

# Желѣзнодорожный канцеляризмъ.

## I.



Канцелярщина развилась въ администраціи желѣзныхъ дорогъ въ обширныхъ размѣрахъ, а между тѣмъ, казалось бы, именно тамъ она менѣе всего уместна. Если канцелярщина вредна въ учрежденіяхъ бюрократическихъ по своему существу, то въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, — дѣлѣ живомъ, основанномъ на математической пунктуальности, она положительно пагубна. Благодаря ей, желѣзнодорожные служащіе совершенно бесполезно обременяются излишнею и непроизводительною работою, а въ дѣло вносятся показная формалистика.

Весьма понятно, впрочемъ, почему канцеляризмъ нашелъ гостепріимную почву на желѣзныхъ дорогахъ: русскіе люди—сибариты вообще, а желѣзнодорожники въ особенности. Къ чему утруждать себя ѣздить по линіи, слѣдить за порядками, убѣждаться лично и на практикѣ въ томъ, что дѣлается на мѣстѣ и какъ дѣлается, и затѣмъ, на основаніи личнаго и практическаго опыта, издавать цѣлесообразныя распоряженія и правила? Можно всякое дѣло оформить на бумагѣ, за

всѣмъ слѣдить и распоряжаться, сидя за письменнымъ столомъ, изъ глубины роскошнаго кабинета, гдѣ все такъ удобно, такъ уютно. гдѣ непрерывно топится привѣтливый каминъ, гдѣ, смотря по настроенію духа, можно заняться тѣмъ или другимъ дѣломъ, и прервать его, когда только вздумается, куда съ благоговѣніемъ и подобострастіемъ входятъ подчиненные съ докладами, просьбами, жалобами, кляузами, и гдѣ, наконецъ, весьма удобно разыгрывать роль желѣзнодорожнаго олимпійца.

Господа желѣзнодорожники, привыкшіе слѣдить за всѣмъ, что дѣлается на линіи, изъ дѣлъ и бумагъ. къ нимъ поступающихъ, за неимѣніемъ времени прочитывать всю массу письменности, которою ихъ заваливаютъ, вовсе не знаютъ того, что дѣлается на линіи, а о томъ, что они знаютъ, составляютъ себѣ превратное понятіе. Вслѣдствіе этого, распоряженія и правила, ими издаваемые, несогласны съ практикою, не достигаютъ цѣли и только запутываютъ дѣло. Несостоятельность распоряженій, исходящихъ бѣльшею частью даже не отъ самихъ начальниковъ, а отъ ихъ секретарей, скоро обнаруживается на практикѣ, вслѣдствіе чего возникаютъ недоразумѣнія и обширная переписка; затѣмъ все это отмѣняется, дополняется, измѣняется, и въ результатѣ получается какая-то фантасмагорія предписаній, приказовъ, циркуляровъ, съ дополненіями, измѣненіями, примѣчаніями, дополненіями къ измѣненіямъ, измѣненіями къ дополненіямъ, — настоящій хаосъ. Такъ-какъ мелкимъ служащимъ, для которыхъ все это дѣлается и которые руководствуются бѣльшею частью практическимъ опытомъ, нѣтъ возможности разобраться въ этомъ подавляющемъ количествѣ приказовъ, то послѣдніе постоянно нарушаются, и по этому поводу опять

возникаетъ масса совершенно безплодной, ни къ чему не ведущей переписки, гдѣ все-таки неизбѣжно фигурируетъ сакраментальная фраза: „на основаніи измѣненія къ дополненію приказа за номеромъ такимъ-то, отъ такого-то числа“.

Чтобы дать нѣкоторое понятіе о томъ, въ какой степени развитъ канцеляризмъ на желѣзныхъ дорогахъ, достаточно сказать, что управляющему или директору дороги приходится ежедневно около 250 разъ подписать свою фамилію; столько же приблизительно подписей приходится на долю каждаго начальника отдѣльной службы; даже начальникъ станціи, занимающій въ желѣзнодорожной іерархіи весьма посредственное положеніе, и тотъ совершаетъ до ста подписей въ день. Спрашивается, можетъ-ли директоръ дороги, подписывающій ежедневно до 250 разъ свою фамилію подъ иногда очень объемистыми дѣлами, знать то, что имъ подписывается? А если онъ не имѣетъ о томъ никакого понятія, то къ чему служатъ его подписи? Не выходитъ-ли, поэтому, что желѣзныя дороги управляются не управляющими и директорами, а письмоводителями, секретарями, столоначальниками и т. д., директора же служатъ только автоматами для подписыванія бумагъ, за что и получаютъ сумасшедшіе оклады.

На одной желѣзной дорогѣ, противъ одного служащаго, занимавшаго довольно приличное мѣсто, по какому-то поводу было возбуждено административное преслѣдованіе, которое, по всѣмъ данымъ, должно было кончиться увольненіемъ его отъ службы. Дѣйствовали тутъ интриги и зависть, или на самомъ дѣлѣ служащій былъ не безупреченъ—безразлично; но такъ-какъ онъ самъ лично чувствовалъ себя правымъ, и притомъ имѣлъ нѣкоторыя связи, то не преминулъ этимъ вос-

пользоваться, и отправился къ директору дороги съ объясненіемъ и просьбою о защитѣ. Директоръ принялъ его въ своемъ кабинетѣ, и между ними завязался слѣдующій полу-интимный, полу-официальный разговоръ.

— Господинъ директоръ, началъ служащій,—извините, пожалуйста, за беспокойство, но я пришелъ къ вамъ по очень важному дѣлу.

— Прекрасно, сказалъ директоръ,—объясните мнѣ свое дѣло, а я покаместъ буду подписывать бумаги и васъ слушать.

Такой пріемъ пришелся не по сердцу просителю: онъ подумалъ, что явился не во-время и не кстати потревожилъ директора, который, подписывая быть можетъ очень важныя бумаги, не вникнетъ въ его просьбу, а между тѣмъ, ему хотѣлось изложить ее какъ можно обстоятельнѣе. Но дѣлать было нечего: онъ началъ свое объясненіе, стараясь какъ можно рѣзче отчеканивать слова, чтобы они, насколько это отъ него зависѣло, не пропадали безслѣдно. Однако, проситель ошибся: онъ пришелъ именно во-время, такъ-какъ директоръ былъ весьма радъ, что не отнимаютъ его досуга, а дѣлать два дѣла за разъ — для него было не новостью.

Просьба служащаго заключалась въ томъ, чтобы прекратить дѣло, или же назначить какого-нибудь добросовѣстнаго и не заинтересованнаго ревизора для безпристрастнаго разслѣдованія. Между тѣмъ, директоръ, несмотря на свой высокій постъ, вслѣдствіе своей безпечности и невниканія въ желѣзнодорожныя дѣла, пользовался весьма ничтожнымъ вліяніемъ на дорогѣ, и всякое самостоятельное дѣйствіе, да еще наперекоръ нѣкоторымъ болѣе или менѣе вліятельнымъ личностямъ, было для него болѣе, чѣмъ нежелательно;

это неизбежно внесло бы волнение въ его невозмутимо-спокойное прозябаніе. Поэтому, онъ постарался отдѣлаться отъ просителя, обнадеживъ его, какъ это почти всегда дѣлается, своимъ искреннимъ участіемъ въ его дѣлѣ.

— Все это пустяки, сказалъ онъ, не переставая подписывать бумаги.—Я разсмотрю ваше дѣло, и конечно, если оно правое, то и останется безъ всякаго вліянія на вашу службу.

— Но меня могутъ уволигь безъ вашего вѣдома, господинъ директоръ, возразилъ проситель, — и тогда ваше внимательство уже запоздаетъ; дѣла нельзя будетъ исправить.

— Помилуйте, вѣдь вы штатный! Кто же васъ можетъ уволить помимо меня?

На этой дорогѣ существуетъ благои обычай, къ сожалѣнію, не введенный на другихъ желѣзныхъ дорогахъ, по которому штатные служащіе могутъ быть увольняемы только директоромъ.

— Такъ-то такъ, но вотъ и сейчасъ вы нѣсколькими взмахами своего пера можете быть подписали съ десятокъ увольненій, о чемъ даже и не подозреваете: подобная участь можетъ постигнуть и меня.

Такое смѣлое, хотя и резонное возраженіе озадачило директора, и онъ даже разсердился.

— Я самъ знаю, милостивый государь, что дѣлаю, вспылилъ онъ,—и не вамъ критиковать мои дѣйствія!

Съ тѣмъ проситель и ушелъ; такой оборотъ, конечно, неблагопріятно на немъ отразился, но не въ томъ дѣло. Эготъ маленькій фактическій примѣръ показываетъ, какую язву вносить канцеляризмъ въ желѣзнодорожное дѣло. Высшіе начальники занимаютъ

только механическимъ подписываніемъ бумагъ, а желѣзнодорожники средняго ранга, пользуясь этимъ, ворочаютъ всѣмъ по своему.

## II.

Какая канцелярщина царить на желѣзныхъ дорогахъ и изъ-за чего возбуждается многосложная переписка, можно видѣть изъ слѣдующихъ примѣровъ. Существуетъ правило, по которому пассажиръ, оказавшійся въ поѣздѣ безъ билета, обязанъ заплатить двойную стоимость проѣзда отъ контрольной станціи; но если, не успѣвъ почему-либо запасть билетомъ, онъ заявить о томъ передъ отходомъ поѣзда начальнику станціи, то платитъ только по ординарному тарифу за свой проѣздъ до слѣдующей станціи, гдѣ для дальнѣйшаго проѣзда выдается форменный билетъ. И вотъ какая процедура возникаетъ для взысканія платы съ пассажира, ѣдущаго по разрѣшенію, за проѣздъ отъ станціи до станціи. Во-первыхъ, начальникъ станціи, давшій разрѣшеніе, обязанъ телеграфировать о томъ на слѣдующую станцію, гдѣ телеграфистъ принимаетъ телеграмму и пишетъ ее въ трехъ экземплярахъ: одинъ экземпляръ остается на телеграфѣ, другой передается кассиру для свѣдѣнія, а третій отсылается въ центральное управленіе; затѣмъ, въ полученіи денегъ кассиръ обязанъ написать квитанцію въ трехъ экземплярахъ и внести полученный сборъ въ вѣдомость дополнительнаго сбора, которая пишется тоже въ трехъ экземплярахъ; наконецъ, начальники обѣихъ станцій доносятъ объ этомъ важномъ событіи начальнику движенія въ своихъ рапортахъ, которые пишутся тоже въ трехъ экземплярахъ, — и все это для того, чтобы взыскать 15—30 копѣекъ. Не дороже-ли этой суммы обойдется

вся эта процедура? Если бы ее возложить на одного человека, то ему пришлось бы для этого употребить нѣсколько часовъ времени. Неужели нельзя упростить всю эту формалистику? По крайней мѣрѣ намъ извѣстно, что на курско-кѣевской желѣзной дорогѣ въ подобныхъ случаяхъ поступается иначе. Тамъ каждыи начальникъ станціи обязанъ постоянно имѣть при себѣ пронумерованную книжку съ разрѣшительными листками. Разрѣшивъ пассажиру сѣсть безъ билета, онъ выдаетъ ему разрѣшительный листокъ, по которому тотъ уплачиваетъ слѣдующія съ него деньги оберъ-кондуктору въ поѣздѣ; а для провѣрки правильности взисканія, начальникъ станціи отсылаетъ талонъ разрѣшительнаго листа въ контроль сборовъ, и тѣмъ дѣло кончается.

Начальники станцій обязаны ежемѣсячно представлять въ центральное управленіе статистическія свѣдѣнія относительно коммерческихъ и другихъ станціонныхъ оборотовъ; тутъ высчитываются пудо-версты, версто-минуты и прочая белиберда. Такъ какъ это довольно кропотливыя вычисленія, то начальники станцій, зная отлично, что эти свѣдѣнія ни для чего не нужны и никто ихъ не читаетъ и не провѣряетъ, проставляютъ цифры наобумъ, какъ попало, лишь бы заполнить графы. Только недавно на николаевской желѣзной дорогѣ, наконецъ, поняли всю несообразность этой процедуры, и приказомъ по линіи было прекращено представленіе этихъ свѣдѣній, „вслѣдствіе миновавшей надобности“, хотя на самомъ дѣлѣ этой надобности никогда не было. Можно было бы привести сколько угодно подобныхъ же примѣровъ.

Но что наиболѣе неумѣстно на желѣзныхъ дорогахъ,— это переписка, имѣющая корреспондентный или слѣд-

ственно-административный характер и доходящая, по истинѣ, до грандіозныхъ размѣровъ. Такая переписка возникаетъ изъ-за всякаго пустяка; вѣрнѣе сказать, она именно только изъ-за пустяковъ и возбуждается, потому что серьезныя дѣла болѣею частью скрываются и до свѣдѣнія высшаго начальства не доходятъ.

Одинъ пріемщикъ, принявъ товаръ къ отправленію, наложилъ на накладную неправильный штемпель, второпяхъ переставивъ цифры, составляющія число, такъ-что вмѣсто 13-го февраля вышло 31-го февраля. Вмѣсто того, чтобы на станціи прибытія исправить явную ошибку, завелась переписка о томъ, какого, молъ, календаря придерживаются на станціи отправленія, какимъ образомъ товаръ могъ быть принятъ 31-го февраля, когда такого числа никогда не бываетъ.

На одной станціи какъ-то усмотрѣли, что пломбы на вагонѣ были наложены неправильно. Неправильность состояла въ томъ, что узелъ бичевки не входилъ внутрь пломбы, а былъ сдѣланъ снаружи. По этому поводу завязалась обширная переписка, а въ концѣ концовъ оказалось, что иначе запломбировать вагонъ нельзя было, потому что изъ экономіи пломбы дѣлались слишкомъ малыя, а бичевки были слишкомъ толстыя, такъ-что не было возможности затянуть узелъ внутрь пломбы.

На всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ имѣются инструкціи не только для каждой отдѣльной категоріи служащихъ, но и для каждой отдѣльной отрасли извѣстной службы. Такъ-какъ эти инструкціи составлялись не людьми практики, а людьми кабинета, то ихъ несостоятельность скоро обнаружилась на дѣлѣ, и въ настоящее время онѣ потеряли свой смыслъ, а между тѣмъ продолжаютъ дѣйствовать. Составленіе отъ поры до времени новыхъ



инструкцій, согласно съ духомъ времени и обнаружившимися недостатками, слишкомъ затруднительно для желѣзнодорожныхъ заправителей; гораздо легче выпустить летучій листокъ приказа, въ измѣненіе, дополненіе или отмѣну такого-то параграфа инструкцій. И вотъ этихъ-то летучихъ листовъ набралось видимо-невидимо, такъ-что служащему, чтобы быть болѣе или менѣе въ курсѣ дѣла, необходимо прослужить на желѣзной дорогѣ 10—15 лѣтъ. Отсюда понятно, что служащіе низшаго ранга, не имѣя возможности не только помнить, но даже прочитывать всѣ приказы, постоянно ихъ нарушаютъ, вслѣдствіе чего имъ приходится постоянно „отписываться“. Очень часто въ одномъ и томъ же дѣлѣ замѣшаны двое, трое и болѣе лицъ: изъ нихъ выигрываетъ тотъ, кто похитрѣе составитъ объясненіе. Такой порядокъ вещей побудилъ желѣзнодорожниковъ содержать на большихъ станціяхъ, гдѣ имѣется большой контингентъ служащихъ, собственныхъ „юрисконсультовъ“, отъ которыхъ требуется всестороннее знаніе желѣзнодорожной службы и умѣніе ловко, то-есть казуистически, составлять объясненія. Каждый служащій ежемѣсячно отчисляетъ изъ своего жалованія въ пользу юрисконсульта рубль, два и болѣе, смотря по обстоятельствамъ, такъ-что въ общемъ ему приходится получать отъ 100 до 200 рублей въ мѣсяцъ. Эти „юрисконсульты“ придерживаются правила, что рыбу слѣдуетъ ловить въ мутной водѣ; въ виду этого, они всегда стараются запутать дѣло, отчего перениска еще больше разрастается.

Для одного мелкаго торговца какъ-то прибыль по желѣзной дорогѣ боченокъ съ подсолнечнымъ масломъ, изъ котораго вытекло 10 фунтовъ, вслѣдствіе пробитаго дна, вѣроятно отъ неаккуратной погрузки или выгрузки. Лавочникъ заявилъ претензію и убытокъ на

1 р. 50 к.; составили актъ въ нѣсколькихъ экземплярахъ, и пошла переписка. Когда лавочникъ захотѣлъ получить свой товаръ, то ему сказали, что выдать нельзя до полученія разрѣшенія отъ высшаго начальства. Если бы онъ зналъ, что дѣло приметъ такой оборотъ, то, конечно, даже не заикнулся бы объ убыткахъ, и такъ-какъ ему надо было торговать, то онъ сейчасъ же отказался отъ всякой претензіи, въ чемъ и выдалъ подписку. Между тѣмъ, завязавшаяся переписка продолжалась около года: тутъ были замѣшаны три станціи, а виновнаго не находилось. Наконецъ, одинъ „юрисконсультъ“ догадался написать, что такъ-какъ получатель товара отъ претензіи отказался, то слѣдовательно все обстоитъ благополучно. На томъ и порѣшили, и довольно объемистое дѣло было сдано въ архивъ; иначе конца ему не предвидѣлось.

Иногда „юрисконсульты“ являются въ роляхъ миротворцевъ. Извѣстно, что службы движенія и тяги довольно тѣсно между собою связаны; имъ приходится имѣть постоянныя сношенія; но такъ-какъ ихъ интересы бѣльшею частью діаметрально противоположны, то между ними возникаютъ частыя пререканія. На одной желѣзной дорогѣ выпустили приказъ, воспрещавшій агентамъ движенія обращаться съ машинистами на „ты“, такъ-какъ, хотя они и занимаются черною работою, но между ними попадаются и люди съ высшимъ образованіемъ. Мотивировка этого приказа, вмѣсто того, чтобы помирить службы, только подлила масла въ огонь: машинисты возгордились, и въ свою очередь начали „тыкать“ агентамъ движенія, благо приказъ этого имъ не запрещалъ. Тутъ пошла переписка просто до умопомраченія; юрисконсультамъ задали головоломную работу. Понятно, что они могли защищать одинъ ла-

геръ только въ ущербъ другого, а такъ-какъ они получали гонораръ какъ съ той, такъ и другой стороны, то имъ не оставалось ничего другого, какъ только стараться помирить оба лагеря. Это было нѣсколько трудновато, но все-таки, въ видахъ собственныхъ интересовъ, имъ удалось это сдѣлать гораздо успѣшнѣе, нежели желѣзнодорожной администраціи.

На одной станціи въ пакгаузѣ крысы поѣли муку. По этому поводу былъ составленъ актъ въ нѣсколькихъ экземплярахъ, и завязалась переписка. Изъ центрального управленія даютъ начальнику станціи предписаніе, чтобы онъ представилъ письменное объясненіе виновнаго въ этомъ упущеніи, и свое по этому поводу заключеніе. Начальникъ станціи думаль, думаль, кого бы тутъ признать виновнымъ, и наконецъ написалъ, что виновны тутъ несомнѣнно крысы, но письменнаго ихъ объясненія онъ представить не можетъ, такъ-какъ онѣ животныя безсловесныя. За это, однако, начальникъ станціи поплатился.

Переписка возникаетъ на желѣзныхъ дорогахъ по всякому поводу, а иногда даже безъ повода. Вѣроятно, желѣзнодорожники полагаютъ, что дѣло ихъ зиждется на письмоводствѣ: не будь его, оно рушится, и имъ самимъ нечего будетъ дѣлать. Поэтому они, вѣроятно, и стараются раздуть канцелярщину какъ можно болѣе. Начальники станцій, на примѣръ, считаются тѣмъ болѣе дѣятельными, чѣмъ больше у нихъ выходитъ исходящихъ номеровъ, и потому они стараются писать какъ можно больше, конечно, въ ущербъ болѣе важному дѣлу.