



[Научный диалог = Nauchnyi dialog = Nauchnyy dialog, 14(4), 2025]  
[ISSN 2225-756X, eISSN 2227-1295]



#### Информация для цитирования:

Власов Н. А. Крушение российского императорского поезда 17 октября 1888 года в германской прессе конца XIX века / Н. А. Власов // Научный диалог. — 2025. — Т. 14. — № 4. — С. 406—421. — DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-4-406-421.

Vlasov, N. A. (2025). Crash of Imperial Russian Train on October 17, 1888, in German Press of Late 19th Century. *Nauchnyi dialog*, 14 (4): 406-421. DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-4-406-421. (In Russ.).



Web of Science™



DOAJ



РИНЦ

Перечень рецензируемых изданий ВАК при Минобрнауки РФ

## Крушение российского императорского поезда 17 октября 1888 года в германской прессе конца XIX века

**Власов Николай Анатольевич**  
orcid.org/0000-0001-7476-268X  
кандидат исторических наук, доцент  
кафедры теории и истории  
международных отношений  
n.vlasov@spbu.ru

Санкт-Петербургский  
государственный университет  
(Санкт-Петербург, Россия)

## Crash of Imperial Russian Train on October 17, 1888, in German Press of Late 19th Century

**Nikolay A. Vlasov**  
orcid.org/0000-0001-7476-268X  
PhD in History, Associate Professor,  
Department of Theory and History  
of International Relations  
n.vlasov@spbu.ru

St. Petersburg State University  
(St. Petersburg, Russia)

## ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

**Аннотация:**

Целью исследования стало выявление особенностей отражения российских событий в германской прессе конца XIX века на примере публикаций о крушении императорского поезда возле станции Борки в октябре 1888 года. Рассматривается вопрос о влиянии устойчивых образов и стереотипов на интерпретацию поступавшей из России информации на страницах германских газет. Ключевым источником выступили качественные ежедневные газеты, имевшие большое влияние на германское общественное мнение. Сделан вывод, что германская пресса, располагая точной и качественной фактической информацией о крушении императорского поезда в Российской империи, интерпретировала эти события сквозь призму стереотипов: (1) образ Александра III как человека благородного, но замкнутого и недоверчивого; (2) представление о существовании в элите и обществе Российской империи могущественной панславистской «партии войны», которой противостоит миролюбивый император; (3) представление о повальной коррупции, очковтирательстве, некомпетентности чиновников во всех отраслях государственного управления; (4) образ остзейских немцев как наиболее лояльных, честных, работоспособных и профессиональных подданных российского императора, вытеснение которых из рядов административной элиты может привести лишь к губительным последствиям для державы. Отмечается, что складывавшийся образ России в Германии оказал существенное влияние на развитие российско-германских отношений в конце XIX века.

**Ключевые слова:**

катастрофа у станции Борки; германская пресса; образ России в Германии; российско-германские отношения; национальные стереотипы.

## ORIGINAL ARTICLES

**Abstract:**

This study aims to explore the distinctive features of how Russian events were portrayed in the German press of the late 19th century, focusing on publications concerning the crash of the imperial train near the Borcki station in October 1888. It examines the influence of established images and stereotypes on the interpretation of information coming from Russia as presented in German newspapers. The primary sources include influential daily newspapers that significantly shaped public opinion in Germany. The findings suggest that, despite having access to accurate and detailed factual information about the imperial train crash in the Russian Empire, the German press interpreted these events through the lens of prevailing stereotypes: (1) the image of Alexander III as a noble yet reserved and distrustful individual; (2) the notion of a powerful pan-Slavic “war party” within the elite and society of the Russian Empire, countered by a peace-loving emperor; (3) perceptions of widespread corruption, deception, and incompetence among officials across all branches of government; and (4) the portrayal of Baltic Germans as the most loyal, honest, industrious, and professional subjects of the Russian emperor, whose removal from the administrative elite could lead to disastrous consequences for the state. It is noted that the evolving image of Russia in Germany had a significant impact on the development of Russian-German relations at the end of the 19th century.

**Key words:**

Borki station disaster; German press; image of Russia in Germany; Russian-German relations; national stereotypes.



УДК 94(430).082

DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-4-406-421

Научная специальность ВАК  
5.6.1. Отечественная история  
5.6.2. Всеобщая история

## **Крушение российского императорского поезда 17 октября 1888 года в германской прессе конца XIX века**

© Власов Н. А., 2025

### **1. Введение = Introduction**

Железнодорожная катастрофа, случившаяся 17 (29) октября 1888 года неподалеку от станции Борки и едва не унесшая жизнь императора Александра III, вызвала большой отклик не только в Российской империи, но и за ее пределами. На протяжении довольно длительного времени в периодической печати публиковались материалы об обстоятельствах трагедии, ее возможных причинах, ходе расследования и политических последствиях. Германская пресса, пристально следившая за происходившим в России, не являлась исключением.

Как отдельные люди, так и целые сообщества интерпретируют новую информацию, глядя на нее через призму своих представлений и стереотипов [Jervis, 2017, р. XXXII]. Это в полной мере касается и образов других стран и народов: поступающая информация воспринимается в контексте уже существующих убеждений и предрассудков и, соответствующим образом истолкованная, нередко используется в качестве подтверждения истинности данных убеждений. Возникает своего рода замкнутый круг, обеспечивающий национальным образам и стереотипам большую устойчивость.

Пресса играет в указанном процессе большую роль, с одной стороны, отражая определенные представления своих читателей, с другой — формируя и укрепляя их. В Германской империи конца XIX века газеты являлись влиятельной силой, внося существенный (а во многих случаях и основной) вклад в формирование представлений немцев о соседних странах и народах. Общественное мнение оказывало заметное влияние на позицию партийных политиков в парламенте и решения государственных деятелей, которые, в свою очередь, и сами в значительной степени черпали информацию из качественной прессы. Таким образом, изучение образа России в германской прессе важно не только само по себе, но и для более точного анализа причин ухудшения двусторонних отношений в последней четверти XIX века.



Образ России в Германской империи конца XIX века пока не стал объектом подробного самостоятельного исследования; можно упомянуть лишь довольно лаконичные обзорные статьи [Цимбаев, 2015; Korelew, 2000] или сравнительно узкие исследования, посвященные этому образу или конкретным его аспектам у отдельных государственных деятелей или в отдельных источниках [Медяков, 2015; Goes et al., 2000; Lammich, 1978; Liszkowski, 2000]. Совершенно за пределами внимания исследователей (за редким исключением [Власов, 2023]) при этом остался такой важный тип источников, как ежедневные газеты.

## 2. Материал, методы, обзор = Material, Methods, Review

Цель представленного исследования — выявить особенности отражения российских событий в германской прессе конца XIX века на примере публикаций о крушении императорского поезда возле станции Борки в октябре 1888 года, в том числе определить влияние устойчивых образов и стереотипов на интерпретацию поступавшей информации.

Ключевым исследовательским методом в рамках данной статьи является кейс-стади — изучение единичной ситуации для более глубокого понимания масштабных явлений и проверки на практике теоретических построений. По словам отечественной исследовательницы М. Г. Власовой, «кейс-стади, изучая единичную, а иногда даже уникальную ситуацию, явно или имплицитно нацелен на выведение неких обобщений; эта стратегия является неким промежуточным звеном от получения сугубо контекстуальных знаний при помощи качественных методов к выведению общих закономерностей» [Власова, 2012, с. 255]. В данном случае в виде кейса выступает конкретный информационный повод — крушение императорского поезда; тщательное изучение откликов германской прессы позволяет сделать вывод об определенных особенностях образа Российской империи в целом и влиянии укоренившихся стереотипов на освещение конкретных событий.

При непосредственном изучении газетных публикаций использовался качественный контент-анализ, позволивший выделить ключевые аспекты рассматриваемых текстов и выявить повторяющиеся шаблоны интерпретации, присутствующие в статьях германской прессы [Drisko et al., 2016]. Методика проведения анализа была взята из работы немецкой исследовательницы М. Шрайер [Schreier, 2012].

В качестве непосредственного источника использовались публикации трех германских ежедневных газет за период с 29 октября 1888 года до 31 июля 1889 года. Общим для этих изданий является то, что они относятся к категории качественной прессы, рассчитанной на образованного читателя и предоставляющей подробную информацию и анализ полити-

ческих процессов как в Германии, так и за ее пределами. Кроме того, их читательскую аудиторию составляли люди различных взглядов, несмотря на наличие у каждой газеты своей достаточно четко выраженной политической направленности [Koszyk, 1966]. «Кельнская газета» (Kölnische Zeitung) отличалась умеренно либеральным политическим профилем, поддерживала политику германского правительства и иногда рассматривалась конкурирующими изданиями в качестве официоза (которым в полном смысле слова не являлась). «Национальная газета» (National-Zeitung) являлась независимой газетой, близкой к Национал-либеральной партии. Наконец, «Королевская привилегированная Берлинская газета о государственных и ученых вещах», более известная как «Фосская газета» (Königlich privilegierte Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen, Vossische Zeitung), симпатизировала левым либералам и критически относилась к правительственной политике. Именно большое влияние этих изданий — их «внимательно читали и друзья, и враги» [Ullrich, 1996, S. 81], а материалы активно перепечатывала локальная пресса — обусловило их выбор в качестве источников для данного исследования.

Для выявления влияния стереотипных представлений о Российской империи на тексты, посвященные крушению императорского поезда, были использованы данные, полученные в рамках более широкого исследования материалов прессы, публицистики, парламентских выступлений и корреспонденции германских государственных деятелей 1880-х годов [Власов и др., 2024].

### 3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion

#### 3.1. Император и катастрофа

Первые известия о крушении императорского поезда появились в утренних выпусках германских газет за 30 октября. По понятным причинам с самого начала внимание прессы было сосредоточено в значительной степени на фигуре российского монарха. Эта тенденция сохранилась и в дальнейшем: поведение Александра III во время катастрофы, его реакция, последствия его спасения для России и Европы активно обсуждались на страницах газет.

В образе Александра III в германской прессе преобладали в целом положительные черты. Императора характеризовали как человека благородного и честного, миролюбивого и надежного, спокойного и волевого. Так, в апреле 1887 года «Кельнская газета» называла его «честным человеком с благородными помыслами» [Katkow, der Zar ..., 1887]. При этом нередко отмечались замкнутость, недоверчивость и упрямство императора, а также его нелюбовь к немцам, однако позитивные характеристики обычно все же преобладали.



Черты этого устоявшегося к концу 1880-х годов образа нашли свое отражение и в описании железнодорожной катастрофы. В германских газетах особо отмечалось весьма достойное поведение императора и его домочадцев. «Фосская газета» писала: «Все свидетели катастрофы не перестают восхвалять человечность членов императорской семьи, их самопожертвование при оказании помощи раненым» [Die kaiserliche Familie ..., 1888] (здесь и далее перевод наш. — Н. В.). Несколько дней спустя в той же газете можно было прочесть: «Сегодня поступили первые подробные описания действий царя и царицы на месте крушения, которые подтверждают общее мнение о том, что оба оказались на высоте своего положения. Царь оказался первым, кто взял себя в руки и подумал о помощи пострадавшим; по его приказу солдаты Пензенского полка, охранявшего насыпь, дали залп, чтобы привлечь внимание окрестных жителей. <...> Когда царь увидел, что отдаются противоречивые распоряжения, он лично взял на себя руководство спасательными работами. С редким спокойствием и уверенностью отдавал он приказы, не повышая голоса». Несмотря на полученную травму, Александр III приказал своему личному медику заботиться о тяжелораненых [Die Errettung ..., 1888]. Подобного рода заметки появились в те дни и в других газетах.

Своего пика количество и объем публикаций о крушении императорского поезда достигли к середине ноября, когда редакции немецких газет получили детальную информацию о произошедшем. В это время в немецкой прессе появился еще один сюжет: тяжелые переживания Александра III, ощущавшего собственную ответственность за катастрофу. «Царь сильнее потрясен крушением поезда, чем можно было бы предположить, зная его характер, — писала «Национальная газета». — Он постоянно думает о многочисленных жертвах и горе их близких; его тяжело отвлечь от этих мыслей, ведь стоит ему сесть за рабочий стол, как он замечает отсутствие своего постоянного спутника — большого пса, всегда лежавшего у его ног и погибшего во время катастрофы. Из-за этого царь каждый раз вновь вспоминает все произошедшее; его уже несколько раз заставляли сидящим в своем кабинете в слезах. О родственниках погибших позаботились весьма щедро» [Wie man..., 1888]. Таким образом, император предстал перед немецкими читателями, с одной стороны, твердым и мужественным, с другой — чувствительным, способным на сильные и благородные эмоции, искренне думающим о благе своих подданных. Следует особо отметить, что это было характерно в том числе и для «Фосской газеты», в целом весьма критически относившейся к Российской империи.

Целый ряд новостных публикаций был посвящен торжественному приему, устроенному императорской семье жителями Москвы и Петербур-



га. Немецкая пресса писала о невиданном доселе ликования, с которым Александра III встречал простой народ. «Фосская газета» опубликовала сообщение своего петербургского корреспондента, гласившее: «Столь единодушную и искреннюю радость русского народа, как в честь нынешнего спасения императорской семьи от смертельной опасности, можно было видеть разве что в день отмены крепостного права» [So einmüthig..., 1888].

В результате, отмечали германские газеты, катастрофа существенно сблизила монарха и его подданных, сделала Александра III более популярным и «народным»; чудесное спасение простой люд воспринял как знак свыше [Rußland ..., 1889]. В свою очередь, предполагала «Кельнская газета», император имел прекрасную возможность увидеть лояльность народных масс и избавиться от прежнего недоверия к ним, игравшего большую роль в его внутривластных решениях [Aus Petersburg ..., 1888]. «Царь Александр наверняка глубоко прочувствовал, сколь ценно для правителя находиться в полном согласии со своим народом и пользоваться его любовью», — писала в июне 1889 года «Национальная газета» [Der Toast des Zaren ..., 1889]. К вопросу об уроках и последствиях железнодорожной катастрофы в интерпретации германской прессы мы еще вернемся ниже.

### 3.2. Причины крушения

Относительно причин крушения императорского поезда с самого начала существовало несколько версий. Каждая из них подразумевала вину определенных лиц, что неизбежно приводило к серьезным разногласиям [Кудрина, 2018]. Одна ситуация складывалась, если главной причиной трагедии являлось состояние полотна железной дороги, и другая — если дело было в самом императорском поезде, его составе и режиме движения. Руководство следствием было поручено знаменитому юристу А. Ф. Кони; его итоговый вывод заключался в том, что имело место стечение нескольких факторов: слабая конструкция самого пути, чрезмерные вес и скорость поезда, неисправность тормозов [Кони, 1966, с. 431—433]. В своих воспоминаниях С. Ю. Витте писал: «Оказалось, что императорский поезд ехал из Ялты в Москву, причем дали такую большую скорость, которую требовали и на Юго-Западных железных дорогах. Ни у кого из управляющих дорог не доставало твердости сказать, что это невозможно. Ехали также двумя паровозами, причем в вагоне министра путей сообщения, хотя и несколько облегченном снятием некоторых аппаратов с левой стороны, никакого серьезного ремонта во время стоянки поезда в Севастополе сделано не было; кроме того, его поставили во главе поезда, первым от паровоза. Таким образом, поезд шел с несоответствующей скоростью, двумя товарными паровозами, да еще с не вполне исправным вагоном министра путей сообщения во главе. Произошло то, что я предсказал: поезд вследствие качания

товарного паровоза от большой скорости, не свойственной для товарного паровоза, выбил рельс» [Витте, 1960, с. 197].

Германская пресса достаточно точно и подробно описывала имеющиеся версии крушения. Можно с уверенностью утверждать, что именно эта сторона вопроса удостоилась наибольшего внимания немецких журналистов. Соответствующие публикации в значительном количестве заполняли страницы газет в ноябре-декабре 1888 года и продолжали время от времени появляться в первой половине 1889 года. Нас, однако, интересует в первую очередь интерпретация поступавшей из России информации; одни и те же факты можно объяснить весьма различным образом: от случайного стечения обстоятельств до глубоких структурных проблем.

Уже в первых сообщениях о случившейся катастрофе исключалась версия террористического акта, и в дальнейшем к ней практически не возвращались. С точки зрения немецких газет, революционное подполье в России находилось в глубоком упадке [Die im Auslande..., 1888]. Обсуждение с самого начала строилось вокруг двух основных версий, уже упомянутых выше: плохое состояние железнодорожного полотна и неверно выбранный состав и режим движения императорского поезда. Однако если в России за каждой из этих версий стояли имена конкретных потенциальных виновников, то германская пресса акцентировала свое внимание в первую очередь на системных проблемах, характерных для империи Романовых.

В глазах немцев одной из ключевых проблем Российской империи традиционно являлся некомпетентный и коррумпированный бюрократический аппарат. «Все знают, что главная беда России заключается в коррупции и ненадежности чиновников — сверху донизу, от великого князя до последнего привратника», — писала «Национальная газета» летом 1882 года [Der Abgang..., 1882]. Вполне логично, что после крушения императорского поезда германская пресса уделяла особое внимание воровству при строительстве железных дорог, некомпетентности административного аппарата путей сообщения, плохой организации движения и общей безответственности, которые и стали в ее глазах истинными причинами катастрофы.

Уже 4 ноября «Фосская газета» утверждала, что при строительстве железных дорог в России «воруют целые станции» и массово укладывают гнилые шпалы [So einmüthig..., 1888]. Четыре дня спустя она же писала: «Причина катастрофы еще неизвестна, но сомневаться в ней могут лишь те, кто получает выгоду от нынешнего состояния железных дорог и по очевидной причине объясняют любую железнодорожную аварию формальным образом. Известно, что профиль пути в месте крушения способствовал катастрофе, что вагон министра железных дорог из-за своей старости и неудачной конструкции не может безопасно двигаться по крутому изгибу,





что скорость в 65 верст в час на этом участке была совершенным безумием, что в июле текущего года на том же самом месте поезд сошел с рельс — разумеется, это полностью замолчали — и что среди шпал производства 1886 года обнаружена гнилая. Компетентные лица утверждают, что регламент движения императорских поездов является насмешкой над всеми требованиями безопасности и что иностранные железнодорожники изумились бы, узнав, в каких условиях в России ездят императорские составы». К этому добавляется введенный правлением железной дороги режим жесткой экономии, из-за которого массово увольняется технический персонал и не хватает средств на содержание путей; министерство должно было давно положить этому конец, но даже не подумало этой сделать. Таким образом, главными причинами катастрофы стали «русское взяточничество, русская халатность, русское легкомыслие, граничащее с преступлением» [Ein seltenes Schauspiel..., 1888].

В этом русле обсуждение развивалось и в дальнейшем. Сообщая своим читателям достаточно точную фактическую информацию о возможных причинах крушения императорского поезда, немецкие журналисты давали ей более широкую интерпретацию в соответствии с собственными представлениями о российских реалиях. Обсуждая неверно выбранный режим движения состава, «Фосская газета» писала 15 сентября: император приказал ехать быстро, и ни у одного из технических специалистов — вплоть до министра путей сообщения — не хватило мужества отказать ему, объяснив, что это слишком опасно. Страх перед гневом самодержца оказался сильнее, чем чувство долга [Vorgestern..., 1888]. О распространенной практике систематического замалчивания проблем и сокрытия неприятных фактов много писалось и в дальнейшем [Als Hauptangeklagte..., 1889]. При этом частный случай подавался как типичное проявление общей картины. Так, «Национальная газета» писала: «Железнодорожная катастрофа у станции Борки наглядно продемонстрировала всему миру, чего следует ждать от российских железных дорог» [Der russische Ukas, 1888].

Еще одним мотивом, характерным именно для германской прессы, являлось стремление вписать причины катастрофы в контекст отношений русских и немцев. В 1880-е годы немецкие газеты много писали о распространившейся в России германофобии: в ненависти к немцам постоянно упрекали российскую прессу, а порой и все российское общество в целом. «Недоверчивой и антигерманской позицией русского народа» объясняла, в частности, «Кельнская газета» в сентябре 1887 года ухудшение российско-германских отношений [Das leise Fortbrennen..., 1887]. Эта ненависть к немцам находила выражение не только на международной арене, но и внутри страны: в германской прессе уделялось особое внимание мерам по ру-



сификации остзейских губерний и вытеснению этнических немцев из рядов российской административной и военной элиты. Естественно, германские газеты предрекали, что такого рода политика повлечет за собой негативные последствия в первую очередь для самой России. Это было широко распространенное представление в германском обществе того времени, основанное на укоренившихся национальных стереотипах и предрассудках, в соответствии с которыми немцы обладают куда лучшими деловыми качествами, чем русские. «Для нас не станет проблемой, если русские оттолкнут от себя балтийских немцев, — рассуждал по этому поводу германский канцлер О. фон Бисмарк. — Это касается не только последних, но и немцев в России вообще. Они все лишь усиливают Россию: балтийцы в администрации и армии, немцы в сельском хозяйстве и промышленности <...> Я, как и прежде, убежден в том, что нам будет только выгодно, если Россия уничтожит свой балтийский питомник генералов и государственных деятелей и тем самым сделает себя импотентной» [Bismarck, 2011, S. 773].

Такого рода представления нашли отражение и в трактовке причин крушения императорского поезда. Еще не имея точной информации о случившемся, «Национальная газета» писала 9 ноября 1888 года: «Железнодорожная катастрофа у станции Борки являет собой примечательную иллюстрацию последствий проводимой на протяжении многих лет политики по систематическому искоренению немецкого элемента в российском железнодорожном управлении. Панславистская пресса ищет виновных везде, только не там, где они находятся в реальности — в тех инстанциях, которые по национальному мотиву изгоняли с железнодорожной службы самых надежных и ответственных работников». Если соответствующая политика будет продолжена, можно с уверенностью предсказывать рост числа подобных катастроф [Die Eisenbahnkatastrophe..., 1888]. Публикуя новость о назначении новым министром путей сообщения Г. Е. Паукера, «Кёльнская газета» добавила комментарий своего корреспондента из Риги, утверждавшего: русские преследуют остзейских немцев, но в серьезной ситуации не могут без них обойтись и вынуждены назначать на ответственные должности [Etwas überraschend..., 1888]. В дальнейшем деятельность Паукера регулярно устаивалась лестных характеристик: пресса рассказывала о том, что он отличается от своего предшественника скромностью, честностью и деловыми качествами [Der neue..., 1888].

В первой половине 1889 года немецкие газеты продолжали писать о расследовании причин крушения императорского поезда, хотя по очевидной причине число таких публикаций неуклонно сокращалось: информационный повод уходил все дальше в прошлое. В середине марта в прессе сообщалось о намерении привлечь к суду непосредственных виновников



катастрофы; назывались фамилии бывшего министра путей сообщения К. Н. Посьета и главного инспектора железных дорог К. Г. Шернвалья [Wie man..., 1889]. В июле появилась новость о завершении официального расследования; в качестве главной действительной причины катастрофы немецкая пресса снова называла некомпетентность российских чиновников: крушение императорского поезда стало следствием упущений целого ряда должностных лиц [Die Untersuchungsacten..., 1889]. В итоге непосредственные причины катастрофы оказались не так важны: вне зависимости от того, чьи конкретно ошибки и упущения сыграли решающую роль, делался вывод о наличии глубоких системных недостатков, характерных для российской железнодорожной отрасли и, если брать шире, государственного управления в целом.

### 3.3. Уроки и последствия

Рассказывая читателям о крушении императорского поезда, немецкие газеты, естественно, не могли обойти стороной вопрос возможных последствий катастрофы. Спасение царя расценивалось как событие безусловно положительное как для его страны, так и для всей Европы. «В лице Александра III уцелела одна из главных опор европейского мира», — писала 3 ноября «Национальная газета» [Wie der heutige..., 1888]. Здесь необходимо вновь обратиться к устоявшимся представлениям, существовавшим в Германии 1880-х годов: по мнению немцев, в России действовала могущественная панславистская партия, желавшая войны между Россией и Австро-Венгрией, и только миролюбие императора позволяло сдерживать ее и сохранить европейский мир [Власов, 2023].

Что касается внутривнутриполитической ситуации, то, как уже говорилось выше, катастрофа изображалась способствующей сближению монарха и его подданных. Немецкие газеты писали в октябре 1889 года, что годовщина крушения императорского поезда отмечалась по всей России как праздник в честь чудесного спасения царской семьи [Der heutige Jahrestag..., 1889]. К каким политическим последствиям может привести эта трансформация? В германской прессе в конце 1888 года высказывалась надежда на то, что император, обретя доверие к своим подданным, смягчит режим реакции и пойдет на некоторые реформы. Корреспондент «Фосской газеты» писал из Петербурга: «В результате своей большой поездки по стране, а главным образом благодаря последовавшим за катастрофой у станции Борки народным манифестациям император существенно изменил взгляды на внутреннее положение и потребности России. Во влиятельных и хорошо информированных столичных кругах не исключают, что мы приближаемся к внутривнутриполитическому повороту» [Schon einmal..., 1888]. Впрочем, довольно быстро такого рода ожидания исчезли со страниц прес-



сы, сменившись скептическим отношением к возможным переменам [Die Petersburger..., 1889].

К перспективе улучшения ситуации на российских железных дорогах германская пресса относилась скорее скептически. Катастрофы и расследование ее причин вряд ли приведут к существенным переменам; недостатки и упущения, приведшие к крушению императорского поезда, слишком глубоко укоренены в российской системе управления. «Ни наказание виновных, ни отставка Посьета не исправит нынешних проблем, растущих из прогнившей системы», — писала 15 ноября «Фосская газета» [Vorgestern..., 1888]. Отмечая превосходные личные и деловые качества нового министра Паукера, германская пресса выражала неверие в успех начатых им преобразований: «Реформы российской администрации, как известно, часто сводятся к перемещению старой канцелярии на новое место» [Die bisherige..., 1888]. Здесь также прекрасно видно влияние укоренившихся представлений о российской бюрократической системе на подачу поступавших в Германию новостей из Петербурга.

#### 4. Заключение = Conclusions

Хотя новости о крушении императорского поезда, расследовании причин катастрофы и ее возможных последствиях практически не появлялись на первых полосах немецких газет, они нашли подробное отражение в новостных разделах, посвященных событиям в Российской империи. При этом можно наблюдать обычную для такого рода информационных поводов динамику публикаций. В первые дни после катастрофы основное внимание уделялось подробностям произошедшего, затем наряду с новой фактической информацией возрастающую роль стала играть интерпретация; читателям подробно рассказывалось о возможных причинах и последствиях случившегося. Спустя два месяца после крушения императорского поезда число публикаций заметно сократилось, и в течение следующего года в газетах встречались лишь отдельные заметки, посвященные ходу и результатам расследования причин катастрофы.

Германские журналисты имели возможность опираться на весьма значительную сеть корреспондентов в России и поэтому были хорошо проинформированы об обстоятельствах катастрофы, ходе расследования, основных версиях причин крушения, кадровых перестановках в российском руководстве. Они сообщали своим читателям достаточно точную и подробную фактическую информацию. Однако интерпретация этой информации осуществлялась под влиянием существовавших в Германии того времени устойчивых представлений о России. К числу таковых следует отнести:



— образ Александра III как человека благородного, но замкнутого и недоверчивого;

— представление о существовании в элите и обществе Российской империи могущественной панславистской «партии войны», которой противостоит миролюбивый император;

— представление о повальной коррупции, очковтирательстве, некомпетентности чиновников во всех отраслях государственного управления;

— образ остзейских немцев как наиболее лояльных, честных, работоспособных и профессиональных подданных российского императора, вытеснение которых из рядов административной элиты может привести лишь к губительным последствиям для державы.

Эти устойчивые представления в значительной степени составляли тот образ российского государства, который существовал в Германской империи 1880-х годов. Освещение в прессе крушения императорского поезда хорошо показывает, каким образом они влияли на интерпретацию поступавшей информации, а последняя в свете этой интерпретации выступала в роли очередного подтверждения устоявшихся стереотипов, образуя тем самым замкнутый круг их постоянного воспроизводства.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

The author declares no conflicts of interests.

#### Источники и принятые сокращения

1. *Bumme C. Ю.* Воспоминания / С. Ю. Витте. — Москва : Издательство социально-экономической литературы, 1960. — Т. 1. — 504 с.
2. *Кони А. Ф.* Собрание сочинений в 8 томах. Из записок судебного следователя / А. Ф. Кони. — Москва : Юридическая литература, 1966. — Т. 1. — 567 с.
3. *Als Hauptangeklagte...* // *Vossische Zeitung*. — 1889. — № 151. — С. 3.
4. *Aus Petersburg...* // *Kölnische Zeitung*. — 1888. — № 363. — С. 1.
5. *Bismarck O.* *Gesammelte Werke. Abteilung III : 1871—1898. Schriften / O. Bismarck*. — Paderborn : Ferdinand Schöningh, 2011. — Bd. 6. — 929 S.
6. *Das leise Fortbrennen des bulgarischen Feuers...* // *Kölnische Zeitung*. — 1887. — № 247. — С. 1.
7. *Der Abgang des Grafen Ignatjew* // *National-Zeitung*. — 1882. — № 274. — С. 1.
8. *Der heutige Jahrestag...* // *National-Zeitung*. — 1889. — № 589. — С. 2.
9. *Der neue Kommunikations-Minister...* // *Vossische Zeitung*. — 1888. — № 577. — С. 2.
10. *Der russische Ukas* // *National-Zeitung*. — 1888. — № 608. — С. 1.
11. *Der Toast des Zaren und die innere Lage in Rußland* // *National-Zeitung*. — 1889. — № 352. — С. 1.
12. *Die bisherige Thätigkeit...* // *Vossische Zeitung*. — 1888. — № 607. — С. 3.
13. *Die Eisenbahnkatastrophe von Borki...* // *National-Zeitung*. — 1888. — № 591. — С. 2.
14. *Die Errettung des Zaren...* // *Vossische Zeitung*. — 1888. — № 535. — С. 3.
15. *Die im Auslande verbreiteten...* // *Vossische Zeitung*. — 1888. — № 33. — С. 3.

16. *Die kaiserliche Familie...* // Vossische Zeitung. — 1888. — № 525. — S. 3.
17. *Die Petersburger Korrespondenzen...* // Vossische Zeitung. — 1889. — № 2. — S. 1.
18. *Die Untersuchungsacten...* // Kölnische Zeitung. — 1889. — № 193. — S. 1.
19. *Ein seltenes Schauspiel...* // Vossische Zeitung. — 1888. — № 529. — S. 3.
20. *Etwas überraschend ist die Nachricht...* // Kölnische Zeitung. — 1888. — № 329. — S. 2.
21. *Kaikow, der Zar und der Panславismus* // Kölnische Zeitung. — 1887. — № 101. — S. 1.
22. *Rußland im Jahre 1888* // Kölnische Zeitung. — 1889. — № 4. — S. 1.
23. *Schon einmal hat unser Petersburger Korrespondent...* // Vossische Zeitung. — 1888. — № 615. — S. 1.
24. *So einmüthig und aufrichtig...* // Vossische Zeitung. — 1888. — № 523. — S. 3.
25. *Vorgestern wurde Minister...* // Vossische Zeitung. — 1888. — № 541. — S. 4.
26. *Wie der heutige russische...* // National-Zeitung. — 1888. — № 582. — S. 1.
27. *Wie man der Pol. Korr...* // Vossische Zeitung. — 1889. — № 123. — S. 3.
28. *Wie man der Polit. Korresp...* // National-Zeitung. — 1888. — № 593. — S. 3.

### Литература

1. *Власов Н. А.* Образ российского панславизма в германской официозной прессе конца XIX века / Н. А. Власов // Научный диалог. — 2023. — Т. 12. — № 10. — С. 326—343. — DOI: 10.24224/2227-1295-2023-12-10-326-343.
2. *Власов Н. А.* Образы российских панславистов в Германской империи 1880-х годов / Н. А. Власов, Е. А. Колосков // Научный диалог. — 2024. — Т. 13. — № 6. — С. 322—343. — DOI: 10.24224/2227-1295-2024-13-6-322-343.
3. *Власова М. Г.* Кейс-стади в исследованиях международных отношений : методология и исследовательская практика / М. Г. Власова // Теория и практика общественного развития. — 2012. — № 11. — С. 255—258.
4. *Кудрина Ю. В.* Крушение царского поезда : разгильдяйство или теракт? / Ю. В. Кудрина // Родина. — 2018. — № 12. — С. 102—106.
5. *Медяков А. С.* «Наш Бисмарк»? Россия в политике и взглядах «железного канцлера» Германии / А. С. Медяков // Российская история. — 2015. — № 6. — С. 63—84.
6. *Цимбаев К. Н.* Славянский вопрос в немецкой политической мысли начала XX века / К. Н. Цимбаев // Studia Slavica et Balcanica Petropolitana. — 2015. — № 1 (17). — С. 42—63.
7. *Drisko J. W.* Content Analysis / J. W. Drisko, T. Maschi. — Oxford : Oxford University Press, 2016. — 191 p. — ISBN 9780190215491.
8. *Goes G.* Das Bild der russischen Narodniki in der deutschen sozialdemokratischen Presse / G. Goes, K. Keller. // Russen und Rußland aus deutscher Sicht. 19./20. Jahrhundert : Von der Bismarckzeit bis zum Ersten Weltkrieg. — München : Wilhelm Fink Verlag, 2000. — S. 199—243.
9. *Jervis R.* Perception and Misperception in International Politics / R. Jervis. — Princeton—Oxford : Princeton University Press, 2017. — 445 p. — ISBN 978-0-691-17585-0.
10. *Kopelew L.* Am Vorabend des großen Krieges / L. Kopelew // Russen und Rußland aus deutscher Sicht. 19./20. Jahrhundert : Von der Bismarckzeit bis zum Ersten Weltkrieg. — München : Wilhelm Fink Verlag, 2000. — S. 11—109.
11. *Koszyk K.* Deutsche Presse im 19. Jahrhundert / K. Koszyk. — Berlin : Colloquium Verlag Otto H. Hess, 1966. — 372 S.
12. *Lammich M.* Das deutsche Osteuropa-Bild in der Zeit der Reichsgründung / M. Lammich. — Boppard am Rhein : Harald Boldt, 1978. — 298 S. — ISBN 3-7646-1694-6.



13. *Liszkowski U.* Von dynastischen Brücken zu Schutzdeichen gegen die russische Gefahr — Bismarcks Rußlandbild / U. Liszkowski. // Rußland und Russen aus deutscher Sicht. 19./20. Jahrhundert : Von der Bismarckzeit bis zum Ersten Weltkrieg. — München : Wilhelm Fink Verlag, 2000. — S. 111—145.

14. *Schreier M.* Qualitative Content Analysis in Practice / M. Schreier. — London : SAGE Publications, 2012. — 272 p. — ISBN 978-1-84920-592-4.

15. *Ullrich N.* Gesetzgebungsverfahren und Reichstag in der Bismarck-Zeit unter besonderer Berücksichtigung der Rolle der Fraktionen / N. Ullrich. — Berlin : Duncker&Humblot, 1996. — 174 S. — ISBN 3-428-08613-9.

*Статья поступила в редакцию 19.12.2024,  
одобрена после рецензирования 18.02.2025,  
подготовлена к публикации 24.05.2025.*

### Material resources

Als Hauptangeklagte... (1889). *Vossische Zeitung*, 151: S. 3. (In Germ.).

Aus Petersburg... (1888). *Kölnische Zeitung*, 363: S. 1. (In Germ.).

Bismarck, O. (2011). *Gesammelte Werke. Abteilung III: 1871—1898. Schriften*, 6. Paderborn: Ferdinand Schöningh. 929 S. (In Germ.).

Das leise Fortbrennen des bulgarischen Feuers... (1887). *Kölnische Zeitung*, 247: S. 1. (In Germ.).

Der Abgang des Grafen Ignatjew. (1882). *National-Zeitung*, 274: S. 1. (In Germ.).

Der heutige Jahrestag... (1889). *National-Zeitung*, 589: S. 2. (In Germ.).

Der neue Kommunikations-Minister... (1888). *Vossische Zeitung*, 577: S. 2. (In Germ.).

Der russische Ukas. (1888). *National-Zeitung*, 608: S. 1. (In Germ.).

Der Toast des Zaren und die innere Lage in Rußland. (1889). *National-Zeitung*, 352: S. 1. (In Germ.).

Die bisherige Thätigkeit... (1888). *Vossische Zeitung*, 607: S. 3. (In Germ.).

Die Eisenbahnkatastrophe von Borki... (1888). *National-Zeitung*, 591: S. 2. (In Germ.).

Die Errettung des Zaren... (1888). *Vossische Zeitung*, 535: S. 3. (In Germ.).

Die im Auslande verbreiteten... (1888). *Vossische Zeitung*, 33: S. 3. (In Germ.).

Die kaiserliche Familie... (1888). *Vossische Zeitung*, 525: S. 3. (In Germ.).

Die Petersburger Korrespondenzen... (1889). *Vossische Zeitung*, 2: S. 1. (In Germ.).

Die Untersuchungsacten... (1889). *Kölnische Zeitung*, 193: S. 1. (In Germ.).

Ein seltenes Schauspiel... (1888). *Vossische Zeitung*, 529: S. 3. (In Germ.).

Etwas überraschend ist die Nachricht... (1888). *Kölnische Zeitung*, 329: S. 2. (In Germ.).

Katkov, der Zar und der Panslawismus. (1887). *Kölnische Zeitung*, 101: S. 1. (In Germ.).

Koni, A. F. (1966). *Collected works in 8 volumes. From the notes of the judicial investigator*, 1. Moscow: Yuridicheskaya literature. 567 p. (In Russ.).

Rußland im Jahre 1888. (1889). *Kölnische Zeitung*, 4: S. 1. (In Germ.).

Schon einmal hat unser Petersburger Korrespondent... (1888). *Vossische Zeitung*, 615: S. 1. (In Germ.).

So einmüthig und aufrichtig... (1888). *Vossische Zeitung*, 523: S. 3. (In Germ.).

Vorgestern wurde Minister... (1888). *Vossische Zeitung*, 541: S. 4. (In Germ.).

Wie der heutige russische... (1888). *National-Zeitung*, 582: S. 1. (In Germ.).

Wie man der Pol. Korr... (1889). *Vossische Zeitung*, 123: S. 3. (In Germ.).

Wie man der Polit. Korresp... (1888). *National-Zeitung*, 593: S. 3. (In Germ.).



Witte, S. Y. (1960). *Memoirs, I*. Moscow: Publishing House of socio-economic literature. 504 p. (In Russ.).

## References

- Drisko, J. W., Maschi, T. (2016). *Content Analysis*. Oxford: Oxford University Press. 191 p. ISBN 9780190215491.
- Goes, G., Keller, K. (2000). Das Bild der russischen Narodniki in der deutschen sozialdemokratischen Presse. In: *Russen und Rußland aus deutscher Sicht. 19./20. Jahrhundert: Von der Bismarckzeit bis zum Ersten Weltkrieg*. München: Wilhelm Fink Verlag. 199—243. (In Germ.).
- Jervis, R. (2017). *Perception and Misperception in International Politics*. Princeton—Oxford: Princeton University Press. 445 p. ISBN 978-0-691-17585-0.
- Kopelew, L. (2000). Am Vorabend des großen Krieges. In: *Russen und Rußland aus deutscher Sicht. 19./20. Jahrhundert: Von der Bismarckzeit bis zum Ersten Weltkrieg*. München: Wilhelm Fink Verlag. 11—109. (In Germ.).
- Koszyk, K. (1966). *Deutsche Presse im 19. Jahrhundert*. Berlin: Colloquium Verlag Otto H. Hess. 372 S. (In Germ.).
- Kudrina, Yu. V. (2018). The crash of the Tsar’s train: sloppiness or a terrorist act? *Rodina, 12*: 102—106. (In Russ.).
- Lammich, M. (1978). *Das deutsche Osteuropa-Bild in der Zeit der Reichsgründung*. Boppard am Rhein: Harald Boldt. 298 S. ISBN 3-7646-1694-6. (In Germ.).
- Liszkowski, U. (2000). Von dynastischen Brücken zu Schutzdeichen gegen die russische Gefahr — Bismarcks Rußlandbild. In: *Rußland und Russen aus deutscher Sicht. 19./20. Jahrhundert: Von der Bismarckzeit bis zum Ersten Weltkrieg*. München: Wilhelm Fink Verlag. 111—145. (In Germ.).
- Medyakov, A. S. (2015). “Our Bismarck”? Russia in the politics and views of the “iron Chancellor” of Germany. *Russian History, 6*: 63—84. (In Russ.).
- Schreier, M. (2012). *Qualitative Content Analysis in Practice*. London: SAGE Publications. 272 p. ISBN 978-1-84920-592-4.
- Tsimbaev, K. N. (2015). The Slavic question in German political thought at the beginning of the twentieth century. *Studia Slavica et Balcanica Metropolitana, 1 (17)*: 42—63. (In Russ.).
- Ullrich, N. (1996). *Gesetzgebungsverfahren und Reichstag in der Bismarck-Zeit unter besonderer Berücksichtigung der Rolle der Fraktionen*. Berlin: Duncker&Humblot. 174 S. ISBN 3-428-08613-9. (In Germ.).
- Vlasov, N. A. (2023). Image of Russian Pan-Slavism in German Official Press at End of 19th Century. *Nauchnyi dialog, 12 (10)*: 326—343. <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2023-12-10-326-343>. (In Russ.).
- Vlasov, N. A., Kolosko, E. A. (2024). Images of Russian Pan-Slavists in German Empire of 1880s. *Nauchnyi dialog, 13 (6)*: 322—343. <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2024-13-6-322-343>. (In Russ.).
- Vlasova, M. G. (2012). Case study in international relations research: methodology and research practice. *Theory and practice of social development, 11*: 255—258. (In Russ.).

*The article was submitted 19.12.2024;  
approved after reviewing 18.02.2025;  
accepted for publication 24.05.2025.*