

Желѣзнодорожная кабала.

I.



Всѣхъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей можно раздѣлить на три категоріи. Первую составляютъ желѣзнодорожныя администраціи, въ составъ которыхъ входятъ предсѣдатели и члены правленій, директоры, управляющіе и начальники отдѣльныхъ службъ. Это—господа положенія, для которыхъ часто законъ не писанъ. Ко второй категоріи принадлежатъ всѣ низшіе желѣзнодорожные служащіе, начиная съ начальника станціи, машиниста и дорожнаго мастера, и кончая стрѣлочникомъ, кочегаромъ и путевымъ сторожемъ. Это—рабы первой категоріи. Единственнымъ связывающимъ элементомъ между этими двумя категоріями служитъ кабала, за предѣлами которой виднѣется голодъ и нищета. Затѣмъ, третью категорію составляетъ середина между двумя первыми; къ ней мы причисляемъ начальниковъ дистанцій и участковъ, ревизоровъ движеній, всевозможныхъ контролеровъ и проч. Они служатъ для первой категоріи вспомогательнымъ орудіемъ, чтобы удерживать вторую въ закабаленномъ состояніи. Въ виду такой роли, они бѣльшею частью не приносятъ

существенной пользы, а подчасъ ихъ дѣятельность даже вреднымъ образомъ отражается на желѣзнодорожномъ дѣлѣ.

Кабала въ желѣзнодорожной жизни зародилась и созрѣла естественнымъ путемъ, на почвѣ желѣзнодорожнаго пролетариата. Въ настоящее время она царитъ властно и неприкосновенно, проявляется въ непосильномъ трудѣ, въ ничтожномъ содержаніи низшихъ служащихъ, и во многихъ другихъ формахъ. Если и бываютъ обстоятельства, когда закабаленное состояніе одного лица по отношенію къ другому можетъ доставить послѣднему матеріальную выгоду, то въ желѣзнодорожной жизни такое положеніе приводитъ къ совершенно обратному явленію. Желѣзнодорожный механизмъ чрезвычайно сложенъ, функціи каждой дѣйствующей въ немъ пружины существеннымъ образомъ вліяютъ на общее его движеніе. Если пружины будутъ плохо смазаны, если у нихъ не будетъ достаточной свободы, если онѣ будутъ стѣснены въ своихъ движеніяхъ, то функціи ихъ сдѣлаются неправильными, а черезъ то неминуемо послѣдуетъ неправильное дѣйствіе общаго механизма, и онъ не будетъ достигать своей цѣли. Въ желѣзнодорожно служебной организаціи низшіе агенты, вошедшіе въ составъ второй категоріи, главные функціонеры. На нихъ зиждится весь желѣзнодорожный строй. Поэтому, черезъ ихъ притѣсненіе и эксплоататорство ихъ труда неминуемо послѣдуетъ ненормальное и неправильное отправленіе ихъ функцій, что, въ свою очередь, вреднымъ образомъ отзовется на желѣзнодорожномъ дѣлѣ, въ явный ущербъ частнымъ лицамъ, пользующимся услугами желѣзныхъ дорогъ.

Мы имѣли уже случай привести одинъ примѣръ непосильнаго труда, который ложится на начальниковъ

станціи и агентовъ до движенію, а также выяснили происходящія отъ того печальныя послѣдствія. Такой непосильный трудъ ложится почти на всѣхъ низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ. Нѣсколько лѣтъ назадъ, на станціи Любань, николаевской дороги, служилъ одинъ билетный кассиръ, который былъ обязанъ продавать билеты на всѣ пассажирскіе поѣзда, и ежедневно составлять довольно сложную билетную отчетность. По николаевской дорогѣ ежедневно проходитъ 14 пассажирскихъ поѣздовъ; ему приходилось удѣлять по меньшей мѣрѣ полчаса времени для каждаго поѣзда, и пять часовъ для составленія билетной отчетности. Такимъ образомъ, въ теченіе сутокъ, обладая способностью быстро работать, онъ могъ удѣлять въ 6—8 пріемовъ только двѣнадцать часовъ для отдыха, а спать могъ только отъ четырехъ до шести часовъ въ сутки, съ болѣе или менѣе продолжительными перерывами. Въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, кассиръ безропотно и терпѣливо переносилъ свое тягостное положеніе, но наконецъ не выдержалъ и занемогъ; тогда управленіе дороги выкинуло его за бортъ, какъ негодную и ненужную тряпку. Его мѣсто занялъ новый кассиръ, оказавшійся менѣе стоворчивымъ; съ нимъ не долго церемонились. Управленіе дороги его смѣнило, и затѣмъ еще нѣсколькихъ, пока, наконецъ, не убѣдилось цѣною многихъ жертвъ, что на этой станціи необходимо держать двухъ кассировъ.

На этой же станціи служилъ одинъ бухгалтеръ, на обязанности котораго лежало принятіе, выдача и отправление товаровъ и багажа, и составленіе весьма сложной товарной отчетности. Товару прибывало и отправлялось среднимъ числомъ по сорока накладнымъ въ день; на каждую накладную приходилось

удѣлять по меньшей мѣрѣ четверть часа времени, и затѣмъ—шесть часовъ для составленія отчетности. Такамъ образомъ, въ теченіе сутокъ на долю бухгалтера приходилось 16 часовъ непрерывной и весьма кропотливой работы. Прослуживъ такимъ образомъ нѣскольکو лѣтъ, онъ обнаружилъ разслабленіе умственныхъ способностей. Послѣ него, въ теченіе весьма короткаго промежутка времени, управление дороги смѣнило нѣсколько бухгалтеровъ, пока, наконецъ, не вынуждено было назначить помощника.

Такіе случаи, когда управление дороги вынуждается силою обстоятельствъ увеличить штатъ, весьма рѣдки. Это бываетъ только тогда, когда нѣсколько сряду смѣнившихся служащихъ заявятъ слишкомъ громкій протестъ, какъ въ вышеприведенныхъ примѣрахъ, или же гдѣ-нибудь совершится крупное злоупотребленіе, или крупная катастрофа, и то, впрочемъ, не на долго: когда все уляжется и утихнетъ, сокращеніе штата слѣдуетъ своимъ чередомъ. Обыкновенно, служащіе дорожатъ своими мѣстами, боятся лишиться послѣдняго средства къ существованію, и потому не протестуютъ, а сами упрощаютъ свою работу, пренебрегая нѣкоторыми обязанностями, если для этого представляется возможность; въ противномъ же случаѣ, безропотно подчиняются кабалѣ, пока, наконецъ, силы имъ не измѣняютъ. Другіе становятся на ихъ мѣсто, а сошедшіе со сцены въ нищетѣ доканчиваютъ свой вѣкъ.

На станціи Барвенково, курско-харьково-азовской желѣзной дороги, служилъ одинъ начальникъ станціи, который, не въ примѣръ многимъ своимъ собратьямъ, пожелалъ точно и неукоснительно исполнять принятые на себя обязательства. И дѣйствительно, онъ ихъ исполнялъ до того усердно, что обратилъ на себя всеоб-

щее вниманіе. даже вниманіе желѣзнодорожной администратіи, которая вообще не особенно охотно замѣчаетъ ревность своихъ агентовъ къ службѣ. Но къ чему все это привело? Служба начальника станціи оказалась до того тяжелою, что въ концѣ-концовъ онъ впалъ въ чахотку и слегъ въ могилу. Управленіе дороги, не въ примѣръ другимъ служащимъ, выдало сто рублей на его похороны, и тѣмъ дѣло кончилось. Семья несчастнаго труженика, пожертвовавшего своею жизнью, осталась безъ всякихъ средствъ къ существованію.

Исполнительность желѣзнодорожнаго служащаго отражается не только на его здоровьѣ и жизненныхъ силахъ, но иногда даже на прочности службы, и не въ положительномъ, а въ отрицательномъ смыслѣ. Мы уже имѣли случай говорить объ этомъ предметѣ, и выяснить причины такого ненормальнаго, почти невѣроятнаго явленія. Вотъ одинъ изъ тысячи примѣровъ. Когда еще не была построена екатерининская дорога, соединяющая донецкую съ лозово-севастопольскою и харьково-николаевскою желѣзными дорогами, эта донецкая дорога имѣла сообщеніе только съ курско-харьково-азовскою, на которую и направлялись всѣ ея грузы, черезъ передаточную станцію Краматоровку. Донецкая дорога, обладавшая весьма ничтожнымъ подвижнымъ составомъ, не была въ состояніи отправлять свой грузъ прямымъ сообщеніемъ, а принуждена была производить перегрузку изъ своихъ вагоновъ въ вагоны курско-харьково-азовской дороги. По состоявшемуся договору между этими двумя дорогами, азовская обязана была доставлять на донецкую по ея требованію извѣстное количество порожнихъ вагоновъ. Требованіе должно было поступать не позже двухъ часовъ ночи, а вагоны долж-

ны были бытъ доставлены къ шести часамъ утра. Донецкая дорога обязана была въ тотъ же день, къ шести часамъ вечера, сдать принятыя ею вагоны, уже нагруженные, обратно на азовскую дорогу; въ противномъ случаѣ, платила штрафъ—по три рубля за каждый не сданный вагонъ; такимъ же образомъ азовская дорога, въ случаѣ недоставленія ею къ сроку затребованнаго количества вагоновъ, штрафовалась на три рубля за каждый не доставленный вагонъ. Вслѣдствіе такого договора, на обоихъ начальниковъ передаточной станціи Краматоровки, какъ донецкой, такъ и азовской дороги, были возложены непосильныя обязанности. Кромѣ обычной работы, составляющей удѣлъ всѣхъ вообще начальниковъ станцій, какъ-то: посуточного дежурства по движенію, составленія ежедневной станціонной отчетности и многихъ другихъ обязанностей, имъ приходилось ежедневно не спать до двухъ-трехъ часовъ ночи, и выжидать телеграмму съ требованіемъ на порожніе вагоны. Начальникъ станціи азовской дороги обязанъ былъ, по полученіи требованія, немедленно передать его на станцію Славянскъ, откуда высылались порожніе вагоны, и затѣмъ дѣлать необходимыя распоряженія для очистки соотвѣтствующихъ путей, сообразуясь съ количествомъ затребованныхъ вагоновъ. Въ случаѣ хотя бы пяти-минутнаго замедленія передачи требованія, вагоны могли быть не доставлены. Начальникъ станціи донецкой дороги, съ своей стороны, долженъ былъ также сдѣлать соотвѣтствующія распоряженія для принятія вагоновъ, и затѣмъ, послѣ бессонно проведенной ночи, употреблять всѣ усилія, чтобы успѣть къ сроку нагрузить всѣ вагоны, какія бы для этого у него ни были ничтожныя средства.

Такимъ образомъ, оба начальника одной и той же станціи, но двухъ различныхъ дорогъ, оказывались главными исполнителями существующаго договора, и поэтому ихъ дѣйствія были тѣсно между собою связаны. Одно время, случай свелъ на оба поста двѣ личности, совершенно противоположныя и не одинаковой выносливости: начальникъ станціи азовской дороги былъ чрезвычайно исполнительенъ, а донецкой — наоборотъ. Первый, несмотря ни на какія затрудненія, всегда доставлялъ затребованное количество порожнихъ вагоновъ къ назначенному часу, а второй очень часто не успѣвалъ къ сроку нагрузить принятые вагоны. Оно бы и ничего, если бы начальникъ станціи азовской дороги смотрѣлъ сквозь пальцы на неурядицы своего собрата; но будучи самъ исполнительнымъ, онъ естественнымъ образомъ требовалъ такой же исполнительности и отъ другихъ, и потому немедленно телеграфировалъ въ управленія обѣихъ дорогъ о всякой неисправности донецкой дороги, отчего послѣдней пришлось платить много штрафовъ. Казалось бы, управленію азовской дороги слѣдовало дорожить агентомъ, который такъ ревностно соблюдалъ ея интересы. Однако, на дѣлѣ вышло совсѣмъ иное: этотъ исполнительный начальникъ станціи, изъ-за котораго приходилось платить штрафы, оказался совсѣмъ не по сердцу для донецкой дороги. И вотъ, управляющій послѣднею поставилъ весьма круто свой ultimatum: „онъ или я; или пусть его уберутъ, или я уйду“. Конечно, гдѣ же было тягаться начальнику станціи, получавшему въ мѣсяцъ 60 рублей жалованья, съ управляющимъ дорогою, получающимъ ежегодный окладъ въ 15,000 рублей! Въ концѣ-концовъ, исполнительный начальникъ станціи былъ смѣщенъ и замѣненъ другимъ, оказавшимся болѣе

покладистымъ. Тотъ и самъ относился индифферентно къ порученному ему дѣлу, и на другихъ смотрѣлъ такъ же. Донецкая дорога перестала платить штрафы, но за то сборы обѣихъ дорогъ за провозъ грузовъ уменьшились, а больше всего пострадали угленпромышленники, оттого, что уголь слишкомъ долго залеживался.

Залеживаніе грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ, особенно южныхъ—заурядное явленіе. Причину этого вообще относятъ къ недостаточной провозоспособности желѣзныхъ дорогъ, но это вѣрно только отчасти. Есть другая, не менѣе существенная причина этого явленія: халатность и нераспорядительность желѣзнодорожныхъ служащихъ, что, въ свою очередь, есть слѣдствіе неумѣстной экономіи желѣзнодорожныхъ обществъ, которая въ концѣ-концовъ обращается во вредъ для нихъ же самихъ, а больше всего для грузо-отправителей.

Въ желѣзнодорожной жизни исполнительность служащаго очень часто кому-нибудь мозолить глаза; тогда обыкновенно пускается въ ходъ интрига, и въ такомъ случаѣ исполнительный служащій всегда страдаетъ. Вотъ почему халатность на желѣзныхъ дорогахъ развилась до того сильно, что перешла даже въ рутину, тѣмъ болѣе, что иногда она представляетъ свою выгодную сторону. Исполнительность желѣзнодорожныхъ служащихъ только тамъ неизбежна, гдѣ она проявляется на бумагѣ, и то только съ показной стороны, или въ такихъ функціяхъ, которыми никакъ нельзя пренебречь. Такимъ образомъ выходитъ, что исполнительность низшихъ служащихъ, вмѣсто того, чтобы приносить для нихъ пользу, всегда приносить вредъ. Въ однихъ случаяхъ, она отражается съ отрицательной стороны на ихъ здоровьѣ, а въ другихъ—на прочности ихъ службы.

II.

Если мы прослѣдимъ обязанности, возложенныя на всѣхъ вообще низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, какъ-то: дорожныхъ мастеровъ, машинистовъ, ихъ помощниковъ, кондукторовъ, телеграфистовъ, составителей поѣздовъ, прицѣпщиковъ, всевозможныхъ смотрителей, конторщиковъ, передаточныхъ агентовъ и многихъ другихъ, то увидимъ, что вездѣ онѣ окажутся непосильными. Всѣ эти служащіе весьма характерно прозвали свою службу „собачьею должностію“.

Во время русско-турецкой войны, когда движеніе по желѣзнымъ дорогамъ крайне усилилось, вслѣдствіе передвиженія войскъ, управленія нѣкоторыхъ дорогъ и не подумали объ усиленіи паровозныхъ бригадъ. На одной желѣзной дорогѣ, машинисты буквально жили на своихъ паровозахъ: отдыха у нихъ не было вовсе. Заведено было такъ: машиниста, пріѣзжавшаго изъ своей поѣздки домой, встрѣчалъ другой, дежурный машинистъ, и отпускалъ его на полчаса домой, только для того, чтобы онъ запасся провизіею для слѣдующей поѣздки; самъ же набиралъ для него топлива и воды. Когда машинистъ, запасшись провизіею, приходилъ на станцію, его паровозъ, уже прицѣпленный къ другому поѣзду, былъ совсѣмъ готовъ; ему оставалось только взойти на него, дать свистокъ отправленія, и пуститься въ новый путь, безъ подкрѣпленія своихъ силъ ни сномъ, ни пищею, и такъ постоянно. Многіе, вѣроятно, испытали на самихъ себѣ, какое чувствуется утомленіе отъ продолжительнаго, непрерывнаго путешествія, хотя бы въ вагонѣ перваго класса. гдѣ царить изысканный комфортъ. Каково же должно быть утомленіе машиниста, который долженъ, стоя, подвергаясь

сильной качкѣ, какой въ вагонахъ не бываетъ, управлять паровозомъ, при постоянной бдительности, когда многочисленныя случайности, которымъ онъ подвергается, какъ-то: недостатокъ пара, потеря какого-нибудь болта или клинчика, нагрѣваніе осевой буксы или подшипника, заставляютъ его очень часто проявлять усиленную дѣятельность, чтобы справиться со своею работою и не задержать поѣзда.

Само собою понятно, что машинисты принуждены были изыскивать средства доставлять самимъ себѣ отдыхъ, въ которомъ начальство имъ отказывало. И вотъ, во время ѣзды съ поѣздами, они стали чередоваться со своими помощниками: когда машинистъ спалъ, помощникъ работалъ, и наоборотъ. Но иногда, вслѣдствіе сильнаго утомленія, оба засыпали на ходу поѣзда, который тогда оказывался брошеннымъ на произволъ судьбы. Вслѣдствіе такой постановки дѣла, въ теченіе нѣкотораго времени совершился цѣлый рядъ довольно крупныхъ катастрофъ, фіналь которыхъ разыгрался въ окружномъ судѣ. Машинисты, обвиненные въ столкновеніяхъ поѣздовъ, для своего оправданія представили на судъ маршруты, по которымъ доказали весьма убѣдительно, что они пользовались суточнымъ отдыхомъ только во время промывки паровоза, т.-е. когда паровозъ отдыхалъ самъ, что имѣло мѣсто два раза въ мѣсяцъ, черезъ каждые пятнадцать дней. Желѣзнодорожное начальство ставило на одну доску и паровозы, и людей; по его понятіямъ, паровозъ имѣлъ даже нѣкоторое преимущество, потому что машинистъ пользовался отдыхомъ только тогда, когда таковой былъ необходимъ самому паровозу. Машинисты были оправданы, но управление дороги порѣшило уволить ихъ отъ службы, въ отместку за то, что они осмѣлились разоблачать

желѣзнодорожныя тайны. Но такъ-какъ судомъ они были оправданы, и слѣдовательно, произведенныя якобы ими катастрофы не могли служить поводомъ къ увольненію, то ихъ подвергли медицинскому освидѣтельствуванію. Геніальный желѣзнодорожный медикъ, послѣ произведеннаго имъ изслѣдованія, далъ заключеніе, что означенные машинисты подвержены *хронической спячкѣ*, и что сколько бы ни давать имъ отдыха, они все равно будутъ спать на ходу поѣзда, а поэтому къ желѣзнодорожной службѣ они не годятся. Вотъ фактъ, говорящій самъ за себя, и не нуждающійся въ комментаріяхъ.

На одной весьма доходной желѣзной дорогѣ, въ такъ-называемомъ сортировочномъ паркѣ, гдѣ составляются и сортируются всѣ поѣзды, работало на маневрахъ восемь паровозовъ. Нѣсколько времени назадъ, помощникъ начальника сортировочнаго парка задумалъ вдругъ отличиться и возвыситься: онъ заявилъ управленію дороги, что управится съ четырьмя паровозами, лишь бы его сдѣлали начальникомъ парка. Управление съ радостью приняло это экономическое предложеніе, отняло четыре паровоза, сократило штатъ прицѣпщиковъ и составителей поѣздовъ, но за то помощникъ былъ произведенъ въ начальники. Вслѣдствіе такой экономической реформы, то и дѣло стали разбиваться вагоны, калѣчиться и убиваться прицѣпщики. Управление дороги недоумѣвало, отчего бы это могло стать, и поручило одному статистику собрать свѣдѣнія относительно смертности между прицѣпщиками за извѣстный періодъ времени, вслѣдствіе раздавленія ихъ паровозами и вагонами. Эта смертность оказалась до того большою, что само управленіе ужаснулось, и движимое чувствомъ гуманности и человеколюбія, немедленно

издало циркуляръ по всей линіи, которымъ давалось прицѣпщикамъ отеческое наставленіе. Въ этомъ циркулярѣ говорилось, что случаи смертности и увѣчья между прицѣпщиками происходятъ вслѣдствіе ихъ неосторожности, которая выражается въ томъ, что они спѣшляють вагоны, не дожидаясь полной ихъ остановки. садятся на буфера вагоновъ, на ходу перескакиваютъ съ одного вагона на другой, и т. д. Въ заключеніе давался прицѣпщикамъ благой совѣтъ себя беречь, такъ-какъ проявляемое ими удалство вовсе отъ нихъ не требуется, а между тѣмъ, помимо непріятности быть раздавленнымъ, ихъ семейства рискуютъ лишиться средствъ къ существованію.

Какое ужасное противорѣчіе между словомъ и дѣломъ! На словахъ дается совѣтъ не проявлять удалства, которое можетъ быть причиною преждевременной смерти, а на дѣлѣ сокращають штаты, отнимають якобы лишніе паровозы, черезъ что вынуждается именно необходимость рисковать жизнью ради куска черстваго хлѣба, потому что иначе прицѣпщики и составители поѣздовъ не управились бы съ возложенною на нихъ работою, и въ такомъ случаѣ имъ грозило бы неминуемое увольненіе, якобы за неспособность къ желѣзнодорожной службѣ. Не насмѣшка-ли это сильнаго надъ безсильнымъ? Нѣтъ ничего легче и удобнѣе, какъ быть человѣколюбивымъ и гуманнымъ на бумагѣ...

Въ сортировочномъ паркѣ николаевской дороги. прицѣпщики и другіе служащіе дежурятъ непрерывно по 27 часовъ. Покойный директоръ николаевской дороги, Кенигъ, построилъ для составителей, прицѣпщиковъ и тормазильщиковъ особое зданіе, гдѣ бы они могли во время дежурства варить себѣ пищу, согрѣваться и проч. Но послѣ смерти Кенига, когда его ав-

торитетъ пересталъ тяготѣть надъ совѣтомъ главнаго общества, это зданіе было отчислено подъ жилое помѣщеніе для осматривающихъ поѣздовъ. Недавно одинъ прицепщикъ, подъ конецъ своего дежурства, отъ сильнаго изнеможенія упалъ съ паровоза, получилъ сотрясеніе мозга, и вскорѣ затѣмъ умеръ.

На такихъ станціяхъ, гдѣ содержаніе прицеппщика и составителя поѣздовъ необходимо, и гдѣ, между тѣмъ, работы относительно сортировки, прицеппки и отцепки вагоновъ не особенно много, на прицеппщиковъ и составителей поѣздовъ взваливаютъ еще другія работы: выгрузку и нагрузку товаровъ, перегрузку вагоновъ, отцепляемыхъ по болѣзни отъ проходящихъ поѣздовъ, т.-е. такихъ, которые требуютъ ремонта, и т. п. Словомъ желѣзнодорожныя общества всегда ревниво заботятся о томъ, чтобы низшіе служащіе не оставались безъ дѣла, а работали до излома костей, до изступленія.

Вслѣдствіе такого порядка вещей, какъ было уже сказано, на желѣзныхъ дорогахъ развилась неимоверная служебная халатность. Желѣзнодорожныя администраціи, сознавая непосильность работы, которая ложится на низшихъ служащихъ, обыкновенно смотрятъ сквозь пальцы на индифферентность, съ которою они относятся къ службѣ, если только это не слишкомъ тормазитъ дѣло. Иными словами, на желѣзныхъ дорогахъ правильная постановка дѣла не играетъ роли. Но черезъ это самое, отношенія низшихъ служащихъ къ высшимъ становятся совершенно раболопными, такъ-какъ ничего не стоитъ, въ случаѣ возникновенія какихъ-либо личныхъ недоразумѣній, уличить любого служащаго въ небреженіи его служебныхъ обязанностей, и уволить отъ службы. Отъ низшихъ служащихъ

ускользаетъ почва, на которой они могли бы упрочить свое положеніе, вслѣдствіе добросовѣстнаго отношенія къ своимъ обязанностямъ. Но за то къ ихъ услугамъ является другое, болѣе вѣрное средство: они поддѣлываются подъ личные вкусы и прихоти своихъ прямыхъ или косвенныхъ начальниковъ, угождаютъ ихъ личнымъ интересамъ, службу же ставятъ на второй планъ. На одной желѣзной дорогѣ, между однимъ машинистомъ и начальникомъ тракціи возникли пререканія не служебнаго, а личнаго свойства. Послѣдній въ порывѣ негодованія воскликнулъ: „Знаете-ли, что у меня на каждый паровозъ есть въ запасѣ двадцать бригадъ?!“ На такой вѣскій аргументъ возражать было нечего; оставалось только смириться.

III.

Другая форма эксплуататорства желѣзнодорожныхъ обществъ состоитъ въ ничтожномъ жалованьѣ, которое приходится на долю низшихъ служащихъ, вовсе не соразмѣрномъ съ ихъ трудомъ и отвѣтственностью. Эта ничтожность ярко бросается въ глаза, при сопоставленіи съ чудовищными окладами высшихъ желѣзнодорожныхъ чиновъ.

Языкъ цифръ—самый краснорѣчивый языкъ, и потому мы будемъ говорить цифрами. Для этого возьмемъ николаевскую дорогу, какъ самую богатую, на которой существуетъ полный комплектъ всѣхъ ступеней желѣзнодорожной іерархіи. Если мы оставимъ въ сторонѣ сторожей, стрѣлочниковъ, прицѣпщиковъ, чернорабочихъ, и вообще такихъ служащихъ, отъ которыхъ грамотности не требуется, и слѣдовательно ли-

шенныхъ возможности возвышаться, то самый низшій желѣзнодорожный агентъ будетъ пріемщикъ, получающій 20 рублей въ мѣсяцъ, а самый высшій—директоръ, получающій 1,500 руб. въ мѣсяцъ, или 18,000 р. въ годъ. Вся желѣзнодорожная іерархія состоитъ изъ четырнадцати ступеней, мѣсячные оклады которыхъ выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ:

Пріемщикъ	20	руб.
Конторщикъ младшій	25	"
Конторщикъ старшій	35	"
Помощникъ начальника станціи 3-го класса	40	"
Помощникъ начальника станціи 2-го класса	45	"
Начальникъ станціи 3-го класса . . .	50	"
Начальникъ станціи 2-го класса . . .	60	"
Начальникъ станціи 1-го класса . .	100	"
Ревизоръ движенія	180	"
Помощникъ начальника движенія . .	250	"
Начальникъ движенія	350	"
Помощникъ начальника эксплуатаціи	500	"
Начальникъ эксплуатаціи	700	"
Директоръ	1,500	"
<hr/>		
Итого . . .	3,855	руб.

Таблица эта относится, собственно говоря, къ службѣ движенія и эксплуатаціи. Такія таблицы можно составить и для другихъ службъ; разница будетъ состоять только въ названіи должностей. Кромѣ вышеупомянутыхъ, существуетъ, конечно, масса другихъ должностей, какъ-то: телеграфисты, кондукторы, оберъ-кондукторы, бухгалтеры, счетоводы, таксировщики, кассиры, билетные контролеры и проч.; но каждая изъ нихъ по своему окладу всегда подойдетъ подъ одну изъ ступеней нашей таблички.

При бѣгломъ взглядѣ на таблицу, каждому непремѣнно бросится въ глаза безобразность окладовъ въ отношеніи пропорціональности. Въ самомъ дѣлѣ, съ одной стороны, директоръ получаетъ ежегодно чуть не цѣлое состояніе, а съ другой—окладъ пріемщика таковъ, что съ нимъ даже нельзя свести концы съ концами. Пріемщикъ—агентъ, на обязанности котораго, вообще, лежитъ надзоръ за движеніемъ поѣздовъ, черезъ что ему дается большая власть, а слѣдовательно, на него ложится и большая отвѣтственность. Принимая во вниманіе, что онъ долженъ жить согласно со своимъ положеніемъ, окажется, что онъ не только не можетъ позволить себѣ самой мимолетной прихоти, но даже не можетъ существовать.

Просматривая нѣсколько подробнѣе вышеобозначенную таблицу, можно вполне убѣдиться, что такое распредѣленіе окладовъ ни въ какомъ отношеніи не выдерживаетъ даже самой поверхностной критики. Въ самомъ дѣлѣ, между двумя какими бы то ни было послѣдовательными ступеньками желѣзнодорожной іерархій не существуетъ чувствительной разницы ни въ отношеніи образовательнаго ценза, ни въ отношеніи отвѣтственности, ни даже въ отношеніи сложности занятій. Такъ, напримѣръ, начальникъ эксплоатаціи и директоръ, разница между окладами которыхъ составляетъ 800 рублей въ мѣсяцъ, оба должны быть инженерами, а ихъ отвѣтственность почти не разнится. Да если разсмотрѣть хорошенько, окажется, что изъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, отвѣтственность директора самая ничтожная. Если случится какая-нибудь катастрофа, то за нее отдѣляется или дежурный агентъ, или начальникъ станціи, или стрѣлочникъ, или машинистъ, или дорожный мастеръ, или какой-нибудь низ-

шій агентъ; директоръ же всегда останется въ сторонѣ. Денежной отвѣтственности онъ тоже не несетъ ни малѣйшей: всѣ желѣзнодорожные сборы проходятъ черезъ руки кассировъ и начальниковъ станцій, и поступаютъ непосредственно въ главную кассу. Слѣдовательно, весь соблазнъ въ этомъ отношеніи приходится на долю низшихъ агентовъ, получающихъ ничтожные оклады; съ нихъ же взыскиваются неправильные недоборы. Несмотря на все это, директоръ получаетъ такое жалованье, какъ всѣ служащіе первыхъ двѣнадцати ступеней, вмѣстѣ взятые. Можетъ быть подумаютъ, что въ рукахъ директора находится судьба желѣзной дороги, и вслѣдствіе того его окладъ не представляется чрезмѣрнымъ? Ни чуть не бывало: въ этомъ отношеніи бѣольшая часть директоровъ и управляющихъ желѣзными дорогами—только машины для подписыванія бумагъ, счетовъ и смѣтъ. Не судьба желѣзной дороги, а ея благоустройство, во многомъ зависитъ отъ директора, но для этого нѣтъ нужды выдавать ему сумасшедшіе оклады. Дѣло въ томъ, что желѣзнодорожныя общества вовсе не нуждаются въ благоустройствѣ своихъ дорогъ; у нихъ совсѣмъ другія цѣли и задачи.

Но если въ желѣзнодорожной іерархіи, между двумя послѣдовательными ступенями, не существуетъ чувствительной разницы въ служебномъ отношеніи, то слѣдовательно, не должно быть большой разницы и въ окладахъ. По мѣрѣ возвышенія, они не должны дѣлать большихъ и неправильныхъ скачковъ, а напротивъ, должны возвышаться равномерно. Между тѣмъ, что мы видимъ на самомъ дѣлѣ? Оклады первыхъ шести ступеней составляютъ между собою правильную арифметическую прогрессію, разность которой равняется 5;

другими словами, съ каждою ступенькою они правильно увеличиваются каждый разъ на 5 рублей. Далѣе, по мѣрѣ приближенія къ высшимъ чинамъ, идетъ уже неправильная прогрессія, въ которой разность между членами постоянно и непомѣрно увеличивается, и наконецъ, доходитъ до чудовищной цифры 800; средняя же разность всей этой неправильной прогрессіи, состоящей изъ 14 членовъ, выражается цифрою 114. Какое громадное разстояніе — 5 и 114! Если мы примемъ 20-рублевый окладъ пріемщика за единицу, и основываясь на томъ, что между двумя послѣдовательными ступенями желѣзнодорожной іерархіи нѣтъ чувствительной разницы въ служебномъ отношеніи, для составленія прогрессіи окладовъ будемъ придерживаться разности первыхъ шести ступеней, т.-е. 5, то директору пришлось бы получать 85 рублей въ мѣсяцъ, что очевидно слишкомъ мало, а слѣдовательно, и для пріемщика 20 рублей слишкомъ мало. Если же за единицу мы примемъ директорскій окладъ въ 1,500 рублей, и для составленія прогрессіи въ нисходящемъ порядкѣ, будемъ придерживаться не разности 5, потому что тогда выйдутъ слишкомъ безобразные оклады, а лишь только средней разности 114, то и тогда, наприкладъ, конторщику пришлось бы получать 246 рублей въ мѣсяцъ, помощнику начальника станціи 3-го класса — 360 рублей, что очевидно слишкомъ много, а слѣдовательно, и директорскій окладъ въ 1,500 рублей — непомѣрно великъ.

Принимая опять-таки въ соображеніе, что между двумя послѣдовательными ступенями желѣзнодорожной іерархіи не существуетъ чувствительной разности въ служебномъ отношеніи, можно-ли создать правильную систему распредѣленія окладовъ, гдѣ они увеличива-

лись бы равномерно, и вполне соответствовали бы каждой должности? Безъ всякаго сомнѣнія. Въ основу такой системы должно войти правило соціальной экономіи, по которому за единицу вознагражденія какого бы то ни было труда принимается вознагражденіе труда чернорабочаго, гдѣ не требуется никакого знанія, а лишь одна физическая сила. Такой трудъ долженъ оплачиваться такъ, чтобы можно было существовать и поддерживать мускульную силу; затѣмъ, это вознагражденіе должно служить мѣриломъ вознагражденія всякаго труда, который долженъ оплачиваться настолько больше, насколько онъ требуетъ больше знанія и опытности. Такъ, напримѣръ, столяръ настолько больше зарабатываетъ плотника, насколько его ремесло требуетъ больше знанія и искусства, чѣмъ ремесло плотника. Само собою понятно, что подъ эту категорію не подходитъ такой трудъ, гдѣ требуется еще и талантъ.

Для нашей системы, за единицу надо принять окладъ пріемщика, который, сообразуясь съ требуемымъ отъ него знаніемъ и его отвѣтственностью, слѣдуетъ опредѣлить въ 40 рублей въ мѣсяцъ. Такъ-какъ въ низшихъ ступеняхъ производство идетъ быстрѣе, нежели въ высшихъ, то по мѣрѣ увеличенія окладовъ, разность между ними должна постоянно, но равномерно увеличиваться, положимъ каждый разъ на 5 рублей. Слѣдовательно, разность въ окладахъ между двумя первыми ступенями будетъ 5 рублей, между двумя послѣдующими она выразится 10 рублями, затѣмъ 15 рублями, и т. д. Такимъ образомъ, получится геометрическая прогрессія, въ которой разности между членами, въ свою очередь, составятъ между собою правильную арифметическую прогрессію, раз-

ность которой выразится цифрою 5. Итакъ, мѣсячные оклады желѣзнодорожной іерархіи выразятся въ слѣдующихъ цифрахъ:

Премщикъ	40 руб.
Конторщикъ младшій	45 „
Конторщикъ старшій	55 „
Помощникъ начальника станціи 3-го класса	70 „
Помощникъ начальника станціи 2-го класса	90 „
Начальникъ станціи 3-го класса . . .	115 „
„ „ 2-го „ . . .	145 „
„ „ 1-го „ . . .	180 „
Ревизоръ движенія	220 „
Помощникъ начальника движенія . .	265 „
Начальникъ движенія	315 „
Помощникъ начальника эксплуатаціи .	370 „
Начальникъ эксплуатаціи	430 „
Директоръ	500 „
<hr/>	
Итого . . .	2,840 руб.

Такимъ образомъ, директорскій окладъ опредѣлился въ 500 рублей въ мѣсяцъ, или 6,000 рублей въ годъ, что рационально во всѣхъ отношеніяхъ, и вполне соответствуетъ директорской должности. Инженеръ-генералъ, начальникъ инженерно-военного округа, получаетъ 5,000 рублей жалованья въ годъ. Неужели должность директора одной желѣзной дороги непомѣрно сложнѣе или отвѣтственнѣе должности начальника инженерного округа, состоящаго изъ нѣсколькихъ губерній?

Какъ видно изъ итоговъ, при правильномъ распредѣленіи окладовъ получается экономія въ 1,015 руб. Но желѣзнодорожнымъ обществамъ, повидимому, гораздо выгоднѣе заплатить одному директору чудовищный окладъ, нежели сдѣлать незначительную прибавку

къ жалованьямъ нѣсколькихъ тысячъ служащихъ. На самомъ же дѣлѣ выходитъ нѣчто другое: большинство мелкихъ агентовъ сами уравниваютъ оклады, которыхъ не хотятъ уравнивать желѣзнодорожныя общества, и помощью разныхъ злоупотребленій, которыя на желѣзныхъ дорогахъ практикуются въ грандіозныхъ размѣрахъ, съ избыткомъ вознаграждаютъ себя за свои обдѣлы. Но все-таки весьма многіе, по свойству своихъ занятій, не могутъ имѣть побочныхъ доходовъ, и потому находятся въ весьма жалкомъ положеніи, которое почти граничитъ съ нищегою. Итакъ, мы опять приходимъ къ выводу, что скупость и эксплуататорство желѣзнодорожныхъ обществъ обращаются во вредъ для нихъ же самихъ: вмѣсто видимой пользы, оказывается невидимый ущербъ. Здѣсь мы не коснулись окладовъ предсѣдателей и членовъ правленій, да и не къ чему: они доходятъ до 35,000 рублей въ годъ.

Что касается низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, какъ-то: сторожей, стрѣлочниковъ, прицѣпщиковъ и другихъ, то ихъ жалованье опредѣляется отъ 10 до 15 рублей въ мѣсяцъ; это люди совершенно забитый, и въ буквальномъ смыслѣ 'голодный'. 1880 и 1881 годы были годами дороговизны 'хлѣба'; между низшими желѣзнодорожными служащими поднялся ропотъ неудовольствія изъ-за ничтожнаго содержанія; на николаевской дорогѣ произошелъ даже бунтъ среди слесарей московскихъ мастерскихъ. Нѣкоторыя желѣзные дороги были вынуждены временно увеличить содержаніе низшихъ служащихъ; между прочимъ, въ началѣ января 1881 года, совѣтъ главнаго общества, будто совершая какой-то подвигъ, громогласно объявилъ циркуляромъ по николаевской дорогѣ и даже въ газетахъ, что на время дороговизны, содержаніе

служащихъ, получающихъ менѣе 360 рублей въ годъ, будетъ увеличено на 10 рублей. На николаевской дорогѣ насчитывается до 10,000 человекъ служащихъ, получающихъ менѣе 360 рублей въ годъ; всѣ они вмѣстѣ ежегодно получаютъ 1.400,000 руб.; слѣдовательно, средній окладъ составляетъ 140 рублей въ годъ, или 38 коп. въ день. Спрашивается: сытѣе-ли будетъ человекъ, получающій 38 коп. въ день, если ему будетъ прибавлено еще $2\frac{3}{4}$ коп.? Не насмѣшка-ли это сытаго надъ голоднымъ?

Ничтожные оклады на желѣзныхъ дорогахъ образовались, конечно, не вдругъ, а постепенно, совершенно противоположно всѣмъ другимъ учрежденіямъ, какъ правительственнымъ, такъ и частнымъ, гдѣ оклады постоянно увеличивались соразмѣрно съ дорожаніемъ жизни. Можно подумать, что желѣзнодорожныя правленія норовятъ приучить своихъ служащихъ служить вовсе безъ жалованья. Впрочемъ, теперь это уже, кажется, начинаетъ вводиться въ систему: въ настоящее время на желѣзныхъ дорогахъ находится много служащихъ, не получающихъ жалованья вовсе, въ особенности телеграфистовъ. Ихъ называютъ „учениками“, хотя они несутъ служебныя обязанности и отвѣтственность наравнѣ съ другими. Зачастую, прослуживъ нѣсколько лѣтъ безъ содержанія въ чайніи, что ихъ опредѣляютъ на „дѣйствительную службу“ и станутъ выдавать жалованье, и не дождавшись назначенія, они уходятъ. Это происходитъ не потому, чтобы на желѣзныхъ дорогахъ рѣдко открывались вакантныя мѣста, такъ-какъ, напротивъ, они открываются даже слишкомъ часто, а потому, что учениковъ набираютъ слишкомъ много, благо это ничего не стоитъ, и кромѣ того, вакантныя мѣста бѣльшею частью замѣщаются со сторо-

ны, кандидатами съ протекціями, а ученики такъ и остаются учениками.

Вслѣдствіе ничтожности окладовъ, образовательный цензъ желѣзнодорожныхъ служащихъ очень низокъ, и рѣдко соотвѣтствуетъ занимаемымъ должностямъ. Такъ, напримѣръ, не мало можно встрѣтить начальниковъ станцій изъ фельдфебелей.



IV.

Кромѣ двухъ главныхъ видовъ эксплуатаціи, нами рассмотрѣнныхъ, оно проявляется еще, какъ было уже сказано, во множествѣ другихъ формъ. Желѣзнодорожныя общества не упускаютъ ни одного случая проявить свои алчныя инстинкты, и въ этомъ отношеніи ихъ изобрѣтательность доходитъ подчасъ до границъ гениальнаго.

Правленіе одной желѣзной дороги вздумало запретить своимъ служащимъ, начиная отъ начальниковъ станцій, и затѣмъ всѣмъ остальнымъ въ нисходящей степени, вступать въ бракъ. Отъ всѣхъ холостяковъ были отобраны подписки, что они отказываются жениться, пока находятся на желѣзнодорожной службѣ, и затѣмъ было предписано кому слѣдуетъ, чтобы впредь женатыхъ на службу не принимать. Такое распоряженіе привело всѣхъ въ сильнѣйшее недоумѣніе; нѣкоторое время никто не могъ понять, что за причина побудила правленіе высказывать такимъ образомъ свою антипатію къ узамъ гименей. Однако, вскорѣ это сказалося само собою. Правленіе дороги, сообразивъ, что потребности холостыхъ людей должны быть болѣе ограничены, нежели женатыхъ, нашло возможнымъ умень-

шить имъ жалованье и квартирное довольство. Если для семейнаго человѣка необходимы двѣ-три комнаты, то для холостого достаточно одной, и даже въ одной комнатѣ можно помѣстить двухъ-трехъ человѣкъ. Такимъ образомъ, вслѣдствіе этой мудрой реформы, получилась весьма существенная экономія. Если ранѣе дорога не обладала достаточнымъ количествомъ жилыхъ помѣщеній, и принуждена была платить большинству служащихъ квартирныя деньги, то потомъ оказался даже избытокъ помѣщеній, хотя жилые дома и превратились въ казармы или больничныя лазареты.

Въ недалекомъ прошломъ, на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, для телеграфистовъ существовало двухъ-смѣнное посуточное дежурство. Между тѣмъ, по инструкціи, телеграфистъ обязанъ безотлучно находиться у своего аппарата; если у него нѣтъ своей работы, то долженъ слѣдить за проходящимъ дѣйствіемъ телеграфа, и записывать въ журналъ вкратцѣ всякую проходящую депешу. Само собою понятно, что нѣтъ физической возможности непрерывно работать цѣлыя сутки, и поэтому телеграфисты часто засыпали во время дежурства. Министерство путей сообщенія обратило вниманіе на это обстоятельство, и сдѣлало постановленіе, чтобы на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ для телеграфистовъ было установлено трехъ-смѣнное дежурство, т.-е., чтобы на каждые 12 часовъ дежурства давалось сутки отдыха. Однако, желѣзнодорожные правила мало придерживаются министерскаго постановленія; на многихъ станціяхъ по прежнему существуетъ двухъ-смѣнное дежурство, а на большихъ станціяхъ, находящихся болѣе или менѣе на виду, и гдѣ поэтому пренебрегать предписанными правилами нѣтъ

возможности, тамъ разрѣшаютъ начальникамъ станцій отвлекать телеграфистовъ для станціонныхъ работъ.

До чего доходитъ алчность нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, показываетъ слѣдующій, весьма характерный, случай. На одной желѣзной дорогѣ, одинъ начальникъ станціи совершилъ растрату на 18,000 рублей; само собою понятно, что его уволили отъ службы и отдали подъ судъ. Нѣкоторое подозрѣніе пало и на помощника начальника станціи, какъ на соучастника растраты, но такъ-какъ уликъ противъ него не было, то ограничились увольненіемъ его отъ службы, и онъ безпрепятственно получилъ расчетъ, который — жалованье и залогъ въ совокупности — оказался въ 116 рублей. Прошло нѣсколько времени; подозрѣніе оказалось основательнымъ; явились улики, вслѣдствіе которыхъ представилась возможность предать помощника начальника станціи суду, и даже арестовать. Послѣ такого оборота дѣла, правленіе дороги не могло успокоиться, что ему былъ выданъ расчетъ; судили, рядили, и наконецъ, усмотрѣли, что при выдачѣ расчета кассиръ не соблюлъ одной пустой формальности. Привязавшись къ этому обстоятельству, правленіе рѣшило удержать изъ жалованья кассира 116 рублей, выданные имъ якобы неправильно. Между тѣмъ, дѣло было въ слѣдующемъ видѣ: на расчетномъ листѣ, представленномъ помощникомъ начальника станціи для полученія расчета, въ числѣ нѣсколькихъ подписей, не доставало одной, какого-то начальствующаго лица, находившагося во временной отлучкѣ. Само собою понятно, что такъ-какъ въ данный моментъ не было никакого основанія удерживать расчетъ, то и отсутствіе подписи было случайное; она была бы на своемъ мѣстѣ, если бы начальствующее лицо не отсутствовало по дѣламъ службы.

Но кассиръ все-таки, для своего успокоенія, сдѣлалъ запросъ телеграммою, нѣтъ-ли препятствія къ выдачѣ расчета, на что и получился утвердительный отвѣтъ. Такимъ образомъ, все было сдѣлано на самомъ дѣлѣ законнымъ образомъ; однако, правленіе усмотрѣло, что нигдѣ не сказано, чтобы подпись можно было замѣнить телеграммою, хотя въ сущности это одно и то же, и не посовѣстилось, на основаніи этого крючкотворнаго аргумента, спасти самую ничтожную пылинку изъ растраченной суммы, на счетъ совершенно непричастнаго кассира.

По общему уставу всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, служащіе могутъ пользоваться въ годъ двумя отпусками, которые въ общей сложности не должны превышать 28 дней. Долгое время нѣкоторые правленія желѣзныхъ дорогъ думали, какъ бы ограничить это право для низшихъ служащихъ, и наконецъ додумались. Положимъ, можно было бы прямо, безъ всякихъ утонченныхъ хитросплетеній, лишить низшихъ слушащихъ отпусковъ, да и только; но дѣло въ томъ, что такое грубое измѣненіе существующихъ установленій вызвало бы слишкомъ громкій протестъ, и могло бы привести къ вовсе нежелательнымъ результатамъ. Надо было устроить все на законномъ основаніи, такъ, чтобы нельзя было и придаться. И вотъ, на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ выпустили циркуляръ, по которому служащіе могутъ пользоваться отпусками съ сохраненіемъ содержанія только въ томъ случаѣ, когда для ихъ замѣщенія не потребуется командировки. Само собою понятно, что подобный циркуляръ не вліяетъ на отпуски высшихъ чиновъ, потому что для ихъ замѣщенія не требуется никакихъ командировокъ, чему способствуетъ сама организація желѣзнодорожной службы.

Между тѣмъ, низшіе служащіе находятся въ совершенно другихъ условіяхъ; какъ бы они ни исполняли свои обязанности, худо-ли, хорошо-ли, но въ силу слишкомъ ограниченнаго ихъ состава, всякое ихъ отсутствіе, хотя бы на самое короткое время, непременно требуетъ командировки. Такимъ образомъ, каждый низшій служащій, чтобы воспользоваться отпускомъ, долженъ платить за командировку, или лишиться своего содержанія за время отлучки. что опять-таки равносильно совершенному лишенію отпусковъ. Нерѣдко, взамѣнъ служащаго, получившаго отпускъ, командировать другого съ бѣльшимъ окладомъ жалованья, за недостаткомъ подходящихъ агентовъ. Тогда отпускъ обходится гораздо дороже слѣдующаго содержанія за время отлучки. Бывали примѣры, что агентъ, получающій 25 рублей жалованья въ мѣсяцъ, принужденъ былъ платить за свой отпускъ по полтора рубля въ день.

Вслѣдствіе крайне ограниченнаго личнаго состава низшихъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, начальствующія лица часто ставятся въ затруднительное положеніе, при необходимости замѣстить кого-либо изъ служащихъ, въ случаѣ его болѣзни. Въ силу этого, всякія болѣзни строго преслѣдуются, а иногда даже формально запрещаются. На одной желѣзной дорогѣ былъ такого рода случай: внезапно заболѣлъ машинистъ, которому было назначено ѣхать съ проѣздомъ, и онъ письменно увѣдомилъ своего начальника, что ѣхать не можетъ. Начальникъ, долго не думая, оштрафовалъ его за такую самовольную болѣзнь на 10 рублей. Случилось такъ, что машинистъ, прохворавъ нѣсколько дней, умеръ, а штрафъ все-таки остался въ силѣ, и былъ удержанъ при выдачѣ расчета вдовѣ машиниста.

На одной желѣзной дорогѣ, одинъ весьма дѣльный начальникъ движенія составилъ проектъ, по которому нѣкоторые служащіе на товарныхъ станціяхъ могли бы, кромѣ опредѣленнаго жалованья, получать еще добавочную плату, не только безъ ущерба для дороги, но даже съ пользою для нея. Проектъ состоялъ въ томъ, чтобы такимъ служащимъ, которые работаютъ настолько быстро, что могутъ, кромѣ опредѣленнаго для нихъ дѣла, удѣлять нѣкоторое время и для другихъ работъ, платить особую задѣльную плату. Польза отъ этого оказывалась ясная, какъ для общества желѣзной дороги, такъ и для служащихъ: съ одной стороны, представлялась возможность на законномъ основаніи сократить штатъ на товарныхъ станціяхъ, а съ другой — служащіе вырабатывали бы больше. Проектъ былъ принятъ и введенъ въ дѣйствіе; задѣльная плата была назначена весьма низкая, въ виду того, что служащіе и такъ уже были обеспечены жалованьемъ. Тѣмъ не менѣе, это нововведеніе дало поразительные результаты: служащіе на товарныхъ станціяхъ стали работать точно на паровой машинѣ, наперерывъ другъ передъ другомъ, съ какимъ-то азартомъ; каждому хотѣлось заработать возможно больше. Такъ продолжалось нѣсколько времени; но затѣмъ, правленіе дороги усмотрѣло, что служащіе на товарныхъ станціяхъ зарабатываютъ слишкомъ много, и пришло къ заключенію, что можно оклады уничтожить совсѣмъ, а на всѣ письменныя работы, какъ-то: составленіе всевозможныхъ вѣдомостей, отчетовъ, накладныхъ, дубликатовъ, квитанцій, извѣщеній о наложенныхъ платежахъ, актовъ, разныхъ статистическихъ работъ, таксировку товаровъ, и проч., и проч., — установить одну только задѣльную плату. Несмотря на то, что задѣльная плата была весьма низкая, такъ-какъ считалась

только добавочною, она осталась таковою и послѣ уничтоженія окладовъ, и потому заработки служащихъ сразу уменьшились почти на половину. Такимъ образомъ, благой проектъ начальника движенія, благодаря алчности правленія, обратился въ кабалу для служащихъ: они стали работать вдвое больше, а зарабатывать вдвое меньше.

На желѣзныхъ дорогахъ главнаго общества установлено своеобразное правило, по которому для каждаго, вновь поступившаго на службу, жалованье начинать считается не со дня опредѣленія, а только съ перваго числа наступающаго мѣсяца, причемъ высшему начальству внушено, чтобы вакантныя мѣста замѣщались вообще въ первыхъ числахъ. Такимъ образомъ, опредѣлившемуся на желѣзнодорожную службу, на примѣръ, втораго или третьяго числа, приходится почти цѣлый мѣсяцъ служить даромъ.

V.

Излюбленная форма эксплуатаціи желѣзнодорожными обществами своихъ служащихъ состоитъ въ назначеніи на различныя мѣста исправляющихъ должность. Когда открывается вакансія на какое-нибудь мѣсто, то прежде, чѣмъ его замѣстить надлежащимъ образомъ, туда назначаютъ исправляющаго должность, который въ этомъ званіи продолжаетъ быть годъ, два, три и болѣе. Если онъ выдержитъ такое испытаніе, то, пожалуй, въ концѣ-концовъ его утвердятъ, а пока мѣстъ ему приходится получать жалованье ниже исправляемой должности, обязанность же нести сложнѣе, и отвѣтственность бо́льшую. Такимъ образомъ, помощники машинистовъ исправляютъ должность машини-

стовъ, кондукторы—оберъ-кондукторовъ, прицѣпщики—составителей поѣздовъ, артельные старосты—дорожныхъ мастеровъ, пріемщики—кассировъ; бываетъ даже, что телеграфисты исправляютъ должность начальниковъ станцій. Если перечислить всѣхъ служащихъ на любой желѣзной дорогѣ, то окажется, что четвертая ихъ часть состоитъ изъ исправляющихъ должность. На николаевской дорогѣ, по закону, поѣздная бригада въ товарныхъ поѣздахъ должна состоять изъ оберъ-кондуктора, одного кондуктора перваго класса, одного кондуктора втораго класса, и двухъ—третьяго. На самомъ же дѣлѣ этого никогда не бываетъ; чаще всего, вмѣсто оберъ-кондуктора назначаютъ кондуктора втораго класса, и въ помощь ему даютъ четырехъ нештатныхъ кондукторовъ, получающихъ жалованье поденно. По инструкціи, никто не имѣетъ права отказаться отъ исправленія высшей должности, да и помимо того, каждый надѣется со временемъ быть утвержденнымъ, и хотя эта надежда длится очень долго, иногда нѣсколько лѣтъ, но это ничего: „терпи казакъ, атаманъ будешь“. Часто случается, что кто-нибудь долго исправлялъ высшую должность, постоянно надѣясь, что вотъ, наконецъ, его утвердятъ, какъ вдругъ подвергается какой-нибудь протѣжѣ желѣзнодорожнаго заправила, и его утверждаютъ на вакантную должность; исправляющаго же смѣщаютъ на присвоенныя ему обязанности, а иногда даже совсѣмъ увольняютъ за ненадобностью. Одну изъ возмутительнѣйшихъ формъ произвола на желѣзныхъ дорогахъ составляютъ безпричинныя увольненія. Очень часто увольняютъ изъ-за личнаго каприза, а то и просто изъ-за ничего, чтобы опредѣлить другого. Но существуетъ еще одинъ видъ увольненія, въ высшей степени возмутительный. Из-

вѣстно, что по существующимъ положеніямъ служащіе, увольняющіеся по болѣзни, имѣютъ право на извѣстное пособіе. Чтобы не выдавать пособій, желѣзнодорожные заправи́лы иногда увольняютъ заболѣвающихъ служащихъ какъ бы за проступокъ. Мотивомъ подобныхъ увольненій, обыкновенно, служить „неявка на службу“.

Желѣзнодорожные машинисты раздѣляются на три класса: машинисты перваго класса ѣздятъ съ пассажирскими поѣздами, втораго—съ товарными, а машинисты третьаго класса производятъ станціонные манѣвры и ѣздятъ съ рабочими поѣздами; но въ послѣднее время нашли болѣе удобнымъ на манѣвры назначать не машинистовъ, а помощниковъ. Помощники, исполняя должность машинистовъ, несутъ и отвѣтственность, какъ машинисты, которая громадна, а жалованье получаютъ какъ помощники. Кромѣ опредѣленнаго жалованья, машинисты и помощники получаютъ верстовыя преміи, которыя для разныхъ дорогъ различны. На дорогахъ главнаго общества, путемъ постепеннаго уменьшенія, эти преміи сдѣлались совершенно ничтожными, но для главнаго общества это показалось еще мало, и оно воспользовалось однимъ обстоятельствомъ. чтобы сократить ихъ до *non plus ultra*.

Верстовыя преміи опредѣлялись слѣдующимъ образомъ: за каждую тысячу верстъ пробѣга паровоза платили 8 рублей, или $\frac{4}{5}$ коп. съ версты, затѣмъ изъ каждыхъ 12 часовъ дежурства для работы паровоза отчислялось 9 часовъ, а его пробѣгъ опредѣлялся въ $\frac{8}{3}$ верстъ въ часъ. Слѣдовательно, исправляющій должность машиниста вырабатывалъ за свое дежурство $57\frac{3}{5}$ копѣйки. Такое распредѣленіе несправедливо уже потому, что министерскими постановленіями скорость стан-

ціонныхъ манёвровъ установлена въ 10 верстъ въ часъ, а въ дѣйствительности она превосходитъ эту норму, потому что иначе не успѣвали бы сдѣлать требуемую работу; затѣмъ, паровозъ находится въ непрерывномъ движеніи болѣею частью не 9 часовъ, а всѣ 12. Недавно помощники машинистовъ, работающіе на манёврахъ въ сортировочномъ паркѣ николаевской дороги, въ виду того, что они несутъ отвѣтственность какъ машинисты, просили объ увеличеніи, если не жалованья, то хотя верстовыхъ премій. Совѣтъ главнаго общества отнесся сочувственно къ этой просьбѣ и согласился увеличить преміи: вмѣсто 8 рублей съ тысячи верстъ, положено было платить 12; но при этомъ, для болѣе удобнаго расчета, сократили число рабочихъ часовъ съ 9 на $6\frac{1}{2}$, а пробѣгъ паровоза съ 8 на 5 верстъ въ часъ. На первыхъ порахъ помощники машинистовъ не поняли, больше-ли это выйдетъ, или меньше; но когда имъ пришлось получать деньги, то это сказалось само собою весьма ощутительнымъ образомъ. Теперь, вмѣсто $57\frac{3}{5}$ коп., они стали вырабатывать за дежурство только 39 копѣекъ. Самаго элементарнаго вычисленія достаточно, чтобы въ этомъ убѣдиться. Такимъ образомъ, негіція помощниковъ машинистовъ, вмѣсто положительнаго, дала отрицательный результатъ, а для совѣта главнаго общества предоставила удобный случай однимъ выстрѣломъ убить двухъ зайцевъ. Во-первыхъ, получилась нѣкоторая экономія, а во-вторыхъ, служащіе навсегда отучились подавать петиціи. Это значитъ—съ одного вола двѣ шкуры содрать.

На станціи Колпино, николаевской дороги, 12 октября 1888 года, поднялся страшный переполохъ: въ то время, какъ съ одной стороны подходилъ пассажирскій поѣздъ, мимо станціи, по главному пути про-

мчался ему на встрѣчу рабочій поѣздъ, который долженъ былъ остановиться на запасномъ пути. Оказалось, что паровозная бригада на рабочемъ поѣздѣ, вопреки правиламъ, состояла изъ исправляющаго должность машиниста и одного кочегара, который видѣлъ паровозъ первый разъ въ своей жизни. Подъѣзжая къ станціи, первый изъ нихъ, высунувшись корпусомъ изъ будки, чтобы оглянуться назадъ на пройденный путь и убѣдиться въ цѣлости своего поѣзда, ударился затылкомъ о телеграфный столбъ, стоящій около пути, и упалъ съ паровоза, а кочегаръ не въ состояніи былъ даже закрыть регуляторъ. Къ счастью, до своего паденія, исправляющій должность машиниста пустилъ въ ходъ инжекторъ, который продолжалъ дѣйствовать и послѣ его паденія; вслѣдствіе чего давленіе пара въ котлѣ уменьшилось настолько, что рабочій поѣздъ остановился самъ собою въ нѣсколькихъ саженьяхъ отъ пассажирскаго поѣзда. Такимъ образомъ, только благодаря счастливой случайности была избѣгнута крупная катастрофа, подготовленная безобразными желѣзнодорожными порядками. Надо сказать, что и послѣ этого происшествія, на николаевской дорогѣ составъ паровозныхъ бригадъ въ рабочихъ поѣздахъ и на маневрахъ ничуть не измѣнился. Тамъ по прежнему, вмѣсто машинистовъ, ставятся помощники, и въ помощь имъ даются кочегары, которые мѣняются чуть-ли не каждый день. Между тѣмъ, по закону, хотя и допускается паровозная бригада, состоящая изъ двухъ человѣкъ, но при этомъ обязательно должны быть и машинистъ, и помощникъ, настолько знакомый съ паровознымъ дѣломъ, чтобы въ случаѣ внезапной болѣзни машиниста, былъ въ состояніи вести поѣздъ далѣе, или въ случаѣ надобности остановить его.

Кромѣ верстовыхъ, премій, машинисты, которые ѣздятъ съ пассажирскими и товарными поѣздами, получаютъ еще преміи за сбереженіе топлива, то-есть имъ выдаютъ нѣкоторый процентъ стоимости неизрасходованнаго топлива противъ установленной нормы. Большій или меньшій расходъ топлива зависитъ отъ многихъ условій, между прочимъ, отъ топографическаго положенія пути, отъ качества воды топлива и самого паровоза, а также и отъ умѣнія топить. Не на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ и не на всѣхъ участкахъ данной дороги условія одинаково благопріятны для сбереженія топлива. Есть участки-гористые, съ соленою водою, на которыхъ и въ лучшія времена машинисты не могли дѣлать сбереженія, а теперь болѣею частью дѣлаютъ „пережоги“, и довольно чувствительные. Хотя угольные и дровяныя преміи весьма незначительны, тѣмъ не менѣе, машинисты всегда старались наперерывъ другъ передъ другомъ расходовать топлива какъ можно меньше, и многіе изъ нихъ въ этомъ отношеніи доходили даже до виртуозности. Но они старались на свою же погибель, потому что желѣзнодорожныя правленія стали постепенно уменьшать нормы, по мѣрѣ того, какъ машинисты умудрялись дѣлать болѣшія экономіи. Въ настоящее время эти нормы сдѣлались до того ничтожными, что машинисты лишь въ рѣдкихъ исключеніяхъ могутъ дѣлать незначительныя сбереженія.

На одну желѣзную дорогу какъ-то опредѣлился новый управляющій, который на первыхъ же порахъ своего поступленія началъ кореннымъ образомъ измѣнять существовавшіе порядки: сталъ уменьшать низшимъ служащимъ жалованье, сокращать штаты, и между прочимъ установилъ новое правило—вычитать изъ жалованья машинистовъ полную стоимость израсхо-

ваннаго топлива сверхъ положенной нормы. Вслѣдствіе такого постановленія, когда наступило время раздачи жалованья, нѣкоторымъ машинистамъ, имѣвшимъ очень плохіе паровозы, вмѣсто жалованья выдали спеціально для того изготовленные бланки, на которыхъ значилось, что имъ ничего не слѣдуетъ, такъ-какъ ихъ жалованье цѣликомъ удержано за пережоги; мало того, въ соотвѣтствующей графѣ было обозначено количество рублей и копѣекъ, подлежащихъ удержанію изъ слѣдующаго жалованья. Эта выходка завершилась скандальнымъ инцидентомъ по адресу управляющаго, который, видя, что хватилъ черезъ край, принужденъ былъ отмѣнить свое постановленіе. Но все-таки отмѣна послѣдовала не полная: положено было удерживать не всю стоимость переизрасходованнаго топлива, а лишь тотъ процентъ, который выдается за экономію. Это правило введено теперь почти на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ.

На желѣзныхъ дорогахъ на ремонтъ паровозовъ и на содержаніе мастерскихъ отпускаются опредѣленныя суммы, смотря по количеству паровозовъ, причемъ обуславливается степень качественного ихъ содержанія. Начальники мастерскихъ и участковъ обязаны представлять отчетъ расходовъ по ремонту паровозовъ, причемъ эти расходы никакимъ образомъ не могутъ превышать опредѣленныхъ суммъ. Вообще, суммы опредѣляются въ обрѣзъ, такъ-что обыкновенно начальники мастерскихъ едва успѣваютъ, что называется, сводить концы съ концами. Но бываютъ и такіе начальники, которые умудряются даже загонять экономію, и они всегда находятся на весьма хорошемъ счету. Извѣстный процентъ отъ экономіи, если она имѣетъ мѣсто, поступаетъ въ пользу начальника мастерскихъ или

участка; остальное обращается въ доходность дороги, если она не гарантирована правительствомъ, и на награды высшимъ желѣзно-дорожнымъ чинамъ, если она гарантирована.

Какимъ же образомъ иные начальники участковъ ухитряются загонять экономію, даже при скудно отпускаемыхъ суммахъ? А вотъ какимъ: они весьма зорко слѣдятъ, чтобы ни одинъ мастеровой не отвлекался отъ своей работы, хотя бы только на одну минуту; почему куреніе и всякій разговоръ въ Мастерскихъ, даже самаго мимолетнаго содержанія, строго запрещаются; уличенные въ такихъ проступкахъ караются чувствительнымъ штрафомъ. Работа въ мастерскихъ начинается моментально съ третьимъ свисткомъ; если слесарь опоздалъ хотя бы только на одну минуту, то лишается половины поденной платы или больше, по усмотрѣнію начальника участка, т.-е. онъ долженъ половину дня или больше работать даромъ. Если какой-нибудь день онъ почему бы то ни было вовсе не вышелъ на работу, то штрафуется на поденный заработокъ или больше, тоже по усмотрѣнію начальника участка, т.-е. опять-таки долженъ работать день или больше даромъ. Отноительно ремонта паровозовъ, начальники участковъ, стремящіеся къ экономіи, наблюдаютъ, чтобы ни одинъ паровозъ не становился для ремонта, по ихъ выраженію, попусту, а лишь только въ такихъ случаяхъ, когда ремонтъ необходимъ безусловно, и безъ него паровозъ не можетъ безъ явной опасности слѣдовать съ поѣздомъ. Нѣкоторые ремонты заставляютъ производить самихъ машинистовъ, какъ-то: притираніе пробокъ и подшипниковъ, установка водомѣрныхъ стеколъ, исправленіе инжекторовъ, провѣрка предохранительныхъ клапановъ, и т. п.

На всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ заведенъ обычай, по которому машинисты должны записывать въ особую книгу ремонтъ, который нужно произвести въ ихъ паровозахъ; такимъ образомъ, они слагаютъ съ себя отвѣтственность за могущія быть послѣдствія отъ непроизведеннаго ремонта. Однако, нѣкоторые начальники участковъ ограничиваютъ это право и обязанность машинистовъ; они запрещаютъ записывать ремонтъ въ книгу безъ предварительнаго съ ними соглашенія. Прежде всего, машинистъ долженъ на словахъ объяснить начальнику сущность требуемаго ремонта; затѣмъ, если послѣдній найдетъ нужнымъ, то позволить записать, а если нѣтъ, то машинистъ записать свой ремонтъ не посмѣетъ, потому что ему досконально извѣстна пословица: „съ сильнымъ не борись, съ богатымъ не судись“. Такимъ образомъ, начальникъ и экономію загоняетъ, и самъ въ сторонѣ остается: если даже что-нибудь и произойдетъ, то у него отговорка коротка и ясна: машинистъ, молъ, не записалъ ремонта въ книгу. Слово начальника всегда имѣетъ больше вѣса, нежели слова машиниста, и послѣдній всегда останется виноватъ. Для машиниста нѣтъ ничего хуже, какъ ѣздить на плохо отремонтированномъ паровозѣ. Тогда пробки, фланцы и связи пропускаютъ паръ въ бѣльшей или меньшей степени, механизмъ ходуномъ ходитъ, поршни скрипятъ, золотники дѣйствуютъ разногласно, смазки и топлива расходуется больше установленной нормы, а машинисту приходится работать вдвое больше, и постоянно находится въ сильно напряженномъ состояніи. Отсюда понятно, что начальникъ участка, соблюдающій интересы желѣзнодорожнаго общества и своего кармана, долженъ непремѣнно притѣснять своихъ подчиненныхъ; онъ не можетъ одинаково служить

молоту и наковальнѣ—двумъ противоположнымъ и враждебнымъ лагерямъ.

На одну желѣзную дорогу какъ-то опредѣлился новый начальникъ подвижного состава и тяги, служившій до того на другой дорогѣ. Ему показалось, что на ремонтъ паровозовъ расходуется слишкомъ много; поэтому онъ отправился въ главный мастерскія посмотреть, какіе собственно паровозы становятся для ремонта, и ужаснулся.

— Помилюйте! воскликнулъ онъ, обращаясь къ начальнику мастерскихъ, — да у меня, на моей дорогѣ, такіе паровозы выходили изъ ремонта, какіе у васъ поступаютъ!

Нѣсколько лѣтъ назадъ, на нѣкоторыхъ петербургскихъ фабрикахъ и заводахъ было уменьшено число рабочихъ часовъ. Совѣтъ главнаго общества, чтобы не отстать отъ этой гуманной реформы, порѣшилъ въ петербургскихъ мастерскихъ николаевской дороги и на александровскомъ заводѣ тоже сократить рабочій день съ двѣнадцати часовъ на десять. По этому поводу было составлено что-то въ родѣ манифеста, который и былъ торжественно прочитанъ при полномъ сборѣ всѣхъ мастеровыхъ. Тамъ, между прочимъ, было сказано, что главное общество, сокращая рабочій день, надѣется, что мастерами надлежащимъ образомъ поймутъ и оцѣнятъ эту жертву, и своимъ усердіемъ и прилежаніемъ къ работѣ хотя отчасти постараются возмѣстить убытки общества. Въ первую минуту, мастеровыхъ охватилъ сильный энтузіазмъ: они не знали, какъ благодарить и величать главное общество за такое безкорыстіе и великодушіе. Однако, вскорѣ наступило разочарованіе, тѣмъ болѣе печальное, чѣмъ сильнѣе былъ энтузіазмъ. Дѣло въ томъ, что рабочій день

сократить-то сократили, но при этомъ забыли увеличить бюджетъ на ремонтъ паровозовъ. Число мастеровыхъ надо было увеличить, и чтобы было изъ чего платить новопоступившимъ, пришлось убавить остальнымъ почасную плату, пропорціонально уменьшенію рабочаго дня.

Напрасно кто-нибудь задался бы цѣлью сдѣлать тщательный обзоръ всѣхъ способовъ, употребляемыхъ правленіями желѣзныхъ дорогъ для эксплуатаціи своихъ служащихъ; это былъ бы трудъ непосильный. Здѣсь мы разсматривали только такія формы кабалы, которыя касаются или всѣхъ вообще низшихъ служащихъ, или только извѣстной ихъ группы. Но кромѣ того, каждый единичный служащій, въ многоразличныхъ, совершенно самостоятельныхъ формахъ, испытываетъ на себѣ тяготѣніе этой кабалы, независимо отъ другихъ служащихъ. Скажутъ, что вѣдь собственно говоря, это не есть кабала: вольному воля, спасенному рай, свѣтъ не клиномъ сошелся; если кому худо на желѣзныхъ дорогахъ, могутъ итти туда, гдѣ лучше. На подобное возраженіе отвѣтить не трудно: желѣзнодорожная служба — спеціальная служба, и потому желѣзнодорожный служащій не можетъ примѣнить своихъ познаній ни для какого другого дѣла. Кромѣ того существуетъ много другихъ условій и причинъ, почему желѣзнодорожникъ не можегъ искать себѣ другого занятія, какъ только на желѣзныхъ дорогахъ; но объ этомъ пришлось бы слишкомъ распространиться и выйти изъ предѣловъ нашей рамки.

Безпристрастіе требуетъ сказать, что не на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ одинаково эксплуататорски относятся къ мелкимъ служащимъ. Съ того времени, какъ на курско - кіевской дорогѣ управляющимъ состоитъ

г. Шауфусъ, человекъ весьма дѣятельный, гуманный, служащій не маммонѣ, а дѣлу, и входящій въ мельчайшія нужды низшихъ служащихъ, послѣдніе поставлены въ сравнительно лучшія условія, нежели на многихъ другихъ дорогахъ. И вотъ, курско-кіевская дорога является одною изъ благоустроеннѣйшихъ; во многихъ отношеніяхъ она можетъ считаться образцовою, и не гремитъ ни хищеніями, ни катастрофами.

Какъ было уже сказано, непомѣрная алчность желѣзнодорожныхъ обществъ, вмѣсто пользы, приносить вредъ для нихъ же самихъ. Желѣзнодорожная кабала есть главная причина хищничества, развившагося на желѣзныхъ дорогахъ въ чудовищныхъ размѣрахъ, а также неимовѣрной служебной халатности, которая, въ свою очередь, служитъ главною причиною желѣзнодорожныхъ катастрофъ.

