



## ИЗ РАССКАЗОВ М-РА ЛОДИАНА

### ВЗГЛЯД НА БЫТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СЛУЖАЩИХ В СИБИРИ

**В** Средней Сибири служащие вдоль линии железной дороги получают только 18 р. в месяц. Это равняется 9 долларам. Но несравненно лучшие условия жизни и удобства можно иметь за 5 долларов в Соединенных Штатах, нежели за эти 9 долларов в Сибири.

Маленькие сторожевые домики находятся в 3–4, иногда 5-верстном расстоянии один от другого. Будки предоставляются для жилья безвозмездно, как и отопление.

Для каждого из служащих или «сторожей» определен известный участок пути в 3 версты, за которым он обязан наблюдать в продолжение суток. Он должен встречать каждый поезд, употребляя для сигнала «игрушечную» трубу, или духовой рожок, как во Франции; а если его не окажется на своем посту, его штрафуют в размере 1 рубля за каждую такую несправедливость.

Кроме того, ему приходится носить депеши до следующей будки, так как только таким образом передаются они от сторожа к сторожу и дальше.

В Сибири, где расстояние между станциями 45–50 верст, а дом железнодорожного мастера стоит иногда в 18–25 верстах от ближайшей телеграфной станции — это единственный способ доставки депеш. На это требуется от 4–5 часов времени; депеша содержит иногда донесение паровозного машиниста о страшных снежных заносах на том же участке, где живет железнодорожный мастер и куда послан сторож.

Эти посылки очень утомляют сторожей и некоторые из них говорили мне, что им приходится иногда делать от 20–25 и даже 40 верст туда и обратно (встречая, кроме того, поезда, ходящие по линии 2 раза в день, инося депешу за депешей). Особенно тяжел такой труд ночью, так как сторожа могут быть разбужены во всякое время и должны из теплой комнаты идти прямо на мороз градусов 20–40, иногда с ледящим ветром

и по страшной темноте, мили 4.

Я сам часто встречал сторожей, идущих таким образом по линии поздней ночью. Некоторые несли фонарь и ружье, из опасения волков, иногда попадающихся там, хотя мне лично не случалось видеть ни одного волка на протяжении 8000 миль, пройденных мною по всей России; но я слышал, как это слышали нередко и сторожа, протяжный, глухой вой в лесу вдоль линии, и могу сказать, что если у человека могут быть сильно натянуты нервы, так это именно тогда, когда ему одному ночью приходилось идти по Сибирскому железнодорожному пути и слышать в темном лесу этот протяжный вой, особенно если кажется, что он как будто приближается. И в такое время мне, даже вооруженному 45-калиберным револьвером, было далеко не по себе! Я никогда не останавливался в таком случае, а быстро шагал к станции, держа револьвер наготове, причем блеск в темноте его короткого, никелированного ствола доставлял мне некоторое успокоение. Иногда сторожа при встрече со мной в мертвенной тишине ночи внезапно останавливались, вероятно, удивленные видеть одинокого путника, и раздавался окрик: «Что за человек?» — «Служба!» — отвечал я, зная значение этого слова, хотя в данном случае это была неправда, так как я никакого отношения к железной дороге не имел, но это избавляло меня от опасности быть принятым за бродягу или ночного разбойника и видеть направленным на себя дуло ружья.

В самой России, т. е. с европейской стороны Уральского хребта, плата линейным железнодорожным служащим еще меньше. Она колеблется для сторожей между 8–11 рублями в месяц, хотя при даровом помещении и медицинской помощи; но все же это не Бог весть что!

И как только бедняги эти существуют — остается загадкой для каждого иностранца, исключая разве меня (Lodian). Положим —

жалование их 10 р. в месяц. Это равняется 5 долларам по курсу Соединенных Штатов; но эти 5 дол. в России относятся к стоимости их в Америке как  $2\frac{1}{2}$  к 3-м.

Теперь рассмотрим как живет этот бедный «батрак»<sup>\*)</sup>. Я видел это собственными глазами, сотни раз останавливаясь в его убогой хижине и даже нередко ночуя там.

Ежедневную пищу его составляет грубого вида ржаной хлеб, отдающий горечью и плохо выпеченный. Затем картофель с бычьим салом, варенная крупа (каша?) также с растопленным салом и изредка случайно добытая рыба. Мясо ест он самое большое — раз в неделю, а уж об овощах, плодах и о чем-нибудь сладком не может быть и речи. Этими деликатесами ему удастся полакомиться разве на какой-нибудь свадьбе!

Если у него есть корова или домашняя птица, то, конечно, он большую часть года имеет молоко и яйца.

Питьем служит ему обыкновенно неподслащенный чай, бывший уже в употреблении, т. е. раз спитой, снова высушенный и смешанный для торговли с низшими сортами чая в 1 р. и 1 р. 80 к. фунт. Этот чай хуже крупнолистного, который я покупал в Японии по 2 цента за фунт (цент —  $\frac{1}{100}$  доллара). Так что жизнь русского железнодорожного служащего, по-моему, хуже и несчастнее жизни всякого разорившегося пьяницы на других железных дорогах.

В Сибири старший рабочий получает от 30—35 рублей в месяц. В России — 15—25 р.

На восток от Урала дорожному мастеру назначено 40—45 р. В России же он получает от 30—40 р.

Подумать только: железнодорожный мастер, человек лет 40, после 20-летней службы, начиная с низших должностей, отдает свой труд за 15 долларов в месяц! При этом ценность этих 15 долларов в России равняется 8, много 10 в Соединенных Штатах.

<sup>\*)</sup> Слово «*by ger*» — непереводимое и, по мнению автора статьи, местное (?) может быть заменено словом «батрак» (несчастный, без усталы работающий). Переводчик.

Поденные железнодорожные рабочие получают по 30—50 коп. в день (20—25 центов), так что единственная дешевая вещь в России — это труд!

А между тем труд должен бы, мне кажется, быть последнею дешевою вещью на свете!

Дешевый труд подрывает уважение к трудящемуся (работнику), и напротив — к дорожному труду всегда относятся с уважением.

Поэтому в России, при такой дешевизне труда, немудрено, если иностранцы и даже русские эксплуатируют бедного рабочего до полного истощения...

Паровозная прислуга как в Сибири, так и в России считает себя счастливейшей при получении 120 руб. или 60 долларов в месяц. Если сравнивать то, что можно приобрести на такие деньги в Америке, то я могу лишь дать один совет американским железнодорожным службам: избегать Россию!..

— М-ру Лодиану, автору этого рассказа, вероятно, не было ничего известно ни об американце Уайнансе, бывшем контрагенте Николаевской железной дороги по ремонту подвижного состава, долго не соглашавшемся покинуть это занятие, ни о других американцах, работавших и служивших на Московско-Курской дороге и оставивших по себе вообще хорошую память. Как в предыдущем своем рассказе он признал, например, отсутствие зазоров в стыках рельсов за признак расширяемости рельсов от холода (стр. 205), так и здесь из малых окладов содержание дорожных сторожей, старших рабочих и дорожных мастеров он заключил, что эти служащие бедствуют. Он, по-видимому, не потрудился побывать ни в одной деревне, для сравнения, и не успел ознакомиться с бытом тех слоев населения, из которых люди поступают на приведенные им в рассказе должности, — иначе он не сравнивал бы положения этих лиц в России с американскими Соединенными Штатами.

Без сомнения, эти люди, исполняющие должности, хотя и низшие по железнодорожной иерархии, но по существу дела весьма почтенные и трудные, заслуживают полной поддержки и помощи в их быту, но в данном случае масштаб американцев не причем!

(Железнодорожное дело. — 1900. — № 30—31. — С.338—340.)  
Из фондов библиотеки МИИТ

## MR.LODIAN'S STORIES

Publication reproduces an article in *Zheleznodorozhnoe Delo (Rail Affairs)* of 1900 (№30-31, pp.338-340) and deals with the description by an American traveler of everyday life of Siberian railwaymen. We thank staff of MIIT University Library for their kind assistance.

