

# Желѣзнодорожныя мелочи.

## I.



Главная служебная дѣятельность высшаго желѣзнодорожнаго начальства должна заключаться въ соблюденіи интересовъ желѣзнодорожнаго общества, въ наблюдении, чтобы дѣйствія служащихъ совершались въ границахъ установленныхъ правилъ. На самомъ же дѣлѣ, какъ въ низшихъ, такъ и высшихъ желѣзнодорожныхъ сферахъ преобладаетъ иной взглядъ на эти вещи: желѣзнодорожная служба нерѣдко рассматривается только какъ средство полученія хорошаго дохода. Къ сожалѣнію, нигдѣ нельзя такъ удобно злоупотреблять ради своихъ выгодъ, и затѣмъ хоронить концы безъ всякихъ слѣдовъ. Злоупотребляютъ какъ низшіе служащіе, такъ и высшіе; разница только въ томъ, что низшимъ служащимъ перепедаютъ рубли, а высшимъ—сотни и тысячи. Нажива вообще сопряжена съ нарушеніемъ установленныхъ правилъ; но иногда бываютъ такія положенія, когда не нарушеніе, а точное соблюденіе закона представляется источникомъ незаконной наживы для высшихъ желѣзнодорожныхъ чиновъ, то-есть, когда основаніемъ правильныхъ дѣйствій

и примѣненія точнаго смысла министерскихъ и другихъ постановленій является не служебная добросовѣстность, а мздоимство. И тогда эти господа проявляютъ неимо-  
вѣрную энергію къ искорененію, какъ они выражаются, зла, и ужасно кичатся своимъ якобы усердіемъ къ служ-  
бѣ. Можетъ-быть. на первый взглядъ это покажется въ  
высшей степени страннымъ и даже невѣроятнымъ, а  
между тѣмъ, въ желѣзнодорожномъ мірѣ такія странно-  
сти бывають, и изъ слѣдующихъ фактовъ можно будетъ  
вполнѣ въ этомъ убѣдиться.

На одной весьма богатой желѣзной дорогѣ зимою  
всегда бываетъ громадная отправка дровъ. Среднимъ  
числомъ на конечную станцію ежедневно прибываетъ  
300 вагоновъ. Для склада дровъ, вблизи товарной стан-  
ціи имѣется большая площадка, принадлежащая од-  
ному крупному складовладѣльцу. Вдоль этой площадки  
проведень рельсовый путь; лѣсопромышленники выгру-  
жаютъ на нее свои дрова, и вывозить оттуда для про-  
дажи. За храненіе дровъ складовладѣлецъ взымаетъ съ  
лѣсопромышленниковъ по 2 руб. 50 коп. съ вагона,  
за время до шести мѣсяцевъ. Вслѣдствіе заключенна-  
го договора и даже мѣстныхъ условій, нельзя примѣ-  
нить другой системы для платы за храненіе дровъ,  
напримѣръ, платить не съ вагона, а съ болѣе точной  
мѣры, хотя бы съ сажени. Для провоза дровъ по же-  
лѣзной дорогѣ существуетъ повагонный тарифъ. По  
министерскому постановленію, грузить въ вагонъ пола-  
гается не болѣе 600 пудовъ, потому что вслѣдствіе пе-  
регруза могутъ поломаться рессоры, или осевая букса  
можетъ загорѣться, а отъ этого вагонъ можетъ сойти  
съ рельсовъ, и вообще, мало-ли что можетъ произой-  
ти вслѣдствіе сломанной рессоры или загорѣвшейся  
буксы. Вагонныя рессоры выдерживають безопасно и

большій грузъ, но для предупрежденія опасности и произвола, допускается грузить только 600 пудовъ, такъ точно, какъ, на примѣръ, предѣльное давленіе пара въ паровозныхъ котлахъ допускается только въ 9 атмосферъ, хотя они испытываются на 12 атмосферъ давленія и болѣе. Для предупрежденія давленія выше предѣльнаго, на паровозныхъ котлахъ имѣются предохранительные клапаны и другія приспособленія.

Само собою понятно, что для отправителей дровъ представляетъ большой расчетъ грузить въ вагонъ больше 600 пудовъ; они такъ и дѣлали, а часть барышей, которые они отъ этого извлекали, переходила въ руки начальниковъ станцій, пріемщиковъ и вѣсовщиковъ, допускавшихъ перегрузы. Желѣзнодорожное начальство это усмотрѣло и приняло мѣры,—но не къ уничтоженію перегрузовъ, а къ тому, чтобы перегрузы не были убыточны для желѣзнодорожнаго общества. Съ этою цѣлью положено было перевѣшивать на вѣсовыхъ помостахъ всѣ вагоны съ дровами, прибывающіе на конечную станцію. а для того, чтобы вѣсовщики не могли входить въ сдѣлку съ лѣсопромышленниками, для наблюденія за ними была учреждена изъ разныхъ службъ смѣшанная и перемѣнная комиссія, члены которой мѣнялись ежедневно. Затѣмъ, за перегрузы свыше 600 пудовъ взыскивали дополнительную плату по тарифному расчету.

Казалось бы, что съ установленіемъ такихъ порядковъ, для отправителей дровъ исчезалъ расчетъ дѣлать перегрузы, а между тѣмъ, расчетъ все-таки былъ, и не малый. Въ самомъ дѣлѣ: помимо провозной платы, лѣсопромышленники несутъ и другіе расходы, чтобы доставить дрова на мѣсто назначенія, а мѣриломъ этихъ расходовъ служитъ всегда вагонъ, какое бы ко-

личество дровъ въ немъ ни заключалось. Расходы же эти слѣдующіе: подача вагона для нагрузки—1 руб. 20 коп.; нагрузка вагона на станціи отправления и его выгрузка на станціи прибытія—2 руб.; взвѣшиваніе вагона—50 коп., и наконецъ, храненіе дровъ на мѣстѣ назначенія, съ вагона—2 руб. 50 коп. Такимъ образомъ, при перегрузкѣ въ 100 пудовъ, на каждые шесть вагоновъ получается чистый барышъ въ 6 руб. 20 коп. Въ силу этого, отправители дровъ продолжали дѣлать перегрузы, внося за таковыя дополнительную плату, но все-таки стараясь перегружать какъ можно болѣе, и само собою понятно, не оставались въ долгу передъ пріемщиками и вѣсовщиками станцій отправления, допускавшими перегрузы вопреки правиламъ.

Дѣло съ дровами велось такъ многіе годы, и по-видимому всѣ были довольны: пріемщики, вѣсовщики и начальники станцій дополняли свои оклады ощутительными, хотя и негласными доходами, и не жаловались на свою судьбу; дровяники наживались тоже, а желѣзнодорожное общество никакого убытка не терпѣло, а напротивъ, извлекало еще пользу, и не малую, потому что одинъ и тотъ же пробѣгъ одного и того же вагона оплачивался дороже. Терпѣли, конечно, мужики, которыхъ дровяники нанимали для нагрузки и выгрузки дровъ, такъ-какъ они за одну и ту же плату принуждены были нагружать и выгружать большее количество дровъ, чѣмъ бы слѣдовало; но больше всего убытокъ ложился на складовладѣльца, и этотъ убытокъ оказался громаднымъ. Онъ доходилъ до 18,750 руб. въ годъ. Это весьма легко высчитать, принявъ въ расчетъ средній перегрузъ на каждый вагонъ въ 150 пудовъ, что нисколько не будетъ преувеличеннымъ, такъ-

какъ зачастую перегрузы доходили до 300 пудовъ, и затѣмъ, какъ было уже сказано, среднее прибытіе на конечную станцію 300 вагоновъ ежедневно, продолжавшееся 100 дней въ году. Въ концѣ-концовъ, складовладѣлецъ, не имѣя другой возможности оградить себя отъ такихъ крупныхъ убытковъ, вошелъ въ „соглашеніе“ съ главнымъ заправилою, чтобы онъ принималъ мѣры къ положительному и безусловному прекращенію перегрузовъ на дрова.

И вотъ, по адресу станцій, гдѣ грузятся дрова, было выпущено множество предписаній и приказовъ, гласящихъ, что виновные въ допущеніи малѣйшаго перегруза на дрова будутъ немедленно и безъ малѣйшаго колебанія увольняемы отъ службы, и что въ этомъ отношеніи не будетъ никакого послабленія. Всѣ заинтересованныя въ этомъ дѣлѣ лица пришли въ немалое смущеніе: отчего бы это могло статься, когда дѣло велось многіе годы безъ всякихъ затрудненій и притѣсненій? Такимъ образомъ, въ желѣзнодорожномъ дровяномъ дѣлѣ совершился переворотъ. Перестали наживаться мелкіе дровяники, начальники станцій, приѣмщики, вѣсовщики; но за то сталъ наживаться одинъ главный заправила, хотя и незаконнымъ образомъ, но на законномъ основаніи—на основаніи точнаго и неуклоннаго соблюденія правилъ и порядковъ, требуемыхъ министерствомъ путей сообщенія.

На той же желѣзной дорогѣ, лѣтомъ, бываетъ большая отправка древесной коры—около 2,000 вагоновъ на одну только конечную станцію. Этимъ дѣломъ занимаются барышники, скупающіе кору по деревнямъ, у крестьянъ, и затѣмъ отправляющіе ее большими партіями на кожевенные заводы, гдѣ она употребляется для выдѣлки кожъ. Для провоза коры по желѣзной

дорогѣ существуютъ два тарифа: одинъ—попудный, для коры древесной, а другой—повагонный, для коры толченой. На кожевенныхъ заводахъ другой коры, кромѣ толченой, не употребляютъ; но тѣмъ не менѣе, кора толченая одновременно есть и древесная. Отъ наименованія этого груза въ желѣзнодорожныхъ документахъ зависитъ и тарифъ, который къ нему будетъ примѣненъ. Строго говоря, этотъ грузъ слѣдуетъ именовать корою толченою; но въ то же время не будетъ никакой неправильности, если назвать его корою древесною, потому что кора, сдѣлавшись толченою, не перестаетъ быть древесною. Поэтому, при нѣкоторой натяжкѣ, можно употребить произвольно то или другое наименованіе, а слѣдовательно, тотъ или другой тарифъ. Издавна было принято между желѣзнодорожниками почему-то именовать этотъ грузъ корою древесною, и слѣдовательно примѣнять къ нему попудный тарифъ; а также издавна было принято, чтобы приѣмщики и вѣсовщики скидывали съ каждой отправки извѣстныхъ процентъ пудовъ, за что и получали отъ отправителей коры благодарность, которая въ итогѣ составляетъ не малую толику. Въ послѣднее время, отправители коры рассчитали, что повагонный тарифъ для нихъ гораздо выгоднѣе. Въ вагонъ можно свободно нагрузить 400 пудовъ коры. При такой нагрузкѣ, на ближайшихъ къ мѣсту назначенія станціяхъ разность между попуднымъ и повагоннымъ тарифомъ составляетъ 5 р. на вагонъ, а на болѣе отдаленныхъ станціяхъ эта разность еще болѣе увеличивается.

Сообразивъ и рассчитавъ все это подробно, отправители коры рѣшили обратиться *in corpore* къ главному заправителю, съ приличнымъ подношеніемъ и просьбою именовать ихъ товаръ корою толченою, ка-

кова она въ дѣйствительности, и примѣнить къ ней новаго тарифа. И вотъ, вышелъ соотвѣтствующій приказъ, и опять совершился переворотъ.

## II.

На желѣзнодорожной службѣ умственныя способности служащихъ и нравственныя ихъ качества играютъ очень небольшую роль. Это происходитъ, понятно, только отъ того, что тамъ чрезвычайно развитъ протекціонизмъ. Какъ при опредѣленіи на службу, такъ и при повышеніяхъ, желѣзнодорожное начальство мало сообразуется съ индивидуальными качествами служащаго, а больше руководится его связями. На желѣзныхъ дорогахъ очень часто можно встрѣтить людей съ высшимъ образованіемъ и недюжинными способностями, занимающихъ весьма посредственныя мѣста, и наоборотъ. Но хотя желѣзнодорожное дѣло и не замысловато, хотя оно бѣльшую частью не требуетъ высшихъ познаній, а лишь болѣе или менѣе продолжительной практики, все-таки оно, весьма сложное само по себѣ, усложняется еще болѣе отъ безчисленнаго множества правилъ, приказовъ и инструкцій, постоянно издающихся. Кроме того, желѣзнодорожное дѣло—дѣло живое, гдѣ требуется аккуратность и точность; поэтому всякое упущеніе, по небрежности или по незнанію службы, всегда принесетъ ущербъ, какъ самимъ желѣзнымъ дорогамъ, такъ и частнымъ лицамъ.

Недавно имѣлъ мѣсто курьезный фактъ, показывающій, что значить протекція на желѣзныхъ дорогахъ. Къ управляющему одной дороги былъ присланъ молодой человѣкъ, которому надо было дать приличное мѣсто. Юноша оказался нѣсколько глуповатымъ, о же-

жѣзнодорожной службѣ не имѣлъ никакого понятія, и кромѣ того, на ту пору не было подходящаго вакантнаго мѣста. Это бы еще ничего: очистить мѣсто не представляетъ большихъ затрудненій; но управляющаго на этотъ случай, по какому-то счастливому наитію, осѣнила, можно сказать, геніальная мысль, вслѣдствіе чего у него явилась возможность и никого не обидѣть, и кандидату предоставить хѳрошее мѣсто, и для желѣзной дороги извлечь матеріальную пользу. Онъ задумалъ сократить количество перьевъ, отпускаемыхъ по требованію многочисленныхъ начальниковъ дороги, на ихъ канцелярскія потребности. А для того, чтобы опредѣлить минимальную норму, надо было испытать выносливость всѣхъ сортовъ перьевъ, и тутъ само собою явилась необходимость въ особомъ служащемъ, на обязанности котораго лежало бы это изслѣдованіе. Управляющій немедленно составилъ проектъ, гдѣ убѣдительно доказалъ полезность своего вымысла, и послалъ его на утвержденіе правленія дороги. Правленіе, въ составѣ котораго находился членъ, приславшій своего кандидата, изумилось геніальной изобрѣтательности управляющаго, и въ первомъ же засѣданіи единогласно утвердило должность „испытателя перьевъ“, съ жалованьемъ въ 75 рублей въ мѣсяцъ, квартирою, отопленіемъ, освѣщеніемъ и проч. Новому агенту вручили нѣсколько коробокъ перьевъ, стоцу бумаги, дали отдѣльный столъ, и онъ, съ полнымъ сознаніемъ приносимой имъ пользы, взявъ новое перо, написалъ: „проба пера, проба пера, проба пера“... Затѣмъ, когда перо приходило въ негодность, онъ сосчитывалъ, сколько разъ имъ написано: „проба пера“.

Иногда протекція развиваетъ въ желѣзнодорожныхъ служащихъ сильное самомиѣніе. Имъ вдругъ начинаетъ



казаться, что они всеильны, что все имъ позволено, что они не въ примѣръ прочимъ могутъ дѣлать, что только имъ вздумается, даже самыя несообразныя вещи. Недавно, на одной желѣзной дорогѣ, одинъ изъ такихъ выскочекъ, вслѣдствіе прогекціи достигшій крупнаго положенія въ желѣзнодорожной іерархіи, изъ-за личной прихоти, переполошилъ всю линію. Ему надо было ѣхать на курьерскомъ поѣздѣ для свиданія со своею женою. Когда онъ прибылъ на вокзалъ, поѣздъ уже отправился; не долго думая, онъ потребовалъ паровозъ и поѣхалъ его догонять, превратительно давъ телеграмму на одну станцію, чтобы задержать курьерскій поѣздъ до его прибытія. Черезъ такое распоряженіе, во-первыхъ, опоздалъ курьерскій поѣздъ, что во всякомъ случаѣ не могло быть приятнымъ для пассажировъ, которые для того и ѣхали въ скоромъ поѣздѣ, чтобы выгадать время, а во-вторыхъ, затормазилось общее движеніе другихъ поѣздовъ. Любить свою жену, положимъ, можно, и даже похвально, но играть изъ-за этого пассажирами, какъ нѣшками—по меньшей мѣрѣ непозволительно... Эта выходка прошла бы можетъ быть и безнаказанно, если бы нѣсколько пассажировъ не заявили жалобы. Только вслѣдствіе этого протеста, женолюбиваго начальника попросили объ освобожденіи занимаемаго имъ крупнаго поста.

Желѣзнодорожныя администраціи полагаютъ для себя излишнимъ считаться съ индивидуальными качествами своихъ служащихъ. По ихъ мнѣнію, низшіе желѣзнодорожные служащіе не вносятъ и не должны вносить ничего индивидуальнаго въ порученное имъ дѣло. Для нихъ каждый низшій желѣзнодорожный служащій—автоматъ, который, вслѣдствіе заведенной пружины, отправляетъ извѣстныя функціи. Такія понятія

влекуть иногда къ весьма печальнымъ результатамъ. На одной желѣзной дорогѣ надо было временно назначить на одну станцію, которая открывалась только лѣтомъ, во время навигаціи, и производила весьма крупныя коммерческія обороты. Начальникъ движенія, вмѣсто того, чтобы назначить туда лицо испытанное и компетентное, изъ экономіи назначилъ нештатнаго телеграфиста, не знавшаго ни службы движенія, ни станціонной отчетности, получавшаго 18 рублей мѣсячнаго жалованья. „Все равно, думалъ начальникъ движенія, — дѣло, молъ, и такъ справится“. Однако, оно не справилось. Бывшему телеграфисту очень польстило крупное, хотя и минутное возвышеніе; но ему не были даны достаточныя матеріальныя средства для поддержанія своего авторитета и положенія. Кромѣ того, онъ сознавалъ, что пройдетъ лѣто, наступитъ зима, и онъ опять превратится въ нештатнаго телеграфиста, съ восемнадцати-рублевымъ жалованьемъ. И вотъ, у него зародилось стремленіе добыть средства для поддержанія своего начальническаго достоинства и обезпечить себя на будущее время. Сначала онъ запуталъ всѣ дѣла, затѣмъ сталъ присвоивать поступавшія къ нему денежныя суммы, и въ концѣ-концовъ оказалась крупная растрата въ 20,000 рублей.

Подобныхъ инцидентовъ въ желѣзнодорожной жизни можно насчитать очень много. Бѣльшею частью они проявляются оттого, что желѣзнодорожныя администраціи не умѣютъ, или не хотятъ, по различнымъ соображеніямъ, впрочемъ, всегда несостоятельнымъ, назначать на разныя должности людей соотвѣтствующихъ. Такіе приемы способствуютъ отчасти развитію служебной халатности, которая на желѣзныхъ дорогахъ доходитъ до чудовищныхъ размѣровъ. Желѣзнодорожныя служа-

шіе низшаго разряда отлично понимаютъ, что ихъ личныя качества и старанія по службѣ останутся незамѣченными, что это ни на волосъ ихъ не подвинетъ, что для возвышенія по службѣ необходимы другія условія, преимущественно протекція. Такимъ образомъ, на желѣзныхъ дорогахъ, взамѣнъ служебной исполнительности, развилась интрига; служащіе различными происками, подчасъ весьма неблаговидными, стремятся достигъ того, что имъ не дается другимъ, болѣе законнымъ и нормальнымъ путемъ.

### III.

Въ число проступковъ, которые на желѣзныхъ дорогахъ главнаго общества караются увольненіемъ отъ службы, входятъ такъ-называемые „неизвинительные долги“. Такимъ своеобразнымъ названіемъ окрещены долги, единовременно доходящіе до полугодоваго жалованья; сюда же относятся и тѣ случаи, когда на одно и то же лицо поступаютъ исполнительные листы въ теченіе года. Несмотря, однако, на такую статью, такъ строго относящуюся къ „неизвинительнымъ“ долгамъ, добрая половина служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ главнаго общества находится въ долгахъ, и такой порядокъ вещей созданъ, благодаря именно желѣзнодорожнымъ порядкамъ. Каждому извѣстно, что бывають моменты, выходящіе изъ колеи обыденной жизни, когда требуются болѣе или менѣе значительные расходы, не входящіе въ обыкновенный бюджетъ. Для людей состоятельныхъ такіе моменты проходятъ незамѣтно; но желѣзнодорожнымъ служащимъ, живущимъ болѣею частью въ-обрѣзъ на получаемое жалованье, неурочныя обстоя-

тельства даютъ себя сильно чувствовать. Правда, на желѣзныхъ дорогахъ такія обстоятельства якобы предусматриваются, и для удовлетворенія экстренныхъ нуждъ выдаются ссуды, за порядочные, впрочемъ, проценты. Но для того, чтобы получить ссуду, приходится преодолѣть такія затрудненія, которыя дѣлаютъ ее почти недоступною. Требуется прежде всего найти двухъ поручителей изъ служащихъ, которые сами не состояли бы должниками и получали бы жалованья не меньше ссудо-просители. Уже одно это условіе воздвигаетъ почти непреодолимое препятствіе, вслѣдствіе существующаго правила, по которому заемщикъ лишается права быть поручителемъ, а поручитель, въ свою очередь, лишается права быть заемщикомъ; кромѣ того, поручитель можетъ ручаться только за одно лицо. Но даже если ссудо-проситель найдетъ двухъ поручителей, и вообще исполнить всѣ требуемыя отъ него формальности, то и тогда, благодаря господствующей на желѣзныхъ дорогахъ канцелярщинѣ, ссуда выдается только по истеченіи нѣсколькихъ мѣсяцевъ, то-есть тогда, когда необходимость въ ней уже миновала. Такимъ образомъ, для удовлетворенія неотложной надобности приходится все-таки обращаться къ ростовщикамъ. А стоитъ только разъ попасть въ эти сѣти, чтобы навсегда завязнуть, чему наиболѣе способствуетъ существующее на желѣзныхъ дорогахъ безчеловѣчное правило—удерживать по исполнительнымъ листамъ все жалованье цѣликомъ, а не половину или третью часть, какъ это дѣлается въ правительственныхъ учрежденіяхъ. Вслѣдствіе такого порядка вещей, въ желѣзнодорожныя управленія стало поступать столько исполнительныхъ листовъ, что для ихъ учитыванія пришлось содержать отдѣльный штатъ счетоводовъ.

Вотъ поэтому-то желѣзнодорожныя заправила и придумали включить въ число непростительныхъ проступковъ „неизвинительные“ долги. Но, конечно, это нисколько не поправляетъ дѣла, а напротивъ, закабаливаніе ростовщиками мелкихъ служащихъ еще болѣе разрастается.

Изъ тысячи примѣровъ приведемъ одинъ. Нѣкто, имѣвшій кое какіе долги, опредѣлился на желѣзнодорожную службу. Кредиторы не замедлили этимъ воспользоваться, и отправили въ управленіе дороги исполнительные листы. Съ новопоступившаго агента стали удерживать жалованье цѣликомъ, и онъ, чтобы имѣть возможность существованія, былъ принужденъ дѣлать новые долги. Такъ продолжалось цѣлый годъ. Жалованье служащаго цѣликомъ переходило въ руки ростовщиковъ - евреевъ, откуда онъ опять получалъ его уже въ значительно сокращенномъ видѣ и за большіе проценты. Однако, живя болѣе чѣмъ скромно, по истеченіи года онъ успѣлъ выпутаться изъ долговъ. Наступалъ мѣсяць, когда онъ надѣялся получить полное жалованье, какъ вдругъ изъ управленія, какъ снѣгъ на голову, поступила бумага объ увольненіи его отъ службы за „неизвинительные долги“. Встревоженный агентъ отправился къ директору дороги за объясненіемъ.

— Ваше увольненіе совершенно правильно, сказалъ директоръ,—и я тутъ ничего не могу сдѣлать. Посудите сами, если бы у васъ былъ такой безпокойный служащій, который заставлялъ бы васъ постоянно возиться съ ростовщиками, вѣдь вы постарались бы отъ него отдѣлаться. Вотъ и мы дѣлаемъ то же самое.

Замѣчательно, что желѣзнодорожныя заправила, создавая сами ненормальный порядокъ вещей, вмѣсто того, чтобы устранить причины, порождающія то или

другое нежелательное явление, прибѣгаютъ всегда къ репрессивнымъ мѣрамъ, которыя вовсе не достигаютъ цѣли. Въ данномъ случаѣ, вмѣсто того, чтобы облегчить для служащихъ получение ссудъ и удерживать по исполнительнымъ листамъ не все жалованье, а только нѣкоторую его часть, желѣзнодорожные заправиы выдумали правило о „неизвинительныхъ долгахъ“, которое не только не исправляетъ зла, а напротивъ, способствуетъ еще бѣльшему его развитію. Желѣзнодорожныя правленія, съ одной стороны, учреждаютъ якобы ссуды для избавленія служащихъ отъ критическаго положенія, а съ другой—своими распоряженіями толкаютъ ихъ въ пропасть.

