цѣлью вывода изъ этихъ случаевъ полезныхъ указаній и уроковъ для будущаго. Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ какъ будто соглашался одно время съ этимъ взглядомъ; этимъ я объясняю себѣ появившійся вскорѣ послѣ сдѣланія этого предложенія циркуляръ отъ 14 Марта 1879 года за № 2952, въ которомъ впервые вкратцѣ сообщалось для свѣдѣнія о нѣсколькихъ маловажныхъ происшествіяхъ, причемъ однако не столько описывались обстоятельства происшествія, сколько штрафы и взысканія, которымъ подвергались виновные. Циркуляръ этотъ не имѣлъ послѣдователей, и очевидно, что Техническо-Инспекторскій Комитетъ перемѣнилъ свой взглядъ на этотъ вопросъ; происшествія продолжаютъ повторяться на разныхъ дорогахъ, но желѣзно-дорожный міръ узнаетъ о нихъ или изъ неполныхъ, необстоятельныхъ и невѣрныхъ газетныхъ корреспонденцій, или случайно, по знакомству. Ни результатъ подробнаго и основательнаго разслѣдованія, ни точныя обстоятельства и условія происшествія не обнародываются, не обсуждаются и остаются вообще неизвѣстными, и желѣзнодорожные дѣятели не пользуются въ должной мѣрѣ уроками и выводами, которые представляютъ собою происшествія. Должно однако замѣтить, что для того, чтобы было возможно дѣлать такіе выводы и заключенія, необходимо, чтобы разслѣдованія велись лицами, вполне компетентными,

опытными въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ и подготовленными для этой цѣли, а не прокурорами и слѣдователями, впервые являющимися на мѣсто происшествія, впервые сталкивающимися съ деталями желѣзнодорожнаго дѣла и имѣющими единственную цѣлью отысканіе и покараніе виновныхъ, а не извлеченіе серьезныхъ выводовъ и уроковъ для будущаго, что несравненно важнѣе для предупрежденія повторенія происшествій. И въ этомъ отношеніи, мнѣ кажется, что судебное разбирательство въ большинствѣ случаевъ затемняетъ обстоятельства происшествія, такъ какъ оно ведется лицами некомпетентными; экспертиза же, зная ненормальныя отношенія публики и суда къ желѣзнымъ дорогамъ и зная цѣль судебного разбирательства, вообще говоря, въ подобныхъ случаяхъ всегда крайне осторожна въ своихъ показаніяхъ.

2) Пора подумать о преобразованіи Института Инженеровъ Путей Сообщенія, который давно уже не стоитъ на высотѣ своего призванія, и въ настоящее время особенно отсталъ отъ современныхъ требованій; желѣзнодорожное и строительное дѣло быстро подвигается впередъ, развивается, специализуется и осложняется съ каждымъ днемъ; Институтъ недостаточно слѣдитъ за этими движеніями и не примѣняетъ въ достаточной мѣрѣ своихъ кааедръ и программъ къ современному состоянию науки и желѣзнодорожныхъ требованій.

3) Необходимы болѣе частыя общенія состоящихъ при живомъ дѣлѣ инженеровъ и техниковъ

разныхъ спеціальностей между собою для взаимнаго самообученія, усовершенствованія и обмѣна мыслей; существующіе отдѣлы Техническаго Общества не удовлетворяютъ сказанной потребности, такъ какъ они не группируютъ воедино разбросанныя по всей Россіи силы; необходимы періодическіе правильно организованные, самые широкіе Технические съѣзды. Сдѣланныя въ этомъ отношеніи до сихъ поръ попытки самымъ безпощаднымъ образомъ были разрушены и погублены мелкимъ самолюбіемъ и капризами самихъ инициаторовъ этого дѣла. Необходимо ближайшее знакомство, большее общеніе съ иностранными желѣзнодорожными инженерами и техниками и съ тамошними съѣздами, дабы имѣть возможность ближе слѣдить за движеніемъ и развитіемъ желѣзнодорожнаго дѣла всего міра.

18 Іюля 1882 г.

**А. П. Бородинъ.**

