

Недочеты желѣзнодорожной службы.

I.



то желѣзныя дороги въ Россіи очень часто идутъ въ разрѣзъ съ своимъ прямымъ назначеніемъ, то-есть, вмѣсто того, чтобы способствовать развитію промышленности и быстрому, экономическому и безопасному передвиженію, онѣ убиваютъ промышленность и зачастую переламываютъ кости пассажирамъ—фактъ общеизвѣстный. Тѣмъ не менѣе, онѣ составляютъ силу, съ которою приходится считаться; поэтому всякая, такъ-сказать, интимная сторона желѣзнодорожной жизни представляетъ несомнѣнно общественный интересъ, въ смыслѣ разъясненія ненормальности желѣзнодорожныхъ порядковъ. Здѣсь мы намѣрены выяснитъ нѣкоторыя особенности организаціи желѣзнодорожной службы и отношеній желѣзнодорожныхъ администрацій къ низшимъ служащимъ.

Существенный вопросъ составляетъ, конечно, отвѣтственность низшихъ служащихъ, опредѣляемая въ довольно смутныхъ чертахъ. Съ одной стороны, ея какъ будто даже и нѣтъ, а съ другой—она выходитъ громадною. Взглядъ желѣзнодорожныхъ администрацій

таковъ, что стрѣлочникъ, дорожный мастеръ, машинистъ—агенты безотвѣтственные, или, по крайней мѣрѣ, несущіе самую ничтожную отвѣтственность. За всѣ ихъ дѣйствія отвѣчаютъ, молъ, начальники станцій, участковъ и тяги. Такой взглядъ какъ будто оправдываетъ ничтожные оклады, которые получаютъ низшіе служащіе: „За что, молъ, и плагить имъ хорошее жалованье, когда они только исполняютъ чужія приказанія?“ говорятъ высшіе желѣзнодорожные чины. „Мы за все отвѣчаемъ, слѣдовательно мы должны собирать пѣнки и получать сумасшедшіе оклады“. На одной желѣзной дорогѣ, нѣкій машинистъ пожаловался управляющему, что начальникъ тяги неправильно уволилъ его отъ службы.

— Можетъ быть, отвѣтилъ управляющій, — но я тутъ ничего не могу подѣлать; начальникъ тяги отвѣчаетъ за подвижной составъ, слѣдовательно, ему и предоставляется выборъ служащихъ.

Коротко и ясно; всякія возраженія разобьются передъ такою несокрушимою логикою. Однако, подобное толкованіе существуетъ только до тѣхъ поръ, пока, какъ говорится, „все обстоитъ благополучно“, пока вопросъ сводится только къ назначенію жалованья низшимъ служащимъ и къ опредѣленію степени власти надъ ними высшихъ начальниковъ. Но лишь только совершится катастрофа, болѣе или менѣе серьезная, эти господа тотчасъ же прячутся за спины своихъ подчиненныхъ, и выставляютъ на видъ именно этихъ безотвѣтныхъ стрѣлочниковъ, дорожныхъ мастеровъ и машинистовъ. Стрѣлочникъ, молъ, виноватъ, что не досмогрѣлъ неправильности стрѣлки; дорожный мастеръ виноватъ, что не замѣтилъ осадки пуги или гнилой шпалы; машинистъ виноватъ, что слишкомъшиб-

ко ѣхалъ. И тогда ихъ логика выходитъ совсѣмъ другая. Они говорятъ: „Мы не можемъ постоянно слѣдить за дѣйствіями своихъ подчиненныхъ; непосредственная причина происшествія исходитъ отъ такого-то мелкаго агента, слѣдовательно, онъ и виноватъ, на него и должна лечь вся тяжесть отвѣтственности и наказанія; а мы что? Мы тутъ не при чемъ“. И вотъ, этихъ безотвѣтныхъ, полуголодныхъ стрѣлочниковъ, дорожныхъ мастеровъ, машинистовъ штрафуютъ, увольняютъ, отдаютъ подъ судъ, а отвѣтственные желѣзнодорожные олимпійцы благодушествуютъ.

Несмотря на то, что желѣзныя дороги существуютъ давно, и что желѣзнодорожная техника достигла уже высокой степени развитія, до сихъ поръ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ не существуетъ такихъ условій и порядковъ, которые исключали бы возможность недоразумѣній, болѣе или менѣе серьезныхъ. Въ этомъ отношеніи особыми недостатками страдаетъ *сигнализація*. Чтобы убѣдиться въ несостоятельности нѣкоторыхъ постановленій объ управленіи сигналами, достаточно обратить вниманіе на дальніе станціонные сигналы, занимающіе видное мѣсто въ сигнализаціонной системѣ, назначеніе которыхъ—закрывать или открывать станціи для входа поѣздовъ. Эти сигналы бываютъ двоякаго рода: вращающіеся диски и семафоры; они устанавливаются на разстояніи около ста сажень отъ входной стрѣлки. Красное поле диска, или горизонтальное положеніе семафорнаго крыла со стороны идущаго поѣзда, означаютъ, что станція закрыта, и выражаютъ требованіе немедленной остановки поѣзда, отнюдь не переступая за сигналъ; дискъ, поставленный ребромъ къ идущему поѣзду или параллельно къ полотну дороги, или же вертикальное положеніе сема-

форнаго крыла означаютъ, что станція свободна, и что поѣздъ можетъ слѣдовать безпрепятственно. Управление этими сигналами бываетъ тоже двоякое: оно возлагается или на стрѣлочника, или на сторожа. Въ первомъ случаѣ, въ каланчу, находящуюся на нѣкоторомъ разстояніи отъ станціи, проведенъ съ одной стороны, отъ дальняго сигнала, особый механизмъ, посредствомъ котораго стрѣлочникъ можетъ поднимать или опускать крыло семафора, а съ другой—изъ конторы начальника станціи—электрическій звонокъ. Установленнымъ количествомъ звонковъ агентъ движенія даетъ знакъ стрѣлочнику закрыть или открыть станцію. Такимъ образомъ, непосредственное управление движеніемъ поѣздовъ лежитъ на обязанности агента движенія, а управление дальнимъ, самымъ важнымъ станціоннымъ сигналомъ, возлагается на стрѣлочника, хотя и подъ распоряженіемъ агента движенія.

Такое раздѣленіе труда, относительно движенія поѣздовъ, иногда приводитъ желѣзнодорожную администрацію и судебную власть въ затруднительное положеніе, при опредѣленіи виновныхъ въ сдѣланныхъ упущеніяхъ, слѣдствіемъ которыхъ обыкновенно бываетъ столкновеніе поѣздовъ. Само собою понятно, что стрѣлочникъ можетъ быть отвѣтственнымъ только за неисполненіе распоряженій агента движенія; послѣдній же, передавая свои распоряженія посредствомъ электрическаго звонка, иногда не можетъ даже удостовѣриться, исполнилъ-ли стрѣлочникъ его приказаніе, или нѣтъ. Иногда случается, что поѣздъ, подъѣзжая къ станціи, дальній сигналъ которой показываетъ, что она свободна, наталкивается на другой поѣздъ, стоящій на станціи, и происходитъ столкновеніе. Тутъ можно установить только голый фактъ, что станція была открыта

въ то время, когда ее слѣдовало закрыть, но дознаться, кто собственно виновать въ этомъ упущеніи—невозможно. Машинистъ не виновать, потому что сигналъ явственно показывалъ, что путь свободенъ; стрѣлочникъ говоритъ: „я не виновать, я не знаю и не могу знать состоянія станціи, мнѣ былъ поданъ сигналъ электрическимъ звонкомъ для открытія станціи, я ее и открылъ“; агентъ движенія говоритъ: „стрѣлочникъ вретъ, я не давалъ звонковъ для открытія станціи, онъ открылъ ее самовольно“. Словомъ, всѣ правы; никто не виновать: каждый для своего оправданія приводитъ весьма вѣскій аргументъ, опровергнуть который не только трудно, но иногда и невозможно; тѣмъ не менѣе, фактъ столкновенія налицо, и требуетъ разъясненія.

При подобномъ происшествіи, можно допустить нѣсколько предположеній, и каждое изъ нихъ будетъ вѣроятно. Возможно, что стрѣлочникъ самовольно открылъ станцію, руководствуясь какимъ-нибудь личнымъ соображеніемъ; очень можетъ быть, что агентъ движенія забылъ или даже не зналъ, что станціонный путь занятъ поѣздомъ, и опрометчиво далъ сигналъ для открытія станціи; наконецъ, можно допустить, что кто-нибудь посторонній, телеграфистъ или сторожъ, помимо агента движенія и безъ его вѣдома, изъ чрезмѣрнаго усердія, на вызовъ стрѣлочника отвѣтилъ установленнымъ числомъ звонковъ для открытія станціи. Каждое изъ этихъ положеній возможно, а между тѣмъ, нѣтъ никакихъ данныхъ для установленія того, которое въ дѣйствительности имѣло мѣсто. Вслѣдствие подобной постановки дѣла, очень часто страдаетъ совершенно безвинный, тогда какъ вполне виновный остается безнаказаннымъ. Изъ этого можно заключить, что болѣе всего виновата сама система.

На другихъ станціяхъ, дальніе сигналы соединены проводами со станціонными платформами; рукоятки отъ проводовъ обыкновенно запираются на замокъ, чтобы никто посторонній не могъ злонамѣренно или по шалости повернуть дискъ или крыло семафора не такъ, какъ слѣдуетъ. Ключъ хранится у дежурнаго сторожа, которому и поручается управленіе дальнимъ сигналомъ, подъ наблюденіемъ агента движенія. На самомъ же дѣлѣ, агенты движенія вовсе не наблюдаютъ за дѣйствіями сторожей; послѣдніе сами слѣдятъ за движеніемъ поѣздовъ, и смотря по надобности, открываютъ или закрываютъ станцію. Такой порядокъ введенъ, отчасти, вслѣдствіе того, что у агентовъ движенія есть масса другой работы, и для нихъ затруднительно, а подчасъ и совсѣмъ невозможно, бросать какое-нибудь дѣло, чтобы самимъ управлять сигналами; но отсюда происходятъ серьезныя недоразумѣнія.

Бывали примѣры такого рода: сторожъ почему-либо забылъ во-время закрыть станцію; затѣмъ, спохватившись, закрывалъ ее, но поздно,—уже тогда, когда поѣздъ прошелъ сигналъ, то-есть, когда онъ находился между сигналомъ и станціею. Само собою понятно, что позднее закрытіе станціи никакимъ образомъ не можетъ повліять на остановку поѣзда; онъ идетъ своимъ чередомъ, наталкивается на другой поѣздъ, стоящій на станціи, и происходитъ столкновеніе. Машинистъ въ свое оправданіе сейчасъ же заявляетъ, что станція была открыта; но ему указываютъ противное: что по положенію семафора или краснаго диска видно, что станція закрыта. Машинистъ не можетъ доказать, что станцію закрыли только послѣ прохода поѣзда мимо дальняго сигнала; показанія его помощника и кочегара, конечно, не принимаются во вниманіе, и ему въ

подобныхъ случаяхъ бѣльшею частью приходится стра-
дать совершенно безвинно, если только на паровозѣ
не окажется какого-нибудь посторонняго вліятельнаго
свидѣтеля, который доказалъ бы дѣйствительное поло-
женіе дѣла.

Существуетъ еще французская система сигнализациі,
главная основа которой состоитъ въ томъ, что прово-
ды отъ главнѣйшихъ станціонныхъ сигналовъ соеди-
нены въ самой конторѣ начальника станціи, такъ-что
агентъ движенія можетъ самолично управлять сигналами,
не отлучаясь изъ конторы, своего опредѣленнаго
и болѣе или менѣе постояннаго мѣстопробыванія. Не-
смотря, однако, на существенную полезность этой си-
стемы, она введена только на станціи Веребье, нико-
лаевской дороги; на всѣхъ же другихъ дорогахъ, какъ
и на прочихъ станціяхъ николаевской дороги, она по-
чему-то не привилась.

II.

Немалая путаница существуетъ также относительно
отвѣтственности служащихъ за *пропажу товаровъ*. Какъ
извѣстно, всѣ нагруженные вагоны пломбируются; каж-
дая станція имѣетъ свой собственный сжимъ, съ осо-
быми контрольными знаками: такъ-что по оттиску на
пломбахъ всегда видно, какая станція ихъ наложила.
Станція, наложившая пломбы, отвѣчаетъ за цѣлость
груза, заключающагося въ данномъ вагонѣ; отвѣт-
ственность вообще падаетъ на выгрузчиковъ или на-
грузчиковъ.

Такая система весьма рациональна, и не возбуждаетъ
никакого недоразумѣнія въ томъ случаѣ, когда весь
грузъ вагона слѣдуетъ на одну только станцію. То-

гда, конечно, если, по прибытіи вагона на станцію назначенія, окажется недостатокъ груза, если притомъ пломбы оказались въ сохранности и взлома не было, то очевидно, что станція отправленія не догрузила недостающихъ мѣстъ, и въ этомъ не можетъ быть никакого сомнѣнія. Въ такомъ случаѣ, на станціи назначенія составляется актъ, а станція, наложившая пломбы, то-есть станція отправленія, должна отвѣтить за недостатокъ груза, и вполне справедливо. Но когда дѣло касается такъ-называемыхъ сборныхъ вагоновъ, когда въ одинъ и тотъ же вагонъ грузится разнородный товаръ на нѣсколько станцій назначенія, такое правило хотя и примѣняется, но не годится, и въ нѣкоторыхъ случаяхъ порождаетъ недоразумѣнія, послѣдствіемъ которыхъ бывають незаслуженныя взысканія.

Пока сборный вагонъ прибудеть на свою конечную станцію назначенія, изъ него приходится нѣсколько разъ дѣлать выгрузку на разныхъ промежуточныхъ станціяхъ. Каждая станція, на которой назначена выгрузка изъ даннаго вагона, должна снять пломбы, и послѣ выгрузки навѣсить свои; затѣмъ, уже не станція отправленія, а станція, производившая выгрузку, отвѣчаетъ за цѣлость остающагося груза въ этомъ вагонѣ. Но для того, чтобы она была въ состояніи нести эту отвѣтственность, ей вмѣняется въ обязанность, до наложенія своихъ пломбъ, провѣрить по документамъ остатокъ груза, заключающагося въ вагонѣ, и если окажется недостатокъ или порча груза, составить коммерческій актъ, съ приложеніемъ снятыхъ съ вагона пломбъ. Если пломбы окажутся принадлежащими станціи отправленія, то это значить, что она не догрузила недостающихъ мѣстъ; если же — промежуточной станціи, которая дѣлала изъ вагона только выгрузку, то, зна-

чить, послѣдняя выгрузила лишнія мѣста, ей не принадлежашія.

На первый взглядъ, кажется, чего же лучше: каждая станція, провѣряя предыдущую, то-есть ту, которая до нея хозяйничала въ вагонѣ, имѣетъ возможность оградить себя отъ всякаго посягательства на правильность ея дѣйствій. Но все это хорошо только въ теоріи, на практикѣ же выходитъ совсѣмъ не то. Возможность провѣрять вагоны дается только на словахъ, но не на дѣлѣ. На промежуточныхъ станціяхъ, выгрузка сама по себѣ требуетъ столько времени, что выгрузчики едва успѣваютъ ее совершать за время стоянки поѣзда, а большею частью приходится задерживать его долѣе опредѣленнаго времени. Иногда, въ одномъ и томъ же поѣздѣ приходится дѣлать выгрузку изъ нѣсколькихъ вагоновъ; въ каждомъ изъ нихъ сплошь и рядомъ остается еще по 100—200 мѣстъ разнороднаго товара. Чтобы провѣрить все это за время стоянки поѣзда, требуется такое количество рабочихъ и агентовъ, какого не имѣется ни на одной станціи; особенное затрудненіе для провѣрки груза представляется ночью. Если же на каждой станціи, гдѣ производится выгрузка, будутъ задерживать поѣзда ради провѣрки вагоновъ, то въ такомъ случаѣ къ многимъ болѣе или менѣе случайнымъ обстоятельствамъ, вызывающимъ постоянныя опаздыванія поѣздовъ, прибавится еще одинъ, и самый опасный факторъ. Поѣзда будутъ непомѣрно опаздывать, что крайне убыточно, какъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ и для товаро-отправителей, и тогда агентамъ, завѣдующимъ выгрузкою, будетъ грозить не что иное, какъ увольненіе отъ службы.

Что же остается дѣлать? Ничего другого, какъ не провѣрять вагоновъ вовсе, ограничиваясь только вы-

грузкою, и затѣмъ пускать ихъ на волю Божью: авось станція отправленія вѣрно погрузила; авось всѣ предыдущія промежуточные станціи не слишкомъ усердно хозяйничали и не выгрузили злосамѣренно или ошибочно какого-нибудь лишняго мѣста, имъ не принадлежащаго; авось всѣ люди—честные люди. Такъ обыкновенно и дѣлается. Эта вынужденная безпечность иногда оправдывается, а иногда и нѣтъ, такъ-что приходится платиться, и довольно жестоко.

Желѣзнодорожная администрація обыкновенно взыскиваетъ съ дѣйствительнаго или мнимаго виновника-агента стоимость исчезнувшихъ товаровъ, удерживая его залогъ и жалованье, а въ случаѣ несостоятельности, увольняетъ отъ службы; никакія отговорки и оправданія тутъ не принимаются во вниманіе. Если времени, опредѣленнаго для стоянки поѣзда, недостаточно для провѣрки вагоновъ, рекомендуютъ отцѣплять ихъ отъ поѣзда и провѣрять на свободѣ. Но такой, повидимому, цѣлесообразный способъ оградить себя отъ отвѣтственности за чужую ошибку или злоумышленность непримѣнимъ на практикѣ; нѣкоторые агенты пробовали имъ воспользоваться, но затѣмъ каялись.

На каждой станціи всегда существуетъ текущая работа, и для провѣрки вагона приходится выжидать свободнаго времени, которое не всегда бываетъ; затѣмъ, при малочисленности рабочихъ (на очень бойкихъ станціяхъ ихъ бываетъ три-четыре человѣка), самая повѣрка требуетъ много времени; наконецъ, когда вагонъ уже провѣренъ, чтобы его отправить въ дальнѣйшій путь, надо выжидать поѣзда, который оказался бы не въ полномъ составѣ. Такимъ образомъ, отцѣпленный вагонъ остается на станціи безъ движенія сутки, двое и болѣе. Бывали примѣры, что вагонъ,

отцѣпляясь на станціяхъ для провѣрокъ, двигался со среднею скоростью 15 — 20 верстъ въ сутки. Товары задерживались, а нѣкоторые изъ нихъ, органическаго свойства, подвергались порчѣ и приходили въ негодность. Въ желѣзнодорожныя управленія поступали жалобы отъ товаро-получателей, — и агентовъ, виновныхъ въ задержкѣ вагоновъ, штрафовали, высчитывали изъ жалованья стоимость испорченныхъ товаровъ, а при повторяющихся жалобахъ увольняли отъ службы. Въ виду такого положенія вещей, агенты, завѣдующіе выгрузкою, предпочитаютъ не задерживать вагоновъ, а рисковать на „авось“, что весьма понятно. Кромѣ того, начальники станцій всегда противятся отцѣпкѣ вагоновъ для провѣрки, такъ-какъ отвѣтственность за ихъ задержку падаетъ и на нихъ.

На одной желѣзной дорогѣ, на промежуточной станціи, по ошибкѣ какъ-то выгрузили одинъ тюкъ съ мѣховыми вещами, слѣдовавшій на другую станцію. Затѣмъ, изъ этого же вагона дѣлали выгрузку еще нѣсколько станцій, по обыкновенію не замѣтивъ недостатка одного мѣста. Это обнаружилось только на послѣдней станціи, гдѣ и составленъ былъ актъ, съ приложеніемъ пломбъ предыдущей станціи, дѣлавшей выгрузку, и виновной лишь въ томъ, что вагонъ не былъ ею провѣренъ. Съ виновнаго въ этомъ упущеніи агента удержали залогъ и жалованье, а такъ-какъ этого было недостаточно, то его уволили отъ службы. Между тѣмъ, мѣховыя вещи благополучно хранились въ числѣ прочаго разнороднаго товара на станціи, на которой онѣ ошибочно были выгружены, и которая не понесла никакой отвѣтственности. Никто не замѣчалъ, что тюкъ былъ лишній, и такимъ образомъ онъ провалялся тамъ около года, до смѣны начальника станціи. Когда же

пришлось сдавать станцію новому начальнику, то при повѣркѣ наличнаго товара обнаружилась станціонная ошибка, совершенная годъ назадъ. Пошли розыски; отыскали законнаго владѣльца; возвратили товаръ по принадлежности, взыскавъ предварительно выданную за него сумму. Но при этомъ желѣзнодорожная администрація, несмотря на всѣ старанія, не могла отыскать безвинно пострадавшаго агента, чтобы возвратить ему незаконно удержанныя деньги и вознаградить его за неправильное взысканіе. Такимъ образомъ, сумма, истребованная съ товаровладѣльца, часть которой принадлежала неразысканному агенту, поступила подъ рубрику случайныхъ доходовъ дороги.

Подобныхъ примѣровъ, съ болѣе или менѣе разнообразными варіантами, можно привести сколько угодно; достаточно сказать, что на одной петербургской товарной станціи николаевской дороги, ежедневно среднимъ числомъ составляется двадцать коммерческихъ актовъ. Конечно, тутъ можно установить болѣе цѣлесообразную систему, которая исключала бы возможность всякаго недоразумѣнія; но желѣзнодорожные заправители не умѣютъ или не хотятъ этого сдѣлать. Можно было бы, напри- мѣръ, отвѣтственность за цѣлость товаровъ возложить на одного изъ поѣздныхъ кондукторовъ, и для этого вмѣнить ему въ обязанность лично принимать товаръ при погрузкѣ, и такимъ же образомъ сдавать его при выгрузкѣ. Можно еще усилить средства станцій, и тѣмъ дать имъ возможность провѣрять вагоны въ самое короткое время. Но въ первомъ случаѣ пришлось бы увеличить штатъ кондукторовъ, а во второмъ—штатъ станціонныхъ служащихъ; желѣзнодорожныя же общества боятся всякаго увеличенія штата, какъ дьяволъ святой воды. Имъ нѣтъ дѣла до того, правильно-ли

распредѣлена отвѣтственность между служащими, и правильно-ли налагается взысканіе; для нихъ важно лишь то, чтобы было съ кого взыскать.

Но мало того, что желѣзнодорожные служащіе подвергаются часто незаслуженнымъ взысканіямъ, вслѣдствіе невозможности исполнить взваливаемые на нихъ обязанности; мало того, что они подчасъ искупаютъ чужую вину по собственному, хотя и вынужденному, нерадѣнію; они могутъ еще неожиданно-негаданно оказаться въ отвѣтѣ совершенно безвинно, при самомъ аккуратномъ исполненіи своихъ обязанностей, тогда какъ дѣйствительно виновные останутся въ сторонѣ. И все это оттого, что желѣзнодорожная администраціи не умѣютъ или не хотятъ установить цѣлесообразныхъ порядковъ.

* Въ числѣ документовъ, сопровождающихъ товаръ въ пути, существуютъ грузовыя вѣдомости, или вагонные листы. Они служатъ, такъ-сказать, руководящею нитью для выгрузки товаровъ и для провѣрки вагоновъ. Въ положеніи о прямомъ сообщеніи между желѣзными дорогами говорится, что на весь грузъ, заключающійся въ данномъ вагонѣ, долженъ составляться одинъ общій вагонный листъ, съ поименованіемъ каждой отправки отдѣльно. Каждая промежуточная станція, при выгрузкѣ, дѣлаетъ отмѣтки на вагонномъ листѣ, находящемся у оберъ-кондуктора, о выгруженныхъ мѣстахъ, а при нагрузкѣ вписываетъ туда же погруженный товаръ; такимъ образомъ, при каждой выгрузкѣ, изъ вагоннаго листа всегда видно, сколько въ вагонѣ должно оставаться мѣстъ. Во внутреннемъ сообщеніи это правило, однако, не соблюдается. Каждая станція отправленія составляетъ на каждый вагонъ столько вагонныхъ листовъ, на сколько станцій назна-

ченія въ него грузится товаръ; вагонные листы остаются на станціяхъ назначенія. Такимъ образомъ, на каждый вагонъ имѣется столько вагонныхъ листовъ, сколько станцій дѣлали въ него нагрузку, и на сколькихъ станціяхъ будетъ изъ него дѣлаться выгрузка. Для провѣрки вагона, оберъ-кондукторъ обязанъ представить всѣ имѣющіеся у него вагонные листы, но станція не знаетъ и не можетъ знать, сколько въ дѣйствительности ихъ должно быть у оберъ-кондуктора.

Допустимъ теперь, что на какой-нибудь станціи выгрузчикъ, сговорившись предварительно съ оберъ-кондукторомъ, выгрузить какой-нибудь дорогой, на-примѣръ, мануфактурный товаръ, слѣдующій на другую, болѣе или менѣе отдаленную станцію; допустимъ далѣе, что вагонный листъ, гдѣ записанъ этотъ товаръ, не включаетъ въ себѣ другихъ отправокъ. На слѣдующихъ станціяхъ, гдѣ будетъ производиться выгрузка изъ этого вагона, оберъ-кондукторъ, конечно, припрячетъ вагонный листъ съ мануфактурнымъ товаромъ, а представить лишь остальные, и само собою понятно, что при повѣркѣ вагона все окажется въ полной исправности. Когда, послѣ станціи, выгрузившей мошенническимъ образомъ мануфактурный товаръ, сдѣлають изъ этого вагона выгрузку еще нѣсколько станцій, то оберъ-кондукторъ, пожалуй, и представить всѣ вагонные листы. При повѣркѣ окажется недостатокъ груза, и послѣдняя станція, дѣлавшая выгрузку и наложившая на вагонъ пломбы, за это отвѣтитъ, хотя она ни въ чемъ не повинна.

Вотъ какого рода хищенія могутъ имѣть мѣсто, вслѣдствіе несостоятельности желѣзнодорожныхъ порядковъ, и это тѣмъ болѣе возмутительно, что въ по-

добномъ случаѣ нѣтъ никакой возможности даже установить фактъ мошенничества. Тутъ нѣтъ никакихъ слѣдовъ, никакихъ указаній; кража проходитъ совершенно безслѣдно; даже станція, которой приходится безвинно платиться, не можетъ утвердительно сказать, что исчезнушаго товара не было на лицо во время повѣрки ею вагона. Между тѣмъ, на желѣзныхъ дорогахъ не должно быть такихъ порядковъ, которые давали бы возможность совершать безслѣдныя хищенія, да еще при такихъ условіяхъ, что отвѣтственность за нихъ направляется въ ложную сторону, тогда какъ существуетъ полная возможность установить вполне цѣлесообразные порядки.

III.

Иногда случается, что пломбы съ нагруженныхъ вагоновъ исчезаютъ въ пути; это происходитъ просто оттого, что ихъ срываютъ. Исчезновеніе пломбъ обнаруживается или кѣмъ-либо изъ поѣздныхъ кондукторовъ на какой-нибудь промежуточной станціи, или на станціи, гдѣ назначена выгрузка, или же на станціи назначения. Многіе придутъ въ немалое удивленіе: какую такую цѣнность могутъ представлять оловянные пломбы, чтобы ихъ похищать? Цѣнности никакой, и не ради цѣнности ихъ похищаютъ, не для ихъ присвоенія, а для возвращенія тому же желѣзнодорожному обществу, которому онѣ и принадлежать. Этимъ дѣломъ занимаются нѣкоторые служащіе, для избѣжанія нѣкоторыхъ неприятностей.

Дѣло въ томъ, что нѣкоторыя желѣзнодорожныя общества, въ погонѣ за всевозможными экономіями, доходятъ до такихъ смѣхотворныхъ распоряженій, что

свѣжему человѣку приходится только руками развести. Для того, чтобы новыя пломбы обходились дешевле, станціи обязаны ежемѣсячно доставлять въ желѣзнодорожныя управленія старыя пломбы, снятыя съ прибывающихъ и выгружаемыхъ вагоновъ. Старымъ пломбамъ ведется даже особая отчетность; ихъ переплавляютъ на новыя, такъ-что на фабрикацію послѣднихъ расходуется гораздо меньше олова. Это бы еще ничего: отчего же и не переплавлять старыхъ пломбъ? Но дѣло въ томъ, что желѣзнодорожныя заправилы требуютъ, чтобы каждая станція доставляла извѣстное ихъ количество, которое опредѣляется коммерческимъ оборотомъ станціи, то-есть среднимъ числомъ прибывающихъ и выгружаемыхъ вагоновъ. Между тѣмъ, мѣсяцъ въ мѣсяцъ не приходится: иногда бываетъ больше выгрузныхъ вагоновъ, другой разъ меньше; кромѣ того, за каждую пломбу не услѣдить: онѣ теряются, тѣмъ болѣе, что ихъ собираніе возлагается на одного какого-нибудь станціоннаго агента, а выгрузкою завѣдуютъ нѣсколько, такъ-какъ она производится и днемъ, и ночью. Вслѣдствіе этихъ и многихъ другихъ условій, станціи болѣею частью не въ состояніи представлять положеннаго количества старыхъ пломбъ, и въ такомъ случаѣ завязывается переписка, требуется объясненіе отъ подлежащаго агента, иногда дѣлаютъ ему выговоръ, а иногда даже штрафуютъ,—вообще, возникаетъ процедура весьма непріятная. Для избѣжанія этого, нѣкоторые служащіе срываютъ пломбы отъ проходящихъ поѣздовъ, и такимъ образомъ пополняютъ дефицитъ.

Иногда случается, что въ вагонѣ, оказавшемся безъ пломбъ, при выгрузкѣ или повѣркѣ, оказывается недостатокъ товара; тогда представляются серьезныя за-

трудненія для отысканія виновнаго. Хотя по документамъ всегда можно опредѣлить, какая станція послѣдняя хозяйничала въ вагонѣ, но она всегда можетъ отговориться тѣмъ, что разъ на вагонѣ ея пломбъ не оказалось, то существуютъ всѣ данныя для предположенія, что послѣ нея кто-нибудь и гдѣ-нибудь сорвалъ пломбы и похитилъ товаръ. Въ такомъ случаѣ наряжается разслѣдованіе, дѣлается повѣрка наличнаго товара на станціяхъ, гдѣ производилась выгрузка изъ злополучнаго вагона, и пускаются въ ходъ всѣ другіе способы, для отысканія неоказавшагося товара. До окончанія розыска, товаровладѣлецъ не удовлетворяется; иногда товаръ отыскивается, а иногда и нѣтъ. Тогда разслѣдованіе затягивается надолго, иногда на годъ и болѣе, а товаровладѣлецъ все ждетъ, да ждетъ, и если только онъ не обладаетъ большою дозою настойчивости, то остается безъ удовлетворенія.

На нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ существуютъ артели, которыя эксплуатируютъ въ свою пользу выгрузку и нагрузку товаровъ, онѣ же и отвѣчаютъ за пропажу грузовъ. На этихъ дорогахъ дѣло поставлено болѣе рационально: въ случаѣ пропажи или поврежденія товара, управленіе дороги не входитъ съ артелью ни въ какія объясненія. а прямо взыскиваетъ съ нея стоимость товара; артель, въ свою очередь, раскладываетъ убытокъ на всѣхъ своихъ пайщиковъ поровну. Однако, на дорогахъ, гдѣ существуютъ артели, пропажи товаровъ почти не бываетъ. Причины этого весьма понятны: каждый артельщикъ старается какъ можно правильнѣе вести дѣло, потому что преуспѣяніе всей артели есть, вмѣстѣ съ тѣмъ, и его личное преуспѣяніе. Чѣмъ артель богаче, тѣмъ болѣе поднимается цѣнность единичныхъ паевъ, тѣмъ болѣе каждый артель-

щикъ получаетъ дивиденда, а его положеніе въ артели улучшается и крѣпнеть.

На желѣзныхъ дорогахъ существуетъ масса такихъ положеній, вслѣдствіе которыхъ низшіе служащіе ставятся въ очень невыгодныя условія, отчего они или тратятъ непроизводительно время, или неправильно исполняютъ свои обязанности, или подвергаются неза-служеннымъ взысканіямъ. Каждое такое положеніе въ отдѣльности, можетъ-быть, и не имѣть большого значенія, но въ общей массѣ они весьма вредно вліяютъ на желѣзнодорожный строй. Оттого, что желѣзнодорожныя администраціи не хотятъ или не умѣютъ об-ставить своихъ служащихъ нормальными условіями, онѣ и не могутъ подобрать хорошихъ и надежныхъ служащихъ. Все это происходитъ, главнымъ образомъ, потому, что желѣзнодорожные заправилы высшаго полета болѣе заботятся о своемъ карманѣ и о своихъ личныхъ интересахъ, нежели о преуспѣяніи общаго желѣзнодорожнаго дѣла.

